



Pavel Valenta

TECNAM P2010



Společnost Tecnam byla tehdy známá především díky svým konstrukcím v oblasti ultralightů. To, že to bude právě Tecnam, který po více než desetiletí klidu na evropském nebi přijde s novou konstrukcí čtyřsedadlového letounu, by tehdy nikoho nenapadlo.

Tedy nikoho, kdo nezná profesora Luigiho Pascala, konstruktéra slavné Partenavia, konstruktéra, který ví, jak své konstrukce trochu zvětšit a také trochu zmenšit, a přitom vždy trochu přidat na již i bez toho dobrých letových vlastnostech. Čtenář jistě tuší, že nyní mám na mysli právě „la picolla Partenavia“, tedy dvou-

motorový Tecnam P2006T. Opačným směrem se „professore“ vydal u jednomotorové konstrukce. V tomto případě vychází z trochu hranaté klasiky v oblasti UL, tedy legendárního Echa, které se v téměř nezměněné podobě vyrábí již více než 20 let a pro neutuchající zájem se letos dočká limitované edice retro. Po-

Když jsem v březnu roku 2002 ve Wiener Neustadtu testoval pro L+K tehdejší novinku na evropském nebi, letoun DA 40 s dieselovým motorem TAE 125, netušil jsem ani v nejmenším, že to bude trvat dlouhých jedenáct let, než se v Evropě objeví nová jednomotorová čtyřsedadlovka.



kračuje pak přes Echo Super, jež se již trochu zakulacovalo, až po VLA dvousedadlovku Tecnam P2008JC, která očarovala i Air France. Nový stroj P2010 s P2008JC nezapře podobu, a to jak opticky, tak v oblasti konstrukce. Pojdme se podívat na „la grande monomotore“ trochu zblízka.

ZE SNĚHU DO SLUNCE A PAK I DO BLÁTA

Na cestu k výrobci do Itálie se náš malý tým v složení Ing. Petr Koblre, Ing. Pavel Valenta a Daniel Šmaha vydává ze zasněžené Prahy 20. 2. 2013. Díky lopatám, hrablům a sofistikované automobilové technice dorazíme na Le-

tiště Václava Havla s dostatečnou časovou rezervou. Ta byla totiž potřeba, protože elektronický check-in náš dopravce zatím prostrádá. Přepážku jsme poznali snadno – byla jediná s dlouhou frontou. Po přistání v Římě nás však vítá 15 °C a hlavně vše je zalité sluncem! Malé italské extempore v půj- >>>

TEST | TECNAM P2010

čovně aut nám nemůže zkazit náladu ani odhodlání. Pokus nacpat nás do malého auta za vysokou cenu jsme definitivně zažehnali. Naším motorem byl hlad, neb náš slavný dopravce nás držel v letadle o hladu a žízni. Tak se bohužel stalo, že mé sny o „mozzarella di bufalo“ se v dálničním fastfoodu amerického typu definitivně rozplynuly.

Ráno nás vítá zataženou oblohou. Oblačnost je však vysoko a hlavně hurá, stále neprší!

Capua, sídlo společnosti Tecnam, leží severně od Neapole. Vlastně bych tak daleko na jihu Itálie nečekal takový sofistikovaný průmysl, jakým je výroba letadel. Křivolakými uličkami historického města Caserta se proplétáme směrem k továrnímu letišti. Měl jsem již kdysi možnost z tohoto letiště letět a vím, že když trochu zaprší, je s létáním konec. Znam několik kolegů, kterým déšť zkazil pokus o zkušební let. Tovární letiště Tecnamu má jednu velkou slabost: jen co trochu zaprší, změní se travnatá dráha v tankodrom. Když zaprší víc, změní se v rybník. Jak o tom ale přemýšlím, napadá mne, že je to velká výhoda. Konstruktéři vlastně nic jiného nezbyvá než počítat s dráhou, která není perfektní. Všichni známe robustní podvozky Echa; není divu, když vznikly zde. Mnohým českým letišťům jak na míru ušito.

URČITĚ LETOS

Na italské poměry dorážíme patrně příliš brzy, v 8.30 se v továrně ještě zdaleka nic neděje. Chvilí čekání nám příjemní italské ristretto. Malý doušek opravdové italské kávy, jejíž hořkosladká chuť ulpívá na patře ještě dlouhé hodiny. Nejmladší ze slavných konstruktérské rodiny, vnuk slavného „professore“ Sebastian Pascale, nás provádí třemi hangáry, ve kterých pobíhá výroba. Letadel je tu opravdu hodně. Jedna hala je plná jedno-

motorových strojů, ve druhé hale se montují stroje dvoumotorové. Třetí hala je určena k výrobě komponentů a část také zabírá obrovský sklad náhradních dílů. Když se konečně dostaneme na plochu, stojí zde připraven náš stroj P2010 v plné kráse. Naši pozornost však upoutá právě přistávající, evidentně zbrusu nové Echo Classic. To přiletěl do práce současný šéf Paolo Pascale. V tu chvíli věci dostávají spád, za okamžik se objeví tovární pilot Marco Locatelli, bývalý vojenský pilot

a absolvent prestižní americké školy testovacích pilotů. Chvilí povídání s Paolem o termínech i složitých administrativních postupech při certifikaci nám dává určitou představu o tom, co vše bylo nutno podniknout, abychom kýžený dokument EASA drželi v červenci 2013 v ruce. S dodávkou prvním zákazníkům se počítá vzápětí. Na naši otázku ohledně termínu dodávky prvního stroje do ČR, tedy stroje pro F AIR, přichází sebevědomá odpověď: „Zcela jistě v říjnu 2013!“



