

**KONSTRUKCJE**

*Zlin 143LSi*



***Zlin 143LSi***



Przygotowując materiał  
o *Zlinie 142* do poprzedniego  
numeru PLAR,  
dowiedzieliśmy się,  
że w pierwszych dniach maja  
z fabryki Moravana  
w Republice Czeskiej zostanie  
przebazowany świeżo  
kupiony czteromiejscowy  
*Zlin 143LSi*.  
Korzystając z przysługującego PLAR  
zwyczajowego prawa pierwszego  
lotu, wzięliśmy udział  
w odbiorze samolotu

morawska alternatywa

## KONSTRUKCJE

Zlin 143LSi

*Zlin 143LSi*  
to solidny  
i wygodny,  
znakomicie  
wyposażony  
samolot o dobrych  
osiągach.

W swojej klasie  
nie ma dużej  
konkurencji...





**D**o Otokovic na Morawach wyruszamy „rzutem kołowym” w poniedziałek wieczorem. Jazda przez Cieszyn trwa sześć godzin i wysiadając z samochodu już po północy z trudem rozprostowujemy kości. Hotel Bařov Spoleãenský dům o modernistycznej architekturze jest świadectwem rozkwitu, jaki dokonał się tu w latach trzydziestych za sprawą sławnego przedsiębiorcy Tomáša Bařy (tak, tego od butów). Wchodząca w skład jego koncernu spółka Zlinská Letecká Akciová Společnost od 1924 roku produkowała w mieście Zlin szybowce, ponieważ jednak nie wolno tam było produkować silnikowych statków powietrznych, z myślą o produkcji samolotów w 1933 roku Bařa przeniósł fabrykę do Otokovic. Do wybuchu wojny firma dorobiła się szeregu nowoczesnych, wytwarzanych w znacznych ilościach konstrukcji. Pod niemiecką okupacją zakłady produkowały samoloty Klemm Kl 35 i Bücker Bü 181 Bestmann, których zbudowano tam 783 sztuki – tę ostatnią konstrukcję wytwarzano i rozwijano już pod własną marką również po odzyskaniu niepodległości. W 1948 roku oblatano nowy samolot Z-26, który dał początek serii udanych modeli *Tréner* z fotelami w układzie tandem, w tym popularnych u nas Z-526. W połowie lat 60. czeskosłowackie siły powietrzne złożyły zapotrzebowanie na nowy samolot szkoleniowy, w efekcie czego powstał oblatany w 1967 roku model Z-42 z dwoma miejscami obok siebie. Rok później opracowano czteromiejscowy Z-43, wykorzystujący 80 % podzespołów Z-42. Rozwinięcia obu tych modeli stanowią obecną ofertę firmy Moravan Otokovice.

fot. Andrzej Rutkowski



Skrzydła z poszerzonym centropłatem wyposażono w końcówki osłabiające wiry brzegowe

*Zliny*  
 mogą śmiało  
 konkurować  
 na rynku  
 nie tylko  
 własnościami  
 lotnymi i ceną,  
 ale i ogólnymi  
 kosztami  
 eksploatacji



Przyciski autopilota i sterowanie trymerami

fot. Andrzej Rutkowski

## W gnieździe Zlinów

We wtorek rano meldujemy się w sali konferencyjnej zakładów Moravan, gdzie na stole piętrzą się stopy dokumentacji – od książki płatowca i instrukcji użytkownika w locie, przez instrukcje serwisowe płatowca, silnika i śmigła, po papiery związane z zakupem. Krzysztof Bieř, nabywca samolotu, sprawdza wszystko skrupulatnie – oprócz roli maszyny dyspozycyjnej w jego firmie samolot będzie również służył jako dealerski egzemplarz demonstracyjny. Po podpisaniu i przekazaniu papierów idziemy oglądać samolot. Ciemnoczerwony OK-RED błyszczy w słońcu świeżym lakierem na tle hangarów z (jeszcze przedwojennym) napisem „Aerodrom Bařa”. Z ciekawości oglądamy maszynę, którą prezentuje inżynier Jiři Neubauer. Niby *Zlin* jak *Zlin*, ale trochę inny. Zamiast smukłego nosa z rzędownym Walterem – spłaszczona, krótsza maska, kryjąca sześciocylindrowego boksera. Kadłub jest nieco dłuższy, co daje lepszą stateczność. Skrzydła o większej rozpiętości nie mają charakterystycznego dla Z-142 ujemnego skosu, za to zaopatrzone są w podwinięte ku górze końcówki, zmniejszające opór indukowany przez roz-

