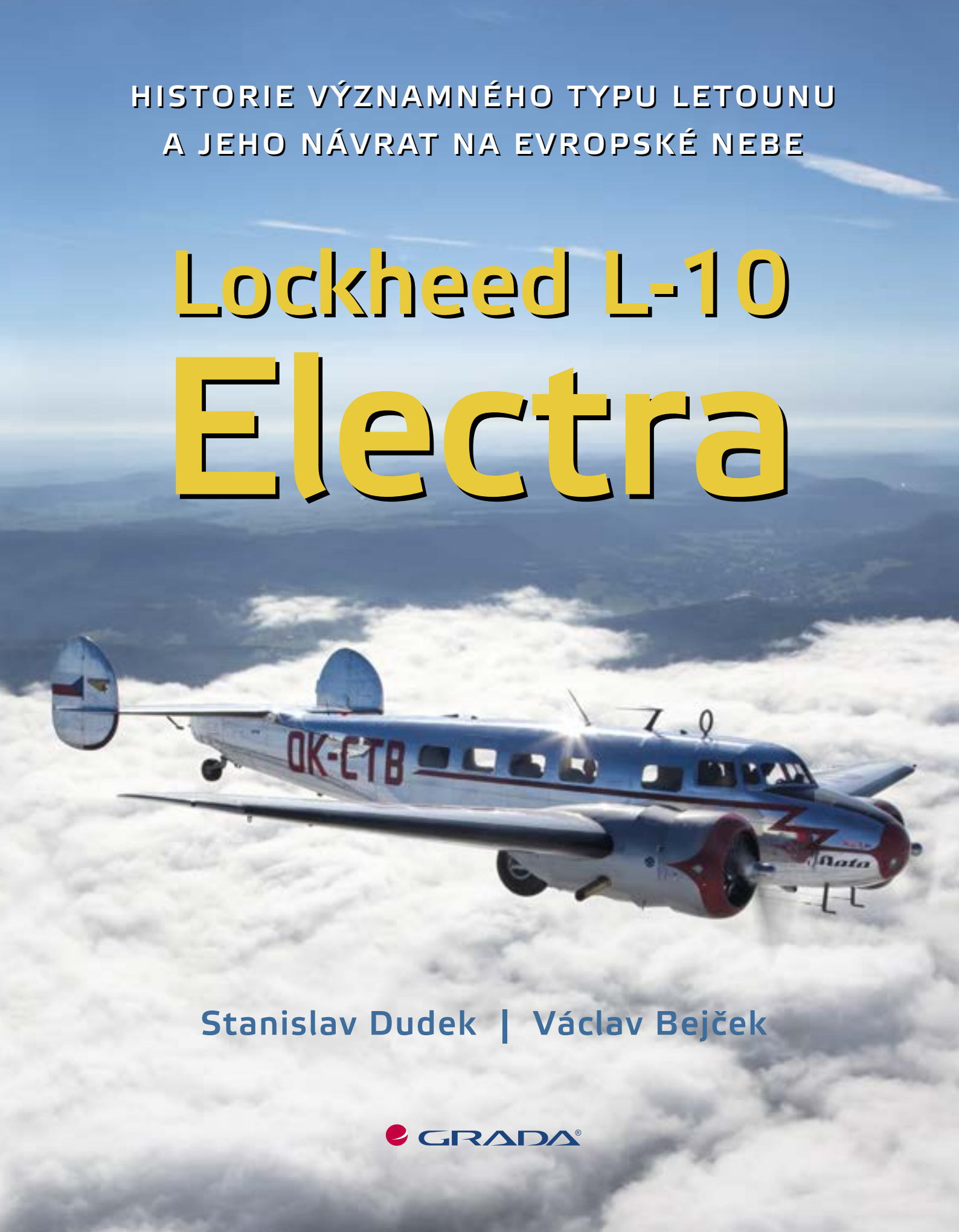
HISTORIE VÝZNAMNÉHO TYPU LETOUNU
A JEHO NÁVRAT NA EVROPSKÉ NEBE

Lockheed L-10 Electra



Stanislav Dudek | Václav Bejček

GRADA®

Věnování

Autor historické části knihy věnuje toto dílo všem už nežijícím i žijícím členům Československé letecké historické společnosti Praha a děkuje jim na tomto místě za spolupráci i trpělivost, jakou s ním za těch nejméně pětatřicet let bádání měli.

Stanislav Dudek, „Electraolog“

*Oba autoři současně děkují **Leteckému Muzeu Točná** a jmenovitě panu **Ivo Lukačovičovi** za to, že se rozhodl uskutečnit projekt generální opravy a přeletu do Prahy letadla Lockheed L-10A Electra, které původně zakoupil J. A. Baťa v roce 1937 a jako zázrakem se přes svou poměrně turbulentní historii dochovalo do dnešních dnů.*

Stanislav Dudek | Václav Bejček

Lockheed L-10 Electra

Historie významného typu letounu
a jeho návrat na evropské nebe

Grada Publishing

Poděkování

ABS JETS

Společnost ABS Jets a. s. podporovala přelet letadla z USA do Prahy a finančně se podílela na vydání této publikace.

Lockheed L-10 Electra

Historie významného typu letounu a jeho návrat na evropské nebe

Stanislav Dudek, Václav Bejček

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400
jako svou 6316. publikaci

Odpovědný redaktor Petr Somogyi
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Fotografie na obálce Björn Hellenius
Počet stran 200
První vydání, Praha 2016
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2016

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy
Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.

