

Létání a letecké sporty LAA



Létání na různých lehkých a amatérsky stavěných letadlech má u nás dlouhou tradici, sahající až do prvních desetiletí minulého století. Významnou činnost v tomto směru pak ve třicátých létech vyvíjely i skupiny Masarykovy letecké ligy, které stavěly školní a výkonné kluzáky a věnovaly se také šíření letecké myšlenky pěstováním leteckého modelářství na školách.

Od poválečných let se amatérské a ultralehké létání výrazněji prosazovalo v zahraničí, v Československu byl jeho příchod pomalejší, a to zvláště v důsledku oficiální podpory létání v aeroklubech a státních dotací, směřujících do sportovního létání a letadlového parku aeroklubových letišť. Přesto však u nás vzniklo i v té době několik lehkých amatérských konstrukcí, například W-1 Brouček od Ing. Vladislava Věrného a ŠK-1 Trempík od Ing. Jaroslava Kamarýty a Ing. Jana Šimůnka. Vždy ovšem s leteckou továrnou za zády.

Závěsné létání

V sedmdesátých létech zasáhla naše sportovní létání velká „revoluce“, kterou způsobila světová vlna technických novinek, souvisejících s rozvojem záchranných prostředků určených



původně pro kosmonautiku. Křídlo pana Francise Rogalla dalo základ zcela novým závěsným kluzákům, někdy nazývaným podle svého tvůrce rogala, a nové padáky obdélníkového půdorysu, s profilem používaným do té doby jen na křídlech letadel, vedly záhy k pokroku v klasickém sportovním parašutismu i ke zrodu nových padákových kluzáků. Významný podnět přišel v září 1975, kdy v Čechách předváděli francouzští instruktoři z Alp „volné létání“ na rogalech. Každý, kdo viděl jejich let s ještě první generací závěsných kluzáků chápal, že přišlo něco zcela nového.

Zatímco pak úřední místa přinejmenším váhala, co s takovým sportem, život rychle vítězil. První nadšenci, někteří vlastně ještě dříve než přišli zmínění Francouzi, si u nás začali stavět podle různě získaných plánů vlastní rogala a učili se na nich létat. Patřili k nim například Milan Sochůrek, Jan Kilián a Josef Nálepa. V Praze, Brně, Teplicích i jinde začaly pracovat skupinky rogalistů. V Praze stanuli v jejich čele Jan Janeček, Petr Tuček a Josef Straka, v Českých Budějovicích Štěpán Machart a Zdeněk Kamarýt a ve výčtu významných jmen by bylo možné pokračovat.

V sedmdesátém osmém roce bylo rozhodnuto, že se závěsné létání stane další odborností tehdejšího Aeroklubu Svazarmu ČSSR a od března 1980 platila vyhláška Federálního ministerstva dopravy o létání se závěsnými kluzáky. Ale to již měli rogalisté za sebou dobu

začátků a létali i soutěžně. První velkou mezinárodní soutěží, jíž se českoslovenští rogalisté zúčastnili byl Eggerský pohár v Maďarsku v roce 1978. Zvítězil v něm, a rok nato si prvenství zopakoval, Ing. V. Chvála. Na přelomu března a dubna 1980 proběhlo také první školení inspektorů závěsného létání Aeroklubu Svazarmu, mezi jehož patnácti absolventy byli i někteří pozdější organizátoři ultralehkého létání, například Jaromír Fráňa, Ing. Václav Chvála, Jan Janeček a další.

Závěsné létání otevřelo naprosto novým způsobem nebe. Mnozí z těch, kteří se mu věnovali, patřili navíc k lidem postiženým „normalizací“ a nemohli létat na větroních nebo motorových letadlech, mnozí pak dávali přednost volnějšímu, individuálnějšímu létání před nezbytně kolektivním pojetím „klasických“ leteckých sportů.

Motorová rogalá

Začátkem osmdesátých let se někteří z rogalistů rozhodli pro motorizaci svých kluzáků. Zprvu šlo o pokusy s doma upravovanými pomocnými motory, umístěnými v těžišti rogalá. Z těch, kteří začínali s motorizací je, třeba uvést alespoň Jaroslava Čecha a Josefa Nováka. Brzy také



začala létat rogalova křídla s podvěšenou tříkolovou konstrukcí vybavenou jedním či dvěma sedadly, nezbytnými přístroji a motorem v tlačném uspořádání, za zády pilota. V této první etapě ultralehkých letadel, k nimž jsou motorové závěsné kluzáky počítány, se významně uplatnily motory Trabant. Jako první zřejmě použil populární dvoudobý motor z bývalé NDR Rudolf Nič.

