

# Podzimní ofenzíva LAA ČR

Jan Fridrich

**J**ak již ze stránek Pilota víte, LAA ČR se v Číně angažuje již tři roky. Během této doby LAA společně s agenturou CzechTrade vymyslela projekt A-Z řešení pro čínské všeobecné letectví (GA), který se poslední dva roky díky projektu Ekonomické diplomacie Ministerstva zahraničních věcí ve spolupráci s ambasádou v Pekingu snažíme prosadit.

Podstatou celého projektu je fakt, že ČR má unikátní zkušenosti z přechodu od centrálně řízeného letectví s omezeným



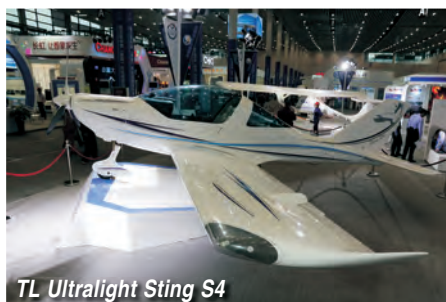
Autor při přednášce na konferenci AOPA v Shenzhen



Kdyby se poradateli drželi časového plánu přednášek, mohl jsem mít tolik diváků, tak jich bylo podstatně méně...



GP one vyrábí Jihlavan Airplanes, který v zahraničí používá obchodní jméno Skyleader



TL Ultralight Sting S4



Zástupce Nirvany Jay Best je osvědčený showman

přístupem do vzdušného prostoru v roce 1989 k dnešnímu rozvítenému všeobecnému letectví v ČR. Čína je dnes z hlediska GA v podobné situaci jako my v roce 1989, proto se domníváme, že naše zkušenosti by mohly být v Číně využity.

Základním stavebním prvkem každého systému letectví je počáteční letová způsobilost, pod kterou si můžeme zjednodušeně představit certifikaci, tedy proces který u továrně vyráběných letadel končí vydáním Typového certifikátu.

Právě zde hraje asociace v projektu nezastupitelnou roli. Protože LAA ČR je státem pověřená organizace pro správu SLZ, jsme čínskými orgány bráni jako státní organizace, což nám při jednáních spolu s výraznou podporou českého státu dává poměrně významnou výhodu.

Přesto nám trvalo téměř dva roky, než se nám podařilo přesvědčit čínský letecký úřad CAAC, že můžeme otázky ultralehkých letadel řešit na bilaterální úrovni. V posledních měsících proběhlo několik velmi intenzivních jednání, včetně návštěvy delegace CAAC v ČR a vypadá to, že **dohoda o vzájemném uznávání Typo-**



U nás trochu nedocenené Alto v obležení pionýrů



Typický čínský ultralight: trubky, plátno a práškovací systém...

vých certifikátů ultralehkých letadel by mohla být podepsána během prvního čtvrtletí 2016.

Letadla a produkty, které spadají pod pravomoc EASA, mají bohužel zatím smlou - musí čekat až CAAC podepíše s EASA tzv. BASA (Bilateral Aviation Safety Agreement).

z významných překážek bránících legálnímu dovozu českých ultralehkých letadel do Číny.

Paralelně vedeme jednání i v dalších oblastech, například uznávání pilotního výcviku (ULL, ULV, MPK) absolvovaného v ČR za účelem získání čínského pilotního průkazu, atd.



PBS vystavovala motor TP 100 s vrtulí Avia Propeller. V pozadí TL 3000 Sirius

# v Číně



Simulátor Skyleader 600

Základním problémem Číny je, že mnoho lidí mluví o všeobecném letectví, o uvolnění spodního vzdušného prostoru, ale mimo proklamací se toho zatím bohužel moc neděje.

Trh GA v podobě, jako ho známe my, zatím v Číně neexistuje, létání pro radost zde nemá žádnou tradici. Pro informaci k 1. 1. 2015 bylo v čínském rejstříku 1975 letadel GA (včetně biz-jetů a vrtulníků), údajně létá dalších 2000 letadel nelegálně. Pro představu, ultralehkých letadel je oficiálně 37, LSA do padesáti.

**Pokud tedy chceme do Číny letadla vyvážet, musíme se spolupodílet na vytvoření GA systému – a na to je právě zaměřen náš projekt A-Z řešení pro čínské GA.**

Jeho nedílnou součástí je i naše účast na výstavách a právě z tohoto pohledu byly září a říjen hektické měsíce.

