



PŘEDSTAVUJEME

ro až díkci, tak jsme se rozhodli pro vlastní letoun. Při úvahách o pořízení akrobatického speciálu jsme se samozřejmě zaměřili na Extra 300 a čekali na nějaký vhodný exemplář s přijatelnou cenou. Akrobatický typ Giles 202 jsme také znali, neboť se na českém nebi objevoval již o něco dříve, kdy se s ním našich akrobatických soutěží zúčastňoval německý akrobat a majitel Uwe Zimmermann. Jeho konstrukce pochází z poloviny devadesátých let a z celkového počtu šedesáti jedna kusů jich v současné době létá ještě přibližně polovina a navíc cenově jsou tyto dvoumístné speciály přijatelnější než Extry. Stroj Giles 202, se kterým jsme v loňském roce létali, je totožný s tím, se kterým startoval Uwe Zimmermann, od něhož jsme jej odkoupili. Stalo se tak po nešťastném klopýtnutí Markuse Weimera při přistání na toužimském letišti před mistrovstvím ČR v roce 2006. Uwe byl rozhodnut letoun neopravovat a prodat jej. Tím bylo o volbě typu rozhodnuto, i když Extra zůstala i nadále naším vysněným typem.

Letoun jste tedy pořídili, ale poškození neumožňovalo okamžité létání. Jak jste tedy pokračovali dále.

Hlavním sponzorem při koupi byl Radim, který zároveň zařídil veškerou potřebnou dokumentaci, a já jsem se postaral o opravu. Z Toužimi jsme letoun převezli do Moravské Třebové, kde jsme v prostorách LAC začali s opravou, při níž jsem strávil stovky hodin. Opravu složitějších kompozitových dílů zajistila firma Composite airplanes z Chocně. Na počátku roku byl letoun létající stále s francouzskou poznávací značkou F-PLUG připraven k záletu po opravě. Bohužel se nepodařilo zajistit včas všechny potřebné úřední dokumenty, takže jsme s ním nemohli zúčastnit akrobatické sezony a vystoupit před diváky jsme mohli až na zářijovém CIAFu v Brně.

Giles 202 je od pohledu hezké letadlo a předpokládám, že i u něj platí, že čím je letadlo elegantnější, tím lépe létá. Můžete nám proto, ve stručnosti, popsat, jak se s ním létá.

Myslím si, že Giles 202 se jeho tvůrci, Richardu Gilesovi, opravdu povedl. Jeho vytríbený design budí pozornost již při prvním pohledu a veškerá

elegance pak vyniká zejména ve vzduchu při akrobatických figurách. Ve vzduchu je letoun „hodný“ a na rozdíl od některých jiných akrobatických speciálů nemá žádné zálužnosti. Veškeré jeho chování je předvídatelné. Jeho konstrukce umožňuje provozní přetížení +/- 10g a velmi rychlé na reakce ve všech třech osách, o čemž jistě svědčí i točivost v podélné ose, která je od výrobce udávána 500° za sekundu, ale



Radim Bağar a Marek Hyka u letadla Giles 202 na loňském CIAFu v Brně

Ize ji podle cvičenosti a zkušeností pilota i snížit. V akrobatické sestavě je Giles jako stvořený pro autorotační prvky. Jistý nácvik a zkušenost vyžaduje přistání, které je komplikované jednak omezeným výhledem dopředu z přistávajícího letadla a jednak poměrně velkou přistávací rychlostí 160 km/h danou aerodynamicky čistým křídlem bez vztlakových klappek. Na rozdíl od jiných akrobatických speciálů je Giles 202 vhodný i pro „rekreační“ létání na dlouhé trati. Posezení obou letců v kabině je pohodlné, let v cestovním režimu, kdy spotřeba dosahuje 35 litrů na hodinu, je absolutně pohodový a dolet až 1000 km vám pak umožňuje opravdu dlouhé lety nad krajinou. Při akrobatickém letu pak spotřeba stoupne na 58 litrů na hodinu, což je v konkurenci akrobatických letadel velmi příznivá hodnota.

Děkuji vám za rozhovor a přeji mnoho úspěchů v dalším akrobatickém létání.

PETR KOLMANN

Giles 202

Jako odpověď na nový směr v akrobatickém létání, který do této kategorie přinesla v polovině osmdesátých let Extra 300, připravil americký konstruktér Richard Giles speciál Giles 200. Na jeho vývoji dále pracoval a chtěl vytvořit akrobatický speciál, který by byl schopen obstát v konkurenci nových letounů Extra a Suchoj a přitom by jeho pořizovací cena a provozní náklady byly podstatně nižší. V první polovině devadesátých let proto připravil letoun s celokompozitovou voštinovou konstrukcí vyztuženou uhlíkovými vlákny a propracovaným designem, který nesl označení Giles 202. Jeho konstrukce byla propracována tak, aby snesla přetížení až +/- 24g, provozní přetížení je pak „jen“ +/- 10g. Prototyp zalétal v listopadu 1995 vojenský zkušební pilot a akrobat Lew Shattuck. Od samého počátku byl letoun připravován jako stavebnice, bez předpokladu sériové výroby. Giles prodal výrobní práva firmě Akrotek, která začala stavebnice prodávat. Výrobu kompozitových dílů pak zajistila firma Composites Unlimited s bohatými zkušenostmi v leteckém a automobilovém průmyslu. Celkem bylo vyrobeno 61 stavebnic.

V roce 1996 zanikl známý francouzský výrobce Avions Mudry produkující akrobatické speciály CAP. Rok na to však došlo k založení společnosti Akrotech Europe, do níž přešli konstruktéři ze zaniklé továrny a ve spojení s R. Gilesem připravili nový letoun CAP-222, který měl dostat francouzské akrobatické speciály na výsluní akrobatického nebe. Prototyp s poznávací značkou F-WWY vzlétl 12. června 1997 a v podstatě se jednalo o mírně upravený Giles 202.

Giles 202 je dvoumístný se sedadly za sebou. Ocasní plochy jsou aerodynamicky vyvážené. Křídlo lichoběžníkového půdorysu je téměř po celém rozpětí odtokové hrany vybaveno staticky vyváženými křídélky. K pohonu je použit čtyřválcový plochý motor Lycoming AEIO-360AE1 o výkonu 147 kW, který v porovnání s ostatními akrobatickými typy dosahuje nižšího výkonu, ale v porovnání hmotnost letounu/výkon dosahuje hodnoty 3,06 kg/kW, což je plně srovnatelné s podstatně výkonnějšími stroji.

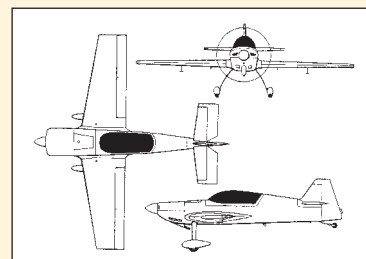


Foto sbírka M. Hyky