Motorizace dobře navázala na předchozí zkušenosti s individuálním létáním na závěsných kluzácích, nevyžadovala tovární zázemí a bylo ji

možné dobře zvládnout v domácí dílně. Soukromě stavěných „tříkolek“ proto rychle přibývalo a co bylo závažnější i charakteristické pro ona léta, jejich tvůrci létali v naprosté většině nelegálně, „načerno“. Pomalost úřadů nestačila sledovat dynamiku vývoje. Piloti motorových závěsných kluzáků již od poloviny osmdesátých let pořádali vlastní soutěže, mezi nimiž měla významné místo soutěž pojmenovaná Mělnická Ludmila, konaná od roku 1987, a začali se zúčastňovat i prvních zahraničních sletů.

V té době ovšem také vzlétla první motorová rogalá vyrobená legálně, profesionálně. V JZD Červenka vyvíjela skupina nadšenců pod vedením L. Kargerova motorové závěsné kluzáky pro použití v zemědělství. Svazarmovský podnik Aquacentrum v Bubovicích, kde s několika dalšími nadšenci působili Ing. T. Jura a P. Mára, se zabýval vývojem motorových rogal pro armádu, hospodářství i sport. Obě skupiny úspěšně prokázaly značné možnosti této kategorie ultralehkých letadel, ale v porovnání s množstvím nelegálně létajících motorových závěsných kluzáků byl jejich přínos vznikajícímu ultralehkému létání v tehdejší Československu poměrně omezený.

Jedno z motorových rogal vyrobených v JZD Červenka se ale přesto výrazně zapsalo do historie - létal s ním známý sportovní pilot a geolog-přírodovědec

Ing. František Jeniš v expedici, jež se vydala v roce 1987 s automobilem Tatra k cestě kolem světa.

Ultralehká letadla

Při různých setkáních pilotů „tříkolek“ bylo v druhé polovině osmdesátých let již možné spatřit i aerodynamicky řízené ultralehké letouny s „klasickými“ křídly. Stavěli je amatéři a dokonce i profesionálové. Prvenství nesporně patří Jaroslavu Podešvovi a jeho synu Petrovi z



letiště v Hranicích na Moravě. Letounek nazvaný Honzík a postavený s podporou celé rodiny Podešvů vzlétl totiž už v listopadu 1980. K legalizaci podle tehdejších předpisů L8/S mu pak pomohl Ing. Jiří Valný z Aerotechniku v Kunovicích, který se o něco později podílel i na legalizaci motorového rogalu výpravy Tatra. Bohužel ani přes pomoc dalších nadšenců z různých institucí nedostal ultralehký Honzík požehnání od tehdejšího Svazarmu. A to i přesto, že sklidil úspěch na ostravské výstavě mladých techniků Zenit a na Leteckém dnu s Květy v Kunovicích.

Jen o něco později, zcela nelegálně, ale o to víc úspěšně, létala první ultralehká letadla konstruktéra Ing. Oldřicha Olšanského, CSc. Začínal s rogaly, pak s různými dřevěnými závěsnými kluzáky a s motorovými typy. Největší ohlas vzbudil jeho jednomístný unikátně řešený ultralehký letoun Straton. Ing. O. Olšanský, CSc. navrhnul jeho konstrukci v roce 1982 a prototyp vybavený motorem Trabant sám také postavil. V květnu 1985 jej zalétal Petr Kodýtek, který zanedlouho se Stratonem zvládl i padesátikilometrový bezmotorový přelet. V roce 1987 pak získal D-4 Straton jednu ze dvou prvních cen na polském sletu amatérských letadel ve Wroclavi. Později, v roce 1992, navázal na jeho konstrukci jednomístný D-7 Straton Mini i dvoumístný D-8 Straton - Moby Dick. Patří k nejrozšířenějším UL letadlům v naší republice.



A ultralehkých letadel přibývalo.

Jedním z nich byla pozoruhodná ultrajednoduchá replika letounu z časů začátků aviatiky, francouzského typu Demoiselle. Postavil ji a v roce 1987 načerno zalétal Petr Mára. Tehdy se zrodily i studentské projekty, z nichž realizace se dočkal letounek nazvaný Kapriz, který navrhnul a za pomoci skupinky spolužáků zhotovil Jan Námisňák na vysoké letecké škole v Kyjevě. Kapriz byl prvním letadlem čs. konstrukce postaveným z kompozitních hmot a úspěšně se představil na sletu amatérských letadel v Moskvě v roce 1987. Výtečně také létal jednomístný ultralehký letoun ULM-1 Gryf mladých inženýrů z Letu Kunovice M. Mečiara, J. Vychopeně, J. Dostála a jejich spolupracovníků.

