

## Setkání Technické skupiny při Plachtařské komisi AeČR, 20.-21.11.2009, Moravská Třebová



Setkání zahájil Pavel TOMANA, připomněl aktivní působení Petra Kousala v TS a vyzval k uctění jeho památky minutou ticha. Moderování diskuze přenechává Lukášovi POPELKOVÍ.

### **Aeroklub České Republiky.**

V návaznosti na oblast působnosti TS Lukáš POPELKA vyjmenoval současné aktivity AeČR, které spočívají především ve snaze o prodloužení provozu letadel typu L-13, Z-226, Z-50 a VSO10, u něhož se navíc angažuje ve výměně upínacích pásů, VOP z Discuse (z důvodu nedostatku náhradních dílů a zlepšení výkonů) a zlepšení větrání. Také informoval o novém přírůstku do flotily AeČR – dvousedadlovce DG-1000. Rovněž se zmínil o projektu zlepšení chlazení Z142 a motorových zkouškách s palivem Natural 95. Zároveň hovořil o úspěších mimo působnost TS, z nichž nejvýznamnějším je prosazení a zavedení Schengenu i ve vzduchu, což dle posledních zpráv v nejbližší době zavede i Polsko a Slovensko, přičemž lety do Německa a Rakouska jsou již bez nutnosti podání letového plánu povoleny.

### **LX Navigation.**

Jaroslav VACH informoval o rozdělení slovinské firmy LX Navigation na dvě společnosti, přičemž výrobní program zůstal zachován, nejmodernějším přístrojem je LX8000.

### **Schempp-Hirth výroba letadel**

Pavel TOMANA hovořil o těžkém dopadu krize na výrobu letadel a o poklesu výroby větroňů na 10% oproti předchozímu období. SHVL přesunula výrobu z choceňských prostor ČKD do bývalé dílny společnosti Urban Air v areálu Perla Kerhartice. Důvodem tohoto přestěhování bylo neustálé zvyšování nájemného, které v závěru dosáhlo více jak pětinasobku obvyklého nájemného. Firmu v současnosti drží při životě výroba křidel a rámečku kabiny pro UL VL-3, drobné zakázky z oblasti oprav a údržby letadel, účast na vývoji obojživelného letounu a účast na dotačních programech v oblasti vzdělávání zaměstnanců.

## **Evektor**

Jiří DUDA shrnul činnost firmy Evektor, která se kromě výroby UL Euro/SportStar a VUT100 Cobra rovněž zabývá prodloužením životnosti L-13SE/SW Vivat, přičemž výpočet prokázal, že lze životnost zvýšit o 1000 hodin. V této věci by Evektor uvítal užší spolupráci s AeČR, především z hlediska sdílení informací o náletech a závadách.

## **Aircraft Industries**

Informace podal Jiří KONEČNÝ. Nosným prvkem výroby AI je výroba a servis L-410. Výroba větroňů byla definitivně ukončena. V současné době AI nabízí licenci na výrobu L13/AC, L23 a L33. AI bude dále zajišťovat výrobu náhradních dílů. K otázce prodloužení životnosti L13 nad rámec životnosti určené výpočtem spektrem zatížení se společnost staví odmítavě.

## **HPH**

Martin PEKAŘ informoval o pokračující výrobě HPH 304S, přičemž letos byly vyrobeny pouhé 4 kusy. Také HPH pocítuje dopady ekonomické krize. HPH 304S Shark se nachází ve stádiu schvalování typového návrhu, což provádí ÚCL. Certifikace 304S běží již dlouhou dobu a bude se pravděpodobně i dále protahovat. Nyní jsou navíc určité problémy s vydáváním permit-to-fly ze strany ÚCL, nelze tedy uvést do provozu další kluzáky. Příznivou zprávou je, že HPH pokračuje v dalším vývoji větroňů a oficiálně byl zahájen projekt výkonného dvousedadlového větroně Twin Shark, přičemž se počítá i s verzí určenou pro výcvik.

## **TeST**

Za firmu TeST podal informace výkonný ředitel, Jan FRIEDL. Firma TeST se potýkala s podfinancováním ze strany vlastníka, což je spojeno s krizí firmy Diamond Aircraft. Situace je již stabilizována a pokračuje se ve výrobě ultralehkých větroňů TST-10MB Atlas a TST-14M Bonus, přičemž oba typy jsou systematicky vylepšovány a v současnosti se již nabízí nová verze TST-10MC a TST-14MB, které mají zatažitelný podvozek, zvětšenou nádrž na palivo, zesílenou konstrukci a řadu dalších vylepšení. TeST rovněž nabízí typ TST-13. Spolupráce na větroně KKB-18 byla z důvodu nedostatku financí pozastavena.

