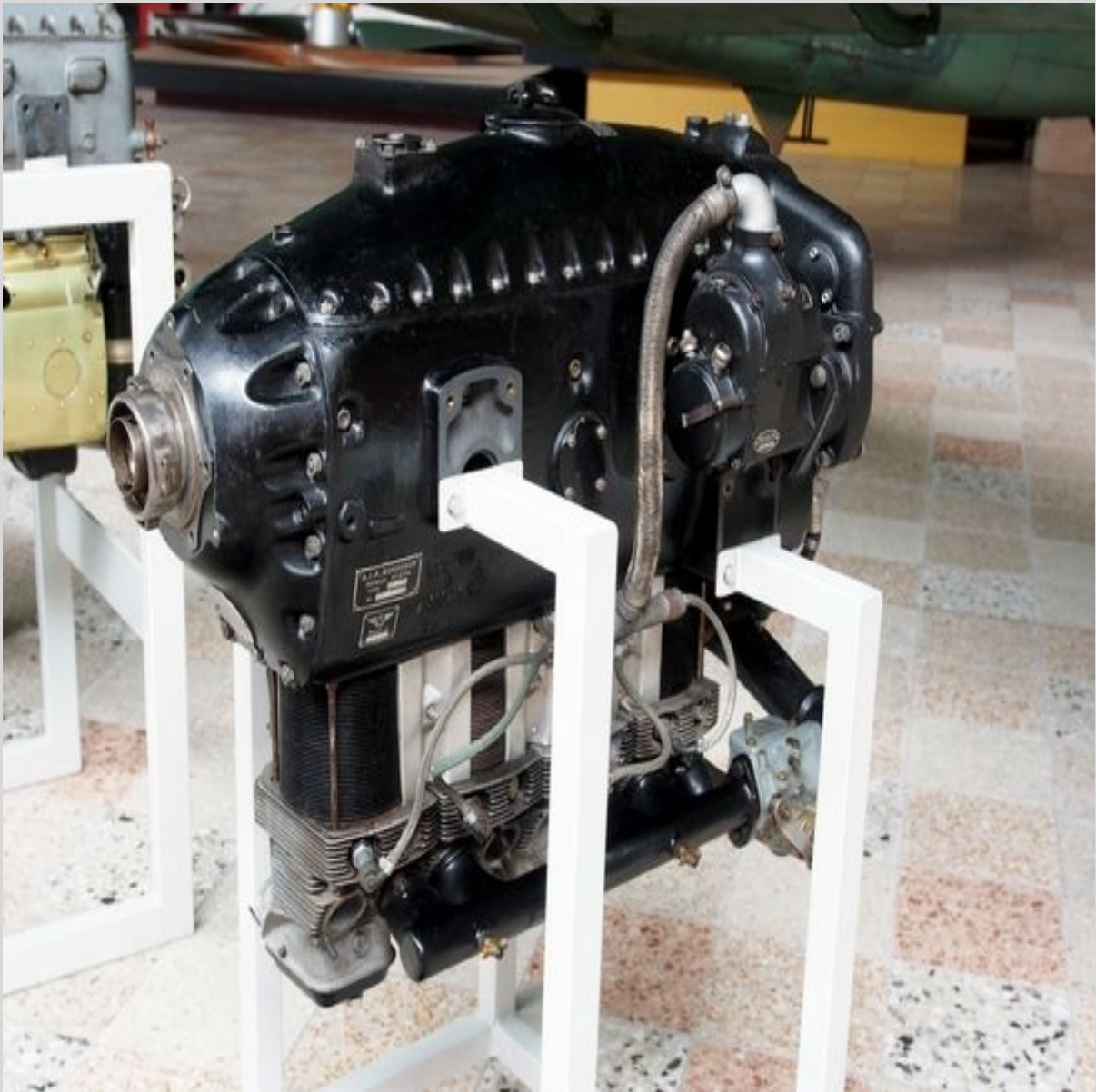


Nom de l'avion : Skoda Kauba SK V-1

Type d'avion : Intercepteur