

Šedozenená, tmavě zelená...



1. díl

Text: Michal Ovčáčík

Foto: sbírky autora, Jaroslava Bartáčka
a Bohumíra Kudličky; Letecká badatelna
via Pavel Krejčí

Velmi zajímavý záběr na S-199 neznámého výrobního čísla. Letoun je pravděpodobně po opravě či revizi a „upgradu“ na kapkovitou kabinu. Na snímku jsou zřetelné a modelářsky vděčné detaily zbarvení: Před až po motorovou přepážku nese původní světlý nátěr (nebo má již nový), zbytek trupu, křídla a ocasní plochy mají různě zbarvený povrch podle materiálu. Trup má vytmeleny spáry mezi jednotlivými plechy a spolu s ostatními nenatřenými částmi čeká na základní barvu. Křídélka a ovládací plochy jsou potaženy světlým plátnem ošetřeným bezbarvým celonovým lakem.

Zbarvení letounů S-199 československého vojenského letectva

Stejně tak, jako je unikátní historie vzniku těchto stíhacích strojů, tak se také jejich zbarvení vymykalo běžnému kamuflážnímu standardu své doby a bylo v podstatě rovněž jedinečné a na první pohled možná i poněkud jednoduché až fádní. Mohlo by se zdát, že co se týče barevného vzhledu a označování S-199, bylo již vše řečeno, případně napsáno, avšak při podrobném studiu nejen dobových fotografií, ale i souvisejících archivních materiálů tomu tak není. Ve světle nových informací a souvislostí se zdánlivá jednoznačnost poněkud vytrácí a „stodevadesátdevítka“ nadále odhalují svá tajemství...

Situace s nátěrovými hmotami používanými v československém leteckém průmyslu nebyla v poválečném období zdaleka ideální. Veškerý průmysl za Protektorátu Čechy a Morava byl propojen s německou válečnou mašinerií a stal se tak silně závislým na dodávkách materiálu nejen z Německa, ale i z nacisty okupovaných území. Vzhledem k nepravidelným či snižujícím se dodávkám v závěrečném období války se zásoby barev na našem území rychle ztenčovaly, až byly nakonec během následujících dvou až tří let téměř vyčerpány.

Většina tuzemských leteckých závodů (např. Aero, Mráz nebo Zlín) tedy pro obnovenou výrobu i nadále používala dostupné německé barvy RLM, případně barvy podobných odstínů. Výjimkou byly firmy Avia a Letov, které neměly dostatečné válečné zásoby barev, protože ke konci války vyráběly především cvičná Arada Ar 96B, jež měla všechny plochy nastříkány hliníkovou barvou □ přesněji bezbarvým lakem s rozptýleným hliníkovým práškem. Proto bylo nutné pro nové stíhací letouny S-199, repasované v továrně Avia a přebírané vojenským letectvem od začátku roku 1948, najít provizorní řešení. Takové barvy bylo třeba vyrábět dostatečně rychle a s využitím místních zdrojů.

V prvních měsících, které následovaly po osvobození Československa, se firma Avia setkala s logickým útlumem letecké výroby. Aby byla její činnost a zaměstnanost zachována, přešli v Čakovicích na opravy a výrobu autobusů a poštovních vozů, tedy typů vozidel, jež byly v mírovém období velmi žádané. Pro konečnou povrchovou úpravu těchto automobilů se používalo několika barev, mezi jinými i světle šedozele-

