

AERO A-35



Text: PhDr. Miloš SEDLÁŘ

Výkres: Ing. Petr ANTOŠ

Foto: Ing. Pavel Kučera

První dopravní jednoplošník československé konstrukce byl postaven v roce 1928 v továrně Aero. Bylo to nejen elegantní a v praxi osvědčené letadlo, ale také jeho vznik byl velmi zajímavý. Když Charles Lindbergh překonal v roce 1927 úspěšně Atlantik, vznikl v našich leteckých kruzích záměr podniknout rovněž transatlantický let Praha – New York. V čele skupiny nadšenců zabývajících se tímto záměrem byl náš tehdejší král vzduchu, vynikající letecký akrobat škpt. František Malkovský. Oficiální místa nebyla tomuto plánu příliš nakloněna, a proto se ustavil podpůrný fond, který si předsevzal získat sbírkami potřebné finanční prostředky. Naši krajané v USA podpořili toto úsilí a zakoupili dokonce motor Wright Whirlwind J6 240 k (176 kW), což byla zdokonalená verze Lindberghova motoru. Konstrukce a stavby speciální letadla pro tento let se ujala letecká továrna Aero.

Nadšení zastánci a propagátoři transatlantického letu už měli připraveno jméno letadla „Zlatá Praha“.

Konstrukteři měli možnost seznámit se s letadlem Wright Bellanca WB2 „Miss Columbia“ transatlantických letců Chamberlina a Levina při jejich návštěvě Prahy v roce 1927 a inspirovat se získanými poznatky. Konstrukční práce a stavba letadla probíhaly velmi rychle, takže už na podzim roku 1928 byl postaven prototyp s označením Aero A-35 a zahájily se zkušební lety s velmi dobrými výsledky. Prototyp byl charakteristický tím, že částečně zasklený pilotní prostor byl určen pro 2 piloty a celý vnitřní prostor trupu byl využit pro palivové nádrže.

V tomto čase bylo však už zcela jasné, že přes veškeré nadšení a obětavost zastánců transatlantického letu nebude možné, vzhledem k nedostatku peněz a rozdílným názorům na oficiálních místech, let uskutečnit.

Továrna Aero proto neprodleně rekonstruovala úspěšný prototyp na dopravní letoun pro dvoučlennou posádku v plně zaskleném pilotním prostoru a s komfortní kabinou pro 4 cestující. Vznikl tak prototyp Aero A-35.1 s poznávací značkou L-BAUA (později OK-AUA). Tento letoun vybavený originálním motorem Whirlwind zakoupily Česko-

slovenské státní aerolinie a v roce 1929 ho intenzivně zkoušely. Výsledky byly natolik příznivé, že ČSA objednaly pro svůj park sérii šesti kusů tohoto typu, avšak s československými motory Walter „Castor“ 240 k (176 kW). Flotila letadel Aero A-35 s poznávacími značkami OK-AUA-AUB-AUC-AUD-AUE-AUF-AUG pak ve službách ČSA létala

v letech 1930-1938 a úspěšně nalétala celkem 798028 km a 5679 letových hodin. Některá z těchto letadel dosluhovala v letech 1937 – 1939 po službě v ČSA v aeroklubech a ve vojenském letectvu.

Další sérii 5 letadel Aero A-35 objednala pro svůj letecký dopravní oddíl počátkem 30. let továrna Baťa. U tří letadel z této série byly pro zvýšení doletu instalovány větší palivové nádrže v křídle. Baťova letadla Aero A-35 létala s poznávacími značkami OK-ATD-ATK-ATN-ATX-ATZ.

Snahy a záměry použít letadlo Aero A-35 k rekordním dálkovým letům přetrvávaly dále i po roce 1928. Zvažovaly se například lety Praha – Dakar nebo Praha – Tokio bez mezipřistání. Dokonce ještě v roce 1936 se objevily plány vybavit Aero A-35 výkonnějším motorem Avia Rk 17 360 k (264 kW) nebo vznětovým motorem ZOD a zvýšit tak mož-





nách trupu, pilotní prostor byl přístupný přes kabinu cestujících.

Prosklená a zcela uzavřená pilotní kabina s volantovým řízením a ovládáním křidélek a kormidel ocelovými lanky byla vybavena palubními přístroji podle tehdejšího standardu: výškoměr, rychloměr, podélný a příčný sklonoměr, zatáčkoměr, variometr, kompas, hodiny, otáčkoměr, tlakoměr a teploměr oleje, spouštěč motoru Viet, palivoměr. Později byla některá letadla Aero A-35 vybavena i radiostanicí. V prostoru druhého člena posádky bylo možné instalovat druhé řízení.