monomoteur monoplace

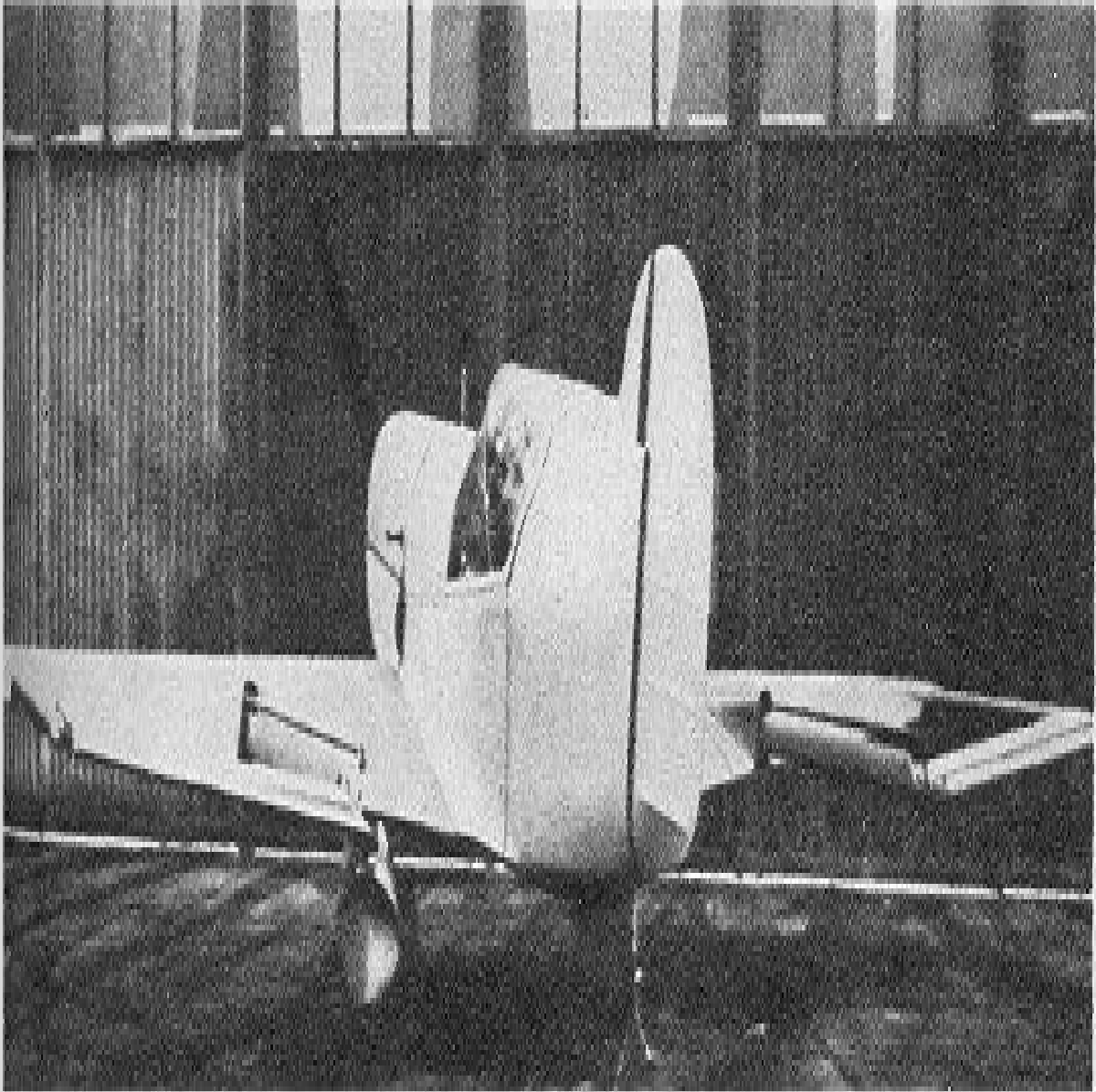
MOTORISATION

Hirth HM 504 A-2



