

NEOFICIÁLNÍ REKORD V DOLETU UL LETADLEM

SHARK 600
30. 6. - 1. 7. 2024



• Expediční letadlo na stojance letiště Brač. Na obloze jsou skvěle vidět mraky Mammatus

TEN, KDO BY CHTĚL ABSOLVOVAT SKUTEČNĚ DÁLKOVÝ LET S DNEŠNÍM MODERNÍM UL LETADLEM, NARAZÍ MIMO JINÉ I NA PROBLÉM S TRVÁNÍM LETU A S TÍM SOUVISEJÍCÍ DEFINICÍ LETU ZA VIDU, NEBOŽ NOČNÍ LETY JSOU NA UL LETADLECH S ČESKOU REGISTRACÍ ZAKÁZANÉ. PŘESTO EXISTUJE ŘEŠENÍ, KTERÉ MI NEDÁVNO DOVOLILO ABSOLVOVAT LET PŘEKONÁVJÍCÍ VZDÁLENOST 3 000 KM.


Jiří Pruša • Foto: J. Pruša, pokud není uvedeno jinak

V minulém roce se nám s Eliškou Kudějovou podařilo uletět oficiální FAI rekord v délce letu UL letadlem bez mezipřistání. Bylo to 1 912 km. Podmínky FAI této kategorie rekordu říkají, že takový let musí být letěn na uzavřeném okruhu, kde délka stran i jimi svírané úhly mají také přesná omezení. Navíc, posádka musí být dvoučlenná a u vzletu i přistání musí být přítomný certifikovaný inspektor. Nemůže se tedy s ohledem na omezení ve dvoučlenné posádce maximální vzletovou vahou, jednat o skutečně absolutní rekord v délce doletu. Toho by bylo možné dosáhnout jen s jednočlennou posádkou, maximálním množstvím paliva a zároveň na přímé trati, která by byla letově také podstatně zajímavější než uzavřený okruh s návratem na letiště odletu.

Plánování

Při kalkulacích, postavených na výsledcích našeho rekordního letu i ze zkušenosti ze svých dvou předchozích dálkových letů bez mezipřistání (Benešov – Lisabon a Reykjavík – Praha), jsem došel k závěru, že bych měl být na stroji Shark 600 schopen uletět vzdálenost přes 3 000 km. Tuto vzdálenost jsem plánoval uletět z Lisabonu do Larnaky nebo z Larnaky na některé z letišť na španělském pobřeží. Jako problém se ale ukázalo to, že let by mohl trvat až nějakých 18 hodin, což už je časové rozpětí, které se nevejde do definic letu za vidu ani v době nejdelšího slunečního svitu. Noční let je zároveň na UL letadlech s českou registrací zakázaný a můj Shark 600 navíc nemá veškeré vybavení vyžadované pro noční lety. Proto ani případná přeregistrace do rejstříku jiného státu by neměla smysl.

Po troše přemýšlení a diskuse jsem došel k jednoduchému řešení: „Když poletím ze severu na jih, tak mohu využít polárního dne“. Vzpomněl jsem si na letiště Alta ležící v severním Norsku asi 400 kilometrů nad severním polárním kruhem, kde jsem byl před dvěma roky. Vyšlo mi, že při vzletu někdy kolem desáté hodiny večer, poletím za stálého světla polárního dne a někde u Stockholmu doženu rozbřesk, který pak otevře den nad Evropou pro celý zbytek cesty. Po celé trase tedy budu moci letět za vidu bez ohledu na aktuální denní či noční dobu.

