

Polomaketa čs. větroně v měřítku 1:10 Z-24 Krajánek



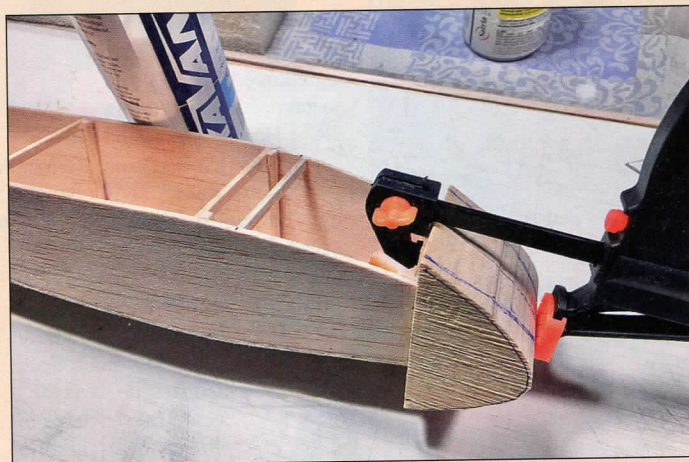
vazovala na německý Grunau Baby. Větroně byl celodřevěné konstrukce, trup s otevřeným pilotním prostorem byl potažen překližkou. Křídlo i ocasní plochy



Petr Janoušek,
Spolek leteckých modelářů
Litomyšl

Na jaře roku 2022 jsem přemýšlel, o jaký model bych mohl rozšířit svůj letový park větronů. Úvaha byla taková, že by to měl být československý větron, ale žádný velikán, spíše drobeček. A tak padla volba na Krajánka, který byl prvním konstrukčním větronem, vyráběným v poválečném Československu – prototyp byl zalétán v roce 1945.

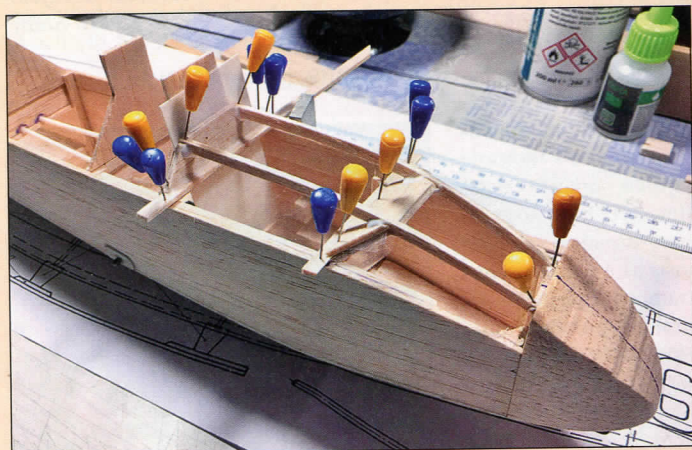
Jde o jednosadlový vzpěrový hornoplošník o rozpětí 12,2 m a délce 6,29 m. Jeho koncepce na-



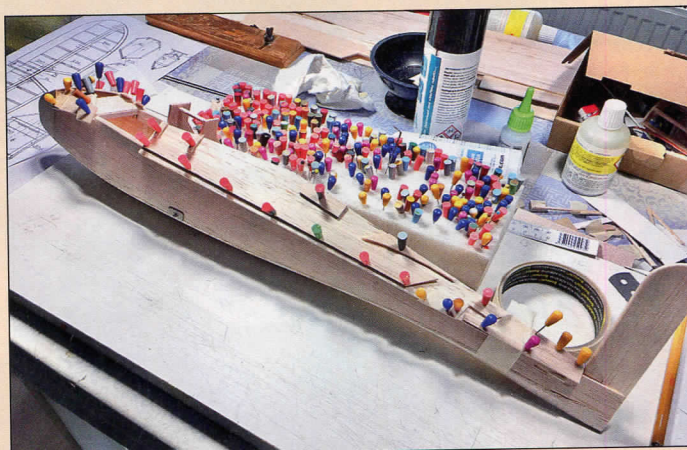
Lepení hlavice z balzového hranolu k základu trupu