Na tablicy przyrządów wszystko, co potrzebne do lotów IFR, a nawet więcej



fot. Andrzej Rutkowski (2)





### Zlin 143LSi

#### ZA i PRZECIW

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">+</span> dobre własności lotno-pilotażowe</li> <li><span style="color: blue;">+</span> komfortowy, duża masa użyteczna</li> <li><span style="color: blue;">+</span> bardzo bogate wyposażenie</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">-</span> brak instalacji przeciwbłodzeniowej</li> <li><span style="color: red;">-</span> wsiadanie po skrzydle (cecha dolnoptata)</li> </ul> |
|--|---|

prosenie wirów brzegowych. Większą rozpiętość uzyskano przez zastosowanie poszerzonego centroplata – zewnętrzne części skrzydeł są takie same, jak w dwumiejscowych Zlinach. Wszystko perfekcyjnie wykonane, dopieszczane z rzemieślniczą pieczołowitością. Krzysztof Pankowski, instruktor z Płocka, wsiada do kabiny. Dziś wylaszkuje się na Z-143, żeby móc nas zawieźć do domu, a potem szkolić innych pilotów. Rzut oka do wnętrza potwierdza, że maszynę od poczciwych aeroklubowych Zlinków dzieli cała epoka:

*Zlina 143LSi*  
dzieli  
od poczciwych  
aeroklubowych  
*Zlinków*  
cała epoka –  
nowy silnik,  
nowoczesne  
wyposażenie...

fot. Andrzej Rutkowski



fot. Michal Setlak

Osobne nawiewy dla tylnych foteli

Widoczność z kabiny genialna na wszystkie strony, a gdyby słońce za bardzo przypiekało, na górze można zaciągnąć płócienną zasłonkę.

## Rozwój

Korci mnie, by zobaczyć wnętrze hali produkcyjnej. Josef Pavelčík, odpowiedzialny za kontakty zagraniczne, uśmiecha się i przeprasza – co kręci głową – na montażu stoją dwa prototypy, więc z fotografowania nici. Jakie prototypy? Jeden wyposażony w glass cockpit, drugi o zmniejszonej masie własnej. Konstrukcja wciąż się rozwija i od Z-43 z rzędowym silnikiem przeszła długą drogę. Model Z-143L z zachodnim motorem powstał w 1992 roku, wkrótce po opracowaniu wyposażonego w *Lycominga IO-360* dwumiejscowego Z-242L. Zastosowanie silników znanego producenta umożliwiło rozwinięcie eksportu –

fot. Andrzej Rutkowski

Widoczność z kabiny – znakomita

komplet przyrządów IFR z transponderem i dwoma porządnymi radiami, GPS, autopilot... Tablica przyrządów dobrze osłonięta od góry. Wygodne fotele z zagłówkami, akrobacyjne, czteropunktowe pasy.

Tak, Zlin 143 jest dopuszczony do akrobacji!



fot. Michal Setlak

Pasażerowie mają wyjątkowo dużo miejsca





...i stosowne lusterko w aerodynamicznej owiewce

serwis *Lycominga* można znaleźć praktycznie w każdym punkcie świata. O ile w przypadku Z142 możliwość eksploatacji według stanu, pozwalające uniknąć kosztownych napraw głównych, pojawiła się dopiero niedawno, Z242 i Z143 są tak eksploatowane od początku.

**Samolot  
wykonano  
z przysłowiową  
rzemieślniczą  
pieczołowitością**

Samolot ma zaczep do holowania szybowców...