Moderně řešený glass cockpit s avionikou Garmin 1000.



Testovaný letoun byl vybaven dvoulistou vrtulí MT.



NA ZEMI

Testovací pilot mezitím absolvoval jeden či dva okruhy sám, možná aby se přesvědčil, že dráha je použitelná. Použitelná patrně je, ale bahno na ocase cosi prozrazuje. Takto „maskovaná“ letadla známe z naší benešovské dráhy dobře, takže pro nás žádný důvod k neklidu. Již na první pohled je vidět příbuznost k typu P2008JC. Mám takový pocit, že pokud bychom postavili P2010 několik metrů za P2008, měl bych bez brýlí potíže je rozeznat. Trup z uhlíkových vláken a kovová křídla jsou rovněž společným znakem obou typů. P2010 je ale trochu vyšší, mimochodem disponuje dvěma nášlapky, které usnadní nástup do kabiny. Zejména méně sportovně založeným jedincům to udělá radost. Co je ovšem na P2010 úžasné, to jsou zadní dveře pro pasažéry. Nemohu nemyslet na svoji manželku, která je nucena nasedat předním otvorem na zadní sedadlo Cessny a šplhat při tom po podvozkové noze. Tento tělocvik při nástupu do P2010 vám, naše drahé polovičky, definitivně odpadá! Říká se, že krásné letadlo také krásně létá. Pomyslím si, že toto letadlo tedy opravdu bude radost pilotovat. Rozdíl oproti Cessně 172 je vidět, musí být vidět, vždyť design obou letadel dělí celých 58 let! Krása je pochopitelně subjektivní, aerodynamika je naproti tomu exaktní věda. Na P2010 je vidět, že tato věda

za 58 let pokrok rozhodně udělala, alespoň tady 40 kilometrů severně od Neapole, kde já bláhový už žádný průmysl nečekal...

Motor Lycoming IO-360-M1A jsme si příliš neprohlíželi, je to přeci náš starý známý. Jen jsem se mu v duchu omluvil, vždyť v roce 2002 jsem psal v L+K, že bude nahrazen dieselem. Nebyl, spletl jsem se, omlouvám se tehdejšímu čtenářům a jsem rád, že budu mít pod kapotou vyzkoušených a spolehlivých 180 HP. Dvě nádrže o celkovém objemu 63,4 USG/240 l by mu

mohly vystačit na šest hodin letu, tak uvidíme, až poletíme. Dvoulistá constant-speed vrtule od MT je pro přenos tohoto výkonu tím správným řešením, jakkoli vám může někdo namítnout, že třílistá vrtule vypadá lépe.

VE VZDUCHU

Následuje krátké zaškolení s kontrolní otázkou, kdo už co pilotoval. Jelikož se ukázalo, že všichni létáme všechny možné i nemožné typy, bylo školení také hned >>>



V kabině najde dost místa i urostlý pilot.



Zadní dveře umožňují pasažérům pohodlný nástup a výstup.



„Účastníci zájezdu“ u P2010 v Capui.



u konce. Avioniku Garmin 1000 známe z Cessny C 172, kterou jsem nedávno v Záhrěbu kupoval pro leteckou školu F AIR. V nabídce Tecnamu je i úsporná verze s G 500, nebo naopak verze luxusní P2010 G1000 s autopilotem GFC700. Tady ovšem čeká techniky Garminu i Tecnamu ještě trocha práce s instalací a certifikací autopilota. Maximální vzletové hmotnosti 1160 kg zdaleka nedosahujeme. Maximální užitečné zatížení by v takovém případě však bylo až 450 kg. Díky již zmíněným nášlapům jsem v kabině rychleji než obvykle a to přesto, že kabina je poměrně vysoko. A co víc, nejsem utopen za palubí deskou tak, jak jsem zvyklý u svých amerických oblíbenců. Šířka kabiny uspokojí i zápasníky s širokými rameny. To ale my s Mar-

cem rozhodně nejsme, takže máme mezi sebou úctyhodnou mezeru. Coby odchovaneček Pipera a Cessny jsem se nejprve lekl, že budu muset řídit pomocí brzd, ale bylo to tak snadné a tak intuitivní, že jsem ani nevěděl, že řídím. Nebyť pojíždění v otřesném blátě, mohl bych nějak srovnávat. Měl jsem ale spíše starosti najít správnou stopu, kudy jet. Tovární pilot byl celkem klidný. „Vprostřed dráhy je kaluž,“ říká mi Marco (raději bych to překládal jako rybník) a pokračuje: „Do kaluže raději nevjížděj, na vzlet máš asi 350 metrů před kaluží a na doběh po přistání máš krásných 250 metrů za ní. OK?“ No, moc OK mi to nepřipadá, ale dobrá. Řízení pomocí brzd a volného přídového kola ocením při otáčení se na dráze. Otočíte se téměř na místě.