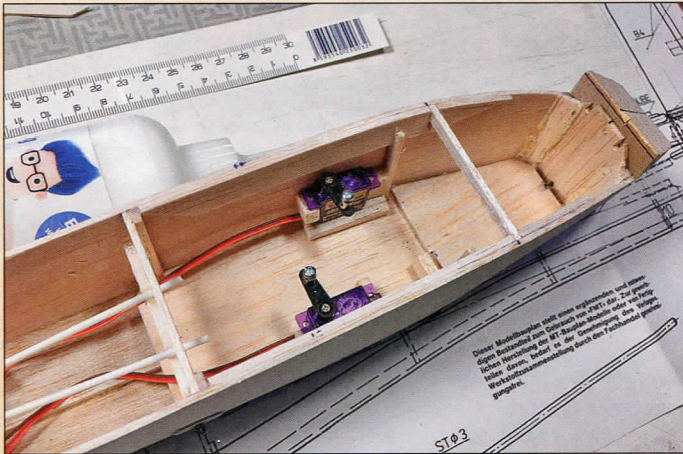
byly z části potaženy překližkou, zbytek plátnem. Významnou měrou se podílel na výcviku československých pilotů. Již v zárodku nápadu jsem ale věděl, jakou kamufláž a imatrikulaci použiji. Přesně tu, kterou měl Krajánek, jenž vznikl z iniciativy Jiřího Leníka – byl uložen v depozitáři Národního technického muzea, které souhlasilo s jeho renovací. Jde o stroj výrobního čísla 255 s imatrikulací OK-8560. Koncem roku 2000 byl Krajánek převezen z depozitáře NTM do dílny aeroklubu Raná u Loun, kde začaly všechny renovační práce. Kovové díly po kontrole byly použity, dřevěné

Lepení kostry překrytu kabiny



Potahování horní části trupu balzou





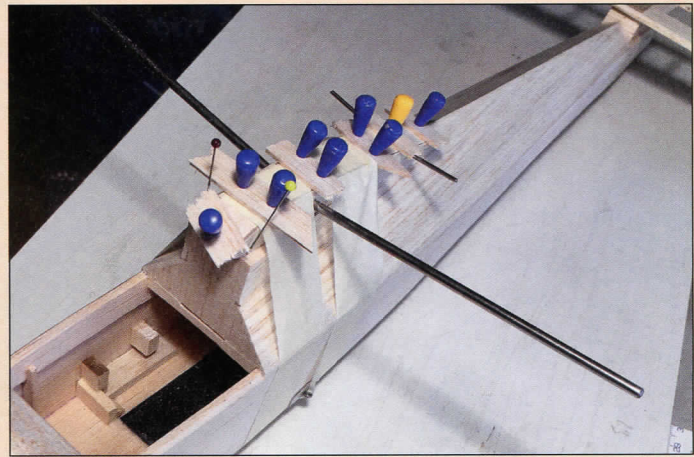
Umístění serv směrovky a výškovky v trupu

díly ale musely být pod dohledem zhotoveny nové. Všechny práce byly dokončeny na jaře roku 2005, kdy po více než 4000 odpracovaných hodinách udělal Jiří Leník konečnou povrchovou úpravu. Renovace, která stála více než milion korun, tak byla po šesti letech dokončena. Šlo o třetího létajícího Krajánka na světě – jeden létá v Anglii a druhý v Brně Medláňkách.

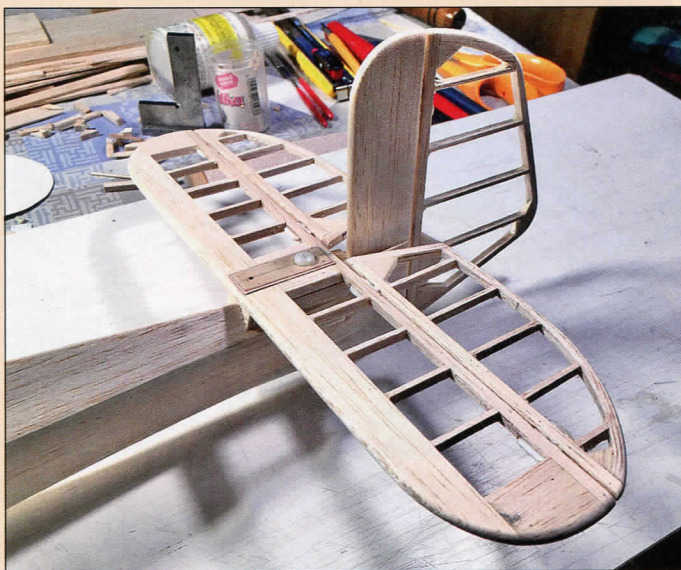
Ale zpátky k modelu. Začal jsem hledat nějaký plánek, ale nakonec zvítězila inzerce na modelbazaru – po krátké době mi prodávající plánek v měřítku 1:10 poslal. Byla to konstrukce Antonína Alferyho. Popisky na plánu byly německé a bylo zřejmé, že plánek byl asi z roku 1992. Konstrukcí to je klasická „dřevěnka“. Na plánu byla uvedena celková hmotnost 250 gramů. Řekl jsem si, že model postavím přesně tak, jak jej Antonín Alfery nakreslil, tedy s řízením pouze směrovky a výškovky bez křídlek. Pouze jsem si upravil řízení výškovky.

