



(.)

HISTORY ČR + SR (/CLANKY/3218)

GLIDING (/CLANKY/3227)

GA (/CLANKY/3236)

ROTOR (/CLANKY/3316)

AIRLINES (/CLANKY/3252)

MILITARY (/CLANKY/3253)

BUSINESS (/CLANKY/254)



(ChangeLanguage.cfm?NewLanguageID=en)

Bristell NG5 TDO / OK-QUU 06 BRM Aero

[Gonzo \(https://www.gonzoaviation.com/stranka/gonzo\)](https://www.gonzoaviation.com/stranka/gonzo) - 21.5.2014



po skúsenosti z lietania na rôznych ultralightoch ako Dynamic WT-9, PS-28 Sport Cruiser, Viper SD-4, Eurofox, Shark prišla ďalšia ponuka, ktorá sa neodmieta

Pozvánka z firmy BRM AERO od p. Martina Bříšťelu prísť si zalietať na ultralighte Bristell bola lákavá, napokon som ho videl opakovane na letisku v Nových Zámkoch, kde má domovskú základňu myslím jediný Bristell lietajúci so značkou OM

Napokon sa mi podarilo navštíviť letisko v Kunoviciach 8. mája na štátny sviatok. Na prvý pohľad priam bil do očí na letisku výrazný rozdiel voči starším objektom, na ktoré som zvyknutý z jednotlivých letísk a novým hangárom, v ktorom má svoje aeroplány firma BRM Aero, vedľa je postavená úplne nová budova a hangáre leteckej školy, ktorej meno som nezaregistroval, o čosi ďalej firma na výrobu leteckých komponentov

Táto časť letiska mi pripadala, že som v zahraničí, žiadne dožívania z podstaty, ale projekty, za ktorým stojí súkromný vlastník s jasnou víziou a je postavený podľa súčasných štandardov

Po zvítaní sa s p. Milanom Bříšťelom a jeho synom Martinom som mal možnosť vybrať si, či budeme lietať na Bristelle NG5 LSA Classic s predovým podvozkom, alebo na Bristelle NG5 LSA TDO so zadovým podvozkom. Priznám sa, že možnosť voľby ma mierne zaskočila (pozitívne) a nakoniec sme sa dohodli s fabrickým pilotom Mirkom Rakušanom, že polietame na verzii TDO, predsa to zadné koliesko mi pripomína lietanie na skvelých Zlin Tréneroch, na ktorých som absolvoval výcvik



cockpit Bristellu NG5 TDO / OK-QUU 06

Väčšina súčasných ultralightov sa vyrába vo verzii s podvozkom á la Cessna 152 / 172, a tzv. "taildragger", je považovaný za náročnejší hlavne na pristátie a noví piloti sa mu do istej miery vyhýbajú. Podľa neskorších reakcií mi došlo, že karbónový Bristell TDO (Carbon Edition) / OK-QUU 06 má štatút akéhosi firemného obľúbencu

Na moju otázku, prečo sa rozhodli modifikovať Bristella aj na verzii TDO mi p. Bříšťela odpovedá obkľukou, že to vyplýva z požiadavky skupiny zákazníkov s vyšším náletom hodín, ktorí preferujú takéto usporiadanie, aj za cenu náročnejších letových vlastností

Zoznámil sa s novým aeroplánom, znamená privoniať si ho, poobzerať si z každej strany, podotýkať sa – označenie Carbon Edition na chvoste v tomto prípade znamená úprava kabíny vloženie interiéru z karbónu, ktorý je vyleštený do vysokého lesku a dodáva kabíne vzhľad techno dizajnu, v kombinácii s červeno / čiernou kožou na sedadlách je to výrazné a pekné. V kabíne je umiestnený jediný odkladací priestor pre drobnosti, ktorý je umiestnený v stredovom panele za prístupou plynu, zatvorený krycou plochou z karbónu, druhý pre batožinu je za sedadlami pilotov

