EXTRA 330 LC

W Aeroklubie Poznańskim pojawiła się w tym sezonie nowiutka *Extra 330.* Można już ją było zobaczyć podczas pokazów grupy akrobacyjnej Żelazny. Jednak pokazy to nie jedyne przeznaczenie tego samolotu – nowa *Extra* ma być przede wszystkim narzędziem, dzięki któremu młodzi polscy zawodnicy za kilka lat znajdą się na wysokich miejscach światowych rankingów akrobacyjnych.

Extra

dla najlepszych...

fot. Andrzej Rutkowski

Extra 330LC na polskim niebie lata zaledwie od pół roku

O nowym samolocie rozmawiamy z Piotrem Haberlandem i Wojciechem Krupą, utytułowanymi pilotami grupy akrobacyjnej Żelazny.

PLAR: Nowy samolot w aeroklubie to wydarzenie. Na dodatek zasila on oficjalny zespół akrobacyjny Aeroklubu Ziemi Lubuskiej i Aeroklubu Poznańskiego. Tyle, że to zupełnie inna maszyna niż te, do których przywykli widzowie pokazów. Dlaczego właśnie *Extra 330LC*?

Piotr Haberland: Przede wszystkim chcieliśmy kupić nowy dwuster, żeby móc szkolić uczniów, to było dla nas najważniejsze.

Wojciech Krupa: Wybraliśmy najsilniejszy i najnowocześniejszy z dostępnych na rynku akrobacyjnych samolotów dwumiejscowych – *Extrę 330LC* z silnikiem *Lycoming IO-580* o mocy 330 KM.

PLAR: Czym ona się właściwie różni od znanej nam Extry 300 Aeroklubu Polskiego?

PH: Oprócz nowego silnika ten model ma o kilkanaście kilogramów odciążone skrzydło i lepiej wyważone lotki. Zniknęły problemy związane z nadwrażliwością na stery i nowa *Extra* lata już bardzo poprawnie. Do tego dochodzi cała masa drobnych ulepszeń konstrukcyjnych – bagażnik za fotelem drugiej kabiny, inne mocowanie masek – różne poprawki wynikające z doświadczeń eksploatacyjnych.

PLAR: 330 koni to jeszcze klasa Advanced czy już Unlimited?

PH: Moc silnika naszej *Extry* troszeczkę wykracza poza Advanced, gdzie ograniczeniem jest 300 KM, W związku z tym, dodatkowo zamówiliśmy reduktor, który zmniejsza maksymalne obroty z 2750 do 2600 i tłumi moc całkiem znacząco, bo o około 10%, czyli do 303 KM, co jest aprobowane przez CIVA pod względem wymogów do Advanced. Silnik nie osiąga maksymalnych obrotów, co również dobrze wpływa na jego trwałość. Przy okazji w ten sposób ograniczamy też hałas i kręcąc akrobacje na *Extrze* jesteśmy mniej uciążliwi dla okolicznych mieszkańców. Samolot

fot. Andrzej Rutkowski

ma teraz naprawdę fajny dźwięk i z trójłopatowym śmigłem jest cichszy niż z montowanym wcześniej czterołopatowym.

PLAR: Kiedy w fabryce zamawia się nowy samolot, można wybrać jego wyposażenie pod względem własnych upodobań. Czy w przypadku samolotów akrobacyjnych też tak jest?

WK: Tak, tyle że tutaj wybór opcji jest znacznie uboższy, za to są one znacznie droższe. W końcu w samolotach akrobacyjnych nie chodzi o luksusy, ale o osiągi. W przypadku *Extry* można było zamówić ogrzewanie, pełne wyposażenie nawigacyjne. My wybraliśmy tylko kieszeń na GPS-a – pod *Garmina 296*.

