



Aeroprakt A-22, „skleník“ z Ukrajiny

Na Ukrajině, kde vznikl, se jmenuje Šarik, ve Francii Vision a v Anglii a Austrálii mu říkají Foxbat - docela dost jmen pro jedno letadlo. Proč mu říkám v titulku skleník, poznáte z každé fotografie, je totiž tak nezvykle prosklený, že je možné vidět z jedné strany trupu na druhou.

Jak je u mne zvykem, tak jsem si tohoto zajímavého letadla všiml v Itálii asi přede dvěma lety a od té doby se s ním pravidelně setkávám. Protože jsem ho však u nás v ČR zatím nikde nezahledl, přijměte alespoň krátké představení.

O firmě Aeroprakt, která Šarika vyrábí, by se dal napsat samostatný článek - hloubavě čtenáře si dovoluji odkázat na firemní web <http://aeroprakt.kiev.ua> (můžete se povcičit v ruštině i angličtině). Firmu založil Jurij Jakovlev oficiálně v roce 1991, ale její počátky sahají už do roku 1986, kdy Jurij ukončil studium na Kujbyševském leteckém institutu a začal pracovat v konstrukční kanceláři Antonova, která má sídlo v Kyjevě. Do dnešního dne vyvinul Aeroprakt celou řadu zajímavých letadel, z nichž je A-22 ve světě neznámější.

Jde o dvoumístný cvičný letoun T-8 z roku 1987, na něhož v roce 1991 navázal A-20 Červoněc, se kterým Jurij a Igor Pučač létali v roce 1993 na ME v Hodkovicích.

V roce 1996 vzletl poprvé A-22 a dvoumotorový A-26. Dalšími letadly jsou třímístný JAR-VLA hydroplán A-24 Viking a rychlý dvoumotorový čtyřmístný A-28. Pokud Vás zarazí poměrně velká různorodost vyvíjených a vyráběných letadel, je potřeba si uvědomit, že ne všude je stanovena maximální vzletová hmotnost UL na 450 kg. Podmínky se v zemích bývalého Sovětského svazu občas liší, ale mám takový pocit, že převažuje ustálená definice, že lehké letadlo je vše do 2 700 kg!

V současnosti má Aeroprakt k dispozici výrobní plochu 2000 m², zaměstnává asi 50 zaměstnanců, z toho je 25 výrobních dělníků a deset pracovníků pracuje na smluvní bázi.

Ale zpět k Šarikovi - poprvé vzletl v říjnu 1996 od té doby se úspěšně exportuje do mnoha zemí. Cílem konstruktérů bylo postavit bezpečný a pohodlný letoun pro

rekreační létání. Podle ohlasů v prodeji a zahraničním tisku se zdá, že se jim to podařilo.

Bohužel jsem neměl možnost si v Aeropraktu zalétat, ale dovoluji si vzít na pomoc vyjádření mého přítele Petera Harlowa, který A-22 prodává v Austrálii:

„S Foxbatem (tak se pro změnu A-22 jmenuje v Austrálii, viz. výše) je létání jednoduché. Zkušení piloti obvykle ocení jeho chování už po krátkém letu, ocení stabilní řízení s dobrými odezvami. Dokonalé zatáčky je potřeba trochu pomoci směrovkou. Při cestovní rychlosti letí plynule, za klidného počasí letí bez problémů téměř sám. Pádové vlastnosti jsou výborné, je obtížné ho dostat do vývrtky - speciálně do té pravé.

Rozsah rychlostí je dobrý - realistická cestovní kolem 150-160 km/h, maximální rychlost 200 km/h. Na dolním rozsahu rychlostí se na klapkách můžete loudat velmi pomalu a vychutnávat si fantastický výhled, který je speciálně dopředu dolů srovnatelný s vrtulníkem. Obrovské flaperony činí ovládání při malých rychlostech



Obr. 1



Obr. 2

naprosto bezproblémovým. Jejich ovládání přitahuje pozornost mnoha lidí - ale opravdu to funguje. Pádová rychlost je 50 km/h.

