

LÉTÁNÍ S JETY

Tímto druhým článkem pokračuji v informacích a mých zkušenostech s tzv. JETY. Na každém letišti, kde jsem jako host, se bavím s modeláři a odpovídám dost často na podobné otázky. Možná to pro některé potencionální piloty modelů poháněných turbínami bude přínosem, když něco zkusím sepsat.

Jaké letiště je vhodné?

V podstatě jakékoli, kde to místní klubový řád povoluje. Jediné a zároveň zásadní kritérium je kvalita povrchu dráhy a její délka. Pro menší modely o délce cca 2 m, s malými kolečky, je téměř nezbytný asfaltový nebo betonový povrch, nejlépe bez mezer mezi betonovými kusy. Opuštěná vojenská letiště mívají sice stále kvalitní povrch, ale spáry jsou někde vymleté nebo naopak vystouplé. Travnaté letiště pro takový model je jen na několika místech republiky. V podstatě to je naprosto rovný golfový trávník. ULL letiště nepřipadá v úvahu. Životnost podvozků se na takové ploše počítá tak na 10 – 20 startů. Modely s délkou nad 2 m mívají už trochu nižší přistávací i startovací rychlost, větší kolečka a v případě některých polomaket či maket i vlečená kolečka (L-39, MB 339, BAE Hawk apod.). Tato kategorie je pro naše letiště vhodnější, ovšem pro naše peněženky už tak vhodná nebývá.

Často se setkávám s názorem, že menší model „vyžaduje“ menší letiště a horší dráhu. Opak je pravdou! Malé modely startují a přistávají výrazně rychleji. K délce dráhy lze říct, že pro první lety bude nutnost alespoň 200metrové dráhy. Starty se dají s protivětrém dělat bez problémů na dráze dlouhé cca 80 m, ale vrátit se bez poškození zpět na takový „flíček“ je i pro zkušeného pilota náročné, pro začátečníka nemožné. Proto, nelze-li chodit létat na vhodnou dráhu bez časových a jiných komplikací, je opravdu lépe na tuto kategorii zapomenout. Rizika s tím spojená jsou příliš vysoká. Po několika desítkách startů už většinou postačí dráha 120 až 150 m dlouhá.



Je těžké s tím létat?

Není! Létání s turbínovým modelem je jednodušší, než s jakýmkoli jiným modelem. Prý se hodně podobá letu výkoného F3A speciálu, ale to sám potvrdit nemohu, takový model jsem nikdy neřídil. To ale platí jen pro tu střední část a to je let samotný. Předchází mu okamžik startu a vše to končí přistáním. Vynechám zde nezbytnou přípravu na vlastní let a popíšu jen samotné řízení.

Má-li start nějak vypadat i pro oko, je nezbytné se plynule rozjet po delší dráze a plyn přidávat plynule s rychlostí. Do odlepení je důležité směrovkou a kolečkem držet stále přímý směr, jakékoli vybočení mimo dráhu na rychlosti končí ulámanými podvozků..., tedy v tom lepším případě. Někdo stojí za modelem a celou dobu řídí ze zadního pohledu rozjíždějící se model a někdo stojí v prostředku dráhy

a zvládne model řídit na startu i přistání odtud. Je to individuální. Kdo má praxi z řízení rychlých autiček, má vyhráno a natrénováno. Startovní rychlost jetů bývá 80 až 120 km/h, a řídit třeba za mírného bočního větru v této rychlosti na startu je celkem náročné na schopnosti pilota. Zvláště, je-li šířka dráhy obvyklých 8 – 12 m. Samotný let už je bezproblémový pro každého. Model letí tam, kam ho pilot pošle, nikam nekloní, letí stále rovně. Jediným rizikem bývá rychlost a hlavně vzdálenost modelu od pilota. I pomalejší jety létají 2x rychleji, než bývají piloti zvyklí. Nikdy bych tomu nevěřil, ale po svezení GPS modulu v několika modelech jsme vyčetli, že větší modely létáme kolem 800 m od sebe a při rychlých průletech točíme zpět i na hranici jednoho kilometru. To jsou ale vzdálenosti, kde už nejde rozeznat polohu letadla divákem, jen pilot ví, jakou má letadlo polohu. Proto kladu vždy důraz před prvním letem, aby pilot nevylétl ze svého obzoru. V podstatě není možné letět rovně déle než 3 až 5 vteřin, pak je nutné začít točit. Stačí se mírně zamyslet kam zatočit teď a letadlo za ty 2 až 3 vteřiny navíc uletí tak, že už ho nevidíme a nejsme schopni dále řídit.