PLAR: Do tej pory waszym najmocniejszym samolotem był *Zlin 50*. Jak się ma do niego *Extra?*

WK: *Extra* to w ogóle inna technika latania akrobacyjnego. Wynika to po pierwsze z tego, że samoloty te mają inne profile skrzydeł. *Zlin 50* ma dość gruby profil, jest solidną konstrukcją wykonaną całkowicie z metalu. Z drugiej strony mamy leciutką, kompozytową *Extrę* – samolot taki trochę modelikowaty, w którym właściwie nie ma sił na sterach. Nasz *Zlin* SP-AUD ma na sterach potężne siły, czasami do sterowania drążkiem potrzeba dwóch rąk. Trzeba jednak pamiętać, że to nie jest tak, że się wsiada w lepszy samolot i się umie. Myślę, że trzeba poświęcić ze dwa sezony, by po kilkudziesięciu lotach dojść do podobnego opanowania nowego samolotu.

PLAR: O ile więcej można na niej pokazać?

WK: *Extra* w porównaniu ze *Zlinem* ma oczywiście dużo większe możliwości. Prędkość obrotu wokół osi podłużnej to 420 stopni na sekundę. Sterowaną beczkę robi się więc na niej w 0,8 sekundy. Beczki szybkie jeszcze szybciej. Poza tym ±10 g przy solo, ±8 g w dwie osoby – to naprawdę pozwala nauczać, a także sprawdzać, jak uczniowie znoszą przeciążenia. Przy takich obciążeniach samoloty, na których dotąd szkoliliśmy, dawno by się rozpadły. Do tej pory nie mieliśmy jak sprawdzić pilota wyczynowego. Wprowadzenie *Extry* do szkolenia przekłada się na wyższy poziom wyszkolenia pilota i podniesienie bezpieczeństwa jego akrobacyjnego latania.

PLAR: Czy to, że *Extra* ma dużo lepsze parametry, nie będzie za bardzo przeszkadzało w lataniu w szyku, biorąc pod uwagę to, że pozostałe samoloty są słabsze?

WK: My, niestety, niejako tradycyjnie latamy grupowo na najróżniejszych zestawieniach samolotów. Z biedy zawsze były to *Zliny 526 F, AFS*, potem *Zlin Z-50*, później pojawiła się druga „pięćdziesiątka" – z czego jedna była lepsza, 300-konna, druga miała 260 koni. Teraz do tej stajni wprowadzamy jeszcze *Extrę*. Trzeba pamiętać, że czynnikiem decydującym o powodzeniu

Prędkość manewrowa *Extry 330LC* to 154 węzły. Nieprzekraczalna wynosi 220.

fot. Andrzej Rutkowski

Zdławiona o 10% moc silnika i nowe, trójłopatowe śmigło znacząco ograniczają hałas wytwarzany przez ten wyczynowy samolot

jest nie tylko moc silnika, ale przede wszystkim charakterystyka rozpędzania i hamowania, inne kąty natarcia. *Extra* w szyku ma przewagę mocy, ale z kolei niełatwo ją wyhamować. Okiełznać to wszystko w czasie lotu grupowego – to jest wyzwanie. To wymaga po prostu sporo latania.

PLAR: Jak w ogóle udało się Wam taki samolot pozyskać? Jesteście zespołem akrobacyjnym aeroklubów, więc czy ta *Extra* jest z państwowych pieniędzy?

PH: Koszty *Extry* to około 1,1 miliona złotych. Ministerstwo Sportu wyasygnowało na samolot 450 tysięcy, a Aeroklub Poznański 650. Proporcje są 40 do 60 procent. Dlatego też nowy samolot trafił do Poznania. Aeroklub Poznański wyłożył te pieniądze dlatego, że z jednej strony potrzebowaliśmy nowego samolotu do grupy Żelazny, a z drugiej – nowoczesnego sprzętu do szkolenia młodzieży w poznańskim Młodzieżowym Ośrodku Szkolenia Akrobacji Lotniczej MOSAL. Chcemy szkolić nowe kadry do Mistrzostw Polski, Europy, Świata. Na razie w klasie Advanced. O Unlimited pomyślimy później.

PLAR: Lotniczą młodzież czyli kogo? Tych, co ukończyli szkolenie do licencji turystycznej i przychodzą do Was na szkolenie akrobacyjne?

