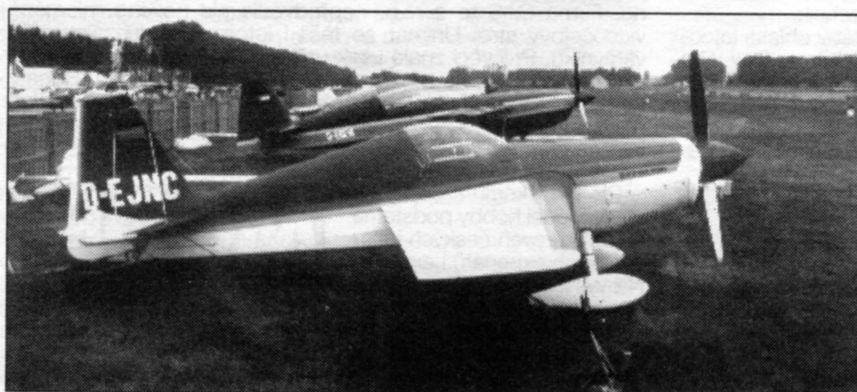


Akrobatické speciály se značkou Extra nechybějí na žádné významné soutěži v letecké akrobacii. První typ úspěšné řady akrobatických strojů — Extra 230, vznikl za spolupráce velmi dobrého pilota a konstruktéra Waltera Extry se švýcarským reprezentantem v letecké akrobacii Erickem Müllerem. Letoun Extra 230 hned od počátku navržený pro vysoké výkony poprvé vzletl 14. června 1983. Šlo o druhý vyrobený stroj s poznávací značkou D-EJNC, první vyrobený následoval krátce po něm. Letouny to byly podařené, a tak již třetí vyrobený stroj zakoupilo švýcarské akrobatické družstvo. Při jeho premiéře na mistrovství světa 1984 v maďarské Békéscsabě s ním Eric Müller skončil celkově šestý. O rok později se Extra 230 představila i na mistrovství Evropy u nás v Hosíně, kde Müller skončil třetí a v roce 1987 na ME v německém Spiechersdorfu toto umístění obhájil.



Extra 230

Jiří Rumišek, foto Otakar Šaffek



Úspěchy Extry 230 nezustaly nepovšimnuty, a tak se objevila i ve zbarvení jiných akrobatických týmů, například amerického či belgického. Rada předních, zejména evropských pilotů si je velmi oblíbila, a někteří s nimi létají doposud, i když patří mezi stroje s méně výkonným motorem.

Letouny Extra jsou vyráběny v továrně Extra Flugzeugbau sídlící na letišti Schwarze Heide v Dinslaken v Německu. Dodávány jsou nejen hotové stroje, ale i stavebnice.

Technický popis:

Extra 230 je jednomístný akrobatický středoplošník smíšené konstrukce s pevným dvoukoleovým podvozkem a ostruhou.

Křídlo celodřevěné konstrukce s nulovým úhlem náběhu nemá vzepětí. Tuhý překližkový potah je potažen tkaninou Ceconit. Na odtokové části jsou velká křídélka opatřená na spodní části protizávažím na ocelové trubce pro snížení sil v řízení. Mechanismus ovládání křidélek je snadno kontrolovatelný vky z plexikla na spodní straně křídla. Symetrický profil křídla s elipsovitou náběžnou částí je u kořene typu MA 15S, na konci MA 12S.

Trup příhradové konstrukce je svařen z ocelových trubek o vysoké pevnosti. Přední část až po zadní okraj kabiny a zadní hřbetní část je potažena duralovým plechem. Jednotlivé panely jsou připevněny šrouby s křížovými drážkami. Zbytek trupu je potažen plátnem. Kryt kabiny je jednoduchý, vyliisovaný z organického skla. Odklápí se na pravou stranu. Je doplněn okny na bocích a na spodní části trupu, která pilotovi usnadňují kontrolu polohy.

Ocasní plochy mají konstrukci svařenou z ocelových trubek s plechovými žebry. Potažené jsou plátnem. Vzhledem k velkému zatížení během letu jsou vyztuženy profilovanými ocelovými dráty. Na levé polovině výškového kormidla je odlehčovací ploška (fletner), na pravé polovině je vyvažovací ploška (trimer).

Přístávací zařízení tvoří dvoukoleový pevný podvozek s ostruhou. Kapotovaná podvozková kola jsou upevněna na podvozkové noze — listové pružině vyrobené z duralu nebo laminátu. Každé podvozkové kolo je nezávisle hydraulicky brzděno. Ostruha na listové pružině proto není řiditelná.

Motorovou skupinu tvoří čtyřválcový motor v uspořádání boxer Avco Lycoming AEIO-360-A1E v úpravě De Mars o výkonu 149 kW. Pohání pevnou dvoulistou vrtuli Mühlbauer o průměru 1,93 m s dřevěnými listy potaženými

kompozitem. Listy jsou upevněny v náboji McCauley. Vrtulový kužel je stejné značky. Elektrickou výbavu tvoří 12V akumulátor.

Zbarvení je individuální podle přání zákazníka. Druhá postavená Extra 230 s poznávací značkou D-EJNC má základ bílý. Horní část trupu včetně SOP, náběžná hrana křídla a VOP je tmavě modrá. Od bílé je oddělena dvěma modrými pruhy, které jsou o odstín světlejší. Poznávací značka na SOP je bílá. Nad ní je vlajka SRN, ve které je však žlutá barva nahrazena zlatou. Vrtulový kužel je tmavě modrý, listy vrtule jsou z přední strany bílé s červenými konci, z druhé strany matně černé. Na motorovém krytu je v nejsvětlejších modrém pruhu tmavě modrý nápis Extra 230. Podvozkové nohy včetně jejich aerodynamických krytů jsou v původní barvě kovu.



Technické údaje

Rozpětí 7,4 m; délka 5,82 m; výška 1,72 m; prázdná hmotnost 440 kg; maximální rychlost 407 km/h; pádová rychlost 72 km/h; stoupavost 15 m/s; maximální povolené násobky +/- 10 g.