U nových pilotů se osvědčilo létat při prvních letech stále stejnou „sestavu“, ideálně jen ovály ve směru přistání. Člověk si vyzkouší chování modelu a zároveň se celý let připravuje na přistání ve stejném směru. Každý model přistává trochu jinak a piloti si musí také sami zvolit vlastní způsob přistávání. Obecně platí, že je nutné model jedním, dvěma okruhy zpomalit pomocí klapky a vysunutých podvozků. Vrtulový model zpomalí po ubrání plynu sám velice rychle, turbínový model





trolou. Samotnému mi pomáhá dát si před akci, několik dní předem, několik tréninkových letů, a na ty si pak na akci před startem vzpomenu, že technicky by mělo být vše v pořádku a tudíž není důvod k panice. To mi k uklidnění pomáhá. Stejně tak se hodí kamarád pilot stojící opodál a kontrolující při letu oblohu i dráhu. Každý se uklidňujeme způsobem sobě vlastním. Pokud stres převládá nad dobrým pocitem, chce to ze sebe vylétnout někde v klidu bez rušivých vlivů kolem. Létat tuhle kategorii bez občasného tréninku nelze! Krizové situace se nevyhnou nikomu, někomu zhasne v letu turbína a někomu se neotevře před přistáním podvozky. Tyhle situace nejlépe řeší hlasitá nápo- věda od přistavujícího kamaráda, který jedi-

potřebuje mnohem delší čas na zpomalení po otevření podvozků a klappek. Sám létám většinou jeden celý okruh s klapkami a podvozkem a držím model plynem na nižší rychlosti kolem 150 km/h. Zároveň si okem zkontroluji, že je podvozek tam, kde má být. Ideální pro poslední okruh bývá výška cca 20 – 30 m. Po poslední čtvrté zatáčce a srovnání s dráhou motor ztahuji na mírně zvýšený volnoběh, a jakmile jsem si jist dobrým rozpočtem ztahuji na volnoběh. Chování jetů na přistání je různé, není univerzální šablona jak na to. Sám mám raději přistávání s rychlejšími modely, s alespoň trochu „delta“ tvarem (F16, F18, Gripen atd.). Tyto modely lze dovést na přistání zcela reálně a make- tově natažené v mírném harieru. Letadla klasického uspořádání jsou mírně pomalejší na přistání, ale zase moc chyb na malé rychlosti neodpouštějí. Je zapotřebí při nízké rychlosti neustále myslet na to, že odezva motoru volnoběh - plný plyn je několik vteřin a další vteřiny trvá, než model zvýší rychlost a reaguje na kormidla. Proto už před prahem dráhy je nutné odhadnout jestli to „vyjde“ a případně přidat a opakovat. V polovině dráhy na hranici pádové rychlosti je už pozdě dávat plný plyn pro opakování, je lepší motor už nechat být a snažit se přistát s důrazným dobrzděním před koncem dráhy.

Chce to klid!

Jak všichni víme, tato kategorie je na naše poměry neúnosně ekonomicky nákladná.



Málokdo si může dovolit více jetů vlastní a provozovat současně. Samotné létání už tak finančně náročné není. Letecký petrolej stojí jako nafta u čerpacích stanic a takový lepší letový den (3 - 4 starty) nás stojí 10 až 15 litrů paliva. Někdy se stane, že si v průběhu letu vzpomenu na tu hromádku bankovek, které proháním vzduchem a je v tu ránu konec s příjemnými pocity z pilotáže a stres přebíjí vše ostatní. Tohle je ten zásadní strašák nás všech. Startovat, létat a pak přistávat je jedna část, druhá je udržet nervy pod kon-

ný vnímá objektivně sled událostí a vidí i jejich správné řešení. Jakmile k něčemu takovému dojde, pilot by ze sebe mohl adrenalin vylívat a k racionálnímu myšlení má daleko. Proto je lépe vždy létat s někým zkušeným po ruce.

Vím, že tyhle řádky nejsou univerzálně šité všem na míru, ale někomu mohou být prospěšné. Turbinové modely jsou kromě velkých maket tou poslední kategorií, kam lze v modelaření dojít. Zároveň jsou ale potenciálně nebezpečnější než ostatní modely. Proto je zapotřebí pečlivě zvážit vlastní pilotní a i ostatní možnosti před samotným pořízením modelu.

Pro RCM Radek Suk
www.jetty.cz

