

AERO Hobby

5/2025
září
říjen



Akrobatický Pilatus z Jihlavy



**Junkers Junior
v Mladé Boleslavi**

**Zlatá plachtařka
Klára Teichmannová**



**80 balonů nad
Hradcem Králové**

22. ročník

www.vydavatelstvo-mps.cz

Cena 100 Kč
3,95 €



Sky Riders Aerobatics

Od Blaníku k akrobatickému

Od května letošního roku je český letecký rejstřík bohatší o nevšední akrobatický větroň – Pilatus B4-PC11AF. V nedávné době se naskytla příležitost zajet na letiště Aeroklubu Jihlava, prohlédnout si tento elegantní větroň zblízka a poznat jeho majitele – Sky Riders Aerobatics Team. S dvojicí sympatických pilotů jsem si popovídal mimo jiné o tom, jaká cesta vedla k jeho pořízení a co všechno obnáší soutěžní akrobacie ve větronu, který má stáří přes padesát let?



Pánové, řekněte na úvod něco o sobě, kdo je Sky Riders Aerobatics Team?

VS: Jmenujeme se Vít Svoboda a Josef Kučera a jsme bezmotoroví akrobatičtí piloti. Oba jsme odchovanci Aeroklubu Jihlava, ale známe se už celou věčnost – chodili jsme spolu do školky, pak i do ZUŠ. Na letišti jsme vlastně vyrůstali. Začínali jsme klasicky na větřoních, takže letní prázdniny jsme trávili v Blaníku, traktoru nebo na navijáku. Ale akrobacie nás fascinovala už od malička. Každý rok v září jsme totiž měli možnost sledovat na Horáckém leteckém dni v Jihlavě akrobatická vystoupení pilotů světových jmen – Ivan Tuček, Petr Jirmus, Martin Stáhalík, Petr Biskup, Zoltan Veres, Jurgis Kairys, Viktor Čmal, a aniž bychom si to v té době uvědomovali, jis-

křička byla zažehnuta a mnoho let tiše doutnala, než přišel její čas.

JK: Když mi bylo šest, táta mě vzal na Horácký letecký den. Asi jsem musel zářit jako tisíc sluncí, protože Petr Jirmus mě tenkrát vzal za ramena, převedl za hrazení a posadil mě do své „Padesátky“. To bylo něco!

VS: Já jsem si za ním šel pro podpis do památníčku, když mi bylo asi deset. (smích)

JK: V roce 2018 jsem se po 14 letech vrátil k plachtění, a když jsem se o čtyři roky později rozhodl zajet do GAC Benešov na podzimní Looping days – že se jenom tak svezu – kostky byly vrženy. Asi podle známého pravidla, že kdo jede někde 100 km, aby si jenom něco vyzkoušel, je už předem lapen.



cs Team ému nebi

A tak jste se dali na akrobacii.

JK: Přesně tak. V ten „zkušební“ den jsem byl v kanceláři GACu postaven před hotovou věc. (smích) „Čau, vyplň tyhle papíry, napiš test a val rovnou na start!“ Ten den jsem dal svých prvních pět výcvikových akrobatických letů.

VS: Já jsem bral akrobacii jako něco nedosažitelného, zejména po finanční stránce. Ale když jsem viděl Pepu, jak tím úplně zahořel a plní si sen, tak jsem na jaře 2023 vybral penzijní spoření a přihlásil se také k Milošovi do výcviku.

JK: Miloš Ramert, trenér státní akrobatické reprezentace, si nás vzal pod svá křídla. Původně jsme mysleli, že si uděláme akro výcvik jen tak, pro radost. Vůbec nás v tu dobu nenapadlo, že bychom mohli v akrobacii závodit! Ale Miloš nás od počátku vedl k soutěžnímu smýšlení, takže první závody na sebe nenechaly dlouho čekat.

VS: A když Pepa vyhrál hned svoje první závody, na kterých létal poprvé sólo - bez safety instruktora, začali jsme uvažovat nad nějakým týmovým názvem.



Vít Svoboda a Josef Kučera

JK: K názvu našeho týmu se váže taková skrytá pikanterie – zkratka složená z počátečních písmen názvu je takovým naším heslem, jak se vypořádat s hejty („xxxx na ně!“).