V prvních myšlenkách na trasu cesty jsem uvažoval o tom doletět z letiště Alta v Norsku do Říma na letiště Urbe, což podle aplikace Skydemon představuje trasu o délce 3 181 km. Jako záložní letiště jsem zvažoval Rimini. Při úvahách o této trase jsem ale dospěl k názoru, že to není dobrá volba, protože poslední část letu, kdy si vůbec nejsem jistý, jak na tom budu s palivem, bych se měl někde nad chorvatskou Pulou rozhodovat, jestli si troufnu přeletět Jaderské moře. Špatné rozhodnutí by mohlo znamenat, že buď  nepřekonám hranici 3 000 km, nebo



že bych nemusel přes Jaderské moře při silnějším protivětru doletět. Probral jsem to se svým norským kamarádem Bjørnem a rozhodl jsem se, že vzlet provedu z letiště Honningsvag (ENHV), které leží ještě asi 100 km severně od Alty, to znamená asi 500 km severně od severního polárního kruhu a pár kilometrů od ikonického Nordkappu. Cíl tratě jsem se rozhodl najít na bližší straně Jaderského moře, tedy v Chorvatsku. Zbavil jsem se tak nutnosti rozhodovat zda Jaderské moře přeletět nebo ne. Jako cíl jsem zvolil letiště Brač ležící jižně, asi uprostřed chorvatského pobřeží. Celková délka trasy tak vyšla na 3 189 km. Jako záložní letiště, které leží ještě stále za magickou hranicí 3 000 km, jsem zvolil Zadar. Jakékoliv dřívější letiště by už znamenalo, že jsem nedosáhl vzdálenosti 3 000 km, což by mě mrzelo. U této trasy jsem už pak zůstal.

Přípravy

Norsko leží sice v Schengenu, ale jeho pravidla jsou aplikována jen na pohyb osob, a nikoliv zboží nebo nákladu. Musel jsem tedy vyřešit jak odletět z plnokrevného Schengenu, ve kterém se ČR nachází, a jak přiletět do Norska. Nejdříve jsem chtěl letět přes některé německé mezinárodní letiště, ale pak se ukázalo, že to není kvůli fotbalovému mistrovství Evropy tak jednoduché. Lipsko i Hamburk vyžadovaly PPR získatelné jen zvláště složitými postupy, a tak jsem prověřil možnost letět přímo z ČR. Honza Marx z firmy ABS Jets, kte-



• Na letišti Honningsvag (ENHV)

rá mi pomáhá s plánováním a řešením složitějších situací na mých expedicích, přišel večer před odletem s informací, že je možné o letu předem informovat naše celní orgány s tím, že pak lze odletět přímo i z Příbrami. Nadšeně jsem tuhle možnost tedy využil. Na norské straně jsem naplánoval první přistání v Kristiansandu. Je to řízené letiště s povinností informovat norskou celní správu o čase plánovaného přiletu. Večer před odletem jsem tedy norským celníkům poslal mail se svým letovým plánem a během pár minut jsem dostal příjemnou odpověď s přáním hezkého letu. Podobný postup jsem plánoval i pro odlet z Honningsvagu. Tzn. nahlásit odlet z Norska celníkům (nejméně 4 hodiny napřed) a dát jim tak možnost se na mě přijít před odletem podívat.

Podle mých informací bylo pro let do Norska UL letadlem také potřeba povolení od leteckého úřadu. To jsem

odeslal se všemi vyžadovanými doklady. Po dvou dnech jsem dostal odpověď, že povolení není nově potřeba žádat, pokud v Norsku letadlo nebude létat více než 1 měsíc v kalendářním roce a pokud bude mít jak letadlo, tak pilot splněné dané požadavky (pojištění, údržba, rádio, medical atd.). To byla skvělá zpráva nejen pro mě, ale i pro každého, kdo by se do Norska UL strojem rád vypravil.



• Tankování do kanystrů u benzinové pumpy nedaleko letiště Alta

Důležitá otázka byla otevírací doba letišť, protože odlet jsem chystal na trochu neobvyklou dobu 22 hodin večer. Malá norská letiště, mezi která Honningsvag patří, mají provozní dobu závislou na tom, kdy tam přistává pravidelná linka norské tuzemské letecké společnosti Widerøe. Letiště Honningsvag je o všedních dnech otevřené do 22:00, v sobotu je zcela zavřené a v neděli je otevřené dvě hodiny po poledni a večer od 21. hodiny do 23 hodin. Jako velmi atraktivní jsem tedy s ohledem na nutnost neodlétat dříve než ve 22 hodin, abych nepředhlonil rozbřesk, viděl odlet v neděli. Vše ale samozřejmě podléhalo aktuální meteo situaci.

