

AIRCO (De HAVILLAND) DH-5

JIRÍ HORNÁČ
ČÁST I.

Typ, jímž se budeme zabývat, je dosti vzácným příkladem toho, jak letadlo, ačkoli nepříliš úspěšné v roli, k níž bylo postaveno, se uplatnilo velmi dobře jinak, než původně konstruktéři předpokládali. Stroj Airco DH-5, někdy označovaný podle svého tvůrce de Havilland DH-5, vznikl za první světové války.

Pro stíhací piloty měl v této válce velký význam výhled z jejich kabin a letečtí konstruktéři jej nezbytně museli zahrnovat do návrhů při vývoji nových stíhacích letadel. Někdy to vedlo ke vzniku podivně vypadajících strojů, zpočátku komplikovaných nutností zajistit volnou střelbu kupředu ještě bez synchronizačního zařízení.

Když skončil práci na lehkém dvoumístném průzkumném a bombardovacím dvouplošníku DH-4, obrátil šéfkonstruktér továrny Aircraft Manufacturing Company (odtud zkrácený název Airco) Geoffrey de Havilland pozornost k vývoji nového jednomístného typu. Jeho předchozí stíhací DH-2 byl sice rovnocenný prvním německým strojům, ale jeho rámová koncepce s tlačným motorem způsobovala omezení výkonu a nebyla perspektivní. Po zkušenostech s prototypy BS-1 a SE-2, které zkonstruoval pro státní továrnu Royal Aircraft Factory a které měly klasickou koncepci s tažnými motory v přední, se pokusil u nového DH-5 spojit vysoké výkony s dobrým výhledem v přední polostře. Výsledný jednopříhradový dvouplošník s dosti velkým záporným stupněm křidel měl pilotní prostor přímo pod náběžnou hranou horního křídla a vynikal malými rozměry.

Prototyp nového stroje byl dokončen na podzim roku 1916 a vypadal svým uspořádáním křidel dosti nezvykle — výhled vpřed a nahoru z kabiny byl vynikající, o výhledu vzad nahoru i dolů se naopak nedalo mluvit — neexistoval. DH-5 poprvé vzletl z továrního letiště v Hendonu pilotován B.C. Hucksem. Poháněl jej devítiválcový vzduchem chlazený rotační hvězdicový motor francouzského původu Le Rhône 9J o výkonu 81 kW (110 k) s dvoulistou vrtulí a zpočátku nenesl výzbroj. Jeho trup měl od křídla dozadu obdélníkový, nahoře zaoblený průřez; boční přechody za motorem byly poměrně krátké. Trup se výrazně zužoval k ocasním plochám, z nichž svislou tvořily malá kýlovka a rohově vyvážené směrové kormidlo. Obě křídla měla stejné rozpětí a nezvykle dlouhá křídélka, držená v neutrální poloze gumovými provazci. Brzy po zalétání dostal prototyp na osu vrtule malý polokulový kryt. Původně letoun nenesl trupové označení, ale velmi brzo mu bylo přiděleno sériové číslo A5172, napsané na obou stranách směrovky. S ním pak major Mills dne 26. října 1916 přelétl z Hendonu k 1. leteckému skladu (No. 1 Aircraft Depot). Následujícího dne byl stroj přidělen 4. brigádě, ale 28. října přelétl k 2. skladu v Candasu.



Sériový DH-5 s číslem A9513. Letoun již má zesílenou kapotu motoru a pod kabinou nese bílý nápis s věnováním, překvapivě častým u tohoto typu

Je možné, že pak byl předán k vyzkoušení některému operačnímu útvaru (nejpravděpodobněji je 24. squadrona Královského leteckého sboru — Royal Flying Corps/RFC — ve Francii); a je také jisté, že byl nějak zkoušen, než s ním seržant Piercy dne 16. listopadu přilétl do Farnborough.