S částečně oficiální podporou pak vznikla v osmdesátých létech i letadla ŠP-1 Špunt a ZA-01 vyvinutá skupinou Prof. Ing. V. Brože, J. Zimáka a dalších, působící při Českém vysokém učení technickém v Praze. To už bylo i na „vyšších místech“ zřejmé, že lehká letadla mají budoucnost, že patří k perspektivám sportovního létání. Po požehnání ze strany tehdejšího generálního ředitelství čs. leteckého průmyslu proto nakonec mohli v roce 1987 konstruktéři

pražského Letova pod vedením Ing. J. Kamarýta a Ing. J. Šimůnka pracovat na projektu jednomístného letounku LK-2 Sluka, který v červnu 1988 absolvoval první vzlet. Na rozdíl od předchozích dvou typů z ČVUT to byl skutečný ultralehký letoun. V té souvislosti lze jen litovat, že tehdejší výrobně hospodářská jednotka Aero nevyužila iniciativy mladých konstruktérů, kteří v polovině osmdesátých let přišli s projekty sportovních a cvičných letadel, mezi nimiž byl také typ Z-52 z otrokovického Moravanu, který by dnes dobře vyplnil místo mezi současnými ultralehkými letadly a těžšími cvičnými letouny Z-142 na aeroklubových letištích.

Osmdesátá léta se vyznačovala příchodem nové ultralehké kategorie letadel i neschopností úřadů brát ji vážně, rozpačitým povolováním oficiálního vývoje ultralehkých letounů i bouřlivým, nelegálním rozvojem jejich stavby a létáním „načerno“.

Paragliding



Současně s rozvojem závěsného a ultralehkého létání se koncem osmdesátých let šířilo i létání na padákových kluzácích - a opět, v počátcích „načerno“. Paragliding je někdy počítán k tzv. „adrenalinovým sportům“, ale při dodržování všech pravidel

je sportem bezpečným, poskytujícím nezaměnitelné zážitky z volného letu. Na začátku paraglidingu byli francouzští parašutisté s obdélníkovými padáky-křídly. Nechtěli platit za seskoky z letadla a tak vyzkoušeli vzlety z příkrých svahů hor. To bylo někdy před dvaceti léty. Později, po založení LAA, významně přispěli k rychlému rozšíření nového sportu i naši piloti a také české firmy, které vyvíjejí, šijí a exportují padákové kluzáky.

Paraglidingová křídla poznáte na první pohled - oproti padákům mají velké rozpětí, velkou štíhlost a elegantní elipsovité půdorysy. Z letadla se s nimi skákat nedá, zato umožňují snadný vzlet z horských svahů nebo pomocí navijáku na rovině, třeba z plochy letiště. A jejich výkony? Umožňují přelety v délce desítek kilometrů, ve výškách od korun stromů až po základny mraků. V roce 1999 například uletěl Lubomír Groch volný přelet v délce 180 km. Rok nato zvládl Přemysl Sixta cílový přelet 108 km a Mgr. Ondřej Dupal trojúhelníkovou trať dlouhou 54 km.

Nedlouho po založení LAA ČR začali piloti padákových kluzáků soutěžit v Českém poháru paraglidingu, který je obdobou poháru světového, a mají i vlastní mistrovství republiky. Na Světových leteckých hrách 2001 ve Španělsku se v širokém startovním poli umístil Miroslav Varvařovský na dobrém 24. místě a vítěz, Ital Luca Domini, vylétal zlatou medailí na českém padákovém kluzáku Avax RX firmy Gradient. Největším úspěchem paraglidistů v minulém roce pak určitě bylo druhé místo Petry Krausové ve Světovém poháru. Létala na kluzáku Magus české firmy MAC.



Náš paragliding má i specifické problémy, k nimž například patří vyšší nároky na zdravotní prohlídky a na „úřední“ postupy ve srovnání se zahraničím. Určitě bude třeba v tomto směru srovnat krok s vyspělými evropskými zeměmi.

Také létání na padákových kluzácích došlo k motorizaci, podobně jako závěsné létání - mnozí úspěšní piloti paraglidingu si pořídili speciální krosnu s motorem a vrtulí nebo motorovou tříkolku a proměnili tak běžný padákový kluzák v motorové letadlo. V klidném počasí je můžeme spatřit při letu nad mnoha místy naší republiky. V minulém roce již LAA ČR registrovala přes dvě stě pilotů a vlastníků motorových padákových kluzáků, kteří též pořádají vlastní soutěže a dosahují výtečných výsledků v mezinárodním měřítku - letos se dokonce stali mistry Evropy.

