

CIRRUS

Ideální společník na cesty

Text: Tomáš Ján/Foto: N. Murmaková, M. Dermíšek

Dnes mám celkem příjemný pracovní den, čeká mě obchodní cesta do Ženevy. Nasedám do auta a vydávám se na letiště. Nikoliv však na Ruzyni, nýbrž do Příbrami, kde na mě čeká můj nový Cirrus SR22T.



Cestou na letiště mi ale volá kolega, že je pracovní schůzka zrušena. Tím pádem končí můj dnešní pracovní program. Využiji svého Cirruse tedy jinak. Volám dalším třem kamarádům, zda mají čas; za hodinu si domlouváme sraz v Příbrami a vymýšlíme výlet do Innsbrucku na odpolední lyžování...

I takto by mohl vypadat scénář letu majitele Cirruse.

Vraťme se ale zpět do reality. Pravdou je, že mne opravdu čeká pří-

jemný den. Poté, co jsem se vrátil z ranní linky z Paříže, odkud jsem přiletěl s Boeingem, mě čeká cesta do Příbrami. Nikoliv však na lyžování do Innsbrucku a už vůbec ne (bohužel) mým vlastním Cirrusem, ale na testovací let, abych vám mohl přinést dojmy z tohoto zážitku.

VĚTŠÍ, NEŽ DOOPRAVDY JE

Test Cirrusu SR22 G3 jsme vám přinesli v prvním čísle Flying revue. Cirrus SR22T je však o dvě generace mladší letadlo, vybavené novou avi-

onikou Garmin Perspective s podřízeným autopilotem GFC 700 a novým systémem odmrazování, umožňujícím let do známé námrazy. Ta nejlepší inovace u tohoto modelu však není na první pohled vidět. Srdcem letadla je totiž nový přeplňovaný motor Teledyne Continental TSIO-550-K, dodávající výkon 315 koní, s nízkými kompresemi, připravený i pro nízkooktanová paliva. Nebudu se tajit tím, že Cirrus se mi prostě líbí, a to včetně jeho filozofie jednoduchého IFR létání. Budí ve mně dojem většího leta-

SR22T



dla, než jakým doopravdy je, a to nejen při pohledu do interiéru. Zaujala mne například malá infrakamera umístěná pod levým křídlem, která je součástí systému EVS (Enhanced Vision System), o němž se zmíním ještě později. Kabina je dostatečně velká pro čtyři cestující a sedadla poskytují svým tvarováním perfektní pohodlí i pro čtyři XXXL Američany, a to rovněž pro delší lety. I kokpit vybavený avionikou Garmin Perspective působí dojmem stroje vyšší kategorie. Dominantní velké

dvanáctipalcové displeje vyvolávají spolu s objemným středovým panelem, na němž je umístěno ovládání autopilota a plná numerická klávesnice, dojem kokpitu dopravního letadla.

VÍCE NEŽ DOSTATEČNÝ VÝKON

Když usedám za řízení, dýchne na mne až futuristická atmosféra. Chvilí se rozkoukávám, kde co je. Na rozdíl od Boeingu je tu sidestick, který výborně sedí v ruce, opřené pohodlně na loketní opěrce dveří. Po chvíli

zjišťuji, že je vše umístěno tam, kde má být. Chybí mi trochu tradiční ovládání stavění vrtule, jež probíhá autonomně podle kulisy na ovládání výkonu motoru. Úkony spojené s nastartováním motoru jsou velmi jednoduché. Všechny checklisty si můžete zobrazit na displeji, což je velmi důmyslný prvek bezpečnosti. Pojíždíme na start a pozvolna přidávám plný výkon. Přichází další překvapení, Cirrus zrychluje dramaticky, síla nás tlačí do sedačky. Používáme techniku vzletu z krátké >>



plochy, tedy z brzd, rotace na 70 knotech, stoupání Vx 78 knotů. Po startu přitahuji víc a víc, ale je to pořád málo. Letoun mi zrychluje, musím tedy přitáhnout ještě víc. Úhel stoupání byl větší, než jsem čekal, a ručička variometru se usadila na hodnotě 1700 ft/min. Nutno podotknout, že jsme byli téměř na maximální vzletové hmotnosti. Během cestovního stoupání do FL80 se vario usadilo na hodnotě 1300 ft/min. Rozbíháme letoun v horizontu a nastavujeme cestovní režim. TAS se usadila na hodnotě 175 kt při spotřebě 16 galonů za hodinu a nastavených 75 % výkonu, což jsou fantastické hodnoty.

