

SVĚTOVÝ REKORD V RYCHLOSTI NA PŘÍMÉ TRATI V KATEGORII R AL2



Dne 19. října 2005 byl uskutečněn pokus o překonání světového rekordu v rychlosti na přímé trati v kategorii R AL 2, tedy v kategorii dvoumístných ultralehkých letounů. Posádku tvořili Jiří Unzeitig jako pilot a Věra Vavřínová jako copilot a letěli na letounu VL 3 registrační značky OK JUU 21. Dosáhli rychlosti 274,78 km/h a překonali dosud platný světový rekord téměř o 10 km.

V minulém roce se na českém nebi objevilo nové letadlo VL 3 navržené konstrukční kanceláří Vanessa air bratří Kábrtů a vyráběné firmou Klenor z Vysokého Mýta. Od začátku bylo zřejmé, že letadlo je doslova zrozeno pro vysokou cestovní rychlost, s tím záměrem také konstruktéři vývojové práce zahajovali. Schopnost letadla létat rychle byla při zalétání potvrzena a tak snaha o nové světové rychlostní rekordy byla jen otázkou času. Před několika týdny Jiří Unzeitig testoval rychlosti letadla na bázi 15 km a při testech bylo dosaženo rychlosti dokonce 278,7 km/h. To potvrdilo dobré předpoklady pro oficiální ustavení nového světového rekordu a tak se začal oficiální pokus připravovat. Původně měl být uskutečněn již v sobotu nebo v neděli 15. – 16. října. Počasí však nepřálo a tak byl pokus uskutečněn až ve středu 19. Října. Jiří Unzeitig s Věrou Vavřínovou přeletěli letadlo VL 3 na letiště Hořovice krátce po 13 hodině. (Jen pro zajímavost, trať dlouhou cca 170 km uletěli prý „pomalým tempem“ za cca 50 minut).

Po přeletu proběhla v prostorách privátního Aeroklubu v Hořovicích kontrola konformity letounu s vymezením ultralehkého letounu ve smyslu sportovního řádu FAI. Prázdná hmotnost letounu v plné výbavě činí 301,6 kg.

Hmotnost posádky činila neuvěřitelných 119,8 kg. Při rekordním letu bylo v letounu palivo s celkovou hmotností 28,6 kg. Vzletová hmotnost tak byla na limitu 450 kg (letoun byl do limitu dovážen dolévacím palivem). Vážení bylo provedeno elektronickými vahami s platným certifikátem o kalibraci.

Po zvažení následovaly čtyři průlety schválenou trati s délkou 17 400 m. Po jejich vyhodnocení bylo možno konstatovat, že se záměr vydařil a rychlostí 274,78 byl platný světový rekord překonán.

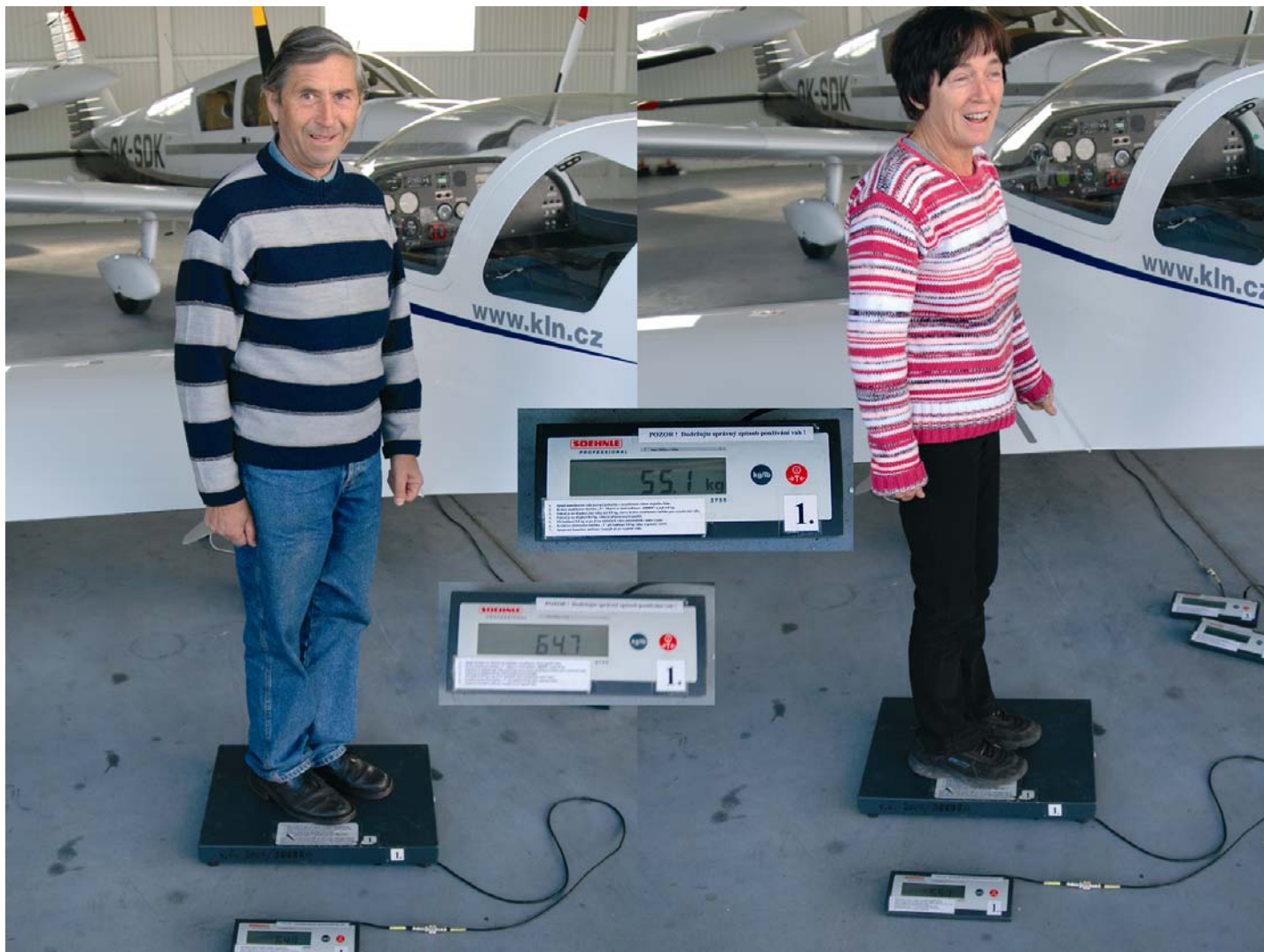
Dosud platný rekord v této kategorii má hodnotu 265 km/h, byl ustaven 23. 8. 1999 posádkou Johannes Kessler a Margarete Krawiec z Německa. Rekord byl ustaven na letounu Dynaero MCR 01 UL.



