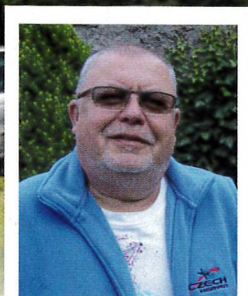


Pojem československého bezmotorového létání

Pionýr LF-109

letadla



Petr Janoušek

Proč pojem? Protože ne jeden vojenský, či dopravní pilot v minulém století zahájil svoji leteckou kariéru právě na tomto stroji. Měl nezastupitelné místo v našem leteckém školství. Po absolvování základního bezmotorového výcviku na LF-109 plachtaři přecházeli z dvoumístných Pionýrů na jednomístné vzpěrové hornoplošníky Z-24 Krajánek, později potom na Z-25 a Z-125 Šohaj a další.

Spolek leteckých modelářů

LITOMYŠL



Obr. 1



Obr. 2

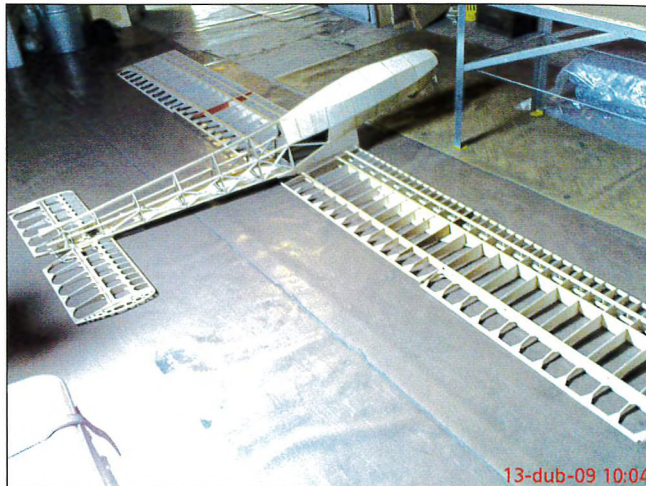
Pionýr je dvoumístný vzpěrový hornoplošný cvičný větroň smíšené konstrukce. Trup byl příhradové konstrukce, svařen z ocelových trubek a byl potažen plátnem. Křídla i ocasní plochy byly celodřevěné. Tuto konstrukci vytvořil tým Vladimíra Štrose. Ten měl za sebou již úspěšné konstrukce L-107 Luňák a XLF 207 Laminár. Pionýr byl pravým opakem těchto větroňů, protože sloužil k základnímu výcviku pilotů, jeho ovládání bylo nezávadné a byl jednoduchý na výrobu. Prototyp vzletl v březnu roku 1950. První let byl úspěšný a tak se rozjela jeho výroba

v Letu Kunovice, následně i v Orličanu Choceň. V Československu se jich celkově vyrobilo 570 kusů. Zájem o něj projevil i sovětská branná organizace DOSAAF, nebyla však dosažena dohoda o dovozu a do Sovětského svazu byla předána pouze výrobní dokumentace. V kazašském leteckém institutu potom upravili Pionýra tak, že dřevěná konstrukce křídla a ocasních ploch byla nahrazena duralovou. Tak vznikl KAI 12 Primorec.

Rozpětí bylo 13,42 metru, délka 7,775 metru, prázdná hmotnost 235 kg, vzletová (žák+učitel) 415 kg, pádová rychlost byla



Obr. 3



Obr. 4



Obr. 5



Obr. 6



Obr. 7

52 km/hod, cestovní rychlost 75 km/hod a max. rychlost 220 km/hod.

