



Text: Michal Beran • Foto: archiv společnosti Bristell



ZÁLET NOVÉHO BRISTELLU B8

VYVINOUT, POSTAVIT A PŘIPRAVIT K ZÁLETU NOVÝ TYP LETOUNU NENÍ ROZHODNĚ JEDNODUCHOU ZÁLEŽNOSTÍ A VYŽADUJE TO OD TVŮRCŮ STROJE ZNAČNOU DÁVKU ENERGIE, NADŠENÍ A TECHNICKÝCH SCHOPNOSTÍ. ANI JEDNO ANI DRUHÉ ZŘEJMĚ NECHYBÍ V KUNOVICKÉM BRM AERO, NEBOŽ PO JIŽ PŘEDSTAVENÉM LETOUNU B23 SE Z KUNOVIC POPRVÉ PODÍVAL DO VZDUCHU I NOVÝ HORNOPLOŠNÍK B8.

K historickému okamžiku došlo 9. července, kdy testovací pilot společnosti Miroslav Rakušan provedl z kunovického letiště úspěšný zálet nového celokovového hornoplošného letounu Bristell B8, vyvinutého a zkonstruovaného společností BRM AERO s.r.o.

Pro úspěšného českého výrobce ultralehkých a lehkých letadel se jedná svým způsobem o přelomovou záležitost, neboť jde o první hornoplošník v jejich výrobním programu. Nový stroj přesto nezapře už svým vzhledem základní konstrukční i stylistické principy, které letouny pocházející z konstrukční kanceláře Ing. Milana Bříšťely, zakladatele a výkonného ředitele společnosti, charakterizují.

Bristell B8 je dvoumístným celokovovým bezvzpěrovým hornoplošníkem, jehož základní model bude poháněn osvědčeným stokoňovým Rotaxem 912 ULS, popřípadě iS. Společnost BRM AERO má nicméně v plánu rozšířit paletu pohonných jednotek o další motory Rotax, jako jsou modely 914 nebo 915is.



• *Pohled do kabiny prototypu*

Absence vzpěr křídla nejenže přispívá k celkové aerodynamické čistotě letounu, ale umožňuje posádce i jednodušší přístup do prostorné kabiny o šířce 125 cm a zlepšuje i výhled z letounu. Tvůrci letounu zvolili volantové řízení, které usnadňuje nastupování a vystupování z letounu. Při konstrukci Bristellu B8 bylo využito i moderních kompozitových materiálů, ze kterých jsou vyrobeny rám kabiny, dveře kokpitu a zavazadlového prostoru. Kapacita integrálních palivových nádrží umístěných v křídlech je 150 litrů paliva.


Podvozek předového typu má přímo řízené přední kolo odpružené hydraulickým tlumičem, hlavní podvozkové nohy jsou kompozitové. Kola a brzdy pochází od společnosti Beringer, přičemž výrobce bude nabízet ovládání brzd volitelně jak nožní na pedálech, tak ruční umístěné na středové konzole mezi sedačkami.



• *B8 nezapře elegantní tvary charakteristické pro letouny Ing. Bříšťely*

První let prototypu nového hornoplošníku trval čtyřicet minut, během kterých zkušební pilot Miroslav Rakušan otestoval základní letové vlastnosti a stabilitu letounu. Podle jeho slov má nový B8 potenciál být velmi rychlým, a přitom stabilním strojem. Na první let navázaly další letové a statické testy, které mají za cíl připravit stroj pro certifikaci

v České republice, kde bude certifikován jako ultralehký letoun s maximální vzletovou hmotností 600 kilogramů.

V současné době jsou ve výrobě první kusy nového hornoplošníku, kterým by společnost BRM AERO chtěla oslovit piloty preferující hornoplošné uspořádání letounů a navázat na celosvětový úspěch svých dolnoplošných Bristellů. 



• *Testovací pilot Miroslav Rakušan a Ing. Milan Bříšťela po úspěšném záletu*