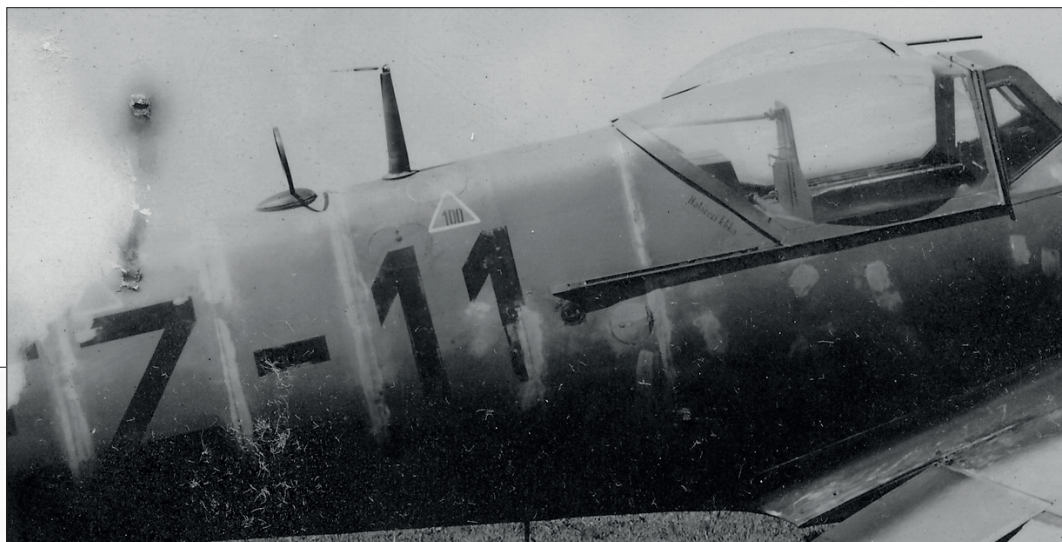
barvy, jejíž odstín se podobal šedé základní RLM 02 (podobný současné RAL 7033). Ačkoli původně nebyla tato barva určena pro použití na letounech, byla v té době jedinou dostatečně kvalitní a snadno vyrobitelnou nátěrovou hmotou.

Na základě výsledků nedávného badatelského výzkumu se lze s velkou mírou pravděpodobnosti domnívat, že tento typ barvy byl skutečně použit na letounech jako byly cvičné stíhací C-10/C-110 (Bf 109G-10/G-12), bojové stíhací S-92/CS-92, S-99 – a také na prvních v Avii zkompletovaných S-199, na dvouplošných C-4 (Bü 131D) a prvních C-104 vyrobených firmou Aero, dále na cvičných C-6/C-106 (Bü 181) a prvních C-5 (Zlín Z-26) a rovněž na některých dvoumotorových B-36 (DH.98 Mosquito FB Mk.VI) upravených pro výzbroj německého původu.

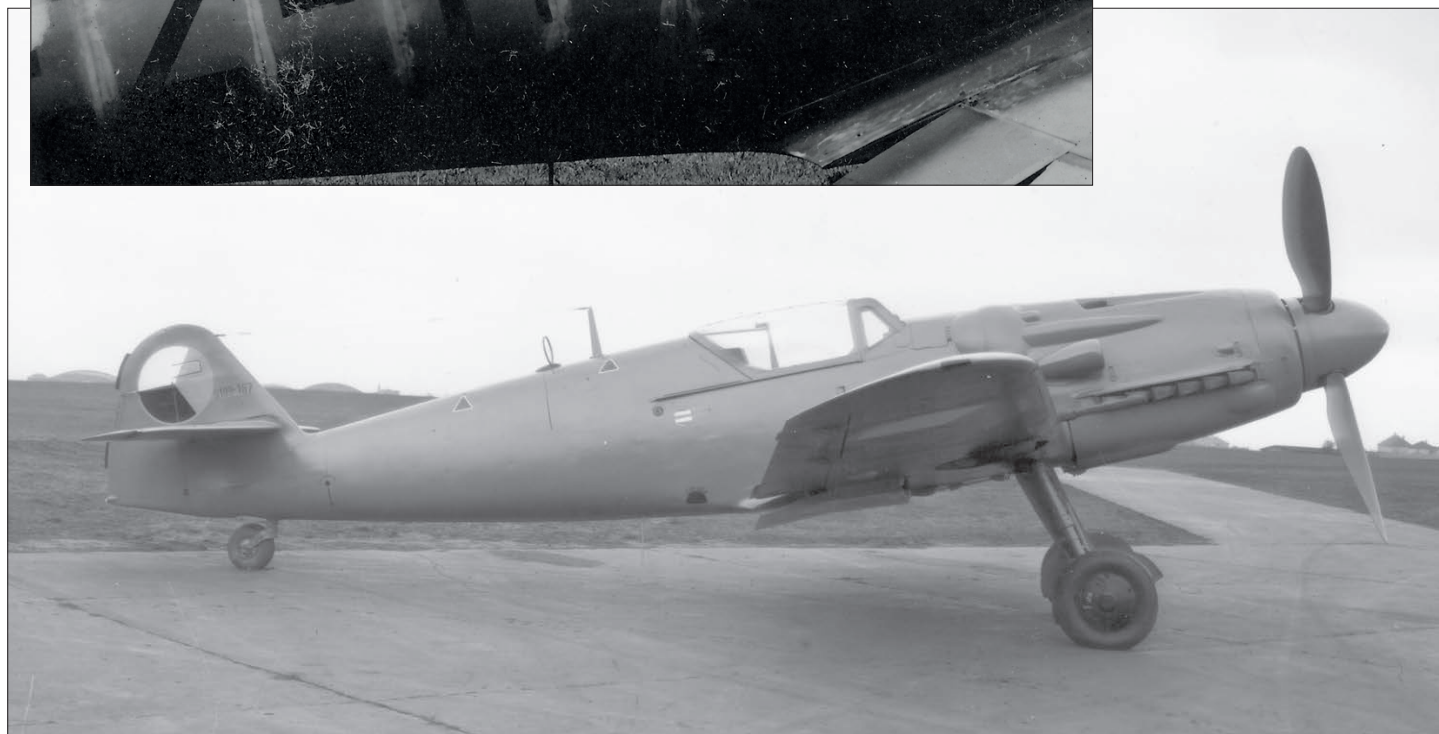
Nicméně obecný úkol vyvinout nové nátěrové hmoty pro naše vojenská letadla byl stále naléhavější a musel být nakonec vyřešen v průběhu roku 1948. Výsledný produkt je znám jako barvy Smalt Avion řady 2036, přičemž pro horní plochy letounů byla předepsána barva 2036 khaki MNO (její odstín se podobal československé prvorepubliko-

