

Druhý L-39NG vzlétl

V PONDĚLÍ 9. PROSINCE 2019 SE VE VODOCHODECH POPRVÉ VZNESL DO VZDUCHU PŘEDSÉRIOVÝ CVIČNÝ PROUDOVÝ LETOUN L-39NG, JENŽ VZNIKÁ VE SPOLUPRÁCI JEHO VÝROBCE, FIRMY AERO VODOCHODY AEROSPACE, A STRATEGICKÉHO PARTNERA PROJEKTU, SPOLEČNOSTI OMNIPOL. BYLO TAK DOSAŽENO DŮLEŽITÉHO MILNÍKU V PROGRAMU LETOVÝCH ZKOUŠEK.



Úvodem připomeňme, že první prototyp L-39NG vykonal premiérový let již 22. prosince 2018. Poté však byl opět demontován, postupně byla dokončena jeho kompletace a zástavba speciální měřicí techniky nutné pro nadcházející letové testy. Během loňského léta pak podstoupil vibrační zkoušky a v sobotu 14. září absolvoval svůj v pořadí druhý let. Zapojil se tak do programu letových zkoušek, jichž se účastní i technologický demonstrátor L-39CW. Stalo se tak právě včas, neboť už o týden později si jej mohla ve statické ukázce prohlédnout ve světové premiéře široká i odborná veřejnost, která zavítala na Dny NATO v Ostravě. Intenzivní provoz

následujících dnů podtrhuje i další významná událost: v neděli 6. října s ním spolu s továrním pilotem Vladimírem Továrkem letěl velitel senegalských vzdušných sil, brigádní generál Joseph Mamadou Diop. Stal se tak prvním zahraničním letcem, který měl možnost usednout do jeho kokpitu a letět v něm. Senegal totiž jako úvodní zákazník objednal na jaře 2018 čtyři letouny L-39NG, konkrétně jeho lehkou bojovou verzi. Již o dva dny později se pak prototyp vydal na svou první zahraniční cestu. Cílem letu se stala slovenská základna Sliač, kde se s ním mohli na zemi detailně seznámit účastníci čtvrtého ročníku konference uživatelů L-39.

Projekt L-39NG však není jen o letounu samotném, ale zahrnuje i řadu dalšího vybavení, které v rámci něj vzniká. Moderní výcvikový systém se skládá také z multimediálních učeben a samozřejmě i trenažérů různých úrovní. Například 28. listopadu byl představen první letový simulátor FTD (Flight Training Device) určený pro L-39NG, jehož vývoj a výrobu zabezpečuje specializovaná společnost VR Group. Důležitý mezník v programu zkoušek nastal v pondělí 9. prosince 2019, když vykonal první let druhý L-39NG, konkrétně před sériový kus výrobního čísla 167004, jenž je zapsán v českém vojenském leteckém rejstříku pod evidenčním číslem 0476. Stroj z dráhy vodochodského letiště vzlétl přesně ve 12.14 h místního času a během 32 minut dlouhého letu posádka ověřila jeho základní ovladatelnost a funkce systémů. Došlo i na zatažení podvozku a stroj dosáhl i přes ne zcela ideální počasí výšky 3000 stop (914 m) a rychlosti 250 uzlů (463 km/h). Posádku při úvodním letu tvořili tovární zkušební piloti Vladimír Továrek a Vytautas Požela - zkušební Li-tevec, jenž má na svém kontě více než 2200 letových hodin na letadlech řady L-13 Blaník, Jak-52, Jak-18T, Cessna 152 i 172 a zejména na proudových L-39C/ZA Albatros. Do Aera nastoupil na pozici zkušební pilota 18. září 2019 a společnost chce jeho dovedností mimo jiné využít směrem k východním trhům. Po celou dobu letu byl stroj doprovázen prvním prototypem L-39NG, za jehož řízením byli zkušební pi-



První prototyp L-39NG má nyní na přídi instalovánu trubkovou sondou se snímači vzdušných veličin



Společnost VR Group v listopadu představila nový letový simulátor FTD pro typ L-39NG

lot David Jahoda a viceprezident Aera pro program L-39NG, Itál Marco Venanzetti, a také technologickým demonstrátorem L-39CW, na jehož palubě byli zkušební pilot Miroslav Schützner a fotograf Martin Pinkas, který obrazově dokumentoval jeho průběh. Pro první prototyp L-39NG přítom šlo již v pořadí o 27. let (celkový nálet 19 hodin a 53 minut) a stroj se nacházel v etapě vývojových zkoušek krátce před letovým ověřováním třepatání (flutteru). Tato fáze testů je zaměřena na prověření říditelnosti a vyvažitelnosti v rámci omezené letové obálky do rychlosti letu 350 uzlů (648 km/h) a dostupů omezených na FL260 (7925 m). Na programu jsou dále lety na ověření funkce pohonné jednotky, polohové opravy rychloměrného systému, základních letových vlastností, systému klimatizace a přetlakování pilotní kabiny. Letoun je nyní na přídě vybaven i demontovatelnou sondou sloužící ke snímání statického a dynamického tlaku, úhlu náběhu a úhlu vybočení letounu, které patří mezi základní parametry letu pro měření letových výkonů a vlastností. Ještě do konce roku pak byl v plánu let na ověření buzení a odezvy konstrukce pro letovou zkoušku třepatání.

Předsériový stroj se připojí k prvnímu prototypu L-39NG i technologickému demonstrátoru L-39CW a umožní tak zrychlit průběh letových zkoušek a dokončit certifikaci pokročilé cvičné verze letounu ve třetím čtvrtletí letošního roku



Předsériový letoun výrobního čísla 167004 byl postaven v souladu s finální specifikací pro sériovou výrobu. Později, po absolvování zkušebnímu programu a získání certifikace, by mohl být dodán zákazníkovi



V této souvislosti doplníme, že program zkoušek L-39NG dlouhodobě podporuje i technologický demonstrátor L-39CW. Na něm již byly například ověřovány letové vlastnosti při přetažení letounu a vývrtky s křídlem s okrajovými oblouky po demontáži koncových nádrží či charakteristiky a síly v podélném řízení po konstrukční úpravě, rozsáhle testován je avionický systém a s ním související komponenty.

Mezitím samozřejmě v letňanském Výzkumném a zkušebním leteckém ústavu pokračují statické zkoušky k nim určeného druhého prototypu L-39NG, zahrnující například zkoušky pevnosti celého draku nebo pevnosti a tuhosti mechanického řízení letounu. Zahájeny byly loni v červnu a dokončeny by měly být v první polovině letošního roku. Ve čtvrtek 5. prosince pak byl do VZLÚ převezen i trup a ocasní partie třetího prototypu, které mělo na přelomu roku doplnit i křídlo, aby se tam od letošního ledna zapojily do únavových zkoušek rozplánovaných přibližně na dva roky, při nichž bude ověřována životnost draku projektovaná na 15 000 letových hodin. Certifikace letounu v konfiguraci pokročilého cvičného letounu je tak stále předpokládána ve třetím čtvrtletí letošního roku, o rok později by měla být dokončena také certifikace ozbrojené lehké bojové verze. ■