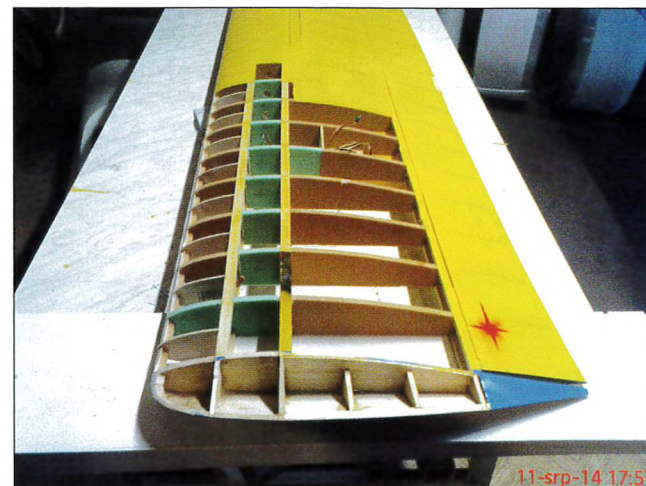
Snad právě proto se LF-109 stal předlohou pro stavbu makety i mému kamarádovi Robertu Gogolovi. Robert začal modelářit již v dětských letech po vzoru svého otce, když ještě bydlel v Poličce. Potvrzuje pravidlo, které dříve platilo, že z modeláře je pilot. V letech 1995 - 1998 létal na Blaníku L-13 v poličském aeroklubu. Po přestěhování do Litomyšle ale „plachtařinu“ opustil. Začal zase naplno modelářit. Stal se členem Spolku leteckých modelářů Litomyšl, dodnes patří mezi

jeho neaktivnější členy a je jedním z nejlepších pilotů. Asi před deseti lety začal uvažovat o stavbě modelu Pionýra a to v imatrikulaci skutečného éra, které bylo provozováno v aeroklubu Polička. Z jeho historie bylo zajímavé, že při cvičném letu 21. 8. 1956 se posádce žák a instruktor nepodařilo v mlze dotáhnout let na letiště. Vynuceným přistáním skončil Pionýr na střeše poschodového domu, vedle místní polikliniky v Poličce (obr. 1). Byl zaklíněn o podvozkové kolo za hřeben střechy a mezi komíny. Obě nemovitosti tam stojí dodnes. Na první pohled by se zdálo, že

éro bylo nepoškozené, ale zdání klame. Byl zaslán do opravy, z které se již nikdy nevrátil a musel být sešrotován. Posádka tenkrát vyvázla bez zranění. Mně byly dva roky, takže všechny informace i foto mám od bývalého náčelníka aeroklubu. Pamětníci v Poličce na tuto událost vzpomínají s úsměvem, havárie byla focena z obou stran domu (obr. 2). Získat ale foto v lepší kvalitě než jsou doložené dobové snímky, se mi nepodařilo. Oba členové posádky jsou již dnes v leteckém nebi a tak mohu zmínit historku od bývalého náčelníka aeroklubu, který se 21. 8. 1986 setkal na



Obr. 8



Obr. 9



Obr. 10



Obr. 11



Obr. 12



Obr. 13

poličském náměstí s tím člověkem, který tenkrát seděl na místě žáka a blahopřál mu k třicátému výročí. Na to mu ale bylo zmateně odpovězeno, že on okupaci sovětskými vojsky nikdy neschvaloval, tak co blbne. Náčelník ale upřesnil, že mu přeje k třicátému výročí jeho znovunarození, tenkrát na té střeše to mohlo dopadnout daleko hůře. Osudy dat jsou někdy nevyzpytatelné. Pouze pro upřesnění, na místě instruktora tehdy seděl zkušený pilot Oto Bartůněk, který byl v roce 1959 oceněn za svoje nezpochybnitelné zásluhy v letectví FAI diplomem Paula Tissandiera.

Ale zpátky k modelu. Robert Gogol použil jako základ pro svůj model plánek pana Kozáka, který kdysi vyšel v Modeláři a nechal si jej zvětšit na rozpětí 4,2 metru. Tedy v měřítku 1:3,2. Robert při stavbě modelů upřednostňuje zhotovení dílů „doma“ s co nejmenšími náklady a snaží se využít „co dům dal“. Celá stavba je klasicky dřevěná, pouze žebra křídla jsou zhotovena z pěny Kontičel tl. 8 mm (obr. 3). Na přepážky trupu použil 5 milimetrovou překližku, kterou mu kdysi otec přivezl ze zad vyhozené staré skříně. Nosníky si Robert našel na cirkulárce, z pečlivě vybraných smrkových