To, čo ma na prvý pohľad zaujalo bolo minimum ovládačov v kabíne, mne osobne to vyhovuje, nakoniec ultralighty boli vymyslené pre potešenie z lietania. Na prístrojovke sú umiestnené len 2 EFISy od Garminu, jediný pilot k dispozícii len základné letové prístroje. Elektrický spínač ovládania vztlakových klapiek je umiestnený na stredovom paneli pod prístrojovou doskou, vedľa je prepínač palivových nádrží (obsah 2 x 60 litrov). Aeroplán je najširší v mieste loktov oboch pilotov, so šírkou 120 cm zabezpečuje skutočne pocit priestorového komfortu

Je to určite najkrajší cockpit UL aeroplánu, čo som videl za dlhšiu dobu

Sadám si vľavo, upínacie pásy, kabína, minimum povinných úkonov, master switch a nahadzujeme motor. Predvážací pilot Mirek Rakušan mi ešte prízvukuje, že máme kolečko vzadu a v prípade odaretovania sa aeroplán nekontrolovane otáča ako Zlín Z-50. S patričnou opatnosťou rolujem na miesto štartu na betónovej VPD, motor trochu zaciľňa výhľad, preto robím občasné esička

Povinné úkony, povolenie štartu, plný plyn a zabúdam že sedím v ultralighte, po pretlačení na hlavný podvozok aeroplán zrýchľuje, pozor smer (aj tak mi ubehol do ľava, potvora) po krátkom rozbehu sme v luftě. Okrem toho, že sa poriadne driapeme do neba v strmom uhle, nadchýňa ma "letový komfort". Vysvetlím - otrasy od motoru sú minimálne, a aeroplán počúva na každý pohyb knipla. Stačilo pár sekúnd a zisťujem že, sedím v živom aeropláne, ktorý je poháňaný síce 100 hp Rotaxom, ale akoby sme sedeli v stroji kategórie GA s dvojnásobným výkonom motora

Po štarte je potrebné prepnúť vrtulu do cestovnej konfigurácie elektrickým spínačom, ktorý je umiestnený vedľa prístupu plynu



fabrický pilot Mirek Rakušan

Stúpame do výšky 5.000 feet a hľadím na nebo posiate kumulmi až do Bratislavy, v noci prešla studená fronta, takže vzduch je krištáľovo čistý. Po dostúpaní do výšky mám more času sa zabývať v kabíne, skúšam elektrické trimovanie, ktoré je veľmi účinné, napokon keď som po dosadnutí pozeral rozmer vyvažovacej plošky, ani sa nedivím. V momente prílišného preváženia na hlavu, alebo na chvost cítite v knipli značnú protisilu, chvíľu som s tým zápasil, kým som si ako tak zvykol. Mechanické vyváženie mi viac vyhovuje, pretože umožňuje malými výchybkami úplne presne vyvážiť aeroplán, ale možno som už trochu dinosaur, ktorý má staré návyky

Uvedený stroj nemal inštalovaný záchranný padákový systém, patrí totiž medzi voliteľné opcie

Wings with heart

Ukazujú sa výhody dolnoplošníka, výborný výhľad a hlavne počas zatáčky mi konečne nebráni pri kontrole priestoru vlastné krídlo. Mirek mi ukazuje vlastnosti aeroplánu počas letu na nízkej rýchlosti s vysunutými veľkými klapkami, aeroplán je výrazne natiahnutý, spočiatku stúpame a pri rýchlosti cca 70 km / hod. prejde do pádu, ale čo je podstatné Bristell nemá zradné vlastnosti, počas pádu som si všimol len mierny náklon na ľavé krídlo



Bristell je vybavený trimom aj na ľavom krídleku a po vytrímovaní horizontu a náklonu som vyskúšal pustiť knipel, aeroplán stabilne letel sám. Pripadalo mi to ako simulátorový let, keby nebolo občasných poryvov spôsobených stupákmi, tak krúžime aeroplánom minúty bez jediného dotyku knipla

Kryt kabíny je navrhnutý tak, že vytvára nad hlavou akúsi ľadvinu z lešteného karbónu, ktorá tieni hlavy pilotov, podobné riešenie som videl na WT-9 Dynamic Special, je to šikovné a odpadá tým starosť o záclonky