## Lecimy

Po uzyskaniu przez naszego pilota uprawnień na typ pakujemy rzeczy do maszyny. Zamykamy bagażnik za kabiną mieści 60 kg, nad nim znajduje się dostępna od wewnątrz półka. Tankujemy paliwo i ruszamy do Polski. Z pełnymi zbiornikami, bagażem i trzema solidnymi facetami na pokładzie kołu-

jemy na początek pasa – droga startowa fabrycznego lotniska ma tylko 650 m, ale to wystarczy. Po oderwaniu rozpędzamy się chwilę nad betonem i w górę! Wariometr pokazuje 5 m/s, po chwili żegnamy się z wieżą w Otrokovicach i bierzemy kurs ku granicy. Bez żyłowania silnika robimy 220 km/h. Siedząc na tylnym fotelu przypominam sobie, jak wczoraj w samochodzie ciepły mi nogi – tu jest zdecydowanie wygodniej, mam sporo miejsca na stopy. Czuję się jak w limuzynie! Podziwiam górzysty krajobraz Moraw – widoczność z wnętrza jest świetna, to nie to, co w klaustrofobicznych kabinach kompozytowych czteremieściówek, czy nawet w Cessnachs. Przede mną dwóch Krzysztofów ujarzmia autopilota: – „Patrz, można mu kazać lecieć według żyrobosoli, na VOR-a i według GPS! Ale i bez niego Zlinek sam leci!” Faktycznie, jak mogłem się sam przekonać parę dni później, samolot jest jednocześnie stateczny i sterowny, a po wytrzymowaniu sterować można dwoma palcami;

## Reklama

# SILVAIR Sp. z o.o.

## CERTYFIKOWANY OŚRODEK SZKOLENIA LOTNICZEGO

### JESTEŚMY DLA WAS

- szkolenie teoretyczne
- szkolenie praktyczne do PPL [A]
- hangarowanie statków powietrznych
- serwis techniczny samolotów



**Biuro:**  
Al. Komisji Edukacji Narodowej 93/B3  
02-777 Warszawa,  
tel. +48 022 335 07 51, +48 022 335 07 96  
kom. 0 605 900 650, fax +48 022 335 07 97  
e-mail: info@onet.eu, www.silvair.net



Łądowisko Sobienie Biskupie  
Tel/fax +48 025 623 01 05 09°  
kom. 0 605 900 650

Sobienie  
Radio  
135,175

27°





### Zlin 143LSi

|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| Rozpiętość               | 10,14 m           |
| Długość                  | 7,58 m            |
| Wysokość                 | 2,91 m            |
| Masa własna              | 855 kg            |
| Maksymalna masa startowa | 1350 kg           |
| Prędkości:               |                   |
| maksymalna $V_H$         | 260 km/h / 140 kt |
| przelotowa (75% mocy)    | 243 km/h / 125 kt |
| przelotowa (60% mocy)    | 223 km/h / 120 kt |
| minimalna (klapy 37°)    | 101 km/h / 55 kt  |
| Długość startu na 15 m   | 640 m             |
| Długość lądowania z 15 m | 765 m             |
| Wznoszenie               | 4,9 m/s           |
| Pułap praktyczny         | 4170 m            |
| Zasięg                   | 1110 km           |

oprócz zwykłego kółka trymera steru wysokości są jeszcze przyciski trymerów elektrycznych na drążku.

Spoglądam w dół i odczytuję na kominach nazwę „Elektrownia Rybnik”. To już? Za moment lądujemy na chwilę w Gliwicach, gdzie właściciel jest umówiony na krótkie spotkanie biznesowe. Spoglądam na zegarek – czy zdążymy do Warszawy przed zachodem? Samolot

Zlina pilotuje się przyjemnie

szybki, powinno się udać. Pół godziny później zapinamy pasy, sakramentalne „Od śmigła!” i... zaskoczenie: silnik nie odpala, po kilku próbach akumulator słabnie. Na szczęście przyjaciele z Aeroklubu Gliwickiego podłączają nam zasilanie lotniskowe. Odpalił! Okazuje się, że po prostu zalaliśmy silnik, o co łatwo we wszystkich wtryskowych *Lycomingach* – później nie mieliśmy już takich problemów. Zrobiło się trochę późno, ale z wiatrem w ogon robimy względem ziemi 243 km/h i na Babicach lądujemy o czasie. Misja wykonana – w Polsce jest pierwszy Zlin 143. I pewnie nie ostatni.