ISBN 978-80-271-9356-1 (pdf)
ISBN 978-80-247-5865-5 (print)

Obsah

Okolnosti vzniku a vývoj 9
Použití u aerolinií v Severní Americe 14

Další zahraniční prodejní úspěchy 31
Oblast jihozápadního Pacifiku 38
Latinská Amerika 48

„Vojenské“ letouny Electra 59
XC-35 66

Soukromí zákazníci, dobrodruzi, slavné lety, filmy a jiné výstřednosti dějin… 71
Amelia a ti druzí 75
Japonsko, Španělsko a Sovětský svaz 84
Záhada čísla 1114 90

Electra a Československo 95
Causa Č.L.S. 95
Letouny Electra firmy Baťa 99
Stručné osudy letounů Electra firmy Baťa 111

Technický popis a parametry 113

Přehled vyrobených kusů 123

Dochované stroje 145

Návrat stroje OK-CTB do České republiky 161
Objevení letadla a jeho renovace 162
Návrat do Prahy 175

Pár slov k ilustracím a poděkování

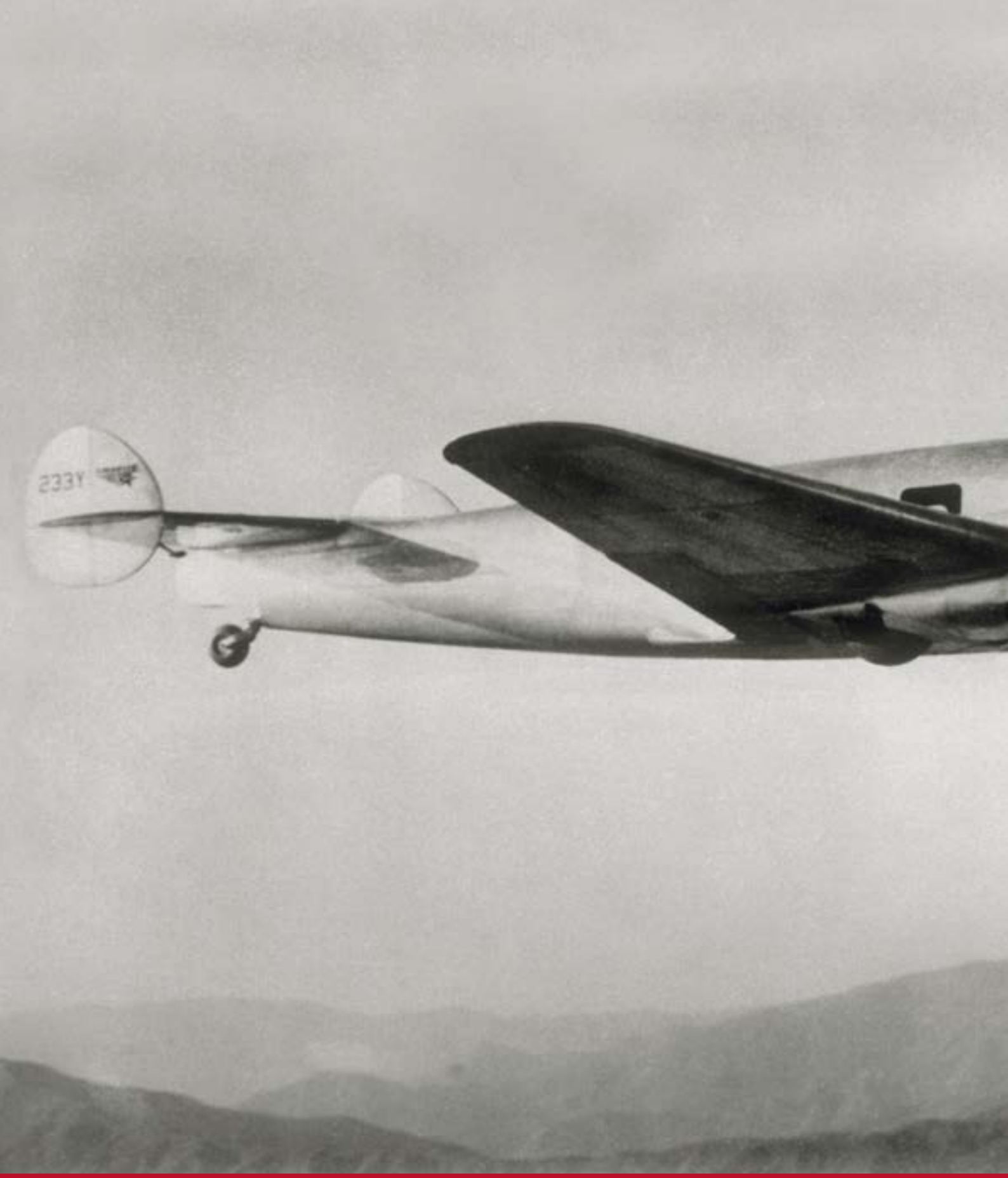
V době, kdy jsem začal shromažďovat ilustrace pro předkládanou knihu, platily trochu jiné zákony, jež vycházely ze zákonů rakousko-uherských a tím i z římského práva. Fotografie získané ať už koupí, darem či výměnou přecházely s právy ke zveřejnění na držitele s tím, že se mezi historiky vždy ze slušnosti řádně uváděl pramen. Tak to sloužilo většině a autoři tím plnili svou povinnost uvést při publikaci zdroj. Platilo to i pro fotografie za tím účelem pořízené výrobci (zde letadel) nebo provozovateli (aerolinií), kteří je dávali a dávají veřejnosti k dispozici zdarma jako reklamní „press release". Takto byla získána většina mé sbírky.

