XL-13 „Blaník“ OK-6202



XL-13 OK-6202

Jsem přesvědčen, že (vám, kdož se alespoň částečně zajímáte o sportovní letectví a to, že právě čtete tyto řádky, je toho důkazem), vysloví-li před vámi někdo jméno „Blaník“, vytane na mysli ne kopec poblíž Vlašimi, v jehož útrobách podle pověsti spí vojsko statečných obránců vlasti české, které přijde na pomoc českému lidu ve chvíli nejtěžší, nýbrž legenda českého nebe, bezmotorový celokovový krasavec, větroň L-13 „Blaník“.

Není mým záměrem popisovat krok po kroku vznik tohoto kluzáku, k tomu poslouží zcela vyčerpávajícím způsobem vynikající práce Alberta Orlity „Jeho veličenstvo Blaník“ mnou zmíněná v popisu událostí roku 1961. Chtěl bych však vás seznámit s osudy konkrétního kusu s výrobním číslem 003, který nesl imatrikulaci OK-6202.

1956

Počátek všeho je z historického pohledu tak trochu zamlžen. Zcela s jistotou lze však tvrdit, že prototypové trupy prvních tří kusů (v.č. 1, 2 a 3) tehdy označovaných XL-13 byly ručně vyrobeny v dílně vysočanské Aerovky, zatímco křídla byla vyrobena choceňským Orličanem. Údaje o tom, kolik párů křídel tehdy vzniklo, se poněkud liší, ale s největší pravděpodobností byly vyrobeny čtyři páry křídel, které se v určitých detailech od sebe lišily.

Měly být zkompletovány tři prototypy, přičemž prototyp v.č. 1 byl určen k továrním letovým zkouškám a prototyp č.2 měl podstoupit zkoušky lámací. Všechna tři letadla (t.zn. i prototyp v.č. 3) měla být zkompletována do konce března 1956.

Datem 20.3.1956 započaly pozemní podnikové zkoušky a prototyp se za pomoci aerovleku vznesl poprvé do vzduchu 22.3.1956, kdy jej pilotoval zkušební pilot Antonín Osvald. Již při tomto prvním zkušebním letu nesl větroň imatrikulaci OK-6201.

V průběhu zkoušek ve VZLÚ se s větroněm létalo téměř denně, protože bylo třeba „vychytat mouchy“. To proto, že se kvapem blížil termín VI. plachtařského mistrovství světa ve francouzském Saint Yan, kterého se historicky poprvé měli účastnit naši reprezentanti

a kde měl mít „Blaník“ světovou premiéru. Do Vrchlabí byl svolán „přípravný tábor reprezentace“ (3.5.-13.6.1956), kterého se na několik dní zúčastnili piloti Jiří Šebesta a Miroslav Jánek. Ti byli určeni jako posádka „fungl“ nové dvousedadlovky a teprve tam se s „Blaníkem“ seznamovali.

Druhým létajícím prototypem byl OK-6202, který 15.6.1956 zalétal Jiří Bláha. Právě ten byl cíleně připravován pro nastávající MS.

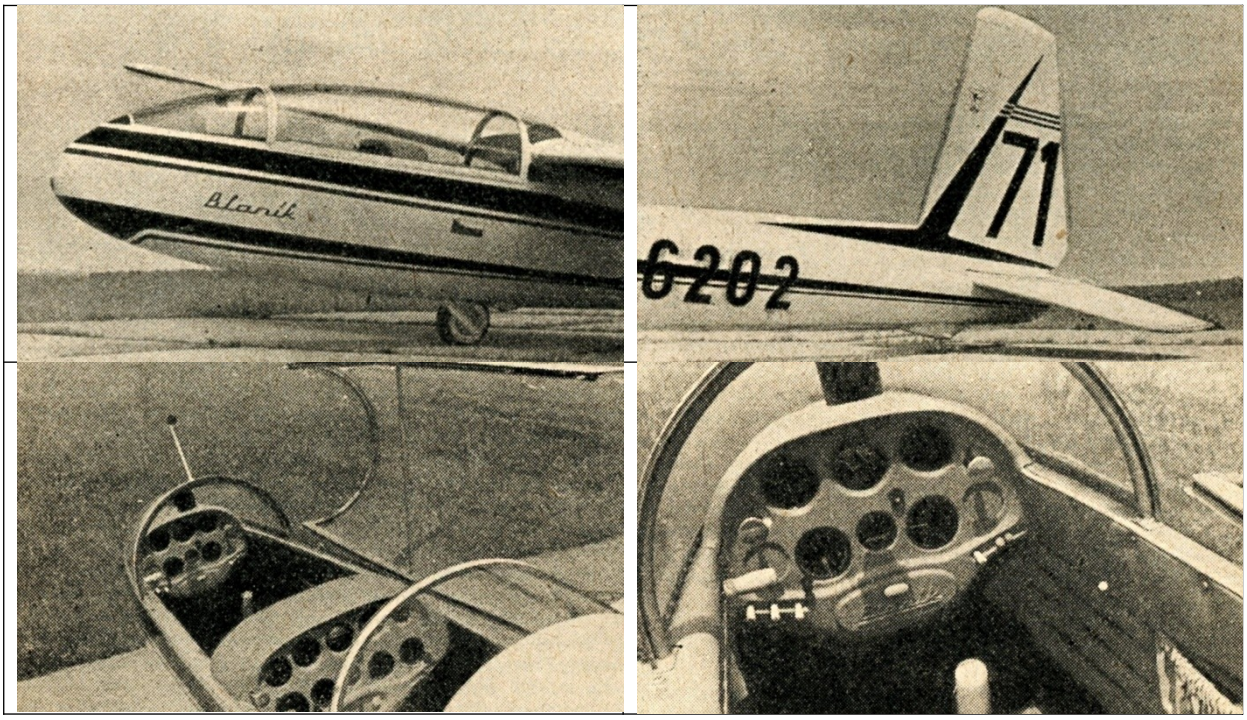
Bohužel, do letových zkoušek zasáhla havárie OK-6201 ve Vrchlabí, při které větroň doznal značné újmy. Posádka naštěstí zůstala nezraněna, ale větroň musel podstoupit opravu.

V důsledku havárie prototypu původně určeného pro podnikové zkoušky, došlo k „šachům“, kdy záměnou různých trupů i křídel se zkoušky odehrávaly s následujícími verzemi:

L-13-1: ve zkouškách od 20.3.1956 do 3.4.1956, imatrikulace OK-6201, prázdná hmotnost 283 kg; byl to prototyp s křídly určenými později na pevnostní zkoušky, bez koncových vřeten; odlehčovací plošky na křidélkách byly zablokovány, po celém rozpětí výškovky byl nanýtován pevný fletner; větroň byl v barvě duralu, přestříkán bezbarvým lakem

L-13-2: ve zkouškách od 29.4.1956 do 5.5.1956, imatrikulace OK-6201, prázdná hmotnost 319 kg; byl to v podstatě L-13-1, ale s novými křídly bez vřeten, s menším diferencováním křidélek, do řídícího okruhu křidélek a výškovky byly včleněny pružiny, bylo změněno nastavení stabilizátoru, zvětšen hřbetní kýl; povrchová úprava stejná jako u L-13-1 (tento kus postihla zmíněná havárie ve Vrchlabí)

L-13-3: ve zkouškách od 15.6.1956 do 17.6.1956, imatrikulace OK-6202, prázdná hmotnost 349 kg; měl nová křídla s koncovými vřeteny, křidélka byla staticky vyvážena, štěrbina mezi trupem, křidélky a vztlakovými klapkami byla zmenšena z 20 mm na 5 mm; byl zvětšen hřbetní kýl, přibyly přitěžovací plošky na výškovce; pružiny byly ponechány pouze v řídícím okruhu výškovky, hlavní kolo bylo částečně zakapotováno, pilotní prostor byl vyčalouněn; větroň byl nastříkán silnou vrstvou bílého laku a broušen (v tomto provedení byl připraven k MS).



Příď, záď, kabina a pohled na přední přístrojovou desku XL-13 OK-6202; snímky z časopisu „Křídla vlasti“ č.5/1957





Dva snímky dokazující identitu OK-6202; ten spodní byl zveřejněný v KV č.7/1957

Jenže i tomuto kusu nebyl dopřán bezproblémový start do života. Mistrovství světa se neúprosně blížilo a záměrem realizačního týmu bylo využít možnost tréninku přímo v Saint Yan před závody. Proto se XL-13 OK-6202 na transportním voze pozemní cestou v předstihu vydal do dějiště MS. Avšak při noční jízdě 19.6.1956 u Ausbachu (tehdejší NSR) došlo k autonehodě, při níž byl transportovaný větroň poškozen.

Následoval návrat zpět do republiky a větroň byl urychleně předán do péče techniků. Oprava proběhla tak, že technici ze dvou poškozených větroňů, a některými částmi z třetího, „slepili“ dohromady jeden a tím vznikla další verze.

L-13-4: trup z L-13-3; křídla, zadní část trupu a ocasní plochy z L-13-2, povrchová úprava jako u L-13-3; prázdná hmotnost 353 kg; imatrikulace OK-6201

Zmíněný kus byl po opravě zalétán v rámci zkoušek VZLÚ 25.6.1956 (a v jeho zkouškách se pokračovalo až po návratu z MS od 6.září do 30.října 1956).

Do zahájení MS tedy moc času nezbývalo (prvý letový den byl plánován na 30.6.1956), tudíž letové zkoušky provedené 25.6.1956 se soustředily pouze na konstatování, že „vše drží pohromadě a dá se to řídit“.

Po neblahé zkušenosti s pozemním transportem, a i z důvodů časových, se 27.6.1956 (necelé tři měsíce po prvním letu prototypu!) do Francie letělo. Vlečnou byla Ae-45 (!) OK-EGQ, tu pilotoval Václav Pikrt, v „Blaníku“ seděl vpředu sám jeho konstruktér Karel Dlouhý, ze zadního sedadla řídil Jiří Šebesta. Aerovlek do Saint Yan se obešel bez dramatických událostí a hned po přistání se „Blaník“ stal středem pozornosti.

A pak začala vlastní soutěž. Soutěžní pole dvousedadlovek, včetně naší XL-13, tvořilo 14 větroňů. Nedostatečné „sžití“ posádky Jiří Šebesta a Miroslav Jánek s větroněm bylo jednou z příčin, že v konečném zúčtování na ně zbylo v celkovém pořadí pouze 11. místo. A to bylo zklamáním!

Jelikož i umístění našich dalších závodníků létajících na typu VSM-40 „Démant“ v kategorii jednosedadlových větroňů (Kumpošt 17.místo, Hollan 33.místo ze 45 startujících) nebylo nikterak oslňující a poněkud „kulhalo“ za očekáváním, obojí bylo pro leteckou veřejnost jistým rozčarováním.

Po návratu z MS nesl tedy větroň na SOP startovní číslo 71 a jeho imatrikulace byla OK-6201, což dokazuje fotografie převzatá z publikace A.Orlity „Jeho veličenstvo Blaník“ str.26.



Tovární fotografie VZLÚ na letišti Letňany, jak dosvědčuje kbelský maják v dálce vlevo. Větroň je v podobě, jak se po opravě účastnil Mistrovství světa

Imatrikulace OK-6202 pak byla přidělena druhému kusu, který byl „složen“ ze zbylých dílů obou poškozených prototypů. Podle zprávy z kontrolní zkoušky je uváděno v.č. 1, ale později se v jeho dokladech objevilo v.č. 3.

A tady vzniká jistá záhada, k jejímž kořenům se musím teď posunout v čase až do roku 1978, kdy Aeroklub Podhořany provozoval OK-6202 v.č. 3 (ale již jen jako jednosedadlovku XL-13M). Stalo se totiž, že při jedné opravdu velmi důkladné prohlídce větroně jsme uvnitř trupu na jeho duralovém potahu u 7. trupové přepážky objevili tužkou napsaný vzkaz techniků, kteří po autonehodě prováděli opravu, v němž posádce přáli mnoho úspěchů v nadcházejícím MS. Věřím, že tento vzkaz by byl dohledatelný i dnes!

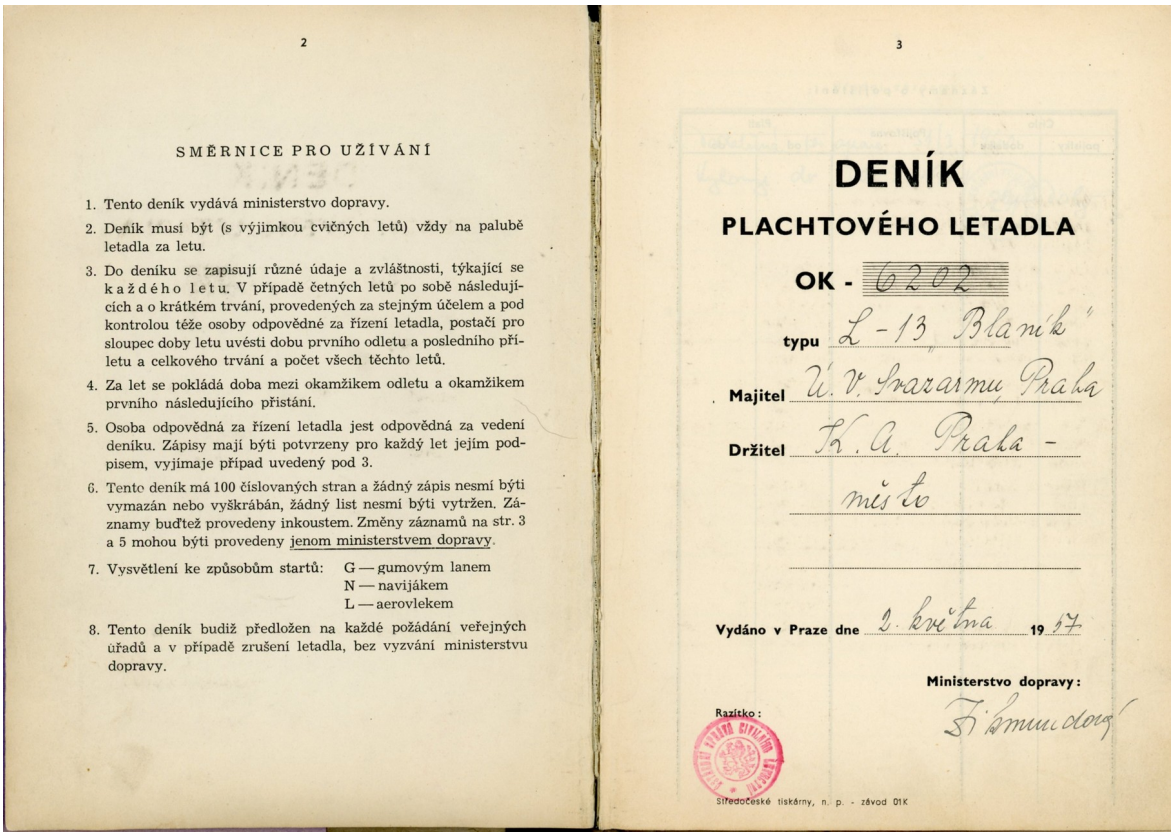
Tato skutečnost svědčí o tom, že trup „francouzského“ OK-6201 byl opravdu v.č. 3, ale po návratu z Francie se opět vrátil k imatrikulaci OK-6202!