První fáze letových zkoušek ukázala nedostatečnou směrovou stabilitu a ovladatelnost, projevující se zvláště při vzletu. Proto letoun dostal novou větší kýlovku se zvětšenou směrovkou, tvarově obdobnou s plochami DH-4. Potom zřejmě letoun považovali specialisté za vyhovující, neboť 17. listopadu 1916 brigádní generál Brooke-Popham napsal řediteli pro leteckou výzbroj: „Pokud jde o DH-5, nejsou třeba žádné úpravy před vestavěním kulometu. Ten by měl být instalován tak, aby měl elevaci od 0° do 45°. Pohyblivost ve vodorovné rovině není nutná. Uspořádejte instalaci pro 500 nábojů v rozkládacím pásu... Zlepšení, které by se mělo zvážit pro budoucí verze stroje, je úplné odstranění střední části horního křídla, aby se pilotovi umožnil dobrý výhled vzad.“ Ministerstvo války ve své odpovědi oznámilo, že kulomet bude vestavěn během dvou tří týdnů a že je navrženo pokusně odstranit střední část vrchního křídla na třetím nebo čtvrtém DH-5.

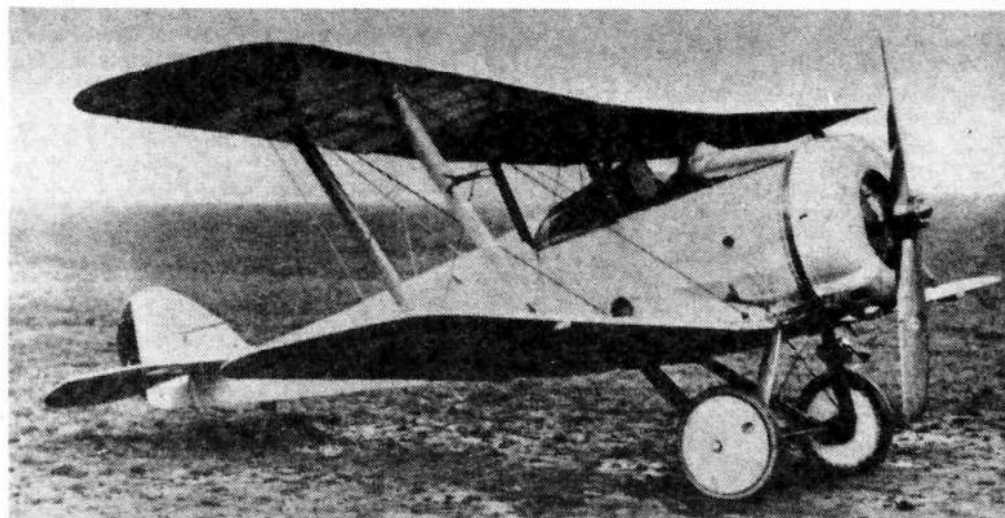
Kulomet Vickers puškové ráže vyosený vlevo a umístěný na výkyvném závěsu před kabinou, byl na prototyp instalován téměř

současně s novou svislou ocasní plochou. Potom, 9. prosince 1916, bylo letadlo vyzkoušeno v Ústřední letecké škole (Central Flying School). Reakce pilotů na negativní stupnění křidel nejsou zaznamenány, avšak zpráva o zkouškách byla celkem příznivá, neboť označovala stabilitu i ovladatelnost za uspokojivé, vzlet i přistání za snadné, letadlo ve vzduchu za obratné a rychlé, výhled vpřed a vzhůru za velmi dobrý.

Výkony prototypu DH-5 v malé výšce byly přijatelné a jeho rychlost 161 km/h ve třech tisících metrů znamenala výrazný pokrok oproti 124 km/h typu DH-2. Avšak v té době byly v Británii k dispozici výkonnější stíhací letouny již vyráběné, či do výroby připravované. Šlo především o typ Sopwith Pup a Triplane, které DH-5 překonávaly ve všech ohledech — byly nejen rychlejší, ale měly nižší hmotnosti na jednotku plochy i výkonu a z toho pramenící lepší stoupavost a dostup. Typ DH-5



Prototyp DH-5 s plochým trupem a bez kamuflážního nátěru, s šikmo vzhůru nastaveným kulometem a s upravenými ocasními plochami. Dole je tentýž stroj v původní podobě bez výzbroje



byl postaven příliš robustně, jeho hmotnost byla vysoká a v průběhu výroby ještě rostla, přičemž rostla i hmotnost na jednotku plochy a protože se výkon motorů nezvyšoval, zhoršovaly se zákonitě i vlastnosti. Vysoká hmotnost DH-5 nakonec ovlivnila celkové hodnocení typu a vyplynul z ní i další osud letounu.