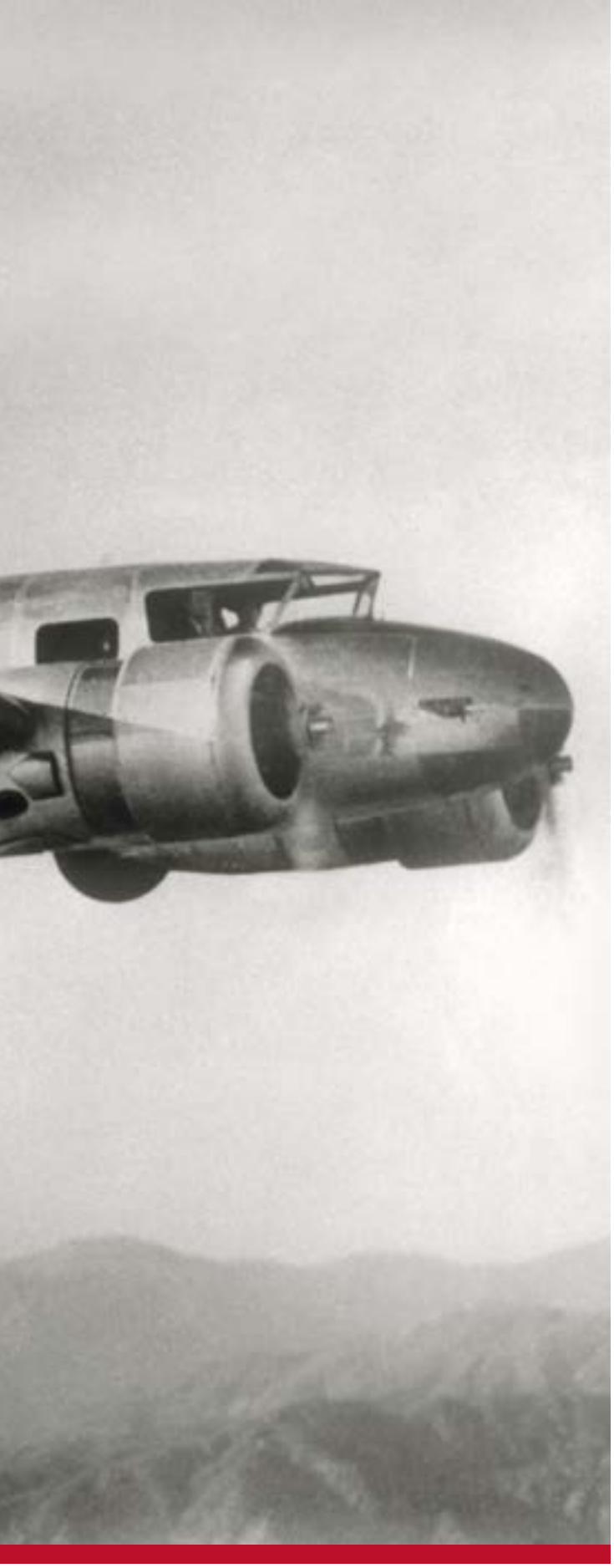
V některých případech bylo potřeba uhradit poplatky za autorská práva. Za fotografie (dokonce i za reklamní snímky od původního výrobce, které pořizoval řádně placený tovární fotograf LAC J. H. Washburn) jsem pro tuto knihu rád znovu zaplatil, byla-li cena přiměřená manipu-

lačnímu poplatku za práci i archivaci a pokud šlo o vzdělávací instituce (univerzitní archivy). Jiné „nadace“ nebo firmy pracující na základě zisku za každou cenu jsem raději širokým obloukem obešel, přestože nabízejí v řadě případů opravdu jedinečný obsah – ovšem za ceny, ze kterých se mohou některým jedincům protočit panenky. Tato kniha by potom nemohla stát tolik, kolik stojí dnes, a nikdo by si ji nekoupil.

Všechny ostatní nezištné přispěvatele ze současné doby jsem oslovil a dostalo se mi písemného souhlasu s otištěním. Nežijící už jsem o souhlas žádat nemohl. Proto chci na tomto místě poděkovat všem, kteří jsou uvedeni v každé popisce na konci v závorce jako autoři či zdroj ilustrace za to, že mi pomohli s dokumentací historie tohoto slavného a významného typu letadla. Kdybych je měl všechny vyjmenovat, stránka by na to nestačila a určitě bych ještě na někoho zapomněl. A jelikož jde většinou o anglicky hovořící osoby, tak totéž opakuji i v jazyce anglickém:

A big thank you to all, who did contribute photos and material to this book and are namely listed in credit lines of all photo captions or sources. I will never forget your generous help! *[StD]*

