



Text: Michal Beran • Foto: BRM Aero

SPOLEČNOST BRM AERO SE ZA POSLEDNÍ LÉTA STALA V OBLASTI ULTRALEHKÝCH A LEHKÝCH DVOUMÍSTNÝCH LETOUNŮ VE SVĚTĚ VŠEOBECNÉHO LETECTVÍ POJMEM. A VE SVÝCH PROJEKTECH A ZÁMĚRECH MÍŘÍ VÝŠ. A PRÁVĚ UDĚLALA PRVNÍ KROK DO SVĚTA „VELKÝCH“, CERTIFIKOVANÝCH LETADEL. NESE OZNAČENÍ BRISTELL B23.

Letošní problémy s koronavirem přinesly mimo jiné i zrušení celé řady leteckých akcí, a to včetně největšího evropského aerosalónu všeobecného letectví v německém Friedrichshafenu. Je to místo, kam se každoročně těším nejen proto, že je to ideální mís-

to k příjemným debatám nad novinkami leteckého průmyslu, ale i z toho důvodu, že oblast kolem Bodamského jezera s nádhernou přírodou a bohatou leteckou historií mám prostě rád. A letos jsem se hodně těšil i na návštěvu stánku kunovické společnosti BRM

Aero, která měla vystavovat hned dvě zásadní novinky. Hornoplošný typ B8 a především dvoumístný typ B23, zkonstruovaný a vyrobený tak, aby vyhovoval certifikačním požadavkům předpisů CS23 / FAR 23. Aerosalón byl sice zrušen, ale jak se říká, vše špatné je pro

VSTUP DO SVĚTA „VELKÝCH“ LETADEL



něco dobré, a tak jsem místo k Bodamskému jezeru zamířil na neméně krásnou Moravu. Průvodcem příběhu B23 se mi stal Martin Bříšťela, syn zakladatele společnosti Milana Bříšťely.

Společnost BRM Aero dosud vyrobila více než 500 kusů letounu Bristell v základních verzích Bristell Classic, Bristell RG a Bristell TDO a v jejich subverzích připravených pro jednotlivé trhy. Vývoj trhu a logika věci směřovaly do budoucna k větším, plně certifikovaným sportovním a cvičným strojům, které by však z oblasti ultralehkých letounů převzaly co nejvíce jejich výhod, tedy nízké provozní náklady a zároveň dobré letové vlastnosti. Původně se měl krokem tímto směrem stát nový letoun připravovaný sice pro hmotnostní kate-

gorii 600 kg, ale s veškerou výbavou pro VFR Night a IFR za VMC. Pak však vstoupily do hry nově připravované předpisy CS 23 a po konzultacích se zástupci evropské agentury EASA začalo dávat smysl připravit nový stroj pro hmotnostní kategorii 750 kg, který by byl certifikovatelný podle CS 23 a odpovídal by tak i americkému ekvivalentu certifikačních specifikací FAR 23.

Výsledkem je nový Bristell B23, letoun, který sice na první pohled hodně připomíná původní ultralehký Bristell Classic, ve skutečnosti se však pochopitelně jedná o v zásadě novou konstrukci, při které byl sice převzat úspěšný koncept, ale zároveň musely být vzaty do úvahy všechny konstrukční změny vyžadované jak vyšší maximální vzle-

tovou hmotností, tak požadavky certifikačního předpisu. A také se do něj promítla cenná zpětná vazba od více než 500 uživatelů původních Bristellů.

Nový B23 tak má oproti původnímu Bristellu Classic delší trup a větší ocasní plochy. Překonstruovány byly rovněž klapky a pochopitelně i kompozitový podvozek, který musí být schopen snášet vyšší zátěž. Letoun má maximální vzletovou hmotnost 750 kg a prázdnou hmotnost 435 kg, což dává při palivových nádržích o objemu 120 l paliva (to je zhruba hmotnostně 91 kg) k dispozici 224 kg pro posádku a její vybavení. Díky velkému objemu neseného paliva je se standardně dodávaným, provozem prověřeným a certifikovaným motorem Rotax 912 S3 ➡



• Součástí základního vybavení bude avionika Garmin G3X Touch a autopilot

velmi dobrým cestovním letounem s výbornou ekonomikou provozu a navíc s možností velmi dobrého uplatnění v leteckých školách.

