

ARMSTRONG WHITWORTH F.K.10 „QUAD“

JIŘÍ HORNÁT

Výkres PETR KOLMANN

Holandský letecký konstruktér Frederik Koolhoven, jenž od roku 1914 dočasně pracoval pro britskou firmu Armstrong Whitworth, má na kontě – z celkem zhruba 60 typů – řadu nezvykle tvarovaných nebo koncipovaných letadel. Zmíníme se alespoň o prvním nizozemském třímotorovém dopravním letadle F.K.33 z roku 1925 se středním motorem v tlačném (patentovaném) uspořádání na vzpěrách nad osou trupu hornoplošně řešeného stroje, nebo o stíhacím prototypu F.K.55 s motorem v těžišti a s dálkovým náhonem vrtule. Ale nejznámějším Koolhovenovým nekonvenčním typem bezesporu zůstává bojový čtyřplošník F.K.10 z první světové války. Přesto o něm panují některé závažnější nejistoty, s nimiž se níže seznámíme.

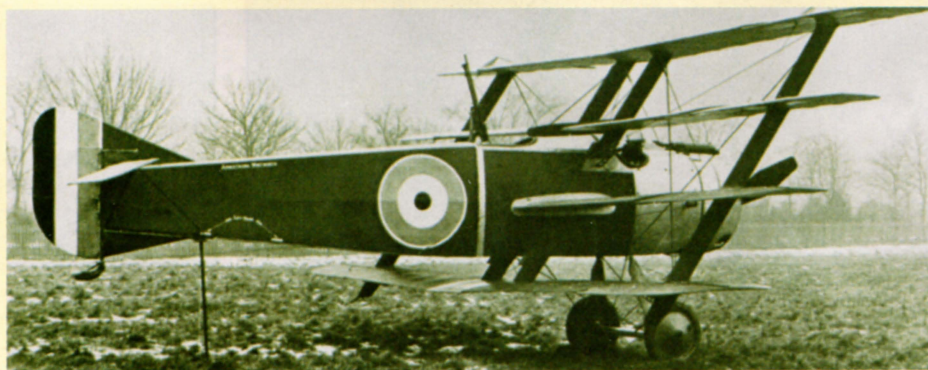
Měl svého předchůdce v obdobně koncipovaném prototypu, jehož označení zřejmě znělo F.K.9 (první nejistota). Ten byl vyvinut – bez předchozí objednávky – na základě specifikací RFC č. 2c z roku 1916, znějících na dvoumístnou stíhačku, a byl zřejmě koncepčně inspirován tehdy

vysoce úspěšným jednomístným stíhacím Sopwithem Triplane, ale zdá se, že Koolhoven vše trochu přehnal. Stroj poháněl rotační devítiválec Clerget 9Z o 110 k/81 kW ve velmi úzkém trupu, takže si piloti stěžovali, že nemohou do stran náležitě pohybovat řídicí pákou. Výkonové F.K.9 zaostával za požadavky.

Proto na sklonku roku 1916 vznikl prototyp F.K.10, poháněný rovněž rotač-

ním devítiválcem, ovšem typu Clerget 9B, s výkonem 130 k/96 kW, s mírně prodlouženými křídly a celkově širším trupem. Upraveny byly i ocasní plochy, které především dostaly plovoucí výškovku bez pevného stabilizátoru. Zesílen byl i podvozek. Jinak kostra zůstala celodřevěná, s plátěným potahem, jen na přídí doplněným plechy, plechová byla i kapota motoru. Výzbroj tvořil synchronizo-

První F.K.10 na snímku pořízeném v Gosforthu 22. 12. 1916

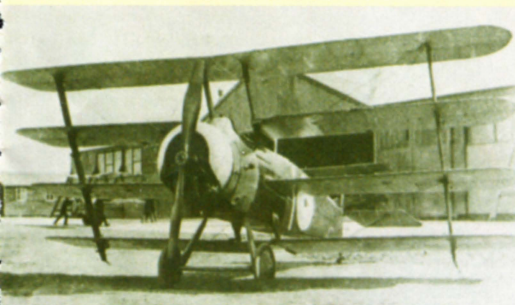




Další záběr na první Quad



Exemplář sériového čísla N511



F.K.10 pro RNAS s jiným krytem motoru

vaný 7,7mm kulomet Vickers na trupu před pilotem a pohyblivý Lewis těžě ráže ovládaný vzad pozorovatelem.

