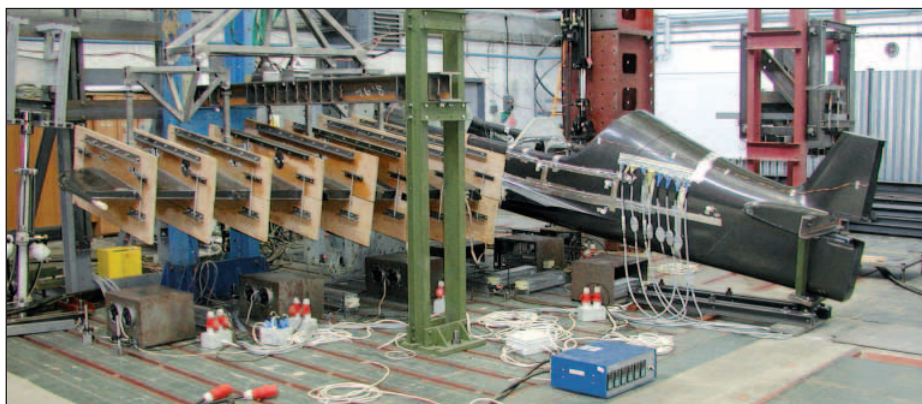


bach oslovil téměř po celém světě. Akrobaté, létající na různých typech, mu ochotně sdělili své představy o ideálním akrobatickém stroji. Jejich odpovědi pak značně ovlivnily konstrukci a uspořádání nového stroje. Ze zkušeností jasně vyplynulo, že nejlepší a nejpohodlnější posazení pilota s dobrým výhledem mají letadla Su-31. Proto jistě nepřekvapí, že i u nového stroje posazení pilota a úchop řídicí páky značně připomíná zmíněného Suchoje. Další z poměrně častých požadavků byl zaměřen na zvýšení účinnosti kormidel i při malých rychlostech. V tomto směru je Sbach 300 opravdu předimenzován a vznikl letoun velice vhodný pro extrémní freestyleové obraty. Jeho



Kompletní statické a únavové zkoušky se uskutečnily ve zkušebně Leteckého ústavu FSI VÚT Brno



Radim Bagár si u výrobce důkladně ozkoušel pohodlnou kabinu Sbachu

vysoce odolná celokompozitová konstrukce z voštinového uhlíku umožňuje snášet plně výchylky kormidel bez omezení rychlosti. Odolnost konstrukce prokázaly také pevnostní testy uskutečněné v rámci certifikačního procesu podle evropského předpisu CS-23. Sbach se v jejich rámci stal také prvním akrobatickým speciálem, u něhož byla testována odolnost kabiny při pádu. Jedná se o období známých automobilových crash testů uskutečněných na zkušebně v nizozemském Helmondu. Sbach bez jakékoliv deformace kabiny vydržel náraz rovnající se přetížení 26g. Svým způsobem se stal zajímavý také požadavek na snadnou demontáž letadla, daný skutečností, že mnozí závodníci musí při účasti na světových akrobatických soutěžích přepravovat své stroje v kontejnerech mezi kontinenty do míst, kde se závody pořádají. Jejich dosavadní zkušenosti s letadly Extra či Suchoj ukázaly, že rozebrání či složení mnohdy zabere i dva dny práce pro několik lidí. Také splnění tohoto požadavku se podařilo konstruktérům vyřešit a výsledkem je, že Sbach je možné ve dvou lidech složit během dvou a půl hodiny práce. Doposud u naprosté většiny akrobatických strojů je z pochopitelných důvodů zvolen optimální profil křídla vhodný pro soutěžní létání a konstruktéři při jejich vzniku neřešili vlastnosti letadel při přeletěch. Z toho důvodu

mají většinou akrobatické speciály, i když jsou vybaveny silnými motory, cestovní rychlost pod 300 km/h. Sbach je v tomto směru opět jiný. Jeho aerodynamicky čistá konstrukce, společně s vhodně zvoleným profilem umožňují jak soutěžní akrobacii, tak dosažení běžné cestovní rychlosti při 50% výkonu, pohybující se okolo 350 km/h. Na plný výkon pak horizontální rychlost lehce překračuje hod-

notu 420 km/h. Pro akrobatické létání to má i své nevýhody. Je třeba osvojit si více práce s plynem a počítat s brzděním letounu v orbitech. Na druhou stranu je Sbach, zejména v dvoumístné verzi Sbach 342, vhodný i pro letecké cestování. Počítali s tím i konstruktéři a vybavili letoun poměrně velkým zavazadlo-

#### Hlavní technické údaje Sbach 300

Rozpětí	7,50 m
Délka	6,30 m
Výška	2,30 m
Nosná plocha	11,25 m <sup>2</sup>
Hmotnost prázdného letadla	570 kg
Maximální vzletová hmotnost	999 kg
Maximální rychlost	416 km/h
Stoupavost	17,5 m/s
Max. přetížení	+/- 10g
Osová obratnost	450°/s

vým prostorem, se kterým se u jiných akrobatických speciálů nesetkáme. Hlavní prostor s nosností 25 kg je umístěn za hlavou zadního pilota a druhé úložné místo se nachází pod nožním řízením. Ač se to nezdá, lze tam přepravovat i velkou cestovní tašku.