VYBAVENÍ DOPRAVNÍHO LETADLA

Zapínám autopilota a zkusím, co vlastně znamená Garmin Perspective.

I když je na displeji zobrazeno na první pohled značné množství dat, jsou díky velkému displeji perfektně čitelné. Jedním z výborných prvků je „Pathways in the sky“, zobrazující vaši trať nebo přiblížení v trojrozměrné formě obdélníků, kterými musíte proletět. Chvilí se si třeba na tuto funkci zvykat, naučit se mířit do poslední branky. Výborně se mi letělo zejména do zelena zbarveného přiblížení ILS. Jako druhou funkci zkusím již zmíněný EVS. Na displeji je zobrazen obraz z infrakamery, takže

vidíte pod letadlo. Tato funkce může být užitečná například při přiblížení za minimální dohlednosti, kdy na obrazovce mohou být světla dráhy vidět dříve než vlastníma očima.

Jelikož Cirrus letí opravdu rychle a letiště Karlovy Vary se nezadržitelně blíží, je čas připravit se na ILS přiblížení. Zapomeňte ovšem na papírové mapy. Šetřete lesy a tonery do tiskárny. Na displeji si jednoduše vyberete a zobrazíte jakoukoliv mapu Jeppesen. Zároveň se do mapky vynese poloha letadla z GPS. Tohle je podle mne velmi užitečná věc, kterou nemáme ani my v Boeingu.

Když si uvědomíte všechny zobrazované navigační údaje, které máte k dispozici, zjistíte, že letadlo je opravdu „user-friendly“. Jen pro rekapitulaci, na levém displeji je výnos klasického HSI, navíc jsou k dispozici flight-directory (povelové ukazatele), jež nás po paprscích ILSu bezpečně vedou, systém Pathway in the sky navíc přiblížení ILS zobrazuje trojrozměrně a zeleně. Na pravém displeji je zobrazena mapa přiblížení s aktuální polohou letadla. Letadlo může navíc řídit autopilot. Pilot je pak v pozici, kdy let, respektive přiblížení monitoruje a upravuje pouze rychlost. Zbývá tak dost času na komunikaci s ATC, řešení případných problémů a podobně. Všechny tyto funkce jistě každý ocení zejména na



Garmin Perspective v akci, na pravém displeji je zobrazen výnos z infrakamery systému EVS.

rušných letišť. Autopilot bez problémů zachytává paprsek ILS a nechávám ho letět až do přibližovacích minim. I když dráhu vidíme z dálky, z testovacích důvodů volím postup nezdařeného přiblížení. Na plynové páce mačkám tlačítko go-around a přidávám výkon. Zmáčknutím tlačítka se odpojuje autopilot, flight directorory převádí letoun do stoupání a vede ho po trati nezdařeného přiblížení. Odlétáváme z CTR a již jako VFR pokračujeme zpět do Příbrami. Zkoušíme varování před srážkou s terénem. Před námi se objevuje kopec, opravuji kurz přímo na něj a mírně potlačuji. Terén se na displeji zobrazuje trojrozměrně a jak se přibližuje blíží, postupně žlutne. Když se letoun dostane pod úroveň terénu a hrozí srážka, grafika zčervená a objeví se nápis TERRAIN doplněný akustickým varováním. Přidávám výkon a provádím úhybný manévr. Systém varování funguje bez chyby.

Nelze opomenout duálního autopilota GFC 700, který je doplněn novými funkcemi. Za zmínku stojí funkce LVL, která dokáže vybrat letoun z nezvyklé polohy do přímého, vodorovného letu. Dále se mi líbila funkce IAS, kdy letadlo stoupá/klesá při zadané rychlosti. Blížíme se však už k Příbrami, odpojuji autopilota, zařazuji se do okruhu a ladně přistávám, zajíždím na stojánku. Škoda, že let už je za námi.

