

Blois 2022

Na letecké akce letecky

To je sice stylové a hezky se to říká, ale VFR letům poroučí hlavně počasí. A navíc, do tisíc kilometrů vzdáleného Blois, podobně jako třeba na jarní AERO Friedrichshafen, si zájemce musí rezervovat půlhodinový příletový slot. Což nutně znamená mít plán B, C i V (jako vlak), nebo mít štěstí na počasí. Dobré počasí na přelet jsme s Honzou Fridrichem našťásti měli, po mezipřistání ve francouzském Colmaru, jsme vyrazili do cíle tak, abychom časovou rezervu mohli využít k focení některých zámků na Loiře.

Přilet samotný, přes předepsaný severní vstupní bod do sektoru letiště, kde se mohlo do rádia mluvit i anglicky, byl pozoruhodný hned z několika důvodů. Avizovaný ATIS nefungoval (vítejte ve Francii), intenzita provozu připomínala překvapivě spíš „Štefánik“, než „O'Hare“ a já jsem měl lehký problém s tím, že od vstupního bodu neletím jako OK-AUR21, ale jako N-M-461. Tedy N - severní sektor, M - microlight a pořadové číslo povolení. Nemyslím si, že je bezpečné vnutit letadlům jinou volací značku v oblasti, kde se předpokládá tak hustý provoz, že vede pořadatele k vydání třiatřicetistránkového manuálu pro piloty. Pokud má někdo v hlavě celý let nastavený filtr na OK-ABC, tak příkaz „OK-ABC, OKA-MŽITĚ TOČTE DOPRAVA 360 STUPŇŮ“ zmenšuje prostor pro chybu oproti použití dočasné volací značky.



Vikendová mapa

Vzpomínky na Levroux 2005 i postcovidové novinky

Od mé první letecké návštěvy údolí Loiry při příležitosti FAI mistrovství světa v ultralehkém létání 2005 se tu věci příliš nezměnily. Středověké památky jsou na svých místech, tři ohavně velké atomové elektrárny jsou chválabohu v provozu, francouzský vzdušný prostor zůstává komplikovaný, jen problematické tankování



Při mezipřistání v Colmaru jsme se shodou okolností potkali s Altem NG, které také letělo do Blois

Cesta na UL výstavu a konferenci EMF

Martin Mareček

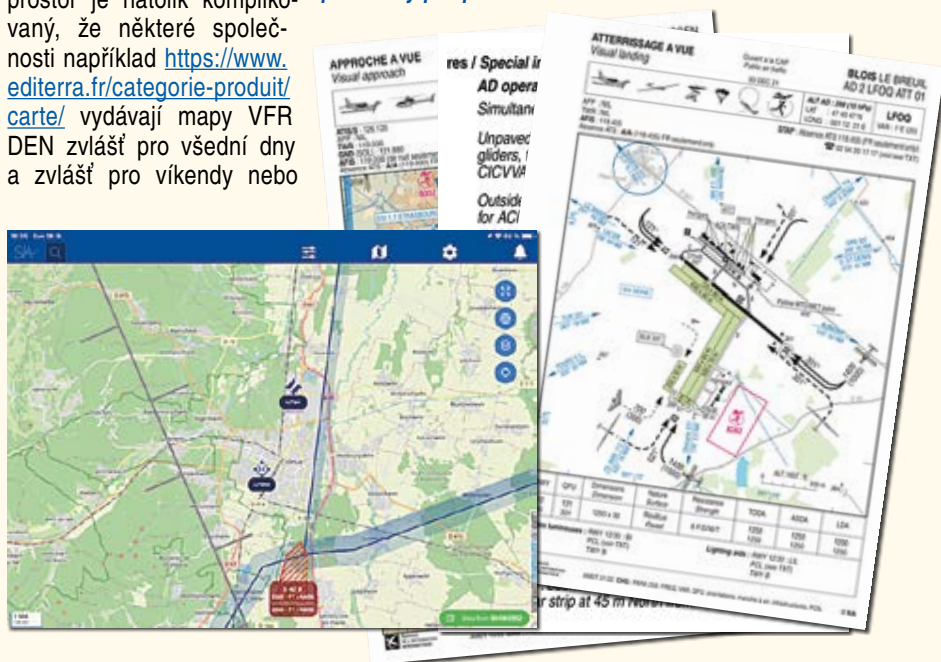
na sportovních letištích už nemusí být pro cizince taková... no, řekněme „výzva“.