První F.K.10 byl dokončen v druhé polovině prosince 1916 a létal celkem úspěšně, ovšem při úředních zkouškách v Martlesham Heath v březnu 1917 znamenal mírně nižší výkony než starší

F.K.9, a to navzdory výkonnějšímu motoru, což způsobil evidentně nárůst hmotnosti a větší čelní průřez. Ale jinak se stroj ovládal znamenitě, i když plovoucí výškovka vyžadovala neustálou pozornost pilota při řízení, a vzletal i přistával na necelých 75 m. A protože nižší než slibované výkony byly naměřeny i u druhého F.K.10, který mezitím vzletl, objednávka 50 sériových strojů, zadaná začátkem roku licenci firmě Argus Anderson & Co, byla ještě v březnu zrušena.

Nicméně, menší množství F.K.10 postavila jak mateřská továrna, tak Argus Anderson i podnik Phoenix Dynamo Manufacturing Co. Většina z nich měla už zmíněný Clerget 9B, ale nejméně jeden stroj vyrobený Armstrong Whitworthem dostal rotační devítiválec Le Rhone 9J o 110 k/81 kW. Není přesně známo, kolik F.K.10 skutečně vzniklo; u Armstrong Whitworthu Královský letecký sbor (RFC) objednal dva stroje se sériovými čísly A5212 a A5213, ale jeden z nich mohl být F.K.9. Další pět bylo objednáno u Anguse Sandersona pod čísly B3996 až B4000, není však známo, zda byly všechny dodány. Tři další F.K.10 – č. –N511, N512 a N514 – byly postaveny pro Královskou námořní leteckou službu (RNAS), a to první dva podnikem Phoenix Dynamo a třetí Armstrong Whitworthem. Za zmínku stojí, že „Chybějící“ číslo N513 původně měl nést F.K.10 objednaný u firmy Argus Anderson, ale zrušený. Číslo pak byl znovu přiděleno dvouplošníku Armstrong Whitworth, zřejmě F. K.8, který dostal motor značky Sunbeam: proto se někdy mylně uvádí, že zmíněnou hnací jednotku měl i jeden ze sériových F.K.10...

I když úřední zprávy o zkouškách typu mu přisuzovaly celkem dobré letové vlastnosti, řadoví britští piloti na čtyřplošný stroj pohlíželi s neskryvaným podezřením, rozhodně jeho nosné plochy vyhlížely na první pohled poddimenzované. Zřejmě je odrazoval i jeho celkový vzhled a obtíže s údržbou a ošetřová-

ním. I podvozek byl řešen na tak velký letoun dosti křehce a představa létání z polních letišť nebyla právě lákavá. Typ se proto užíval poměrně málo, daleko za frontou, jen na britských ostrovech. Z „námořních“ strojů, které měly vykrojený podkovovitý kryt motoru místo plně válcového u F.K.10 RFC, se N511 podrobil úředním zkouškám v Boroughbridge dne 26. dubna 1917 a potom létal na letišti v Manstonu – spolu s N514 – ale pak byly 21. srpna jako nespolehlivé společně odepsány.

Stroje RFC zvané Quad, létaly na základně v Gosportu a v Ústřední letecké škole v Upavonu, ale už v červenci 1917 byly přeraženy jako pozemní letecké cíle. Jejich pokračovatelem měl být typ F.K.11 s 15 křídly o hloubce pouhých 0,45 m, jímž Koolhoven šel ve stopách leteckého průkopníka H. Phillipse... Naštěstí se F.K.11 neuskutečnil: pokrok letectví – jak se přesvědčil už sám H. Phillips a po něm i jiný holandský letec a továrník pracující pro změnu pro Němce, A. Fokker, když nařídil svému šéfkonstruktorovi R. Platzovi vyvinout tandemový stíhací pětíplošník V.8 – cestou prostého zvětšování počtu nosných ploch nevedl. ■

HLAVNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Výrobce: Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Ltd., Gosforth, Newcastle-on-Tyne.

Rozpětí	8,61 m
Délka	7,77 m
Výška	3,50 m
Nosná plocha	33,54 m ²
Hmotnost prázdného letounu	561 kg
Vzletová hmotnost	916 kg
Max. rychlost u země	169 km/h
ve výšce	160 km/h
Výstup do 1980 m	15,8 min
do 3050 m	37,2 min
Dostup	3050 m
Vytrvalost	2,5 h
Data platí pro F.K.10 s Clergetem 9B, naměřené hodnoty jsou úřední ze zkoušek.	

Čtyřplošné Quady dostávaly na horní a boční plochy nátěr hnědou (zelelnou) barvou P.C.10, spodní strany zůstávaly v barvě lakovaného plátna, plechy a kapoty si ponechaly barvu hliníku, vzpěry pak mahagonu