Jaká byla vaše cesta k vlastnímu letadlu?

VS: V červnu 2023 – to jsem akrobatoval asi 14 dní a Pepa cca tři měsíce – nám Miloš řekl, že pokud to s akrobacií myslíme vážně, připraví nás na Mistrovství ČR, které se koná vždy o posledním prázdninovém víkendu. Spadla nám brada!

JK: Poslal na nás dva mistry světa, Míru Černého a Máru Veselého a zejména díky jejich přípravě se nám podařilo MČR v Táboře vyhrát – jako dva napro-

stí zelenáci v kategorii Sportsman jsme dovezli do Jihlavy historicky první medaile v letecké akrobacii na větroních – zlato a stříbro. Bodový rozdíl mezi námi dvěma byl přitom neuvěřitelně těsný – pouhých 37 bodů z celkových





2495, které získal vítěz. Takže asi jen jedno procento!

VS: Jo, a dodnes to mám na talíři! (smích) V Jihlavě je tradice, že pan primátor/paní primátorka přijímá úspěšné sportovce, aby se seznámili s jejich sportem a cestou k úspěchu. Tak jsme tehdy panu primátorovi Mgr. Petru Ryškovi a také tehdejšímu hejtmánovi Kraje Vysočina, Mgr. Vítězslavu Schrekovi, představili náš sport a nastínili vizi – přivést do Jihlavy akrobatickou „nákazu“ a vytvořit zde podmínky pro akrobatické létání.

JK: V Jihlavě se totiž nikdy soutěžně neakrobatovalo. Jsme první a zatím jediní jihlaváci, kteří se tomuto sportu věnují. Takoví Robinsoni na ostrově, kde nikdo nemluví naší řečí. (smích)

VS: A když se mi o rok později podařilo titul mistra ČR obhájit, bylo už na čem stavět. Stejným způsobem jsme potom představili náš sport novému hejtmánovi Kraje Vysočina, Ing. Martinu Kuklovi, a společně s oběma pány jsme s ním a s panem primátorem začali hovořit o tom, jak předestlanou vizi realizovat.

JK: V listopadu 2024 jsme narazili na inzerát. Na prodej byl krásný Pilatus B4-PC11AF, rok výroby 1974, a i když



jsme v tu chvíli neměli ani na zálohu, vyrazili jsme se na něj podívat. Tím jsme asi dali prodávajícím jasně najevo, že jsme ti praví zájemci – dva blázni bez peněz, ale s velkým srdcem, co jeli 800 km jenom tak na otočku.

VS: Bylo to celé neuvěřitelné, podařilo se nám je natolik zaujmout, že nám počkali skoro 5 měsíců, než jsme na éro sehnali peníze!

A proč právě větroň Pilatus? Přece jenom už to není žádný mladík?

VS: Když jsme byli děti, fascinoval nás akrobatický plnokrevník LF-107 Luňák se značkou OK-0833, který po ukončení životnosti dlouhá léta smutně visel na řetězech pod stropem jihlavského hangáru. Vyzařoval zvláštní energii – něco mezi touhou po dobrodružství a tichým smutkem. Bylo to jako dívat se na závodního hřebce, který už nikdy nevyběhne na trať.

JK: Jenže jihlavský Luňák byl před dvaceti léty prodán do zahraničí a žádný jiný akrobatický Luňák v tu dobu nebyl na prodej. ASK21, MDM-1 FOX nebo Swift-S1 jsou cenově úplně někde jinde. Navíc jsme zjistili, že se s Luňákem v České republice nedá soutěžně akrobatit. Začali jsme tedy hledat něco mezi – Salto H-101 má z našeho pohledu příliš kompromisů, takže z celé úvahy nakonec vykrystalo Pilatus B4-PC11AF.

VS: Když jsme se o něj začali zajímat blíže, zjistili jsme, jak skvěle navržené éro to je! Že je robustní, klouže 1:35, takže se s ním dá i normálně plachtit, ale hlavně – je ideální pro začátečníky – nemá žádné záludnosti, které by ohrožovaly život nezkušeného pilota.

JK: A že je mu nyní 51 let? To nám vůbec nevadí! Je to něco mezi Luňákem a Swift-





tem. Doslova. Skoro Oldtimer. Přesně náš styl. Umí jak kulatou elegantní akrobaci, tak pěkně odsekané zastavované obraty.