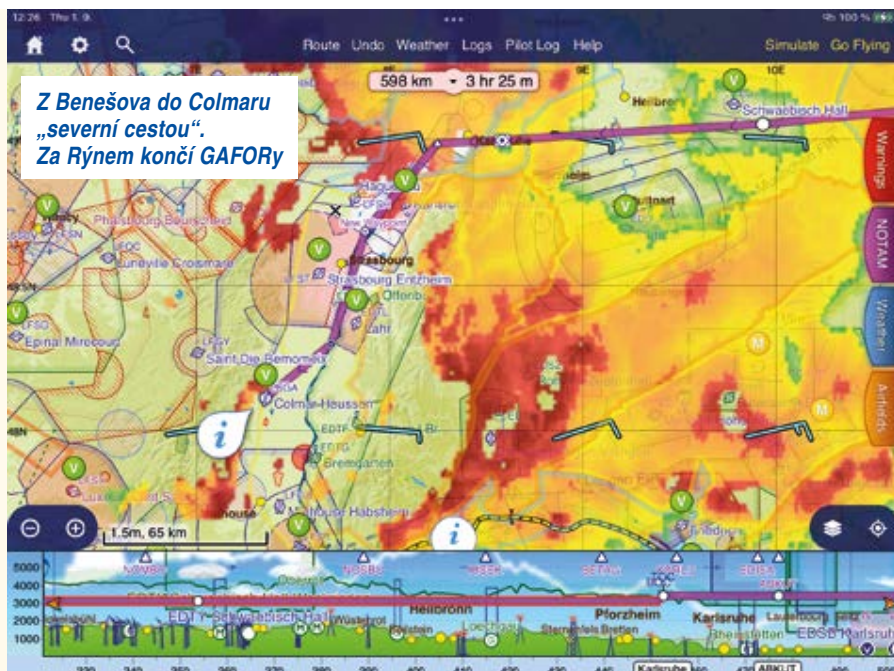
Kvůli památkám se do oblasti rád vracím. Jak trefně podotkl jeden můj kamarád: „Při vší účtě ke kráse našich měst a chrámů, ve Francii měl středověk o dost jiné dimenze.“ Atomové elektrárny beru jako nutné zlo a zbylým dvěma tématům se stojí za to věnovat podrobněji:

Francouzský vzdušný prostor je natolik komplikovaný, že některé společnosti například <https://www.editeria.fr/categorie-produit/carte/> vydávají mapy VFR DEN zvlášť pro všední dny a zvlášť pro víkendy nebo

svátky. Dobré zkušenosti mám před covidem i po něm s průběžně vylepšovaným SkyDemonem, který už zobrazuje aktuální plán využití omezených prostorů, i když zdaleka nedosahuje kvalit AISView. A vzhledem k tomu, že SkyDemon není oficiální zdroj informací, je více než vhodné létat na spojení s FIS (flight information

SOFIA VAC Oficiální aplikace - v textové části najdeme podmínky pro provoz SLZ na letištích





service) a s odpovídáčem. Když si nejsem u nějakého prostoru jistý ohledně aktivace, tak se raději dvakrát zeptám. SkyDemon integruje i oficiální francouzské přibližovací a letištní mapy. Kdo používá jinou navigační platformu bez těchto map, jistě ocení novou oficiální aplikaci francouzské letecké informační služby SOFIA VAC (pro iOS i Android), která je zdarma a bez registrace. To samé platí i pro jinou zajímavou aplikaci SDVFR https://skydreamsoft.fr/en_US/. Změnou k horšímu je bezesporu fakt, že zhruba koncem roku 2019 přestalo Météo France vydávat GAFORY. Nahradiť je předpověďmi založenými na modelu AROME, které jsou dostupné po registraci na stránkách https://aviation.meteo.fr/accueil.php#debut_page a také obsahují informace o dohlednostech, základně nejvyšší oblačnosti a srážkách, nicméně nejsou integrované do SkyDemonu.

