

Lokálněpatriotické pojmenování Hallore, v místním dialektu „Rodák z Halle“, přisoudili při zrodu malému dvoumotoráčku, navrhovanému pro přepravu pilota a čtyř cestujících ještě v době, kdy jen zasvěcení podezírali už Hitlerovo Německo z úmyslu rozpoutat tak dramatické události v Evropě. I když letadlo stavěla firma Siebel, jí RLM přidělila písmena Si ještě neneslo. Označení Fh pocházelo z dřívější doby a u letounu zůstalo zachováno.

Firma Siebel sídlící v Halle nad Sálou blízko Lipska byla v obchodním rejstříku pod tímto názvem zapsána roku 1937, nešlo ale o založení nového podniku, pouze o jeho přejmenování. Na začátku, roku 1933, stálo rozhodnutí tehdejšího Luftfahrtkommissariatu (předchůdce RLM, Říšského ministerstva letectví) přemístit ze strategických důvodů leteckou továrnu Klemm Leichtflugzeugbau GmbH, známou celodřevěnými cvičnými a sportovními letadly, z Böblingenu u Stuttgartu do středního Německa, kde



Předválečný Fh 104, pravděpodobně druhý prototyp

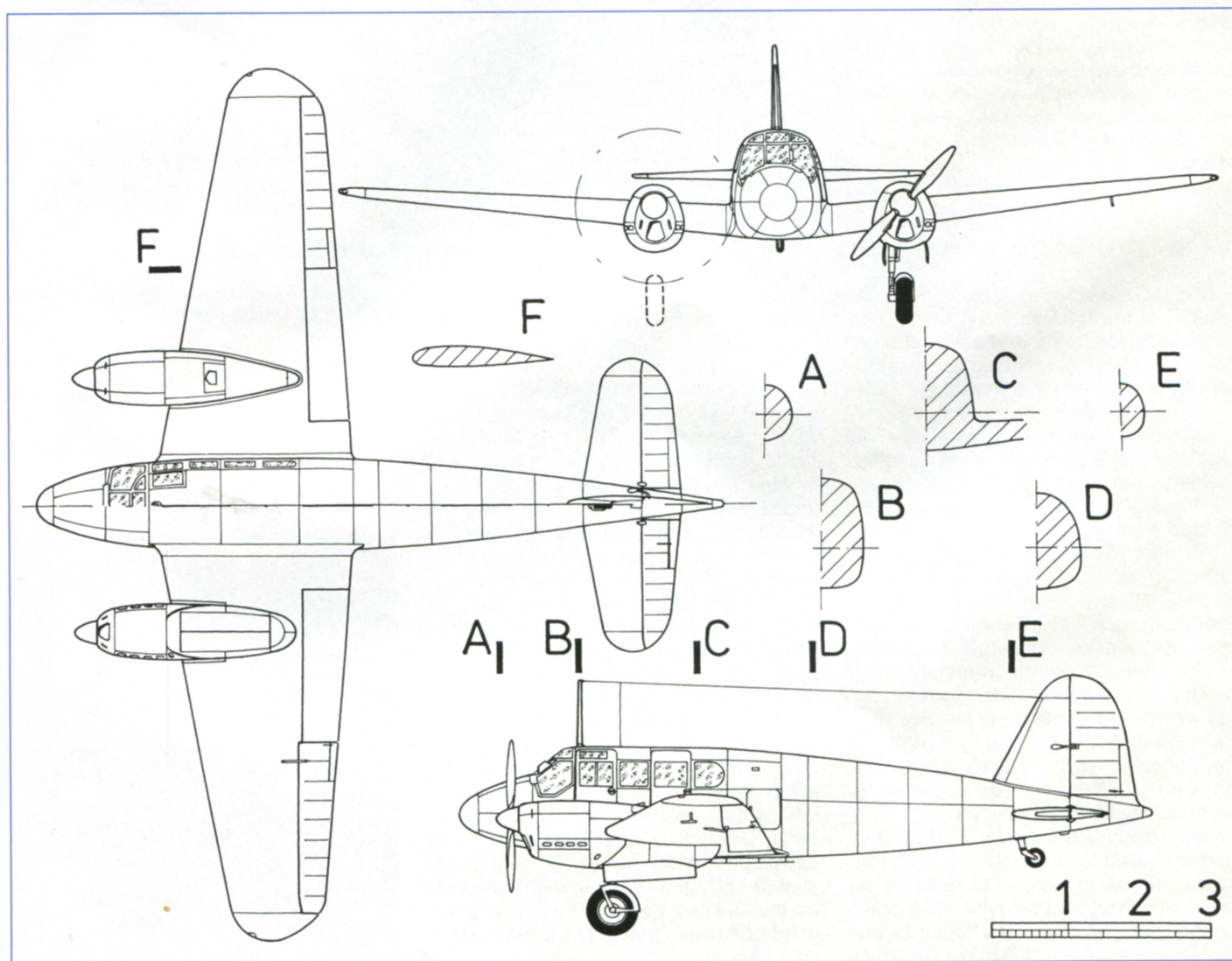
se v nové lokalitě a v nově budovaných prostorách měla stát významným dodavatelem letadel všech kategorií. Už následujícího roku stála nová továrna Klemm Flugzeugbau Halle a. d. Saale GmbH s úřady přidělenými typovými písmeny Fh (jméno Hannse Klemma, který užíval písmena Kl, bylo z typového ozna-