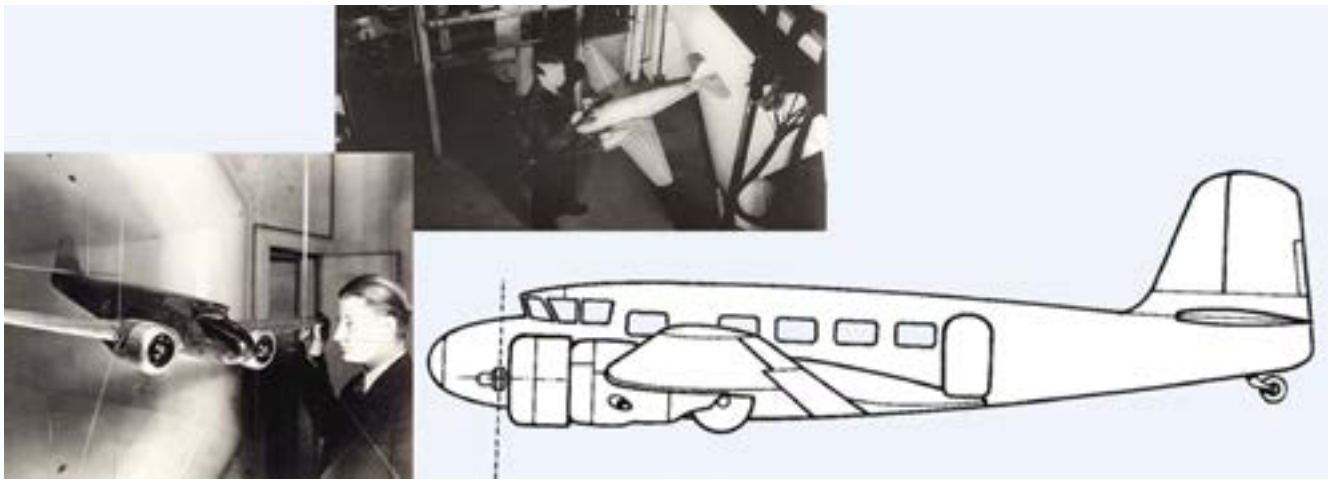

233Y



Okolnosti vzniku a vývoj

Přenesme se do situace ve Spojených státech amerických na počátku třicátých let 20. století. První dekáda civilního letectví po 1. světové válce znamenala rychlý pokrok v konstrukci letadel od dvouplošníků s otevřenými kabinami přes pomalá a neohrabaná tří- či čtyřmotorová dopravní letadla až po rychlé samonosné jednomotorové jednoplošníky s uzavřenými kabinami pro cestující, se kterými přišly renomované firmy Boeing, Consolidated, General Aviation, Northrop, Vultee i původní Lockheed. Celodřevěnou či příhradovou trubkovou konstrukci s plátěným potahem rychle nahradila celokovová skořepinová či poloskořepinová konstrukce ze slitin hliníku. Jednomotorové stroje znamenaly vyšší rychlost a ekonomii provozu, vícemotorové typy pak údajnou vyšší bezpečnost létání.

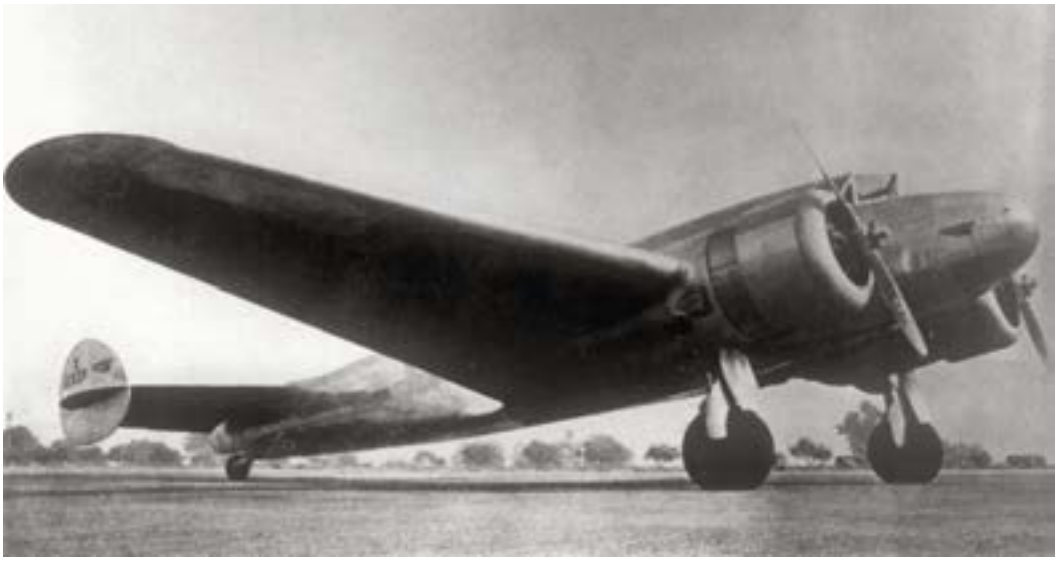
Prototyp letounu L-10 Electra v původní podobě v letu. Pilotuje Marshall Headle. Dobře je vidět nejen menší svislé ocasní plochy, zakrytí kol hlavního podvozku v zataženém stavu, ale i konec přechodu křídlo/trup *[foto via LAC]*



Náčrtek původního navrhovaného řešení letounu Electra a dva snímky jeho modelu ofukovaného v aerodynamickém tunelu University of Michigan. Na obou je i pozdější konstruktér LAC, Clarence „Kelly" Johnson *[foto via LAC]*

V roce 1932 bylo známou skutečností, že při použití více motorů se obětuje rychlost na úkor bezpečnosti, ale ve statistikách nehod letecké dopravy té doby už porucha motoru dávno nebyla nejčastější příčinou havárií. Hlavním faktorem byly povětrnostní podmínky, navigační i lidské chyby, které však nezávisely na počtu motorů letadla. Naopak více pohonných jednotek nedokázalo zcela eliminovat jejich selhání jako příčinu havárie – ve skutečnosti se tím dosáhlo maximálně jen 50 až 70% snížení nehodovosti. Byl to silný argument zastánců jednomotorových strojů, kteří se zasazovali o použití prostředků ušetřených za další motory na jiná bezpečnostní opatření. Mimořádná spolehlivost hvězdicových vzduchem chlazených motorů, vyráběných především velkými firmami Pratt & Whitney a Wright (dosažená mj. díky intenzivní závodní činnosti a tím odzkoušením v těch nejobtížnějších podmínkách), se zdála toto pravidlo potvrzovat a „jednomotoráky" se stavěly dál.

