

Americký poštovní letoun Douglas M-2

Dne 17. dubna 1926 byl stroj Douglas M-2 nasazen společností Western Air Service jako poštovní letoun na trati označené CAM-4, vedoucí z Los Angeles do Salt Lake City via Las Vegas. Celá trať měřila 1060 km. Douglas M-2 vznikl konverzí armádního pozorovacího stroje O-2, vyráběného společností Douglas, a nahradil ve výrobě starší vojenský letoun DH.4.

Společnost Western vybrala Douglas M-2 pro jeho pevnou konstrukci, velkou nosnost a výborné letové vlastnosti, lepší, než nabízeli ostatní letečtí výrobci. Při rozhodování však měly podstatný vliv i ekonomické důvody. Ještě z válečných dob totiž byly sklady plné různých náhradních dílů použitelných na tento letoun: přístrojů, podvozkových kol, ale hlavně velmi spolehlivých motorů Liberty 12, jichž zbyly ve skladech stovky. Motor zaručoval letounu Douglas M-2 rychlost přes 200 km/h, přičemž doba letu mohla být až pět a půl hodiny.

Douglas M-2 si vysloužil velkou oblibu jak u pilotů, tak u zákazníků, a tak během svého nasazení prošel několika změnami a vylepšeními. První úpravou ostatně prošel už před svým nasazením na poštovní linky: pilotní prostor se proti původnímu vojenskému provedení přesunul zepředu dozadu, na místo pro pozorovatele nebo střelce. V přední části trupu tak vznikl prostor pro poštovní zásilky. Jednou z významných pozdějších změn bylo vytápění pilotního prostoru, což s sebou samozřejmě přineslo i plné překrytí kabiny. V prostoru za motorem byl původní plátěný potah nahrazen plechem, protože do těchto míst odštěkával olej z motoru.

Pro svou spolehlivost se Douglas M-2 udržel ve službě až do konce třicátých let. V průběhu této doby vznikly po M-2 také verze M-3 a M-4, ovšem od původního letounu se lišily jen nepříliš velkými úpravami. Asi největší bylo prodloužení nákladního

prostoru na 180 cm, takže mohl pojmout až 1,64 m³ nákladu.

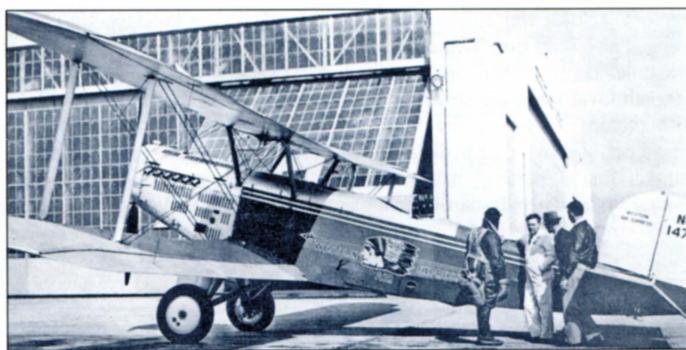
Douglas M-2 byl jednomotorový jednosadlový dvouplošník s pevným dvoukolovým podvozkem.

Trup klasické příhradové konstrukce z lehkých ocelových trubek a tyčí, přivařených k přepážkám, sestával ze dvou částí. Přední motorová část byla pro lepší přístup k motoru odnímatelná až k náběžné hraně dolního křídla. Přední horní část až k pilotnímu prostoru a boční kryty motoru byly jednak odnímatelné, jednak upevněné na závěsech.



Nákladní prostor, který vznikl z původního kokpitu pilota, byl chráněn kombinací hliníkového plechu a azbestových desek proti požáru. Přístupný byl shora dvoukřídlym poklopem.

Křídla celodřevěné konstrukce byla dvounosníková. Dřevěná žebra



měla profil Clark-Y. Vzepětí obou křídel bylo 2°. V dolním křídle byla umístěna palivová nádrž o objemu 590 l. Pomocná palivová nádrž spádového typu na 90 l paliva byla v levé části horního křídla. Ke střední části dolního křídla byl uchycen podvozek.

Obě křídla byla propojena jednoduchými profilovanými vzpěrami

měly uspořádání do V. Hlavní podvozkové nohy byly opatřeny olejovými tlumiči. Kola o rozměrech 34x6,5" nebyla opatřena brzdami. Teprve poslední typy měly kola, zvětšená na 36x8", opatřená mechanickými brzdami ovládanými ocelovými lany z pilotního prostoru. Pevná neřiditelná ostruha byla opatřena kluznou botkou.

Dvouřadý kapalinou chlazený dvanáctiválcový motor Liberty 12, uspořádaný do V, měl výkon 400 k (294 kW) při 1700 ot./min. Byl osazen pevnou kovovou vrtulí Hamilton Standard o průměru 2,9 m. Olejová nádrž, umístěná ještě před požární přepážkou, pojmul 72 l oleje.

Zbarvení letounu bylo různé, podle toho, která poštovní společnost jej provozovala.

Stroje společnosti Western Air Service měly trup, podvozkové vzpěry, vzpěry ocasních ploch a nápis na svislé ocasní ploše tmavě rudé. Dva souběžné úzké pruhy na trupu a nápis US MAIL byly světle krémové. Na pravé polovině horního křídla byla shora tmavě rudá imatrikulační značka. Obě nosné plochy, vodorovná a svislá ocasní plocha, vzpěry křídel, baldachýn a kryt motoru byly stříbrné.

Letouny společnosti N.A.T. měly trup od motorové přepážky dozadu včetně svislé ocasní plochy a vzpěr podvozku tmavě červené. Křídla, vzpěry, kryt motoru a nákladního prostoru, vodorovná ocasní plocha, nápis na trupu a svislé ocasní ploše byly stříbrné. Lemování stříbrného obdélníku na trupu, nápis N.A.T. a šíp přes nápis byly černé.

Stanislav Kačírek
Výkres Zdeněk Kaláb
Snímky archiv
Miroslava Balouse

Technická data a výkony: Rozpětí 12,09 m, délka 8,81 m, výška 3,07 m; plocha křídel 38,2 m²; prázdná hmotnost 1320 kg, maximální letová hmotnost 2253 kg; maximální rychlost 248 km/h, cestovní 212 km/h, přistávací 102 km/h; stoupavost při zemi 270 m/min, dostup 4900 m

Zdroje:
Smithsonian Institution
Historical Aviation Album

