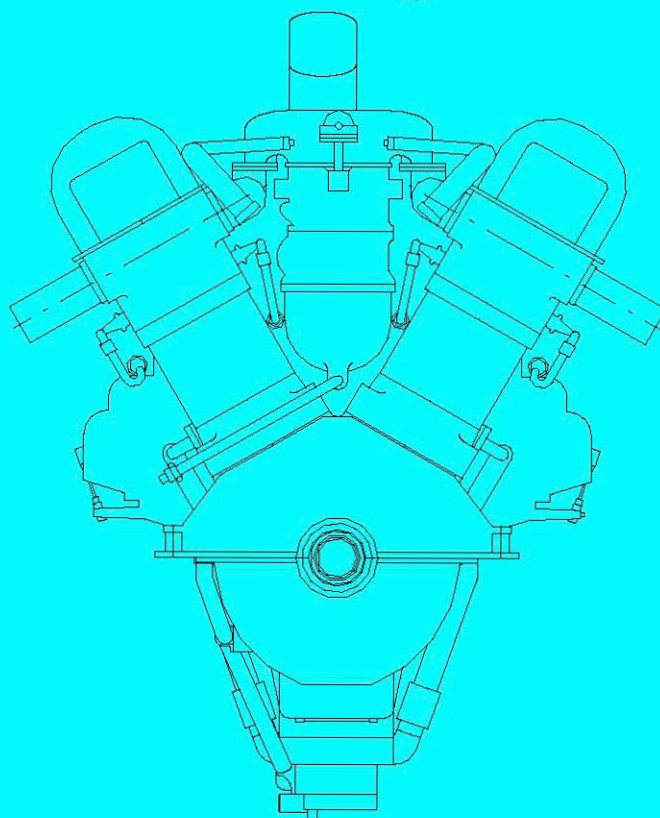
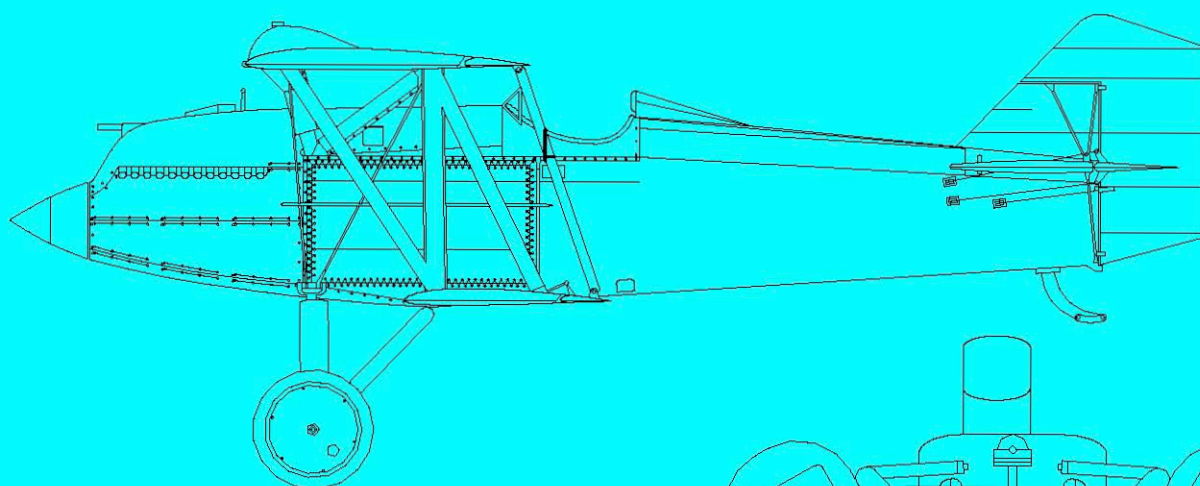


CURTISS

PW-8



Luděk Juroška

Glenn Hammond Curtiss

Americký podnikatel Glenn Hammond Curtiss se narodil 21. května 1878 v Hammondsportu. Jako většina amerických drobných podnikatelů měl jen základní vzdělání. Měl velký zájem o mechaniku. První úspěchy slavil ovšem jako sportovec.

G. H. Curtiss závodil na kole, živil se jako cyklistický posel společnosti Western Union a později si pořídil obchod s jízdními koly. Jízdní kola pod názvem Hercules také vyráběl. V roce 1901 rozšířil zájem o motocykly. V roce 1902 zahájil jejich výrobu. Od počátku vyráběl jednoválcové motory pro jejich pohon. V roce 1903 stanovil rychlostní rekord 103 km/h a v roce 1904 zvítězil v dálkovém závodě z New Yorku do Cambridge v Marylandu. Následně 24. ledna 1907 vytvořil rekord 219,45 km/h. V USA byl jednoznačně nejúspěšnějším výrobcem závodních motocyklů a motorů.

Již v roce 1904 se na Curtisse obrátil Tom Baldwin, aby vyrobil motory pro jeho vzducholodí. Motor Curtiss 9 HP V-twin byl úspěšný. V roce 1907 pozval Alexander Graham Bell Curtisse do Asociace leteckých expertů (AEA). Na Curtisse se obrátili i bratři Wrightové, když sháněli motor pro své první letadlo. Z finančních důvodů si motor nakonec vyrobili sami.