Aby mohl být nový rychlostní rekord uznán, musí podle bodu 3.4.3 sekce 10 sportovního řádu FAI stávající světový rekord v rychlosti překonat nejméně o jedno procento (samozřejmě mimo celou řadu dalších podmínek stanovených řádem FAI). Protože se rychlost zaokrouhluje na celé km/h směrem dolů, musí být sou-

časný rekord překonán alespoň o 3 km/h.

Trať pro rekordy na přímé trati je definována takto: Minimální délka trati činí 15 a maximální 25 km. Jeden km před startovním bodem musí ležet přibližovací bod. Při letu od přibližovacího bodu až



Jiří Unzeitig a Věra Vavřínová při vážení a v kabině těsně před startem.



do cílového bodu se výška letu nesmí změnit o více než 100 m. Trať musí být předem schválena národním aeroklubem.

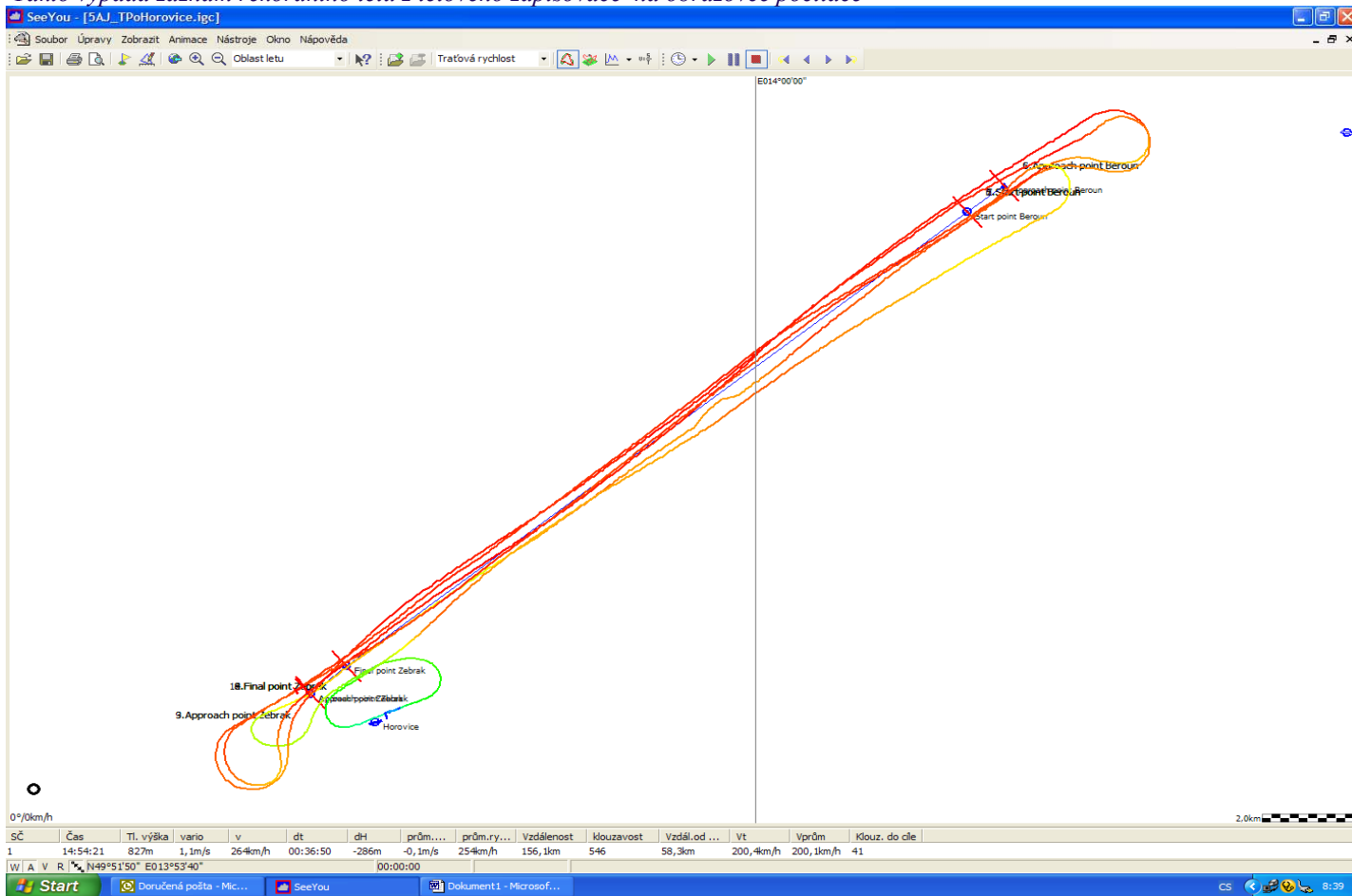
Jako trať byla použita schválená rychlostní trať Beroun – Žebrák s délkou 17 400 m, na které již byly uskutečněny úspěšné pokusy o světový rekord v jednomístných UL letounech kategorie R AL 1 (Pavel Škarytka s letounem B 601 dosáhl rychlosti 194,2 km/h) a rovněž úspěšný pokus s motorovým padákovým kluzákem kategorie R PF1 (Jiří Šrámek dosáhl rychlosti 60,13 km/h).