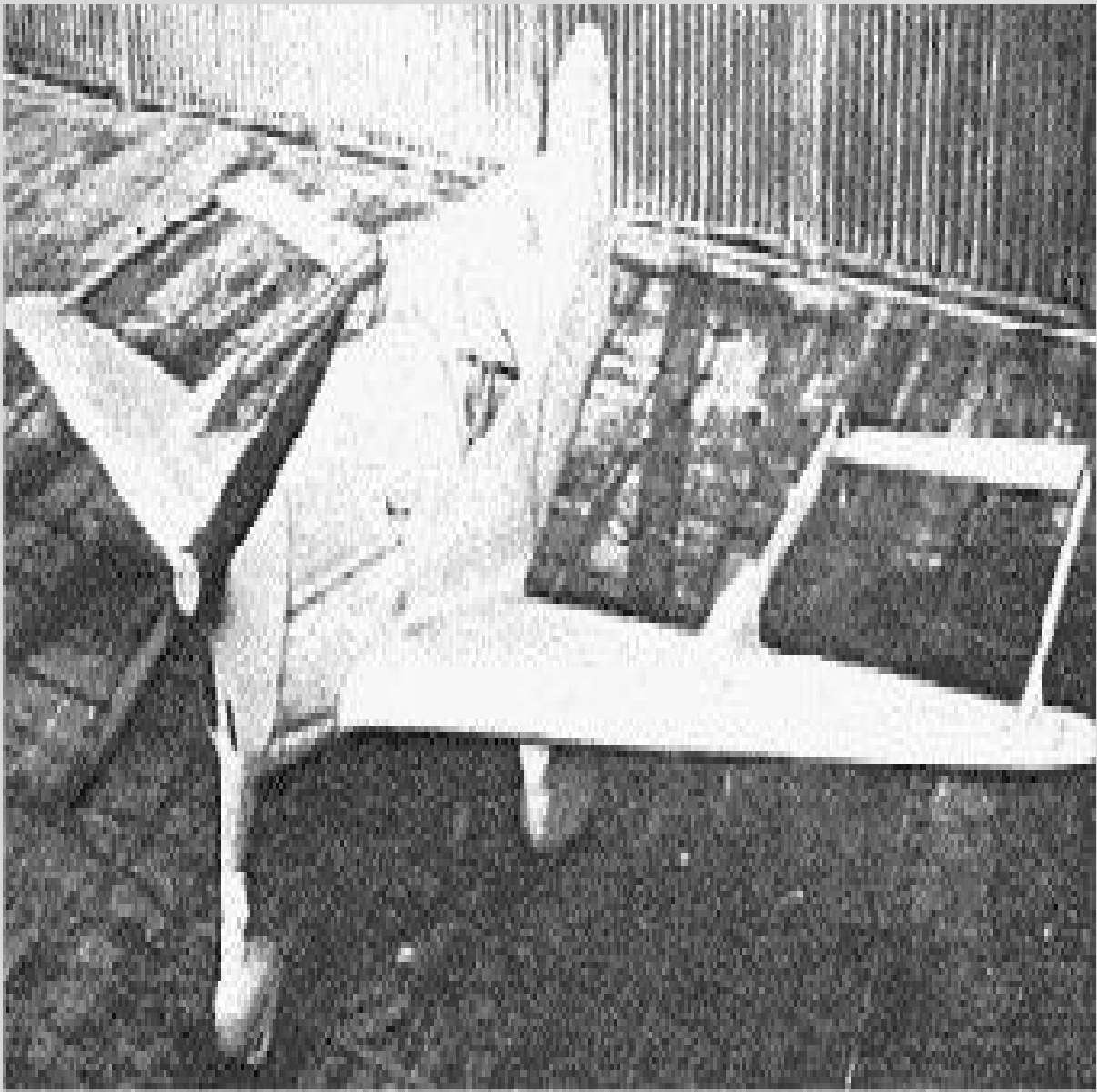
Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch

