

Modrý lem, bílý lem...

2. díl

Text: Michal Ovčáčík

Foto: sbírka autora, Jaroslava Bartáčka,
Bohumíra Kudličky, Miroslava Irry,
Jaroslava Matoulka, Letecká badatelna via Pavel Krejčí

Zbarvení letounů S-199 československého vojenského letectva

V prvním díle tohoto pojednání o barevném vzhledu našich S-199 jsme popsali problematickou situaci s nátěrovými hmotami využívanými v poválečném období naším leteckým průmyslem a shrnuli důvody rozdílnosti zbarvení dodávaných letounů.

Zkompleťované letouny S-199, ještě dříve, než dostaly finální jednobarevnou povrchovou úpravu, opouštěly výrobní linky továren Avia v Čakovicích a Aera ve Vysočanech v barvě lakem ošetřeného materiálu, ze kterého byly zhotoveny či kterým byly potaženy (např. duralumín), nebo opatřeny základní barvou. Zde můžeme spekulovat o jejím odstínu: Mohlo se jednat o šedou RLM 02 ze zásob po okupantech, stejně tak mohlo jít o jiné tehdy dostupné barvy našedlého odstínu. Připomeňme, že se v případě „stodevadesátdevítek“ nejednalo o žádnou novovýrobu, ale jen o repase či rekonstrukce již existujících, tedy za války

vyrobených draků a komponent pro stíhací Bf 109 různých vyšších verzí. Šlo o „géčka“ variant 6, 10 a 14 a také stroje K-4, které byly u nás v poválečném období shromážděny z různých zdrojů. Ať již z letišť Luftwaffe na území bývalého Protektorátu či jako kořistní dary Rudé armády nebo zakoupením z Bulharska.

Spáry mezi jednotlivými plechovými panely byly přetmeleny (viz snímky v minulém čísle INFO Eduard) a následně celé opatřeny nástřikem jedním odstínem barvy. Zpočátku se jednalo o světle šedozelený odstín (na výkrese z října 1947 byla tato barva označena jako šedá) a později, jakmile byla k dis-

pozici, přešlo se na novou, tmavší zelenou barvu. Letouny, jež procházely opravami či generálkami v leteckých opravárnách nebo dodatečnými úpravami v mateřských továrnách, byly často stříkány různými tmavšími odstíny zelené barvy, výjimkou však nebyly ani repasované světle zbarvené stroje či exempláře, opatřené částečně jak světle šedozelenou, tak tmavě zelenou barvou. K nejpestřejší zbarveným S-199 se pak řadily letouny po částečných opravách nátěrů na exponovaných místech (spáry mezi panely) na trupu i křídle. Příkladem může být „černá“ EZ-11 (výr. č. 260), „bílá“ GY-37 (výr. č. 40) nebo „školní“ UF-56 (výr. č. 331). Opravdu zajímavý byl i letoun S-199.253 (černé značky EZ-9) s nenatřenými, pravděpodobně vyměněnými díly na přídi, motoru a u kořene kýlové plochy.

Křídélka i směrové a výškové kormidlo, tedy části potažené plátnem, byly ošetřeny bezbarvým celonovým lakem, teprve pak

zamontovány do draku a jako celek nastříkány s ostatními plochami letounu. Stabilizátor a kýlovka byly na strojích počátečních sérií celodřevěné a před sjednocující povrchovou úpravou došlo k jejich nastříkání lakem, nebo tmavší (tmavě zelenou?) barvou; kovová provedení těchto ploch na novějších strojích a na postupně konvertovaných starších letounech (od roku 1950) měla před konečným nátěrem barvu duralu.

Výsostné označení letounů S-199 (a rovněž jeho předchůdce S-99) vycházelo z výnosu MNO-VL č.j. 157 Taj. let. 1946 z ledna 1946 ve věci „Označení letounů“, jež kromě způsobu označení příslušnosti k leteckým útvarům stanovovalo také podobu výsostného značení československých vojenských letadel a letadel SNB. Pro vojenské S-199 existovaly dva předpisy. První předmětný výkres nese datum 9. 1. 1946, označení fy. Avia č. MeS 101 a předepisoval umístění kruhových výsostných znaků na obvyklých šesti místech shora a zdola na obou polovinách křídla a po obou stranách SOP. Kruhová plocha měla tři stejné výseče, modrý segment směřoval vždy dopředu, červený na křídle k trupu a na SOP směrem dolů. Pro „letadla stříkaná v tmavém tónu“ byl určen průměr znaku na křídle 930 mm, vč. 15mm bílého lemu (tj. průměr vlastního znaku 900 mm), vzdálenost znaku od konce oblouku 1600 mm, poloha středu znaku od náběžné hrany 680 mm (horní plocha křídla) a 560 mm (spodní plocha). Znak na svislé ocasní ploše měl průměr 600 mm vč. lemu o šířce 15 mm (tj. průměr znaku 570 mm). (Pozn.: druhým barevným tónem v tomto předpisu byl hliníkový povrch a modrý lem znaků pro cvičné CS-199).