Francouzům jsem vždycky záviděl samoobslužné letištní pumpy TOTAL vyskytující se i na docela malých letištích. Jejich jedinou, avšak velmi podstatnou nevýhodou byla nutnost být šťastným držitelem karty TOTAL. Tato nezávislost na letištním personálu byla bohužel odepřena všem, kteří neměli účet u francouzské banky. To pak vedlo k situacím končícím skupinovou be-

Cour-Cheverny, jeden z mnoha zámků na Loře



znaději, jako třeba v pravé poledne v Gapu: „Je 11:45, to už vám dvě letadla nestihnou natankovat, od 12:00 mám hodinu pauzu na oběd, tak si taky dejte ‚côtelettes d'agneau‘ a přijďte ve čtvrt na dvě...“. To člověku jehněčí kotletky docela zhořknou, když pospíchá na Korsiku. Prostě jedinou věcí, kterou jste pro létání v zemi plesnivých sýrů a starých vín opravdu potřebovali, byla benzinová karta, jelikož ochotných Francouzů, kteří by vám natankovali na svou kartu výměnou za hotovost povážlivě ubývá.

Nicméně plíživý pokrok v EU přinesl SEPA inkaso, evropskou bankovní službu, která otevírá cestu k TOTAL kartě. Celou proceduru od elektronické žádosti, po rozlepení obálek s kartami a PINy jsem zvládl za neuvěřitelných devět kalendářních dnů a podrobně jsem ji popsal v návodu, který převzal Michal Orlita na konec svého povedeného, průběžně aktualizovaného článku <https://www.orlita.net/priprava/> o přípravě letu do zahraničí.

Nakonec jsem si zařídil i karty od konkurence. Dlužno podotknout, že vystavení Air BP Sterling Cards trvalo podstatně

déle. V rámci objektivitu ale musím přiznat, že silnou náplastí na čekání byly přiložené samolepky AVGAS v agresivně neekologické červené i UL91 v jásavě travnaté barvě.

Kdo někdy, stejně jako já, zažil alibistickou svévoli pumpařů odmítajících naplnit benzinem AVGAS 100LL nádrže označené jen nápisy BA95 chápe, že takové samolepky mohou mít cenu zlata. A mimochodem, palivo UL91 není jen pro ultralajty a má oktanové číslo RON 95.

Česká stopa v Blois

Letošní největší evropská výstava ultralehkých létajících strojů v Blois, o níž podrobněji pojednává článek Honzy Fridricha byla až na pár drobností zorganizována výborně. Více prostoru by si na třídenní akci bývaly zasloužily letové ukázky vystavovatelů, přiletové procedury mohly být

jednodušší a sami pořadatelé volají po budoucím větším zastoupení zahraničních vystavovatelů. Popravdě řečeno se jim nedivím, letos to v Blois chvílemi vypadalo jako na česko-slovenském leteckém dnu s francouzskou účastí.

Stejně jako výstavě se další samostatné příspěvky věnují i zasedání Evropské ultralehké federace (EMF) založené na jaře roku 2004 v Paříži za účasti zástupců LAA ČR. Snad si můžu dovolit (s odstupem osmnácti let od vzniku, respektive čtrnácti let, kdy jsem se naposledy účastnil jednání) vyjádřit příjemné překvapení nad tím, jak EMF dospěla a stala se respektovaným partnerem dalších organizací, které „kopou“ za všeobecné leteckví a sportovní létání v Evropě. I tady je česká stopa výrazná a Honza Fridrich, dlouholetý viceprezident EMF je vnímaný jako člověk, který se zasloužil o prolomení hmotnostního limitu MTOM 450 kg. Nicméně, jak jsem tak letos coby náhradník za druhého českého delegáta poslouchal některá vystoupení - ať už zástupce EASA, nebo diskuzi nad společným provozem „našich“ letadel a dronů v U-spa-

Tankovací karty s příslušenstvím





Zámek Chambord pod lešením



Chenonceau - zámek šesti paní na řece Cher

ce - nebude lehké udržet stávající svobodu létání pro radost. Komerční tlaky rodícího se průmyslu dronů nebo pseudoekologické a bezpečnostní tlaky regulátorů mohou situaci změnit dřív, než „dorazí kontejner s novozélandskými jablky do Bernu“. Švýcarští piloti ultralajtů by mohli vyprávět, proč se ze zoufalství vrhají do náruče EASA.