Počátkem září proběhla v Pekingu důležitá jednání s CAAC Flight Standards a Airworthiness.

Z Pekingu jsem se přesunul do Shenzenu, kde jsem se již podruhé zúčastnil výstavy AOPA zaměřené na výcvik pilotů.

Přednesl jsem zde i přednášku, bohužel byla degradovaná špatným plánováním pořadatelů – veletrh končil v 17:00 a moje přednáška začínala v 17:15, a navíc v 17:30 přišla ochranka a nekompromisně



Celkový pohled na český stánek v Mianyangu

těch pár posluchačů včetně mě vyhnala. Inu každá země má svoje „špecifiká“...

Dále jsem pokračoval do západočínské Mianyang, kde proběhl technologický veletrh se silnou českou účastí – podle mne nejlepší prezentací českého leteckého průmyslu od roku 1989. Obrovská plocha s obří velkoplošnou obrazovkou umožnila velkorysé vystavení čtyř letadel (Alto, GP-One, Sirius a Sting S-4), simulátoru (Skyleader), motoru PBS s vrtulí Avia Propeller, MPK Nirvana Systems a panelové prezentace zúčastněných firem – ALV, AirzoneTV, Sino-Czech Aviation Association, Direct-Fly, F-Air, Jihlavan Airplanes, LAA ČR, PBS Velká Bíteš, Unis, Shark, TL Ultralight. Mimo leteckých firem byl zastoupen i TOS Kunming a CKD Blansko.

Tato akce je výbornou vizitkou práce zástupce CzechTrade v Chengdu Ladislava

va Granera, který vše téměř bezchybně zorganizoval. Pro mne bylo nejzajímavější vidět, jak spolu na výstavě spolupracovali všichni zúčastnění. Vždyť aby v jednom kontejneru z ČR přijela (a bohužel i odjela, protože bez certifikací se zatím nikomu nedaří prodávat) dvě letadla dvou v zásadě konkurenčních firem, se v našich končinách hned tak nevidí. Pro zájemce o tom Mirek Oros natočil pěknou reportáž, kterou můžete zhlédnout na <http://www.airzone.tv/partneri/cinska-mise-2015-ledy-prolomeny/>.

V rámci veletrhu proběhl i česko-čínský seminář o všeobecném letectví, kde se přítomné firmy představily a já jsem přednesl přednášku o A-Z řešení.

Hned po návratu z Mianyangu nás čekal na LAA náročný týden, protože proběhla dlouho připravovaná **navštěva představitelů CAAC z oddělení počáteční letové způsobilosti**. Navštěva byla nesmírně dů-



Ukázka pevnostní zkoušky trupu delegaci CAAC překvapila



Jednání s CAAC v ústředí LAA ČR



Protokol z jednání podepsal za CAAC generální ředitel letové způsobilosti Yin Shijun, za LAA ČR Jan Fridrich

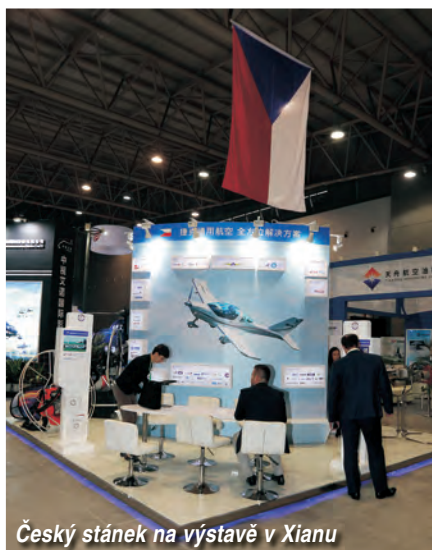
ležitá, protože jsme představili systém správy SLZ a certifikací LAA. Certifikační postupy jsme předváděli v novém školicím středisku TL Ultralight a jako vzorek nám posloužil Sting S-4. To sice vzbudilo u některých dalších výrobců nevoli, nicméně na nějakém letadle jsme postupy a hlavně související dokumenty předvést museli, a jak možná uznáte, předvádět to na více letadlech prostě nejde. V rámci akce proběhla návštěva společnosti Aircraft Industries, která pro nás vyslala L-410. To nám umožnilo stihnout návštěvu více firem, takže v Kunovicích jsme navíc navštívili Evekto, BRM Aero a Direct-fly a stihli jsme i předváděcí lety s Eurostar, Bristellem a Altem. Večer proběhlo na Ministerstvu zahraničí slavnostní setkání s výrobcí, představiteli MZ, MD a MPO. Při návštěvě F-Airu v Benešově se opět mohutně létalo a dostalo se i na další výrobce – Skyleader, Fascination, kteří zde předvedli svá letadla. Od minulé návštěvy CAAC se tato návštěva výrazně odlišovala tím, že měli hosté zájem létat, přestože pilot byl jen jeden z nich, a bylo vidět, že se v problematice certifikací dobře orientují.