Další a opravdu zásadní otázka, kterou bylo potřeba vyřešit, bylo tankování. Na letišti Alta je sice k dostání Avgas, ale



• Plnění palivem na letišti Alta (ENAT)



• Přecherpávání paliva do nádrží letadla samonásávací hadicí

ten je jednak hodně drahý a jednak ho motor Rotax nemá rád. Bjørn mi dal kontakt na jeho kamaráda Birgese, který je členem aeroklubu letiště Alta. Spojil jsem se s ním a on slíbil pomoc jak s tankováním, tak s ubytováním a se vším dalším, co by mohlo být potřeba. Jeho pomoc byla důležitá i v tom, že jak vím ze své dřívější návštěvy letiště Alta, je přes vchod aeroklubu možné se dostat na část plochy vyhrazenou pro GA, aniž bych musel chodit přes security prohlídky dopravního terminálu. To by zřejmě naprosto znemožnilo tankování benzínu 95 u místní pumpy.

S ohledem na mou snahu využít každé možné kilo na palivo, jsem si s sebou kromě vybavení na přelet moře, láhve motorového oleje, láhve chladicí kapaliny vzal jen pár triček, spodního prádla a trochu jídla a pití. Hlavní pozornost jsem při nakládání letadla logicky věnoval tomu, aby bylo správně vyvážené. Když je na palubě palivový vak, tak ale, pokud není v těžišti, nastává vždy



• Kokpit Sharku s vakem naplněným palivem

určitý problém v tom, že při odebírání paliva z vaku, se vak odlehčuje a mění tak svoje působení na polohu CG. Snažil jsem se ho tedy umístit co nejbližší těžišti letadla. V tom mi pomohla i stavitelná zadní sedačka. Přípravu letadla jsem jako obvykle udělal den před odletem, to znamená ve středu 27. 6. Vždycky se totiž objeví něco, co člověk zapomněl nebo by rád vylepšil a taky nerad letadlo připravuji na letecké expedice nebo rekordní lety pod tlakem času, že mám podaný letový plán a musím v určitou hodinu odletět.

Realizace

Ve středu večer jsem tedy poslal informaci na příslušné norské a Honza Marx na české úřady a podal jsem letový plán z Příbrami do Kristiansandu s odletem ve čtvrtek 28. 6. v 8:15 ráno. Ještě jsem se domluvil s Milošem Dermiškem mladším, že mě ráno přijde pomoci a udělá pár fotek z odletu, a šel jsem spát. Ráno jsem ke svým věcem přibalil ještě tygříka Olinu, kterému jsem slíbil ukázat Norsko. Požádali nás o to Roman s Pytlákem, jako zástupci dětského projektu Olinova tygříkova letka, kde je Olin hlavním maskotem.

Ráno vše proběhlo, jak mělo, a já jsem se s asi 15minutovým zpožděním odlepil k cestě do Kristiansandu. Pár minut po jedné odpoledne (mírně přes

4,5 hodiny letu) jsem přistál na sluncem prozářeném, krásně umístěném letišti Kristiansund. Od letadla mě odvezli autem do terminálu, kde jsem musel projít kolem prázdné celní budky, abych splnil jakási pravidla a dal celníkům možnost si prohlédnout mé prázdné kapsy i případně letadlo plné vaku s benzinem. Norští celníci tuto možnost nevyužili, a tak jsem ten asi kilometr cesty šel po silnici před terminálem zase zpátky k bráně nejbližší mého letadla. Pak jsem zavolał Bjørnovi a dohodli jsme se, že se ve-



• Příprava posádky i s Olinem na odlet z letiště Příbram (LKPR) / Foto: M. Dermišek ml.



• Vzlet z letiště Příbram (LKPR) směrem na Kristiansand (ENCN) / Foto: M. Dermišek ml.



