

ZLIN Z-24/LG-24 KRAJÁNEK

JAN BRSKOVSKÝ

ČÁST I.

Monografie větroně Krajánek může být jen malou splátkou dluhu vůči lidem, kteří v nesnadných letech válečných a těsně poválečných připravovali křídla k obnovenému, svobodnému rozletu československého sportovního letectví. Z jejich nadšení, umu i riskování vzešel také základ soudobých zkušeností našeho bezmotorového létání a dodnes si na letišťích připomínáme výtečné bezmotorové stroje otrokovické skupiny Z/LG a pražské LF: Honzy, Šohaje, Galánky, Kmotry, Luňáky, Pionýry i další. Prvním z nich v této řadě však byl Krajánek...

V březnu 1939, nemnoho hodin před obsazením letiště a letecké továrny firmy Baťa vojáky fašistického Německa, odjížděly z nádraží ve Zlíně vagóny s několika do beden naloženými letadly Zlin Z-212. Byla to patrně poslední československá letecká exportní zásilka před válkou. Okupanti začali záhy v našich továrnách vládnout po svém a prosazovat vlastní programy. S jejich cíli nebylo v souladu ani naše sportovní letectví. Proto vydali zákaz létání, zlikvidovali dosavadní letecké kluby, zabavili jejich letadla. Odvezli i kluzáky Z-V a ostatní bezmotorové stroje zlínské skupiny Masarykovy letecké ligy z letiště u Pfluk nedaleko Vizovic.

Pro pracovníky českého letectví nastalo těžké období. Z českých pilotů mohli v protektorátu létat, a to za přísně vymezených podmínek, jen zkušební tovární letci, letečtí konstruktéři, technici a dělníci museli postupně ukončit práci na domácích projektech a původních československých letadlech. Výroba přešla na německé typy. Nejlépe snad nadcházející dobu charakterizovala poslední nástěnka MLL ve Zlíně — mezi fotografiemi z bývalého létání dominoval obrázek otakárka fenyklového s malým textem „Jen tomu křídla nevzáll!“ Samozřejmě, nástěnku zrušili a následovalo vyšetřování.

Mnozí pracovníci našeho letectví odešli do zahraničí, jiní hledali svůj postoj i odboj k nastalé situaci doma. Pro všechny byl příkladem takového odporu čin bývalého šéfkonstruktéra zlínské letecké továrny a autora známých Zlinů XII, konstruktéra Jaroslava Lonka. Odešel do Polska a Sovětského svazu, kde absolvoval speciální školení. Potom se vrátil zpět do protektorátu a vybudoval rozvětvenou zpravodajskou síť. Za svůj boj zaplatil nakonec životem.

V té době již Zlínská letecká a.s. vyráběla německé cvičné letouny a zaměstnávala mnoho lidí. Mezi nimi byl i Ladislav Koutný, bývalý zaměstnanec MLL a od května 1939 stolař letecké výroby, i Ladislav Marcol, konstruktér, který začínal před válkou pod Lonkovým vedením. Podíleli se na nařízené výrobě, ale současně již přemýšleli, jak budou, až válka skončí, létat a na čem.

„V roce 1940 se v továrně začalo



Krajánek OK-8551 výrobního čísla 51 za letu

s přípravou a později s výrobou školního motorového letadla Klemm Kl 35B,“ vzpomíná Ladislav Koutný. „a od roku 1941 ji nahradila produkce cvičného letadla Bucker Bü 181. Nejdříve jsem dýhoval a montoval zadní část trupu a v roce 1942 si mě vyžádal vedoucí technické kontroly ing. Trávník do svého oddělení. V té době jsem se seznámil s konstruktérem Ladislavem Marcolem. Podle jména jsem ho znal již z výkresové dokumentace Lonkova větroně Zlin Z-X z roku 1936. Myslím, že již od prvního setkání jsme si dobře rozuměli. Byl to rozený letecký konstruktér. Díky jemu jsem si také mohl později konstruktérskou činnost osvojit. Začali jsme spolu postupně zjišťovat, kteří ze zaměstnanců jsou okupační uzemnění letečtí fandové, abychom společně s nimi mohli uvažovat o poválečném sportovním létání. Marcol byl stejně jako já sportovním motorovým pilotem a o plachtařinu zpočátku nejevil velký zájem. Já jsem ji však „zbožňoval“. Postupně se mně podařilo Marcola přesvědčit, že bude třeba pro to naše poválečné plachtění něco dělat. V konstrukci výrobních pomůcek byl zaměstnán Brňan Ludvík Rašovský, před válkou plachtař. Sešli jsme se u mne v pokoji a přehledně o tom, že válku nemožou „fašouni“ vyhrát, jsme se začali se vši vážností zabírat poválečným bezmotorovým létáním. Nastala výměna názorů, čeho bude nejdříve zapotřebí. Rašovský prosazoval výkonný větroň, tedy letadlo pro pokročilé plachtaře, zatímco já jsem byl pro zajištění podmínek pro plachtařskou většinu, „běčkaře“ a „cěčkaře“ i začínající zájemce. Vycházel jsem ze zkušeností, jež jsem získal v dřívější činnosti v MLL. Marcol se přiklonil k mému názoru, a tak jsme zůstali sami dva. Zato jsme se scházeli stále častěji. Já jsem byl v té době ještě svobodný, Marcol byl již ženatý a měl rodinu. Někdy jsme jezdili debatovat i na společné rodné výlety.