čování vypuštěno, aby nedocházelo k záměně s jeho předchozími letadly). Samostatnost nové Klemmovy továrny však trvala pouhé tři roky – v roce 1937 nad ní převzal finanční kontrolu Fritz W. Siebel, byl jmenován do funkce generálního ředitele a z moci své úřední změnil název podniku na Siebel Flugzeugwerke AG.

SIEBEL (KLEMM) Fh 104 HALLORE

MIROSLAV BALOUS

Výkres PETR KOLMANN





Fh 104 Luftwaffe s kamufláží a trupovým označením CO+NN



Před Kesselringova Hallore

Tolik stručná historie firmy, skutečný průběh událostí byl komplikovanější ...

Klemm Flugzeugbau v Halle leteckou výrobu začínal licenci cvičného dvouplánovníku Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz už počátkem roku 1935 a ještě téhož roku se rozběhla série pozorovacích a průzkumných Heinkelů He 46. Tehdy byl ředitelem firmy ještě Franz Walter a šéfkonstruktorem Dipl. Ing. Friedrich Echer (F. W. Siebel oba posty po svém nástupu změnil – Walter odešel a Echer nahradil ve funkci Dr. R. Seitz). Původní továrna Hannse Klemma v Böblingenu zůstala v provozu, fungovala jako nezávislá podoba závodu v Halle a ponechala si typové označení Kl (a tam se také H. Klemm ke svým sportovním letadlům brzy vrátil). Ale v Halle spolu s Echerem a dalším týmem ještě navrhli v úvodu zmíněný dopravní dvoumotorový typ Hallore s typovým označením nejprve Kl 104. A protože závod už pracoval i s kovem, zvolili pro něj smíšenou konstrukci –