Výsledky zkoušek DH-5 v Ústřední letecké škole, i když byly v hodnocení vcelku dobré, jistě nebyly rozhodující v tom, zda typ bude, či nebude přijat. Co, či kdo způsobil, že rozhodnutí o sériové výrobě nakonec padlo, se zjistit nedá. Jisté je, že už 5. ledna 1917 zástupce firmy Airco předběžně hlásil, že 20 sériových DH-5 bude vyrobeno v únoru, 40 kusů v březnu a 60 kusů v dubnu. O týden později byly vydány dvě oficiální objednávky, každá na

série za motorem, převádějící jeho kruhový průřez do osmiúhelníku trupu. Ke změnám došlo v palivové instalaci, přibyla spádová nádržka o objemu 22,7 l na horní straně vrchního křídla vpravo od baldachýnu. Hlavní nádrž na 95,5 l byla těsně za pilotní kabinou; nad ní měla místo nádrž oleje. Důležitou změnu představovala pevná montáž kulometu — výkyvný závěs byl odstraněn. Zároveň přidali na náboj vrtule malý kužel.

Je zajímavé, že všemi úpravami vzrostla hmotnost prázdného DH-5 údajně jen o necelé dva kilogramy — je zřejmé, že k tomu přispělo odstranění těžkého závěsu zbraně, ale patrně došlo i k jistým odlehčením samotného draku. Důvod, proč byl trup aerodynamicky upraven i za cenu zkomplikování výroby, tkvěl zřejmě ve

ta 458 kg a u vzletových hmotností byl rozdíl ještě pronikavější.

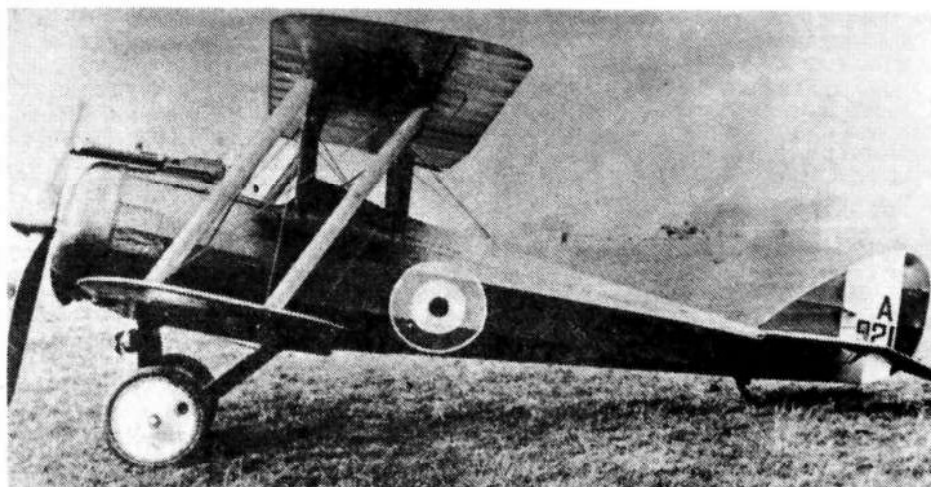
Na rozdíl od Pupu nebyl DH-5 schopen udržet výšku při vzdušných soubojích. Tento handicap by ještě tolik nevadil koncem roku 1916, či začátkem následujícího, ale letecká technika se ve válečném období rozvíjela na obou stranách velmi rychle. Letoun DH-5 přišel na frontu zkrátka příliš pozdě. Továrnu Airco zdržovala při jeho výrobě přednostní výroba bombardovacích DH-4 a první stroje od firmy Darracq přišly až v květnu 1917. Ještě v dubnu 1917 byl ve Francii zkoušen prototyp A5172, avšak v druhé polovině měsíce byl zpět v Británii a 20. dubna havaroval, byl opraven a podroben výkonným zkouškám, při nichž u země dosáhl rychlosti 182 km/h a do výšky 3048 m vystoupal za 12,5 minuty. Později byl předán 24. squadroně RFC, odkud se začátkem června vrátil k 2. let. skladu.

První sériový exemplář DH-5 však 24. squadrona dostala už 1. května — přistál na jejím polním letišti ve Flez v půl šesté odpoledne, následován dalšího dne druhým DH-5. Další dodávky byly zřejmě značně nepravidelné a opožděné, protože ještě 7. června 1917, kdy začala bitva u Messines, měla 24. squadrona ve stavu několik starších DH-2. Také squadrona č. 32, která začala DH-5 dostávat, měla ke stejnému dni několik DH-2.