Zpět do roku 1956. Přestože dokument „Deník plachtového letadla OK-6202“ byl vystaven až 2.5.1957, jsou v něm zaneseny záznamy od 16.11.1956 do 29.4.1957.

V deníku je ku dni prvého zápisu letové činnosti (16.11.1956) zaznamenáno, že větroň do té doby nalétal 112°47′ hod. při 104 startech. Do konce roku 1956 pak měl nalétáno 134 startů (převážně aerovlekem, jen 4 starty navijákem) a 127°19′ hod. To vše na letňanském

letišti a s piloty Bláhou, Dobrovodským, Duchoněm, Osvaldem, Stratilem a Víškem. Z uvedených jmen je možné dovodit, že to bylo pokračování továrních zkoušek.

Koncem roku 1956 nebo začátkem roku 1957 byly oba prototypy oficiálně převzaty Svazarmem a zatím co OK-6201 putoval do Bratislavy, domovským přístavem pro OK-6202 se staly Letňany a držitelem KA Praha-město.



2

SMĚRNICE PRO UŽÍVÁNÍ

1. Tento deník vydává ministerstvo dopravy.
2. Deník musí být (s výjimkou cvičných letů) vždy na palubě letadla za letu.
3. Do deníku se zapisují různé údaje a zvláštnosti, týkající se každého letu. V případě četných letů po sobě následujících a o krátkém trvání, provedených za stejným účelem a pod kontrolou téže osoby odpovědné za řízení letadla, postačí pro sloupec doby letu uvésti dobu prvního odletu a posledního příletu a celkového trvání a počet všech těchto letů.
4. Za let se pokládá doba mezi okamžikem odletu a okamžikem prvního následujícího přistání.
5. Osoba odpovědná za řízení letadla jest odpovědná za vedení deníku. Zápisy mají býti potvrzeny pro každý let jejím podpisem, vyjímaje případ uvedený pod 3.
6. Tento deník má 100 číslovaných stran a žádný zápis nesmí býti vymazán nebo vyškrábán, žádný list nesmí býti vytržen. Záznamy buďtež provedeny inkoustem. Změny záznamů na str. 3 a 5 mohou býti provedeny jenom ministerstvem dopravy.
7. Vysvětlení ke způsobům startů: G — gumovým lanem
N — navijákem
L — aerovlekem
8. Tento deník budiž předložen na každé požádání veřejných úřadů a v případě zrušení letadla, bez vyzvání ministerstvu dopravy.

3

DENÍK
PLACHTOVÉHO LETADLA

OK - 6202

typu L-13 „Blaník"

Majitel Ú. V. Svazarmu Praha

Držitel K. A. Praha - město

Vydáno v Praze dne 2. května 19 57

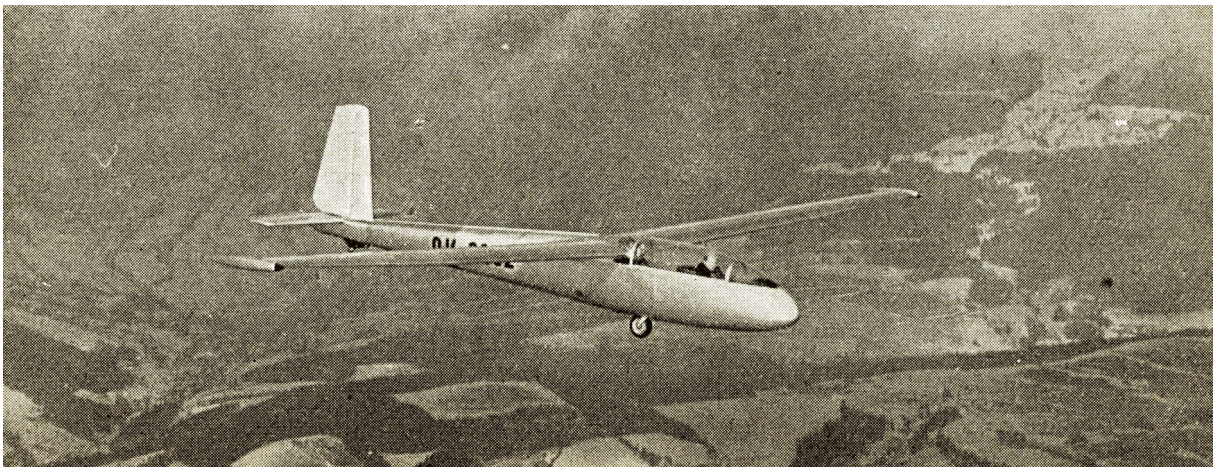
Ministerstvo dopravy:

Razítko:

Středočeské tiskárny, n. p. - závod 01K

1957

Končil leden a OK-6202 se aerovlekem stěhoval z Letňan přes Kralupy do Vrchlabí, kde se v době od 31.1.1957 do 11.3.1957 na typ přeškolovali instruktoři Ústřední plachtařské školy. Některé lety se uskutečnily na sněhu, proto podvozek zůstával za letu vysunutý, aby se podvozková šachta jeho zasunutím sněhem neucpávala. Patrně zde a v tomto období vznikl snímek, který se objevil v „krovkách" č.6/1957:



OK-6202 v březnu 1957 kdesi u Vrchlabí

„Blaníka“ OK-6202 přivítalo 11.3.1957 letiště na Točné. Tam za jeho řízení usedali piloti Babánek, Brunclík, Čech, Hála, Charouzek, Kantor, Kdér, Krulišová, Kuklík, Mareček, Přáda, Novák, Stratil, Tůma, Vaněček, Vobořil, Vojtěchovský.

Dne 21.4.1957 je v deníku letadla učiněna poznámka, že posádka Mareček a Vojtěchovský ustavila národní rychlostní rekord dvousedadlovek přeletem na trati Točná - Skuteč - Točná.

Začalo být jasné, že „Blaník“, i když byl od prvopočátku koncipován jako větroň pro základní výcvik, se svými letovými výkony vyrovná a mnohdy i předčí všechny dosud používané „sportovní“ jednosedadlovky. Proto zejména výkonní plachtaři počali tvrdit, že takového „éra“ je pro základní výcvik škoda, a že by měl sloužit jen pro výkonné létání! Někteří se dokonce vyjadřovali v tom smyslu, že dík vyšším provozním rychlostem je „Blaník“ pro školní výcvikové létání naprosto nevhodný!

Proto ústředí Aeroklubu rozhodlo řešit tuto otázku tím, že zorganizovalo experimentální kurs základního výcviku, a aby se podmínky výcviku co nejvíc přiblížily podmínkám v aeroklubech, do vedení kursu byl vybrán aktivistický instruktor, „točeňák“ Vladimír Charouzek.

Kurs zahájil na Točné 21.5.1957 se sedmi žáky, létalo se v sobotu odpoledne a v neděli od rána. Někdy, pokud byla možná domluva, se létalo i dvě odpoledne v týdnu. Výcvik se prováděl starty navijákem podle „pionýrské“ osnovy a šel v podstatě bez problémů rychle kupředu. Točenské letiště však díky svému „zápolí“ na nejvíce používané dráze pro nádherně klouzajícího „Blaníka“ nebylo ideálním. Proto přezkoušecí lety před sólem a vlastní sólo odlétali žáci experimentálního kursu 24. a 25.8.1957 na starém kralupském letišti.



Experimentální kurs na kralupském letišti, u levého křídla instruktor Vladimír Charouzek; XL-13 OK-6202; srpen 1957

Na Točné se pak s XL-13 OK-6202 létalo až do 15.12.1957, kdy větroň měl na kontě již 1155 startů (aerovleky i navijáky) a nálet 246°08´ hod.



V leteckém časopise „Křídla vlasti“ č.9/1957 se na čtvrté straně obálky objevil tento snímek s připojeným textem:

„Je-li Blaník L-13 pomalován, jako byl ve Francii, rozhodně vyniknou lépe jeho pěkné tvary. A protože na snímku Karla Masojídka vypadá velmi hezky, stálo zato dát jej na jednu z mála našich barevných obálek."

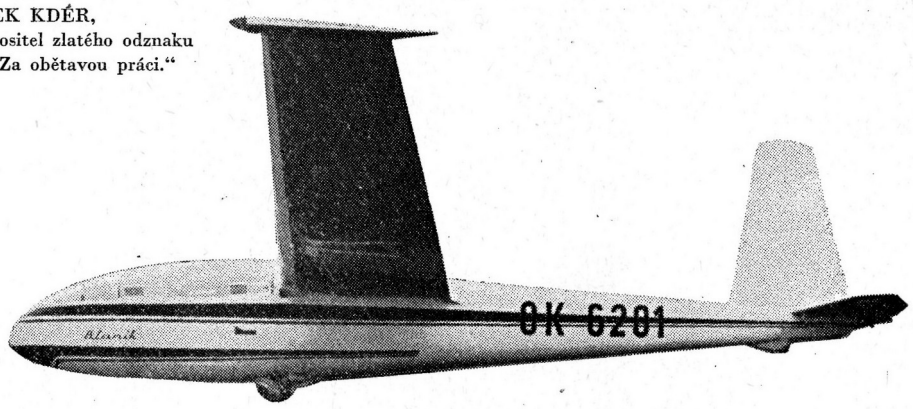
Těžko říci, zda barevná chyba vznikla při zpracování fotografie nebo až při reprodukci v tiskárně, ale zlatavou barvu ani jeden z prototypů XL-13 nikdy nenosil.

Autor popisku se mýlí i v tom, že takto zbarvený „Blaník“ se předvedl na mistrovství světa. Není tomu tak! Ve Francii létal prototyp s imatrikulací OK-6201, i když to původně opravdu měl být prototyp OK-6202 (a v podstatě asi i byl).

Masojídkův snímek pochází zcela jistě z pozdějšího období (nejspíš z podzimu 1957) a nafocený prototyp OK-6202 je ve skutečnosti pravděpodobně v barvě duralu bez barevných doplňků.

Ke konci roku 1957 vychází v „Křídlech vlasti“ č.24/1957 úvaha Františka Kdéra:

FRANTIŠEK KDÉR,
nositel zlatého odznaku
„Za obětavou práci.“

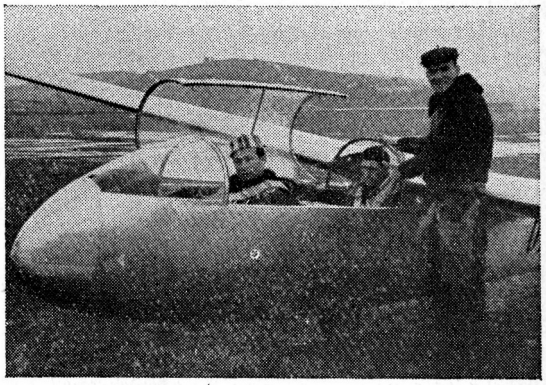


Zkušenosti Z PROVOZU L-13 „BLANÍK“

O letounu L-13 „Blaník“ se již nejednou psalo na stránkách našeho odborného tisku i hovořilo na mnohých shromážděních. Přesto však není v našich aeroklubech stále jasno, k čemu je tento letoun určen a jaká má být jeho budoucnost. Používáme tedy, jako i v jiných podobných případech, „Křídel vlasti,“ abychom zmíněné dohady a nejasnosti objasnili a uvedli na pravou míru.

L-13 byla konstruována jako elementární dvousedadlovka a a jako větroň určený pro základní sportovní výcvik, to je dnešní úlohu 7. Dříve však, než budeme hovořit o tom, zda se jeho poslání nezměnilo, bude na místě říci si několik slov o důvodech, které vedly ke konstrukci letounu této koncepce.

