

# Praha PB-3



Kluzák Praha, podobně jako známější Sedý vlk nebo Racek, jsou dnes jedinečnými exponáty našich muzeí a dokumentují zručnost našich předchůdců. Z několika stovek větroňů, jež létaly v období první republiky, byl pouze těmto třem osud nakloněn a ušetřil je jak před působením zubu času, tak před likvidačními rozhodnutími různých inventárních komisí.

Větroň Praha navrhl počátkem 30. let ing. Jaroslav Šlechta, prototyp vzlétl poprvé 18. června 1932 v Hrdlořezech. Podle úspěšného prototypu byly do roku 1934 postaveny tři další větroňe Praha I a jeden kluzák Praha II, označovaný též Delfín, odlišující se větším rozpětím.

Dochovaný kluzák Praha PB-3 byl zhotoven v dílnách tehdejší Zemské průmyslové školy v Mladé Boleslavi žáky dvouletých odborných ročníků pro stavbu dřevěných konstrukcí letadel. Jak vyplývá z tužkou psaného nápisu na vnitřní straně překližkového potahu stabilizátoru, který byl objeven při rekonstrukci, navrhl konstrukci PB-3 profesor školy ing. Oldřich Červinka a žáci školy jej pod vedením učitele Jana Vaňka postavili v letech 1935 až 1937.

Po dokončení byl větroň používán k praktickému výcviku na starém letišti v Radouči, vzlétl však ještě po válce, kdy se v roce 1946 skupina nadšenců v Radouči pokoušela o jeho vzlet na gumovém laně. Později byl PB-3 předán panem Jaroslavem Zahradkou z Mladé Boleslavi do sbírek Národního technického muzea v Praze, kde byl až do konce roku 1988 uložen v depozitáři. Po důkladné generální revizi v leteckých dílnách podniku Aeron na letišti Medlánky byl PB-3 letos v únoru vystaven v hale NTM v Praze.

## TECHNICKÝ POPIS

**Kluzák Praha PB-3** je školní jednomístné bezmotorové letadlo celodřevěné konstrukce s otevřeným pilotním prostorem.

**Trup** o průřezu nepravidelného šestiúhelníku byl potažen překližkou o tloušťce 1 a 1,5 mm. Jeho konstrukci tvořilo šest podélníků a 13 přepážek.

Pilotní prostor nebyl vybaven přístroji. Chyběly dokonce i upínací pásy. Pilot seděl na tvarované překližkové sedačce a proti záporným násobkům při letu se na sedačce držel pouze opřením ramen o bočnice, které byly na obou stranách pilotního prostoru čalouněny kůží. Koženým čalouněním byly opatřeny rovněž okraj pilotního prostoru a opěrka hlavy pilota na pylonu křídla.

Pod spodní částí trupu byla jasanová

přistávací lyže se dvěma pryžovými tlumiči, v přední trupu ocelový hák pro start gumovým lanem.

**Křídlo** bylo dvounosníkové konstrukce. Oba nosníky o průřezu písmene I byly ze smrkových pásnic a překližkových stojin, žebra příhradové konstrukce. Diagonální podélníky mezi nosníky vytvářely tuhou torzní skříň. Náběžná část před předním nosníkem byla potažena podélně dýhovanou překližkou, rovněž koncové oblouky byly z překližky. Celek byl potažen plátnem.

Křídlo bylo k trupu připevněno na každé straně dvojicí aerodynamicky tvarovaných pomocných vzpěr, spojení polovin křídla na trupu bylo zakryto překližkou.

Křídélka s diagonálními žebry byla potažena plátnem a zavěšena ve třech závěsech.

**Ocasní plochy.** Aerodynamicky odlehčené plátnem potažené směrové kormidlo s torzní skříň v přední části bylo zavěšeno na pevné kýlové ploše. Vodorovná ocasní plocha byla rovněž dělená. Překližkou potažený stabilizátor, spojený s kýlovou plochou pomocnými vzpěrami, byl navlečen obdélníkovou šachou ve střední části na kýlovku a připevněn ve dvou bodech k trupu a nosníku kýlovky. Dvoudílné výškové kormidlo, potažené plátnem, bylo na stabilizátoru upevněno šesti závěsy.

Výškové kormidlo bylo ovládáno ruční řídící pákou, spojenou s vnitřním táhlem můstku řízení, a další pákou s lankovým náhonem, přecházejícím ve střední části

trupu na dva páry ocelových strun, které v zadní části z trupu vyběhaly a byly spojeny s výškovkou.

Křídélka byla rovněž řízena ruční pákou přes složitou soustavu tří táhel. K nim byla v místě spojení křídla s trupem připojena dvojice ocelových strun. Struny v křídle naháněly ocelový řetěz, od něž se pohyb přenášel přes ozubená kola a koncová táhla na křídélka.

Směrovka byla řízena nožními pedály přes ocelová lanka, nastavená strunami, vyběhajícími z potahu v zadní části trupu a připojenými přes napínáky ke kormidlu. Z hlediska řízení dnešních větroňů je zajímavé, že pedály směrového řízení nebyly ovládány špičkou chodidla, jak je dnes běžné, nýbrž vychylovány patou.

**Přistávací zařízení** tvořila velká přistávací lyže z jasanu, odpružená ve dvou místech pryžovými tlumiči, a pevná ocelová botka ostruhy z tvarované trubky.

**Zbarvení.** Větroň byl ponechán v barvě materiálu a chráněn přestříkáním čirým lesklým lakem. Na obou stranách směrového kormidla byly modré nápisy Praha PB-3.

**Technická data a výkony:** Délka trupu 6,1 m, rozpětí 11,5 m, výška 1,7 m, rozpětí VOP 3,2 m, nosná plocha 14,3 m<sup>2</sup>; štíhlost 9,3; hmotnost prázdného větroňe asi 140 kg; klouzavost asi 15; plošné zatížení přibližně 17 kg/m<sup>2</sup>; nejmenší rychlost 50 km/h.

Ing. Jiří Karas

Snímky Z. Bedřich