Mezitím 24. squadrona zaznamenala s DH-5 první vzdušné vítězství, když 25. května podporučík S. Cockerell sestřelil nepřátelské letadlo. K 12. červnu však obě squadrony musely dočasně operaci zanechat — pro velké potíže s Constantinescovým synchronizačním zařízením. Neměly takové potíže samy, ve stejné době je zaznamenaly i všechny ostatní jednotky, jejichž letadla toto zařízení měla.

V červenci 1917 byl jeden exemplář DH-5 se sériovým číslem A9186 zkoušen s pokusným závěsem kulometu, který byl upevněn tak, že zbraň střílela v úhlu 45° vzhůru. Instalaci pravděpodobně inspirovaly zkoušky v Orfordness, při nichž se prokázalo, že střely vypálené z kulometu mířícího pod takovým úhlem a namontovaného na letadle letícím rychlostí 160 km/h, si zachovávají přímou dráhu až do vzdálenosti 730 m. To bylo důležité zjištění v době, kdy britské domobraně (Home Defence) nezbývalo, než útočit na německé vzducholodi bombardující britská města jen zdola. Avšak DH-5 se svým malým dostupem a nízkou stoupavostí zjevně nehodil pro boj se vzducholoděmi. Nebyl alespoň nalezen žádný záznam o dalším vývoji nebo použití stroje A9186 a jeho šikmého kulometu.

Závady na synchronizačním zařízení byly zřejmě zanedlouho odstraněny, neboť je k dispozici záznam, říkající, že večer dne 26. července se stroje DH-5 od 32. squadrony RFC účastnily velkého vzdušného boje nad Polygonským lesem. Po ranním nepříznivém počasí se v podvečer obloha vyjasnila a německá dvoumístná pozorovací letadla se pokoušela ve výši asi 1520 m rozvinout svou činnost nad frontou. Jejich doprovod, tvořený 30 Albatrosy D III a odstupňovaný nad nimi až do přibližně 2500 m, stíhací DH-5 napadly. Rozpoutal se boj letadla proti letadlu. Nebyl však osamocený, protože nad jeho jevištěm, ve výši mezi 3600 a 4300 m, bojovalo dalších deset Albatrosů s britskými stíhacími SE-5 (náležícími 56. squadroně), se zbrusu novými Sopwithy Camel od 70. squadrony a se SPADy od squadrony č. 19. A ještě výše sedm Sopwithů



DH-5 vyrobený továrnou Airco — má sériové číslo A9212 a kapotu motoru bez výztuh

200 kusů DH-5 — první měly přiděleny sériová čísla A9163 až A9362 (stroj A9362 byl dodatečně škrtnut, protože místo něj byl do objednávky zahrnut prototyp A5172), které měla vyrobit firma Airco, a druhá A9363 až A9562, ty se měly licenčně stavět u Darracq Motor Engineering Company. V té době to představovalo největší objednávky jednomístných stíhacích letadel v Británii vůbec. Začátkem února přibyla další objednávka na 50 kusů DH-5; tentokrát je měla vyrábět firma British Caudron Company se sériovými čísly B331 až B380.

V celé záležitosti zřejmě sehrála jistou roli i tradiční rivalita mezi armádou, v tomto případě mezi letci, a námořnictvem. Firma Sopwith, jejíž letouny by byly výhodnější, totiž v té době přednostně dodávala letadla právě námořnictvu. Není proto pochyb, že velení Royal Flying Corps záleželo na tom, aby své sériové DH-5 dostalo co nejdříve. Hned 9. ledna 1917 napsal ředitel pro leteckou výzbroj ministerstva války velitelé RFC, generálporučík Trenchardovi, že doufá dodat první 24 kusy DH-5 expedičnímu sboru ve Francii k 15. březnu — informace zřejmě vycházela z výše zmiňované předpovědi firmy Airco. Výroba se však protahovala a teprve v únoru se dalo konstatovat, že k uvedení datu do Francie odletí první dva.