Vrátim sa späť k výrazu " letový komfort ", po približne 20 minútach lietania s Bristellom mi dochádza, že celkovo aeroplán (ináč klasický dobrý plecháč), jeho letové vlastnosti, sily pri riadení, celkový pocit z posedu a množstvo detailov, ktoré rozhodujú o výslednom pociate, či áno alebo nie, mi vychádza, že mám príležitosť letieť v perfektné zosúladenom stroji, ktorý prináša radosť z lietania a je to to pravé makové

Niekoľko postrehov, firma vyrába okrem verzie Classic s predným podvozkom, verziu TDO so zadovým podvozkom, a taktiež verziu Bristell RG so zaťahovateľným podvozkom a je vlastníkom českého, nemeckého a francúzskeho UL typového certifikátu a amerického certifikátu LSA

Aeroplán je vybavený sadou LED prístávacích svetiel na oboch krídlach a má zábleskové pozičné svetlá



Počas dňa som stretol pred hangárom litovských zákazníkov, ktorí mali na druhý deň odletieť so svojim novým aeroplánom domov, na pranie nového vlastníka BRM Aero modifikovalo počas výroby usporiadanie kabíny tak, že miestom, z ktorého lieta kapitán je pravá sedačka, teda opačne ako sme zvyknutí. Nikdy som v malom letectve nevidel takéto usporiadanie, ale na druhej strane to svedčí o schopnosti firmy reagovať na pranie zákazníka

Po dvadsiatich minútach nasadzujeme na prístátie, nechcem aby sme v priestore zbytočne páľili benzín, v posledných rokoch som lietal len na Cessne, takže to moje prístátie má ďaleko k tomu, aby som bol spokojný, ale na to sme tu dvaja. Pružina hlavného podvozku je dobre nadimenzovaná, takže pri dosadnutí nemáte pocit, že váš vlastný aeroplán sa ide rozpadnúť na kusy

Bristell RG zákazníkov z Litvy s dočasnou imatrikuláčkou OK-QUU 06

Po vypnutí motora si vychutnávam pocit posediť si v kabíne, je to paráda, slovom podarený aeroplán, ktorý v sebe skĺbil vlastnosti a možnosti súčasných aeroplánov a nových technológií a zároveň mi pripomína lietanie na aeroplánoch, na ktorých som bol zvyknutý lietať v mladosti

www.brmaero.com (<http://www.brmaero.com/>)

Domov cestujem autom, s pocitom skvele stráveného dňa a spokojnou

pilotnou dušou

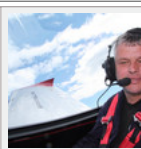
Týmto chcem poďakovať p. Bříštělovi za možnosť polietat' si na aeropláne a príjemný čas, ktorý som strávil v Kunoviciach

článok vznikol vďaka sponzoringu firmy BRM Aero





[\(/AwEshop2UserFiles/image/Gallery/592/img_0247_20140521_0600306.JPG\)](#)



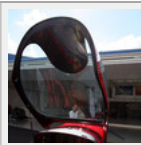
[\(/AwEshop2UserFiles/image/Gallery/592/img_0249_20140521_060030365.JPG\)](#)



[\(/AwEshop2UserFiles/image/Galler](#)



[\(/AwEshop2UserFiles/image/Gallery/592/img_0267_20140521_060031428.JPG\)](#)



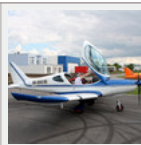
[\(/AwEshop2UserFiles/image/Gallery/592/img_0276_20140521_060032131.JPG\)](#)



[\(/AwEshop2UserFiles/image/Galler](#)



[\(/AwEshop2UserFiles/image/Gallery/592/img_0291_20140521_060033131.JPG\)](#)



[\(/AwEshop2UserFiles/image/Gallery/592/img_0294_20140521_060120443.JPG\)](#)



[\(/AwEshop2UserFiles/image/Galler](#)



0 Komentárov gonzoaviation Disqus' Privacy Policy

Login ▾

Recommend Tweet Share

Sort by Newest ▾



Start the discussion...

LOG IN WITH

OR SIGN UP WITH DISQUS

Name

Be the first to comment.

Subscribe Add Disqus to your siteAdd DisqusAdd Do Not Sell My Data

HĽADAT

<https://www.facc.com/en/next>

HELP pre senior pilotov (<https://www.gonzoaviation.com/stranka/help-pre-senior-pilotov>)

<https://online.ergo.cz/pojisteni-pilotu/17877/2/7f39f8317f>

<https://shark.aero/sk/>

<https://www.aeropro.sk/>

(<https://slf.sk/>).



