

# Blaník

Blaník é uma montanha na República Checa, com 638 metros de altura acima no nível médio do mar, e situada a cerca de sessenta quilómetros a sudeste de Praga. Mas Blaník é também o nome de um dos mais populares planadores por todo o mundo. É deste planador que trata o artigo de Voo à Vela deste mês.

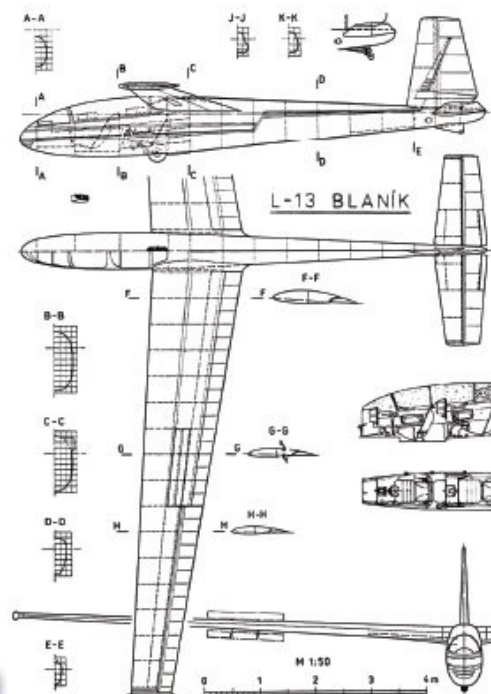
**EMMANUEL LOMBA**

Em 1956, na Checoslováquia, a empresa Let Kunovice (descendente da empresa Letov) apresentava ao mundo um planador bilugar, de construção metálica, destinado à instrução de voo, à acrobacia e ao treino de cross-country. Este planador era o Let L-13 Blaník!

Desenvolvido por Karel Dlouhý, com base na experiência adquirida no planador Letov XLF-207 Laminar, foram produzidas mais de 2600 unidades e apesar de a produção ter cessado em 1979, este planador com mais de meio século de história, tendo sido exportado para 36 países e tendo estado na origem de outros modelos como os L-13AC (acrobacia), L-23 Super Blaník e L-33 (monolugar), continua a ser globalmente preferido pelas escolas de voo.

O L-13 foi um dos primeiros planadores a empregar um perfil de asa NACA (antecessora da NASA), com escoamento semi-laminar (i.e., minimizando a agitação do ar que passa pelas asas). A asa deste planador é do tipo alta, em flecha invertida com ligeiro diedro. Possui flaps (revestidos a tela) do tipo Fowler e freios aerodinâmicos do tipo DFS (Instituto Alemão de Investigação de Planadores) que abrem da frente para trás no intradorso e de trás para a frente no extradorso da asa. A combinação destes freios com os flaps permite um afundamento pronunciado, mantendo o perfeito controlo do planador e uma elevada precisão na aterragem. A flecha invertida do L-13 proporciona aos seus ailerons uma maior eficiência. Com a sua asa, o L-13 é um planador muito estável, capaz de aproveitar as térmicas mais ténues em voltas mais apertadas. Porém, o seu desenho

robusto, pensado para uma produção em série numa época em que a construção de planadores ainda era feita de forma artesanal, e a sua performance resultante, ilustram uma ferramenta ideal para as potentes e típicas condições de voo da Europa central. Esta robustez torna o L-13 apto para a acrobacia e o voo em turbulência, uma vez que tolera velocidades de 250 km/h.



Por ter sido desenvolvido para instrução e treino, o L-13 possui superfícies de controlo (revestidas a tela) com elevada eficiência a baixas velocidades. Estas mesmas superfícies tornam o planador muito sensível à actuação do piloto, permitindo a este, treinar as mais diversas manobras de voo.

As extremidades das asas estão equipadas de "torpedos" que permitem reduzir a produção de turbilhões e proteger os ailerons quando uma asa se encontra pousada sobre o solo.

O trem de aterragem, semi-retráctil, equipado com sistema amortecedor, "perdoa" ao piloto um eventual esquecimento de baixar o trem antes de aterrar.

Na prática, o L-13 é um planador que pela sua constituição e conforme a sua configuração, consegue descolar a partir dos 60 km/h. A perda com flaps dá-se aos 55 km/h e é previamente indicada ao piloto pela vibração que se faz sentir. A aterragem ao estilo "kiss landing" é conseguida com velocidades da ordem



Foto: [www.vooavela.net](http://www.vooavela.net)

da ordem dos 65 km/h. Não sendo um planador para altas performances, a velocidade para uma perda mínima de altura anda na ordem dos 80 km/h. No entanto, a velocidade ideal de cruzeiro anda entre os 90 e os 100 km/h.

Em acrobacia, este planador permite a execução de praticamente todas as figuras, quando tripulado apenas pelo piloto. No entanto, a acrobacia a dois é possível para algumas figuras tais como o loop ou o stall turn. Já o voo invertido em duplo comando é desaconselhado.

Ao longo da sua história, o L-13 estabeleceu uma dúzia de recordes mundiais, destacando-se o de altitude em 1961 (7748 m) e o de distância em 1967 (921 km), na categoria dos planadores bilugar.

Em Portugal, foram matriculados cerca de meia dúzia de L-13 Blaník. Um deles era até a versão motorizada deste planador (L-13M). Uns foram destruídos por intempéries ou acidente (sem feridos), outros foram para parte incerta, mas felizmente ainda existem dois em estado de voo e um terceiro a ser restaurado para voo; D-0073 (ex-CS-PAW), CS-PBQ e CS-PBD, respectivamente.

Em suma, o planador L-13 Blaník está para o piloto de planadores como o Mercedes 190D está para os condutores de táxi. ■

## FICHA TÉCNICA DO LET L-13 BLANÍK

<b>Dimensões</b>	
Envergadura:	16,20 m
Comprimento:	8,40 m
Altura:	2,08 m
Área alar:	19,2 m <sup>2</sup>
Diedro:	3 °
Flecha:	-5 °
Carga alar:	26 kg/m <sup>2</sup>
<b>Pesos:</b>	
Vazio:	292 kg
Máximo à descolagem:	500 kg
<b>Performance:</b>	
Máxima razão de planeio:	28 a 100km/h
VNE:	253 km/h

[www.airlomba.net](http://www.airlomba.net)



Foto: Emmanuel Lomba