



BOJOVÉ LEGENDY CURTISS P-36 & HAWK 75

Jiří Chodil



Obsah

Životní data P-36 a H-75	4
1. Zrod legendy	5
2. Verze a varianty H-75 a P-36	12
3. V bojové zóně 1 – na všech frontách	28
4. V bojové zóně 2 – v barvách sladké Francie	52
5. Lidé od Hawků	85
Dodatek 1 – Rozměry a výkony	88
Dodatek 2 – Označení verzí H-75/P-36	89
Dodatek 3 – Esa na H-75	90
Dodatek 5 – Modely P-36 a H-75	92
Dodatek 4 – Muzejní letouny	92
Dodatek 6 – Barevná příloha	93
Dodatek 7 – Knihy o H-75 a P-36	95
Rejstřík	96



sair, a jednoplošník firmy Seversky, mimořádně ošklivý letoun, jenž vznikl vyvojem z létajícího člunu SEV-3.

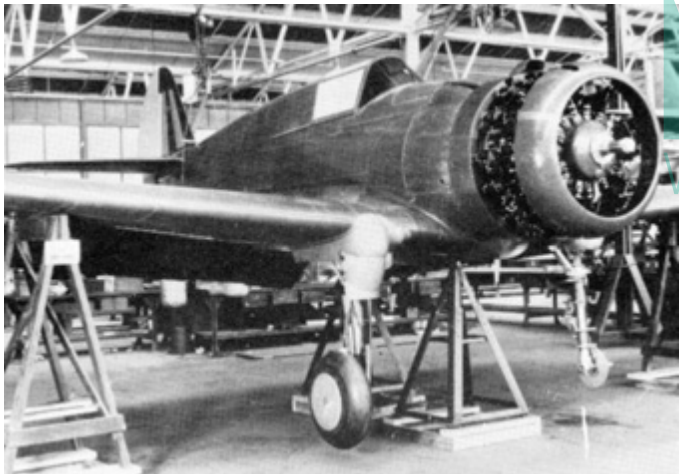
Příliš těžký soupeř...

Konstruktéři firmy Curtiss začali na projektu Hawku 75 pracovat v listopadu 1934. Celkem do vývoje vložili 27 000 hodin práce a 75 000 dolarů. Nové letadlo nebylo vůbec v ničem odvozeno od jakéhokoliv předchozího projektu. To bylo ojedinelé ve většině případů nová konstrukce pracovala vždy s prvky konstrukce předchozí.

Výsledkem již tedy elegantní samonosný dolnoplošník se zatahovacím podvozkem a zcela zakrytou kabinou a se čtrnáctiválcovým dvojhvězdicovým motorem Wright XR-1670S o výkonu 700 koní. Výzbroj tvořila pouhá dvojice synchronizovaných kulometů na horní části trupu. To bylo sice málo, odpovídalo to ale požadavkům zadavatele.



Prototyp H-75 absolvoval většinu zkoušek s motorem Twin Wasp Junior. Typickým znakem tehdejších konstrukcí byla možnost zaměřovat pohonné jednotky. V případě Hawku 75 používaly hvězdicové motory Cyclone a Twin Wasp, zkusily se i motory řadové.



Stavba prototypu letounu H-75, budoucího P-36 či Mohawku...

Protože v okamžiku dokončení draku nebyl k dispozici motor XR-1670S, absolvoval letoun první k provizorní jednotkou Pratt & Whitney R-1535-11 Twin Wasp Junior. Motor byl sice slabší, letoun se s ním ale přesto 13. dubna 1935 poprvé podíval do vzduchu. Za řízením seděl tovární pilot firmy Curtiss H. Lloyd Child. Letové výkony nebyly zdaleka optimální a letoun musel projít dalšími úpravami, především zvýšením účinnosti směrových řídicích ploch. V květnu 1935 byl k dispozici požadovaný motor.

Zdálo by se, že vítězství nemůže firmě Curtiss již nikdo vzít, žádný z konkurentů totiž nebyl k požadovanému termínu dokončen. S tím se ale odmítl smířit Maj. Alexander de Seversky, ruské stíhač eso z let první světové války a majitel firmy Seversky. Jeho vlastní prototyp, s nímž se hodlal zúčastnit soutěže, byl totiž ještě před začátkem testů poškozen. A Seversky požadoval, aby dostal šanci. A komise – zjevně rozhodnuta, že Seversky musí být vítěz, – souhlasila! Dne 18. června 1935 dodal Seversky na základnu Wright Field letoun SEV-2XP, což byl dvoumístný letoun s pevným podvozkem. A komise, která měla vyhodnotit vhodný typ jednomístné stíhačky se zatahovacím podvozkem, ho přijala! Jako „prototyp prototypu“ s tím, že motory XR-1670, jimiž byly vybaveny Severského i Curtissův typ, jsou příliš slabé, takže je nutné celou soutěž anulovat!

Zřejmě nezbyvá než si s Orwellem říci, že i ve Spojených státech třicátých let si sice byli všichni rovni, někteří však rovnější...