PH: Szkolimy tylko i wyłącznie członków Aeroklubu Poznańskiego. Już słyszę zarzuty, że to niesprawiedliwe, ale istnieje po temu kilka naprawdę ważnych powodów. Nie szkolimy komercyjnie nikogo „z ulicy" między innymi dlatego, że mamy tak dużo dobrych kandydatów, wywodzących się z klas lotniczych liceów, z Politechniki Poznańskiej i z Akademickiego Klubu Lotniczego, że nie jesteśmy w stanie się wyrobić, żeby szkolić jeszcze innych.

PLAR: Czyli jeśli ktoś na etapie liceum nie czuje lotniczej pasji, to nie ma szans na waszą *Extrę*?

PH: Ideą klas lotniczych jest powrót do starych zasad szkolenia, kiedy było tak, że jak ktoś nie miał licencji szybowcowej, to nikt z nim w aeroklubie nie rozmawiał o szkoleniu na samolotach. Trafia do nas młody 18-19 letni człowiek z licencją szybowcową, robi wtedy licencję samolotową i jeśli po jej uzyskaniu ma predyspozycje i chęci do kręcenia akrobacji, to zaczynamy go próbować w tej dziedzinie.

Druga sprawa to czynnik zaufania. Mając kogoś na miejscu, cały czas widzę jego postępy, wiem w jaki sposób przyjmuje to, co się do niego mówi i wtedy powierzając mu trudne zadania do wykonania w powietrzu mogę się czuć w miarę bezpieczny.

Latanie zespołowe jest trudne. Co dopiero, gdy grupę stanowi sześć różnych samolotów...

Natomiast jeśli ktoś przyjedzie „z Polski" na trzy dni na szkolenie, czegoś popróbuje, po czym pojedzie do domu i będzie pokazywał, czego się właśnie nauczył, to mam obawy, że może się coś wydarzyć.

WK: I mogłoby się ponieść w świat, że „Żelaźni go wyszkolili, a on poleciał i się zabił"...

PH: Nawet nie chodzi o to. Cóż, czasy się zmieniły. Teraz każdy, kto dysponuje odpowiednimi środkami

fot. Andrzej Rutkowski

może sobie bez problemu kupić wysokowyczynowy samolot akrobacyjny. Problemem są za to umiejętności pilota. Ich nie da się kupić, w krótkim szkoleniu opanować na takim poziomie, by robić bezpiecznie wszystko to, na co konstrukcja samolotu pozwala. Myślę, że produkty rodzaju: przyjedź do nas, w tydzień nauczymy cię akrobacji – to nieporozumienie.

Z drugiej strony mamy wspomnianą młodzież lotniczą. Jeżeli po uzyskaniu licencji szybowcowej kandydat na pilota samolotowego chce i ma predyspozycje iść w stronę akrobacji, to zamiast na *Cessnie*, szkolimy go na *Zlinie*, który pozwala już jakąś akrobację kręcić. Potem w czasie robienia PPL laszujemy go na *„Efa"* i, jak za starych czasów, robi akrobację podstawową podczas robienia licencji turystycznej. Czyli wykonuje już podstawowe figury akrobacji, nie mając jeszcze licencji. I gdy odbierze tę licencję, to zaczynamy z nim robić szkolenie w akrobacji średniej. Potem akrobacja wyższa i tak dalej...

Szkolenie młodego człowieka po licencji szybowcowej idzie błyskawicznie – drugiego albo trzeciego dnia zgodnie z minimum programowym mogę go wypuścić samodzielnie na *Zlinie*, bo jak ktoś umie lądować na *Jantarze* czy *Cobrze*, to z samolotem nie ma problemu.