Situace se ovšem radikálně změnila poté, co nový prezident USA Franklin D. Roosevelt rozhodl v únoru 1934 svým nařízením č. 6591 ukončení smluv na silně dotovanou přepravu letecké pošty, uzavřených na základě sporného zákona z roku 1930 administrativy předchozí-



Prototyp L-10, tentokrát na zemi. Dobře je vidět krytování hlavního podvozku. Na směrovém kormidle přibylo písmeno X *[foto via LAC]*

ho prezidenta Hoovera se soukromými aeroliniemi. Přepravu letecké pošty převzaly letouny armádního letectva U.S. Army Air Corps. To ale ani zdaleka nebylo na podobné úkoly vybavené, v rámci krizového seškrtaného vojenského rozpočtu chyběl vycvičený personál, vhodná technika a podmínky. Následovala proto řada tragických nehod vojenských letadel, navíc komplikovaná v tomto období velmi nepříznivými povětrnostními podmínkami. Vznikla tak patová situace, v tisku skandálně označovaná za *Air Mail Fiasco*, kdy vojenské letectvo

Další nepříliš ostrý záběr zpředu ukazuje znovu nejen rozměrné kryty podvozku, které musely působit jako účinné aerodynamické brzdy po vysunutí, ale i skleníkový efekt pilotní kabiny s původním negativně vpřed skloněným větrným štítkem *[foto LAC, via J. Zazvonil]*

Jiný záběr prototypu v letu nad horami Kalifornie. Markantní jsou zvětšené SOP (bez písmene X na kormidle) a chybějící kryty podvozku, ale stále má rozměrný aerodynamický přechod křídlo-trup *[foto LAC]*

Prototyp v/č 1001 přestavěný do definitivní sériové podoby L-10A v barvách Northwest Airlines (flotilové číslo 60, poznávací značky NC233Y) *[foto LAC]*

Tato fotografie třetího vyrobeného stroje pro Northwest (v/č 1003, NC14244) dokumentuje, že v náběhu série měly ještě první letouny také negativně skloněný větrný štítek pilotní kabiny, ale následně to bylo modifikováno na standardní provedení. Snímek pořízen v roce 1934 na letišti King County/Seattle, WA
[foto R. A. Scholefield/Air-Britain]

na úkoly nestačilo a soukromé aerolinie se v dobách krize nedokázaly samy uživit jen pouhou přepravou cestujících za úplatu… To jsme ale trochu předběhli.

Jméno firmy Lockheed (založené bratry Lougheadovy) bylo už po šest let spojováno s rychlými celodřevěnými stroji se samonosným křídlem – byla to řada strojů s typovými „hvězdnými" jmény Vega, Sirius, Altair, Air Express a Orion. Zdálo se proto být logické, že po další reorganizaci, kdy byla tato dceřiná firma nefunkčního konglomerátu Detroit Aircraft Corporation v červnu 1932 odkoupena za pouhých 40 tisíc dolarů z konkurzní podstaty Robertem E. Grossem (jemuž bylo tehdy teprve 35 let) a skupinou investorů, se bude její konstrukční tým věnovat návrhu nástupce dosud vyráběného jednomotorového Modelu 9 Orion. Prezidentem firmy byl tehdy další slavný konstruktér, Lloyd C. Stearman. Nový stroj se měl vyznačovat nízkým aerodynamickým odporem jednomotorového stroje, zatahovacím podvozkem i přistávacími vztlakovými klapkami Orionu, ale hlavní odlišnost spočívala v celokovové stavbě. Tým vedený Halem Hibbardem dokončil předběžný návrh a začal s rozpracováváním detailů konstrukce.

V tu chvíli se ale na trhu objevili dva zcela noví konkurenti a úplně změnili plány Lockheedu. Boeing pracoval rychle a potají na „domácí" přednostní zakázce pro sesterskou společnost United Air Transport (v rámci mateřského koncernu United Aircraft and Transport Corporation) a během několika měsíců na přelomu let 1932–33 už začal létat jeho Model 247. Ten si mezi dopravními letouny zaslouženě vydobyl pověst prvního dvoumotorového celokovového stroje s nízkým aerodynamickým odporem. Ještě pokrokovější byl Douglasův DC-1/DC-2, vyvinutý podle náročných požadavků společnosti TWA a představený téhož roku v létě. Bylo zřejmé, že jednomotorová koncepce zastarala. Tuto skutečnost pak potvrdil v závěru roku 1934 i americký dohlédací úřad civilního letectví (U.S. Department of Air Commerce), když zákonným opatřením značně omezil provoz jednomotorových strojů na pravidelných linkách při přepravě cestujících za úplatu. Mezitím byl nově revidován i zákon o veřejných zakázkách na přepravu pošty.