...a porážka

K druhé soutěži došlo 18. srpna 1935, a Seversky se tentokrát připravil dobře. Dvou měsíců využil k tomu, aby vytvořil prakticky zcela nový typ označený SEV-1XP. Toto již byl jednomístný dolnoplošník se zatahovacím podvozkem a uzavřenou kabinou. Pohon zajišťoval motor Wright Cyclone R-1820 o výkonu 850 koní.

Přesto, že Seversky přišel se zcela novým typem, na jehož vývoj měl více času než jeho konkurent, vítězem se ještě nestal. Ani Severského, ani Curtissův typ se totiž nepříběžili k požadované hranici 300 mil za hodinu, nedostatky navíc trpěly pohonné jednotky obou dvou. Letectvo USA – US Army Air Corps, USAAC – se proto rozhodlo vyhlásit soutěž třetí, tentokrát 15. dubna 1936.

Třetí soutěže se opět zúčastnily pouze Severského a Curtissův typ. Northropovo letadlo bylo jednoznačně označeno za příliš těžké a velké na to, aby mohl být přepracováno na jednomístnou stíhačku,



H-75B s motorem Cyclone neuspěl v soutěži roku 1936

a Northrop v červenci 1935 o svůj prototyp přišel, aby jeho konstrukci následně prodal firmě Vought.

Srovnání výkonů obou konkurentů vyznívalo celkem dosti jasně pro Curtissův typ, zejména pokud šlo o maximální rychlost, což byl faktor, který komisi hodně zajímal a v druhé soutěži. Ani jeden typ sice nedosáhl požadované rychlosti, Curtissův letoun – označený nově **Hawk 75B** – ale zaostával o šest mil za hodinu, zatímco Severského konstrukce o jedenáct mil za hodinu. Severského letoun se podle názoru komise vyznačoval o něco vyšší obratností a díky krátkému trupu z něj byl lepší výhled. Rozhodovat tedy mohla cena, a zde měl trumf v rukou Curtiss:

	kus/série 25	kus/série 200
Curtiss	29 412 dolarů	14 150 dolarů
Seversky	34 900 dolarů	15 800 dolarů

Věrne tomu, že komise rozhodovala skutečně nezaujatě a podle nejlepšího vědomí a svědomí. Usnesla se totiž na tom, že Seversky postaví svůj pomalejší a dražší letoun pod označením P-35 v sérii 77 kusů.

A pro firmu Curtiss zbyla těšná jablčka v podobě objednávek tří předserióvých prototypů Y1P-36...

Námořní naděje a čtvrtá soutěž

Firma Curtiss podnikla ještě jeden pokus zvrátit štěstí na svou stranu, když přihlásila upravený Hawk 75B do soutěže na budoucí letoun použitelný na palubách amerických letadlových lodí. Výsledný stroj měl ale příliš vysokou přistávací rychlost, byl z něj příliš špatný výhled a při přistání na palube letadlové lodě se vyznačoval příliš vysokou nestábi-

Kobe Kathien, posléze se přemístila do Don Muang, odkud operovala v rámci protivzdušné ochrany Bangkoku. Při stíhacích výpadech proti spojeneckým bombardérům se jako velmi nevhodné ukázaly gondoly s kanony pod křídly, do těchto akcí je proto letouny nenosily. Na místo toho ale došlo k nahrazení původních osmimilimetrových kulometů výkonnějšími zbraňemi Vickers ráže 12,7 milimetru. Ani poté ale nedokázaly proti Liberátorům skórovat. Neznámý počet letounů přečkal válku a zůstal ve výzbroji thajského letectva až do let 1949–1950. V té době již Hawky 75 ale sloužily jenom jako cvičné stroje.

V Bangkoku je jeden H-75N dodnes vystavován v místním muzeu.

Velká Británie

Počtem použitých H-75 se Velká Británie stala po Spojených státech a Francii třetím nejvýznamnějším uživatelem tohoto typu. Ve skutečnosti to zdaleka nebyla taková sláva...

Za Hawky v typické výzbroji mohla Francie. Ta si totiž objednala 285 letounů verze H-75A-4 s moto-

rem Wright Cyclone, přičemž do pádu Francie se jich do země stihlo dostat maximálně šedesát. Tyto letouny padly ve většině případů do rukou Němců. Další třicet H-75A-4 bylo ztraceno na palubě lodi *Champlatin*, která je přepravovala, když najela na minu.

Zbývající letouny se francouzská ambasáda ve Spojených státech rozhodla předat Britům. Ti o relativně moderní výzbroj, která se tak osvědčila v bojích ve Francii, měli pochopitelně zájem. Nebyly to ale zdaleka jediné Hawky, které se Britům dostaly do rukou. Na ostrovech byl totiž i určitý počet letounů verze H-75A-1, A-2 a A-3, na nichž z okupované Francie uprchli francouzští piloti, a šest strojů verze H-75A-6 z původní norské objednávky, které se před pádem Norska nestihly dostat na místo určení.

Celkový počet všech Hawků, které se dostaly do Británie, není znám, většinou se ale uvádí, že jich mohlo být okolo dvou set čtyřiceti.