Někde na síti jsem si přečetl něco o reinkarnaci. Dali jste se snad na duchařství?

VS: To máš určitě na mysli značku našeho Pilatusu – OK-0833. (smích) Ano, je převzatá právě ze zmíněného „uzemněného“ Luňáku. Když jsme byli uprostřed jednání s úřady, celé týdny jsme s napětím hypnotizovali letecký rejstřík ČR, jestli je tato značka stále volná. Báli jsme se, že nám ji někdo vyfoukne. Jakou jinou kombinaci čísel taky zvolit na jihlavský akrobatický větroň?

JK: Shodou okolností nám Úřad pro civilní letectví tuto značku zapsal do rejstříku bez jediného dne přesně po 57 letech, co z něj byla vymazána. Nejen díky tomu náš Pilatus nese sym-

bolický odkaz – doslova duši – svého akrobatického předchůdce.

Tím se dostáváme k tomu, jak se s Pilatusem vlastně létá?

VS: Když začnu posedem – sedí se v něm podobně jako v Orlíku (VT-116



Orlík II). Sedadlo je v kabině hodně „utopené“, ale díky sklonu podélné osy trupu vůči křídlu (11,5°) je z ní perfektní výhled. Náš kus je vybaven zatahovacím podvoz- kem. Když ho zavřeš, kolo žuchne přes úvrať do zavřené polohy, větroň ztichne a jeho elegance se ještě znásobí.

JK: Profil křídla má poměrně vysoký součinitel vzlaku, což je v obrazech – hlavně při rotaci kolem podélné osy – potřeba mít na paměti. Ve fázích, kdy se větroň nachází v nožovém letu, musíš včas a úměrně tláčit, aby éro neuhulo ze směru za vzlakem. Dalším zásadním parametrem je poměrně nízká V_{NE} – jen 240 km/h.

ASK 21 je proti PC11 v rotacích poma- lejší a vlažnější a má obrovskou energii a setrvačnost. Na všechno máš moře času. Když jsme to jednou počítali, prv- kem Humpty-bump ze vstupní rychlos- ti 260 km/h vystoupáš za tři vteřiny do výšky 88. patra mrakodrapu.

Pilatus je sice obratnější, ale z důvodu nižších vstupních rychlostí a malé se- trvačnosti máš na obraty daleko méně času. Není moc prostoru na opravy. Vstup do obratu musíš trefit ideálně hned napoprvé. Tam, kde s ASK 21 beru 260 km/h, s Pilatusem je to





210-220 km/h. Třeba výkruty uvádíme ze 190 km/h.

VS: Povolené provozní násobky jsou $+7/-5g$. Ale běžně není třeba chodit výš než na $+5g$ – třeba v překrutu. A naopak $-3g$ např. ve výkrutech do kruhu, kde je třeba v některých fázích doopravdy zatlačit, abys přemohl všechnen ten vztlak.

a plynulé vybírání. Je to trochu náročné na koordinaci pohybů, ale dá se to naučit. U starších motorových letadel se obdobným způsobem manipuluje s plynovou přípustí.

VS: Autorotační obraty jsme se ale rozhodli nelétat. Nechceme konstrukci letadla zbytečně trápit obraty, které sice technicky uskutečnit jdou, ale nemají

smysl – letadlo se totiž velmi rychle zabrzdí. Navíc v kategorii Intermediate, ve které teď závodíme, kopané prvky zařazeny nejsou.

Když se ohlédnete zpátky, na celou tu dvouletou cestu od snění k vlastnímu letadlu, jak byste ji nyní zhodnotili?

VS: Jsme dojatí. Pořád ještě nevycházíme z údivu, že se sen stal skutečností. Jak napsal Richard Bach: „Když něco opravdu chceš, celý vesmír se spojí, aby ti to pomohl uskutečnit. A pokud se to nepovede, asi jsi to doopravdy nechtěl.“

JK: Nejvíc si vážíme toho, že se nám ve městě, kde odjakživa dominují hokej a fotbal, podařilo na základě výsledků ze soutěží a nadšení pro věc vytvořit dialog s vrcholnými představiteli místní a krajské samosprávy – Města Jihlavy a Kraje Vysočina – s Nadací ČEZ a strojírenskými firmami z leteckého průmyslu, jako jsou Jihlavan, a.s. a PBS Velká Bíteš, a.s.

