

Vlekání s UL

Od 25. září vstoupí v platnost Doplněk Q Předpisu L2, umožňující vlekání schválenými typy ultralehkých letadel. Tím se podaří zajistit i určitou obnovu letadlového parku našich aeroklubů, které již začínají vnímat přicházející nedostatek vlečných letadel klasické kategorie. V některých aeroklubech je vlekání ultralehkými letadly stále vnímáno jako něco nepochopitelného, případně jako slabá náhrada dosavadního aeroklubového vlekání.

K zavedení platnosti vyhlášky nedošlo nijak náhodou, ale na základě dlouhodobých zkušeností z běžného provozu v některých evropských státech a také zkušebního provozu u nás.

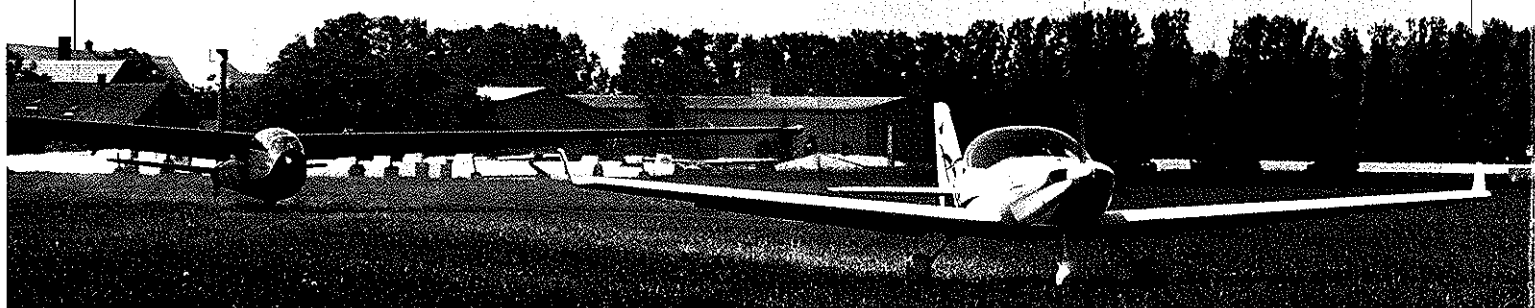
S vlekáním ultralehkými letadly se u nás začínalo na konci druhé poloviny devadesátých let v Karlových Varech v LSC. Postupně se LAA ČR snažila postup legalizovat a nabídnout vlekání aeroklubům, ty však v té době ještě neměly potřebu nových vlečných letadel. Až před rokem se situace pohnula a na letišti v Roudnici nad Labem se za účasti Aeroklubu ČR uskutečnilo porovnání vhodných typů od různých výrobců. Výsledky byly velmi pozitivní. Byl proto připraven návrh vyhlášky, která v těchto dnech vstupuje v platnost. Podle ní bude ultralehká letadla pro vlekání schvalovat LAA ČR a letadla budou muset mít možnost vlekání zanesenou v Typovém průkazu, včetně

schválených typů větroně, které ten daný typ může vlekat. Vlečné zařízení musí být vybaveno trhací pojistkou, většinou tou nejslabší z důvodu například zakopnutí větroně. Vlečné letadlo bude muset být vybaveno zpětným zrcátkem. Vlečený větroň musí být podle předpisu označen v kabině štítkem upozorňujícím pilota, že: „Provedení aerovleku za SLZ je na vlastní nebezpečí osob na palubě tohoto kluzáku. SLZ nepodléhá schválení ÚCL.“

Vlekání ultralehkými letadly je nejvíce rozšířené především v Německu a na Slovensku. V těchto státech jsou hojně využívána letadla CTSW a WT9 Dynamic, se kterými má u nás nejvíce zkušeností firma OK Light Aircraft. Proto jsme se jejich zástupců zeptali na to, co podle nich vlekání ultralehkými letadly přináší.

„Všichni mají představu, že se vlekání s UL mnoho liší od současného standardu, ale

v podstatě se dá říci, že k žádným výrazným rozdílům nedochází,“ říká Ladislav Kuděj, který má s vlekáním mnohaleté zkušenosti. „Důležité však je, aby UL letadlo bylo pro vlekání vhodné, protože s každým typem UL se vlekat nedá. Znamená to, že letadlo musí být vybaveno motorem o výkonu alespoň sto koní, stavitelnou vrtulí, která umožní využití maximálních otáček motoru na startu. Rozjezd při vlekání je v počátku trochu pomalejší, je tam menší počáteční tah, protože UL disponuje zhruba polovičním výkonem motorů, ale v okamžiku vlastního rozjezdu je již start lepší než se Zlinem Z-226 nebo Z-142, protože celý aerovlek letí mnohem dříve než aerovlek klasický. Je to dáno tím, že vzletová rychlost odpoutání letadel je u standardních větroňů velmi podobná UL a obě dvě letadla se tak dostanou do vzduchu téměř současně. Trochu jiný je vlek s v-