Stejně jako u jeho staršího a lehčího sourozence byl při konstrukčních úpravách kladen důraz na ergonomii

kokpitu o vnitřní šířce 130 cm, kde bylo možné čerpat z vývojových prací, které předcházely konstrukci kokpitu Bristellu Classic. Zůstala tak zachována nejen optimální poloha sedáku a opěradla, výborná dosažitelnost všech ovládacích prvků a snadnost na-

stupování a vystupování z kokpitu, ale i pohodlné loketní opěrky a nastavitelné pedály. Totéž je možné říci i o bezproblémovém nastupování do kabiny, ke kterému slouží jak stupačka za křídlem a nášlapná plocha u kořene křídla, tak středové madlo mezi sedačkami.





• Záblesková světla Whelen



• Přistávací světlomet Brm



• V každém křídle je úložný prostor s nosností 20 kg

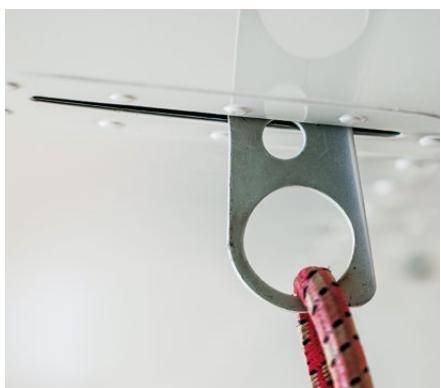


• Ve standardní výbavě je i vyhřívaná pitotka

Dodávané letouny budou vybaveny avionikou na bázi Garmin G3X Touch, ovládacím panelem autopilota Garmin GMC 307, odpovídačem a NAV radiem od společnosti Garmin a malým sdruženým přístrojem od firmy L3 avionics. „S tímto vybavením bude stroj docertifi-

kován pro lety IFR za VMC. Tím se stane opravdu vhodným adeptem pro letecké školy, které hledají vhodné stroje pro obnovu letadlových parků, popřípadě budou chtít doplnit či nahradit svoje flotily s provozně nákladnějšími letouny,” říká Martin Bříšťela. ➔





• Vyklápěcí úchyt pro poutání letadla

S třílistou hydraulicky ovládanou constant speed vrtulí od firmy MT-Propeller, která je součástí základní výbavy, je letadlo vhodné i pro delší cestování.

„Součástí základní výbavy B23 bude rovněž balistický záchranný systém, který ale není mandatorní díky perfektním letovým vlastnostem a pádovým charakteristikám,“ doplňuje Martin Bříšťela.

„Samostatnou kapitolou spoje-nou se vstupem mezi letouny plně certifikované podle CS 23 byl rozsah a náročnost všech testů,“ pokračuje Martin Bříšťela. „Při vývoji B23 jsme hodně spolupracovali s renomovaným testovacím švýcarským pilotem Damianem Hirschierem. Při optimalizaci B23 jsme nalétali více než 80 testovacích letů, než jsme letoun předložili k prvnímu letu testovacímu pilotovi agentury EASA.“



Kam tedy nový letoun od Bristellu míří? Bude především velmi dobrým řešením pro letecké školy, nabízejícím novou a elegantní leteckou techniku a dobré leto-

vé vlastnosti, propojené s výbornou ekonomikou provozu. Připravený i pro provoz VFR Night IFR za VMC. A samozřejmě také velmi dobrým cestovním strojem. 

Bristell B23 Základní technická data

Rozpětí křídla	9,13 m
Délka letounu	6,45 m
Výška	2,28 m
Plocha křídla	11,75 m ²
Šířka kabin	1,3 m
Prázdná hmotnost	435 kg
Max. vzletová hmotnost	750 kg
Užitečné zatížení	315 kg
Objem palivových nádrží/maximální dolet	120 l
Zavazadlový prostor v trupu	15 kg
Zavazadlový prostor v křídlech	2 x 20 kg
Min. rychlost s klapkami V_{SO}	41 KCAS
Min. rychlost bez klapky V_{S1}	48 KCAS
Max. rychlost horizontálního letu V_H	117 KTS
Nepřekročitelná rychlost V_{NE}	156 KEAS
Motor	Rotax 915 iS