Velmi úspěšné jednání bylo zakončeno v ústředí LAA ČR podpisem zápisu z jednání, ze kterého vyplývá, že obě strany se budou snažit podepsat dohodu o uznávání certifikací co nejdříve.

Chtěl bych poděkovat TL Ultralight a ostatním výrobcům, kteří se na akci podíleli, technikům LAA a Miroslavu Kábrtovi, že se na akci důkladně připravili. Bylo velmi dobré, že jsme čínské partnery doufám přesvědčili, že LAA má dostatek kvalifikovaných pracovníků a že nás mohou považovat za důvěryhodné partnery.

Druhou polovinu října jsem opět trávil v Číně, tentokrát na výstavě CIGAC v Xianu a na jednání s CAAC v Pekingu.

Výstava v Xianu se koná jednou za dva roky a střídá se s výstavou v Zhuhaji. Je zvláštní tím, že jedna výstava je ve městě a letové ukázky a část výstavy jsou na letišti v Puchengu, bohužel vzdáleném asi dvě hodiny jízdy, což není příliš praktické. Navíc pro cizince je nemožné se na letiště dostat mimo oficiální dny, kdy tam jedou autobusy



Český stánek na výstavě v Xianu



Zástupce ředitele CAAC Wang Zhiqing při návštěvě českého stánku v Xianu



Česká ocenění v Xianu - zleva Tomáš Mertl (Aircraft Industries), Ladislav Graner (CzechTrade Chengdu), Jan Fridrich, Klára Jurčová (obchodní rada ZÚ Peking) a Shaojun Zhu (GE Aviation)

od výstaviště. Semináře jsou na třetím místě, opět asi hodinu od výstaviště.

Na výstavě nebylo nic moc nového. ČR měla stánek 36 m<sup>2</sup> v hale 2, z výrobců

se tentokrát zúčastnil pouze zástupce TL Ultralight a Nirvany, ale všichni ostatní aktivní v Číně se prezentovali na panelech. Na letišti se po téměř 60 letech opět předvedlo české dopravní letadlo – Aircraft Industries zde ve spolupráci s GE Aviation vystavovalo L-410 UVP E20. Shodou okolností stejným letadlem jsme s CAAC létali o 2 týdny dříve. L-410 se v Puchengu před-



L-410 UVP E-20 na letišti v Puchengu budila značnou pozornost

stavila v letových ukázkách a po skončení výstavy pokračovala přes Beringovu úžinu do Las Vegas a odtud se přes Grónsko vrátí do ČR.

Na této výstavě bylo prakticky vidět výsledky našich (českých) aktivit – organizátoři nám udělili cenu za nejlepší zahraniční spolupráci, Aircraft Industries a GE Aviation dostali také ceny a zástupce ředitele CAAC Wang Zhiqing navštívil český stánek a další den se přišel na letiště na L-410 podívat. Možná vám připadá směšné, že o tom píšu, ale v Číně jsou takové signály velmi důležité a je nezbytné na takových kontaktech pracovat, což by bez pomoci našeho státu prostě nešlo.

V Číně tato spolupráce státu a našeho průmyslu funguje na jedničku, bohužel doma v obdobných věcech se stejnými institucemi spolupráce někdy dost skřípe.

V Číně nás ještě čeká spousta práce. Přejme si, aby nám ta spolupráce dlouho vydržela.

Ze všech cest mám spoustu obrazového materiálu, ze kterého se do konce roku pokusím část umístit na naše webové stránky. ■