ARMEMENT



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 250 km/h



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
6,70 m	4,50 m	0 m	0 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
600 kg	600 kg	0 kg

HISTOIRE

Au printemps de 1942, il est entré en existence à une adresse dans la banlieue de Prague, le Škoda-Kauba Flugzeugbau, un nom qui a tenu aucune signification pour tout mais les quelques membres d'un bureau d'études dirigé par Otto Kauba, un ingénieur autrichien de Vienne, quelques fonctionnaires du Reichsluftfahrtministerium à Berlin, et Reichsmarschall Hermann Göring. Ce petit groupe savait que derrière les fenêtres de l'œuvre de la maison se dirigeait sur la conception d'une bombe sans pilote volant. Kauba avait réussi à intéresser Goring dans ses idées pour une bombe volante, et Goring eu, à son tour, a recommandé ses idées à la RLM sous les auspices duquel Škoda-Kauba avait été créé. Le designer autrichien avait choisi Prague comme centre de ses activités, et il a été décidé que ses prototypes seraient construits par les travaux à proximité Avia, une partie de la Škoda Werke confiance de Pilsen. La conception de Kauba était peu orthodoxe. Doté d'un fuselage et élevons attachées à des supports et à l'arrière des bords de fuite de l'aile en abrégé, la bombe volante devait être alimenté sous sa forme définitive par une pulsation athodyd Argus (statoréacteur). Cependant, la première tâche de Kauba était de déterminer les caractéristiques de vol de la disposition inhabituelle qui il a proposé, en conséquence, il a conçu une étrange aile basse cantilever monoplane alimenté par une 504A-2 moteur à quatre cylindres en ligne inversé refroidi par air Hirth HM évalué à 105 ch (78,3 kW) et la conduite d'un tracteur hélice à deux pales, et mettant en vedette la construction tout en métal, les engins fixes d'atterrissage tricycle, et les élevons fuite uniques. Dans sa forme initiale, l'avion était d'avoir un cockpit orthodoxe pour un pilote, l'intention étant de le remplacer par une charge explosive après les caractéristiques de vol de l'appareil avait été validé. Orientation serait alors effectuée par un pilote automatique combiné avec hauteur et contrôles étendue de mise, les mécanismes d'asservissement contrôlant les élevons qui étaient les seuls contrôles aérodynamiques. Le RLM a ordonné Kauba de construire quatre prototypes, et le premier d'entre eux, le SK V1A, a été achevée et transporté par la route à l'aérodrome Prague-Gbely, où un pilote d'essai Messerschmitt était d'entreprendre les essais en vol initiales. Après seulement une inspection rapide du SK V1A, le pilote allemand a refusé de battre le SK V1A. Un instructeur de vol de l'école de la Luftwaffe à Vyskov, en Moravie a ensuite été invité à procéder à des essais en vol, mais lui aussi a refusé. En désespoir de cause, Kauba approché la gestion de la Škoda travaille pour lui trouver un pilote, et Petr Siroky, chef pilote d'essai de Avia et un pilote de voltige tchécoslovaque bien connu, a été condamné à entreprendre les essais en vol initiales. Après avoir appris de l'objectif final de l'avion, Siroky a également refusé la tâche, mais les menaces et les suggestions des voilées Gestapo intérêt pour lui et sa famille a donné lieu à ce qui semblait être un changement de cœur. En fait, Siroky prévoyait déjà la destruction délibérée de l'avion, et après quelques essais de roulage à travers l'aérodrome Prague-Gbely, Siroky a effectivement le décollage, mais dès qu'il était dans les airs, il a commencé à mettre le contact et hors de sorte que les spectateurs pensent que le moteur comporte de façon erratique. Puis, enfin couper l'alimentation complètement et avec le moulinet à hélice, il a mis le nez vers le bas et a rebondi l'avion sur la roue avant. Le SK V1A plusieurs tonneaux et enfin est venu se reposer sur le ventre après avoir perdu son train d'atterrissage. Siroky a été réalisée inconscient de l'avion détruit, mais Kauba était suspect et a immédiatement accusé le pilote de sabotage. Heureusement pour Siroky, un directeur Škoda complice est intervenu et les accusations ont été abandonnées. Après ce revers intérêt RLM dans les propositions de Kauba a commencé à décliner, mais en 1943, à la suite de déclarations faites par un administrateur nazie de Škoda, le travail a repris et le second prototype, désigné comme le SK V1, était fini. Essentiellement similaire à son prédécesseur en dehors d'avoir un gouvernail, le SK V1 a été volé avec succès par Rudolph Opitz, qui avaient été les essais en vol du Messerschmitt Me 163