Hlavně se cestou zpátky s někým nesrazit

Počasi nám cestou zpátky až na protivitru přálo snad ještě víc než při přiletu. Před přistáním v Colmaru (LFGA) pro doplnění paliva a podání letového plánu do Čech bylo jasné, že použijeme plán A a poletíme přímo přes Freiburg a kopce Černého lesa, místo abychom se nejprve plazili údolím Rýna na sever a pak k majáku KRH. Před odletem jsem ještě vyzpovídal službu na handlingu, ohledně placení přístavacích a parkovacích poplatků mobilní aplikací <https://www.aerops.com/en/>. Reakce mi trochu připomněla film Vratné lahve. „No víte, radši se při placení setkávám s lidma, než abych támhle vzadu v kanclu zpracovával elektronické platby. A navíc, aplikace vám naučtuje parkovací poplatky vždycky, při placení u mne máte první dvě hodiny zadarmo.“

Další mobilní aplikace, kterou jsme zkoušeli, ale tentokrát za letu, byla SafeSky. <https://www.safesky.app/en> Součástí potvrzení přiletového slotu do Blois byla měsíční licence prémiové verze. Ta, stejně

jako verze základní, která je zdarma jak pro iOS, tak i pro Android, je v češtině. K vyzkoušení jsme měli dobrý důvod. Bezmotorový provoz nad Černým lesem a dál směrem k Ulmu nejlépe vystihnul slyšitelně unavený dispečer na Langen Information: „Flight following vážně poskytovat nedokážeme, protože dneska je v luftě všechno, co má křídla.“ Tomu odpovídala i „radarová obrazovka“ a četnost varování na kolizní provoz.

SafeSky je sympatická ze dvou důvodů. Zprv proto, že agreguje data z mnoha protokolů: ADS-B, Asterix, Fanet, Flarm, Fly master, InReach, Microtrack, Mode S, Navigate, OGN tracker, Pilot Aware, SafeSky, Spider, Spot a XC-Guide. Zadrhé spolupracuje s řadou aplikací: SkyDemon, ForeFlight, EasyVFR, SDVFR, Air Navigation Pro, Sky-Map a dalšími aplikacemi kom-

Plachtařský provoz nad Černým lesem na obrazovce SafeSky



Jan Fridrich a Martin Mareček

patibilními s protokolem GDL90. Znamená to, že se detekovaný provoz zobrazuje přímo v mapě na navigační obrazovce, nebo je možné rozdělit obrazovku na dva panely. <https://www.safesky.app/en/compatibilite>

Nicméně je jasné, že antikolizní systém závislý na mobilním datovém připojení má své, zatím zcela zásadní limity. Ty jsou dané jednak dostupností signálu, ale zejména tím, že mobilní telefonie a s ní spojené datové přenosy nebyly určeny, natož licencovány pro leteckou pohyblivou službu. Preferované systémy, jak pro identifikaci možných kolizí mezi pilotovanými letadly (GA i SLZ), tak i pro provoz těchto letadel v U-space spolu s drony jsou jednak systémy založené na certifikované technologii ADS-B out v pásmu 1090 MHz, a dále pak na nové specifikaci ADS-B Light v pásmu 860 MHz, využívající zavedené systémy jako je Flarm, Fanet, OGN a další. O tom ale až v některém z dalších čísel časopisu. ■

Ve dnech 2. až 4. září proběhla na letišti ve francouzském Blois tradiční výstava a slet ULM (ultra-léger motorisé - tak se ve Francii říká motorovým SLZ). Třídenní akci s více než sto dvaceti vystavujícími (a silnou českou účastí) kterou navštívilo téměř šest tisíc návštěvníků, pořádala letos poprvé francouzská federace UL létání FFPLUM (obdobu naší LAA) spolu s departmentem Loir-et-Cher, pojmenovaným podle řek jím protékajících a letištěm Blois-Le Breuil (LFOQ), více informací můžete najít na <https://mondialulm.fr/en/>.

Výstavu, která se dá považovat za francouzskou „ultralehkou Oshkosh“ jsem navštívil již podruhé. Poprvé asi před 10 léty autem, letos stylově letadlem.

Za tu dobu se výstava příliš nezměnila – pořád se koná uprostřed pole na druhé straně letiště Blois-Le Breuil. Značná část účastníků i vystavovatelů na plochu přiletí a také v areálu výstavy i bydlí. Umístění uprostřed pole má jednu zásadní nevýho-



Pozornost budila i letová vystoupení skupiny motorových paraglidistů

Evropský svátek ultralehkého letectví v Blois

Jan Fridrich

du: pokud přiletíte letadlem, tak se z výstavy velmi obtížně dostává do civilizace a zpět. Letos byl na výstavě i citelný nedostatek záchodů. Jinak vše zůstalo při



Francouzský výrobce turbíny Turbotech (kterou zkouší BRM Aero a JMB Aircraft) měl jeden motor na zkušebním standu a v pravidelných intervalech předváděl spouštění, což budilo značnou pozornost



Letová ukázka turbínové VL-3 byla v podání Jean Baptista Guisseta lahůdkou – elegantní a překvapivě velmi tichý let

starém, většina vystavovatelů používá na-prosto stejné bílé stany s charakteristickým „orientálním“ tvarem střechy, jen ti největší výrobci mají stánky větší a odlišné.

