



# Nowy wiatrakowiec z Hiszpanii

**P**ierwszy raz spotkałem się z Eclipse jego podczas premiery wiosną tego roku na targach AREO we Friedrichshafen. Wiatrakowiec, ze względu na cechy użytkowe, wzbudzał ogromne zainteresowanie zwiedzających. Były momenty podczas prezentacji, że trudno było się do niego dostać. Dość powiedzieć, że podczas targów nie udało mi się zrobić żadnego zdjęcia, na którym nie byłby on zastąpiony przez zwie-

dzających... Już wtedy zaplanowaliśmy szkolenie w siedzibie producenta z obsługi wiatrakowca, połączone z jego prezentacją w locie.

Pół roku później wraz z grupą przyjaciół ruszyliśmy do fabryki mieszczącej się w Fuente Obejuna niedaleko Cordoby. O produkcji wiatrakowców w Andaluzji pisaliśmy w PLAR 4/2011. Hiszpania przywitała nas wyjątkową jak na październik pogodą. 28-stopniowe

upaty i całkowity brak zachmurzenia. Dla nas różnica była ogromna, bo kiedy wylatywaliśmy z Polski padał deszcz, wiał silny wiatr, a temperatura oscylowała w okolicach 4°C.

## Z bliska

Eclipse na pierwszy rzut oka przypomina dobrze znanego, także i u nas, niemieckiego *Calidusa*. Po dokładniejszych analizach oka-

Latanie wiatrakowcem z otwartą kabiną ma swój urok i swoje zalety, ale w chłodniejsze dni możliwość polatania zamkniętą i ogrzewaną maszyną na pewno zwiększa radość z lotu. Jak dotąd w ofercie hiszpańskiej formy ELA Aviation znajdowały się wyłącznie modele z kabiną otwartą – *07s, Cougar, Junior* oraz *Agro*. Z rozmów z właścicielem firmy, Emilio Lopezem wiem, że klienci od dłuższego czasu dopytywali o model, w którym załoga mogłaby się schronić przed wiatrem w zaciszu kabiny.



Francis – pilot testowy ELA Aviation

zuje się jednak, że wymiary obu wiatrakowców są inne. *Ela* posiada dodatkowe bagażniki mieszczące się po bokach kadłuba, które są zgrabnie połączone ze świa-

tłami do lądowania. Jak przystało na wiatrakowiec z zamkniętą kabiną, silnik i maszt doczekały się owiewki zmniejszającej opory. W porównaniu do modeli „otwar-

Nowością w *Eclipse* jest także obudowany owiewką maszt wirnika nośnego



fot. wiatrakowce.org (3)

### ELA 10 Eclipse (dane producenta)

	Rotax 912ULS	Rotax 914 UL Turbo
Masa własna (kg)	275	285
Masa startowa	500	530
Prędkość przelotowa (km/h)	150-165	
Prędk. dopuszczalna $V_{NE}$ (km/h)	185	
Zapasy paliwa (l)	100	
Długość lotu (h)	4,5-7	
Zużycie paliwa (l/h)	13-20	
Zasięg (km)	720-840	
Długość startu (m)	50-120	
Długość lądowania (m)	0-20	



**ELA 10 Eclipse**

**ZA i PRZECIWIW**

- + konkurencyjna cena obejmująca pełne wyposażenie (68000 EUR)
  - + zasięg 840 km
  - + niska masa własna ze względu na wykonanie konstrukcji z kompozytów węglowych
  - + wysoka manewrowość
- + wysoka prędkość przelotowa
  - + wyjątkowa stabilność kierunkowa
  - + brak efektu reakcyjnego od śmigła
  - + wygodne fotele i obszerna kabina
  - słaba widoczność z tylnego fotela
  - brak opcji „instruktor kit” w standardzie
  - długie drogi sterowania na orczykach

