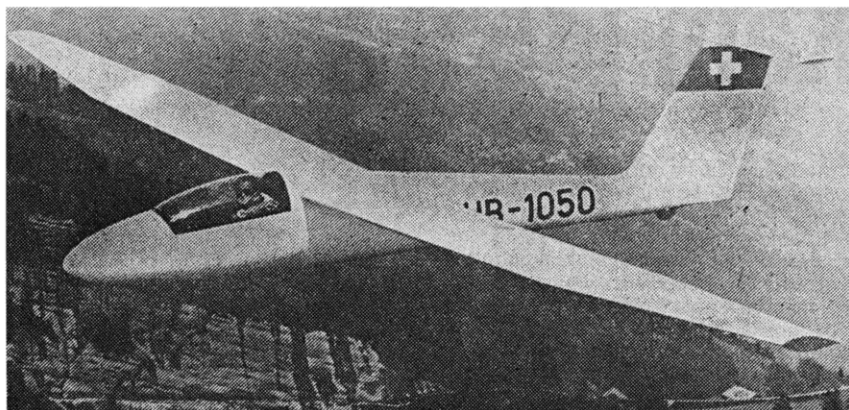


Švýcarský větroň

PILATUS B4 (PC-11)



poznáváme

leteckou techniku

Švýcarskou leteckou firmu Pilatus zná většina našich čtenářů jako výrobce úspěšných motorových letadel Porter a Turbo-Porter. Již méně je známo, že tato firma vyrábí řadu let celokovový jednomístný větroň standardní třídy, označený pouze B 4 (typ PC-11).

Proč dvě označení? Koncem šedesátých let byl navržen třemi spolupracovníky německého DVL pro finančně silnou skupinu plachtařů v Bastenu celokovový větroň, který byl označen B 4. Před zhotovením v závodech Rheinstahlwerke v Bastenu byl ještě větroň rekonstruován W. Kuffnerem. Hotový větroň byl vystaven v roce 1968 na letecké výstavě v Hannoveru. Počátkem roku 1971 se rozhodla švýcarská firma Pilatus stavět tento větroň sériově – a z té doby pochází typové označení výrobce PC-11. V červnu 1972 obdržela firma Pilatus na větroň typové označení povolující i akrobatické létání. Již koncem téhož měsíce bylo expedováno prvních třicet větroňů zákazníkům.

Větroň B 4 je velmi vhodný pro začátečníky, protože se vyznačuje výbornou stabilitou jak v přímém letu, tak i v kroužení – včas varuje při přetažení a po přetažení pouze prosedá. Pokročilým plachtařům naproti tomu umožňuje výkonné létání i akrobacii. Standardní verze má povolené namáhání od +6,3 g do -4,3 g, akrobatická dokonce +7 g až -4,79 g. Svou obratností se výtečně hodí pro létání v horách. Účinné brzdicí klapy umožňují bezpečné přistávání i v jinak nevhodném terénu. Dobré vlastnosti včetně výborného zpracování se zasloužily o to, že i v celosvětové horečce po laminátových

„orchidejích“ se větroň B 4 vyrábí dodnes, takže již přes 300 větroňů tohoto typu létá ve 25 zemích. Od roku 1978 se větroň vyrábí licenčně i v Japonsku.

Technický popis

Pilatus B 4 je celokovový jednomístný samonosný hornoplošník s kormidly uspořádanými do T a přistávacím zařízením s hlavním a ostruhovým kolem.

Křídlo je dvoudílné, s jedním hlavním a jedním pomocným nosníkem a je opatřeno profilem NACA 634-618. Brzdicí klapy jsou pouze v horním obrysu profilu, přibližně v 60 % jeho hloubky a vysouvají se mechanicky. Celek včetně křidélek je potažen duralovým plechem.

Trup poloskořepinové konstrukce je rovněž celokovový. Přední část je tvořena oválnými přepážkami s podélníky a s nýtovaným potahem. Zadní část je dělena ve svislé rovině; obě poloviny jsou snýtovány. Pilotní prostor je opatřen velkým průhledným překrytím, odklopným do strany. Sedačka i pedály nožního řízení jsou polohově přestavitelné. Palubní des-



ka je vybavena všemi potřebnými přístroji i pro let bez viditelnosti (i umělým horizontem).

Ocasní plochy jsou uspořádány do tvaru písmene T. Kýlovka vychází plynule ze zadní části trupu a má hlavní a pomocný nosník. Vodorovná ocasní plocha je uchycena ve dvou závěsech jedním průběžným čepem. Stabilizátor má rovněž hlavní a pomocný nosník. Celé ocasní plochy jsou potaženy duralovým plechem. Ocasní plochy mají souměrný profil.

Přistávací zařízení tvoří pevné kolo rozměru 5,50–5, které vyčnívá více než polovinou z obrysu trupu. Na pění je dodáván zatahovací podvozek. Ostruhové kolo má rozměr 200 × 50 mm.

Zbarvení. Výrobce si velmi zakládá na kvalitní povrchové úpravě. Všechny kovové části jsou opatřeny základním zinkochromátovým nátěrem, na který je nanesen epoxidový základní nátěr, na nějž je teprve nanesena vrchní vrstva syntetického emailu. Většina větroňů je dodávána celá bílá, imatrikulační značky jsou černé lesklé. Okrajové desky křídla a VOP mohou být červené nebo modré. Zobrazený větroň ve švýcarské imatrikulaci má ještě na SOP z obou stran výsostné označení (bílý kříž v červeném poli).

Technická data a výkony: Rozpětí 15 m, délka 6,57 m, výška 1,57 m. Plocha křídla 14,04 m², štiřlost křídla 1:16, vzepětí křídla 1°. Prázdná hmotnost 230 kg, největší letová 350 kg, plošné zatížení 25 kg.m⁻². Nejvyšší klouzavost 1:35 při 85 km.h⁻¹, min. klesavost 0,64 m.s⁻¹ při 72 km.h⁻¹. Nejvyšší povolená rychlost 240 km.h⁻¹, pádová rychlost 63 km.h⁻¹.

Zpracoval Zdeněk KALÁB