Výcvik na kluzácích byl jako zastaralý nahrazen výcvikem na dvousedadlovkách především proto, že návyky získané při létání bez instruktora měly často nesprávný a někdy dokonce nebezpečný charakter. Docházelo k častým nehodám nejen v elementárním výcviku, ale i ve výcviku pokračovacím, kam si piloti těžko odstranitelné, chybné návyky přenášeli. Tento jeden z hlavních nedostatků výcviku na jednosedadlových kluzácích byl u nás zavedením výcviku na letounech VT-109 „Pionýr“ zcela odstraněn. Z výcviku na kluzácích zůstalo však „Pionýru“ jako dědictví, diktované pochopitelně i cenou, poměrně málo účinné řízení a slabé letové výkony, a to především klouzavost. Tedy vlastnosti, jejichž odstranění v době změny se zdálo příliš revoluční a nebylo do stavby dvousedadlového školního větroně pojato. Postupně, jak byly získávány zkušenosti s výcvikem na dvousedadlovce, se tyto převzaté vlastnosti stále více a více jevily jako nedostatek. Pilotáž pilotů vycvičených na „Pionýru“ nebyla čistá a menší účinnost řízení vytvářela – především u méně chápavých pilotních žáků – návyky značné hrubosti, které se pak nepříznivě projevovaly při přeškolování na výkonné větroně a při školení v motorovém létání. Letové časy dosahované po vypnutí, ať již z navijáku či aerovleku, byly krátké a prodlužovaly tak dobu školení a tím pochopitelně i prodražovaly výcvik. V neposlední řadě nebylo prakticky možné využít letounu k ucelenému a úplnému prolétání úlohy 7 ... „Pionýr“ je bezesporu, vzhledem ke svému použití, ještě dnes i ve světovém měřítku přínosem pokroku v plachtění. Jenomže i on má svou životnost. Kolem roku 1961—1962 přijde čas, kdy bude nutné nahradit ho jiným letounem a bylo by jistě nesprávné nevyužít zkušeností dosud získaných. Proto mluvíme o nedostatcích „Pionýra“. Ne proto, abychom hanili, ale abychom se poučili. Uvažovat o jeho náhradě, až bude končit jeho životnost, bylo by však pozdě. A tak, když se objevila v našem leteckém průmyslu možnost vyvinout náhradu za VT-109, ochotně jsme jí využili. Stáli jsme však před závažným problémem. Jak má vypadat elementární letoun, který budeme potřebovat v roce 1962 a později? A tady se vzaly na potaz právě shora uvedené zkušenosti. Současně se uvážila nerentabilnost výroby tak zvané školní jednosedadlovky, nehledě k tomu, že tyto jednosedadlovky nebudou v roce 1961 již dávno existovat. A je samozřejmé, že se zvážila i otázka hospodářská. Závěrem těchto úvah vyšel návrh, který byl vtělen do technických podmínek pro stavbu nového letounu. Bylo rozhodnuto postavit větroň, který by sloužil jednak jako školní dvousedadlovka, tedy náhrada za



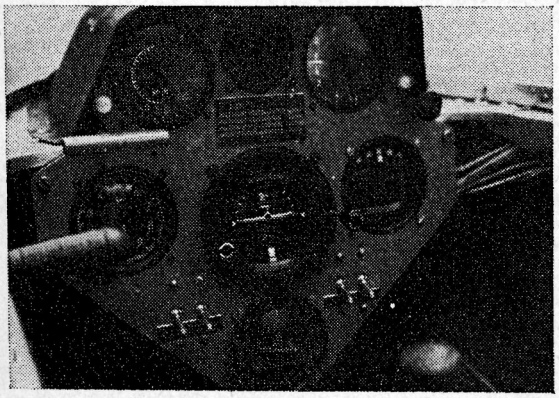
Autor článku s. Kdér přeškoluje na „Blaníka“ krajské plachtařské instruktory.

„Pionýra“, který by však neměl jeho pro budoucnost již nežádoucí vlastnosti. Tedy větroň se značnou účinností kormidel, dobrými letovými vlastnostmi a dobrými výkony, což bylo zvlášť nutné, neboť má sloužit i k plnění úlohy 7. v plném rozsahu náhradou za všechny k tomuto účelu dosud používané větroně (VT-24, VT-25 i VT-125). Tyto požadavky ještě zvýšené o předstih několika roků, které uplynou od zadání konstrukce k seriovému použití, si samozřejmě vyžádaly ústupky hospodářské.

A tady došlo k mnoha dalším úvahám a propočtům. Výrobně levnější bylo postavit novou versi samonosného zdokonaleného „Pionýra“. Pro výrobu celokovového větroně, který je výrobně asi o třetinu dražší, zvláště vyrábí-li se v menší serii, zase hovořila delší životnost, menší počet nutných revisí i předpokládaná menší poruchovost. Nakonec vyšel z tohoto boje ví-

těžně celokovový větroň, který ač výrobně nákladnější, bereme-li v úvahu 14 let životnosti místo 9 let u dřevěného, a nutnost provádět generální revisi zhruba po pěti letech místo po dvou letech a při menších nákladech na tyto revise, se projevil jako hospodárnější. Navíc zde byla otázka materiálového zabezpečení výroby a zařízení továren v době, kdy všechny naše letecké výrobní podniky přecházely na kovovýrobu. Tak tedy došlo k výrobě prototypu větroně L-13.

Než však bylo rozhodnuto o jeho seriové výrobě, bylo třeba podrobit ho důkladným zkouškám. jako elementárního letounu i jako výkonného větroně. Ve výkonném létání mluví za všechna slova řada našich nových rekordů, na něm vytvořených i jeho umístění na III. CPZ, ač zatím existují pouze dva létající kusy. Poněkud složitější byla situace s prověrkou použitelnosti v elementárním výcviku, kde bylo nutné po státních letových a pevnostních zkouškách přistoupit k zvláštnímu experimentálnímu výcviku, o kterém si nyní povíme několik podrobností.



Palubní deska větroně L-13 „Blaník"

Vlastní pokusný elementární výcvik na L-13 byl zahájen koncem května tohoto roku na Točné. Toto letiště bylo voleno jednak proto, že bylo snadno dosažitelné pracovníkům odd. LPS a konstruktérů, takže mohly být s instruktorem i žáky v pravidelném styku, dále bylo blízko od výrobního závodu a pak také proto, že stísněné poměry hangarovací i provozní vytvářely pro L-13 i pokusné družstvo velmi těžké podmínky, za kterých bylo jedině možné dostat skutečný obraz vhodnosti letounu. Aby obraz použitelnosti byl co nejúplnější, nebylo školení prováděno internátně, ale formou normálního výcviku v klubech, tedy po nedělích, sobotách a odpolednech některých všedních dnů. Proto také výcvikem družstva byl pověřen *instruktor-aktivista* s. Charousek z KA Praha–město. Rovněž družstvo sedmi chlapců bylo vybráno z řadových uchazečů o plachtařský výcvik, kteří měli normální theoretickou přípravu. Jediný ústupek byl připuštěn v tom, že instruktor i žáci měli letiště poměrně snadno dosažitelné, vzhledem k poloze svého bydliště a to proto, že ÚV Svazarmu byl vázán termínem 1. 9. 1957, kdy měl s konečnou platností sdělit ministerstvu přesného strojírenství a výrobnímu podniku, zda bude výrobu letounů L-13 požadovat, i případné úpravy. Za těchto okolností bylo podmínkou přivést členy družstva k tomuto termínu alespoň k prvním samostatným letům, což se s. Charouskovi také plně podařilo.

Výcvik družstva byl prováděn přesně podle stávající osnovy elementárního výcviku a byl tedy i prověrkou vhodnosti této osnovy jednak pro L-13, ale také pro elementární výcvik všeobecně. A nyní k výsledkům, kterých bylo dosaženo.

Když jsme asi v polovině srpna pouštěli žáky experimentálního družstva na letišti v Kralupech n. Vlt. k prvním samostatným letům, bylo mezi zúčastněnými mnoho napětí, přestože již předcházející porovnávací přezkoušení prokazovala dobré výsledky. Splní L-13 naše očekávání? Nebo budou nové úpravy, či dokonce stavba zcela nového větroně? Vždyť i když byl projekt náhradní dvousedadlovky připraven, znamenalo by to minimálně dva roky zdržení, o ostatních potížích ani nemluvě. L-13 však nezklamala. Povinné přezkušovací lety i prvé samostatné lety měly výtečnou úroveň. Nedostatky, které se vyskytovaly u pilotních žáků cvičených na „Pionýru" byly odstraněny. Starty, ale především lety po okruhu a přistání byly pečlivě propracovány. Zmizely hrubé zásahy do řízení, neřízené zatáčky a závěry přistání, nepřesná pilotáž. Tato skutečnost byla o to radostnější, že chlapci zalétli vždy celý okruh prakticky bez použití přístrojů. Tady nesla své ovoce zase úloha 2/1, v jejímž rámci bylo důsledně dodrženo nařízení o zakrytých přístrojích. Je samozřejmé, že k tomu všemu bylo třeba kvalitního instruktora a více letového času. Tento čas nebyl však získán na úkor většího počtu startů. Naopak u vsech žáků byly dodržovány stanovené průměry. Potřebný čas byl získán lepšími letovými vlastnostmi L-13. Vždyť při výcviku na Točné, kde byl k dispozici vpravdě dýchavičný naviják, dosahovali soudruzi mnohdy jen něco přes 100 m výšky. A přece tato výška stačila k provedení okruhu. Letové vlastnosti a klouzavost L-13 se však plně projevila teprve v Kralupech n. Vlt., kde na dobře pracujícím navijáku při 4 m větru a 800 m lana bylo běžně dosahováno výšky kolem 300 m. Okruhy s L-13 této výšky, trvající v průměru o 2 minuty déle než na „Pionýru", byly co do velikosti dobře 2× tak velké. Však také někteří z účastníků zkoušek, než si na jejich velikost přivykli, žili v napětí, zda ten či onen žák na letiště z té dálky doletí.

Mnohému z čtenářů při čtení v této chvíli, kdy se v řádcích znovu objevilo jméno Kralup n. Vlt. jistě napadla otázka: „Proč byly prvé samostatné lety prováděny v Kralupech n. Vlt. a ne na Točné, kde probíhal celý výcvik?" Je to otázka plně oprávněná.

Uvedených úspěchů nedosáhla totiž L-13 bez bolestí. Vždyť již při zalétávání a státních zkouškách byly odhaleny některé nedostatky, které byly podle závažnosti a proveditelnosti odstraněny buď již na prvém nebo druhém kursu, nebo bylo jejich odstranění ponecháno do serie a zatím improvisováno. Tak byla odstraněna nevyhovující diference křidélek, u druhého kusu zvýšena účinnost brzdicích klapek, zvýšena účinnost směrového kormidla a podobně. Úplné odstranění posledně jmenovaného nedostatku bude pak stejně jako zkrácení přední části trupu provedeno až v serii. Je ovšem samozřejmé, že některé z nedostatků se objevily až při dlouhodobých uživatelských zkouškách. A právě jeden z pozdějších odhalených nedostatků přiměl odpovědné orgány ke změně letiště při provádění prvých samostatných letů. Letiště Točná je totiž ve směru nejčastěji používaného startu ukončeno lesem. Dojde-li tady k přerušení tahu navijáku u „Pionýra" ve výšce kolem 70 m, lze vcelku zbývající části letiště využít k přistání přímo před sebe. Klouzavost L-13 i při zvýšené účinnosti brzdicích klapek je však tak velká, že již ze 30 m výšky bylo takové přistání problémem. Protože s možností přerušení tahu bylo třeba počítat a nechtěli jsme riskovat při prvých samostatných letech točení nízko nad zemí, byť by to bylo jen o 90°, bylo přezkoušení a prvé samostatné lety uskutečněny v Kralupech n. Vlt., kde zápolí letiště je ve všech směrech vyhovující.

Samozřejmě, že tento nedostatek a malá účinnost klapek – bude v serii odstraněn stejně jako některé jiné drobné závady. Z těch je třeba jmenovat záměnu kolečkové ostruhy za pevnou s pryžovým tlumičem. Kolečková jednak prodlužovala zbytečně dojezd a za druhé trpěla značnou poruchovostí. Budou odstraněna stále rozbitá polohová světla, brzda přistávacího kola bude zavedena na samostatnou páku tak, aby se zbytečně neopotřebovávala při použití plných vztlakových klapek a byla v případě potřeby skutečně účinná. Bude zlepšeno větrání, úprava vnitřku kabiny a podobně. Naopak proti původnímu plánu změn bylo letounu ponecháno zatahovací kolo, které výrobu příliš nezdražuje, zato však zlepšuje značně jeho letové vlastnosti a velmi dobře tlumí. Zůstanou i vztlakové klapky, které kromě svých dobrých vlastností v kroužení, podstatně zkracují a zpříjemňují start i přistání. Tolik, alespoň zhruba o výsledcích experimentálního kursu.

Aby však osvětlení problému bylo úplné, je třeba zmínit se ještě o jedné věci. Kdo by se blíže zamyslel nad dobou nasazení L-13 do elementárního výcviku, mohl by si klást otázku, proč tedy budou tyto větroně v serii vyráběny již koncem roku 1958, 1959 a 1960, když se s jejich nasazením počítá až pro rok 1962. Vysvětlení je velmi snadné. V letech 1959 až 1962 nahradí L-13 zrušené VT-25 a VT-125, jejichž životnost se již také chýlí ke konci, protože se seriovou výrobou výkonné jednosedadlovky, pravděpodobně „Standarta", je počítáno až na rok 1961—1962. Bude to mít navíc tu výhodu, že se s novým letounem instruktoři předem dokonale seznámí a získají se další nutné provozní zkušenosti.

Tolik tedy o budoucnosti L-13, tolik o problému, který snad po tomto vysvětlení již problémem nebude.

1958

První „dodatečná zkouška“ větroně se uskutečnila na Točné 8.2.1958 s platností do 7.2.1959. Podle záznamů v deníku se první let větroně OK-6202 uskutečnil 16.3.1958 a pravidelný provoz s ním byl zahájen 5.4.1958.

Na kladenské letiště OK-6202 zavítal 30.4.1958 a 10.5.1958 se vrátil zpět na Točnou, kde na něm probíhal výcvik až do 31.5.1958. Po té následovaly návštěvy dalších letišť - Mladá Boleslav, Hořice, znovu Kladno, a od 6.7.1958 až do 31.8.1958 byl větroň provozován opět na Točné. V té době nálet činil 383°17´ hod. a 1605 startů.

Po té byl přelétnut do Kunovic, kde krom přeškolování instruktorů byl 14.10.1958 předveden zástupcům sovětského DOSAAFu. Rovněž se v Otrokovicích účastnil továrních zkoušek navijáku Herkules III.

28.11.1958 zamířil větroň z Kunovic do Vodochod, aby se vzápětí vrátil zpět do Kunovic, kde byl přes zimu uložen s náletem 394°24´hod. a 1628 starty.