VS: Náš vděk však patří i dalším partnerům, kteří nás na této cestě podpořili: Firma Silstap – silniční stavební pra-



Je nějaký obrat, se kterým si Pilatus neporadí?

VS: Verze AF je plně akrobatická – dimenzovaná i na autorotační (kopané) figury. Zvládne všechny obraty v pozitivním i negativním smyslu, včetně tlačných přemetů a pádů po ocase. Problém nastává jen u některých prvků, jako je třeba čtvrtvýkrut na vertikále směrem k zemi. Tam hrozí překročení povolené rychlosti i násobku zatížení.

JK: Na to ale existuje „jednoduchý“ trik. Do vertikály musíš vstupovat z co nejnižší rychlosti. Jakmile éro postavíš na vertikálu, jednou rukou řídíš a druhou okamžitě otevřeš brzdicí klapky. Pilatus se na brzdách nahrbí a rychlost s nimi nepřekročí 170 km/h. Pak následuje rotace křídélky, zavření brzd





ce, s.r.o. nám pomohla s náklady spojenými s uvedením letadla do provozu, společnost Lepart, s.r.o. připravila a vytiskla veškeré polepy na letadlo, Integra Jihlava, s.r.o. - firma mého tatínka – nám poskytla zázemí pro přípravu letadla před jeho registrací na Úřadu pro civilní letectví ČR, společnost Air Jihlava – service s.r.o., se zase podílela na odzkoušení odpovídáče a vážení letadla. Především ale děkujeme klukům z GAC Benešov, kteří nás zasvětili do tajů tohoto nevdědného sportu.



Je to vlastně neuvěřitelná mozaika, kde se všichni aktéři spojili v jeden společný cíl. Tento vztah, který se podařilo vybudovat, vnímáme s obrovskou pokorou a vděčností. Byla to totiž asi nejnáročnější část celého projektu.

JK: Rádi bychom touto cestou také poděkovali zejména našim rodičům a přítelkyním, že nás v závodění i v celém projektu podporují. Moc si toho vážíme!

VS: Já bych chtěl také dodat, jakou radost nám dělá vzrůstající zájem veřejnosti o náš sport. Po každém akrobatickém provozu nám chodí zprávy nebo komentáře od lidí, kteří nás zahlédli třeba nad lesem dělat souvrat. To opravdu zahřeje u srdce. Je krásné vidět, že akrobacie dokáže oslovit i ty, kteří ji sledují jen ze země.

Je na vašem letadle něco speciálního?

VS: Za zmínku asi stojí i skutečnost, že pořízení tohoto letadla bylo od po-

čátku zaměřeno na podporu soutěžení letecké akrobacie s cílem vytvořit kvalitní zázemí pro výkonnostní sport v našem regionu.

JK: Naš Pilatus B4-PC11AF bude reprezentovat Statutární město Jihlava, Kraj Vysočina, Nadaci ČEZ a další partnery na domácích – a podle možností i na mezinárodních – soutěžích.

Jaké máte plány do budoucna?

JK: Rádi bychom se v budoucnu postupně propracovali do mezinárodní kategorie Advanced, a tam, jako správní vyvrhelové, soutěžili s více než půlstoletí starým plecháčem.

VS: Pořád se učíme, jak s Pilatusem správně zacházet. V příštím roce bychom se kromě domácích soutěží rádi zúčastnili např. VAWC – Vintage Aerobatics World Championship – mistrovství světa v letecké akrobacii historických letadel. A tam bychom se chtěli potkat s původním jihlavským Luňákem OK-0833, který dodnes úspěšně létá – a stále akrobatí – na britských ostrovech. Myslím, že by to bylo báječné vyvrcholení celého našeho příběhu.

Pánové, děkuji vám za rozhovor a přeji mnoho krásných letových zážitků a úspěchů na akrobatických soutěžích.

VS: Moc děkujeme, Petře.

JK: Bylo nám potěšením.

Se členy akrobatického týmu Sky Riders Aerobatics Team Vítem Svobodou a Josefem Kučerou hovořil

Petr Kolmann.