Když v továrně Airco dokončili první sériový DH-5, lišil se od prototypu dosti podstatně. Nejvíce jiný byl trup. Původní nosná kostra z dřevěných podélníků a příhrad zůstala sice zachována, ale byla doplněna tvarovými přepážkami, takže po potažení plátnem měl trup osmiúhelníkový průřez. Zdokonalena byla i tvarová karo-

snaze o zvýšení výkonů a zlepšení odtékání zejména ocasní partie letounu. Směrová ovladatelnost DH-5 nebyla asi jeho silnou stránkou — protože vislavá ocasní plocha byla znovu upravena tak, že kormidlo nemělo rohové vyvážení.

Zatímco probíhala výroba prvních sériových DH-5, bylo jako standardní přijato synchronizační zařízení systému Sopwith-Kauper, avšak jeho výroba nezačala tak brzy, aby mohlo být na první DH-5 montováno. Továrna Airco sama vyvinula podobné zařízení, avšak ani to nebylo hotovo včas. Proto se v březnu 1917 rozhodlo o vybavování letounů zařízením Constantinesco C. C. dokud nebude připraveno standardní. V jakém rozsahu a zda vůbec použili vlastního zařízení Airco není známo.

K dalšímu zdržení dodávek sériových DH-5 došlo, když se u letounů objevovaly v letu silné vibrace motorů Le Rhône 9J. U pěti zkoušených strojů motory vibrovaly tak silně, že nebylo možné sledovat přístroje na palubních deskách a nebylo možné ustavit ovládací prvky motorů v pevných polohách. Za příčinu byla označena první trupová přepážka nesoucí motor. Byla proto upravena a zesílena — vibrace z valné míry zmizely, avšak hmotnost nezadržitelně rostla.

Největší předností DH-5 byla patrně pevnost jeho draku. Při zkouškách jednoho exempláře, podrobeného testům až k zničení, vydrželo horní křídlo násobek zatížení 7,46 a ostatní části byly odolné podobně. Avšak strukturální pevnost byla vykoupena velkou hmotností. Zatímco srovnatelný Sopwith Pup měl prázdný hmotnost 357 kg, u DH-5 činila tato hodnota

Triplane od 10 squadrony námořnictva (Royal Naval Air Service) mělo co dělat s další formací Albatrosů. Celkem se souboje účastnily 94 jednomístná stíhací letadla obou stran.

Údaj o tom, jakých úspěchů v uvedeném boji DH-5 dosáhly, dostupné prameny neobsahují. Ale zřejmě nebyly nijak výrazné, jak naznačují záznamy 24. squadrony. V období, kdy byla stroji vybavena, tedy od 1. května do 25. prosince 1917, zaznamenala, kromě už zmíněného, při 204 vzdušných soubojích jen 19 dalších sestřelů, při nichž byla jen dvě nepřátelská letadla hlášena jako zničená, zbylá pak byla viděna letět k zemi neřízena. Z nich pak jen pět bylo potvrzeno pozemními pozorovateli jako sestřelená. Nejúspěšnějšími piloty squadrony byli v daném období kapitán B. P. G. Beanlands, který zaznamenal čtyři zasažená letadla, z nich tři potvrzená, dále kapitán H. W. Woollett a podporučík I. D. R. McDonald. Dodejme, že při operacích s typem DH-2 zaznamenala 24. squadrona během 774 soubojů celkem 44 zničená nepřátelská letadla.

Celkové bojové piloti o DH-5 mluvili se zklamáním. Vzhledem k výkonům stroje to bylo oprávněné. Stěžovali si také třeba na vysokou pádovou rychlost, ale množství obav z letových vlastností DH-5 a jeho nebezpečného chování v různých režimech letu představovalo pouhé pověsti. Snad je zavinil nezvyklý vzhled stroje, možná byly podobné pověsti šířeny úmyslně. Avšak ti, kdo na typu skutečně létali, nikdy netvrdili, že letové vlastnosti DH-5 nebyly dobré.

Vyskytly se také pověsti, že DH-5 byl uveden do sériové výroby proti vůli jeho konstruktéra G. de Havillanda. Snad k nim přispěla i skutečnost, že typ byl tak brzy vyřazen ze služby. Ale objevily se i pověsti, které ani dost dobře nemohly mít opodstatnění: první z nich tvrdila, že se u DH-5 utrhlaví při akrobatických obrátech křídla — což vzhledem k předimenzování draku bylo nepravděpodobné a mohlo se tak stát jen u letounu špatně sestaveného a udržovaného. Druhá pověst hovořila o utrhlaví táhel na motorech francouzské výroby.