Letecká amatérská asociace



Když přišly změny roku osmdesátého devátého, sešli se 6. prosince v Praze příznivci sportovního a ultralehkého létání, aby začali hledat cestu jak dál a mohli vystoupit z úřady vnucené ilegality. Rozhodli se, že chtějí sjednotit všechny amatérské stavitele a piloty, že dají všemu jejich konání řád, a shodli se také na tom, že „marně čekali na podporu od Aeroklubu Svazarmu, která příliš dlouho nepřicházela...“ Do čela brzy nato ustaveného přípravného výboru vznikající organizace byl na jednání v Liberci vybrán rogalista Petr Tuček a kromě jiných v něm pracovali S. Fiala, technik Ing. Ludovít Packo a amatérský stavitel Petr Mára. 17. března 1990 se pak v Brně sešla, za účasti dvou set delegátů zastupujících již pracující kluby, svazy i neregistrované skupiny, ustavující konference Letecké amatérské asociace

Československa. Ta se představila jako nezávislé sdružení občanů, zabývajících se konstrukcí, stavbou, renovací a provozováním letadel včetně letadel ultralehkých, závěsných kluzáků a padákových kluzáků. Do čela českého svazu závěsného létání byl zvolen Ing. Václav Chvála, slovenského Ivan Pecháček, předsedou federálního svazu ultralehkých letadel se stal Miroslav Staněk a s ním pracovali Jaromír Fráňa a Petr Mára. V čele celé LAA stanul Petr Tuček, místopředsedou byl Ing. Jozef Hrušovský. S nimi pracovali i další známí příznivci amatérského létání, hlavním technikem se stal Ing. O. Olšanský, CSc. Všichni měli před sebou velké cíle a neváhali pro ně pracovat. Šlo jim o naplnění sloganu „Létání pro radost“, to je létání bez zbytečných byrokratických zábran, létání opírající se o práva i odpovědnost jednotlivce. Zásady, jež platí i nyní. V roce 1990 se začínalo z ničeho - začínali se však hlásit a získávali oprávnění první piloti a první UL letadla.

Dne 26. března 1990 schválilo Federální ministerstvo vnitra organizační řád asociace a 25. února 1991 udělilo Federální ministerstvo dopravy souhlas s prozatímním leteckým provozem LAA. Členové asociace zpracovali první provozní směrnice, technické předpisy i výcvikové osnovy. Na Rané u Loun, v Nymburku, Žatci, Přerově, Podhořanech i jinde se konaly první oficiální slety ultralehkých letadel a v květnu 1991 úspěšně proběhla v Praze-Chuchli a v Pardubicích Aviatická pouť Ing. Jana Kašpara, v jejímž rámci přelétla skupina ultralehkých letadel z Pardubic na chuchelské dostihové závodiště. Piloti LAA tak zopakovali slavný let českého aviatického průkopníka, po němž nesla akce jméno.

V roce 1993 pořádala LAA mistrovství Evropy v létání na UL letadlech, na němž v kategorii jednomístných přenášením těžiště řízených ultralehkých letadel (motorových rogal) získal zlatou medaili Ing. Tomáš Suchánek.

Po rozdělení Československa měla LAA České republiky na pět tisíc členů a počet

aerodynamicky řízených „klasických“ ultralehkých letadel se blížil třem stům. Pro srovnání, v roce 1995 to už bylo přes pět set letadel a v roce 2001 celkem 1 402 „klasických“ ultralehkých letadel. LAA ČR registruje více než pět a půl tisíce pilotů létajících na sportovních létajících zařízeních - to je na závěsných kluzácích, motorových závěsných kluzácích, padákových kluzácích, motorových padákových kluzácích a také na ultralehkých vírnících a vrtulnících, o jejichž správu se LAA ČR rovněž stará.

Medaile a rekordy



Všechny odbornosti Letecké amatérské asociace ČR dosahují výtečných výsledků na sportovním poli - bez přehánění patříme ke světové špičce. Například v našem nejstarším sportovním odvětví, v závěsném létání, se zapsalo do tabulek nositelů medailí hned několik pilotů LAA, mezi nimi Ing. V. Chvála (seniorský mistr Evropy z roku 1992 a 99), D. Vyhnalík, J. Krofta a zejména Ing. Tomáš Suchánek, který se stal třikrát mistrem světa (v Brazílii 1991, v USA 1993 a ve Španělsku 1995) a dvakrát mistrem Evropy, nemluvě o

předních místech, jež vybojoval na dalších mezinárodních či domácích soutěžích. Navíc také překonal řadu světových a národních rekordů závěsného létání. V minulém roce například uznala Mezinárodní letecká federace (FAI) pět jeho světových rekordů, které ulétl při soustředění nejlepších světových rogalistů v Austrálii. Ing. Tomáš Suchánek patří k