Začali jsme konkretizovat požadavky na školní větroň. Jako vodítko jsem dal Marcolovi k dispozici výkresy malého školního větroně Hütter H 17, s nímž jsem kdysi počítal pro předválečné zlínské plachtění. Ználi jsme i větroň Grunau Baby I, ale jeho výkresy jsme neměli. Protože typ H 17 byl v důsledku malého rozpětí letové trochu vrtkavý, mohl inspirovat konstruktérně, ale jinak, větším rozpětím křídla, jsme se přiklonili k pojetí Grunau

Baby I. Marcol, který měl potřebné vědomosti z aerodynamiky, začal, samozřejmě nenápadně, „lovit“ v konstrukční knihovně vhodný profil pro křídlo. Chtěl, aby jeho vlastnosti byly lepší než u profilu G 535 větroně GB I. Tak našel profil Sikorsky GSM, jehož polára uspokojovala naše požadavky. Pro vhodné rozložení vtlaku na křídle a snížení indukovaného odporu i další vlastnosti volil Marcol eliptické zakončení křídla s přechodem do profilu NACA M-5.

Naše požadavky zněly: větroň stabilní a současně obratný, lehký, pohodlný, výrobně jednoduchý, se snadnou montáží a demontáží, s brzdícími klapkami, s prostory pro padák, barograf i nářadí a s dobrým dopředným výhledem. Marcol začal s malováním mušky v měřítku 1:10...

V té době již začala vznikat jakási „ilegální konstrukční skupinka“, v níž byl především zkušební pilot Ladislav Šváb, jenž bydlel v kolonii u letiště nedaleko Marcolů, a konstruktéři Jan Kosek a Miroslav Langer.

Ladislav Marcol na toto období mimo jiné vzpomíná: „Skupinu jsem založil po silném „hecování“ Koutného, který byl truhlářem s technickým nadáním, i dalších přátel. To bylo někdy v roce 1943. Bylo mi tehdy 28 let a praxí jsem měl především v konstrukci letadel motorových. Jediný větroň, na němž jsem pod Lonkovým vedením dělal, byla zlínská „desítka“. Je ovšem také pravda, že jsem byl velkým fandou a třeba výkresy takové Z-XII jsem znal zpaměti... Výkresy tajně připravovaného školního větroně jsme malovali jak se dalo. Na papíru položeném na prkne pod oficiální prací a hlavně doma.“

Starosti dělalo autorům připravovaného větroně kopírování výkresů. Miroslav Langer si například vzpomíná, jak podlouně získávali citlivý materiál a některé výkresy potom dokonce kopírovali tajně, na sluníčku. Pochopitelně, nosit jakékoli výkresy do továrny bylo stejně nebezpečné, jako je nosit směrem opačným. Tak se o Krajánka zasloužila velkým dílem též paní Marcolová, která současně s jidlem, jež vozila manželovi do zaměstnání, měla v kočáru jako druhou vrstvu „podestýlky“ pod nedávno narozeným synkem výkresovou dokumentaci. Dnes se těmto epizodám u Marcolů jen usmívají. Zvláště, když hovoří o tom, jak na některé výkresy



Na horních obrázcích jsou snímky prvních sériových Krajanů, natřených pouze průhledným lakem (OK-8508 má výř. č. 8 a 8514 výř. č. 14). Dole je pohled na prototyp s poznávací značkou OK-8469, zachycený na továrním letišti

v kočárku „napršelo štěstí“. Ale tehdy to tak jednoduché nebylo. Ke konci války využívali k převážení dokumentace, kterou po dohotovení soustřeďoval Ladislav Marcol u sebe doma, i chvíli leteckých poplachů.

