

POZNÁVÁME LETECKOU TECHNIKU

DHC-1 CHIPMUNK

JIRÍ RUMÍŠEK

SNÍMKY: MARTIN SALAJKA A ARCHÍV

BAREVNÝ BOKORYS: MIROSLAV BALOUS

Jedním z neúspěšnějších cvičných letadel všech dob byl britský dvouplošník de Havilland DH-82 Tiger Moth. Na konci druhé světové války však tyto stroje, na nichž si své pilotní začátky odbyly tisíce nových pilotů, přestávaly vyhovovat rostoucím požadavkům na výcvik. Proto v torontské pobočce firmy de Havilland začali uvažovat o rovnocenné náhradě. Nelehkého úkolu se ujal konstruktér polského původu Wsiewolod Jakimiunkow. Navrhl celokovový jednomotorový dolnoplošník s pevným podvozkem a krytou kabinou se sedadly umístěnými za sebou.

První prototyp Chipmunku opatřený poznávacími značkami CF-D10-X poprvé vzletl 22. května 1946. Během čtyřicetiminutového letu se plně potvrdily předpoklady vkládané do nového letounu a po nezbytných dalších zkouškách se rozběhla v Kanadě sériová výroba.

Mezitím byl první prototyp převezen do Velké Británie, kde se o tomto typu uvažovalo jako o standardním letounu pro základní výcvik pilotů RAF. Chipmunk i zde splnil očekávání, a byl proto stavěn sériově i v mateřských de Havillandových továrnách. První sériový stroj britské vojenské letectvo (RAF) převzalo 14. listopadu 1949. Letouny byly označeny DHC-1 T Mk.10 a RAF jich dostala 740.

Dalším velkým uživatelem Chipmunků bylo kanadské vojenské letectvo (RCAF). První stroje obdrželo dříve než RAF, již v březnu 1948. Celkem jich bylo 113, z toho šedesát DHC-1 T.30. Lišily se jednoduchým vzad odsunovatelným vypouklým překrytem kabiny a nohami podvozku bez krytů.

Kromě Velké Británie a Kanady Chipmunky létaly i v řadě dalších zemí, například v Austrálii, Dánsku, Irsku, Íráku, Sýrii, Saudské Arábii či Thajsku. V Portugalsku byly Chipmunky vyráběny v licenci. V továrně OGMA (Oficinas Gerais Material Aeronautico) jich vyrobili šedesát.

Chipmunky se osvědčily především ve vojenských službách, ale menší počet létal i v civilu. Například verze Mk.23 byla zemědělská. Přední sedadlo bylo nahrazeno nádrží na chemikálie o objemu 380 l a zadní sedadlo bylo zvednuto pro lepší výhled pilota. Dva stroje Mk.30 z kanadských



přebytků v USA upravili na jednomístné akrobatické speciály a americké družstvo s nimi startovalo na mistrovství světa v německém Magdeburgu.

TECHNICKÝ POPIS

DHC-1 Chipmunk T Mk.10 byl jednomotorový dvousedadlový dolnoplošník s pevným dvoukolovým podvozkem a ostruhou.

Trup měl skořepinovou celokovovou konstrukci s potahem z duralu. Kabina se sedadly za sebou byla zakryta vzad odsunovatelným překrytem z organického skla. Palubní desky měly standardní přístrojové vybavení. Řízení bylo zdvojené. Motor zakrývaly odnímatelné duralové panely.

Křídlo lichoběžníkového tvaru bylo celokovové, jedonosníkové. U kořene mělo profil NACA 2415, na konci USA 35B. Přední část křídla až k nosníku byla potažena durallem, zbytek včetně křidélek a sklopných vztlakových klapek plátnem. Klapky byly mechanicky ovladatelné z obou pilotních prostorů. V kořenech obou polovin křídla byly umístěny palivové nádrže. Vzepětí křídla bylo 5°, úhel nastavení u kořene +2°.

Ocasní plochy byly samonosné, celokovové. Stabilizátor a kýlovka měly duralový potah, kormidla plátěná. Na pravé polovině VOP byla umístěna vyvažovací ploška.

Přístávací zařízení tvořil dvoukolový pevný podvozek a ostruha s kolem. Podvozkové nohy s aerodynamickými kryty měly olejopneumatické tlumiče, kola byla opatřena hydraulickými brzdami. Odpružená ostruha byla říditelná.

Pohonnou jednotku tvořil invertní vzduchem chlazený čtyřválcový motor de Havilland Gipsy Major IC o výkonu 108 kW (142 k). Otáčel pevnou dvoulistou vrtulí. V letounech pro britskou RAF byly namontovány motory de Havilland Gipsy Major 8 o stejném výkonu.

Zbarvení. Stroje pro RAF dostávaly standardní nátěr britských cvičných letadel: celý letoun byl natřen hliníkovou barvou, na obou polovinách křídla a na trupu před ocasními plochami byly žluté pruhy. Britské kokardy byly na obou polovinách křídla shora i zespodu a na bocích trupu. Na kýlovce byla britská trikolóra. Na bocích trupu, na pravé polovině křídla zespodu ve směru letu a na levé proti směru letu byla černá sériová čísla, jež sloužila i jako volací znaky letounu. Letouny měly na povrchu řadu instrukčních nápisů v černé a červené barvě.

Instrukční a výstražné nápisy na letounu:

- 1) PRIMING POINTS
- 2) GROUND TEST SOCEET ONLY
- 3) 24 VOLTS
- 4) SLING HERE
- 5) PUSH HERE
- 6) KEEP AWAY STARTER EXHAUST
- 7) OIL INSIDE
- 8) FUEL 82 OCTANE (červený)
- 9) KEEP OFF (červený)
- 10) NO HANDLE (červený)
- 11) PUSH HERE
- 12) NO STEP



TECHNICKÉ ÚDAJE

Rozpětí 10,465 m; délka 7,747 m;
výška 2,159 m; nosná plocha 15,98 m²;
prázdná hmotnost 647 kg; maximální
startovní hmotnost 953 kg; maximální
rychlost v země 222 km/h; stoupání 4,27
m/s; dostup 4820 m; dolet 445 km při
rychlosti 187 km/h ve výšce 1525 m