



# Su-31M vyladěny pro Texas

Základna reprezentace v letecké akrobacii ve Starém Městě u Moravské Třebové si nadělila hezký dárek - výkonově téměř totožné speciály Su-31M. Již delší dobu se po obloze prohání Suchoj OK-HXC, v barvách Prima Cool, který prošel žádoucím zvýšením výkonu a aerodynamickými úpravami v předchozí sezoně.

**L**etos přišel na řadu druhý letoun, OK-HXC, který létá v barvách energetického nápoje Semtex, a diváci jej mohli takto nově „oblečený“ spatřit například na Memoriálu Martina Stáhalíka v září minulého roku. Vyzpovídali jsme Jana Rozlivku, pilota kategorie Unlimited, který za úpravou OK-HXC, společně s dalším Unlimited pilotem Miroslavem Červenkou, stál.

## Základní popis úprav a důsledky pro pilotáž

Su-31M v „sériovém“ provedení dosahuje, se svým devítiválcem o objemu 14 litrů, výkonu 360 koňských sil. Díky certifikované úpravě motoru v Litvě, dosáhl letoun na „papírový“ výkon 400 koní, přičemž reálný výkon, dle Jana Rozlivky, má ještě asi o dvacet koní více. Další důležitou oblastí zlepšení výkonu a chování le-

tounu byly aerodynamické úpravy, které se realizovaly v tuzemské společnosti EEA Tech. Ta zajišťuje špičkové služby v oblasti servisních a dalších prací na letounech různých typů, a své speciály jí do péče svěřuje nejen celá reprezentace v letecké akrobacii, ale též Flying Bulls nebo RBAR pilot Martin Šonka.

Zpět k aerodynamickým a hmotnostním úpravám. Aby byl zvýšený výkon motoru opravdu naplno využit, musí logicky dojít též k úpravám jako je například snížení hmotnosti prázdného letounu či nutné změny na řízení letounu. Podle Jana Rozlivky, jen výměnou generátoru se dosáhlo snížení hmotnosti o 10 kg. Obecně lze postup nazvat aerodynamickým odlehčením, který vede k zásadním změnám na řízení letounu a přibližuje monstrózní Su-31M, co do chování, na úroveň mnohem subtilnějších letadel Extra. Jan Rozlivka to vysvětluje na příkladu, kdy síla v řídicí páce



Foto LAC ČR, P. Kolmann