

Ultralight



– létání na malých strojích

Snímek: ČTK

Příklady cen

Nový a dobře vybavený ultralehký letoun (se zábleskovacími světly, odpovídacím radaru a stavitelnou vrtulí) stojí 2 milióny korun. Čtyři roky starý UL letoun ale seženete již za 700 tisíc korun. Nový stroj z kategorie „dospělých“ letadel, například dvousedadlový Zlín, stojí 6 miliónů korun. Dvě desetiletí stará cessna přijde na jeden až 1,5 miliónu korun.

Samočinný padák, který snese na zem celé UL letadlo (v Německu je povinný, u nás jej má tak každý desátý stroj) – 40 tisíc korun.

Místo v hangáru na letišti v Praze – Letňanech 1500 – 3000 korun za měsíc.

Pronájem letadla: 1500 – 1800 Kč/hod (včetně pohonných hmot).

Slovníček

- **křídlo** – obě poloviny téhož komponentu letadla
- **finále** – konečná fáze letu před přistáním
- **drak** – zbývající část letadla po vyjmutí motoru

Internet

www.laacr.cz
www.vztlak.cz
www.skyfly.cz
www.letovair.cz

Podívat ze na zem z nadhledu a hlavně z výšky člověka vždycky lákalo. Jeden z nejkrásnějších a zároveň nejjednodušších způsobů, jak to učinit, představuje sportovní létání – konkrétně kategorie ultralehkých letounů (ULL) neboli zkráceně „ultralightů“.

Stroje, které mnohdy váží pouhých 220 kilogramů (nejvýše ale 450 kilogramů i s posádkou), svými výkony často předčí i „dospělá“ letadla. Pořizovací cenou i provozními náklady jsou přitom mnohem dostupnější.

Rychlost i dolet

Na jednu stranu tato malá letadla svou jednoduchostí i zanedbatelnou hmotností nebudí zrovna všeobecnou důvěru. Tyto stroje ale mají velké možnosti. Např. výškový rekord ultralightu je 7200 metrů. S moderním modelem za odpoledne téměř obletíte republiku, a to bez mezipřistání. Rychlost 150 – 180 km/h při spotřebě 12 – 15 litrů za hodinu to dovoluje.

Díky slušnému doletu ultralehkých strojů stále více pilotů létá s cílem někam se dopravit. A tak není problém doletět si třeba z Moravy na chorvatský ostrov Hvar.

S dobrým strojem zvládnete cestu z Brna do Rijeky za tři a půl hodiny. Tam předložíte doklady, doplníte obyčejný natural s olejem (nebo bez – podle motoru) a za další dvě

hodiny letu jste na ostrově. Zatímco větší stroje smí opravovat pouze „technik údržby letadel“, na ultralightu si každý může cokoli opravit třeba sám, pokud to ovšem povoluje výrobce.

Pilotní průkaz

Vzhledem k tomu, že ultralehká letadla nesmějí létat komerčně, je pilotní průkaz jediná cesta k častějším letům. Předpisy jsou velmi jednoduché. Budoucí pilot to pozná záhy, výcvik je samozřejmě povinný, ale poměrně krátký. Pokud si adept vede dobře, do letadla usedá již po 21 hodinách „suché“ teorie. Poznává základy aerodynamiky, nejdůležitější předpisy, a to hlavně z mechaniky letu.

Během dalších hodin teorie, které již škola prokládá létáním, se dozvídá více. Učí se komunikovat s věží, ale i základy srovnávací orientace podle kopců, měst, silnic a lesů. Důležitá je i schopnost rozpoznat vhodné počasí. Celý trénink čítá podle předpisů nejméně 45 hodin teorie a 20 letových hodin. Úspěšného žáka pilotní průkaz stojí přibližně 50 tisíc korun.

Jak vybrat školu

Budoucí pilot, který prošel zdravotní prohlídkou, by si měl dobře vybrat školu, na které získá průkaz i první zkušenosti. Těch velkých, které provozují několik leta-

del, je v České republice zhruba deset. Zaměstnávají instruktory na plný úvazek a využívají i externisty. Je zřejmé, že školy s takovým zázemím nabízejí žákům větší jistotu než ty malé. Takových je přibližně třicet. Létaří s jedním nebo dvěma letadly a jejich majitel bývá sám instruktor, mechanik i sekretářka v jednom. Letecká škola často ani není jediný zdroj jeho příjmů.

„Nejlepší způsob, jak rozpoznat seriózní školu od jiné, je několik jich navštívit. Prohlédněte si stroje a pohovořte s instruktory,“ doporučuje Jiří Koubík z Letecké amatérské asociace (LAA). Letecká komunita je podle něj malá, a pokud je někdo nezodpovědný, zpráva o něm se rychle rozkřikne.

S čím létat?

Jiří Koubík, který s ultralehkými stroji nalétal již víc než 2000 hodin, začátečníkům jednoznačně doporučuje hornoplošník. „Letadlo s touto konstrukcí je nejstabilnější,“ říká a na důkaz svých slov předvádí chování ultralightu v extrémně nízké rychlosti asi 50 km/h. Jeho stroj italské značky Storch se „propadá“, tedy klesá, aniž by se naklonil. „S dolnoplošníkem bychom mohli spadnout do vývrtky,“ dodává pilot a přistává s vypnutým motorem. ●

David Horák