Článek 3.6.1.3 sekce 10 sportovního řádu FAI k tomu dále praví :

Letadlo musí proletět trať jednou v každém směru a rychlost bude vypočtena jako průměr těchto dvou rychlostí, zaokrouhlená dolů na na nejbližší celé km/h.

Po pravdě jsem z toho lehce zmaten, u rekordu Pavla Škarytky jsou uvedeny desetiny a u Jiřího Šrámka dokonce setiny km/h, ale možná neumím dost dobře anglicky, zde je originální text :

Takto vypadá záznam rekordního letu z letového zapisovače na obrazovce počítače



Vyhodnocení záznamu přináší tyto podstatné informace (červeně jsou uvedeny údaje tvořící nový rekord)

Směr Letu	Čas nad APP	Čas nad start point	Čas nad final point	Doba letu v s	Rychlost v km/h	Maximální výška	Minimální výška	Rozdíl výšek
230	14:36:53	14:37:06	14:40:51	225	278,40	821	795	26
050	14:42:37	14:42:51	14:46:42	231	271,17	817	791	26
230	14:48:40	14:48:53	14:52:39	226	277,17	824	798	26
50	14:54:21	14:54:35	14:58:28	233	268,84	838	780	58

Pokus číslo	Rychlost ve směru 230	Rychlost ve směru 050	Průměrná rychlost
1	278,40	271,17	274,78
2	277,17	271,17	274,17
3	277,17	268,84	273,00

„The aircraft shall fly over the course once in each direction, and the speed adopted shall be the average of the two speeds calculated to the nearest km/hour below the figure recorded“.

Letoun byl ve zcela standardní konfiguraci a pro rekordní pokus nebyly prováděny žádné úpravy. Protože ani meteorologické podmínky nebyly úplně optimální (turbulence, boční vítr, špatná dohlednost), a letoun nebyl ani vyleštěn leštěnkou, nebyla odmontována anténa, nebyly přelepeny spoje a montážní a kontrolní krytky a podobně, Jsem přesvědčený, že může po pečlivé přípravě a za optimálních podmínek dosáhnout rychlost ještě o několik kilometrů za hodinu vyšší a možná se tak v dohledné době dočkáme dalšího rekordního pokusu.

Jistě bude zajímavé sledovat pokusy o rekordy na uzavřených trojúhelníkových tratích o délkách 50, 100 a 500 km.

Současné rekordy mají tyto hodnoty:

50 km – 186 km/h ze dne 13/04/2002
Julian Harris, Robert Sharp (UK), Jabiru UL

100 km—187 km/h ze dne 14/04/2002
Julian Harris, Robert Sharp (UK), Jabiru UL

500 km— 178.78 km/h 23/08/2000
Patrick Watermann, Nathalie Meyer
(Switzerland) Ikarus Comco C-42