Skupina konstruktérů Krajanů byla opravdu nevelká a koncem roku 1943 byl navíc odeslán vedením zlínské továrny Ladislav Koutný do Rousínova, aby v nábytkářské firmě Tusculum zajišťoval kvalitu výroby náhradních dílů letadel BÚ 181. O rok později se však v Rousínově nejen oženil, ale našel i vhodné zázemí pro výrobu prvních součástí nového větroně: „Využíval jsem občas služebních cest,“ říká L. Koutný, „abych si mohl v Otrokovicích podebatovat s Marcolem i ostatními zasvěcení o tom, jak pokračuje práce. Tak jsem se při jedné návštěvě dověděl, že už jsou rozpracované ocasní plochy. Navrhl jsem tedy, že bych mohl v Rousínově využít čas a zhotovit přípravky na výrobu jejich žebek a nosníků. Záměr byl přijat a já jej začal uskutečňovat. Zajistil jsem nafažení potřebných smrkových listů a překližkových náklíčků. Po dohotovení přípravků jsem se chtěl pustit i do stavby ocasních ploch.“

Rovněž skupinka v továrně se snažila získávat materiál pro výrobu prototypu

a samozřejmě přítom občas i riskovala. Například Miroslav Langer vzpomíná, jak pronášeli trubku, potřebnou pro táhlo na řízení, přes vrátnici. „Kolega Šmela nesl táhlo, já zase tašku plnou šroubů. Na vrátnici Šmela zastavili. On vzal tyč, podal jí dozadu a řekl „to je tady jeho“. Já ji převzal a zároveň vznikl zmatek, kterého jsme využili a prošli.“

To se již ale blížil konec války a inženýr Karel Tomáš, tehdy vedoucí konstruktér Zlínských leteckých závodů a.s., jak se od roku 1940 továrna jmenovala, si nechal od Ladislava Marcola předložit podrobnosti o tajně chystaném větroně.

Ladislav Marcol: „Koncem čtyřicátého čtvrtého roku jsme o naší práci řekl Tomášovi. Ten s ní souhlasil a jenom dodal — „ukážte mi pane Marcol, jak to vypadá!“ Zhotovil jsem tedy pro něho rychle novou mušku a podrobně ho informoval. Pochopte, v té době jsme ještě neměli kompletní aerodynamický výpočet...“

Konec války zastihl otrokovickou továrnu v dobrém stavu. Dokonce i nedaleká elektrárna spolehlivě pracovala. Nacistům se před odchodem nepodařilo místní průmyslové závody vyřadit a ani nálety je nepoškodily. Tak mohla být zachována a do poválečné výstavby ihned zapojena výroba letadel značky Zlin. Pracující na tu



chvíli již netrpělivě čekali. Pokračovali ve výrobě spolehlivých cvičných letadel BÚ 181, přejmenovaných na Z-181, dokončovali již před válkou začatý prototyp malého dopravního letadla Z-20, ve výkresech se rodil čtyřmístný typ Z-122. A navíc, technici mohli veřejně pracovat na do té doby tajných projektech motorů ing. Štěpána Šmely a větroně Krajanek.

„Tehdy udělal inženýr Tomáš velmi rozumné rozhodnutí,“ vzpomíná opět Ladislav Marcol, „a vzal si vedle vývoje a výroby motorových sportovních letadel i vývoj a výrobu „větroplachů“. Bezmotorová letadla se brzy začala vyrábět ve velkých sériích, továrna měla dobré příjmy a plnila plány.“

Ihned po osvobození se tedy konstruktérská skupina větronů pod vedením Ladislava Marcola pustila do závěrečných prací na Krajaně. Do Otrokovic začal znovu dojíždět i Ladislav Koutný a ve stále nevelké skupině přibyl i konstruktér Zdeněk Maděra. Továrně vyráběný větron si ovšem vyžadoval i řádně zhotovenou výpočtovou dokumentaci. Tu z největší části zhotovil známý předválečný plachtař a letecký odborník ing. Bohuslav Hanák a podílel se na ní i budoucí blízký spolupracovník Ladislava Marcola, ing. Ladislav Smrček.