• Neocenitelný pomocník a kamarád Birger - letiště Alta (ENAT)



• S Thomase, chvíli před odletem na Brač z letiště Honningsvåg (ENHV)

čer sejdem na letišti Hattfjelldal (ENOV). Já jsem cestou plánoval ještě pro našeho Průvodce evropskými letišti nafilmovat letiště Sogndal, Sandane a Orsta Volda. V Hattfjelldal jsem pak v osm večer opravdu přistál. Bjørn na mě čekal u konce dráhy a pak jsme spolu došli do hotelu. Celý první den tedy dopadl výborně.

Ráno jsem natankoval u benzinové automobilové pumpy vzdálené od přistávací dráhy asi 200 metrů. Následně

jsem odletěl nafilmovat letiště Rognan a v půl čtvrté jsem přistál v Altě. Tady na mě už čekal Birger. Prostě mě odvezl domů, ve své dílně odhrnul nářadí a nějaké další věci ze starého gauče, dal na něj povlečení a já jsem měl na další dvě noci vystaráno. K večeri nám udělal steak z vlastnoručně uloveného losa a rebarborovou polévku se zmrzlinou. Lahoda. Bjørn měl se svým VL3 nějaké problémy, a tak do Alty nedorazil.

V sobotu ráno lilo, a tak jsme raději chvíli počkali, než jsme vyrazili na letiště natankovat a připravit letadlo. V hangáru jsme našli 5 dvacetilitrových kanystrů, se kterými jsme se dvakrát otočili u pumpy, kterou Birger vybral, protože tam mají benzin 95 bez příměsí etanolu. Nejsložitější bylo naplnit pak z kanystrů gumový vak na palivo umístěný na zadní sedačce Sharka. Na to jsme museli přistavit schůdky a plnění se účastnit oba. Po natankování jsem se ještě asi dvě hodiny věnoval přípravě letadla.



• V pravo můj kamarád Bjørn. U benzinové pumpy na letišti Hattfjelldal (ENHT)



• Olin čeká na odlet z letiště Alta (ENAT)

V neděli ráno lilo ještě víc než v sobotu, a tak můj zamýšlený odlet v neděli v poledne do Honningsvagu a večer odsud na Brač, nevypadal moc pravděpodobně. V poledne bylo ale lépe, a také předpověď na většinu trasy vypadala docela rozumně. Hlavní mojí starostí byla síla a směr větru. V různých částech trasy se vítr podle aplikace Windy měnil, ale celkově se zdálo, že by jeho síla a směr mohly být v průměru celé cesty neutrální.



• Netrpělivý Olin vše sleduje a je připravený na dlouhý let

Kolem desáté dopoledne jsem s trochou obav podal letový plán, ve kterém jsem uváděl, že letová doba bude asi 13 hodin a moje palivo že vydrží na let v délce 14 hodin. Byl jsem trochu nejistý, jestli mi někdo z norského ŘLP nezavolá a neřekne, že jsem se zbláznil a že to není možné. Pro jistotu jsem tedy ještě do políčka 18 napsal, že se jedná o pokus o světový rekord. Nikdo nezavolal ani dopoledne, ani odpoledne, a tak jsem začal věřit, že snad opravdu poletím.

Po poledni jsem odstartoval do Honningsvagu, kde jsem přistál po asi hodině letu. Na letišti jsem našel milého člověka Thomase, který slíbil po skončení směny v půl třetí mě vzít autem do města vzdáleného asi 5 km. Byl jsem prý první člověk, který z tohoto letiště odlétá malým letadlem někam do zahraničí. V Honningsvagu jsem měl na čtvrtou hodinu dohodnuté „pod sochou v parku“ rande s šéfkou místní turistické informační kanceláře a s redaktorkou místních novin. Schůzka proběhla, udělali jsme rozhovor, já jsem si pak v lobby hotelu Scandic ještě trochu zdříml, navečeřel se a v devět večer jsem byl zpět na letišti. Poslal jsem pár mailů, zavolal svým milým a šel jsem k letadlu, abych doladil poslední detaily. Ve 22:10



• Honningsvåg kolem poledne



• Schůzka s dámami v Honningsvagu



• Let v mezivrstvě

jsem se pak vznesl z dráhy 26 a opatrnou pravotočivou zatáčkou jsem se pomalu dostával na jižní kurz směrem na hodně vzdálený ostrov Brač.