Jak už to u takových velikých výstav bývá, je velmi obtížné o nich psát, protože paleta vystavovatelů a výrobků je obrovská a každý si najde svoje. Z tohoto důvodu jsem vybral jen pár zajímavostí, které mne zaujaly, na zbytek fotografií od Marti-

na Marečka a ode mně se podívejte do fotogalerie <https://eu.zonerama.com/JaFR1/Album/9007880>.

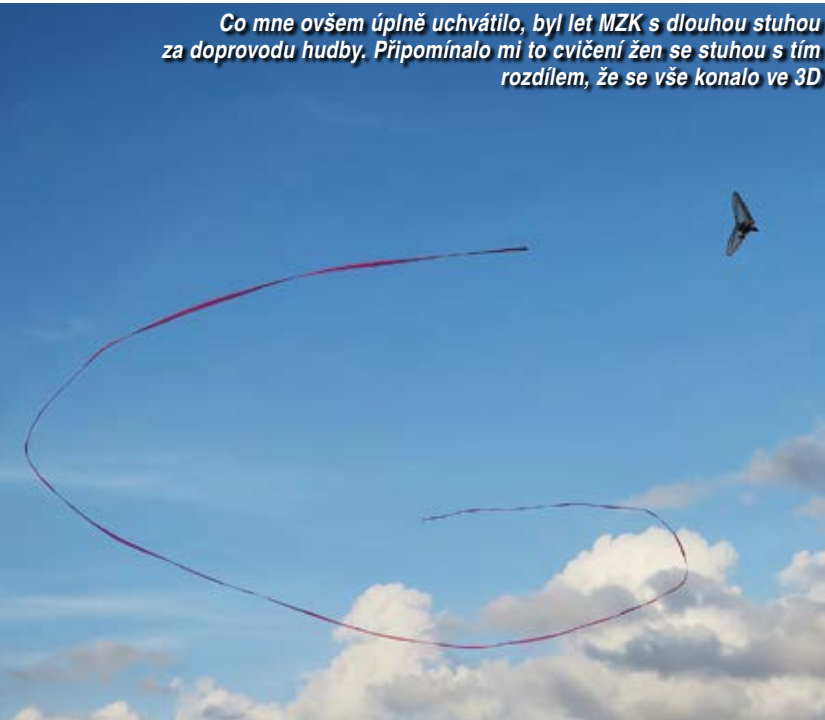
Česká stopa na výstavě byla nepřehlédnutelná – zadní straně oficiální brožury výstavy vévodila veliká reklama firmy Aerotrophy, francouzského prodejce Bristellu, ►►



Jako z jiného světa na mne působil mini Explorer s deklarovanou prázdnou hmotností 307 kg! Podle majitele jde o ULL! Když se podíváte na fotografie a uvidíte místo na spaní, kuchyňku atd, tak jistě pochopíte moje pochyby. Když jsem se opatrně zeptal představitelů FFPLUM, jak to může být ULL, tak mi přátelsky odpověděli – Jane, vždyť je to jen jeden prototyp... inu jiný kraj, jiný mrav



Co mne ovšem úplně uchvátilo, byl let MZK s dlouhou stuhou za doprovodu hudby. Připomínalo mi to cvičení žen se stuhou s tím rozdílem, že se vše konalo ve 3D



Létání pro mne neznámých dvouplošníků SV4 bylo hlavně v sobotním silném větru zážitkem



Výroční konference EMF

tentokrát v Blois

Jan Fridrich a Martin Mareček

Vedle tradiční výstavy a sletu ultralehkých letadel, již se věnujeme v separátním článku, byla důvodem cesty do Blois účast na výroční konferenci EMF (European Microlight Federation), která byla účelně svolána právě sem, na letiště v Blois-Le Breuil v době výstavy. Konference jsem se zúčastnil coby viceprezident EMF. Spočil jsem příjemně s užitečným a do Blois jsem se vypravil letecky ve svém Altu společně s Martinem Marečkem, který cestu po navigační a formální stránce připravil. O cestě vzduchem tam i zpět jako takové pojednává předchozí Martinův článek.