Křídlo dřevěné konstrukce bylo zčásti potaženo překližkou a jako celek plátnem. Křídélka měla ocelovou konstrukci a byla vyvážená.

nosti doletu. Také tyto zajímavé snahy a záměry zůstaly ovšem pouze v úrovni plánů.

Každopádně celkem 12 letadel typu Aero A-35 se v československé letecké dopravě velmi dobře osvědčilo. Jejich charakteristickými znaky byla spolehlivost, nesporná eleganc a také gloriola související s jejich vznikem.

Popis a zbarvení

Aero A-35 byl jednomotorový vzpěrový hornoplošník smíšené konstrukce pro 4 cestující a dvoučlennou posádku. Sedadlo druhého pilota se využívalo pro pátého cestujícího.

Trup z ocelových trubek byl potažen plátnem. Kabina cestujících byla izolována proti hluku a vytápěna horkým vzduchem. Sedadla cestujících byla potažena umělou kůží. Velká okna z Triplexu zajišťovala dobrý výhled z kabiny. Zavazadlový prostor umístěn za kabinou cestujících. Do kabiny cestujících se vstupovalo pohodlně dveřmi po obou stra-





AERO A-35

Technické údaje:

Rozpětí	14,52 m
Délka	9,75 m
(rozdílné údaje v podkladech. Nejčastěji uváděná délka 9,75 m se vztahuje pravděpodobně k prototypu, technickému výkresu pro sériovou výrobu odpovídá délka 10,2 m)	
Prázdná hmotnost	1120 kg
Plocha křídla	28,70 m ²
Vzletová hmotnost	1900 kg
Motor Walter Castor II	
Výkon	240/176 k/kW
Maximální rychlost	197 km/h
Cestovní rychlost	165 km/h
Dostup	4800 m
Dolet	660 km
Stoupání do 3000 m	21,25 min

Ocasní plochy z ocelových trubek se vzpěrami a výztuhami byly potaženy plátnem, stabilizátor byl za letu přestavitelný a výškové kormidlo vyvážené.

Podvozek o širokém rozchodu s koly a pneumatikami 800 x 150 mm (letadla pro Baťu měla balonové pneumatiky) byl odpružen gumovými kroužky. Ocelová ostruha byla otočná se směrovým kormidlem.

Motor Walter Castor II vzduchem chlazený hvězdicový sedmiválec o jmenovitém výkonu 240 k (176 kW) byl uložen na motorovém loži z ocelových trubek a byl oddělen od trupu protipožární přepážkou. Olejová nádrž byla umístěna přímo za motorem, dvě spadové palivové nádrže byly uloženy v křídle a měly samostatné uzávěry. Sběrné výfukové potrubí bylo svedeno pod trup. V průběhu zkoušek i v provozu bylo použito několik typů dřevěných a kovových vrtulí. V prototypu OK-AUA se vyzkoušel rovněž vznětový motor Packard Diesel RD 980 225 k (165 kW), který se však neosvědčil.

Ve službách Československých státních aerolinií létaly Aero A-35 s červenohnědými trupy a jejich nosné a ocasní plochy byly natřeny stříbrným bronzem. Podvozek a vzpěry byly stejné barvy jako trup. Na bočních stranách trupu byla za motorem loga výrobce

motorů – továrny Walter,
na úrovni pilotní
kabiny



bylo logo továrny Aero a dále směrem ke kabině cestujících logo ČSA.

Pod okny kabiny cestujících byl velkými písmeny uveden nápis Československé státní aerolinie a pod ním ve dvou řádcích jména měst, do který ČSA tehdy létaly: Brno, Bratislava, Košice, Užhorod, Mariánské Lázně, Moravská Ostrava, Cluj. Loga a nápisy byly v bílé barvě. Na směrovém kormidle bylo v černé barvě opět logo „Aero“ a pod ním typové označení „A-35“ s nápisem „Praž – Vysočany“. Za zavazadlovým prostorem byly na bocích trupu poznávací značky

v černé barvě s bílými okraji jednotlivých písmen. Na křídle byly černé poznávací značky jak shora, tak zdola a to tak, že na jedné polovině křídla bylo označení státní příslušnosti „OK-“ a na druhé polovině křídla byla tři písmena imatrikulace jednotlivých letounů. Vrtule byly v barvě dřeva nebo kovu. Letadla Aero A-35 leteckého oddělení firmy. Baťa měl světlý nátěr a po stranách trupu velké logo „Baťa“. Pod pilotní kabinou bylo logo továrny Aero s označením A-35.