PLAR: *Zlin* plus doświadczenie szybowcowe – czy to naprawdę aż taka różnica w stosunku do tego, co reprezentują sobą piloci wyszkoleni tylko na *Cessnie 152?*

Droga za stery *Extry* zaczyna się od startu szybowcem za wyciągarką, a potem biegnie przez szkolenie samolotowe na *Zlinie*

Extra 330LC, a przy niej Piotr Haberland i Wojciech Krupa

Reklama

DRABPOL Sp. jawna P. Drabczyński i Wspólnik
42-233 Mykanów; ul. Akacjowa 24/26
Tel.: 34/ 366 00 22; Fax: 34/ 366 01 02
tel. kom: 694 414 887
E-mail: awionika@drabpol.pl
www.drabpol.pl/awionika

Wyposażenie tego samolotu zredukowane jest do absolutnego minimum, tak żeby zachować jego wysokowyczynowe osiągi

PH: Tak, tacy ludzie dużo sprawniej opanowują „*Efa*", który przy lądowaniu jest nawet trudniejszy, niż *AFS* i *Zlin 50*. *Extra* jest jeszcze trudniejsza. Wylaszowanie na „Efie" kogoś, kto wcześniej latał tylko na *Cessnie*, to po prostu koszmar – to kilka długich dni, które trzeba poświęcić tylko na to. A teraz nie chodzi tylko o to, że uda mu się dwa razy wylądować na tym „*Efie*", a ja potem na radiu będę stał i się zastanawiał, czy on za trzecim razem wyląduje, czy nie wyląduje – to musi być pewne lądowanie. Dalej wchodzimy w następny etap, kiedy zaczynamy z nim robić strefę – i teraz pytanie: gdy wysiądę z samolotu, to czy on, przy całym stresie i emocjach związanych ze strefą, wykona potem prawidłowo ten najtrudniejszy element, czyli lądowanie? Dla mnie wylaszowanie na „*Efa*" kogoś, kto w życiu latał wyłącznie na *Cessnie*, to proces kilkudniowy, dużo stresu i emocji. A właśnie czasu brakuje nam najbardziej, bo wciąż mamy do szkolenia kilku młodych, mamy wielu następnych, którzy siedzą na ławce rezerwowych, a brakuje nam instruktorów, którzy mogliby się tym zająć.

fot. Andrzej Rutkowski

Piotr Haberland
instruktor samolotowy i szybowcowy, dyrektor Aeroklubu Poznańskiego, lewoskrzydłowy Grupy Akrobacyjnej Żelazny

PLAR: Czyli droga do waszej *Extry* tylko przez klasę lotniczą.

PH: My, jako Młodzieżowy Ośrodek Szkolenia Akrobacji Lotniczej nie mówimy, że jeśli zdarzy się ktoś wyjątkowy „z Polski", to go nie wyszkolimy. Jednak musi być to wyjątkowa, zdeterminowana osoba, do której mamy zaufanie.

WK: Jeśli będzie to jakiś talent, to trzeba będzie po prostu w niego zainwestować, mimo, że będzie z innego klubu. Ale niektórym się wydaje, że jeśli jest *Extra*, to można przyjechać, a my mamy ją udostępnić bo jest aeroklubowa. Chcą przyjechać, kupić godzinę. Tylko, że my nie chcemy jej sprzedawać. Takiemu „klientowi" odpowiadam – „To daj mi swoje auto". „No nie, to jest moje auto!" A to jest nasza *Extra*. Nie dam samolotu człowiekowi, którego nie znam. Tym bardziej, że nie mam wolnego samolotu, który stoi i „się pasie".

PLAR: Czy taką zdolną młodzież w ogóle stać na latanie *Extrą*?

PH: Trzeba sobie jasno powiedzieć, że szkolenie w akrobacji jest tak drogie, że wymaganie od mło-

Kadra młodych akrobatów Aeroklubu Poznańskiego

MŁODZIEŻOWY OŚRODEK SZKOLENIA AKROBACJI LOTNICZEJ
POZNAŃ

dego człowieka, by zapłacił za akrobację, jest po prostu nierealne. Dlatego wybieramy do szkolenia wyłącznie młodzież, która naszym zdaniem ma jakąś szansę, a pieniądze na ich latanie organizujemy my – Aeroklub Poznański – bo wiemy, że skoro godzina akrobacji to minimum 1500 złotych, to jakiego młodego człowieka będzie stać, żeby normalnie polatać? Żadnego. A nie możemy przecież szkolić na zasadzie, że dzisiaj możesz wylatać 16 minut, a za tydzień 14, a w ciągu roku całe trzy godziny, bo więcej niż te 4,5 tysiąca nie uzbierasz.