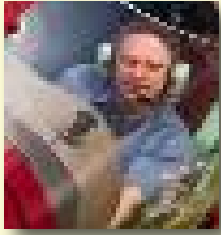
Charakterystyczna dla Zlinów przesuwana, płócienna zastonka przydaje się w słoneczne dni



*Zlin 143LSi*  
łączy znaną  
z modelu Z142  
sterowność  
z większą, dzięki  
wydłużonemu  
kadłubowi,  
statecznością

## Konstrukcja

Cztermiejsowy, jednosilnikowy dolnopłat o konstrukcji metalowej. Przednia część kadłuba kratownicowa, spawana z rur stalowych, kryta blachą duralową i laminatem szklano-epoksydowym, część ogonowa duralowa, półskorupowa. Skrzydła o obrysie prostokątnym, jednodźwigarowe z dźwigarem pomocniczym,



**Instr. pilot  
Krzysztof Pankowski:**

Zlin 143LSi jest tak samo przyjemny w pilotażu jak 142, podobnie zwrotny, ale bardziej stateczny. Steruje się nim lekko i precyzyjnie. Imponuje wyposażenie, w tym przydatny na trasie autopilot. Duża moc pozwala startować z trawy z czterema osobami i daje duże wznoszenie; prędkość przelotowa na oszczędnych parametrach – 220 km/h. Niska tablica przyrządów zapewnia świetną widoczność do przodu, bogate oszklenie – naokoło i ku górze. To zaleta dolnołotą; podobnie jak łatwe tankowanie. Plusem jest też obszerna kabina.



fot. Andrzej Rutkowski

Z silnikiem Lycoming – Zlin zyskał jeszcze bardziej rasową sylwetkę. Wkrótce litery OK zostaną zastąpione przez SP

w częściach zewnętrznych zbiorniki paliwa – główne o pojemności po 61 l, dodatkowe po 51 l. Dźwigar główny w środkowej części pompowany azotem. Kłapy szczelinowe trójpołożeniowe o napędzie mechanicznym, lotki szczelinowe odciążone masowo, stery wysokości i kierunku odciążone masowo i aerodynamicznie, ster wysokości wyposażony w klapkę wyważającą. Napęd

**Podstawowa  
wersja maszyny  
kosztuje  
260 tysięcy euro**

steru wysokości i lotek popychaczowe, steru kierunku popychaczowo-linkowy. Podwozie stałe ze sterowanym kółkiem przednim, koła podwozia głównego na goleniach sprężystych wyposażone w różnicowe hamulce. Silnik Lycoming IO-540-C4D5, 6-cylindrowy z wtryskiem paliwa, śmigło trójłopatowe stałych obrotów Mühlbauer MTV.

*Michał Setlak*

## Reklama

**KRAJOWE BIURO  
UBEZPIECZEŃ LOTNICZYCH**

*Wy latacie - My ubezpieczamy!*

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Proponujemy Państwu ubezpieczenia:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aerocasco</li> <li>✓ OC użytkownika (pilota, skoczka, operatora modelu latającego)</li> <li>✓ OC cargo, poczta, catering</li> <li>✓ OC handling, ground service</li> <li>✓ OC zarządzającego lotniskiem, lądowiskiem</li> <li>✓ OC ośrodków szkolenia lotniczego, egzaminowanych i instruktorów</li> <li>✓ OC projektantów i producentów statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego</li> <li>✓ OC CAMO</li> <li>✓ ubezpieczenie majątku</li> <li>✓ NW</li> </ul> | <p><b>Obsługując Państwa gwarantujemy</b> pełną zgodność z postanowieniami przepisów międzynarodowych, wymaganiami WE oraz praw lotniczego.</p> <p><b>Zapewniamy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ audyt ubezpieczeniowy</li> <li>✓ opracowanie indywidualnego programu ochrony</li> <li>✓ administrowanie i bieżącą obsługę ubezpieczeniową</li> <li>✓ pomoc w zakresie prawa lotniczego</li> <li>✓ obsługę roszczeń odszkodowawczych</li> </ul> |
|--|---|

Krajowe Biuro Ubezpieczeń Lotniczych Skwer Kard. Wyszyńskiego 5 01-015 Warszawa  
tel. +48 22 460 48 40 fax +48 22 460 00 80 kom. +48 502 289 600 e-mail kbul@kbul.pl www.kbul.pl