Protože jsem ve svém věku pohodlný a nechtělo se mi vyřezá-

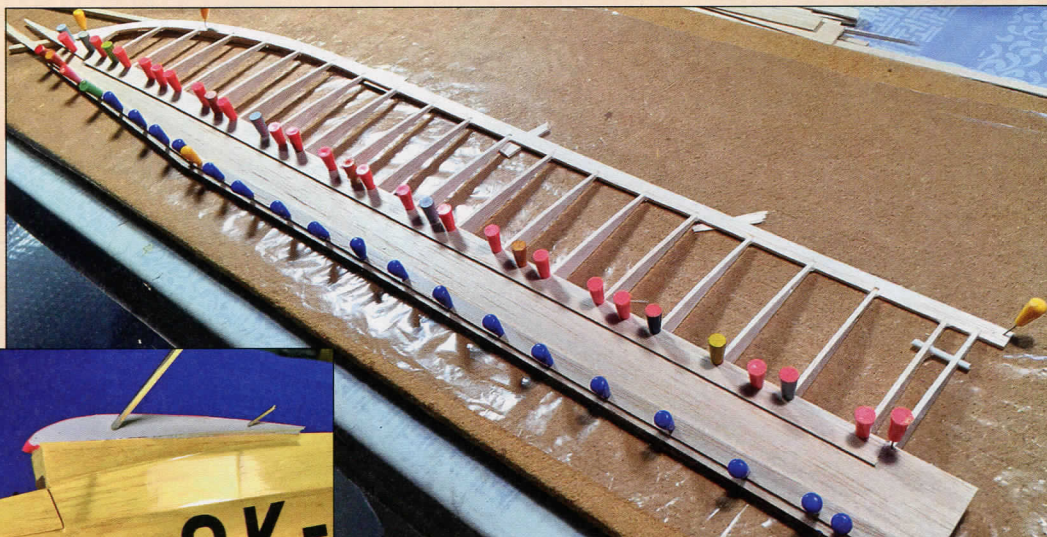
Detail přistávací lyže



Lepení centroplánu, spojkou křídla je ocelový drát



Ocasní plochy a jejich upevnění k trupu



Stavba kostry poloviny křídla

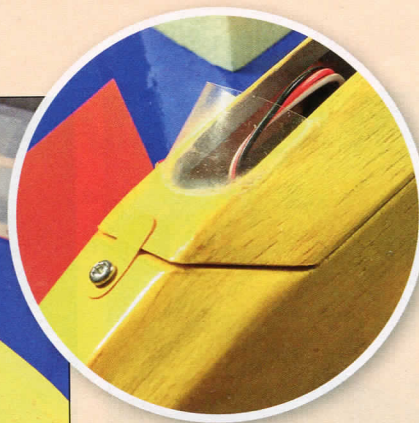
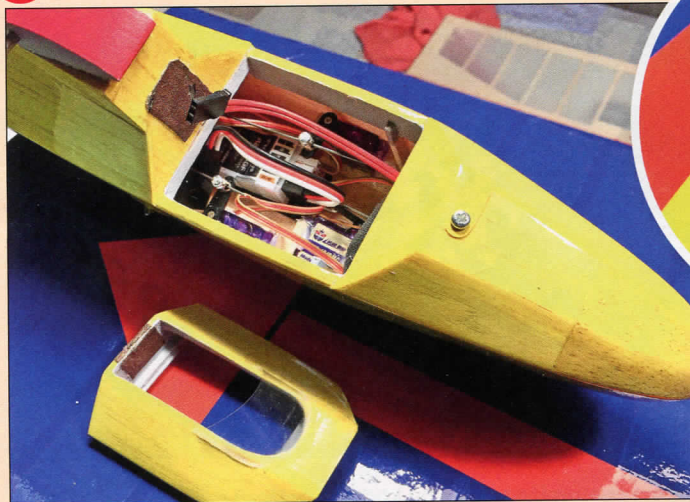
vat žebra křídla, požádal jsem pana Velíška, aby mi žebra vyfrézoval podle zasláního plánu. Jemu se ale na profil z plánu nepodařilo nalícovat žádný z profilů, které měl ve své databázi. Ze

své iniciativy tedy oslovil Antonína Alferyho, aby mu sdělil, o jaký profil jde. Dobře udělal, protože mu bylo sděleno, že model s profilem uvedeným na plánu příliš dobře nelétal. A tak mi pan Velíšek navrhl dva profily, z kterých jsem jeden vybral a nechal si vyřezat potřebný počet žebek. Dnes si již ale jeho označení nepamatuji, to ale není podstatné. Hlavní je, že model s profilem od pana Velíška létá pěkně. Dodatečně mu ještě jednou děkuji.

