

# Super-Sport

## V kokpitu vzdušné F1

Na předposlední srpnový víkend si Allivictus tým přichystal další ze svých neopakovatelných adrenalinových akcí. Odolnost našich „schránek“ měl tentokrát prověřit akrobatický pilot Marek Hyka se svým strojem Extra 300L.

text Radek Laube, foto Šárka Pašková



Blížím se ke Zlínu, kde právě vrcholí přípravy na úvodní městskou „erzetu“ Barum Rally, ale má cesta vede na letiště do blízkého Holešova. Tady na mě čeká Marek Hyka z MR Aerobatics a jeho akrobatický speciál, často přirovnávaný k Formuli 1 ve vzduchu. Jde o výjimečný stroj s vrcholnou technikou, který je přizpůsobený pro nejvyšší zátěž a často překonává hranici přetížení 10 G. Moje mlhavá představa o podobných hodnotách má brzy nabrat velmi reálných obrysů. Usednu totiž do kokpitu společně s Markem. Ten letos se svým letadlem obsadil čtvrtou příčku na mistrovství ČR v kategorii Advanced a netají se ambicemi proniknout do prestižního závodu Red Bull Air Race.

Svou akrobatickou premiéru nehodlám nijak oddalovat a po rychlé instruktáži už

sedím pevně připoután v letadle. Poloha v kokpitu připomíná nízko posazená supersportovní aut, ale vměstnat se do skromně polstrované skořepiny je ještě o něco těžší a padák tu patří spíš k symbolické výbavě. Blíží se start. Marek oproti mně srší skvělou náladou a zjevně se těší, jak znovu zdokonalí své umění, zatímco mě spíš napadá, zda jsem si tentokrát nevezal příliš velké sousto. Už ale není cesty zpátky. Konečně jsme na startovní pozici a poslední instrukce, které před startem dostávám do sluchátke, jdou už trochu mimo mě. Obrovský záťah motoru nás během pár vteřin odlepjuje od země a za několik dalších okamžiků už stoupáme v úhlu devadesátí

stupňů. Pro můj organismus je to dost ostrý nástup, ale pohled na křídlo mě na krátkou chvíli nechává zorientovat – tuto jednoduchou pomůcku využiji v následujících minutách ještě několikrát. Pokračujeme průletem nad letištěm hlavou dolů. Jasně že vím, že nemůžu z letadla vypadnout... Ale opakujte si to ve chvíli, kdy je mezi vaší hlavou a zemí jen sto metrů prázdna a tenké plexisklo, které spíš jen tušíte. Při následném stoupání cítím několik prvních záporných G, záplavu adrenalinu a Marek slyší ve sluchátkách pár mých nepublikovatelných, ale nadšených komentářů. Zkoušíme v rychlém sledu další figury, jako je kolmé stoupání s obratem po křídle v nulové rychlosti a následný let několik set metrů kolmo k zemi, ale také absolutně nejsilnější dvojité kopané výkrut. Na páce mezi koleny koutkem oka vidím, jak Marek

pohybuje svým kniplem. Letadlo díky nízké hmotnosti a rozměrným plochám kormidel reaguje na všechny pokyny neuvěřitelně rychle a přesně.

Po několika náročných minutách cítím, že mozek by chtěl dál, ale tělu se už přetížení pomalu přestává zamlouvat. „Mám dost,“ hlásím Markovi. Ten se jen zasměje, ale odpovídá: „Já taky, jdeme dolů.“ Není se čemu divit. Dnes už absolvoval čtyři podobné lety! Při většině z nich dosáhl stejně jako se mnou přetížení 7G a maximální rychlosti okolo 350 km/h. Mým dnešním úkolem bylo jen „přežít“ let, ale pilot akrobatického speciálu musí při každé figurě navíc vykonat sérii přesně navazujících pohybů, přičemž většinu z nich se nelze nejdříve naučit pomalu a pak zrychlovat. Je jasné, že chyby se v tomto sportu neodpouští.



## Akrobat na plný úvazek

pilot Marek Hyka (36) | letadlo Extra 300L | tým MR Aerobatics (Marek Hyka, Radim Bagar) | www.mr-aerobatics.cz | letiště Sazená, Kralupy nad Vltavou | ocenění 4. místo na Mistrovství ČR 2008 v kategorii Advanced

### Proč jste si vybral právě akrobacii?

K létání vzlhším od 5 let (dál si to už nepamatuji), akrobacie je vrchol techniky pilotáže a bezpochyby nejužasnější pohyb, co můžete zažít. Navíc ovládáte velmi silný stroj a adrenalin je cítit ještě několik dní po letu. Mám také rád sportovní výkony a poměrování sil.

### Často se letecká akrobacie přirovnává k F1.

Máme mnoho společného. V F1 si říkájí piloti, my zas říkáme, že létáme F1 ve vzduchu. V každém případě jsme všichni vystaveni velkému psychickému i fyzickému tlaku. Piloti F1 se na zemi pohybují v menších rychlostech i přetíženích (300 km/h a 5 G), ale musí je snášet delší dobu. My létáme kratší dobu, ale rychlostí přes 400 km/h a čelíme přetížením od -8 G do +10 G.

### Jaké jsou nejsložitější figury?

Nejsložitější jsou určitě kopané výkruty, které se provádějí na různých rychlostech a úhlech. A pak některé série figur.

### V čem se liší akrobatické letadlo od ostatních?

Konstrukce vychází z několika předpokladů, jako jsou výborná ovladatelnost,

vysoká tuhost a nízká hmotnost. Například kompozitová karbonová křídla jsou schopná odolávat přetížení až 25 G, přičemž maximální provozní zatížení je pak 10 G. Plochy kormidel jsou dvakrát větší než u ostatních letadel stejné velikosti. Letadlo se dokáže otočit kolem své podélné osy rychlostí 400 stupňů za sekundu.

### Jaké máte cíle a plány do budoucna?

Chystáme pořídit letoun Extra 330SC, se kterým bychom se chtěli probíjet mezi desítkou nejlepších na světě. Dalším cílem je také začít trénovat na Red Bull Air Race nebo se dostat na jiné prestižní akrobatické podniky ve světě. K zahazení není ani myšlenka vlastní soutěže ve spojení s partnerem (třeba Allivictus World Aerobatic Cup).

### EXTRA 300L

Rozměry rozpětí 8 m, délka 6,96 m

Motor Lycoming 540, šestiválec

Nejvyšší výkon 300 hp

Maximální rychlost 410 km/h

Minimální rychlost 101 km/h

Dolet 1100 km

Přetížení +-10 G

Rotace 400°/s