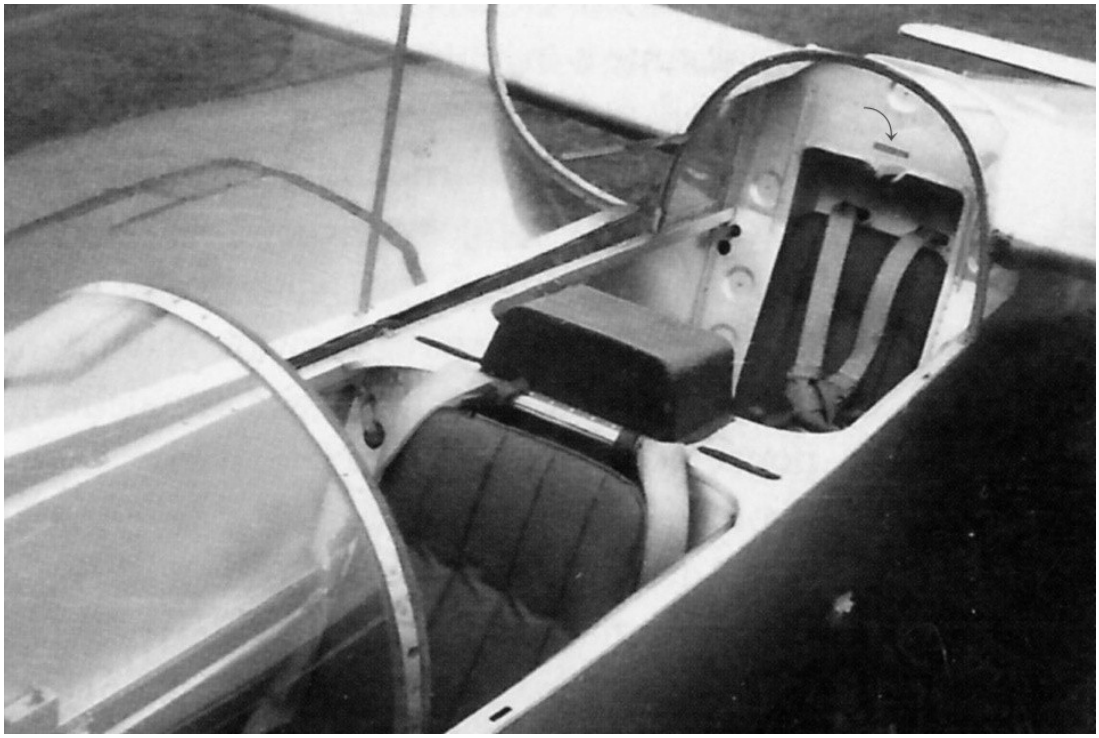
1959

V květnu 1959, konkrétně 23.5.1959, se větroň podrobil další „dodatečné zkoušce“, kdy mu bylo vystaveno osvědčení letové způsobilosti s platností do 23.11.1959 a zamířil do Vrchlabí. Tam jeho kvality až do 5.6.1959 prověřoval polský reprezentant a uznávaný odborník v bezmotorovém létání Jerzy Popiel. Ten, krom místního termického létání nad Krkonošemi, dokázal mimo jiné s OK-6202 (25.5.1959) obletět trojúhelníkovou trať Vrchlabí - Moravská Třebová - Havlíčkův Brod - Vrchlabí (320 km) a několik dalších volných přeletů (Bučany - Slovensko) i do zahraničí (Mielnik - PLR).

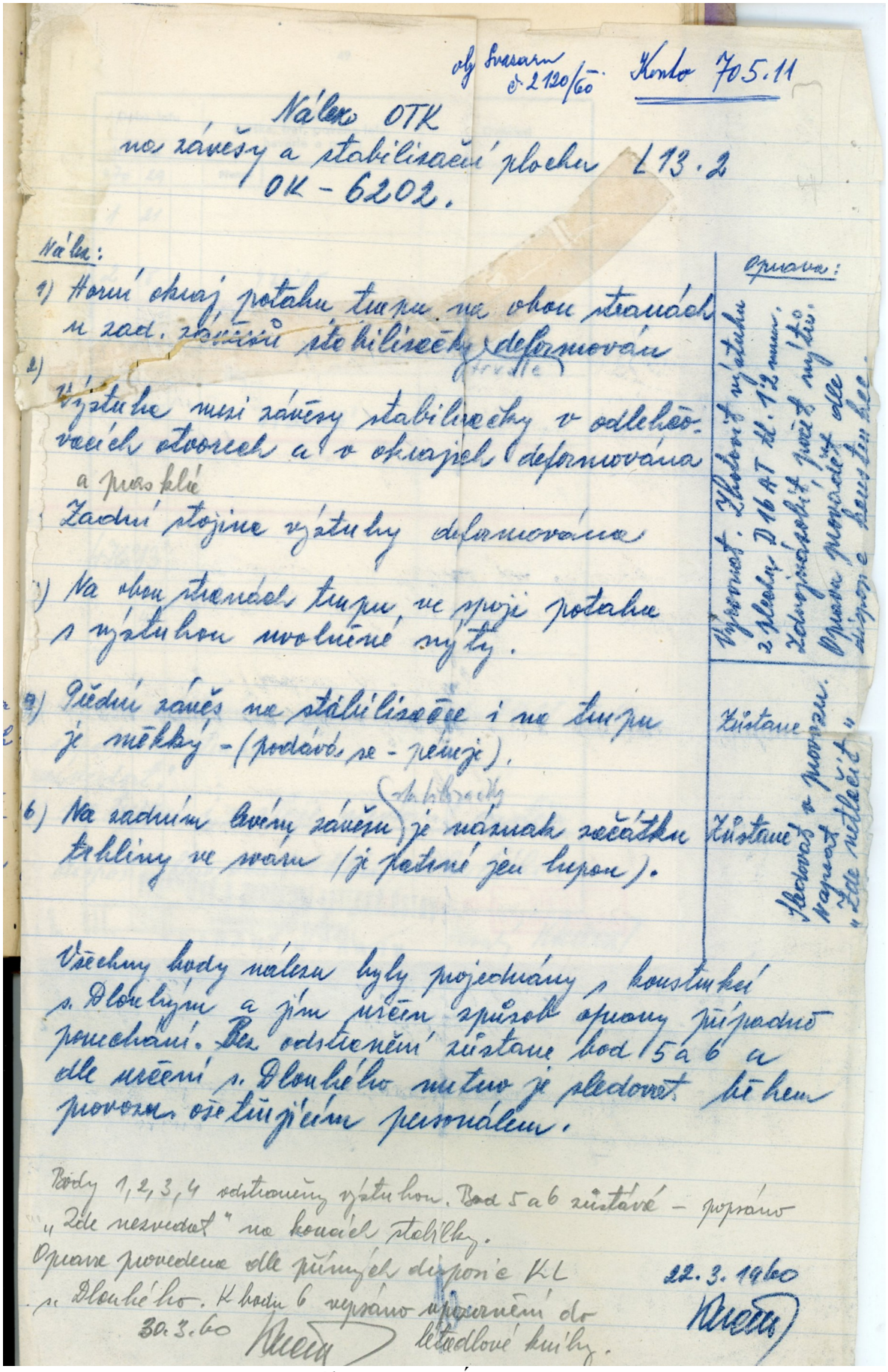
Do Kladna byl OK-6202 přelétnut 27.7.1959 a tam přečkal zimu.

1960

11.března 1960 se OK-6202 přestěhoval z Kladna do Letňan, kde byl ve VZLÚ očekáván k provedení revize. V tu dobu byl jeho nálet 476°13´ hod. při 1720 startech.



XL-13 OK-6202; nad prolisem pro padák zadního pilotního prostoru šipka ukazuje na umístění štítku s výrobním číslem 003



Obj Svazarm č. 2120/60 Konto 705.11

Nález OTK
na závěsy a stabilizační plochu L13.2
OK-6202.

Nález:

1) Horní obruč potahu trupu na obou stranách u zad. závěsů stabilizačky deformován

2) Výztuhe mezi závěsy stabilizačky v odlehčovacích otvorech a v obruči deformována a prasklé
Zadní stojina výztuhy deformována

3) Na obou stranách trupu ve spoji potahu s výztuhou uvolněné nýty.

4) Přední závěs na stabilizačce i na trupu je měkký - (podává se - ohýbá se).

5) Na zadním levém závěsu stabilizačky je známka počátku trhliny ve svaru (je patrné jen lupou).

Opraveno:

Vyměněno: Zhotovit výztuhu z plechu D 16 AT tl. 1,5 mm. Zdeformované části nahradit novými. Opravu provedl dle nákresu a směrnice s. Dlouhého.

Zůstane

Zůstane

Sledovat a provozovat v rozsahu „Zde nesvědčí".

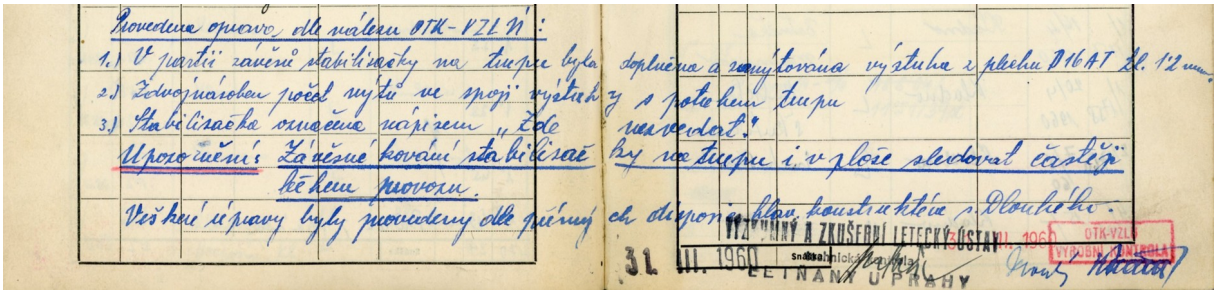
Všechny body nálezu byly projednány s konstrukcí s. Dlouhým a jím určen způsob opravy případně ponechání. Bez odstranění zůstane bod 5 a 6 a dle určení s. Dlouhého nutno je sledovat během provozu osvětlovacím periskopem.

Body 1, 2, 3, 4 odstraněny výměnou. Bod 5 a 6 zůstává – opraveno „Zde nesvědčí" na kovadel stabilky.
Opravné provedeno dle přijatých dispozic KL s. Dlouhého. K bodu 6 vepsáno upozornění do letadlové knihy.

22. 3. 1960

30. 3. 60

Nález OTK VZLÚ z 22.3.1960



Zápis o provedených opravách v deníku letadla dne 31.3.1960

Následovala dodatečná zkouška provedená orgánem SLI a platnost letového osvědčení byla prodloužena do 30.3.1961.

V Letňanech větroň nezůstal dlouho, hned 1.4.1960 byl opět přelétnut do Kladna, kde povětšinou sloužil k přeškolování plachtařských instruktorů.

Do Letňan se vrátil až 25.9.1960 a příležitostně tam poletoval do 9.10.1960, kdy byl k přezimování opět přelétnut do Kladna. Zaznamenaný nálet činil celkem 533°59´ hod. a 1812 startů.

