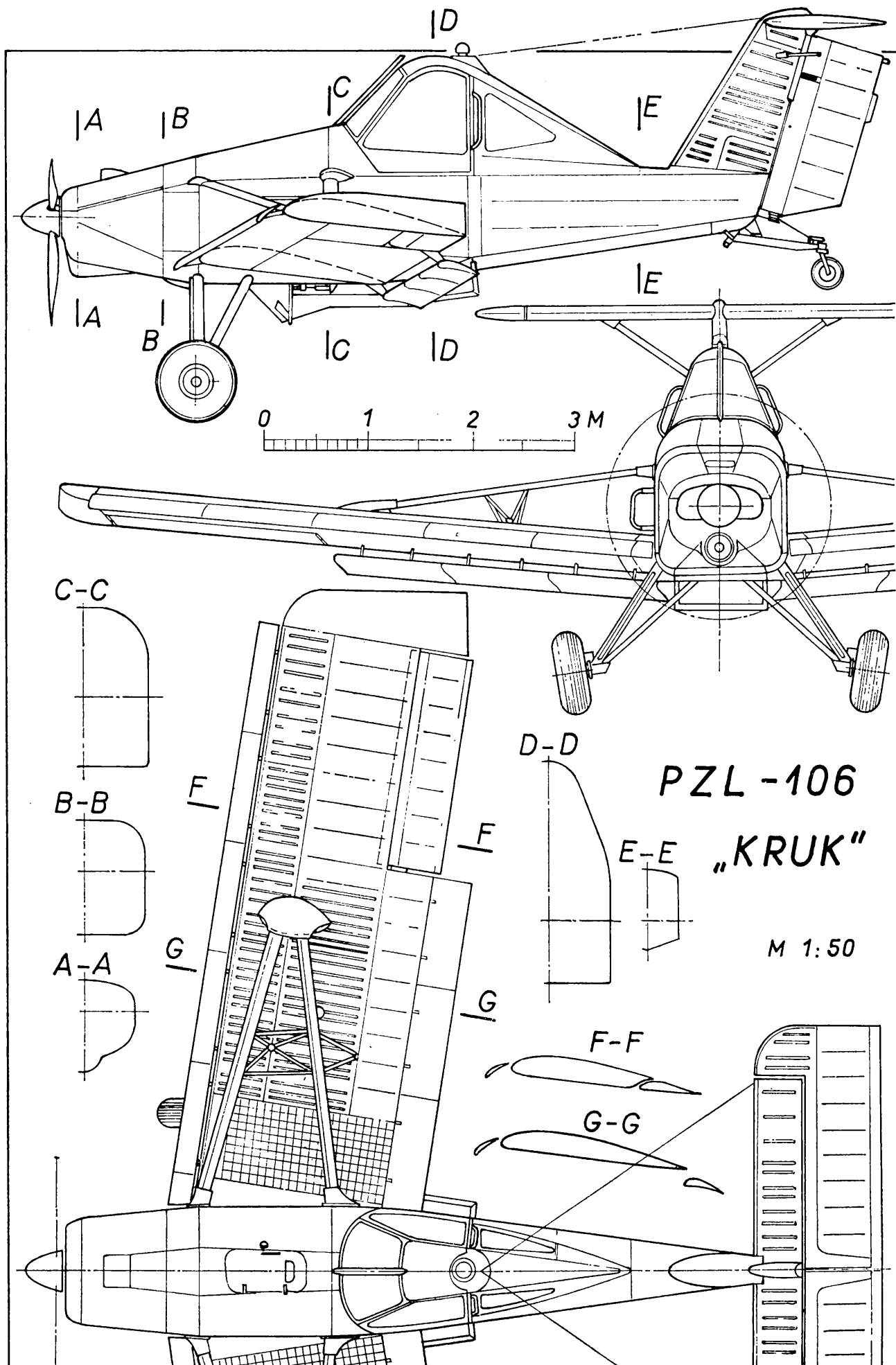




PZL-106
"Kruk"

M 1:50

Polské zemědělské letadlo PZL-106 „KRUK“



Mezi výrobce zemědělských letadel se řadí také Polsko. Oba typy, které polský letecký průmysl dodává, vznikly úpravou sovětských licenčně vyráběných víceúčelových letadel, a to jak známý dvouplošník AN-2, tak hornoplošník PZL-101A „Gawron“, což je rekonstruovaný Jak 12M. Oba typy se dobře osvědčily v Polsku i jinde, ale v současné době už dosluhují. Jako náhrada za „Gawron“ byl vyvinut moderní a výkonný dolnoplošník polské konstrukce, označený PZL-106 KRUK.

Projekční práce na tomto zemědělském letounu započaly v roce 1971; do poloviny roku 1972 byla zhotovena jeho maketa ve skutečné velikosti, v červenci téhož roku byla dokončena výrobní dokumentace. První prototyp byl hotov v březnu 1973 (pro urychlení stavby měl dřevěné křídlo) a zalétán v květnu téhož roku s imatrikulací SP-PAS. Druhý prototyp, zalétaný v říjnu a imatrikulovaný SP-PBG, byl vystaven v roce 1973 na mezinárodních trzích v Poznani a v následujícím roce na výstavě úspěchů k 30. výročí PLR v Moskvě. Třetí prototyp s imatrikulací SP-PBH byl zalétán v říjnu 1974. Sériové vyráběné stroje mají být dodávány i zahraničním uživatelům již tento rok.

