



# AVIA B - 422

Sportovní úspěchy Avii B-122 jsou spjaty především se jmény „krále vzduchu“ Františka Nováka a pilotů Hubáčka, Širokého, Ambruše a Výborného. První vavřiny získali na „stodvaadvacítkách“ v roce 1934 na mezinárodní soutěži ve Vincennes; dařilo se jim i v roce 1936 na olympijské soutěži v Berlíně. O rok později na leteckém mítinku v Curychu získali v soutěži jednotlivců první, třetí a čtvrté místo, v kategorii C první tři místa a zvítězili i ve skupinové akrobacii.

V roce 1938 se naši nejlepší piloti připravovali na mezinárodní letecké klání ve francouzském St. Germain-en-Laye, jehož vyvrcholem měl být očekávaný souboj F. Nováka s německým „esem“ von Hagenburgem.

Stejně pečlivě jako piloti se na vrcholnou leteckou událost připravovali i konstruktéři. V Avii podle požadavků F. Nováka upravili dvě B-122 na B-422, v továrním slangu nazývané „stodvaadvacítky s prošlápnutým křídlem“.

Novákův letoun měl poznávací značku OK-AVC; na záložním OK-AVD jej do Francie doprovázel kpt. Truska.

Ačkoliv v soutěži přesvědčivě zvítězil, byl F. Novák za údajné překročení stanoveného času penalizován a skončil na druhém místě. Nespravedlivému rozhodnutí komise se podrobil, zůstal však morálním vítězem, o čemž jej přesvědčila reakce veřejnosti jak na turné po Francii, tak přijetí doma.

## TECHNICKÝ POPIS

**Avia B-422** byl jednomotorový, jednomístný vyztužený dvouplošník smíšené konstrukce s otevřeným pilotním prostorem a pevným podvozkem ostruhového typu, určený pro akrobatické létání.

**Trup.** Jeho základem byla příhradová konstrukce, svařená z ocelových trubek; v místech kování pro uchycení křídel, podvozku a motorového lože byly spoje nýtované a šroubované. Trubková konstrukce byla doplněna dřevěnou tvarovou karosérií, potaženou plátnem. Její přední část a hřbet trupu byly kryty zčásti odnímatelnými duralovými panely. Po obou stranách trupu byly stupačky.

Otevřený pilotní prostor s okraji čalouněnými kůží byl chráněn trojdielným větrným štítkem. Pilotní sedadlo pro zádový padák bylo výškově stavitelné pákou na pravé straně kabiny. Spouštěcí magneto Bosch bylo také na pravé straně, vlevo páky ovládání plynu a palivový kohout. Palubní deska byla pravděpodobně osazena těmito přístroji: 1 kompas, 2 výškoměr do 1000 m, 3 výškoměr do 8000 m, 4 ovládání palivového čerpadla, 5 palivoměr, 6 variometr, 7 zatáčkoměr, 8 sklonoměr, 9 tlakoměr oleje, 10 přepínač magnet, 11 otáčkoměr, 12 rychloměr. Pedály nožního řízení byly nastavitelné. Výškové kormidlo bylo ovládáno soustavou pák, směrovka a křídélka lanky.

**Křídla** stejného rozpětí i hloubky byla dvounosníková a měla profil Clark Y. Jejich konstrukci tvořila dřevěná příhradová žebra, navlečená na dřevěné nosníky. Náběžná část až po první nosník měla tuhý potah, celek byl potažen plátnem. Mezi sebou byla křídla vyztužena rozpěrnými trubkami a dráty. Horní křídlo bylo rozděleno a svedeno do trupu, čímž vzniklo charakteristické „prošlápnutí“, v jehož odtokové části byla dráždla pro usnadnění nástupu do kabiny. Spodní křídlo bylo u trupu vykrojeno. U trupu na obou stranách chodníčky z vlnitého plechu, pro vedení letounu po zemi byly v okrajových obloucích otvory.

**Ocasní plochy** se souměrným profilem byly samonosné. Jejich celodřevěná konstrukce byla potažena plátnem, stabilizátor částečně též dýhou.

**Přístávací zařízení** tvořil pevný dvoukolový podvozek s lomenou osou, opatřený pneumatikami o rozměrech 600×125 mm a tlumiči v hlavních vzpěrách podvozku. Pneumatické brzdy kol byly ovládány páčkou na řídicí páce, diferencování brzdného účinku bylo spojeno s nožním řízením. Neovládané odpružené ostruhové kolo bylo otočné.

**Pohonná jednotka.** Hvězdicový devítiválcový motor Avia Rk-17 o zdvihovém objemu 16,72 l a výkonu 309 kW při otáčkách 2020/min poháněl pevnou dřevěnou vrtuli o průměru 2600 mm. Motor byl spouštěn z vnější stlačeným vzduchem. Olejová a dvě palivové nádrže byly v trupu za požární přepážkou.

**Zbarvení** nelze jednoznačně určit. Pravděpodobně byl celý letoun nastříkán červenou a krémovou barvou, pouze předek trupu po bílou lomenou linku, typové číslo, umístěné pod nápisem Avia (Novákův stroj BA 422.2), a linka, lemující bílá písmena poznávací značky, byly černé. Červené byly i všechny vzpěry, podvozek, pruh na náběžné části spodního křídla a poznávací značka na spodní straně dolního křídla. Dřevěná leštěná vrtule měla na koncích hnědé bandáže a na náběžných hranách listů mosazné kování.

**Technická data a výkony:** Délka 7,0 m, rozpětí křídel 8,85 m, hloubka křídel 1,35 m, rozpětí VOP 3,2 m, plocha křídel 21,1 m<sup>2</sup>; hmotnost prázdného letounu 860 kg, vzletová hmotnost 1050 kg; nejvyšší rychlost 270 km/h, cestovní rychlost 230 km/h; dostup 7000 m, dolet 575 km.

Michael Květoň