vé barvě khaki), která přicházela v úvahu pro celkovou povrchovou úpravu pozdějších S-199, případně těchto letounů po generálních revizích a opravách. Dodejme, že pro spodní plochy letounů byla vyvinuta světle modrá Avion 2036.65 (nikoli nepodobná německé světle modré RLM 65, což se také odráželo v jejím číselném označení), ale tato barva se na „stodevadesátdevítkách“ z dosud nevyjasněných důvodů nepoužívala. Barvy na československá vojenská letadla jsou u nás tradičně spojovány se jménem libeňsko-vysočanské firmy Tebas (Akciová společnost pro výrobu průmyslových laků TEBAS), případně Thurm und Besche, z jejíž podstaty vznikl Tebas v roce 1938. Za Protektorátu plnila firma pod původním německým jménem zakázku pro říšský zbrojní průmysl a po osvobození se dostala pod národní správu. Od roku 1947 se stala součástí podniku Spojené továrny na barvy a laky, n. p., a později následnických národních podniků Pragolak a pak Barvy a laky.

pokračování



Detailní pohled na ztmelené a zabroušené spáry a drobné opravy na střední části trupu Avie S-199.260, „černá“ EZ-11, od 3. letky LP 5 v Plzni. Na povšímnutí stojí další pěkné detaily - překryt kabiny a jeho vodící kolejnice, pancéřový záhlavník se vzpěrou a kryt akumulátoru v kabině, sloupek antény a směrová anténa PR 16 na hřbetě trupu, prutová anténa identifikačního zařízení LR-25a pod trupem a dále popiska a žlutý výstražný trojúhelníček u krytky hrdla pomocné palivové nádrže (palivem byl letecký benzín s oktanovým číslem 100).



Zbrusu nová S-199 v letu: č. 167, zalétaná zkušební pilotem Avie Antonínem Krausem dne 25. října 1948. Vyzbrojena je dvěma křídelními kulomety vz. 17/7,9N ráže 7,92 mm. I když je tento snímek poněkud tmavší, lze dovodit, že je letoun opatřen nátěrem světle šedozelelou barvou na všech plochách, tedy odstínem aplikovaným na dříve vyrobených strojích. Tento letoun byl s černými trupovými znaky KS-22 později zařazen k 2. letce LP 4 „Letce Aloise Vašátka“ na letišti Plzeň-Skvřňany, kde byl dne 11. 2. 1949 poškozen při přistání.