TECHNICKÝ POPIS

Křídlo obdélníkového půdorysu se šípem 9° je celokovové, potažené částečně plechem s výztužnými prolisy, částečně plátnem. K trupu je podepřeno vzpěrami ve tvaru V, které jsou ještě vyztuženy systémem vzpěrek ke křídlu. Koncové části křídla s odtokovou hranou obloukovitě ohnutou vzhůru jsou laminátové. Po celém rozpětí je na náběžné hraně pevný vícedílný

slot, zhotovený rovněž z laminátu. Kromě zlepšení aerodynamických vlastností křídla při malé rychlosti má také za úkol chránit je před poškozením nárazem. Laminátové jsou i pevné vztlačkové klapky na odtokové části (jdou až ke křídélkům). Pro delší přelet se dají klapky přestavit na zemi na menší úhel nastavení a tím lze zlepšit vlastnosti letounu pro tento letový režim.

Trup má kostru svařenou z ocelových trubek. Potah tvoří lehce odnímatelné laminátové panely, odolné proti působení chemikálií; v zadní části je trup potažen plátnem. Kabina pilota je utěsněna a větrána; umístěním vysoko nad trupem a za křídlem poskytuje pilotovi dokonalý výhled. Za místem pilota je počítáno s místem pro mechanika. Sedadlo pilota speciálního tvaru je přestavitelné. Kabina je přístupná dveřmi na obou stranách, které se v případě nouze dají otevřít zevnitř i zvenku. Mezi motorem a kabinou je umístěn vyjmací laminátový zásobník na chemikálie, který pojme 1250 litrů nebo 800 kg.

Ocasní plochy jsou ve tvaru T. Kýlová a stabilizační plocha jsou potaženy plechem s výztužnými prolisy. Staticky vyvážená kormidla mají kovovou kostru a plátěný potah, na výškovém kormidle je vyvažovací klapka.

Přístávací zařízení tvoří pevný dvukolový dvoudílný podvozek se třemi vzpěrami zakotvenými do trupu a ostruha. Hlavní vzpěry mají olejopneumatické tlumiče. Nízkotlaká kola o $\varnothing$ 650 x 200 mm mají vzduchové brzdy. Ostruha s kolem o $\varnothing$ 350 x 135 mm je otočná společně se směrovým kormidlem.

Motorová skupina. První dva prototypy jsou poháněny osmiválcovým plochým motorem Lycoming 10-720 A 13 o výkonosti 400 k s třílístou stavitelnou vrtulí Hartzell o $\varnothing$ 2,14 m. Tato verze je nakreslena na plánek. Palivové nádrže o objemu 360 l jsou umístěny v křídle. Třetí prototyp je poháněn hvězdicovým motorem PZL-3S (LIT-3S) o výkonosti 600 k (bez aero-

dynamického krytu) a čtyřlístou vrtulí. Do letadla je možné vestavět různé motory podle požadavku zákazníků.

Agrotechnické zařízení slouží k rozprašování a postřiku. Je doplněno o nože, umístěné na předních vzpěrách podvozku a před kabinou; mají za úkol přefíznot dráty elektrického vedení, do nichž by letadlo naletělo.

Barevné provedení. Podle dosud publikovaných fotografií prvního a druhého prototypu jsou trup do výše vzpěr s čelní plochou masky motoru, dále křídlo, VOP a směrové kormidlo žluté, horní část trupu a kýlová plocha tmavošedé (nebo černé). Obě barvy jsou na trupu odděleny pruhem, u prvního prototypu zeleným, u druhého oranžovým. Kryt kabiny, sloty, křídlo a kužel vrtule jsou bílé. Přední část konců VOP má žlutočerné šikmé a klapky za křídlem příčné úzké černobílé pruhy. Imatrikulace na bocích trupu a nápisy na světlych plochách jsou černé, firemní znak a typové označení na kýlovce a nápisy v černé ploše trupu jsou bílé. Vrtule je šedá se žlutými konci.

Technická data a výkony: Rozpětí křídla 13,00 m; celková délka 8,40 m; výška 2,90 m. Celková plocha křídla 29,50 m², bez slotů a vztlačkových klapek 24,5 m². Hmotnost prázdná 1150 kg; maximální startovní 2250 kg. Rychlost přeletová 160 km/h; pracovní (ve výšce 5 až 15 m) 120 až 160 km/h. Stoupání 3 m/s. Rozjezd 100 až 150 m; doběh 100 až 150 m.

Zpracoval Jaroslav FARA

OPRAVTE SI

V Modeláři č. 4/1976 je chybně popsáno zbarvení bezmotorových letadel Z-24 Krajánek. Větroň Z-24 nikdy nezbarven tak, jak jsme napsali, tedy světle šedý v kombinaci s přírodní barvou lakovaného plátna.

Prvních 19 kusů Z-24 (im. zn. OK-8501 až 8519) bylo v přírodní barvě lakované překližky (většinou bukové) a plátěný potah byl lakován jen bezbarvým vypínacím lakem, byl tedy nažloutle průsvitný. Letadlo im. zn. OK-8520 bylo jako výstavní kus nastříkáno barvou odstínu slonové kosti (létalo v Brně). Ostatní Z-24 byly stříkány po celém povrchu světle šedou barvou, nápisy na nich byly černé. Aerokluby si pro zlepšení viditelnosti šedé zbarvení různé upravovaly. Například větroně plachtařského odboru aeroklubu Brno Medlánky měly vnitřní části křídla 2,5 m od okrajových oblouků shora i zdola žlutooranžové, stejně i směrové kormidlo (kýlovka zůstávala šedá). Teprve ty větroně Z-24, které přicházely v roce 1948 a později do opravy v leteckých dílnách Brno Medlánky, dostávaly žlutooranžový nástrík na všech plochách. Imatrikulační značky byly vždy černé.

Redakce i autor textu v Modeláři 4/76 děkují Zdeňku Bedřichovi z Brna za upozornění a opravu chybné informace.