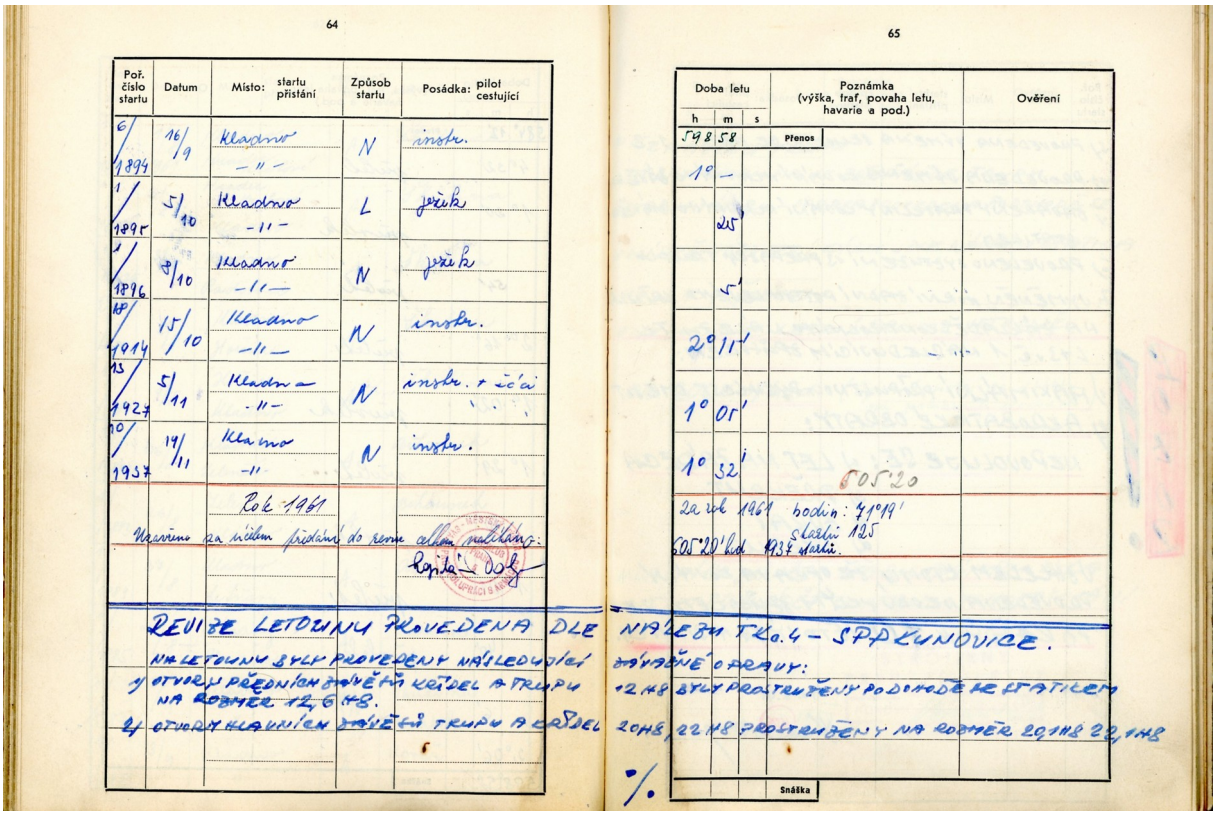
1961

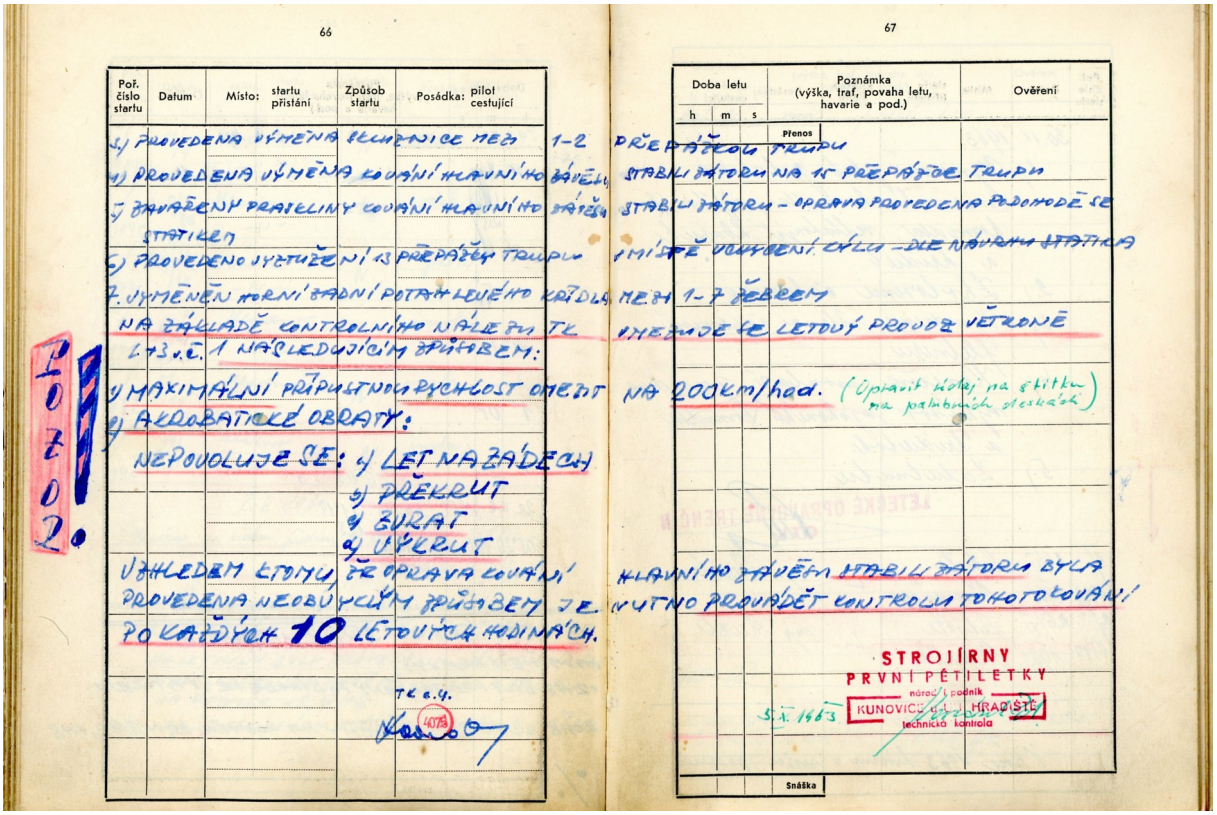
Pro OK-6202 začala na Kladně sezóna 5.2.1961 dodatečnou zkouškou SLI s platností do 23.3.1962. Mezi 8. a 20.květnem 1961 si větroň „odskočil“ na Točnou a do Vrchlabí, ale od 21.5.1961 létal opět na Kladně. Mimo výcvikové lety, zejména instruktorů, si nalétal i nějaké kilometry na přeletech, kdy navštívil letiště v Hořicích, Novém Městě nad Metují, Hradci Králové, Letňanech i na Točné, ale bylo zaznamenáno i pár přistání do terénu.

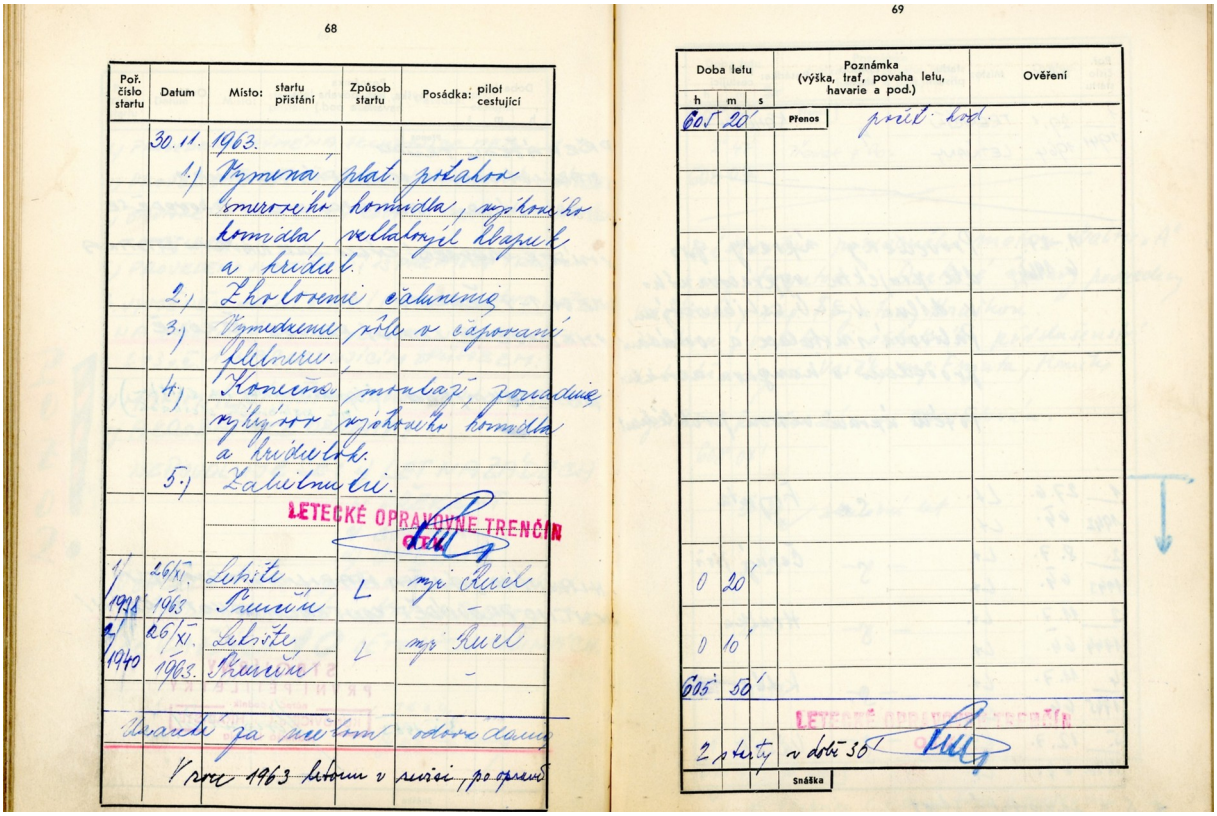
Letová činnost byla ukončena 19.11.1961 s celkovým náletem 605°20´ při 1937 startech.

1962

Na jaře tohoto roku byl OK-6202 pozemní cestou odtransportován do Kunovic za účelem revize:







Tyto tři dvoustrany z deníku OK-6202 mluví za vše. V podstatě celé dva roky větroň „ležel“ v Kunovicích a teprve 26.11.1963 na něm byl v Trenčíně proveden zálet po revizi.

1964

Dá se konstatovat, že let OK-6202 z Trenčína do Letňan 29.1.1964 byl jeho posledním letem jako dvousedadlového větroně. V Letňanech se totiž kolem Ing.Vladimíra Frynty vytvořil tým konstruktérů a techniků, nadšenců z aeroklubu a VZLÚ, kteří nosili v hlavě myšlenku, jak „Blaníky“ motorizovat.

Svazarm, jenž byl majitelem větroně, záměr motorizace do jisté míry podporoval, ale do vývoje vedeným Fryntovou skupinou nechtěl moc investovat, protože jeho prioritou byl vývoj jiné koncepce motorizovaného větroně, který představoval prototyp M-17 „Universal“.

Ať tak či onak, Fryntova skupina dostala k disposici nejen prototyp XL-13 OK-6202, který byl po GO, ale i motor Walter A (M-100).

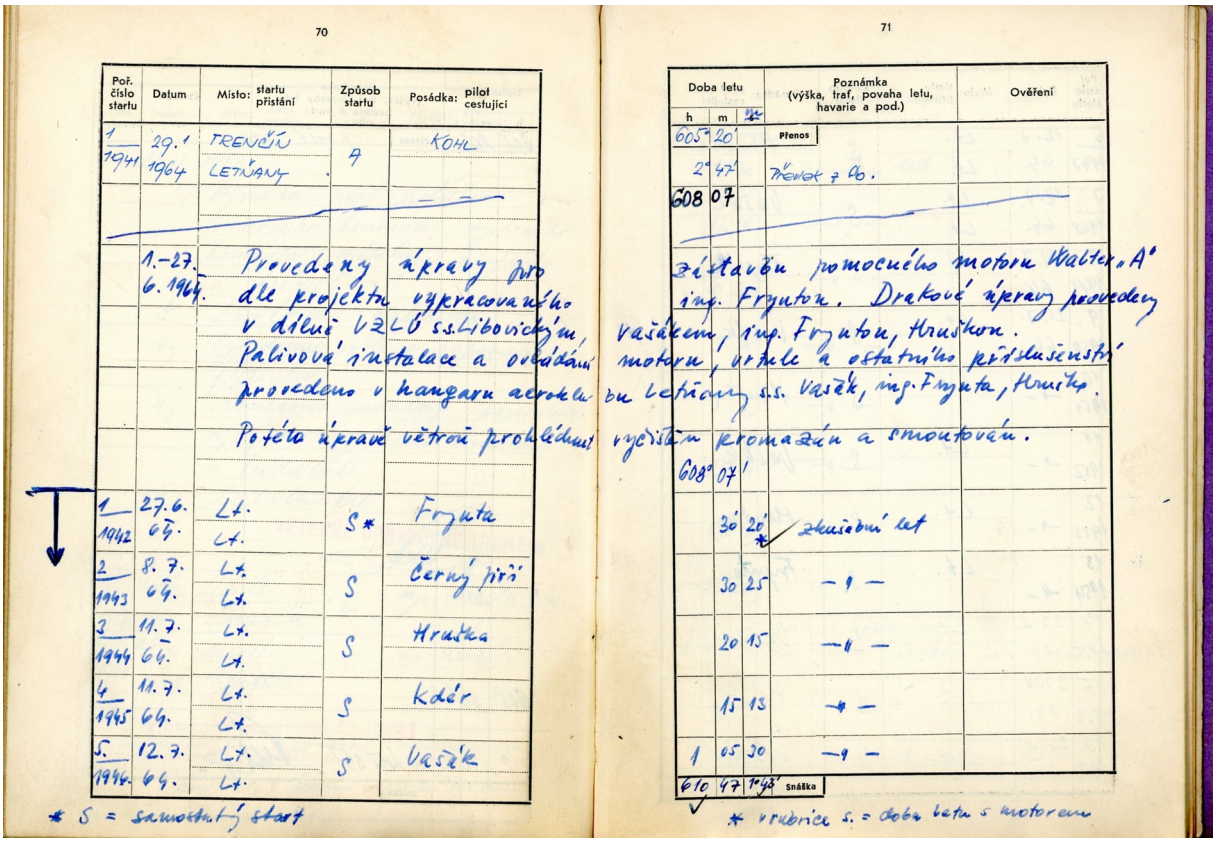
„Motor byl invertní, dvoudobý dvouválec s přímým náhonem na vrtuli o výkonnosti 22 koní při 2500 ot/min. Kliková skříň byla odlita z hliníkové slitiny, válce odstředivě lité ze speciální slitiny. Hlava válců ze slitiny hliníku byla snímatelná a byla vybavena dekompresními ventily. Klikový hřídel byl třídílný, vykovaný z chrom-vanadiové oceli, ojnice z výkovků, písty z lehké hliníkové slitiny. O dokonalé chlazení zadního válce bylo postaráno vhodně vedenými přepouštěcími kanály v místech obvykle choulostivých na přehřívání. Hmotnost motoru s příslušenstvím činila necelých 24 kg.

Přes jednoduchost provedení měl motor dvojité zapalování a náhon na otáčkoměr (pohon otáčkoměru 2:1). Roztočení za letu bylo usnadněno velikými dekompresními ventily v hlavě obou válců a přepínáním magnet."

https://cs.wikipedia.org/wiki/Walter_A

Náklady na realizaci projektu však šly většinou z kapes entuziastů do projektu zapojených. Experiment byl zařazen do kategorie „speciál“ a dostal oficiální označení XL-13M.

Motor, dle projektu, byl nesen na trubkové konstrukci na hřbetě větroně v uspořádání s tažnou vrtulí, která se otáčela nad kabinou v úrovni zadního pilotního prostoru.





Palubní přístrojová deska XL-13M

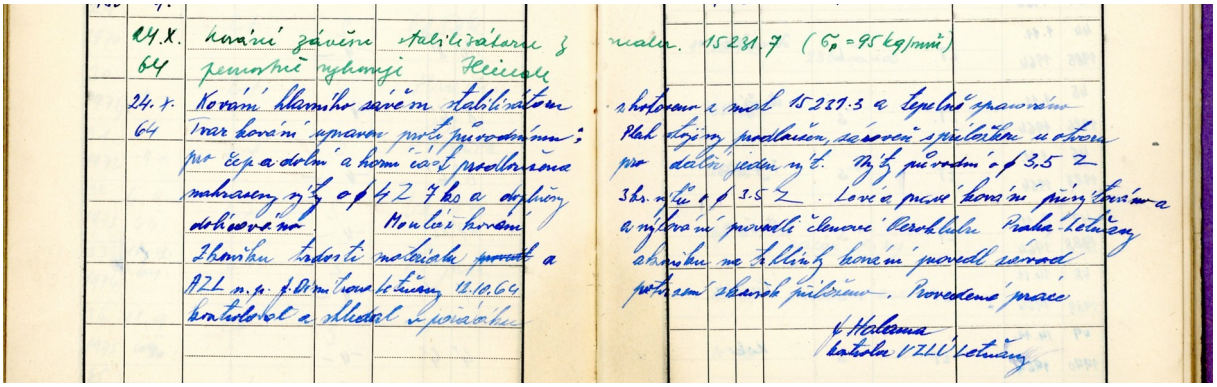
Jak vidno ze zápisů v deníku větroně, první (a hned samostatný) vzlet se uskutečnil 27.6.1964! Předcházela mu však řada „laborací“ s motorem, který při pojížděcích zkouškách zpočátku trpěl neduhy nepravidelného chodu a častého (a nečekaného) vysazování.

Nicméně, když se motor „umoudřil“, byla až do konce roku 1964 uskutečněna řada letů, kdy za řízení XL-13M usedali hlavně piloti Frynta, Hruška, Vašák, ale „svezli se“ i Černý a Kdér.

Všechny vykonané lety byly pojaty jako zkušební a dojmy pilotů z poletování byly vesměs velmi příznivé, i když bylo jasné, že motoru Walter A by slušelo ještě pár koňských sil navíc. Všechny lety byly provedeny v sólo obsazení.