Britové přidělili letounům své vlastní označení, bojové jméno Mohawk. Letouny byly podle typu rozděleny do čtyř modifikací. Mimochoodem ani



Britský Mohawk Mk.IV za letu. Na rozdíl od předchozího snímku se široký žlutý lem trupového znaku na tomto snímku jeví jako světlý.

v těch není jasno. Verze Mohawk Mk.I totiž podle některých historiků označovala původní francouzské H-75A-1, podle jiných jenom H-75A-1 s výzbrojí tvořenou pouhou dvojicí trupových kulometů (těchto letounů se ale do Francie dostalo jenom deset, takže je otázka, jestli vůbec některý z nich francouzskou kampaň přečkal, a pokud ano, zda se dostal do Británie). Mohawky Mk.II byly francouzské H-75A-2 (případně H-75A-2 a H-75A-1 s výzbrojí tvořenou čtyřmi kulometry). Mohawk Mk.III pak zahrnoval francouzské H-75A-3 a norské H-75A-6 s motorem Twin Wasp. Nejvýznamnější a prakticky jediná bojově použitá verze byl Mohawk Mk.IV, což byly H-75A-4 s motorem Cyclone. Britové měli tedy smůlu: nejpočetnější byla zastoupena nejméně povedená verze s nepohodlivým motorem. Výkonnější typy předchozích verzí H-75A Královské letectvo rovnou vyřadilo. Z logistického hlediska by bylo obtížné provozovat letouny v tak malém počtu.

Zkoušky v Boscombe Downs

Přestože měly Hawky z Francie vynikající reputaci, rozhodli se systematictí Britové letouny otestovat ve Výzkumném leteckém a zbraňovém ústavu (*Aeroplane and Armament Experimental Establishment*, AAEE) v Boscombe Downs. A to přesto, že již byli rozhodnuti, že Hawky zůstanou v rezervě pro případ, že by se nedostávalo Spitfirů a Hurricánů, nebo pro případ, že by došlo k německé invazi a bylo by nutné nasadit doslova vše. I tak ale byly výsledky testů letounů se „seriovým“ označením AR644 a AR645 zklamáním. Ve srovnání s domácími typy

i s nejběžnějšími letouny nepřátelskými se Hawky jeví jako nedostatečně výkonné a slabě vyzbrojené.

Protože se v průběhu roku 1941 objevila možnost Mohawky nasadit bojově – ne v Evropě, ale na tzv. „vedlejších“ bojištích –, prošla řada letounů „poangličtění“. Francouzské přístroje, cejchované v metrickém systému, byly nahrazeny tradičními se stopkami, palci, milými a librami, nahrazeny britskými byli i kulometry, především však řada strojů dostala nové přístrojové páky, takže se u nich plyn přidával tak, jak byli Britové zvyklí, a ne naopak, jako tomu bylo ve francouzském (a mimochodem i československém) letectvu. Mnoho letounů ale touto přestavbou neprošlo, což v budoucnosti mělo způsobit dost nepřijemnost.

V období let 1941 až 1944 byly pak Mohawky Mk.IV bojově nasazeny.

Stroje verzí Mohawk Mk.I až Mk.III dosloužily v roli cvičných a spojovacích letounů (to v tom lepším případě), nebo jako „trenažéry“ pro výcvik mechaniků.

Na podzim 1941 prodali Britové 16 Mohawků Mk.IV Portugalsku, naopak další letouny této (skoro) verze získali. Došlo k tomu po okupaci Iránu v srpnu 1941, kde Britové zabavili devět nových H-75A-9 (s persky popsanými přístroji), které zařadili do výzbroje pod označením Mohawk Mk.IV. A když továrna Hindustan Aircraft Limited v indickém Bangalore v roce 1942 dokončila prvních (a jediných) pět strojů původní čínské verze H-75A-5, rovněž s motorem Cyclone, zařadili je Britové do výzbroje také jako Mohawk Mk.IV.



Přestože největší význam pro Brity měly Mohawky Mk.IV (H-75A-4), britské barvy neslo i několik letounů verzí A-1, A-2 a A-3. Stroj na snímku (AR634) nese již britské znaky, patrně jsou ale stopy značně opožděného francouzského kamuflážního nátěru. Všimněte si typického znaku černobílých snímků z tohoto období – široký žlutý lem trupového znaku se kvůli zestárnutí fotografie jeví jako černý!



2. Curtiss P-36A,
18. PG, USA,
1940



4. Curtiss P-36A
15. PG, 46. PS,
USA,
Havaj, 1941



3. Curtiss P-36C
1. PG, 27. PS, USA,
1939



5. Curtiss P-36C
USA,
počátek 1942



6. Curtiss P-36A
USA,
konec 1942



1. Curtiss P-36A.
20. PG, USA,
1938



7. Hawk H-75M
Čína,
1940

8. Hawk 75N
Thajsko,
Bangkok, 1941



9. Hawk 75N
60. perut, Thajsko,
1941



10. Hawk 75N
60. perut, Thajsko,
1941



11. Hawk 750
601. pluk, Argentina,
březen 1940



12. Hawk 750
1. skupina,
Argentina,
1942



VASUT

VASUT

VASUT