Klapky na vzlet, vrtule dopředu, směs bohatá, plný plyn, trochu postát na brzdách, pustit, a už jsme nad rybníkem. Udržet rozjezd ve směru dráhy bylo snadné, žádné velké šlapání do pedálů. Jde to velmi snadno, jako kdybych s tím letadlem létal už dávno. Povolení máme zatím stoupat do 3000 ft, tak tedy zavřít klapky a počáteční stoupaní na rychlosti 78 KIAS ukazují na variu 1000 ft/min. Následuje povolení stoupat na altitudě 4000 ft, pokračujeme tedy ve stoupaní, nyní na zhruba 80 KIAS a 750 ft/min. Na Garminu 1000 čtu teplotu 5 °C ve 4000 ft. Tak nejprve 75% výkonu, plnicí tlak 25 inch. Hg a 2500 ot/min. Garmin ukazuje rychlost 122 KIAS, resp. 129 KTAS, a spotřeba je 9,8 USG/hod. Redukuji na 65%, to znamená 23 inch. Hg, 2400 ot/min a rychlost je 112 KIAS, resp. 118 KTAS, a 9,2 USG/hod. To vše zatím bez ochuzování směsi. Marco uvádí, že altitudě 6500 ft cestuje na 75% výkon rychlostí KTAS 133 při spotřebě 9,1 USG/hod. Tak vysoko se dnes bohužel nedostaneme, nad námi je jakýsi provoz. Překvapil mne výhled do zatáčky, je opravdu lepší než v Cessně. Řízení reaguje velmi přirozeně, máte pocit, že je trochu živější, bezprostřednější než C 182. Cessna je naopak trochu vláčnější. I to je ovšem otázka vkusu. Trim je velmi citlivý, kdo je zvyklý točit kolečkem vyvážením jako krejčí na staré singrovce, ten musí dát pozor.

ZPÁTKY NA ZEM

Také jsem chtěl vyzkoušet pády, v čisté konfiguraci s berany na doraz se P2010 v 61 kts přehoupne na nos s lehkou tendencí padat doleva. Pro milovníka Pipera 28 konečně možnost nad něčím trochu reptat – Piper padá rovně. Následovalo cvičné nezdařené přiblížení, zavření klapek a přidání plného plynu nepotřebovalo žádnou rychlou reakci, ani žádnou mimořádnou sílu. Síla vlastně není potřeba nikdy, a to ani tehdy, pokud zrovna moc nepracujete s vyvážením. Touch and Go také nepřineslo nějaké zvláštní nároky na pilota. Rychlost 65 kts na přiblížení je pro pilota jednomotorového stroje ideální hodnota, na kterou je patrně zvyklý. Marco se omezil pouze na připomenutí, že před kaluží musíme být zase ve vzduchu. Poslední plné přistání do prostoru za louží, tedy v podstatě přistání na krátké dráze. Na motoru táhnu stroj nad dráhou, na úrovni kaluže ubírám a těsně za kaluží dosednutí. Dráha 250 m plně postačuje. Už se těším na pohár F AIR. S tímhle strojem musím vyhrát, s P2010 se dosedá s centimetrovou přesností na první pokus! Tak tedy gratulujeme panu profesorovi. „Bello aeroplano!“ Opravdu se to povedlo. Nezbývá než si přát, abychom Tecnam P2010 opravdu ještě letos viděli v Benešově na značkách OK. ✈️

TECHNICKÁ DATA

	TECNAM P2010	Cessna Skyhawk 172 S	Cessna Skylane 182 T
Prázdná hmotnost (kg)	710	781	906
Max. vzletová hmotnost (kg)	1160	1157	1406
Užitečné zatížení (kg)	450	379	511
Šířka kabiny (m)	1,14	1,03	1,07
Výkon motoru	180 HP@2700 RPM	180 HP@2700 RPM	230 HP@2400 RPM
Délka dráhy na vzlet přes 50ft překážku (m)	384	497	462
Délka rozjezdu (m)	245	292	242
Délka dráhy na přistání přes 50ft překážku (m)	313	406	411
Max. povolená provozní výška (ft)	15 000	14 000	18 100
Stoupavost ft/ min	1050	730	924
Cest. rychlost @ 75 %	133	124	145 (@ 80 %)
Dolet NM	660	638	930