Horečně se také pracovalo v dílnách. Dokumentace šla často přímo z kreslicího prkna do výroby. Na kopírování zbývajících výkresů nebyl čas. Letadlo tak předbíhalo i své výpočty. Přitom měl prototyp Krajanů pěkně zpracováni, o něž se zasloužil velkou měrou i truhlář Antonín Galatík. První Krajanek byl postaven ještě podle staré československé normy ze smrkového dřeva. Měl i obléjší tvary trupu. Teprve větroně ze sériové výroby měly jako konstruktérní materiál leteckou borovicí třídy B. Konstruktéři tak zužitkovali zkušenosti, jež získali při výrobě letadel Klemm a Bucker.

Koncem srpna 1945 se konečně mohli všichni podívat na hotové dílo. Jméno Krajanek mu vymyslel Ladislav Koutný. Jedna z pověstí praví, že název Krajanek zvolil proto, aby získal na svou stranu strýce mlynáře, jenž měl po osvobození a obnově MLL subvencovat stavbu větroně. Ladislav Koutný však uvádí skutečné důvody: „Jméno Krajanek dostal náš větron až když byl téměř hotov. Chtl jsem tímto pojmenováním vystihnout jeho další poslání — vandrování od vesnice k vesnici, města k městu, od letiště k letišti.“ Dnes můžeme jen dodat, že to bylo krásné jméno a že v záplavě cizokrajných jmen soudobých strojírenských výrobků je ještě krásnější. (Co naplat, světovost nepřináší cizí název, ale kvalita. A navíc, ve Zlině měli také cit pro reklamu...)

Nastalo urychlené prověřování konstrukce a vzhledu větroně, jež mimo jiné



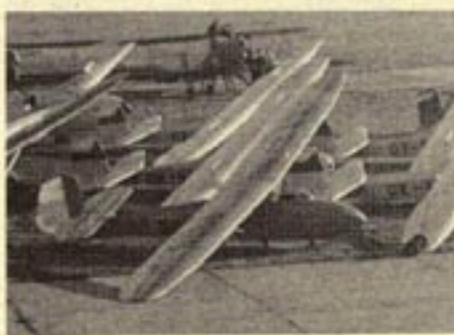
Nahoře je pohled na prototyp Krajánka při prvním předvedení na otrokovickém letišti a ing. K. Tomáš, L. Marcol, L. Šváb, J. Kosek, J. Koutný, ing. B. Hanák a statik B. Němec při téže příležitosti v září 1945



potvrdilo, že Krajánek má správnou polohu těžiště. Také nezbytné první výpočty dávaly záruku, že větroň odpovídá požadavkům. Na začátku září přikročila skupinka tvůrců k zalétávání Krajánka. Těsně po válce však na letišti nebylo žádné motorové letadlo s vlečným zařízením ani naviják. K letovému křestu tedy musel Krajánek odstartovat pomocí lana, zapojeného ke staršímu otevřenému automobilu, přes kladku. První lety uskutečnil Ladislav Šváb a Ladislav Koutný. Ještě dnes si všichni účastníci zalétávání vzpomínají na nádherný pocit, když Ladislav Šváb letěl s novým, prvním poválečným československým větroněm nad jejich hlavami. Při následujícím letu již byl ve vzduchu 27 minut. Továrna také rychle zajistila potřebné vlečné motorové letadlo, aby zkoušky mohly zdárně pokračovat.

Ladislav Šváb si mimo jiné vzpomíná, že během zalétávání si chtěl ověřit vlastnosti nového větroně i v plachtění: „V Otrokovicích je nedaleko letiště malý krátký svah. Létal jsem na něm pro porovnání vlastností s Grunau Baby IIb a s Krajánkem. U GB IIb mně vadila menší obratnost, ale ani u Z-24 jsem nebyl s citlivostí na křídélka spokojen. Proto jsem u sériových Krajánků nechal křídélka, jejich hloubku, zvětšit.“ Mírného zvětšení také během zalétávání doznala visící ocasní plocha. Jinak ale nový větroň prokázal dobré letové vlastnosti a ještě koncem čtyřicátého pátého roku s ním Otrokovičtí zalétali do Prahy.