J. Fridrich

Výroční konference EMF se poprvé po třech (covidových) letech sešla fyzicky, a to 3. září 2022. Zúčastnilo se jí 16 zástupců reprezentujících 13 členských zemí EMF (Francie, Belgie, ČR, UK, Finsko, Dánsko, Polsko, Holandsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Itálie, Litva), a 7 hostů zastupujících Evropskou komisi (EK) DG MOVE, Europe Air Sport (EAS), francouzský vyšetřovací úřad leteckých nehod BEA a francouzský a španělský letecký úřad. Omluveni byli oba zástupci Německa a Slovenska.

V úvodní řeči zmínil prezident EMF Louis Collardeau, že je dobře, že se nám konečně podařilo osobně sejit, protože

osobní jednání jsou nenahraditelná. Přivítal všechny přítomné hosty, zejména pak prezidenta EAS Andrea Anesini a zmínil, že EAS reprezentuje zájmy 650 000 evropských pilotů včetně pilotů EMF. Závěrem zmínil ukrajinské piloty a výrobce, kteří jsou obětmi války, která nedává žádný smysl.

Následovala krátká představení hostů:

Zástupce francouzského leteckého úřadu DGAC Pierre-Yves Huerre zdůraznil, že vidí zvyšující se počet pilotů SLZ, na druhou stranu mají obavy s vysokovýkonných ULL, z pohledu DGAC musí zůstat ULL jednoduché s jednoduchými pravidly.

Zástupce španělského DGAC Angel Villa vede ve Španělsku proces změny předpisů pro SLZ a oznámil, že budou již brzo publikovány v návaznosti na implementaci 600 kg Opt-out.

Prezident EAS Andrea Anesini zdůraznil, že využívání vzdušného prostoru se zvyšuje díky UL a zejména paraglidistům, všeobecné letectví neroste. Jeho výzva k všem zúčastněným byla: „Prosím, následujte francouzského příkladu! Naším hlavním úkolem je nalézt kompromis pro naše létání, komerční létání a průmysl dronů. Ultralighty ukazují, že je možné mít „zelené“ letectví (protože nepotřebujeme AVGAS ve kterém je olovo) a jsme nositeli inovací.“



Zástupce EK DG MOVE Antoine Toulemont nám oznámil, že EK ověřuje, zda je EASA dostatečně vstřícná k všeobecnému letectví. Ve vztahu k UL létání si myslí, že nová pravidla EASA (Part21-light, Part-M Light, LAPL, LAPL Medical) vytvořila velmi konkurenceschopnou a atraktivní kategorii. Dále uvedl, že osobně nevidí žádný důvod, proč by se ULL nemohla použít pro úvodní výcvik pro získání EASA pilotních průkazů. (pozn. JF na některé tyto „dobře“ míněné názory představitelů DG MOVE je potřeba dávat pozor, protože komise by naše v současnosti v zásadě rovnovážné prostředí mohla ohrozit).

Zástupce BEA Thierry Hespel zdůraznil nutnost vzájemné spolupráce s FFPLUM, BEA vyšetřuje jen smrtelné nehody SLZ. Zde bych poznamenal, že je zajímavé sledovat, jak se zdůrazňují věci, které jsou pro nás v ČR naprosto běžné. Dále prezentoval zajímavé grafy, ze kterých vyplynulo, že ve francouzských statistikách jsou lehká letadla vše pod MTOM 2 tuny a počet nalétaných hodin také neznají. Odkázal nás na web BEA <https://bea.aero/en/>, který je i v angličtině. Ročně mají 2 až 3 smrtelné nehody kvůli vývrťce. Zvažují analýzu nehod z hlediska použití záchranného systému a korelaci s pojištěním.

Looping s paramotorem



Efekt ní ukázku jako jsme viděli s bitevními Mi-24 předvedly i ultralehké vrtulníky Dynali



Jeden z prvních francouzských ultralightů



••► u vchodu na výstavu stála VL-3 s českou registrací atd.

Na výstavě jsem napočítal nejméně 14 letadel československých výrobců – v podstatě mimo TL-Ultralight zde byli všichni významní čeští výrobci.