Konstrukce modelu je celobalzová, pouze kořenová žebra polovin křídla a centroplánu jsou z překližky tloušťky 1 mm. Hlavní nosník křídla je z 2 mm balzy na celou výšku profilu. Torzní skříň křídla je tvořena oboustranným potahem z milime-

trové balzy. Na trup jsem si zhotovil šablony bočnic a horního potahu z tvrdého papíru. Trup je stavěn na rovné desce v obrácené

(Pokračování na str. 20)



(Pokračování ze str. 19)

poloze ze dvou bočnic s vlepými přepážkami a doplněn spodním potahem. Potom je doplněna horní nástavba od kabiny až k ocasu. Všechno je z balzy tloušťky 1,5 a 2 mm. V přední části je kapotáž kabiny s malým větrným štítkem, je odnímatelná a jednoduše jištěná otočným úchytem. Serva jsou uložena mezi balzovými hranoly a zalepena tavným lepidlem. Uložení přijímače, baterie a serv v prostoru kabiny byl tak trochu „ježek v kleci.“ Hlavice trupu je z balzového hranolu a dobroušená do tvaru trupu. Do hlavice je zalepen vypínací háček ve tvaru U, do kterého zapadá vypínací táhlo od serva. Vše je z ocelového drátu o průměru 0,8 mm. Přistávací lyže je ze smrkové lišty o průřezu 2x7 mm ohnuté nad plamenem do patřičného tvaru. K trupu je přilepena epoxidem přes tři balzové podpěry.

Poloviny křídla jsou obvyklé konstrukce, v centropláně jsou umístěny hliníkové trubičky

o průměru 4/3 mm pro spojovací drát křídla, který má průměr 3 mm. Pro pomocný drát o prů-



Uložení modelu v přepravní krabici

měru 2 mm je do středu polovin křídla zalepen kousek trubky z lanovodu. Vzpěry jsou zčásti funkční, zhotovené ze smrkové lišty 2x5 mm. Na obou koncích jsou opatřeny háčky z ocelového drátu o průměru 0,8 mm. Nasouvají se do oček ze stejného materiálu na trupu a křídle.



Poslední práci na trupu bylo přilepení centroplánu nejlépe s nasazenými polovinami křídla a ocasními plochami, aby bylo možné zkontrolovat celkovou geometrii modelu. Ovládání modelu zajišťuje přijímač Futaba R21006GF, který má sice omezený dosah (cca 400 metrů), ale plně postačuje, protože model je na takovou vzdálenost již nečitelný. Dále jsem použil tři serva Blue Bird BMS-101DMG a baterii EneLoop 4,8 V (800 mAh).

Ocasní plochy mají profil rovné desky, slepené jsou ze zbytků balzy. Pohyblivé části jsou zavěšeny na miniaturních závěsech. VOP se na trup šroubuje polyamidovým šroubem M3, polohu jistí kolík z bambusového párátko o průměru 2 mm. Ovládání od serv je lanovody.

Křídlo a ocasní plochy jsou potaženy přírodním Solartexem ze starých zbytků. Barevné doplňky a imatrikulace jsou stříkány sprejem Dupli Color. Trup by měl mít barvu překližky, ale nechtěl jsem jej nijak mořit a lakovat. Použil jsem zbytky žlutého Oracoveru Light, který podle mého soudu má k barvě překližky nejbližší. Znaky na trupu a SOP jsou vyřezány z fólie. Již dlouhodobě mi je zhotovuje reklamní středisko v Poličce.

Letová hmotnost hotového modelu vyšla na 300 gramů. Model mám uložený v přepravní krabici o rozměrech 700x320x150 mm polepené samolepicí páskou. Uložení modelu je patrné z fotografií. Milovníkům malých modelů Krajánka doporučuji – dá se postavit ze zbytků a jeho stavba je odpo-

činková. A nakonec, nadarmo se neříká, že co je malé, to je milé.

První let aerovletem obstaral kamarád Petr Dvořák s elektrovléčnou. Měl jsem trochu obavy, jak to bude se vzletem, když můj Krajánek nemá křídélka, ale choval se na směrovku způsobně. Vše tedy proběhlo bez problémů. Křídélková serva by byla zbytečnou zátěží. Model létá pěkně, kvůli svým malým rozměrům se ale hodí především do slabého větru, na termické závany je velice citlivý.