

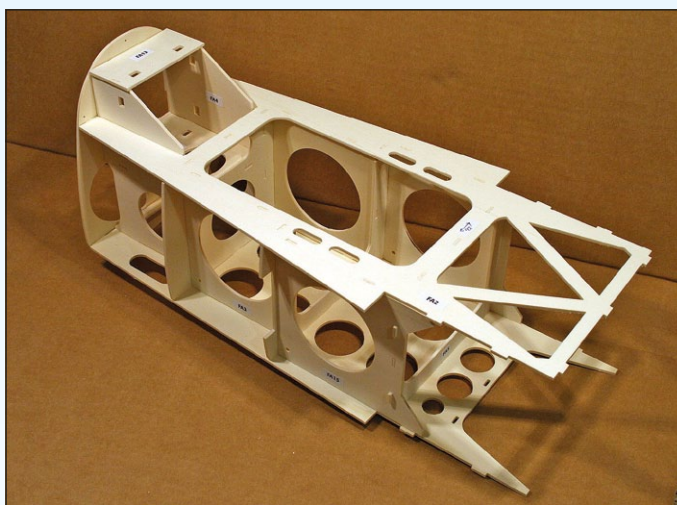
Jan Špatný  
janspatny@gmail.com

Výrobce stavebnic z rozsypu Petr Doubrava mě vloni nechal vyzkoušet jeden z jeho nejpopulárnějších modelů – téměř maketu Zlínu 526 AFS „Kraťas“. (Poznámka redakce: Neoficiální jméno Kraťas tyto akrobatické letouny dostaly kvůli zmenšenému rozpětí oproti jiným strojům z rodiny Trenérů.) Šlo o prototyp stavebnice v době viditelné atraktivní červeno-bílé povrchové úpravy, s krásným maketovým kuzelem, zatahovacím podvozkem a ještě prvním, ne zcela čirým výliskem překrytu kabiny a třídílným prototypovým spodním krytem centroplánu. Nicméně je to letadlo od Petra Doubravy, výrobce známého pro nízkou hmotnost modelů umožňující VELMI realistické létání a zaručující nezáladné letové vlastnosti. A jak říkám: lehké letadlo létá špatně za větru, těžké létá špatně i za bezvětří. Tomu lehkému se ale dá pomoci například stabilizací vybaveným přijímačem, Petr ve Zlínu od konce leta úspěšně zkouší přijímač JETI REX Assist.

Na úvod bych možná měl uvést, jak jsem se k tomuto stroji dostal – jako již několik let předtím jsem pravidelně volával výrobci, že jej zvou organizátoři Jiřícké Show, aby přijel a předvedl svá „éra“. Petrova odpověď letos byla ve smyslu: „To je super nápad, ale budu na dovolené, nechceš tam to letadlo předvést ty?“ Slovo dalo slovo, takže jsem si tedy „Kraťase“ přebíral na modelářském letišti Nesvačily, díky odnímacímu křídlu i VOP se bez problémů vešel do mého kombíku, ve kterém již byl k Petrovu zděšení naložený 2,7m akrobat Slick 580 od ExtremeFlight. „Kraťas“ je po rozebrání tak