mimořádných postavám světového letectví a kromě létání na závěsných kluzácích reprezentuje naši republiku i na plachtařských soutěžích s větroni klubové třídy. V roce 2002 se stal mistrem světa v této kategorii! V oblasti ultralehkých letadel a motorového paraglidingu se naši piloti od roku 1993 pravidelně účastní všech mistrovství světa i Evropy. Ještě ani z jednoho mistrovství se nevrátili bez medailí. Ke světové „ultralehké“ špičce patří i taková jména jako P. Chvojka (vítěz Světového poháru), P. Sainer (mistr světa a vítěz Světového poháru), J. Lukeš (vítěz Světového poháru), P. Bezděk (vítěz Světového poháru a vicemistr světa), L. Zeman a J. Coufal (mistři světa) a další mistři světa a Evropy, jejichž výčet se do tohoto článku ani nevejde. Motorový paragliding se pyšní mistrem Evropy P. Štěpánem a vicemistrem světa V. Pročkem. Závěsnému létání několik let bezkonkurenčně kraloval trojnásobný mistr světa a dvojnásobný mistr Evropy T. Suchánek. Největším úspěchem paraglidingu v roce 2002 bylo první místo P. Krausové ve Světovém poháru a vítězství T. Braunera v závodě série PWC na ostrově Reunion.



A k dobrému jménu našeho „ultralehkého létání“ také patří mimořádné výkony, jež nejsou zapsané v žádných výsledkových listinách a přece jsou středem pozornosti světového tisku.

Jeden z takových výkonů má datum 2. dubna 1992. Tehdy dva členové LAA, pilot motorového rogala Jiří Zítka a mechanik i kameraman v jedné osobě Jiří Černý, přelétli v rámci mezinárodní výpravy Ultralight Expedition the Bering Strait 92 Beringovu úžinu. Sto dvacet kilometrů mezi ruským Ulenem a americkým Walesem překonali na motorovém rogale v neuvěřitelně obtížných podmínkách. Společně s ruskými kolegy, kteří se vydali po stejné trase, sklidili zasloužený obdiv tisku na obou kontinentech.

Další, pro sdělovací prostředky možná ještě atraktivnější akcí, byla výprava LAA ČR do Himálají. Proběhla v září a říjnu roku 2000 a zúčastnili se jí s pozemním doprovodem piloti Jan Bém, Alexandra Tilingerová, Zbyněk Adam a Jiří Zítka. Když se 29. září 2000 ozval z rádia Jan Bém a zastřeným hlasem oznamoval, že právě přeletěl na motorovém rogale vrchol osmitisícové Annapurny, a když upřesnil výšku na 28 000 stop a teplotu na -37°C , propadli jeho kolegové z LAA, čekající na horském letišti v Nepálu, nadšení. K prvovýstupům horolezců přidali Češi v Himálajích „prvopřelety“! Po Janu Bémovi se postupně zapsali mimořádnými výškovými lety i ostatní piloti výpravy, která tak připomněla světu vynikající úroveň českého ultralehkého létání. O jejich letech nad Annapurnou byl pořízen i skvělý dokumentární film.

Sport a peníze

Finanční náročnost leteckých sportů nedovoluje závodníkům čerpat vše z vlastní kapsy a tak jsou odkázáni na státní podporu a sponzory. Mediální atraktivita a masová popularita leteckých sportů, která se zohledňuje při rozdělování státních prostředků, se zdaleka nemůže měřit s hokejem nebo fotbalem. Při financování akcí tak nezbývá, než se obracet na sponzory a fanoušky letectví. Velkou zásluhu na účasti závodníků na Světových leteckých hrách, největší sportovní letecké akce poslední doby, měly ČSA a firma TL Ultralight. Domácí soutěže paraglidingu podporují čeští výrobci padáků. (Gradient, MAC, Sky Paragliders, JoJo Wing, Pegas 2000 a další) Na úspěchu českého leteckého sportu ve světě se tak podílí i sponzoři a za to jim patří náš dík.



Od amatérské stavby k profesionální výrobě

K vynikajícím sportovním výkonům patří i ultralehká letadla a padáky, jež je umožnily. Když vznikla Letecká amatérská asociace, byl pro tovární sériovou výrobu připraven pouze jediný ultralehký letoun, a to LK-2 Sluka z pražského Letova. Současně ale vznikalo mnoho nových konstrukcí a tvůrci těch nejúspěšnějších brzy zjistili, že je dost zájemců, kteří chtějí jejich letadla. Nezůstali tedy u jediného kusu, ale zhotovili druhé letadlo, pak třetí a nakonec se pustili do nového oboru podnikání.