Velký vliv, jaký měly zmíněné nové dvoumotorové stroje na trh letecké dopravy, donutil prozíravého Grosse (který ve skutečnosti firmu Lockheed řídil, protože Stearman jako konstruktér logicky více tíhl k rýsovacímu prknu a nakonec z firmy odešel) ke změně plánů. Od jednomotorové koncepce bylo upuštěno a nahradil ji dvoumotorový vzor firem Boeing a Douglas, jen v menším provedení. U profesora Edwarda Stalkera, známého aerodynamika působícího na University of Michigan, byly objednány ofukovací zkoušky dřevěného modelu v jejich aerodynamickém tunelu. Zmenšený stroj měl jednu velkou svislou ocasní plochu a mohutné aerodynamické přechody křídlo/trup připomínající dřívější typy firmy Lockheed. Předběžné výsledky zkoušek naznačovaly slibné letové výkony, ale Stalkerův mladý asistent s touto analýzou nesouhlasil. Jmenoval se Clarence L. Johnson: „…znal jsem dobře způsob provádění měření v aerodynamickém tunelu a nesouhlasil jsem s uspokojivými závěry předběžného hlášení odeslaného firmě Lockheed. Letoun byl za velkých úhlů ná-

běhu křídla absolutně nestabilní a měl velký indukovaný odpor. Odstranění velkých přechodů křídlo/trup a změna ocasních ploch na zdvojené dávala letadlu mnohem lepší letové vlastnosti i ovladatelnost ve všech režimech… Důvodem pro použití zdvojených ocasních ploch bylo především zlepšení podélné stability. Jako vedlejšího výsledku jsme současně dosáhli zlepšení směrové ovladatelnosti."

Johnsonova předvídavost a technický cit inženýra mu vynesly následné stálé zaměstnání u firmy Lockheed Aircraft Corporation se sídlem v kalifornském Burbanku. Na celé čtyři desítky let se stal jejím hlavním „duševním jměním". Jeho pověst konstruktéra a vedoucího pracovníka nemá v oboru letectví obdoby.

Úspěšné zkoušky modelu vedly k letovým zkouškám mezitím dokončeného prototypu Modelu 10 navazujícího na předchozí číslování původní firmy (v dokumentaci označovaného L-10) a pojmenovaného opět „hvězdně" Electra – podle jedné ztracené plejády v hvězdokupě souhvězdí Taurus (Býka). S prototypem nesoucím poznávací značky NX233Y (v/č 1001, kdy písmeno státní příslušnosti N nemuselo být na letounu v souladu s předpisy namalováno, a také chybělo) odstartoval z továrního letiště profesionální zkušební pilot Marshall „Babe" Headle poprvé 23. února 1934. Strukturálně se nový stroj stále velmi podobal konkurenčnímu typu Boeing 247: měl poloskořepinový trup z hliníkových slitin s alcladovým potahem (24ST), samonosné křídlo z téhož materiálu v dolnoplošném uspořádání a s jedním hlavním nosníkem procházejícím kabinou cestujících. Tato příhradová konstrukce spoje nosníku představovala (a dodnes u strojů stejné koncepce i velikosti představuje – viz například dnešní typ Beech Super King Air) velkou překážku a bohužel nikdo nevede statistiku, kolik cestujících o tento vysoký schod zakoplo! Letoun Electra však byl mnohem menší (rozpětí křídla 16,76 oproti 22,5 m u typu 247) a poháněly ho slabší motory Pratt & Whitney Wasp Jr. Navíc měl štěpné přistávací klapky pro snížení přistávací rychlosti a zdvojené ocasní plochy. Unesl dva piloty a deset cestujících. Další podrobnosti čtenář najde v podrobném technickém popisu na jiném místě knihy.

První tři sériové letouny Electra měly navíc stále ještě negativně vpřed skloněný větrný štítek pilotní kabiny jako u Boeingů a i u tehdy hojně rozšířených amerických letadel firmy Fokker, laborovalo se s velikostí svislých ocasních ploch, částečnou kapotáží podvozku v zataženém stavu. Prototyp nesl ještě po určitý čas také velké aerodynamické přechody křídlo/trup, i přes Johnsonova (ne)doporučení. Letové zkoušky však potvrdily jeho názor a brzy proto došlo k jejich demontáži. Úřední přezkoušení k udělení typového certifikátu letové způsobilosti ATC No. 551 (u nás Osvědčení letové způsobilosti) proběhlo úspěšně v létě, certifikát získal 11. srpna 1934 na kalifornském letišti Mines Field základní model **L-10A** s motory Wasp Junior SB (později po schválení příslušných dodatků k ATC i verze SB-2 a -3, značené ve výrobě jako -10A-1 a -10A-2). Ironií osudu došlo u prototypu při návratu z těchto zkoušek do Burbanku k selhání vysunutí jedné nohy podvozku. Přes velké úsilí osádky musel Headle nakonec letadlo nejprve dostatečně odlehčit vypuštěním paliva, odhozením povinné zátěže pro zkoušky úplného zatížení a opatrně provést nouzové přistání jen na jedno vysunuté hlavní kolo podvozku v civilní části letiště Union Air Terminal. Škody na letadle byly malé, ale kritický nedostatek peněz v mladé firmě se okamžitě projevil tím, že většina zaměstnanců musela být dočasně propuštěna, než mohl být prototyp opraven a dodán úvodnímu zákazníkovi, kterým byla společnost Northwest Air Lines.