Zvýšené těžiště letounu dané umístěním motoru nad trupem se za letu nijak nepříznivě neprojevilo ani při základních akrobatických obratech, jen poněkud poklesla, ale nijak významně, klouzavost v bezmotorovém letu. Odpor trubkové konstrukce „kozlíku“, vrtule i čelního průřezu motoru byl přeci jen znát.

Nikdy se však nepodařilo zcela eliminovat vibrace běžícího motoru, proto byla pozornost při provozu zaměřena na nýtové spoje. Proto došlo v říjnu 1964 k úpravě na ocasní části letounu, viz zápis v deníku letadla:

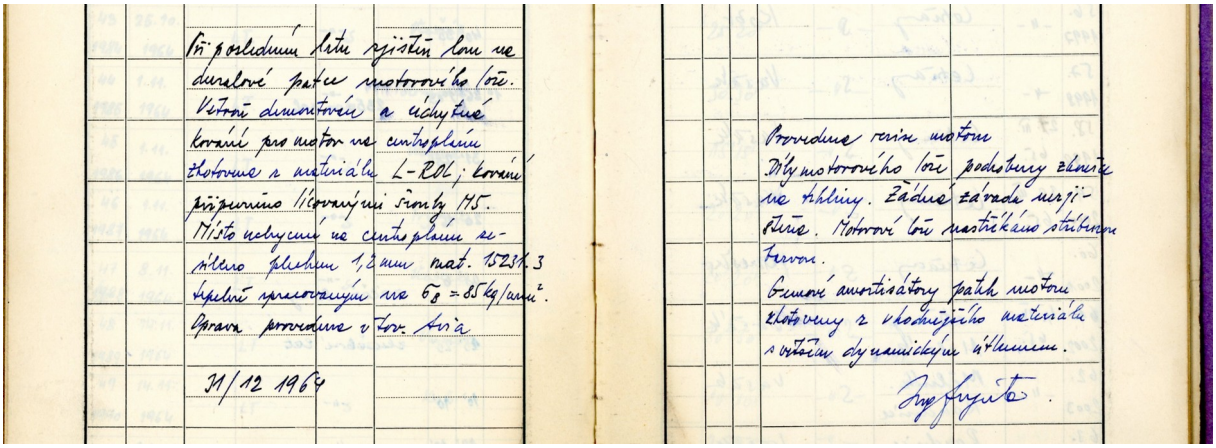


Pilotem Hruškou byl 1.11.1964 vyzkoušen praktický dostup letounu, který dosáhl výšky 2350 m SOL a pilot Vašák dne 8.11.1964 poprvé odstartoval se zátěží 80 kg.

Pro tento rok letové zkoušky skončily 22.11.1964. XL-13M OK-6202 absolvoval 53 startů vlastní silou, chod motoru byl zaznamenán v čase 14°12´ hod.

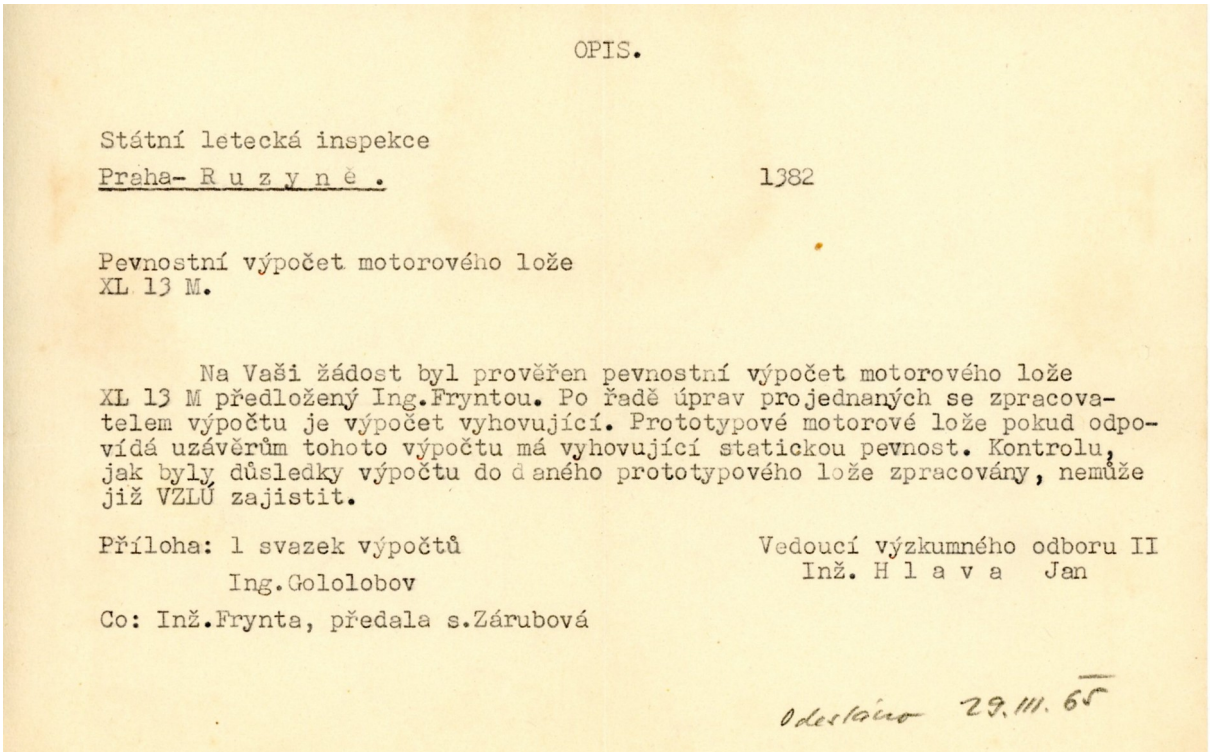
Celkový nálet se tak dostal na hodnoty 626°56 hod. a 1993 startů.

Po posledním letu však byl objeven lom v duralové patce motorového lože, načež následovala oprava.



1965

Začátkem ledna se zpráva o závadě na motorovém loži dostala až na SLI a ta se začala zajímat. Úředníci zakázali s okamžitou platností provoz letounu do té doby, než jim bude předloženo resumé a kontrolní výpočet autorizovaným pracovištěm VZLÚ. To se stalo až 29.3.1965, ale přesto se XL-13M OK-6202 dostal v tomto roce poprvé do vzduchu již 21.3.1965 a o tři dny později byl na letounu vyměněn tlumič hlavního podvozku.



OPIS.

Státní letecká inspekce
Praha- R u z y n ě . 1382

Pevnostní výpočet motorového lože
XL 13 M.

Na Vaši žádost byl prověřen pevnostní výpočet motorového lože XL 13 M předložený Ing.Fryntou. Po řadě úprav projednaných se zpracovatelem výpočtu je výpočet vyhovující. Prototypové motorové lože pokud odpovídá uzávěrům tohoto výpočtu má vyhovující statickou pevnost. Kontrolu, jak byly důsledky výpočtu do daného prototypového lože zpracovány, nemůže již VZLÚ zajistit.

Příloha: 1 svazek výpočtů
Ing.Gololobov

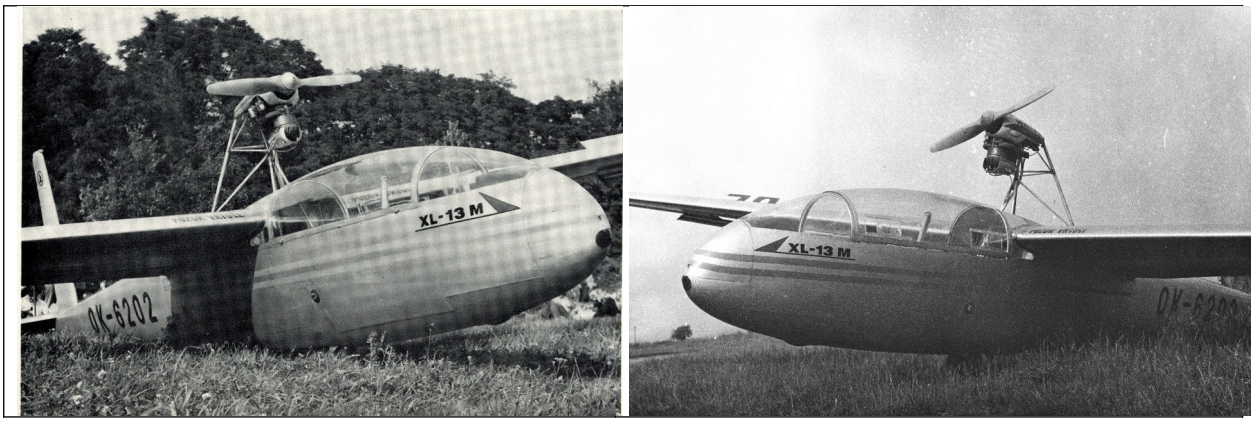
Co: Inž.Frynta, předala s.Zárubová

Vedoucí výzkumného odboru II
Inž. H l a v a Jan

Odesláno 29.III.65

V dubnu navštívil pilot Vašák letiště v Mělníku a Roudnici n.L., v květnu letecký den v Mladé Boleslavi. Téhož měsíce opět zkoušel maximální dostup pilot Hruška a dosáhl výšky 2500 m SOL.

V červenci byl zaznamenán pokles výkonu motoru Walter A. Motor byl proto snesen z lože a demontován, byly vyměněny písty i pístní kroužky. Po té následovala „předváděčka“ v Hodkovicích, v srpnu na Rané, Kolíně a Zbraslavicích.



XL-13M OK-6202

Bohužel, dnem 18.8.1965 zápisy končí deník letadla OK-6202 č.1. a jeho pokračování není k disposici. XL-13M měl v té době nalétáno celkem 680°22´ hod. při 2076 startech. Motor Walter A měl za sebou 53°18´motohodin.

Další údaje o provozu XL-13 OK-6202 jsou velmi kusé a jsou čerpány pouze z palubního údržbového sešitu:
19.08.1965 - zaznamenán nízký tlak paliva způsobený zanesením obtokového ventilu
29.08.1965 - prasklé držáky pravého krytu motoru
02.10.1965 - vyměněn náhon otáčkoměru
15.10.1965 - namontován nový splynovač „Jikov“
12.12.1965 - poslední let v roce

1966
16.04.1966 - provedena dodatečná zkouška SLI
03.06.1966 - výměna magneta, kabelů a svíček
11.06.1966 - výměna obou pístů a dekarbonizace hlav válců
29.07.1966 - při přistání došlo k samovolnému zavření podvozku; podvozek byl nastálo zaaretován ve vysunuté poloze čepem o průměru 6 mm



XL-13 OK-6202 na letišti v Podhořanech, v kabině Miloš Vencovský; přihlížející zleva: Josef Tichý, Eduard Vršovský, Stanislav Horáček; léto 1966

10.08.1966 - provedena 50ti hodinová prohlídka motoru; sejmuto výfukové potrubí, provedena dekarbonizace potrubí výfukového; kontrola pístů a pístních kroužků; seřízení odtrhu magneta na 0,3 mm; výměna svíček; doplnění oleje v náhonové skříňce podávacího čerpadla paliva; vyčištění splynovače
28.08.1966 - nefunkčnost dekompresních ventilů
12.09.1966 - prasklý pístní kroužek; demontáž motoru; výměna pístů a pístních kroužků
30.10.1966 - při tvrdém přistání poškozen spodek trupu (zvlněný potah)

A to byl poslední let OK-6202 v roce 1966, kdy bylo v údržbovém sešitu zaznamenáno 43 letových dnů.

1967

Letová sezóna pro XL-13M OK-6202 začala až 1.6.1967. V ten den proběhla dodatečná zkouška SLI, které předcházela důkladná oprava spodní části trupu v prostoru podvozkového kola. Oprava byla provedena ve VZLÚ pod vedením ing.Ctibora.
03.06.1967 - výměna magneta
22.06.1967 - výměna předního vahadla dekompresních ventilů
16.09.1967 - po tankování benzínu v Podhořanech zjištěna voda v palivové soustavě; palivová instalace propláchnuta, výměna svíček



Předvední XL-13M pilotem Milošem Vencovským v Podhořanech u příležitosti leteckého dne pořádaného ke „Dnu čs.letectva“; 17.9.1967

14.10.1967 - zjištěno, že motor nelze nahodit; následovala GO motoru
20.10.1967 - zálet po GO motoru
25.11.1967 - poslední let v roce, zaznamenáno 28 letových dnů

1968

Létat se začalo až 28.3.1968. Během provozu, krom 11.5.1968, kdy byla poškozena ostruha, se závady nevyskytovaly až do 1.8.1968. Tehdy byla objevena větší vůle na předních čepech obou křídel. Vůle byla odstraněna pochromováním čepů vrstvou 0,065 mm.

Pak nás přišla od kontrarevoluce osvobodit vojska Varšavské smlouvy a létat se nesmělo. Do té doby se uskutečnilo 17 letových dnů.

XL-13M OK-6202 se dostal znovu do vzduchu už pouze dvakrát, a to13.10.1968 a smolným byl poslední letový den 3.11.1968, kdy se při skluzu na přistání za chodu motoru uvolnil překryt kabiny. Střet plexiskla s otáčející se vrtulí znamenal jediné - zničení obojího!

Po této kolizi byla namontována nová vrtule s o 2° menším úhlem náběhu, průhledný kryt kabiny dostal pouze přední pilotní prostor. Zadní část kabiny byla zakryta „plechovou boudou“ s jištěným zavíráním a ze zadního pilotního prostoru byl demontován knipl a přístrojová deska.