Příkladem může být firma TL Ultralight z Hradce Králové, která začínala s výrobou motorových závěsných kluzáků, pak vyrobila sérii jednoduchých hornoplošníků TL-32

Typhoon, pokračovala náročnějšími

hornoplošníky smíšené konstrukce TL-132 a 232 Condor a nyní vyrábí i exportuje do celého

světa dvoumístné dolnoplošníky TL-96 Star a TL-2000 Sting. Ty už jsou zhotovené z kompozitových materiálů. K dalším velkým výrobcům patří firma Evektor-Aerotechnik z Kunovic, vyrábějící a exportující celokovová UL letadla EV-97 Eurostar. A pokračovat by bylo možné popisováním osudů dalších předních výrobců, třeba firmy Urban Air z Ústí nad Orlicí, která se stala známou ušlechtilými tvary a výkony kompozitových UL letadel Lambada a Samba, nebo firmy Test z Velké Bíteše, která vyrábí ultralehká letadla ze dřeva a laminátů. Úspěšné, a to i na zahraničních trzích, jsou ultralehké typy Allegro 2000 podniku Fantasy Air z Písku i Zephyr podniku Atec a samostatnou kapitolou je sériová výroba výtečných celokovových ultralehkých letadel KP-2U Sova, kterou před pár léty rozeběhl podnik Kappa z Jihlavy ve spolupráci s VUT Brno. Ve Starém městě působí firma Czech Aircraft Works, v níž americký podnikatel a pilot Chip W. Erwin vyrábí UL letadla kanadského konstruktéra Heinze - převážně pro export typy Zenair CH-601 Zodiac a CH-701 STOL.

Příkladem spolupráce se zahraničním partnerem může být činnost firmy WD Technik Jaroslava Sedláčka z Kaplic, která kompletně vyrábí letadla Fascination německého konstruktéra a leteckého akrobata W. Dallacha.

Kromě sériově vyráběných nebo amatérských ultralehkých letadel lze na našich letištích spatřit také různá UL letadla vyráběná kusově, často na zakázku, mezi nimiž zaujímají samostatné místo i repliky historických typů. Těch u nás létá stále víc a jsou mezi nimi velmi zajímavé letouny. Například ultralehké Piper Cub a Tiger Moth od Petra Máry, Curtiss Jenny od Václava Vondráška, Avia BH-1 od Marcela Sezemského i repliky stíhacích typů Fokker Dr.I a Nieuport 11 z období první světové války, které vyrobil australský Čech Petr Svoboda, a replika stíhačky SE-5A od jeho jmenovce, Petra Svobody z Jihlavy.

Do této kategorie tak trochu patří také ultralehký letoun Trener Baby, který vyrobil Petr Podešva jako zmenšeninu známého cvičného Zlinu Z-126 Trener. Přípravuje už i jeho sériovou výrobu.

Technická nápaditost, dobrá řemeslná práce a nadšenectví patří nejen k finální výrobě ultralehkých letadel, ale i k výrobě specializovaných firem, jež se zabývají výrobou různých komponentů. Mezi ně patří podnik Woodcomp, specializovaný na výrobu vrtulí, i další „vrtulářské“ podniky, firma Composit Airplanes z Chocně, vyrábějící kompozitové díly, a řada dalších výrobců. Významný podíl na rozvoji vývoje UL letadel má firma Vanessa bratří Kábrtů, která dělá na zakázku výpočetní a konstrukční práce, a Letecký ústav FSI VUT z Brna, vedený Prof. Ing. Antonínem Píškem, CSc., který se zabývá výzkumnictvím a zkušebnictvím v oboru letecké techniky. Nadějně se rozbíhá též spolupráce s pražským ČVUT.

Celkem u nás působí patnáct výrobců kompletních ultralehkých letounů, kteří získali pro svá letadla Typový průkaz LAA ČR, devět výrobců, kteří se zabývají montáží letadel a montáží podskupin a jedenáct výrobců příslušenství, vrtulí, motorů, různých dílů a záchranných systémů.

V České republice vznikl za dobu pouhých deseti let velmi rozvětvený průmysl „malé“ letecké výroby, který stále zlepšuje dělbu práce a zdatně exportuje. V roce 2000 vyrobilo sedm hlavních výrobců 215 ultralehkých aerodynamicky řízených letadel a 5 jejich stavebnic. V roce 2001 to bylo 258 UL letadel a 6 stavebnic. Zhruba dvě třetiny z těchto čísel představoval export. Podle odhadu nyní malé letecké firmy vyvezou zhruba polovinu až 3/4 své produkce. Přitom letouny, jež obdržely Typový průkaz LAA ČR, získávají bez dalších

požadavků certifikaci v Německu a následně ve většině evropských zemí a také v Austrálii.

V souvislosti s výrobou UL letadel je však třeba zmínit se i o motorech.