V každém případě je však zřejmé, že v době, kdy 31. července 1917 začala bitva u Yprů, se stroje DH-5 ještě nijak ve vzdušných soubojích nevyznamenal. Tehdy už s nimi na frontě létal třetí útvar, 41. squadrona RFC, která za ně vyměnila své dosavadní rámové stroje FE-8. A právě u Yprů došlo k prvnímu použití stíhacích letadel k útokům na pozemní cíle ve spolupráci s pozemními vojsky. Těmito letadly byly DH-5. Jejich nedostačující výkonnost ve větších výškách a vynikající výhled z jejich pilotních prostorů je k tomu přímo předurčovaly.

Poprvé při takové akci operovaly tři stroje 41. squadrony, když zaútočily na německá postavení u Boiry Notre Dame na frontě 3. britské armády dne 9. srpna 1917. Vedly si při tom úspěšně. Těsně před začátkem útoku všechny tři DH-5 přelétly linii fronty a napadly německé zákopy, kulometná hnízda a dělostřelecká postavení. Následovaly ve dvoumístné stroje FE-2b od 18. squadrony RFC, které kulometnou palbou a pumami útočily na německé pozice během postupu britské pěchoty.

Před velkým britským útokem zahájeným 16. srpna bylo na každý divizní úsek fronty přiděleno po dvou DH-5, které měly spolupracovat přímo s pěchotou. Jejich piloti měli hlídkovat v malé výšce

v blízkosti dělostřelecké palebné přehrady a zasáhnout proti jakémukoli shromaždišti vojsk nebo místu většího odporu, které by zdržovalo postup britské pěchoty. Silnější hlídky, vždy po čtyřech DH-5 měly krýt celý operační prostor britské 5. armády. Měly také útočit na všechna německá dělostřelecká postavení a pozorovací letadla. Ostatní britská stíhací letadla měla za úkol ostřelovat německá letiště a přesunující se útvary a zároveň „zaměstnávat“ nepřátelská letadla tak, aby se nedostala nad místo bitvy.

Pozemní boje však byly natolik zmatené, že to do určité míry zmařilo úsilí squadron vyzbrojených DH-5, takže nemohly zopakovat úspěch, kterého dosáhly 9. srpna. O deset dní později, 19. srpna, však čtrnáct DH-5 (devět od 24. a pět od 41. squadrony), spolu se čtyřmi FE-2b od 18. a pěti SE-5 od 60. squadrony, vypálily na 9000 střel na německá postavení jižně od Vendhuille a napomohlo výrazně postupu



Na francouzském polním letišti u Baizieux byl v prosinci 1917 vyfotografován tento DH-5 (A9449) z výzbroje australské 68. squadrony RFC

britské pěchoty. Týden nato napadlo dvánáct DH-5 stejných squadron nepřátelskou pěchotu během útoku na pahorek u Kolínské farmy.

Velká pevnost a odolnost DH-5 spolu s dobrým výhledem pilota přispívaly k úspěšnému použití strojů k útokům na pozemní cíle, ale DH-5 nenesly žádné pancéřování a proto byly jejich ztráty vysoké. Dosahovaly až 30 %, zvláště v době, kdy podnikaly organizované útoky během bitvy u Cambrai. Počáteční úspěchy DH-5 jako bitevních letounů byly patrné důvodem, že ještě 23. srpna 1917 (tedy v době, kdy už byly u stíhacích jednotek RFC rozšířeny mnohem výkonnější Camely a SE-5) byla továrně March, Jones & Cribb v Leedsu zadána objednávka 100 kusů DH-5 se sériovými čísly B4901 až B5000. I tak zůstává uvedená objednávka záhadou, protože požadovala dodávání jen čtyř letadel týdně. Znamenalo to, že poslední stroje by byly předány až na jaře 1918. Je proto na místě pochybovat, zda byla vůbec celá splněna, protože firma o něco později vyráběla Sopwithův F-1 Camel. Je však potvrzeno, že výroba DH-5 pokračovala nejméně ke stroji B4924.