Někdy si doopravdy užívám nadšení zákazníků nad tím, jak rychle je Foxbat ve vzduchu. S jedním jsem start musel dokonce několikrát opakovat, protože mi nevěřil, že tak krátký vzlet je vůbec možný.

Sedačky jsou také velmi pohodlné (přestože nebo právě proto), že mají sklon jako u sportovního auta, navíc je kabina dostatečně prostorná i pro dva vzrostlé piloty.

Ekonomie provozu je také velmi dobrá, zatím jsem nalétal asi 120 hodin s průměrnou spotřebou 13,8 litru.



A co víc, letoun je velmi robustní, zvláště jeho podvozek snese i hodně nepovedené přistání.

Samozřejmě mám i drobné výhrady - ovládání sytiče není na nejlepším místě a také jednoduchý knipl není dobrý pro školení, ale to jsou věci, které lze řešit."

Tolik Peter Harlow.

Můžete namítnout, že jde o reklamní řeči, ale z toho, co jsem při letových ukázkách v Itálii viděl, si myslím, že si Peter moc nevymýšlí. Krátké vzlety i přistání jsem skutečně viděl - při předvádění se A-22 okamžitě po přidání plynu postaví na ostruhu (proto je tam kolečko - viz. Obr. 4) a budí dojem, že letí okamžitě. Osobně si myslím, že v tom okamžiku má větší odpor, než kdyby ještě chvíli jel i po přidáku, ale rozhodně je to velmi efektní.

Šarik se dodává jako hotový, nebo jako stavebnice.

V únoru 2003 byly ceny v Itálii následující:

- Stavebnice (bez motoru s vrtulí) 23 840 EURO
- Basic letadlo (912 UL, s centrálním kniplem) 33 110 EURO
- Standard letadlo (912UL s berany) 35 110 EURO

Doufám, že nebude dlouho trvat a uvidím A-22 také u nás.

Technický popis:

A-22 je celokovový hornoplošný letoun s tříkolým podvozkem příďového typu.

Trup

Celokovový, kombinovaná skořepina s příhradovými výztuhami. Bohatě proskleno (viz obr. 3).

Palubní deska je standardně osazena analogovými přístroji, na přání je možné zastavět i „skleněný“ panel. (viz obr. 1).

Křídla

Kovová konstrukce obdélníkového křídla jsou potažena tkaninou. Křídla mají vzpěry a flaperony.

Ocasní plochy

Jsou klasické konstrukce, stabilizátor je kovový, výškovka je potažena tkaninou. Kýl je kovový a směrovka je potažena tkaninou.

Přistávací zařízení

Je příďového typu s řízeným příďovým kolem. Pružiny hlavního podvozku jsou kovové. Podvozek je velmi odolný a hlavní kola mají hydraulické kotoučové brzdy ovládané pákou na řídicí páce. Konec trupu je chráněn proti poškození kolečkem.

Řízení

Standardně se letoun dodává s centrálním kniplem Obr. 1, na přání s „berany“ Obr. 2 nebo s Y kniplem.

Letoun je vybaven flaperony, které mají funkci křidélek a vztlakových klapek.

Parametry

Motor: ROTAX 912UL 80k - je však možné použít i 912ULS (100k)
 Objem palivových nádrží: 90 l
 Vrtule: třílistá kompozitová KievProp, průměr 158 cm, ale k dispozici jsou i futuristicky vyhlížející 6-ti listé vrtule téže firmy.

Rozměry:

Rozpětí	10,00 m
Délka	6,30 m
Výška	2,40 m
Plocha křídla	13,70 m ²
Hloubka křídla	1,37 m
Šířka kabiny	1,27 m
Rozchod podvozku	1,79 m

Hmotnosti:

Max. vzletová	450 kg
Prázdná	260 kg
Provozní násobky	+4 / -2



Obr. 3



Obr. 4

Výkony:

Max. rychlost vodorov. letu	170 km/h
Cestovní rychlost	155 km/h
Stoupavost	5 m/s
Pádová rychlost	55 km/h
Max. Dolet	1100 km
Max. Vyrvalost	12 h
Délka vzletu	90 m
Délka přistání	90 m

Jan Fridrich

jan.fridrich@iol.cz