Většina ultralehkých letadel je nyní



poháněna různými typy rakouských motorů Rotax a upravenými motory Trabant. Na trhu jsou však i další typy a mezi nimi také výrobky českých firem, například motory STRX-1200 Ing. Jiřího Strádala, SVS-140 firmy Werner Motor, v malém množství motor Alfa Prag TP-422 (Tatra) a také daleko početnější a léty osvědčené invertní čtyřválcové Mikron IIIB. Chybí ovšem širší sériová výroba domácích motorů - uváděné domácí typy jsou jen malosériové. Přitom by trh, a to i v zahraničí, dobré sériové motory (za předpokladu zajištěného servisu) přijal. A příležitost pro náš motorářský průmysl stále ještě trvá...

Samostatným oborem „malého“ leteckého podnikání je také výroba padáků a příslušenství pro paragliding. K firmám, jež se touto výrobou zabývají a jsou úspěšné i v zahraničí například patří Axis paragliding z Brna, Easy Fly z Prostějova, Galaxy z Liberce, Gradient z Prahy, JoJo Wing z Roudnice nad Labem, MAC Para Technology z Rožnova pod Radhoštěm, Pegas 2000 z Prahy, Sfair Technology z Brna a Sky Paragliders z Frýdlantu nad Ostravicí.

Na začátcích rozvoje paraglidingu se také značně podílela firma Justa Stratos známého pilota závěsných kluzáků Josefa Straky, jehož nynější podnik Stratos 07 v Kamených Žehrovicích se zabývá vývojem a výrobou záchranných padákových a raketových systémů i další padákovou technikou. A protože konkurence je motorem, ani na tomto poli není Stratos 07 sám a záchrannými systémy se zabývá i již uváděná liberecká firma Galaxy Ing. Milana Bábovky a další subjekty.

„Malý“ letecký průmysl nepotřeboval ke svému „rozjezdu“ státní dotace, potřeboval jen vhodné klima, o něž se zasloužila Letecká amatérská asociace ČR. Bohužel, onen desetiletý vývoj nebyl zdaleka jednoduchý a narážel až příliš často na byrokracii a nepřízeň úřadů. Růst výroby a exportní výsledky jsou ale přesto nejvýmluvnějším důkazem, že Letecká amatérská asociace plní i v této oblasti své poslání.

Organizace a správní činnost LAA ČR

Během jedenáctileté existence vybudovala LAA ČR přehlednou organizační strukturu, v jejímž čele stojí Rada a prezident - v současnosti Jan Brskovský. Jednotlivé odbornosti pak mají vlastní svazy, jež jsou sdruženy ve dvou sekcích. Sekce motorového létání sdružuje piloty ultralehkých letadel řízených aerodynamicky i změnou těžiště a piloty motorových padákových kluzáků, sekce volného létání sdružuje piloty závěsných a padákových kluzáků. Asociace zabezpečuje běžné provozní záležitosti, pečuje o výcvik a stará se o plnění sportovních i reprezentačních úkolů.

Na poli pověření správou sportovních létajících zařízení (SLZ), kterou je LAA ČR od tohoto roku pověřována Ministerstvem dopravy a spojů ČR, ověřuje Letecká amatérská asociace letovou způsobilost SLZ, vydává technické průkazy, technické normy, předpisy i pilotní průkazy, vede centrální evidenci pilotů i letadel, přiděluje poznávací značky pro SLZ, kontroluje, informuje a školí.

LAA ČR letos zavedla nový systém pilotních zkoušek, jež nadále probíhají ve zkušebních střediscích. Součástí zkoušek jsou speciální testy se zkušebními otázkami. Uvedené úkoly Letecká amatérská asociace zvládá s malým počtem profesionálních pracovníků v centru a s velkým počtem dobrovolných, avšak kvalifikovaných inspektorů a instruktorů v celé republice.

V současnosti stojí v čele správy LAA ČR ředitel Jiří Koubík, hlavním inspektorem techniky je Ing. Václav Chvála, hlavním provozním inspektorem Zdeněk Doubek, hlavním inspektorem paraglidingu Ing. Radek Václavík, ekonomkou Bronislava Haničáková. Kromě nich jsou na ústředí LAA ČR ještě tři pracovníci, starající se o ústřední rejstříky pilotů, letadel a o sekretariát. LAA ČR vydává bulletin Pilot, měsíčník vydávaný nákladem více než

6000 kusů.

Důležitou roli v práci asociace sehrává Technická komise. Ta se zabývá technickým rozvojem, předpisy a schvalováním sportovních létajících zařízení. Jejími členy jsou přední odborníci, kteří v ní pracují dobrovolně, ve volném čase.