Po úspěšných pokusech u 32. squadrony, jejíž mechanici nahradili v ovládání křidélek vyrovnávání polohy gumovými provazci standardním propojením ocelovými lanky, se uvedená úprava zaváděla na všech DH-5 přicházejících do opravy a potom i u nově vyráběných. Další úpravou zavedenou přibližně v téže době bylo namontování výztužných žebér na vnější strany kapot motorů.

Od srpna 1917 se ve Farnborough a později v Orfordness zkoušel jeden exemplář DH-5 se sériovým číslem A9403

s trupem potaženým překližkou a s trupovou nádrží upravenou na odhazovací (vyrobila ji firma Lloyd Lott). Pro srovnání byl stroj nejdříve vyzkoušen v původní podobě a pak jej teprve upravili. Zda měl překližkový potah trupu posloužit k větší ochraně pilota či ke zvýšení pevnosti není jasné. U odhazovací nádrže to jasné bylo — při zásahu a vzplanutí by pevně v trupu vestavěná nádrž způsobila zkázu letounu, odhazovací mohl v případě zásahu pilot odhodit a s jistou dávkou štěstí stroj i sebe zachránit (za linii fronty by mohl doletět na palivo ve spádové nádrži). Zkoušky komplikovaly vibrace způsobené motorem, ale nakonec bylo zřejmé, že výkony se zhoršily — čas výstupu do 3000 m vzrostl o 30 %. Zkoušky s nádrží byly úspěšné. Z trupu byla vymršťována napjatými gumovými lany po uvolnění závěsu a potrubí. Sama „ostrá“ zkouška se uskutečnila tak, že DH-5 byl nesen jeřábem nad vodou, neseděl v něm pilot a ovládání nádrže bylo dálkové lankem. Na nádrž se pak střílelo průbojnými a zápalnými střelami z kulometu. Už při druhém zásahu se nádrž vznítla, ale odhazovací mechanismus fungoval bezvadně. Nádrž z letounu vylétla a její plameny letoun nezapálily.

Boje na francouzské frontě mezitím pokračovaly a DH-5 se na nich aktivně podílely, většinou bojovými hlídkami. Při přípravě bitvy u Cambrai se účastnily dálkových náletů na pozice nepřítele spolu s Bristoly F-2 Fighter a Sopwithy Pup. Velké formace uvedených letadel byly rozděleny: Pupy operovaly zhruba ve 4600 m, Bristoly ve 3500 m a DH-5 ve 2600 m, každý typ tak, aby se využilo nejlepších vlastností v příslušné výšce a aby jeden typ doplňoval druhý.

O tom, že DH-5 jako stíhací letoun již nevyhovoval, se mohli v prvních bojových střetnutích přesvědčit piloti nové squadrony č. 68 (australské) vyzbrojené tímto letounem. Na své operační letiště ve Francii v St. Omer přiletli z britského Harlaxtonu najednou jako kompletní jednotka dne 21. září 1917. Když 2. října její čtyři piloti DH-5 pod sebou zahlédli nedaleko St. Quentinu německý dvousedadlový stroj, vrhli se střemhlav za ním. Ale nepřítel jim unikl k zemi a „pětky“ musely zanechat stíhání, neboť německé letadlo mělo ve vodorovném letu stejnou rychlost jako britské stroje. Čtvrt hodiny poté narazili australské piloti na další německou dvousedadlovku a dva z nich na ni zaútočili. Nepřátelské letadlo opět dokonce vyšší rychlostí uniklo!

Ačkoliv bojových úspěchů typ DH-5 při útocih na pozemní cíle nezískal tolik, vysloužil si přesto určitý podíl toho, čemu se v měřících války říká sláva. Byla to sláva bojová a odrazila se ve formě výcviku poslední jednotky, která byla stroji DH-5 vyzbrojena. Šlo o 64. squadronu RFC, jejíž piloti trénovali přespolní lety v malých výškách, někdy dokonce s celými formacemi letadel. Bojový křest jednotka prodělala na začátku bitvy u Cambrai — zda se jí hodily zkušenosti z výcviku, je otázka.

Ve druhé části monografie si povíme více podrobností o bitvě u Cambrai, která znamenala nejrozsáhlejší nasazení letounů DH-5 v roli bitevníků a která de facto byla prvním bojovým střetem pozemních jednotek, k jehož konečnému výsledku poprvé v historii letadla přispěla. Druhá část monografie přinese i obvyklý technický popis DH-5 s tabulkou údajů a celostránkový výkres.

Příště dokončení