Blois určitě stojí za zhlédnutí, problém je, že autem je to z ČR 1500 km, letadlem podle typu 4 až 7 hodin letu. Pokud neumíte francouzsky, tak máte trochu problém, protože ve Francii se prostě jinak než francouzsky nemluví. I přesto to stojí za to! ■



Paul Windey z Belgie informoval o příkladech zavádění U-space a změnách v souvisejících předpisech a následně krátce představil aplikaci SafeSky <https://www.safesky.app/en>, která je jedním z možných řešení viditelnosti leteckého provozu pro operátory dronů. Tuto aplikaci jsme za letu testovali a v dohledné době o ní vyjde článek v Pilotu.

Poté následovalo obvyklé „kolečko“, kde každý zástupce popsal situaci ve své zemi. Uvádíme jen informace, které nás nějakým způsobem zaujaly.

- Diskutoval se problém Rotaxu, který v některých zemích (například ve Velké Británii) nutí uživatele svých motorů používat pro údržbu jen autorizované servisy Rotaxu a dodržovat TBO i pro necertifikované motory. Létání přes hranice není jasně vyřešeno, byl poslán dopis ECAC s žádostí o jednotná hostovací pravidla pro UL.
- Otázka uhlíkové stopy SLZ aktivit – problém není ve vlastním létání, ale v dopravě na letiště.
- UVědomme si, že naše rozdíly (mezi zeměmi) nám zajišťují naši svobodu – jednotný systém = EASA!

- Důležitá je podpora nových druhů leteckých soutěží (jako je například náš Ultralight CUP).
- Bylo by dobré mít návod, jak soutěže organizovat.
- Bylo by vhodné přidávat to letových plánů informaci o tom, že je v letadle instalován záchranný systém.
- Bylo by vhodné doplnit publikaci MLA flying in Europe <https://emf.aero/mla-flying-in-europe/> o podmínky pro hostování (turistické lety) pro různé hmotnostní kategorie – typicky 450 kg a 600 kg MTOM, dále o oficiální případně tolerované A/A frekvence pro lety ve skupině, telefonní číslo pro ukončení letového plánu, pravidlo pro jeho ukončení za letu a další pravidla pro překračování hranice nejlépe formou odkazů na odstavce v AIP.
- Je důležité sledovat tvorbu AMC pro Part 21 light a také NPA 2022-06 EVTOL
- Part SERA platí jak pro ultralights tak i pro provoz dronů.
- Je nutné dbát o společenskou přijatelnost létání – v poslední době se tento význam zvyšuje.
- Ve Švédsku je možné Night VFR s ULL, mají delegovány pravomoci na asociaci, uznávají německé Typové certifikáty

- V UK je úspěšná nová kategorie „Self propelled handgliders sub 70 kg“ s prázdnou hmotností méně než 70 kg s palivem a pádovou rychlostí méně než 20 kt. Není k ní potřeba žádné schválení ani pilotní průkaz.
- Dánsko – CAA nechce diskutovat o MTOM 600 kg (protože čekají na Part 21 light) a mají pořád 450 kg. Prakticky lze ze zahraničí přiletět s 600 kg ULL, ale musí se předem požádat o povolení, stejně jako se musí požádat i pro 450 kg.
- Holandsko – pro ULL mají požadavky LAPL, pro přilet je potřeba povolení na 28 dní v roce, ale není jej kde získat, má se zaznamenávat do letadlové knihy.
- Francie – FFPLUM má pověření od DGAC pro provádění teoretických zkoušek, pracují na pravidlech obchodního provozu A-A (max. 40 km), diskutují s DGAC o potřebné kvalifikaci pilota.
- Belgie – už 3 roky čekají na 600 kg, třetína členů létá pod cizí registrací, 28denní povolení stojí 180 €.
- Švýcarsko – vírníky mohou létat, PPG a MZK pouze s elektrickým pohonem, mají cca 1000 pilotů s UL pilotními průkazy z Francie, Itálie a Německa.
- Litva má neregulovanou 120 kg kategorii, mají celkem 200 ultralightů a 700 pilotů, mají i obchodní UL kvalifikaci, avšak jen pro letecké práce, ne pro dopravu osob.

Jednání ukázala, že osobní setkání nelze nahradit elektronickou komunikací a že výměna informací je důležitá. Z českého pohledu je třeba zdůraznit, že náš systém, který LAA ČR vytvořila je vyspělý a je třeba o něj pečovat.

Další jednání bude 30. září 2023 ve Španělsku. ■