Druhé nařízení (výkres Avia č. 109-Le 62217, Nápis a výsostné znaky na letounu C-210) pochází z října 1947 a týká se již pouze „letadel stříkaných šedou barvou“ s výsostnými znaky lemovanými bíle. Znaky na křídle měly průměr 900 mm, vč. 10mm lemu (tj. průměr vlastního znaku 880 mm), vzdálenost znaku od konce oblouku 1500 mm,



Světle šedozelelou kamuflážní barvou opatřená Avia S-199.155, „černá“ MR-4, od 2. letky LP 8 v Brně-Černovicích. K této havárii došlo 24. 3. 1949, pilotem byl por. František Krist. Záběr na spodní polovinu křídla pěkně ukazuje umístění výsostného znaku s tenkým modrým lemem, dále také „bouličku“ lapače nábojových článků křídelního kulometu vz.17/7,9N a pravý chladič kapaliny s vykllopenou výstupní klapkou; hlavně kulometů jsou opět zakryty plátěnými návleky.

střed znaku byl vzdálen od náběžné hrany 615 mm (nahore) a 550 mm (dole). Výsostný znak na SOP měl průměr 550 mm včetně 10mm lemu (tj. průměr znaku 530 mm).

U většiny stíhacích S-199 se setkáváme s dodržováním výše zmíněných předpisů ohledně bílé barvy lemu (v dobové terminologii „proužku“), avšak výjimky potvrzují pravidla, a tak jsou fotograficky dokumentovány světle i tmavě zbarvené stroje s výsostnými znaky lemovanými modře. Mohlo jít jak o soulad se starším nařízením z roku 1946, tak o mnohdy v praxi prováděnou zásadu: „na světlém podkladu tmavé (tj. modré) lemování“.

Popisujeme-li zbarvení a označování S-199, musíme se rovněž zmínit o nestandardních bílých proužcích na křídle nacházejících se jak na horní, tak spodní ploše poblíž jeho konců. Tyto proužky zachycuje řada snímků, mnohdy však jen na některých letounech, což možná vedlo k mylné domněnce, že se

jednalo o součást nějakého taktického značení. Vysvětlení je jednoduché, jednalo se totiž o (dosud) nenabarvené proužky plátna překrývající spáru po výměně/montáži koncových oblouků křídla, jež byly po krátkém čase v souladu s harmonogramem údržby daného letounu přetřeny kamuflážní barvou, většinou však s mírně odlišným odstínem oproti zbylé ploše křídla.

Závěrem tohoto dílu je třeba poznamenat, že si tento článek rozhodně nečiní nárok na stoprocentní historickou pravdu, zejména co se přesných odstínů jednotlivých zmíněných barev týče. S přihlédnutím k nedochovaným (např. z důvodu dobové skartace či prostého šlendriánu) či dosud neobjeveným archivním dokumentům a předpisům týkajících se této oblasti, je zapotřebí brát tento popis jako autorskou interpretaci na základě aktuálních znalostí dané problematiky a současně přihlídnout ke stávajícím výsledkům práce několika badatelů.

V textu článku zmíněná povrchově atraktivní Avia S-199.253, „černá“ EZ-9, patří 3. letce LP 5 v Plané u Českých Budějovic. Toto vynucené přistání provedl a poškození křídla a spodní části trupu zavinil dne 25. února 1950 u Červeného Hrádku u Plzně rt. Jiljí Horák. Za povšimnutí stojí nenabarvené části plechů na přídi, motorovém krytu a vyměnitelný tvarovaný kryt přechodu trup – kýlovka. Letoun má rovněž (velmi) tenký modrý lem výsostných znaků na SOP. Zajímavostí jsou rovněž návleky na trupových a křídelních kulometech.





Příklad kombinace tmavě zeleně zbarveného letounu (S-199.180) s bílým trupovým kódem UF-21 a nepředpisovým modrým lemováním výsostných znaků. Tento stroj byl zrušen po havárii svob. žáka Bohuslava Šolty, příslušníka 4. lšp Leteckého učiliště v Prostějově-Stichovicích, dne 30. 5. 1953.



Výřez ze známého snímku stojánky s letouny S-199 a C-2 od 18. lšp v Pardubicích, jaro-léto 1954. Tmavě zbarvený stroj uprostřed je EX-58 3. roje 3. letky (tento stroj byl původně fotoprůzkumný). Na tomto záběru lze také porovnat světle šedozelenou povrchovou úpravu starších letounů a novějších (či generálkovaných) strojů nastříkaných tmavě zelenou barvou. V obou případech jsou trupové kódy bílé a výsostné znaky jsou lemované modře.