Mraky byly dost nízké, a tak jsem raději letěl při břehu asi 150 km dlouhého fjordu Porsanger. Za sebou jsem v zrcátku zároveň stále viděl mraky prostupující sluneční svit poměrně vysoko nad obzorem. Řídicí na věži přelétávaného letiště Banak mě upozornil na silné srážky přede mnou a východně ode mne a navrhl mi trasu více na západ. K tomu bylo potřeba


také změnit vstupní bod do Finska, jehož úzký ocásek zasahující do norského území jsem taky přelétal.

Při přípravách na tento let jsem se nejvíce obával toho, abych vydržel celou noc nespát. Na cestu jsem si proto vzal několik energetických nápojů, které jsem začal upíjet nedlouho po vzletu. Zároveň jsem fascinovaně sledoval a fotil půlnoční slunce, které za mnou svítilo, i šedé světlo přede mnou, které se kdesi dál ještě měnilo ve tmou. Tu jsem ale podle plánu dohonil až u Stockholmu až asi po pěti

hodinách letu. Zároveň jsem si taky vyměňoval sms zprávy s pár blízkými nebo přáteli, kteří mě v tom nechtěli nechat samotného a buď se mnou bděli a sledovali můj postup na webu nebo mi, když se na chvíli probrali ze spánku, prostě napsali něco povzbudivého.

Podé mnou ubíhala tundra, nízké lesíky, pastviny atd., ale první asi čtyři hodiny letu jsem neviděl žádné lidské obydlí. Musel jsem se hodně vyhýbat mrakům ať už kličkováním, tak klesáním a někdy stoupáním. Část letu také proběhla v mezivrstvě, kdy podé mnou byly obláčky a nade mnou souvislá vrstva. Důležité pro mě bylo, že teplota asi 7 stupňů Celsia slibovala, že letadlo nebude namrzat a protivítr nebyl první

4 hodiny tak silný, jak jsem se podle předpovědi obával, že bude. Z mé hlavy se občas stávala kalkulačka počítající zbývající trasu, odhadující spotřebované palivo a propočítávající, jestli to na ten Brač s palivem zvládnou. Myslel jsem občas taky na cvičení nohou, které se logicky nemohou v kabině UL letadla moc hýbat. Cestou jsem snědl taky dvě čokolády, abych dostal potřebnou dávku energie.

Doplňování paliva z vaku jsem řešil tak, že při poklesu palivoměru právě nádrže na 50 litrů jsem vždy doplnil 



• Let podél fjordu Porsanger



• Půlnoční slunce severně od severního polárního kruhu

20 litrů tím, že jsem zapnul přečerpávací pumpu a otevřel kohout na palivové trubce z vaku do nádrže, přečerpal palivo do letadlové vestavěné nádrže. To jsem pak opakoval asi čtyřikrát, než jsem odhadl, že vak na zadním sedadle je už prázdný. Následně jsem už čerpal palivo střídavě z pravé a levé nádrže jako při běžném letu.

Kolem sedmé ráno jsem přiletěl nad Polsko, kde bylo počasí ještě docela dobré. Nejhorší pak ale bylo nad Moravou, kde jsem se musel plížit pod hustými mraky. Chvilí po přeletu Tuřan a Náměště jsem vyžádal průlet nad vojenským letištěm Tulln v Rakousku, vyhnul jsem se TMA Vídně, proletěl TMA a CTR Maribor, nahlásil se na radar Pula, pak radar Zadar a radar Split. V 11:34 místního času jsem pak přistál na letišti Brač.