1969

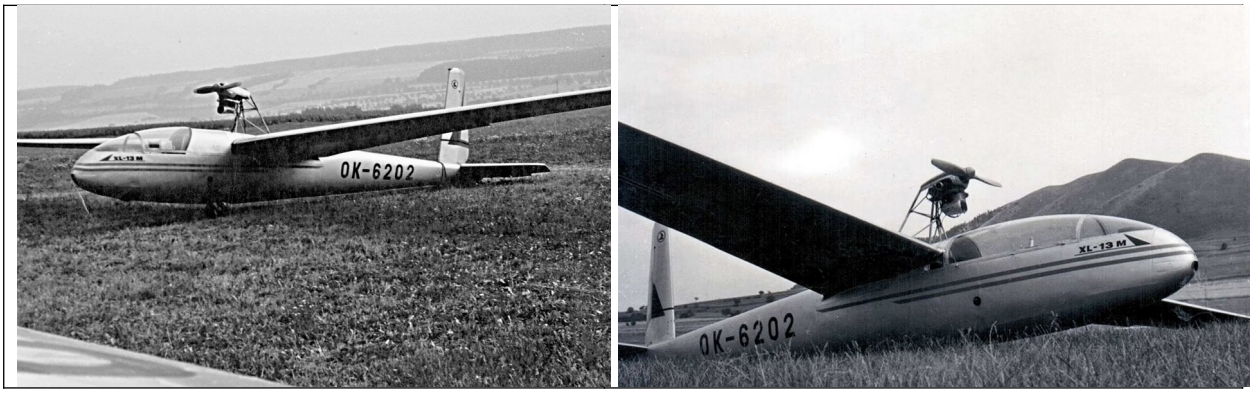
Přestávka v létání tentokrát trvala až do 5.7.1969. Po devíti letových dnech (16.7.1969) však byla detekována velká vůle v uchycení lože motoru u pravé patky na trupu. Byla provedena výměna všech čepů motorového lože a výměna výkyvného ložiska ramena táhla levého křidélka.

Po odstranění všech závad byla na letounu provedena dodatečná zkouška (13.8.1969). V následujících pěti letových dnech (6.9. - 15.11.1969) se počaly objevovat problémy s tlakem paliva, které způsobily ztrátu výkonu motoru. Následovala opět důkladná kontrola palivové instalace. Poslední let tohoto roku se uskutečnil 16.11.1969.



XL-13M OK-6202; za povšimnutí stojí nedělená výškovka a koncové poziční světlo na vyvažovací plošce výškovky; Nové Město n.Met.; 1969





XL-13M na Rané v roce 1969

1970

Pro XL-13M OK-6202 začal letový provoz 12.4.1970. Hned další letový den však došlo při startu ke zlomení zajišťovacího čepu plynové páky, ale letoun se bezpečně dostal na zem.

V následujících dvou letových dnech vše fungovalo, ale 19.6.1970 za letu došlo opět k vysazování motoru. Tentokrát byly na vině napálené kontakty magneta.

12.7.1970 byla provedena důkladná kontrola závěsů VOP. Od té doby byl letoun v provozu téměř každý den až do 15.8.1970, kdy opět došlo k vysazování chodu motoru. Následovalo ošetření magneta a podle údržbového deníku byl letoun v provozu naposledy 17.8.1970.

Z dalších dokumentů se dá dovodit, že v době odstavení z provozu měl XL-13M OK-6202 za sebou 2075 startů a celkový nálet 952°00´hod.

Pro XL-13M OK-6202 nastala „doba temna“ v koutě letňanského hangáru. Motor byl svěšen, bylo demontováno i motorové lože a zdálo se, že o osudu prototypu č.3 bylo rozhodnuto. Jeho majitel (Svazarm) neměl zájem investovat do prodloužení jeho životnosti, protože motorový provoz, a s ním spojené vibrace od pohonné jednotky, byl podle současného výrobce Blaníků (LET Kunovice) velkou neznámou, se kterou se při prvotních konstrukčních výpočtech nikdy nepočítalo. Vyvstala oprávněná obava, že nýtované spoje konstrukce větroně dostaly od vibrací pěkně „zabrat“, a že generální oprava by byla finančně náročnější než současné náklady na pořízení „zbrusu“ nového větroně ze sériové výroby.

Prototypy XL-13M OK-6202 i XL-13 OK-6201, jak známo, byly zhotoveny ruční kusovou výrobou a od nyní sériově vyráběného L-13 se přeci jen lišily, proto by při případné GO bylo ze sériové výroby i poměrně málo využitelných dílů.

Zkrátka, Svazarm neměl zájem a „fabrika“ generální opravu prototypu XL-13M OK-6202 odmítla, a tak na větroň v letňanském hangáru usedal prach i zapomnění.

Zbývá snad jen dodat, že krom již výše uvedených jmen za řízení XL-13M OK-6202 usedali piloti z různých aeroklubů Bobek, Dopita, Havránek, Holan, Hynek, Ježek, Kořínek, Krištof, Kuklík, Kobr, Kopřiva, Matoušek, Paušová, Poláček, Rieger, Rosička, Sodomka, Tlapáková, Urbánek, Vencovský, Žalud a možná i další, jejichž jména se nepodařilo zjistit.

1971

Nastal rok 1971 a s ním letní soustředění sportovních pilotů AK Letňany na letišti AK Podhořany v Novém Dvoře. Tehdy přišla při společných večerních posezeních řeč na uskladněný prototyp XL-13M OK-6202.

Podhořanské piloty myšlenka znovuzprovoznění větroně velmi zaujala zejména i proto, že Jiří Vašák, který měl nejvíc zkušeností s provozem XL-13M OK-6202, spolu s Jiřím Dopitou již provozvali upravený motor z Trabanta (později pro tento účel označovaný jako M-151) na typu XL-13T, který nesl imatrikulaci OK-6201.

A protože podhořanský aeroklub v oné době na tom nebyl ekonomicky špatně, vize podhořanských byla taková, že se pokusí „zgenerálkovat“ OK-6202 nikoliv u „fabriky“, ale prostřednictvím VH Aeroklubu Otrokovice a Vašák pak provede zástavbu motoru M-151.

Tak přišla doba velkého vyjednávání, kdy se v projektu velmi angažoval člen AK Letňany, plachtař Josef Ječný. Výsledkem vyjednávání bylo převezení XL-13M OK-6202 z Letňan do Otrokovic, kde komise odborníků provedla nejprve ohledání za účelem zjištění technického stavu větroně a vystavila ohledací protokol - nález č.14/72. Resumé nevyznělo až tak tragicky: po provedení specifických prací a úprav by bylo možno větroň dále provozovat jako bezmotorový a jednomístný v přísnějším dohlédacím režimu. Ten stanovil resurs do příští GO na 800 letových hodin a 4000 přistání. Ač další zástavba motoru nebyla povolena, podhořanští byli rádi i za bezmotorový letoun.

V dílnách Vedlejšího hospodářství Aeroklubu Otrokovice pak byly zahájeny a prováděny práce odpovídající nálezu č.14/72. Povětšinou šlo o přenýtování nejrůznějších spojů, zejména na centroplánu a ocasních partiích trupu, a pásnic i potahu křídel.

1972

Práce na větroni však neprobíhaly na rozdíl od představ podhořanských tak rychle, i když deník kluzáku byl vystaven leteckým rejstříkem Státní letecké inspekce již 26.4.1972:



DUPLIKÁT

Deník kluzáku č. 2

Letadlová stanice LS4
RDST v.č. 511 1077
namontováno: 20.9.1972
operátor: Vrťovský Eduar

poznávací značka: OK- 6202

typ: XL - 13M výrobní číslo: 03(

číslo osvědčení o způsobilosti k létání: 2597/2

Vlastník: Aeroklub Svazarmu ČSSR, Praha

Provozovatel: Aeroklub Svazarmu ČSR
Východočeský oblastní Aeroklub
Letiště - Podkořany

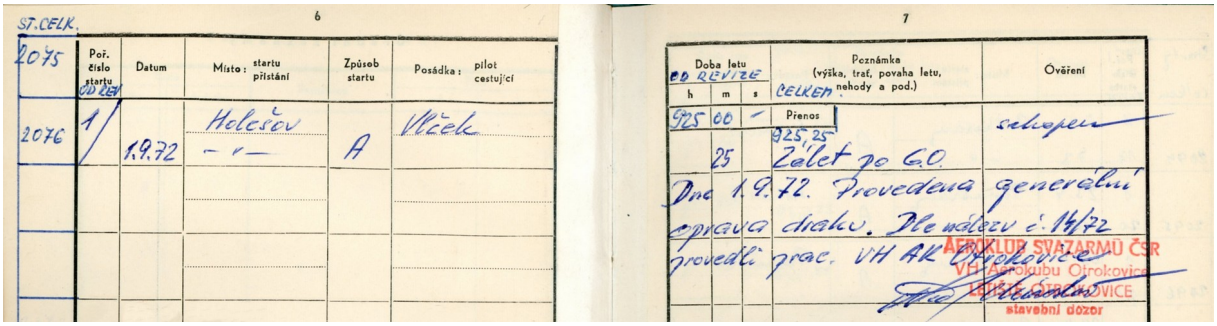
V Praze dne 26 IV 1972

Razítko: Státní letecká inspekce v Praze - 3 -

Letecký úřad:
STÁTNÍ LETECKÁ INSPEKCE
Letecký rejstřík

Onen slavnostní a toužebně očekávaný milník v „druhém“ životě XL-13M OK-6202 nastal 1.září 1972, kdy pilot Vlček v Holešově po GO provedl zálet větroně. Ten trval 25 minut a větroň byl uznán schopným dalšího provozu.

Po záletu byl tedy evidován nálet 925°25´hod. a 2076 startů.



ST. ČELK. 2075

Poř. číslo startu (OD ZAČ.)	Datum	Místo: startu přistání	Způsob startu	Posádka: pilot cestující
2076 1	1.9.72	Holešov — " —	A	Vlček

Doba letu h	m	s	Poznámka (výška, traf, povaha letu, nehody a pod.)	Ověření
(OD REVIZE)			CELKEM	
925	00	—	Přenos 925,25	schopen
	25		Zálet po G.O.	
Dne 1.9.72. Provedena generální oprava draku. Dle návěsu č. 14/72 provedli prac. VH AK Otrokovice				

AEROKLUB SVAZARMU ČSR VH Aeroklubu Otrokovice Letiště Otrokovice stavební dozor

Náklady GO XL-13M OK-6202 činily cca 80.000,- Kčs a v plné výši je uhradil Aeroklub Podhořany ze svých prostředků. V této souvislosti je nutné připomenout, že v oné době sériově vyráběný nový L-13 „Blaník“ měl prodejní hodnotu pohybující se kolem částky 112.000,- Kčs.

Pro podhořanské nastal onen slavný okamžik dne 18.9.1972, kdy aerovlekem přelétl pilot Josef Petřík XL-13M OK-6202 na nové domovské letiště. Ten rok se však větroň, mezitím „domácími“ pojmenovaný „Velouš“ (jako Wellington), do vzduchu už nedostal.

Proč si větroň zasloužil takovou přezdívku? Výklady se různí, ale nejpravděpodobnější je ten, že dokázal „přežít“ různá poškození „v boji“, stejně jako jeho větší vzor.



První seznámení s „Veloušem“; zleva technik „pluku“ Ota Hovorka st. a Milan Záveský; Nový Dvůr, září 1972

1973

První let „Velouše“ byl 29.3.1973 aerovlekem do Hořic, kde se podrobil dodatečné zkoušce a technické prohlídce SLI Praha a pak už mu nastala rutinní služba na letišti v Železných horách.

Jistou zajímavostí bylo, že tehdejší náčelník letiště Vršovský si prosadil, že XL-13M je jiný typ než L-13, a tak všichni, kdož s ním chtěli létat, museli absolvovat tzv. přeškolení na

typ. Létání na něm tehdy bylo výsadou pilotů-sportovců, pro pokračovací výcvik se začal používat o hodně později.



XL-13M OK-6202 jako „jednosedadlovka“; Nový Dvůr, léto 1973



V péči techniků; Nový Dvůr, léto 1973

Startovní číslo „9“ na svislé ocasní ploše nosil „Velouš“ od VI.ročníku Poháru Železných hor v létě 1973, kdy s ním barvy aeroklubu hájil Tomáš Mikláš.

Toho roku „Velouš“ nalétal od GO 135°43´hod. při 133 startech a jeho celkový nálet tak byl 1063°48´ hod. a 2210 startů.







Tomáš Mikláš se „závodním strojem“ XL-13M OK-6202 při VI.ročníku PŽH; Nový Dvůr, léto 1973

1974

V Podhořanech pro „Velouše“ další sezóna započala 9.3.1974. Zjištěné drobné vůle vodítek vztlakových klapek č.2 a 3. obou křídel si sice vyžádaly opravu, ale ta byla promptně provedena, takže stroj mohl dál vesele poletovat.

28.5.1974 SLI provedla na větroni dodatečnou zkoušku, při které nebyly zjištěny žádné závady.

Letová sezóna roku 1974 pro „Velouše“ skončila 27.10.1974 s ročním náletem 97°22´ hod. při 177 startech, čímž celkový nálet větroně představoval 1161°10´hod. a 2387 startů.



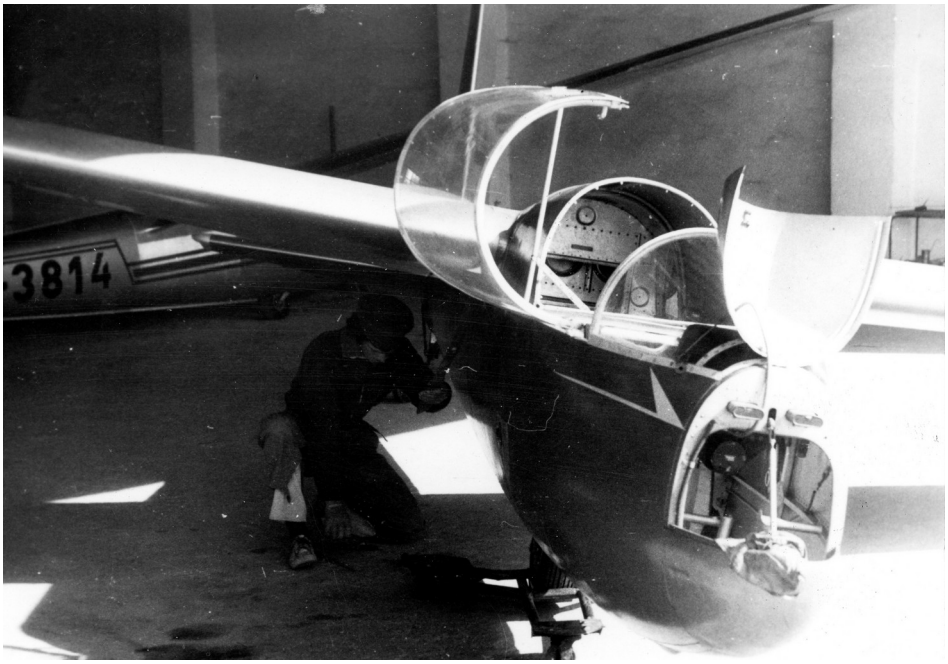
Oprava vůle vodítek vztlakových klapek XL-13M OK-6202; Nový Dvůr, jaro 1974

1975

Toho roku se s „Veloušem“ začalo shodou okolností létat rovněž 9.března. S ohledem na omezení dané výrobcem (4000 startů) se s větroněm téměř vůbec nelétalo na navijáku a při aerovlecích byl využíván zejména v podmínkách, které zaručovaly dlouhodobé lety ať v termice, či na svahu.