Za to młodzi muszą być zdyscyplinowani, wysportowani, muszą być aktywni w aeroklubie, ale do ich obowiązków nie należy myślenie o tym, jak zdobyć pieniądze, bo oni w tym wieku po prostu nie są w stanie tych pieniędzy zorganizować.

Z kolei znalezienie mądrego i bogatego, którego rodzice mają mnóstwo pieniędzy i zgodzą się na latanie na akrobację, a on zamiast pojechać na wakacje nad morzem będzie w pocie czoła latał w górę, w dół, to raczej mrzonka.

Tu sprawdza się nasz model szkolenia. Młodzież mająca już licencję szybowcową może podczas robienia licencji turystycznej wylatać mniejszą liczbę wymaganych godzin. Szkolą się na *Z142*, więc przeszkolenie na *„Efa"* idzie błyskawicznie. Naszym celem jest system szkolenia i treningu w akrobacji.

PLAR: Ile młodych osób szkolicie teraz w akrobacji?

PH: Plan na rok 2010 jest bardzo ambitny. Chcielibyśmy w akrobacji samolotowej przygotować dwie osoby, ktore już braly udział w zawodach, wyszkolić jedną dziewczynę i jednego chłopaka do akrobcji wyższej, w akrobacji szybowcowej umożliwić trening i szkolenie pięciu osobom (w tym dwóm dziewczynom)

WK: W przyszłym roku zamierzamy wystawić do Mistrzostw Polski w akrobacji samolotowej cztery młode osoby, a w szybowcowej trzy. Razem siedem młodych osób reprezentujących Aeroklub Poznański. To będzie znaczyć, że coś się wreszcie w polskiej akrobacji ruszyło...

Z Piotrem Haberlandem i Wojciechem Krupą rozmawiali Michał Setlak i Andrzej Rutkowski

Przykład Aeroklubu Poznańskiego dowodzi, że obecnie najskuteczniejszym sposobem na nowy samolot aeroklubowy jest zaiwestowanie w niego własnych funduszy i zdobycie dofinansowania

fot. Andrzej Rutkowski

Wojciech Krupa
instruktor samolotowy, lider zespołu Żelazny, członek Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, trzykrotny Mistrz Polski w akrobacji samolotowej, brązowy medalista Mistrzostw Europy

Reklama

EADS PZL "Warszawa - Okęcie" S.A.
Zakład Usług Agrolotniczych w Mielcu

EADS PZL

Oferuje szkolenia:
- PPL(A), CPL(A), FI(A);
- loty p. poż. i agro;
- KWT i KTP - wznawianie uprawnień;
- VFR night;
- przeloty międzynarodowe;
- IR/ME - wkrótce !

Typy samolotów:
- Cessna 152;
- PZL-104 Wilga 35A;
- An-2;
- PZL M-18 Dromader.

Lokalizacje:
- Mielec EPML;
- Radom Piastów EPRP.

Oferuje obsługę CAMO PART M/G samolotów o maksymalnej masie startowej nie przekraczającej 5700 kg:

- An-2;
- Cessna 152;
- PZL-104 Wilga 35A;
- PZL M-18 Dromader;
- PZL - 106BT M601 Turbo Kruk;
- inne typy według indywidualnych ustaleń.

CAMO PART M/G
LETNIA PROMOCJA

Zapraszamy właścicieli prywatnych statków powietrznych, firmy prowadzące lotniczą działalność gospodarczą w zakresie usług lotniczych (AWC) oraz ośrodki szkolenia (FTO/TRTO) do współpracy w zakresie Zarządzania Ciągłą Zdatnością do Lotu CAMO PART M/G.

KAŻDY KLIENT TRAKTOWANY JEST INDYWIDUALNIE

tel.: + 48 17 788 78 41
tel.kom.: + 48 607 661 794
fax: + 48 17 788 60 87
e-mail: zua@pzl.eads.net

www.zua.com.pl