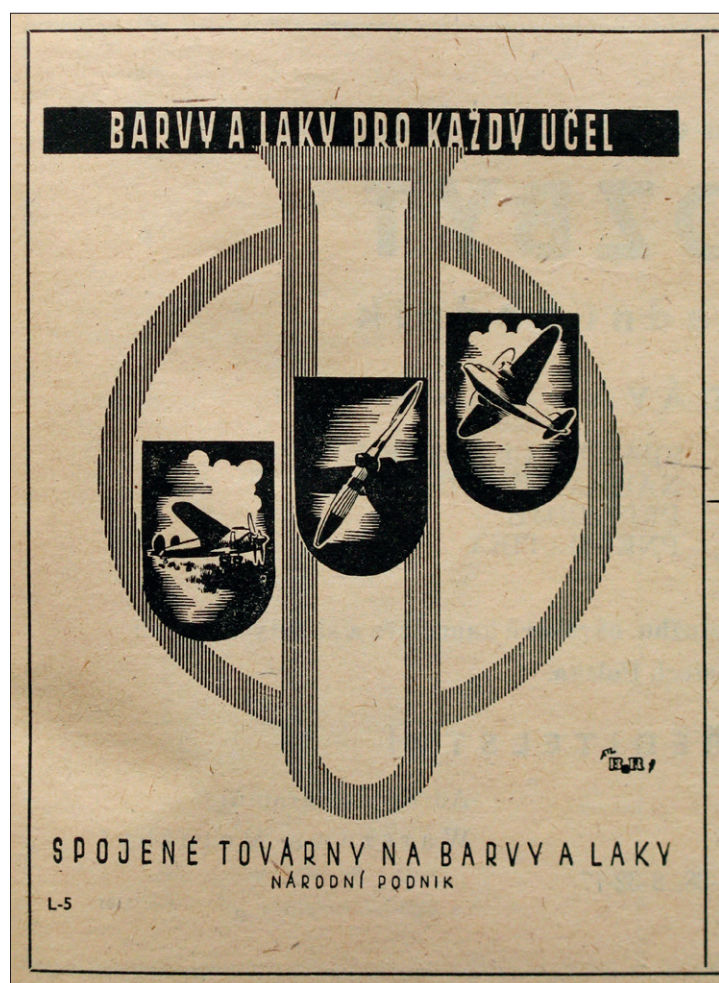
S-199.310 z produkce firmy Aero. Dne 30. 5. 1949 s tímto letounem s trupovými znaky KT-3, které jej zařazují k 3. letce 7. leteckého pluku (LP 7 „Invační“) 3. ld, vynuceně přistál nedaleko Boskovic pilot rt. Karel Kessler. Tato S-199 má pouze dva synchronizované kulomety vz. 131/13N v trupu, v křídle kulomety instalovány nejsou. Během opravy po nehodě byl letoun vybaven novým, vzad odsunovatelným překrytem kabiny (bublinou), byl upraven na průzkumný a přidělen k LP 1. V roce 1951 byl ve stavu 5. leteckého školního pluku ve Zvolenu, kde dostal černý kód UL-51 a žluté školní identifikační doplňky. S největší pravděpodobností u LU již létal bez fotovybavení.



„Bílá“ GY-37, Avia S-199.40 (2. lt 3. slp 4. LD), již byla v době srážky s dvoumístnou CS-199.510 (znaky HX-70) na brněnském letišti (Černovice) dne 23. března 1953 notně olétána a na řadě míst opravena tmavším odstínem zelené, čímž se řadí k našim nejpestřeji zbarveným „stodevadesátdevítkám“. Letoun má výsostné znaky s bílým lemem dle předpisu z října 1947 (výkres fy. Avia pro typ C210 „Nápisy a výsostné znaky na letounu“ č. 109-Le62217). Vrtulový kužel byl bílý.



Kbelská letová stojánka se stroji 2. letky 1. leteckého pluku 3. LD, duben 1951. Nejblíže stroj je Avia S-199.444 s čerstvě aplikovaným novým trupovým kódem JW-38 v souladu s výnosem VL č.j. 0010941/51 z 15. 3. 1951. Letoun je světle šedozelený s bílým vrtulovým kuželem (za pozornost stojí tmavě zeleně natřené disky kol a základna vrtulového kužele).



„Barvy a laky pro každý účel, pro průmysl letecký“. Inzerát národního podniku Spojené továrny na barvy a laky, následníka znárodněné firmy Tebas, který dodával barvy i pro letouny S-199.



Reprodukce jednoho listu vzorníku odstínů Spojených továren na barvy a laky, n. p., z roku 1950, se zachovanými originálními doplňujícími poznámkami. V horní řadě jsou odstíny světlé šedozelené (ekvivalent RAL) a Avion 2036.02 (RLM 02), v pravém dolním rohu pak odstín modré barvy pro výsostné znaky (značkovácí vlajková). Číslo 66 značí odstín původní černošedé RLM 66 (pro interiéry, podvozkové šachty) a RAL 65 odpovídá odstínu barvy pro spodní plochy (Avion 2036.65)