(<https://www.bristell.com/>).

(<https://directfly.cz/>).

(<https://www.airportnitra.sk/sk/index.html>)



Recenzia

[Viac recenzií \(/clanky/3251\)](#)

Autori

- [Adam Michalko \(/clanky/autor/amichalko\)](#)
- [Beno \(/clanky/autor/beno\)](#)
- [Dr.Bo \(/clanky/autor/drbo\)](#)
- [Ďuro Uhlár \(/clanky/autor/duhliar\)](#)
- [F. Biskupič \(/clanky/autor/fbiskupic\)](#)
- [Fero Štefánik \(/clanky/autor/fstefanik\)](#)
- [Gonzo \(/clanky/autor/gonzo\)](#)
- [Gurjewitsch \(/clanky/autor/gurjewitsch\)](#)
- [Ivo Pujman \(/clanky/autor/ijujman\)](#)
- [Juraj Borcha \(/clanky/autor/jborcha\)](#)
- [Jacek Domaňský \(/clanky/autor/jdomanski\)](#)
- [Jenki \(/clanky/autor/jenki\)](#)
- [Juraj Koreň \(/clanky/autor/jkoren\)](#)

- [Jenda Kulišťák \(/clanky/autor/kulistak\)](#)

[zobrazit ďalších autorov ...](#)

[\(/AwEshop2UserFiles/Image/Gallery/36/suchar_25_20160321_065719502.jpg\)](#)

FOTO DNA

SU-25K / PHOTO N.IVANICS



[Projekt GonzoAv.com \(index.cfm?module=ActiveWeb&page=Webpage&s=o-nas\)](#)

[Referencie \(index.cfm?module=ActiveWeb&page=Webpage&s=sluzby\)](#)

[Ochrana osobných údajov \(index.cfm?module=ActiveWeb&page=Webpage&s=podmienky\)](#)

[Obchodné podmienky \(index.cfm?module=ActiveWeb&page=WebPage&s=ako-](#)

[nakupovat-1\)](#)

[Kontakty \(index.cfm?module=ActiveWeb&page=Webpage&s=kontakty\)](#)



[\(http://www.flightsim.cz/\)](http://www.flightsim.cz/) [\(http://medlanky.bumper.cz/\)](http://medlanky.bumper.cz/)

[\(http://www.tnmc.cz/\)](http://www.tnmc.cz/) [\(http://lsk.sk/\)](http://lsk.sk/)

[\(http://www.skywings.sk/\)](http://www.skywings.sk/) [\(http://www.aeroklubpoprad.sk/\)](http://www.aeroklubpoprad.sk/)

[\(http://www.leteckabadatelna.cz/\)](http://www.leteckabadatelna.cz/)

[\(http://www.youtube.com/saboivan/\)](http://www.youtube.com/saboivan/)

HELLO I'M

Gonzo

sabo.ivan1@gmail.com

E-MAIL [\(mailto:sabo.ivan1@gmail.com\)](mailto:sabo.ivan1@gmail.com)

www.gonzoaviation.com

WEB [\(http://www.gonzoaviation.com\)](http://www.gonzoaviation.com)

PHONE + 421 / 907 161 892

HOME AIRFIELD Bratislava - Vajnory (LZVB) closed

CURRENT AIRFIELD Bratislava (LZVB) 52

LOCATION 900 21 Svätý Jur
Slovakia

PLATBY ON-LINE



Letecká badateľna



Newsletter

Prílaďte sa k našim novinám priamo do Vašej mail schránky.

Váš e-mail



Avdiľo Gonzo s.r.o.

iČO 44 173 270

DiČ 1024896653

iČ DPH SK1024896653

TATRABANKA A.S. 2622116920/1100
ČÍSLO ÚČTU

Copyright © 2013 - 2021 Ivan Sabo. Všetky práva

GonzoAv.com nezodpovedá za informácie, alebo názory

strany podpora redakčný systém ActiveWeb

<http://www.lomtec.com/activeweb> spoločnosti

Lomtec.com <http://www.lomtec.com>