Nepříliš kvalitní reprodukce snímku L-10A (v/č 1010, NC14263, flotilové č. 63) z dobového časopisu společnosti Northwest ukazuje pozdější předválečné barevné schéma s tmavomodrými doplňky. Za zmínku stojí i kužel na roztočené vrtuli
[foto via Eddie Coates]

Použití u aerolinií v Severní Americe

Na konci roku 1934 zaznamenal typ Electra na trhu letecké dopravy opravdový úspěch. Nízké pořizovací náklady (cena se pohybovala okolo 50 000 US$ za kus) a levný provoz přilákaly mnoho dopravců, kteří si nemohli ihned dovolit větší (a dražší) stroje Boeing 247 či DC-2, ale přitom požadovali rychlost a pohodlí pro cestující jako u těchto typů. Prvních čtrnáct vyrobených sériových letounů získaly společnosti Northwest a Pan American Airways System (PAA). Druhá jmenovaná, provozující především „zámořskou" dopravu létajícími čluny, si tento typ vybrala pro navazující vnitrozemské linky svých dceřiných společností v Mexiku (Aerovías Centrales), na Kubě (Cubana) a na Aljašce (Pacific Alaska Airways), později i v Brazilii (Panair do Brasil) a v Kolumbii (SACO). Společnost PAA měla ve skladech větší množství přebytečných rezervních hvězdicových motorů Wasp SC-1 ze starších typů letadel a požádala proto firmu Lockheed o jejich montáž do objednaných strojů. Gross sice zprvu instalaci těchto těžších pohonných jednotek o větším průměru striktně odmítal, ale společnost Pan American (a mocný Juan T. Trippe v jejím čele) trvala na svém. Stroje s těmito motory byly následně po nezbytných konstrukčních úpravách motorové instalace dodány jako typ L-10C (ATC #559 z 29. října 1934). Později dodávané letouny pro PAA měly naopak silnější motory Wasp S3H1 a znamenaly tak vznik další verze L-10E (ATC #590 z 5. prosince 1935), se stejnými většími motorovými gondolami jako u verze C.

Třetím a čtvrtým velkým zákazníkem v USA, který si objednal letouny Electra, byly letecké společnosti Braniff Airways a Eastern Air Lines

Prototypová zástavba motorů Wasp SC-1 verze L-10C pro společnost PAA se zkoušela v roce 1934 na stroji v/č 1004 s poznávacími značkami XA-BEM pro mexickou pobočku Aerovías Centrales (současně měl přiděleny i americké NC14257 na jméno PAA). Jak je na snímku vidět z absence veškerých antén, stroj ještě postrádal rádiové vybavení (i blatníky kol) a létal jen v okruhu letiště, výrazně odlišen velkými písmeny X (X-ship) na směrových kormidlech *[foto LAC/J. H. Washburn, díky laskavosti Special Collections and Archives, Wright State University, Dayton, OH, z pozůstalosti Williama F. Yeagera]*

Letoun L-10C v/č 1006 (NC14259), dodaný PAA 25. října 1934, zahájil pravidelný provoz divize Pacific Alaska Airways na lince z Fairbanksu do Juneau *[foto LAC]*

(druhá jmenovaná byla tehdy divizí holdingové společnosti North American Aviation/NAA). Vedení Eastern (v osobě proslulého kapitána Rickenbackera, stíhacího esa z 1. světové války) si ovšem přálo montáž opět jiných motorů, tentokrát typu R-975E3 Whirlwind od firmy Wright, která náležela do stejného holdingu NAA. Tato verze se nazývala **L-10B** (ATC #584 z 18. září 1935) a mimo Eastern si ji zvolily už jen letecké společnosti Chicago & Southern (létající tratě z Chicaga do New Orleans podél řeky Mississipi a do přilehlých států), Delta Air Lines a pozdější také Ansett Airways of Australia.

Další záběr jiného stroje L-10C (v/č 1019, NC14906) z Aljašky ukazuje tu nejspolehlivější návaznou pozemní dopravu v zimě *[foto Eddie Coates]*

Dva pohledy na stejný letoun L-10C v/č 1005 s kubánskými poznávacími značkami NM-16 (ex NC14258) vyjadřující majetkové změny – první je z předválečného období z Havany *[foto via M. Balous],* **z „národního podniku" Cubana s většinovým podílem Pan American Airways; druhý je poválečný s přidanými barevnými doplňky a novým názvem akciové společnosti. Pod dolními proužky ještě prosvítají stopy původního názvu** *[foto Cubana, via Eddie Coates]*

Letoun L-10C v/č 1009 byl pro PAA vyroben o trochu později, ale na Kubu se dostal dříve než předchozí. Dostal poznávací značky NM-15. Zde je zachycen ještě v továrně, před tankováním k přeletu, už s tituly nového provozovatele na trupu, ale s americkými značkami NC13762 vlastníka PAA *[foto LAC/J. H. Washburn, díky laskavosti Special Collections and Archives, Wright State University, Dayton, OH, z pozůstalosti Williama F. Yeagera]*