střešních latí. Všechny díly byly ručně vyřezány lupenkovou pilkou během dvou až třech týdnů. Vlastní stavba byla rutiní záležitostí a proběhla bez problémů (obr. 4). Podvozkové kolečko je odpruženo podobně jako u předlohy, pouze je umístěno více vpředu z důvodu startu vlastním pohonem. Funkční vzpěry jsou z hliníkové trubičky 10/8, uvnitř je v celé délce zalepena buková kulatina, koncové části jsou z lípy. Celé vzpěry jsou olaminovány. Při přepravě jsou trvale otočně namontovány v kování křídla. Připojují se pouze do kování trupu ocelovým háčkem průměru 3 mm a proti vysunutí jsou zajištěny ocelovou strunou. Vše je trvale umístěno u vzpěr křídla tak, že se nemůže nic zapomenout doma. Již několikrát jsem byl svědkem toho, že někteří kamarádi přijeli na letiště do Vlčova a zjistili, že zapoměli doma např. spojovací trubku křídla apod. Proto je dobré mít všechno pro dopravu pohromadě. Poloviny křídla jsou proti vysunutí zajištěny čtyřmi šrouby přes dvě pásnice. VOP je přišroubována dvěma plastovými šrouby M6. Pohyblivá část SOP je z důvodu snadnější přepravy lehce oddělitelná. Je zajištěna strunou z ocelového drátu průměru 0,9 mm. Montáž i demontáž modelu je tak na letišti velice rychlá a stačí na ni pouze malý šroubovák do kapsy. Křídélka a brzdy jsou ovládány servy HS 422. Brzdy se nemaketově vysouvají pouze na horní části křídla, ale i tak je jejich účinnost značná. SOP, VOP a háček jsou ovládány servy s kovovými převody o tahu 6 kg.





Obr. 14



Obr. 15



Vypínací háček má obě části z ocelového drátu průměru 3 mm. V bukovém hranolu je zalepena jedna část ohnutá do U, do které zajíždí zajišťovací táhlo od serva. Model je potažen záclonovinou, lakován napínacím lakem a barevně stříkán nitro-emallem. Celek je nakonec přestříkán syntetickým lakem z důvodu ochrany před účinky paliva. Aby Robert nebyl pouze závislý na aerovleku, tak prvotně model v roce 2010 osadil motorem MVVS 12,7 ccm na pylonu, který se dal jednoduše montovat i demontovat (obr. 5). Přeci jenom při váze modelu 9,5 kg to na něho bylo dost a Pionýr potřeboval ke vzletu delší rozjezdovou dráhu. Protože Robert má stále kromě benzinových motorů v lásce i motory metylové, tak se rozhodl v roce 2013 Pionýra osadit dvěma motory MVVS 6,5 ccm (obr. 6). Hlavní

důvod byl „ten zvuk dvou motorů“. Model má stejné letové vlastnosti jako předloha, je tupý na kormidla, odpustí pilotní chyby, let má stabilní. Nejlépe létá v termice. Robert je při létání ochoten půjčit vysílač každému, kdo projeví zájem a ví o co jde. Fakt je, že pár adeptů k modelářství již tímto způsobem zlákal. V létě 2014 při létání aerovleků, model havaroval. Když byl asi 20 metrů vysoko, tak se Robert nevěnoval plně řízení a ještě natahoval provázek od vlečné nohou, aby byl připraven pro další vleč. Jenže to prováděl tak nešťastně, že si brkl do trimu výškovky až na doraz a výsledkem byl čelní náraz do země, devastace přední části trupu a konců křídel. Nejlépe to dokumentují přiložené fotografie (obr. 7 a 8). V první chvíli vznikla myšlenka nic neopravovat, ale opak byl pravdou. Po třech týdnech

bylo opraveno (obr. 9 až 11). Po opravě létá Pionýr stejně dobře a navíc mu přibyl třetí motor (obr. 12 až 15). Pouze podvozkové kolečko není v ose, ale ničemu to nevadí. Video s názvem: „Pionýr zálet po bouračce + nové tři motory (9. 5. 2015)“ můžete zhlédnout na stránkách www.modelarilitomysl.cz v sekci video-galerie jakožto i mnoho dalších snímků z ostatních letových dnů.

Robert by chtěl touto cestou poděkovat rodině a hlavně manželce, s jakou trpělivostí ho podporuje při jeho modelářské činnosti.

**Podle informací od majitele modelu
napsal Petr Janoušek
Snímky Milan Hýbl a Robert Gogol**