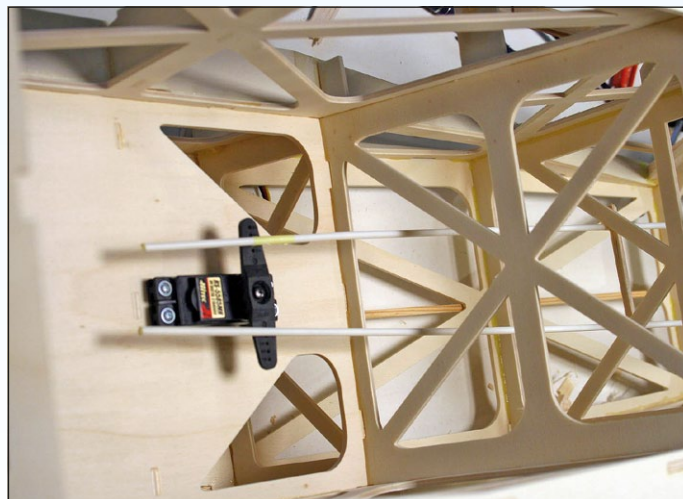


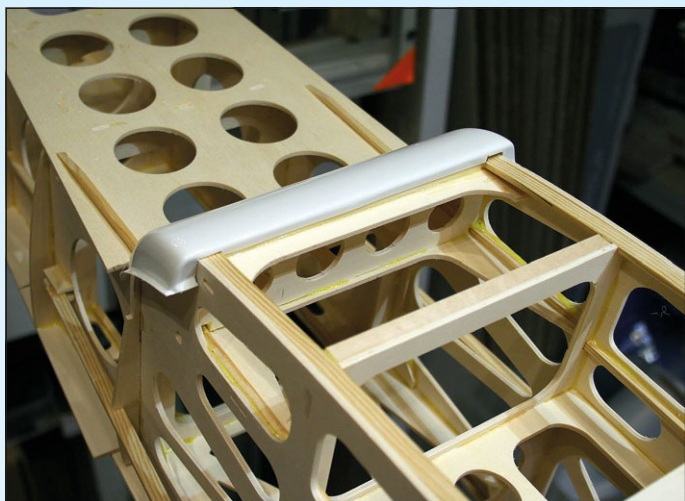
## Stavebnice makety Zlín Z-526 AFS



skladný, že jej naložíme i do vozů velikosti Fabie Combi. V posledních verzích stavebnice jsou snímací i přechody trup-křídlo, takže se přepravní a skladovací rozměry ještě zmenšily.

Model Zlin Z-526 AFS má rozpětí 2,58 m a je dodáván jako stavebnice v rozsypu. Díly se dělí v zásadě na dva typy – na frézované ze dřeva a na laminátové panely. Například trup je tvořen překližkovou mohutně odlehčenou základní konstrukcí „bedničkou“, která tvoří nosnou část. Na ni je nalepen laminátový hřbet, třídílný kryt motoru a další díly, které jsou již z formy opatřeny nýty





a maketovými detaily a které do-  
tvářejí vnější siluetu a vzhled mo-  
delu. Zbytek trupu a část ocasních  
ploch jsou potaženy fólií Oratex,  
zbytek je potažen Oracoverem.  
Stavba tak půjde rychle od ruky.  
Zároveň si při objednání můžeme  
vybrat, zda preferujeme model  
připravený pro pohon elektromoto-  
rem nebo benzinovou alternativou,  
které se liší motorovým domkem  
a umístěním serv výškovky. Verze  
s elektropohonem má serva veli-  
kosti HS-225 v trupu, benzi-  
nová varianta je připravena pro  
standardní velikost serv, jsou  
umístěna přímo ve stabilizátoru.

V této velikosti Zlín poletí vý-  
borně na osmi- až dvanáctičlánek  
Li-pol, možná by letěl i na šest-  
tičlánek. Petr měl v modelu motor  
Hirotex původně určený pro lehké  
dvoumetrové F3A akrobáty, ale  
převinutý výrobcem k pohonu 12s  
baterií. Pro mě tedy ideální – stej-  
né baterie používám i v 2,25m  
Extře, stejně velkém Vertigu  
i 2,7m Slicku. Letový čas s touto  
baterií snadno dosahuje 10 minut  
realistické akrobacie.

I když to na první pohled vypa-  
dá jinak, Zlín Z-526 AFS nemá

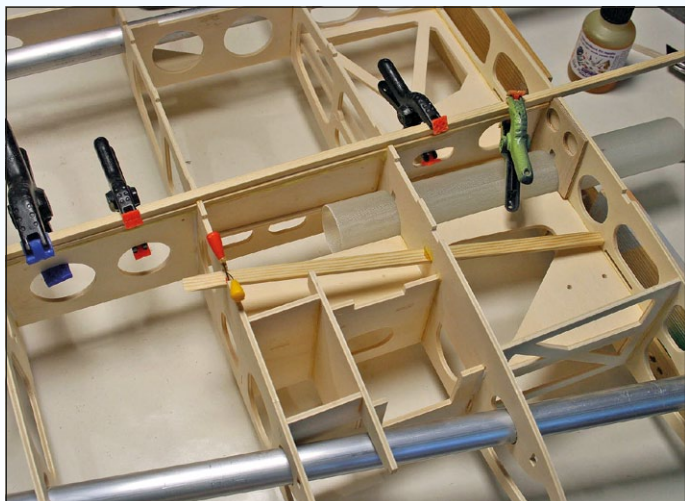
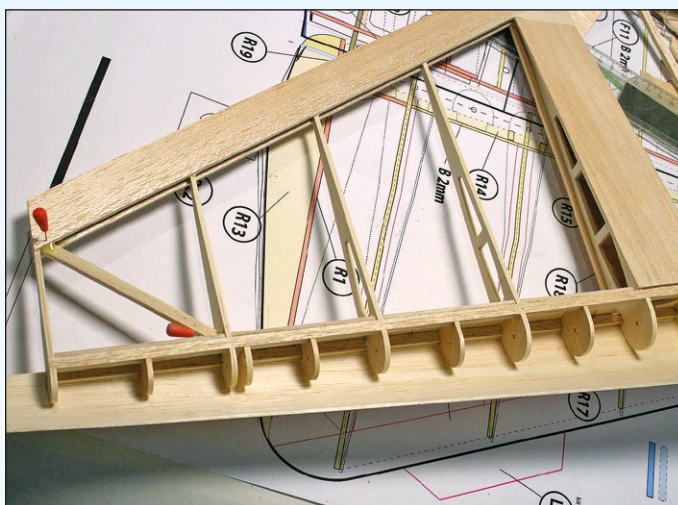
vztlakové klapky. Řídicí plochy  
na křídle jsou – stejně jako u před-  
lohy – křídélka, v případě Petrova  
modelu pěkně zpracovaná včetně  
prolisů. Křídélka jsou stejně jako  
výškovka a směrovka zavěšena na  
uhlíkových kulatinách. Křídlo je  
kromě serv křídélek vybaveno  
elektricky zatahovatelným pod-  
vozkiem Giezendaner EL15 dopl-  
něným o odpruženou nohu Robart  
a koly Kavan, ale jistě by šel pou-  
žít i pneumatický podvozek.