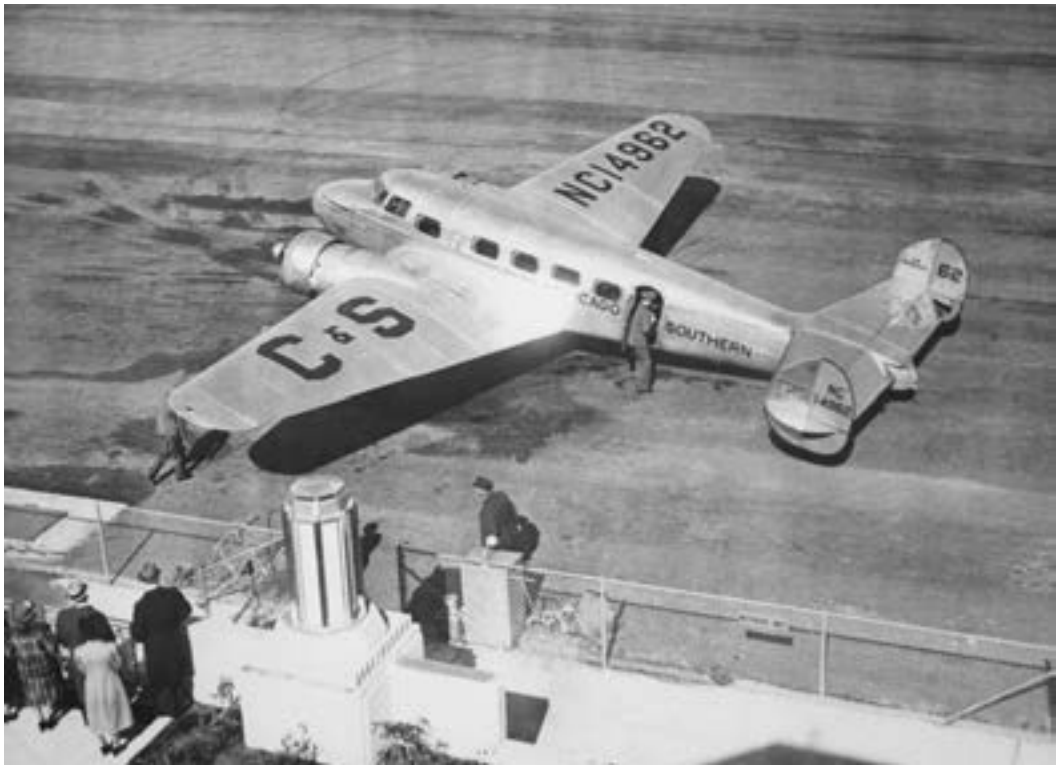
Prototypová zástavba motorů P&W Wasp S3H1 pro vznik verze L-10E se certifikovala počátkem roku 1936 na draku v/č 1041 pro Pan American (NC14971), jejíž znaky zde nese na trupu. Mimo motorové jednotky se odlišuje i přistávacími reflektory v náběžných hranách obou polovin křídla místo v přídi trupu. Následně byl dodán do Mexika, kde havaroval 2. prosince 1938 a byl zrušen *[foto sbírka StD/DDAir]*

*

Dva pohledy na obě strany další prototypové zástavby motorů Wright Whirlwind R-975-E3 verze L-10B prvního stroje pro NAA/Eastern Air Lines (v/č 1036, poznávací značky NC14958). První byl pořízen v Burbanku, druhý na východním pobřeží USA při zahájení provozu. Na obou je dobře viditelné zakončení vlečené vysouvací drátové antény v zádi trupu pod bílým pozičním světlem *[první foto LAC, druhá Eddie Coates]*

Prvním letounem L-10A společnosti Braniff Airways byl tento stroj v/č 1018 (NC14905, flotilové číslo 400), vyfotografovaný na texaském letišti Love Field v Dallasu v roce 1936 při nástupu cestujících. Dopravce tehdy reprezentoval jen jednoduchý nápis nad vstupními dveřmi. Úplného zbarvení se už nedočkal, protože těsně před Vánoci toho roku havaroval *[foto Braniff via Eddie Coates]*

Další záběr z letiště Dallas/Love Field z roku 1940 ukazuje letoun L-10A v/č 1027 (NC14938, flotilové číslo 402) v úplném tehdejším zbarvení Braniff. Tehdy už sloužil jen pro obsluhu vedlejších linek, neboť hlavní tratě vedoucí z Chicaga napříč středozápadem USA do Texasu až po mexickou hranici už létaly větší letouny DC-2, trojice těchto letounů zde stojí vpředu. Cestující tenkrát nastupovali přes opravdové branky (gates) v plotě lemujícím stojánku letadel *[foto Eddie Coates]*



Stroj L-10B v/č 1040 (NC14962) odkoupila pro doplnění parku společnost Chicago & Southern od společnosti Eastern Air Lines. Na přídi nese jméno *City of Springfield* podle jednoho z měst na hlavní trati z Chicaga údolím řeky Mississipi na jih do New Orleans *(The Valley Level Route)* *[foto Eddie Coates]*

Prvním L-10B pro Chicago & Southern Airlines byl tento letoun v/č 1056 (NC16021) dodaný v březnu 1936. Dostal jméno *City of New Orleans*. Tovární snímek z Burbanku ukazuje oranžové doplňky včetně směrových kormidel, které později dostaly ještě černé lemování. Odbavovací budova Grand Central Terminal v pozadí s letištní restaurací je jedinou historickou památkou, která se dochovala do současnosti. Jinak je toto letiště dnes zcela pokryto obytnou zástavbou *[foto LAC]*

Letový snímek prvního letounu L-10B nosícího u společnosti C&S poznávací značky NC16022 (v/č 1057) a jméno *City of Memphis*. Tragicky havaroval 5. srpna 1936 u letiště Lambert Field v St. Louis, nahradil ho jiný L-10B v/č 1067 (NC16022 #2) *[foto Eddie Coates]*