„Velouš“ se také hojně využíval k přeletům, které ne vždy končily na letišti. To pak následovala demontáž větroně někde „na poli“, jeho zpětný pozemní transport a opětná montáž na letišti. Bylo s tím sice trochu práce, ale při každé montáži po přistání v terénu se větroň pečlivě kontroloval, čistil i promazával. Snad i díky tomu zůstával v solidní technické kondici. Pravidelné dodatečné zkoušky prováděné orgánem SLI většinou konstatovaly dobrý stav větroně, jen tu a tam byla shledána drobná závada, která byla vždy vzápětí bez problémů odstraněna.

Poslední letový den pro „Velouše“ v roce 1975 byl 5.říjen a přinesl tuto statistiku: za rok 1975 nalétáno 105°13´ hod. a 222 startů, což v souhrnu znamenalo nálet 1266°23´ hod. a 2609 startů.



Údržba XL-13M OK-6202; odkryto netypické ovládání a umístění vypínače vlečného lana v přídi větroně; Nový Dvůr, léto 1975

1976

Pro „Velouše“ nastala letová sezóna 17.dubna. V tomto roce se mu poprvé „dostalo cti“ být účasten oslav „Svátku práce“ - pardubické veřejnosti se představil v prvomájovém průvodu.



Na pravém dolním snímku před XL-13M OK-6202 stojí zleva: Ota Hovorka st., Naděžda Vršovská, Jindřich Hostovský, Marcela Hájková, Jaroslav Mercl, Karel Bednář st. a Václav Horešovský; Pardubice, 1.5.1976

Konec letové sezóny pro „Velouše“ znamenal 30.říjen náletem 69°31´ hod. při 145 startech. V celkovém součtu to činilo 1335°00´ hod. a 2.744 startů.

1977

Tento rok se létání s XL-13M OK-6202 zahájilo až 8.května. Hned ten den se uskutečnilo pět navijákových startů, ale pak téměř po celou sezónu následovaly pouze aerovleky.

Roční nálet byl 98°01´ hod. při 109 startech, celkový nálet: 1433°01´ hod. a 2853 startů.



XL-13M OK-6202; Nový Dvůr, léto1977

1978

Letový provoz větroně počal 16.3.1978 dodatečnou zkouškou SLI, která nařídila vymezit vůle v táhle a vidličkách vyvažovací plošky. „Velouš“ jinak kontrolou prošel bez dalších závad.

Na rozdíl od předchozích let bylo s větroněm uskutečněno nepoměrně víc navijákových startů (130!), protože vlečný letoun nebýval na letišti k disposici často. Roční nálet XL-13M OK-6202 toho roku byl 145°20´ hod. při 208 startech.

Celkový nálet v ten čas činil 1578°21´ hod. a 3061 startů.



XL-13M se sejmutou výškovkou; u trupu větroně zleva: Jan Zigmund, Michaela Trnková; Nový Dvůr, 1978

1979

4.duben 1979 byl dnem, kdy pro XL-13M OK-6202 začala další sezóna. A protože častá absence vlečného letounu přetrvávala, létalo se na navijáku bez ohledu na tenčící se zásobu povolených vzletů. Za celý duben jich nebylo méně než 30.

1.květen 1979 o slavil „Velouš“ opět v průvodu v Pardubicích.



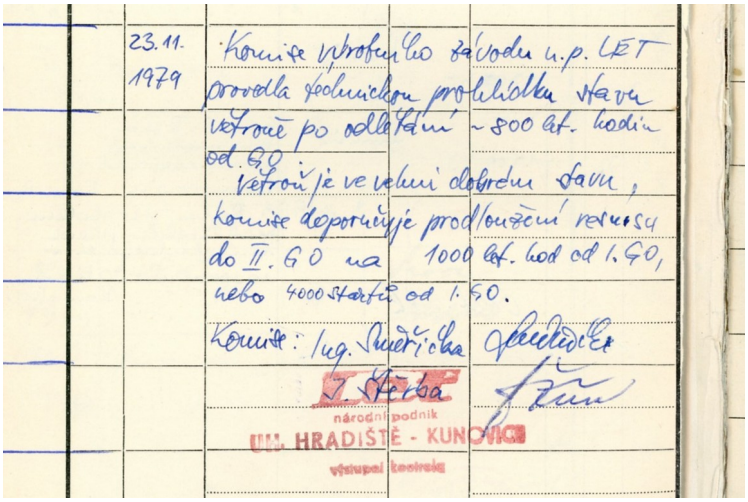


Levý snímek: u trupu větroně zleva: Ota Bulis, Milan Poskočil, Karel Bednář ml.; pravý snímek: uprostřed Eduard Vršovský; Pardubice, 1.5.1979

Dodatečná zkouška SLI proběhla tentokrát až 26.9.1979. Neshledala sice žádných závad, ale pro jistotu vydala zákaz provádění vývrtek až do prohlídky větroně v Kunovicích, která byla naplánována na konec měsíce listopad. Upřímně řečeno, SLI asi ten zákaz vydala jen z důvodů, aby něco do deníku větroně napsala, protože jinak byl „Velouš“ v perfektní kondici. Krom toho, s větroněm se hlavně létalo, „neblblo“ se s ním!

A tak, když byl XL-13M OK-6202 převezen k prohlídce bylo na jeho kontě celkem 3335 startů při náletu 1716°36´ hod. (z toho 247 startů a 136°05´ hod. v roce 1979)

O tom, jak hodnotila nálezová komise stav větroně, vypovídá následující zápis v deníku kluzáku:


23.11. 1979
Komise výrobního závodu n.p. LET provedla technickou prohlídku stavu větroně po odletání ~800 akt. hodin od G.O.
Větroň je ve velmi dobrém stavu, komise doporučuje prodloužení provozu do II. G.O na 1000 akt. hod od I. G.O, nebo 4000 startů od I. G.O.
Komise: Ing. Šmeřicha
národní podnik
HRADIŠTĚ - KUNOVICE
výstupní kontrola

Ze zápisu vyplývá, že se v té době počítalo s provedením i druhé GO, a to při dosažení celkového náletu 1925°20´ hod. při 6076 startech! Povolených startů tedy byl dostatek, horší to bylo s letovými hodinami, kterých do stanovené taxy zbývalo cca 210.

1980

Letecká činnost v roce 1980 začala nezvykle brzy. Už 3.2.1980 bylo s „Veloušem“ odletěno 14 navijákových startů a do konce dubna jich následovalo dalších 20.

Na „prvního máje“ XL-13M OK-6202 opět demonstroval jednotu a sílu Svazarmu, zvlášť jeho pilotů, v Pardubicích.

Po té následoval bezzávadový provoz, kdy s větroněm byla uskutečněna řada přeletů, pokusů i splněných úkolů pro zisk podmínky stříbrného „C“, letů pro „radost“ v termice i na svahu.





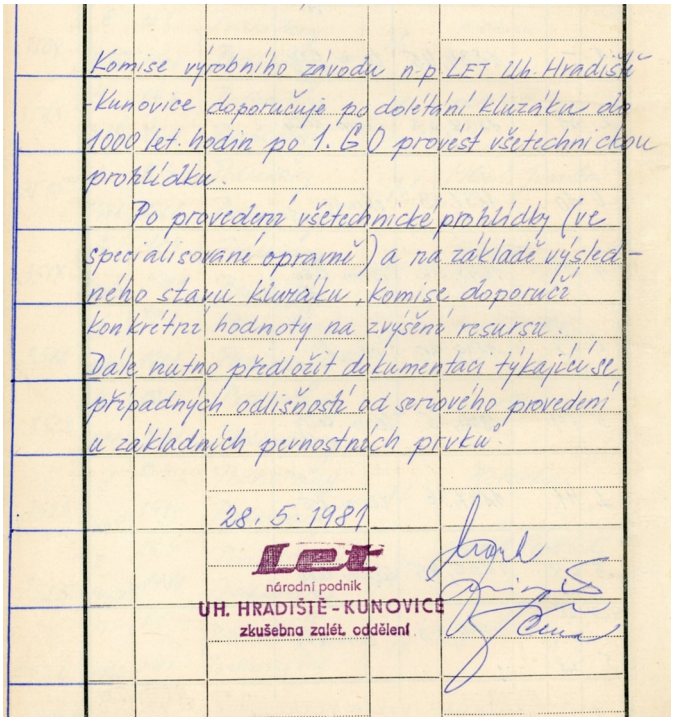
Levý snímek: XL-13M OK-6202 pod dohledem náčelníka v „ženské péči“, zleva: Eduard Vršovský, Lenka Klínská, Dana Šprojcarová, Václava Dittrichová; pravý snímek zleva:Lenka Klínská, Václava Dittrichová, Dana Šprojcarová, Eduard Vršovský, Vlastislav Štrych; Nový Dvůr, léto 1980

V roce l980 „Velouš“ uskutečnil celkem 144 startů (z toho 93 navijákem) a nalétal 114°23 ´ hod. To v celkových součtech dělalo 3484 startů a 1829°59´ hod.

1981

Začátkem roku 1981 si „Velouš“ opět zažil zimní provoz. Na sněhu se s ním začalo na navijáku létat 15.2.1981. A létalo se s ním až do 9.5.1981.

Pak se čekalo, až se dostaví komise výrobního závodu, aby opět posoudila jeho stav. Ta přijela k ohledání větroně 28.5.1981 a zde je její resumé:



Komise výrobního závodu n.p. LET Uh. Hradiště-Kunovice doporučuje po doletání kluzáku do 1000 let. hodin po 1.GO provést všetechnickou prohlídku.

Po provedení všetechnické prohlídky (ve specialisované opravně) a na základě výsledného stavu kluzáku, komise doporučí konkrétní hodnoty na zvýšení resursu.

Dále nutno předložit dokumentaci týkající se případných odlišností od sériového provedení u základních pevnostních prvků.

28.5.1981

LET
národní podnik
UH. HRADIŠTĚ - KUNOVICE
zkušebna zalét. oddělení

Výsledek prohlídky se tedy téměř nelišil od předchozí ze dne 23.11.1979 až na to, že XL-13M OK-6202 měl k tomuto datu celkový nálet už 1860°43´ hod. při 3541 startech.

A tady zápisy v deníku kluzáku končí. Další dokumentace se nedochovala, a tak další údaje (pokud byly vůbec nějakým způsobem dohledány) je třeba brát s velkou rezervou.

Podařilo se zjistit, že po prohlídce (28.5.1981) větroň dále létal až do 5.9.1981 a za celý rok byl dán do provozu v 34 případech.

1982

Z dostupných podkladů se dá vyčíst, že XL-13M OK-6202 v tomto roce létal v období od 2.5. do 21.11.1982. Podle údržbového sešitu se větroň účastnil 27 letových dní.

1983

Pravděpodobný provoz 2.4. - 8.12.1983, 44 zápisů v údržbovém sešitu.

1984

Pravděpodobný provoz 6.5. - 27.10.1984. K disposici není ani údržbový sešit! Údaje pocházejí z dochovaných pilotních zápisníků nemnoha pilotů.



Kolikrát ještě takto „Velouše“ uklidíme do hangáru?; Nový Dvůr, léto 1984

1985

Své poslední lety „Velouš“ vykonal na letišti v Novém Dvoře údajně 10. a 11.května 1985. A to byl konec jeho leteckého života. Kolikrát odstartoval a přistál, stejně tak kolik skutečně nalétal hodin, asi zůstane díky chybějící dokumentaci záhadou.



Jedna z posledních fotografií „Velouše“ při demontáži před transportem do LM Kbely; Nový Dvůr, květen 1985

18.5.1985 byl XL-13M OK-6202 převezen do Leteckého muzea ve Kbelích. V roce 1986 větroň prošel v brněnském Aeronu úpravami, které mu daly podobu začátků jeho leteckého života.

Náš „Velouš“, už opět jako XL-13 byl zavěšen ke stropu velké muzejní haly ve Kbelích a dodnes tak připomíná nezapomenutelnou kapitolu historie československého leteckého strojírenství.







XL-13 v hale Leteckého muzea ve Kbelích; 2017

S nostalgickou vzpomínkou na „Velouše“ bych rád připomněl i všechny podhořanské piloty, kteří kdy usedli za jeho knipl, byli s ním kamarádi (a nerozbili ho):

Balek Miloslav, Bednář Karel ml., Bednář Karel st., Bulis Ota, Čermák Ladislav, Černý Jan, Držík Teofil, Hájek Jiří, Hájek Vladimír, Halža Vladislav, Hammer Zdeněk, Haubner

Miroslav, Hlobil Tomáš, Holan Ivo, Horešovský Václav, Hovorka Ota ml., Hovorka Ota st., Hovorka Zdeněk, Ječný Josef, Jeník Jaromír, Jirák František, Juračka Jan, Kahoun Jiří, Kareš Ferdinand, Keprt Milan, Klínská Lenka, Klínský Vladimír, Krahulec Václav, Krištof Josef, Kužela Stanislav, Lukeš Zdeněk, Luptovský Jan, Malík Bohuslav, Mařík Roman, Mercl Jaroslav, Mervard Antonín, Michalec Miroslav, Mikláš Tomáš, Mokříž Václav, Novák Vladimír, Paušová Jindra, Petržílka Miloš, Petřík Josef, Pilný Jiří, Poskočil Jaroslav, Poskočil Milan, Šanda Jiří, Štrych Vlastislav, Švorc Milan, Taufer Michal, Tichý Josef ml., Toman Jaroslav, Trnková Michaela, Vojtíšek Josef, Vršovská Kateřina, Vršovská Naděžda, Vršovský Eduard, Záveský Milan, Zigmund Jan, Žatečka Václav.