Ladislav Koutný: „Svůj první vzlet na Krajánku, s pomocí autostartu, mám zaznamenaný 12. září 1945. O den později jsem letěl již v aerovleku a 20. října jsem s Krajánkem, ve vleku za Švábem a Marcolem na Z-181, zalétal z propagačních důvodů do Partyzánského (Bařovan). 20. listopadu jsem pak opět ve vleku za Švábem přelétl Krajánku do Prahy, na letiště Ruzyně. Let trval 2 hodiny 25 minut. Byl krásný slunný den, vzduch jak olejíček, jen sem tam nějaká menší bublina. Vidím ještě dnes, jak se pod námi vinila a leskla Sáza. Krajánka jsem musel stále tlačit, abych udržel správnou výšku nad vlečným letadlem. V ukořelávacím letu se mně také podařilo na mžik usnout. Po několika vteřinách jsem se probudil a mírně cuknutí mě ujistilo, že letím ještě ve vleku, i když jsem vlečný letoun neviděl. Snažil jsem se vše rychle srovnat, ale Šváb si zřejmě pěkně zacvičil, aby udržel vlečný stroj v letu. Po přistání v Ruzyni jsem si musel ledacos vyslechnout. V Praze potom létali s Krajánkem někteří známí plachtaři



Krajánek OK-8651 v. r. č. 135 na mělnickém letišti a přírodně zbarvený (OK-8525 v. r. č. 25) v Kralupech před skupinou GB IIb

i zkušební letci. Jednadvacátého jsme se vraceli, ale to již bylo typicky podzimní počasí, nízká oblačnost a mlhavo. Značně se ochladilo. Šváb uznal, že po trase přiletu se nemůžeme vracet, a připravil mne na to, že poletíme tak, abychom severní část Českomoravské vysočiny proletěli směrem na Moravskou Třebovou. Šišky na smrcích za letu pod námi byly nějak velké a nejhorší bylo, že se tvořila námraza. Větrný štítek se stal neprůhledným a já musel držet Krajánka značně vybočeného, abych viděl vlečné letadlo. Zima mne mrazila v obličej a na náběžné hraně narůstala ledovka. Přistáli jsme po dvou hodinách třiceti pěti minutách letu.“

V prosinci 1945 byl prototyp Krajánka „úředně“ uznán za vyhovující z hlediska leteckých předpisů a technických požadavků. Pracovníci otrokovické továrny připravovali jeho sériovou výrobu a s prototypem si do té doby mělo možnost zalétat více pilotů. Obdržel státní poznávací značku OK-8469.

30. dubna 1946 se na otrokovickém letišti konalo setkání pracovníků Zlínských leteckých závodů, leteckého oddělení firmy Bařa a členů zlínské aeroklubu. Měli možnost si prohlédnout nová letadla továrny a nové motory Toma 4, Toma 6 i Persy 3. Mezi letadly Zlin Z-20, Z-122 a Z-281 se vyznávaly též nové bezmotorové stroje

— větroň Krajánek a kluzák Zlin Z-23 Honza. 1. května předvedl Ladislav Šváb při leteckém dnu v Otrokovicích Krajánka i Honzu mistrovským způsobem nečekaně velkému množství diváků. S Krajánkem zvládl i prvky vyšší pilotáže a s kluzákem Honza vzletl aerovlekem. Po vypnutí z vleku s ním dokonce vytočil přemet!

Při leteckém dnu vzpomněli také letci i diváci padlých pilotů za druhé světové války a manželky tří leteckých pracovníků, kteří obětovali své životy v domácím odboji, pokřtily jmény svých mužů prototypy nových letadel. Prototyp Z-24 Krajánek tak nesl symbolicky jméno Bohuše Ročka.

Casopis Rozlet o Krajánku tehdy mimo jiné napsal: „Větroněm Zlin 24 dostane se konečně do rukou našim plachtařům dlouho očekávaný typ... nahradí německé Bejbiny a v mnoha ohledech je předčí. Pilot, který ho zalétával, byl s ním velmi spokojen. Konečně slovo budou však mít plachtaři...“

Ministerstvo dopravy podepsalo se Zlínskou leteckou společností smlouvu, podle níž pro aerokluby zakoupilo prototyp Z-24 a padesát sériových Krajánků a současně i prototyp a padesát sériových kluzáků Z-23 Honza. Prvních deset sériových letadel od každého typu se továrna zavázala dodat v září 1946, zbytek do konce roku. Většina aeroklubů tak obdržela své Krajánky později a v sezóně 1946 je už nevyužila. Zato příští rok a léta následující byly na sportovních letištích ve znamení tohoto lehkého školního větroně, na jehož popularitu výtečně a hlavně velmi rychle navázal výkonný typ Z-25 Šohaj. Rychlost, s jakou tehdy výroba dokázala vyhovět požadavkům aeroklubů, je obdivuhodná.