dvounosníkové křídlo se vzepětím 6° bylo dřevěné s překližkovým potahem, mělo odklopné dřevěné vztlačové klapky a křídélka s duralovými kostrami a plátěným potahem i vyvažovací ploškami. Trup, v jehož prosklené kabině se vstupními dveřmi na levé straně bylo uspořádání typicky německé pro tuto kategorii – vpředu v ose letadla seděl za jednoduchým řízením pilot a za ním bylo dvakrát po dvou oddělených sedadlech cestujících, měl celoduralovou poloskořepinovou konstrukci s hladkým potahem. Celokovové byly i ocasní plochy s kormidly potaženými plátnem a vybavenými vyvažovacími ploškami. Za pohonnou jednotku zvolili dvojici invertních vzduchem chlazených vidlicových osmiválců Hirth HM 508 o vzletovém výkonu po 176 kW/240 k s dvoulistými dřevěnými stavitelnými vrtulemi o průměru 2,35 m. Palivové nádrže v křídle pojaly celkem 320 l, olej nesly u motorů nádrže s objemem 2x 12,5 l. Podvozek ostruhového typu měl jednoduchá kola. Hlavní s blatníky, v sérii nesená letmo jednoduchými nohami, se hydraulicky zatahovala do gondol motorů, ostruha zůstala nezatahovací. Kola mohla být v zimě nahrazena pevnými lyžemi.

Protože továrna v Halle byla tou dobou už kapacitně vytížena, vývoj a stavba prototypu Kl 104 se protahovala. První exemplář s pozn. značkou D-IQPG byl tak dokončen, už se změněným typovým označením na Fh 104, koncem roku 1936 a zalétán byl 25. 2. 1937 v Halle. Druhý prototyp, představující už sériové provedení, létal na jaře téhož roku již s defini-

tivní verzí motorů HM 508D po 206 kW/280 k. Oba prototypy se záhy proslavily účastí v soutěžích – v roce 1938 druhý zvítězil v okružním letu Raduno del Littorio v Itálii, tovární pilot Ziese jindy ulétl za 21 hodin nad dvanácti evropskými městy vzdálenost 6200 km a stroj exceloval v dalších soutěžích. O rok později podnikla posádka Anhäuser, Balhasar a Kaldrack let po Africe až do Kapského Města a ulétla celkem přes 40 000 km.

Do sériové výroby se Fh 104 dostal roku 1939 ve dvou výrobních blocích – o 11 a 35 kusech. Stavba skončila v roce 1942. Po vypuknutí války většinu Hallore převzala pro kurýrní službu Luftwaffe, několik sloužilo vysokým partajním činitelům. U německého letectva byl počet cestujících snížen na tři, čtvrté sedadlo vlevo za pilotem zabral navigátor / radista. Ke známým vojenským pohlavářům, kteří s Fh 104 pravidelně létali, patřili polní maršál A. Kesselring či generál A. Galland aj. Během roku 1940 se v Halle chystala verze Fh 104C s běžnějšími motory Argus As 10C, ale nestavěla se. Po válce zůstal na našem území letuschopný Hallore v Hradci Králové, původně sloužící maršálu Schörnerovi. Po opravě byl zařazen k čs. letectvu jako typ D-54 (s označením D-72, po čas i s pozn. značkou OK-VDM). Dolétal někdy roku 1955 a jeho nejčastějším uživatelem byl velitel čs. letectva gen. A. Vicherek. Letoun byl u nás znám pod přezdívkou „Malý Síbl“.

HLAVNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Výrobce: Siebel Flugzeugwerke GmbH, Halle, a. d. Saale. Postaveny dva prototypy a 46 sériových strojů.

Rozpětí	12,06 m
Délka	9,50 m
Výška (bez anténního stožárku)	2,64 m
Nosná plocha (křídla)	20,68 m ²
Hmotnost prázdného letounu	1515 kg
Užitečné zatížení	740 kg
Max. vzletová hmotnost	2500 kg
Max. rychlost ve výšce	350 km/h
Cestovní rychlost	310 km/h
Přistávací rychlost	99 km/h
Počáteční stoupavost	9,50 m/s
Dostup	6600 m
Dolet (v 2500 m)	920 km

Kurýrní Fh 104 neidentifikované jednotky Luftwaffe s kamuflážním nátěrem tvořeným na horních a bočních plochách nepravidelnými poli šedozelené (RLM 02) a tmavé zelené barvy (RLM 71). Spodní plochy kryla bleděmodrá barva RLM 65. Malé pohledy ukazují typy a umístění výsostných znaků na křídle i evidenční písmena