Pro asociaci Curtiss navrhl v pořadí třetí asociaci postavený letoun a 4. července 1908 ulétl vzdálenost 1550 m. Od té doby se Curtiss stále více věnoval letectví. V roce 1909 obdržel francouzskou pilotní licenci č. 2 a v roce 1911 americkou licenci č.1 (licence byly uděleny zpětně a v abecedním pořádku). Curtiss koupil práva na výrobu letounu č.3 ve své továrně.

G. H. Curtiss založil svou firmu na výrobu jízdních kol, motocyklů a motorů v roce 1904 jako Curtiss Inc.. V roce 1909 získal licenci na výrobu letadel. Prodej prvního letounu ovšem spustil licenční spor s bratry Wrighty, kteří jej obvinili z kopírování. V roce 1910 se firma posunula do Kalifornie do Los Angeles Motordrome. V roce 1912 otevřel oficiálně leteckou školu na Floridě v Miami Beach. V roce 1917 otevřel experimentální leteckou továrnu v Garden City na Long Islandu. V roce 1928 vzniká firma Curtiss v Opa-locka na Floridě.

Licenční spory s bratry Wrighty byly ukončeny zásahem americké vlády v roce 1914. Definitivně pak v roce 1929, kdy se spojily firmy Curtiss Airplane and Motor Company s Wright Aeronautical Corporation do firmy Curtiss-Wright.

V létech 1909 až 1910 se firma Curtiss věnovala prezentací svých letadel ve všech oblastech. V roce 1909 vyhrál G. H. Curtiss Gordon Bennettův pohár, když porazil Luise Blériota. Následoval let mezi hlavními městy států v USA z Albany do New Yorku (Pulitzerova cena). V červnu 1910 předvedl námořním důstojníkům možnost bombardování z letadel a o dva měsíce později také možnost ostřelování pozemních cílů.

14. listopadu 1910 vzlétl pilot Eugene Ely s letounem Curtiss z dočasné plošiny na přídí křižníku USS Birmingham. Následovalo přistání na plošině bitevní lodi Pennsylvania 28. ledna 1911. Na konci roku pak vznikla pilotní škola pro námořní letce v San Diegu. Prvním pilotem námořnictva

se stal Theodor Ellyson. Prvním armádním pilotem byl Paul W.Beck společně s Georgem E.M. Kellym a Johnem C. Walkerem Jr..

Spolupráce s námořnictvem vedla k vývoji hydroplánu. 26. ledna 1911 vzletl první hydroplán v USA. Curtiss umístil plováky na svůj model D. 24. února 1911 byl předveden vzlet i přistání na vodní hladině. V roce 1911 prodal Curtiss své první letadlo námořnictvu USA. Hydroplán A-1 se zatahovacími koly pro přesun po souši.

V roce 1912 se Curtiss spojil s Johnem Cyrilem Porte, pro kterého navrhl létající člun k přeletu Atlantického oceánu. V roce 1914 tak vznikl dvoumotorový létající člun Amerika. Vyznačoval se tvarem trupu se zubem, který navrhl Porte a který byl vyzkoušen na zkušebním letounu Flying Fish.

Během první světové války se USA držely stranou, dodávaly ovšem vybavení, především Velké Británii. Curtiss se držel stranou velkých programů licenční výroby. Vyráběl dále především své vlastní motory a letouny. Britské námořnictvo zakoupilo několik letounů odvozených od modelu Amerika a označené H-4. Vývojem vznikl větší model H-12, kterých bylo vyrobeno 68. Americká armáda si následně s přípravou vstupu do války objednala školní letoun JN-4 a námořnictvo hydroplán N-9. Pro námořnictvo vznikly také létající čluny NC-1 až NC-4. NC-4 se pak stal prvním letounem, který přelétl Atlantický oceán.

Po skončení první světové války prošla firma Curtiss Airplane and Motor Company v září 1920 finanční reorganizaci. Ve dvou hlavních výrobních centrech zaměstnávala 18000 pracovníků v Buffalu a 3000 v Hammondsportu. Glenn H. Curtiss prodal své akcie, usadil se na Floridě a působil již jen jako poradce při vývoji. Firmu převzal Clement M. Keys.

Glenn H. Curtiss zemřel 23. července 1930 v Buffalu.

Motor D-12 (armádní označení V-1150)

V roce 1915 se do Evropy vypravili zástupci firmy Wright, aby zejména ve Francii vyhledali vhodné motory. V té době se ve Francii připravoval k výrobě moderní monoblokový motor firmy Hispano Suiza. První verze motoru zkonstruovaného Marcem Birkigtem dosahovala 150 k, při 1450 ot/min. Vodou chlazený osmiválcový motor s válci do V byl objednán Francouzskou armádou a také firma Wright si přivezla zároveň s licencí objednávku na 400 kusů.

Po návratu do USA se s motorem připravovaným do sériové výroby seznámili také zástupci firmy Curtiss. Firma Wright měla s přípravou sériové výroby velké problémy. K problémům s mimořádnou přesností odlitků, která byla požadována, se připojily i problémy s kapacitami, když plnou prioritu získal motor známý pod názvem Liberty. USA těmito motory zásobovala státy dohody, a tak se nový motor Wright-Hispano dostal do výroby až na konci války.