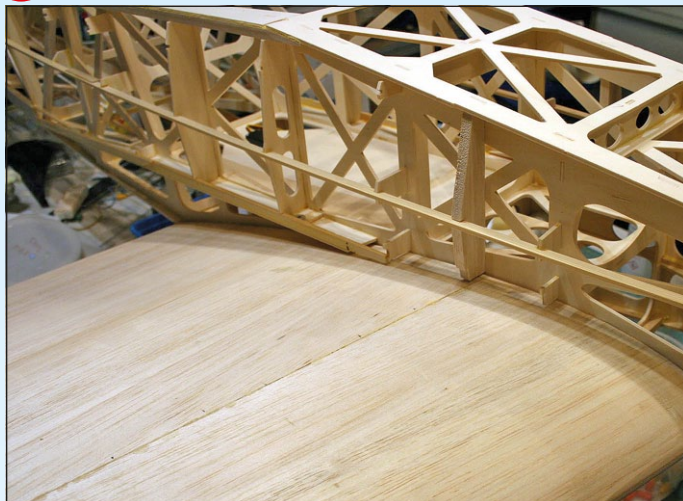
Zkrátka podle libosti, podvozek  
totiž není součástí stavebnice.  
Místa pro nádrž a ventil je v trupu  
víc než dostatek. Nepočítám-li  
podvozek, je v elektroverzi nain-  
stalováno pět serv, případně šest  
pokud použijeme vlečný háček  
umístěný za kabinou. Pro takové  
případy Petr doporučuje použít  
výkonnější motor – jeho model je  
háček vybaven, ale při déletrva-  
jícím vleku je problémem motor  
pracující s plným výkonem (který

jinak bohatě stačí pro běžnou ak-  
robacii) uchládit. U verze se spa-  
lovacím motorem můžeme použít  
až dvě další serva – pro karburátor  
a sytič. Další kanál může obsadit  
elektronický vypínač zapalování.

Nyní něco z praxe. Jaké bylo  
létání s „Kraťasem“? Sestavení na  
letišti je rychlé, na pár minut. Za-  
čínal jsem nasazením polovin  
VOP na dvě uhlíkové trubky. Ser-  
va jsou v trupu a táhla vytvoříme  
podle svých zvyklostí (vidličky  
ani kulové klouby nejsou součástí  
příslušenství). Takže pokud máme  
táhlo zakončené kulovým klou-  
bem, zašroubujeme jej do páky.  
Pokud používáme kovové vidličky,  
stačí je zacvaknout do páky.  
Následně se poloviny stabilizátoru  
proti vysunutí pojistí kousky sa-  
molepící pásky, podobně, jako se  
„lepí“ křídla soutěžních kompozi-  
tových větroňů. Ve stavebnici je  
ale již připravena možnost VOP  
přišroubovat šroubem M4. Křídlo  
se nasouvá na trubku. Do trupu je  
dobrý přístup po odejmutí spodní-  
ho panelu centroplánu. Dostane-  
me se k elektronice podvozku,

*(Pokračování na str. 36)*





(Pokračování ze str. 35)

přijímači, servu směrovky i přijímačovým bateriím. Poloviny křídla Petr pojišťuje proti vysunutí stahovacími pásky (podobně to mám já na Vertigu), ale během stavby samozřejmě není problém implementovat jiný způsob – háčky pro gumová oka, šrouby, prostě s čím rádi pracujeme. Spodní panel centroplánu pak drží na několika šroubech, tedy

u prototypu tomu tak bylo. Nové panely již mohou být drženy planžetou, magnety a pojišťovacími šroubem vzadu, podobně, jako u akrobatů bývají držené překryty kabin.