## **Parmatechnik**

Po vleklých potížích se dle slov Eduarda PARMY obnovila činnost firmy, přičemž se spojila s Walter Motors Servis a nabízí plnohodnotný servis motorů Mikron a Minor. V tomto roce provedla několik generálních oprav motorů Mikron a výhled na další období je optimistický. Rovněž Parmatechnik požaduje sdílení informací o náletech a závadách L-13SE/SW Vivat.

## **Letecký ústav FSI VUT v Brně**

Za Letecký ústav fakulty strojního inženýrství VUT v Brně hovořil Vladimír DANĚK, který členy TK seznámil se studijními programy FSI a s výzkumnými projekty, které se týkají především oblasti konstrukce a pevnosti letadel, aerodynamiky a mechaniky letu. Také připomněl pravidelnou účast studentů na praktických letových měřeních na sportovních letadlech, o kterém vyjde ve spolupráci s AeČR článek v AeroHobby. FSI disponuje moderní certifikovanou laboratoří pro statické a dynamické zkoušky letadel, kde v současnosti probíhají např. únavové zkoušky letounu VUT 100. Mezi další zajímavé projekty patří např. vývoj bezpilotního prostředku VUT 001 Marabu.

## **Zlin Aircraft**

Členové Technické skupiny se shodli, že situace ve společnosti Zlin Aircraft je kritická. Podle slov Jiřího KONEČNÉHO je v současnosti soudně pozastavena činnost firmy v rámci šetření práv majitelů a v práci je z formálního hlediska nutný počet zaměstnanců.

## **Pro-Fe**

Václav BRANDEJS upozornil na nový evropský stavební předpis, který stanovuje maximální prázdnou hmotnost jednosedadlového ultralehkého kluzáku na 80kg, přičemž dosažení takto malé hmotnosti by bylo výrobně náročné a velmi nákladné. Vývoj ultralehkých kluzáků je tedy zastaven. Výroba v minulosti certifikovaných typů pokračuje.

## **Vanessa Air**

Mírek KÁBRT shrnul současnou činnost; firma se podílí na certifikaci HPH 304S Shark, dále se podílí na vývoji ULL VL-3, KKB-18, ad.

V diskuzi se dále hovořilo o roli EASA v českém letectví. Účastníci setkání se shodli na zásadním vlivu legislativy EASA na všeobecné letectví, přičemž tento vliv se stále zvyšuje, rovněž díky jisté odevzdanosti ÚCL. Z toho vyplývá nebezpečí přijetí špatných a zbytečných předpisů a nařízení. TS se shodla na nutnosti společného postupu, zvláště při připomínkování dokumentů EASA, které je obtížné především z hlediska rozsáhlosti a nutnosti překládání z angličtiny.

Rovněž se znovu otevřela otázka prodloužení životnosti L-13. Dle slov Lukáše POPELKY a Jiřího KONEČNÉHO by bylo prodloužení životnosti oprávněné, neboť v Austrálii létají Blaníky s náletem až 20.000 hodin, přičemž jejich provoz se liší jen odlišným systémem prohlídek. Na druhou stranu australské kluzáky velmi zřídka startují navijákem, přesto je předpoklad k významnému zvýšení životnosti. Jiří KONEČNÝ navrhl získání grantu na výzkum, tj. např. provedení reziduálních únavových zkoušek křidel dolétaného L-13.

Lukáš POPELKA v závěru vyzval účastníky k přispívání na technické diskusní fórum TFSL, které je vhodnou platformou pro diskutování různých technických problémů a vyzdvihl význam setkání a samotné TS pro české sportovní letectví. Rovněž všem poděkoval za účast a přislíbil aktivní přístup AeČR k řešení všech diskutovaných problémů.

Seznam zúčastněných: Václav Brandejs (Pro-Fe), Vladimír DANĚK (FSI VUT), Jiří DUDA (Evektor), Jan FRIEDL (TeST), Jaroslav JANDÍK, Miroslav KÁBRT (Vanessa Air), Jiří KONEČNÝ (Czech Sport Aircraft), David NOVOTNÝ (AeČR), Martin PEKAŘ (HPH), Eduard PARMA (Parmatechnik), Lukáš POPELKA (AeČR), Zdeněk Teplý, Pavel TOMANA (Schempp-Hirth výroba letadel), Jaroslav Vach (LX Navigation).