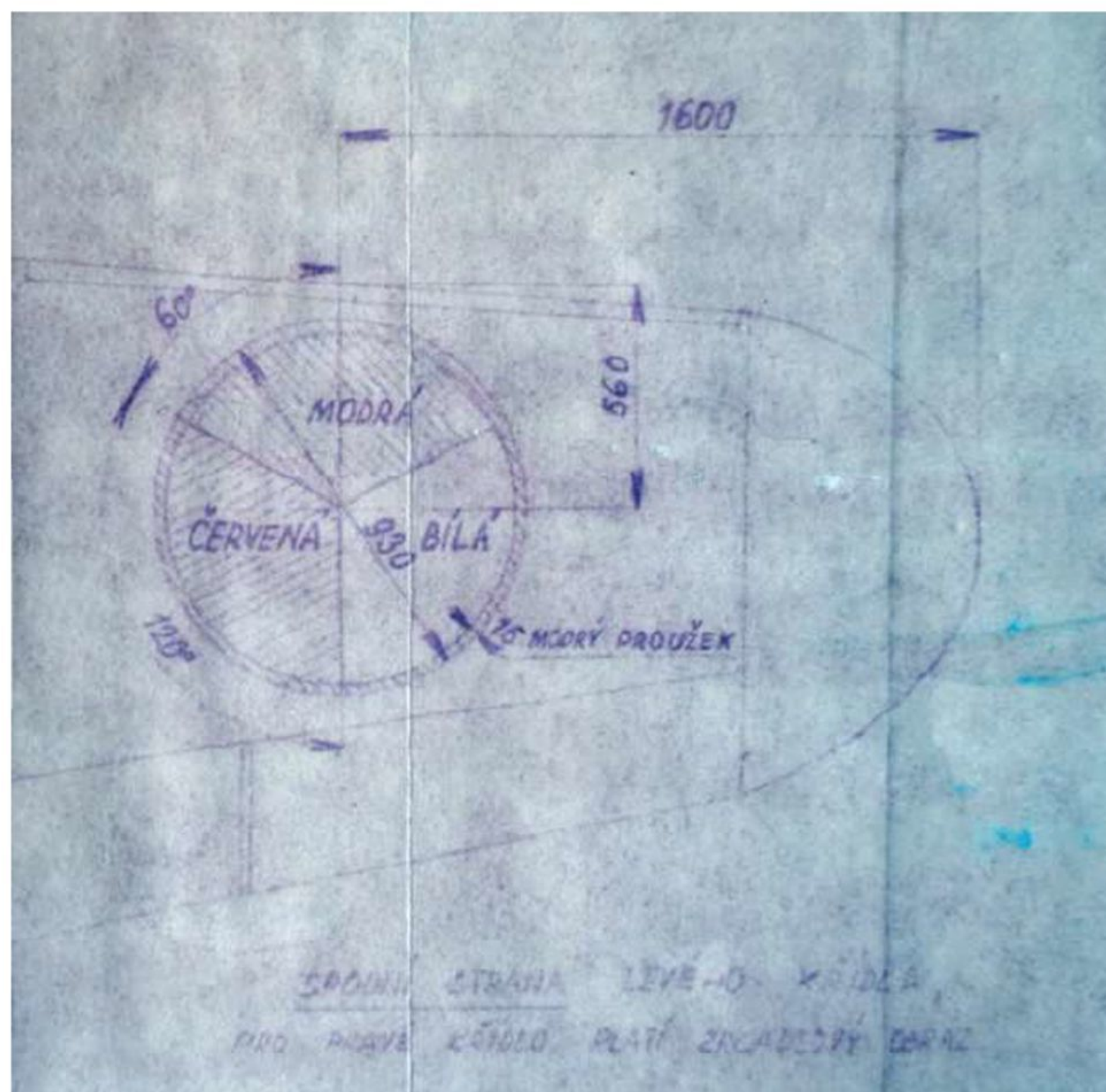
Uzemněná S-199.458 (z produkce Aero) npor. Zdeňka Šefla po srážce ve vzduchu s jinou „stodevadesátdevítkou“ v katastru obce Letkov dne 15. 7. 1952. Letoun patřil 2. letce 51. lp v Plzni, kód B-0235 je stále pozůstatkem předchozí příslušnosti stroje k Bezpečnostnímu letectvu (to bylo zrušeno k 23. 12. 1950). Československé znaky s předpisovým bílým 15mm lemem jsou aplikovány v souladu s druhým vydaným předpisem pro umístění výsostných znaků z října 1947.



Fenoménn proužků na koncích křídla: Na detailním snímku S-199.185 se znaky IF-01 není ještě krycí proužek plátu v místě žebra č. 13 aplikován (nebo je naopak stržen), zatímco na zimním snímku z Plzně (znaky SO patřily 4. lp, konkrétně jeho 3. letce) je již přetřen a má poněkud tmavší odstín.



Snímek části křídla letounu Skoda-Kauba SK 257 ze sbírek VHÚ: možná inspirace světle šedozelenou barvou, zde použitou na plátěném potahu křídélka, pro poválečný československý letecký průmysl. Ani tuto barvu (již u nás mohly zůstat určité zásoby) a tento odstín nemůžeme vyloučit jako použitý na některých našich letounech, včetně S-199.



Část originálního výkresu firmy Avia č. MeS 101 z ledna 1946, kterým se předepisovalo umístění a také velikost kruhových výsostných znaků na křídle. Platil pro letouny S-99 a později také pro S-199.