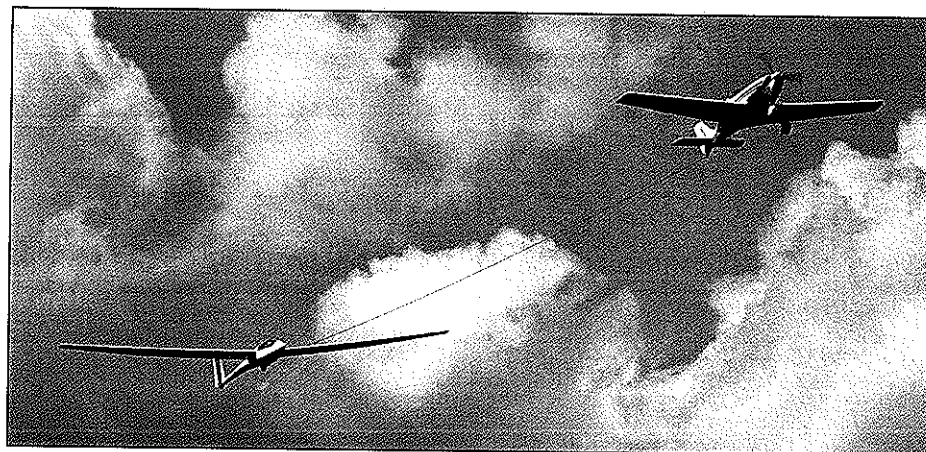




troněm, který je výrazně těžší než UL. Tam může dojít k tomu, že vlečné letadlo letí dřív než větroň, což je trochu nebezpečné. Dá se tomu však zabránit jednoduše tím, že vlečné letadlo startuje bez vztřakových klapek, čímž se posune bod odlepení letadla a dosáhne se opět téměř shodného odlepení celého aerovleku. Pro plachtaře je velice příjemné, když se vlečná vznese stejně s větroňem a odpadá tak dlouhá výdrž v přízemní výšce ve vrtulovém proudu za vlečným letadlem při rozjezdu. Navíc v okamžiku, kdy se obě letadla odpoutají od země, tak mohou ihned začít stoupat. Většina plachtařů si aerovlek za UL pochvaluje v tom smyslu, že je měkčí a že to moc necuká, protože tam není přebytek hmotnosti vlečného letadla.

Zdá se, že vlekáni s UL se od dosavadního standardu neliší, spíše přináší pro plachtaře více pohodlí. Má však vlekáni UL nějaká výrazná pozitivita? „Piloti si to moc neuvědomují, ale obrovskou výhodou je pádová rychlost celého aerovleku. Zatímco u klasického aerovleku se vlečný letoun pohybuje stále v blízkosti pádové rychlosti, tak u UL letí v optimální rychlosti stoupání. Většina moderních UL má tuto rychlost kolem 120 km/h a pilot vlečné je tak v lepší pozici, neboť je vysoko nad pádovou rychlostí a pilot větroně se začne bát dřív než pilot vlečné a v pudu sebezáchovy větroň odpoutá dřív nebo potlačí. Setkali jsme se i s mylnou představou, že když je větroň těžší než vlečný stroj, tak je to velmi nebezpečné a může dojít k zastave-

ní UL ve vzduchu. Ve skutečnosti by větroň spadl dřív než vlečná. Další výhodou je malá hmotnost letadla a velký výkon motoru, takže v okamžiku, kdy by plachtař začal zavisovat a docházelo by ke snižování rychlosti, je možnost ho vypnout a ihned stoupat, bez nějaké



nutnosti potlačení a rozběhnutí rychlosti, což je nutné u větších letadel.

Při zkouškách se zkoušelo i zavisení, přerušení aerovleku, vypnutí v malé výšce a žádné problémy nenastaly. Naopak při přerušení vzletu při rozjezdu se ukázala obrovská výhoda. Ultralehké letadlo má malou hmotnost a pilot má tak dvě možnosti. Bud dokončí start, což se silným motorem jde velice snadno, nebo letadlo snadno ubrzdí, nehledě na to, že lze použít záchranný systém i na zemi,

když je patrné, že se blíží nějaká překážka, tak s padákem se zabrzdí téměř okamžitě. V předpisu sice není záchranný systém předepsaný a myslím si, že je to trochu škoda, ale většina rozumných provozovatelů potenciálních UL systém má, takže pilot je schopen se v letu zachránit od 100 metrů výšky.”

S výhledem do blízké budoucnosti je patrné, že provoz bude regulován i stále přísnějšími ekologickými předpisy. V této oblasti je další výhodou ultralehkého letadla, protože aerovlek není téměř slyšet a navíc létá s podstatně menší spotřebou, kdy v aerovleku vychází spotřeba kolem 18-20 litrů automobilového benzínu.

V současné době se při převleku z pole smí tahat pouze Brigadýrem, popřípadě Čmelákem a ani ultralehká letadla nebudou moci vletat z polí, ale na rozdíl od dnešních vlečných strojů budou moci využívat husté sítě letišť pro ultralehká letadla, kam Z-226 nebo Z-142 nesmí, a je to bráno jako pole.

V sousedním Slovensku je k vlekání již standardně využíván typ WT9 Dynamic, ke kterému nám řekl několik údajů Ing. Miloš Dermíšek z OK Light Aircraft. „V současnosti byl vyroben již 260. kus tohoto letadla, které je na Slovensku certifikované pod Státní leteckou inspekcí jako letadlo, což má i tu výhodu, že u typu běží i bulletinová služba. Při vlekání nejsou velké rozdíly mezi ultralehkými letadly a záleží na generaci, výkonu motoru a aerodynamice letadla, například Dynamic, CTSW nebo Sting vlekaří velmi podobně a rozdíly jsou pouze v desetínách metru ve stoupanosti. Starší generace UL je na tom podstatně hůře. WT9 Dynamic může vletat větroň do hmotnosti 750 kg a v případě častého využívání k vlekání může být vybaven i navícším zařízením, kdy si lano vozí neustále s sebou. Zařízení, které nepatrně zvyšuje hmotnost, však přináší úspory, neboť prázdné vlající lano snižuje rychlost letadla až o 20 km/h a o tři litry paliva i spotřebu.”

Z výše napsaného je patrné, že ultralehká letadla lze využívat k vlekání a jak se již v některých aeroklubech ukázalo, najdou uplatnění i v běžném provozu například při levné aeroturistice. ■