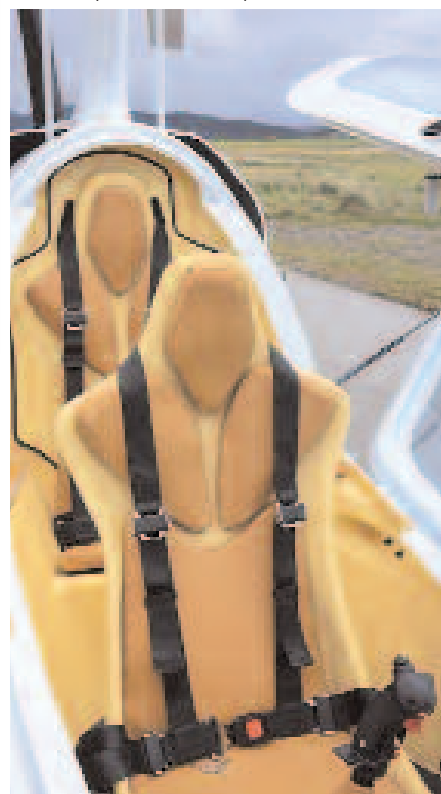
tych” tego producenta, zmienił się kształt ogona – stabilizator poziomy został umieszczony w osi śmigła, co ma przeciwdziałać momentowi reakcyjnemu od śmigła.

*Eclipse* jest bardzo niskim wiatrakowcem, więc wsiadanie zarówno na przedni, jak i tylny fotel, nie stanowi większego problemu. Byłem miło zaskoczony również wysokością kabiny. Francis – pilot fabryczny, który prezentował nam wiatrakowca, latał w helmie i mimo tego, że należy do wysokich mężczyzn, bez problemu mieścił się w kabine. Skoro *Eclipse* posiada zamykanąabinę, to można było także dopieścić jej wykończenie. W standardzie znajdziemy tu skórzane obszycia siedzeń i wykończenia tablicy przyrządów.

**W powietrzu**

Wiatrakowiec robi wrażenie swoją stabilnością podczas lotu. Gdy go pilotowałem nie myszkowałem na boki i nie miał tendencji do

Skórzane wykończenie to w *Eclipse* standard



Dźwignie do sterowania silnikiem na lewej burcie kabiny





*Eclipse* występuje z dwoma wariantami kabiny – całkowicie zamkniętą (na zdjęciu) i częściowo odsłoniętą.

ześlizgów w zakręcie. Mimo tego, że w kabynie nie była zainstalowanego chyłomierza poprzecznego, czyli popularnej „kulki”, bez problemu można było wyczuć tendencje do ześlizgu i dokonać prawidłowej korekty. Odniosłem wrażenie, że *Eclipse* jest bardzo przewidywalny w reakcjach i lata podobnie jak otwarte wiatrakowce tej firmy. Spodziewałem się, że *Ela 10* będzie zwawiej reagowała na sterowanie, ale może taki był zamysł producenta, aby stworzyć

sprzęt do latania dla mniej doświadczonych pilotów. Aerodynamiczne kształty dały wyraźny wzrost prędkości przelotowej, która przy śmigle o stałym kącie jest na poziomie 140-150 km/h.

Jedyna znacząca różnica, która dała się odczuć podczas lądowania, to inna wysokość tablicy przyrządów i siedzeń w porównaniu do *Cougra*. Wymusza to zmianę przyzwyczajzeń co do kąta położenia maski względem horyzontu.

Zgodnie z obowiązującymi na

światowych rynkach lotniczych trendami, tradycyjne przyrządy zostały zintegrowane w elektronicznych panelach. *Ela* w wersji fabrycznej zaopatrzona będzie w Kanardię Emsis o przekątnej 3,5 cala. Będzie służyła do monitorowania parametrów silnika oraz rotora. Podstawowe parametry lotu jak prędkość, wysokość oraz prędkość wznoszenia również będą wyświetlane na elektronicznych zegarach.

Kamil Antkowiak  
wiatrakowce.org

Modelem *Eclipse* hiszpański producent wkracza w świat glasskokpitów



## Reklama

# Mechaniku!!!

## Pierwsza w Polsce Książka Mechanika Lotniczego



Książka Mechanika Lotniczego do nabycia w sklepie PLAR przy ul. Targowej 84, lok.3A w Warszawie i [www.plar.pl](http://www.plar.pl)

Opracowana przez Stowarzyszenie Mechaników Lotniczych, spełniająca wytyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Książka służy dokumentowaniu praktyk, szkoleń i uprawnień nabywanych przez mechanika. Strony są w oprawie segregatorowej umożliwiającej ich uzupełnianie.