fusée intercepteur radicale. Les données pour le SK V1 inclus une période de 19 pi de 8,25 à (6,00 m), longueur de 14 pi 9,125 à (4,40 m), poids normal au décollage de 1323 lb (600 kg), et estimé la vitesse maximale de 135 kt (155,5 mph, 250 km / h) à une altitude optimale. Les essais ont été réalisés à partir de Prague-Ruzyn aérodrome, et l'avion a été trouvé à être lourd peu le nez. Dans une tentative pour déplacer le centre de gravité plus à l'arrière, le troisième prototype SK V2 sélectionnée balayage aile appréciable avec les gouvernes arrière montés au plus près des bords de fuite de l'aile. L'avion était encore le nez lourd, cependant, et l'absence de promesse témoignait lors des essais de vol couplé avec le travail plus avancé sur les bombes volantes sans pilote à ce moment entrepris par d'autres concepteurs convaincu Kauba à tourner son attention vers d'autres projets, et tous les travaux sur son bombe volante a finalement été abandonnée. Dans l'intervalle, les composants récupérés du SK V1A d'origine ont été utilisés dans la construction d'une monoplace sportif lumière, le SK V3, avec des engins fixes d'atterrissage de la roulette de queue et une orthodoxe, mais la mise en page très trapu, mais la prochaine conception majeur de Kauba, le SK V4 , était un combattant formateur monoplace propulsé par un Argus As 10C-3 inversé moteur V-8 à refroidissement par air évalué à 240 ch (179 kW). Caractérisé par des lignes exceptionnellement propre, le SK V4 était un cantilever monoplan avec train d'atterrissage de la roulette de queue aile basse y compris les principales unités de large-piste que escamotables vers l'intérieur. Il a été prévu pour le montage d'un seul 0,312 po (7,92 mm) MG 17 fixe tirant vers l'avant mitrailleuse, un stabilisateur variable d'incidence à commande électrique a été fourni pour une coupe rapide de l'avion dans le plan longitudinal, et la structure comprend une aile d'une seule pièce en bois construite autour d'une seule boîte de longeron, et un fuselage soudé en tube d'acier avec du contreplaqué dépouillement. Les données pour le SK V4 inclus une période de 24 pi 11,25 à (7,60 m) d'une superficie de 90,42 m² (8,40 m²), longueur de 19 pi de 8,25 à (5,60 m), hauteur de 9 pi 6,25 dans (2.90 m) , poids à vide de 2.205 livres (1000 kg), poids normal au décollage de 2756 lb (1250 kg), la vitesse maximale de 226,5 kt (261 mph; 420 kilomètres par heure) à l'altitude optimale, taux de montée initiale de 2.008 pieds (612 m) par minute, le service plafond de 24.605 pieds (7500 m), et la gamme de 485,5 nm (559 miles, 900 km).

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/tchecosl/tchecosl.htm



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/tchecosl/sk_v1.htm