Přístup k pohonné baterii je řešen odnímací vrchní částí laminátového motorového krytu, takže je k ní snadný a rychlý přístup. Petrův model byl vybaven motorem Hirotex na dvanáct článků, i když modelu by jistě stačil mo-

tor pro osm až deset článků a stále by nebyl problém s letovým časem. Na dvanáctičlánek se totiž dá létat bez problémů 10 minut a ještě v něm zbývalo něco kolem poloviny kapacity. Při agresivnějším letovém stylu bude baterie ubývat rychleji, ale i tak se bez problémů dostaneme na letový čas přes 10 minut.

Před prvním startem jsem si nastavil doporučené výchylky a exponenciály zhruba 30%. Samo-

zřejmostí jsou zámek plynu a stopky, pro začátek na sedm minut. A šlo se do vzduchu! I přes to, že „Kraťas“ nemá řízení odpruženou ostruhu, je model velmi dobře na zemi říditelný. Kdybych ale měl létat častěji na asfaltu, asi bych ostruhu říditelnou udělal. Přece jen je to v bočním větru pohodlnější.

Po postupném přidání plynu zhruba na 50% model zvedl ostruhu ze země a po mírném



#### Hlavní technické údaje:

Rozpětí	2580 mm
Délka	2360 mm
Letová hmotnost	od 9 kg
Plošné zatížení	od 77 g/dm <sup>2</sup>
Motor	elektro 3 kW, benzinový 60 dm <sup>3</sup>



přitažení byl „Kraťas“ ve vzduchu. Model jsem lehce vytrimoval tak, aby vyhovoval mým zvyklostem, a začal ověřovat jak pevnost, tak aerodynamiku Petrovy konstrukce. Letadlo má neuvěřitelně nízkou pádovou rychlost, takže

není problém s ním otočit souvrat ve velmi malé výšce, v pohodě jej vybere. Stejně tak na přistání si můžeme naletět „realistickou“ rychlostí, beze strachu, že se model propadne. Před pádem hezky signalizuje drobným zakolíbáním křídlem, během kterého je ještě čas povolit výškovku a nechat model rozjet, nebo přidat plyn. Jinak model zvládá nádherně akrobacii přes celé nebe, stejně jako jeho předloha – vlastně ji díky přebytku výkonu zvládá mnohem lépe. Nesluší mu ale plný plyn, to vystartuje svisle vzhůru. Plynem se dá dobře regulovat letová rychlost, aby let působil dojmem „dospělého éra“.

Oproti předloze zvládá i výkrut přes celé nebe, tento model totiž bez problémů a bez protestů přeletí celou délku letiště v nožovém letu. V nožovém letu se chová – s přihlédnutím k typu modelu – velmi nezáluždně. Stejně tak na zádech létá stejně dobře jako na břiše. Petr mi prozradil, že předloha neměla na koncích křídla symetrický profil – na modelu ale je, právě kvůli snazší pilotáži a nezáluždným letovým vlastnostem.

Pokud nejsme zvyklí na tento typ letadel, nezapomínáme před přistáním vysunout podvozek. Přistání je pak snadné, a to jak na dva, tak na tři body. Na dva se mi líbí víc, a „Kraťas“ přímo svádí k mezipřistání a tréninku dosednutí hezky realisticky a bez odskoku.

Po pár desítkách startů musím říci, že jsem si Zlín Z-526 AFS

skutečně oblíbil. Letově naprosto nezáluždné letadlo lze provozovat i na velmi krátké travnaté dráze, kde bych si se stejným velkým 3D akrobatem létat rozhodně netroufl.

Za možnost si se Zlínem zalétat jsem rád. Pokud vás zajímá letový projev modelu, jistě na Youtube najdete několik videí z mého létání. A pokud se bojíte velikosti modelu – nebojte. Stavba bude zhruba stejně náročná jako u modelu mnohem menšího, ale letové

vlastnosti jsou někde jinde. Klidně bych Z-526 AFS doporučil jako první obří model. Pokud je na vás i tak příliš velký, Petr Doubrava nabízí i stavebnici modelu o rozpětí 2060 mm, nebo naopak Z-526 ve verzích F, A nebo AS o rozpětí 3100mm. Nechybí ani verze Z-226MS s pevným podvozkem. Každý zájemce o krásná česká aeroklubová letadla a „tradiční modelářinu“ si jistě vybere. Tak ahoj někde na letišti!