PRO BYZNYS I CESTOVÁNÍ

Cirrus SR22T je velmi dobře vybavené a univerzální letadlo. Díky nové-

TECHNICKÁ DATA		
ROZMĚRY		
Délka	26 ft	7,92 m
Výška	8 ft 11 in	2,71 m
Rozpětí	38 ft 4 in	11,68 m
Délka kabiny	130 in	330 cm
Šířka kabiny	49 in	124 cm
Výška kabiny	50 in	127 cm

HMOTNOSTI A ZATÍŽENÍ		
Maximální vzletová hmotnost	3400 lbs	1542 kg
Standardní prázdná hmotnost	2348 lbs	1065 kg
Užitečné zatížení	1052 lbs	477 kg
Použitelné množství paliva	92 gal/552 lbs	348 l/251 kg

VÝKONY		
Rozjezd	822 ft	251 m
Vzlet přes 50ft překážku	1267 ft	386 m
Stoupavost přes překážku	2000 ft/min	10,2 m/s
Cestovní stoupavost	1300 ft/min	6,6 m/s
Pádová rychlost s klapkami	60 KCAS	111 km/h
Cestovní rychlost FL180 (85 % výkonu, teplota ISA)	200 KTAS	370 km/h
Max. dolet s rezervou (55 % výkonu)	1046 nm	1937 km
Přibližovací rychlost na přistání	80 KTAS	150 km/h
Přistání - dojezd	1141 ft	348 m
Přistání přes 50ft překážku	2344 ft	714 m

mu systému odmrazování, certifikovanému do známé námrazy, a skvělým výkonům se jistě dá dobře využít pro létání za byznysem, pro výlety po Evropě i pro kombinaci obojího. Už chápu, jak je možné pouze s licenci soukromého pilota a doložkou pro lety podle přístrojů létat bez nutnosti profesionálního pilota, samozřejmě s potřebnou dávkou zkušeností. Zapomněl jsem zmínit ještě jednu dobrou vlastnost, kterou oceníte zejména při létání na rušná letiště. S letadlem se dá bez problémů letět ILS přiblížení dosti rychle a začít brzdit až kousek před dráhou. Díky

nové vrtuli se „téčko“ po stažení plynů a automatickém přestavení listů dobře odbrzdí. Osobně bych ho však volil i jako výcvikové letadlo, zejména pro ty, kteří si ho v budoucnu chtějí pořídit jako soukromý stroj. Díky svým výkonům a funkcím je vhodný pro piloty, kteří hledají pohodlné a výkonné letadlo. Ač jsem od Cirrusu čekal skvělé výkony, mé očekávání prostě překonal. Nejen svými letovými vlastnostmi a vybavením, ale i tím, že vše najdete tam, kde byste to hledali. Cirrus prostě padne do ruky ovládním i filozofií jednoduchosti používání. ✈

MARTIN MÍČEK - OČIMA PILOTA AIRBUSU

I love this game – prvé slová, ktoré som vyslovil už pri nasadnutí do tohto lietadla, ktoré predstavuje to najlepšie, čo človek môže v tejto dobe a v tejto kategórii mať.

Môžem iba potvrdiť dojmy môjho kolegu Tomáša Jána, ktoré našho Cirrus SR22T a jeho systémy urobili.

Dovolil by som si vyzdvihnúť ešte jednu funkciu autopilota, ktorú som nazval „panic button“ – pri strate polohovej orientácie, po stlačení tohto tlačidla, sa lietadlo zrovná do horizontálneho letu a na pilotovi je „len“ správne nastavenie plniaceho tlaku.

Na druhej strane treba skonštatovať aj to, že naštudovanie týchto systémov zaberie oveľa dlhší čas, ako zvládnutie techniky pilotáže s týmto lietadlom. Preto by som doporučoval na preškolenie kvalitné zariadenie (najlepšie predajcu), alebo v ideálnom prípade odlietať celý výcvik PPL alebo IR, ktorému bude predchádzať podrobné školenie zamerané na systémy a postupy na počítači, ktorú dáva výrobca k dispozícii.

Nie je nič horšie ako mať lietadlo so super výbavou, ktorú pilot nevie použiť.