LAA ČR má po celém území republiky inspektory provozu a inspektory-techniky. Výběr inspektorů-techniků se opírá o zásadu, že každý z nich se musel osobně podílet na stavbě nebo sám postavit UL letadlo.

LAA ČR za dobu své existence, tedy od roku 1990 do dnešní doby, schválila třicet Typových průkazů nových ultralehkých letadel a do provozu schválila přes dva tisíce motorových ultralehkých letadel, tj. aerodynamicky řízených plošníků a motorových rogal.

V posledních letech se výrazně přesunul zájem od motorových rogal k aerodynamicky řízeným UL letadlům. Do roku 1996 platil takový předpis vymezující kategorii UL letadel, který v podstatě vyloučil možnost použití čtyřdobých motorů. Bylo možné používat pouze motory dvoudobé.

Od roku 1996 platí předpis shodný s předpisem platným v Německu, který odpovídá i sportovnímu předpisu FAI sekce R. Zvýšení max. vzletové hmotnosti a pádové rychlosti umožnilo přejít od lehkých konstrukcí s dvoudobými motory (převážně Rotax nebo Trabant) na motory čtyřdobé - začal nástup velmi spolehlivého a výkonného motoru Rotax 912.

Za povšimnutí stojí, že zhruba 60 % u nás létajících aerodynamicky řízených UL letadel bylo zhotoveno amatérsky. Má to asi dva důvody. Vlastní stavbou se mnoho lidí realizuje, práce je těší, je pro ně koníčkem. Obdobné to je například v USA i jinde. A další důvod je ekonomický. Není tolik lidí, kteří si mohou dovolit koupit letoun pro potěšení za statisíce nebo miliony korun.

V roce 2002 LAA ČR vypracovala zdokonalenou metodiku letových zkoušek UL letadel a jejich certifikační dokumentace. Postup byl ověřen při certifikaci UL letounu TL-2000 Sting. Proběhly také zkoušky tří typů ultralehkých letadel v plovákové verzi. O letouny v této úpravě je zájem na zahraničních trzích a několik u nás vyrobených UL letadel s plováky už v zahraničí létá. Dva ze tří zkoušených typů splnily prověrku letových vlastností, u třetího probíhá další vývoj.

Připravujeme též zkušební program pro vlečení kluzáků ultralehkými letouny, který by měl výrazně snížit náklady v bezmotorovém létání u aeroklubů i leteckých škol a dále rozšířit využití UL letadel ve sportovním letectví.

S činností Letecké amatérské asociace však souvisí i další úkoly, jež bude nutné řešit. Mnohé z nich se týkají především připravované novely leteckého zákona. Za tím účelem pracuje v LAA ČR i skupina odborníků a právníků. Naše návrhy se budou například týkat užívání vzdušného prostoru ČR, k němuž musí mít co nejméně omezený přístup každý občan, a týkají se i pravidel létání, jež jsou zatím součástí prováděcího předpisu, ale měly by být, podobně jako silniční doprava, upraveny zákonem.

LAA ČR se v té souvislosti chce plnoprávně podílet i na činnosti Stálého orgánu pro uspořádání vzdušného prostoru ČR, kde nás zatím zastupuje jeden člen AeČR a jeden ALP ČR, oba však jen jako přizvaní hosté.

Samostatným problémem je i ochrana letišť, třeba jako dopravních cest, jejichž síť je pro budoucnost našeho letectví nenahraditelným a základním existenčním prvkem.

Práce naší asociace je těsně spjatá s časopisem-bulletinem Pilot LAA ČR. Tento titul vychází již řadu let a prodělal složitý vývoj od jednoduchého, xeroxovaného bulletinu k časopisu, který je důležitým prostředkem k informování a vzdělávání členů asociace. Jeho obsah je zaměřen především do vlastních řad, ale časopis se stále více stává i tribunou sportovních a amatérských letců směrem k širší odborné veřejnosti. Oba hlavní směry působení - dovnitř hnutí LAA i směrem ven, trvale posilují, což odpovídá i výraznějšímu postavení LAA ČR v našem sportovním letectví.

Kromě toho asociace také vydává, nebo se podílí, na šíření odborných publikací. Její další činnost v tomto směru je ovšem závislá na finančních možnostech.

Součástí systému informování členů LAA jsou také nové webové stránky LAA ČR, které umožňují rozesílat důležité informace všem registrovaným uživatelům. Plní tak roli, jejíž význam bude dále vzrůstat.

Jedenáct let činnosti Letecké amatérské asociace ČR naplňují statisíce nalétaných hodin a obdobné množství hodin strávených při navrhování a stavbě ultralehkých letadel. Asociací prošlo na šestnáct tisíc členů. Ať jsou to „sváteční piloti“ nebo vrcholoví sportovci, stále pro nás platí slogan „Létání pro radost“.