

Začátky letecké výroby v ČSR

Na začátku dvacátého století se uskutečnil jeden z dávných lidských snů – v roce 1903 provedli bratři Wrightové svůj první úspěšný let, za několik let následoval Blériotův přelet kanálu La Manche a úspěšné i tragické pokusy dalších „odvážných mužů na létajících strojích“. A již v druhém desetiletí 20. století prokázala letadla své možnosti – nejdříve bohužel ve válce a teprve později i v mírovém využití.

Na území Československa došlo, díky vyspělému strojírenskému průmyslu a dostatku schopných pracovníků, brzo po skončení 1. světové války k založení několika továren, zabývajících se leteckou výrobou. Podniky AVIA, AERO a LETOV se zabývaly převážně výrobou vojenských letadel, PRAGA výrobou sportovních a později i dopravních. Ve třicátých letech se pak objevily i úspěšné sportovní a cvičné letouny pod značkami BENEŠ-MRÁZ, ZLÍN a TATRA. Letoun Zlín XII byl dokonce označován za „lidový“ a byl skutečně cenově dostupný.



Největším leteckým závodem v Československu před 2. světovou válkou byla firma **AVIA**, patřící od roku 1926 do koncernu ŠKODA. Vznikla v létě 1919 v prostorách bývalého cukrovaru v Praze - Vysočanech. Jejími zakladateli byli **ing.Pavel Beneš a Václav Malý**, později se k nim přidali **ing.Miroslav Hajn a J.F. Koch**. V létě 1920 konstruktérská dvojice **Beneš, Hajn** sestrojila svoje první motorové letadlo **BH 1Exp**. Tento stroj byl na svojí dobu velice pokrokové konstrukce byl to dolnokřídový jednoplošník s tlustým profilem křídla. Beneš s Hajnem pokračovali s konstrukcí letadel založených na této koncepci a v roce 1923 navrhli pro MNO stíhačku **BH 3**. Naše letectvo se tak stalo jedním z prvních, které zavedly do své výzbroje dolnokřídový jednoplošník. Jiným velmi úspěšným letounem byl model **BH 11** který vyhrál v letech roce 1925 a 1926 prestižní závod Coppa d'Italia..

Avia BH 11



Konstruktéři Beneš a Hajn v roce 1924 po několika neúspěšných pokusech upustili od koncepce dolnoplošníků a navrhli velmi úspěšný stíhací dvouplošník **BH-21**, kterého se u nás vyrobilo 139 ks.a v Belgii dalších 50. Pro školní a kondiční lety vznikl z BH-21 akrobatický speciál **BH-22**. Velmi dobré letové vlastnosti měl i další stíhací letoun **Ba 33**, který ve své době (1928) patřil ke světové špičce, zvláště v rychlosti a stoupavosti. Továrna nabízela Ba.33 dokonce až v Číně a Mandžusku. Předváděcí stroj byl ale ukořistěn Japonci, kteří jej zprovoznili a začali používat. Jeden letoun Ba 33 sloužil v republikánském letectvu v průběhu španělské občanské války. Náhradou Ba.33 u československých stíhacích útvarů se stala až legendární B.534.

Koncem roku 1929 se novým šéfkonstruktérem Avie stal **ing.František Novotný**, druhou konstrukční kancelář vedl **ing.dr.Robert Nebesář**. V roce 1931 se závod přestěhoval do nově postavených budov v Letňanech.

Prvním typem ing.Novotného byla stíhací dvouplošník **B-34** ze které po několika modernizacích vznikl v roce 1933 velmi úspěšný model **B 534**. Nový model měl motor Hispano-Suiza o výkonu 860 k,

celokovový trup z ocelových trubek částečně potažený duralem pro silnější pancéřování a podstatně jemnější tvary. Dosahoval rychlosti až 400 km/h a se stal nejužívanějším stíhacím letounem československého letectva, kterému bylo dodáno cca 470 těchto letounů. Poslední verze Bk 534 byla vyzbrojena vedle 4 kulometů i jedním 20 mm kanónem, umístěným v ose motoru.

Avia B 534



Posledními dvěma typy stíhacích letadel ing. Novotného byly **B-35** a **B-135**, které se před březnem 1939 již nedostaly do sériové výroby

Avia B 135



Ing. Novotný se věnoval i konstrukci speciálních akrobatických letounů. Přeprocováním typu BH 22 vznikl v roce 1935 model **B 122** a v roce 1937 modernizovaný model **B 422** s motorem Avia Rk17 („prošlápnuté křídlo“ umožňovalo pilotovi lepší výhled při „letu na zádech“). S těmito stroji slavili úspěchy náš "král vzduchu" por. **F. Novák** a naše akrobatické družstvo vedené por. Novákem na evropských leteckých mítincích i na olympiádě v Berlíně v roce 1936.

Avia B 422



Z konstrukcí ing. dr. Nebesáře se do stádia sériové výroby nedostal ani jeden typ. Přesto tento konstruktér navrhl několik velice zajímavých konstrukcí jako dopravní třímotorové letouny **Avia 51**, **Avia 57** a bombardovací dvumotorový **Avia B - 158**.

Avia B158



V období těsně před válkou se v Avii vyráběl v licenci sovětský bombardovací letoun Tupolev SB2 pod označením **Avia B 71**



Za války byl závod podstatně rozšířen a vyráběl cvičné letouny Arado 96 a motory Daimler Benz 601 a 603. Na pomoc Slovenskému národnímu povstání se pokusil uletět s letadlem Arado pracovník výstupní kontroly **Kužela**. Vlivem nepříznivého počasí na moravsko-slovenském pomezí havaroval a v troskách letadla zahynul.

Po válce byla letecká výroba na krátkou dobu doplněna výrobou nákladních automobilů AVIA 706. Tato výroba byla koncem čtyřicátých let předána do np. LIAZ, a závod se vrátil k letecké výrobě. V létech 1954 až 1960 bylo vyrobeno 200 dvoumotorových dopravních letounů **Avia 14** (licence Iljušin). Původně osmnáctimístný stroj byl v AVII podstatně modernizován až na kapacitu 36 – 42 míst. K zajímavostem patří dálkový akviziční let tohoto letounu, při kterém přeletěl Atlantský oceán z Afriky do Jižní Ameriky. Poslední stroj opustil montážní hangár v červnu 1960. Výroba letadel pak byla definitivně ukončena a závod byl přestavěn na výrobu nákladních automobilů. Z letecké výroby zůstala zachována až do devadesátých let jen výroba vrtulí, ale i ta pak byla převedena do jiného závodu a s ní odešel ze závodu i **historický znak AVIA**. Největším leteckým závodem je nyní AERO ve Vodochodech, výrobce úspěšných Delfínů a Albatrosů.

Po několikaletém období, kdy podnik vlastnila jihokorejská firma DAEWOO, je současným majitelem podniku indická firma ASHOK – LEYLAND, výrobním programem zůstávají nákladní automobily vlastní konstrukce.