Z letadla jsem překvapivě nevypadl, ale celkem důstojně jsem vystoupil. Vzal jsem si svůj ruksak a šel směrem za zaměstnankyní letiště, která mě vedla do terminálu. Po vstupu jsem zalpal po dechu, když paní, která je členkou vedení letiště Brač, začala u mikrofonu hrát na kytaru píseň se slovy „You are the champion of the world...“. Přivítání v Brači tedy bylo

velmi srdečné. Natočili jsme taky rozhovor pro jejich letecký web Avioradar.net a pak jsem si už jen přál skočit do moře a trochu se vykoupat a osvěžit. Za hodinu jsem pak v moři už opravdu plaval.



• Uvítání v Brači písní „You are the champion of the world...“


Pár slov nakonec

Podle informací, které se mi podařilo najít na internetu, byly 3 nejdelší lety v jednočlenné posádce UL letadla, dosaženy v letech 2022 a 2023. V roce 2022



• S šéfkou provozu letiště Brač a umělkyní Annou

sedmnáctiletý Mack Rutheford během svého obletu Země uletěl z japonského Kushiro na letišti Attu na Aleutských ostrovech (Aljaška), vzdálenost přibližně 2480 km (podle Google Earth). Jeho let trval 10 hodin a letěl ve stroji Shark. V červnu 2023 jsem pak během 9,5 hodin trvajícího letu ve stroji Shark 600 uletěl 2 630 km bez mezipřistání z Reykjavíku do Prahy letadlem Shark 600 já. V červenci 2023 pak Belgičan Olivier Ronveaux, tovární pilot JMB, uletěl vzdálenost cca 2 475 km (podle SkyDemon) z Reykjavíku do Goose Bay v Kanadě během letu trvajícího 10 hodin. Všechny tři tyto lety byly na různých místech zmiňované jako světový rekord, a tak jsem se na jaře rozhodl otestovat jak letadlo tak sebe tím, že uletím opravdu maximální možnou vzdálenost s UL letadlem Shark 600.

Vzdálenost z Honningsvagu v severním Norsku na ostrov Brač v Chorvatsku je, podle aplikace SkyDemon 3189 km. Tuto vzdálenost se mi podařilo urazit během 13 hodin a 27 minut. Dále už s klasickým motorem nevidím možnost tento rekord posunout, ale je samozřejmě možné uletět bez mezipřistání více, pokud bude použit motor s ještě nižší spotřebou (např s turbodmyčadlem) a/nebo bude během letu foukat silný vítr do zad. Dokud někdo můj rekord nepřekoná, tak já už se rozhodně o delší let pokoušet nebudu. Sedět v kabině UL letadla skoro 14 hodin je opravdu hodně. 

Hlavní statistiky z letu

Uletěná vzdálenost	3 189 km
Průměrná rychlost	240 km/h
Průměrná spotřeba paliva	17 l/h
Celková doba letu	13 hod. 27 min.

Close

Flight Plans

Filed at 2024-06-30 08:17 Z
Sent to ENORZPZX

(FPL-OKBUG11-VG
-SHRK/L-OY/E
-ENHV2000
-N0130VFR DCT BNA DCT GAPRO DCT OGLAV DCT KRA DCT VAGAS DCT TUDGI DCT GAJPA DCT KOGAV DCT NOSLI DCT ARMOD DCT PENOR DCT RIVDI DCT MALOX DCT ADVAB DCT ENORU DCT BITSY DCT NAVTI DCT HOLXA DCT MUREG DCT BEDOX DCT PALEZ DCT OKLAX DCT
-LDSB1308 LJMB LDZD
-EET/EFIN0105 ESAA0115 EPWW0734 LKAA0956 EPWW0957 LKAA0958 EPWW0958 LKAA1003 LOVV1042 LJLA1132 LDZO1143 RMK/PILOT PRUSA JIRI +420777797892, CREATED BY SKYDEMON, SUPP INFO RQS KBLIHAEX ATTEMPT AT WORLD RECORD IN DISTANCE FLIGHT DOF/240630)

• Letový plán rekordního letu