

LETECTVÍ
JINAK ZA
95 Kč

PIPER MERIDIAN

CTSW: MODERNÍ UL HORNOPLOŠNÍK

5 | 2008
ZÁŘÍ/ŘÍJEN

flywing

REVUE

90 let leteckého sportu

Kompletní průvodce bohatou historií našeho sportovního létání.



S Avii do Bruselu

Exkluzivní reportáž z unikátního letu historických letounů Avia BH1 a BH5 po stopách Z. Lhoty.



JAK-130

Cvičný proudový letoun, jehož tvary si v ničem nezdají s nejmodernějšími bojovými stroji.



test



MODERNÍ UL HORNOPLOŠNÍK

CTSW

„To letadlo vypadá nějak divně!“ je častá první reakce pilota, který poprvé spatří CTSW. Musím se přiznat, že i já jsem měl podobný pocit.

Text: Patrik Sainer, foto: Kamil Večeřa

Obzvláště při některém úhlu pohledu působí relativně krátký nos letadla vůči jeho celkové proporci vizuálně „divně“. Avšak velmi brzy byl můj první dojem vystřídán údivem nad prostorovostí kabiny a velmi dobrým pocitem z letových vlastností i dílenského zpracování letadla.

První dojem a letové vlastnosti

Hned první start mne ujistil o aerodynamické čistotě bezvzpěrového hornoplošníku. Ihned po odlepení od země letadlo nabírá svižně rychlost a vcelku strmě stoupá. Klopivý moment vztlakové klapky je na ultralehké letadlo překvapivý, a tak hned po jejím zavření na nulovou hodnotu po přechodu do stoupání je příjemné vyvážit, abych se s kniplem nemusel prát. Po nastoupení do okružové výšky přerlačuju nos letadla do horizontu a hned nastavuji zápornou klapku na mínus 12 stupňů. CT se po nastavení záporné klapky krásně odbrzdí a vyráží dopředu. Opět vyvažují a letadlo se rozebíhá do cestovní rychlosti přes 200 km/h. Letový režim s nastavením vrtule 4200 otáček a plnicím tlakem 24 in Hg je pro delší cestu vcelku ideální a poskytuje příjemnou cestovní rychlost 200 až 210 km/h.

Řízení CTSW je příjemné a není příliš náročné, takže pilotovi ponechá dostatek času ke kochání se pohledem na naši krásnou zemi z ptáčích perspektiv. Letadlo je dostatečně stabilní, ale zároveň dokáže živě reagovat na vaše povely. Ostré i mírné zatáčky se mu líbí a při přiblížení k pádové rychlosti včas varuje a nemá tendenci k pádu do vývrtky. Ani nouzové přistání bez běžícího motoru není nikterak záluďné.

Nepříjemné je ovládání příčného vyvážení. Kolečko vyvážení je příliš malé, tudíž k jeho nastavení je potřeba větší síla a zároveň není možné jej při otáčení uchopit „mezi prsty“ (mezi palec a ukazováček), a tak při vyvažování pouze kloužete částečně vykloubeným palcem po zoubkách obvodového pláště. Ukazatel se také v krajních polohách dostává mimo rozsah – prostě vyvážením ještě stále můžete otáčet a jeho účinek je znát, ale ukazatel polohy je už dávno nadoraz.

Pro mne je také nepochopitelné umístění ovladače brzd hlavního podvozku na středový panel

mezi posádku. Páku je nutné ovládat stejnou rukou jako plynovou přípusť, a to nepovažují za příliš zdařilé řešení. Klasické umístění na pedálech nožního řízení je dle mého názoru mnohem lepší, avšak to může být pouze otázka mého osobního vkusu, ostatně CT není jedině UL letadlo na trhu s tímto ovládním brzd.

Přistání s letadlem již tak úplně jednoduché není. Přechodový oblouk je lepší provádět s troškou plynu a než se vám podaří klasické pěkné podrovnání, budete si to muset několikrát nacvičit. Zezačátku jsem měl občas po dosednutí pocit, že jsem právě „utrpěl přistání“. Každopádně CT není letadlo pro úplné začátečníky a asi ani pro piloty s pravidelným náletem 3-5 hodin ročně. Na druhou stranu přistávání s CT nelze nazvat záluďným, letadlo díky aerodynamickým vlastnostem nemá tendenci odsakovat, ani výrazně vyplavávat. Prostě kde za to zatáhnete, tam to upadne.

Kabina letadla velmi mile překvapí svojí prostorovostí. Ovládací prvky jsou vyřešeny vcelku ergonomicky. Velmi pěkná je odkládací polička pod přístrojovou deskou – na mapu, nákoleník, Databázi letišť či cokoliv, co potřebujete mít po ruce. Hůře umístěná je boční odkládací kapsa u vašich nohou, do které již při dotažených upínacích pásech skoro nedosáhnete, pokud nemáte ruce dlouhé jako orangutan, a pokud přeci, tak za cenu nechtěného drcnutí do kniplu (což se v jistých situacích může stát velmi nebezpečným). Osobně jsem postrádal boční kapsu umístěnou na úrovni sedačky, kde je pro

ni vcelku dost prostoru. Moje Databáze letišť, kterou jsem si odkládal při létání do těchto míst, se mi vždy sesula až hluboko pod moji sedačku a já ji musel pracně lovit se zalomenými prsty. Ovladače v pilotní kabině jsou umístěny dobře a stejně tak se ovládají. Přístrojová deska tvaru klasického hříbku je dostatečně rozlehlá pro umístění všech možných letových, motorových i navigačních přístrojů. Pro umístění rádia, odpovídače a GPS slouží standardní středový panel. Příjemné je i velké výklopné stínítko proti slunci – podobné tomu, které známe z automobilů.

Konstrukce a technická řešení

CTSW je bezvzpěrový hornoplošník s uspořádáním sedadel vedle sebe, zavazadlovým prostorem za sedadly a pod nohama posádky, plovoucí výškovkou a tříkolovým pevným podvozkem. V kompozitové konstrukci převažují uhlíko-aramidové materiály. Letadlo je certifikováno celkem v 26 zemích, jako například v USA podle ASTM-FAA na MTOW 600 kg, v Anglii podle B-CAR, v Kanadě na 560 kg, v Austrálii na 544 kg a v Německu podle BfU na 472,5 kg. V ČR je stroj certifikován podle předpisů LAA. Bohatě prosklená a velmi prostorná kabina zajišťuje dobrý výhled z letadla, dveře se otevírají nahoru a jsou podepřeny plynovými vzpěrami. Sedadla posádky jsou polohovatelná v dostatečném rozsahu. Motor je oddělen přepážkou s protipožární úpravou. Křídlo má obdélníkový tvar s hlavním a pomocným nosníkem z uhlíko-

