



F AIR: MOTIV, CHUŤ A VŮLE



Jaká cesta dovedla společnost až na její současnou pozici, kam směřuje a hlavně co může v současné době nabídnout těm, kteří se rozhodnou využít jejich služeb, jsme se zeptali ing. Michala Markoviče, šéfpilota a současně ředitele společnosti.

Text: Michal Beran, foto: archiv F AIR

Co bylo prvotním impulzem pro vznik společnosti F AIR?

Prvotním záměrem zakladatelů F AIRu byla myšlenka oprostít se od závislosti na Svazarmu, postavit se na vlastní nohy a létat za trochu jiných podmínek, než tehdejší svazarmovské zvyklosti umožňovaly. Velmi brzy poté přišla i myšlenka na založení vlastní soukromé letecké školy.

Jaké byly začátky F AIRu jako letecké školy?

Vzhledem k tomu, že všichni původní zakladatelé byli plachtaři, byly větroně i prvními letadly F AIR, a logicky jsme tedy začali s výcvikem plachtařů. Ale počátek devadesátých let byl rovněž obdobím překotného rozvoje v kategorii ULL. Je třeba si uvědomit, že jsme byli

první východoevropskou zemí, která zakotvila díky LAA létání s letadly této kategorie do zákona. Obrovské nadšení, které v první polovině devadesátých let z této oblasti přicházelo, pomohlo rozvoji soukromých leteckých škol a bylo důležitým faktorem i během prvního období činnosti F AIR. Právě při výcviku plachtařů a brzy poté i pilotů ULL jsme se i my učili, jak správně přistupovat k výuce létání.

Nelze si nevšimnout jedničky na certifikátu vaší letecké školy. F AIR byl tedy u nás první soukromou leteckou školou?

Zakladatelům a členům F AIRu nechyběla od začátku motivace a chuť na poli leteckého výcviku něčeho dosáhnout, a přestože to nebylo v začátcích jednoduché, podařilo se vyhle-

dat a připravit všechny dokumenty potřebné k založení soukromé společnosti i letecké školy jako takové. F AIR se tak tehdy stal nejen první soukromou leteckou školou u nás, ale jednou z prvních společností s r.o. v naší zemi vůbec.

Být první je sice hezké, ale také to zpravidla znamená, že dotyčný musí prošlapat cestu i ostatním. Jaké vlastně byly vaše první roky v prostředí, které bylo ještě stále zvyklé na poměry z doby před rokem 1989?

Je pravda, že první roky byly skutečně ve znamení hledání nových cest a především zpočátku doslova boje s leteckými úřady a příslušným ministerstvem. To, co nám dnes připadá jako samozřejmé, nás tehdy stálo mnoho energie, bezesných nocí i dlouhých hodin strávených

konzultacemi s právníky a dopisováním s ÚCL a ministerstvem, které v těch letech projevovalo jen malé pochopení pro něco tehdy tak převratného, jako byla soukromá letecká škola. Problémy přinesl i náš další krok, když jsme v roce 1995 začali s výcvikem na „dospělých“ letounech. Nešli jsme totiž cestou ostatních, kteří skolili na Zlínech, ale dovezli jsme do republiky americké letouny Cessna a posléze Piper. A problémy s úřady vypukly nanovo. Znovu jsme prošlapávali cestu, tentokrátě všem budoucím uživatelům zahraničních letounů.

Důkazem, že jste tento boj vybojovali úspěšně, je to, že tu teď spolu sedíme. Víte, že dnes je F AIR mezinárodní leteckou školou, certifikovanou podle evropských předpisů, která se navíc zaměřuje na výcvik profesionálních pilotů. Můžete nám říci, jaké byly hlavní milníky na této cestě?

Nejdůležitějším obdobím byly bezpochyby první roky, kdy jsme se při výcviku plachtařů a pilotů ULL museli sami naučit, jak zájemce o létání správně učit. Důležitým mezníkem pak bylo naše první „dospělé“ letadlo a začátek výcviku kvalifikace soukromého pilota (PPL). K tomu jsme brzy připojili i výcvik kvalifikace obchodních pilotů (CPL) za podmínek VFR.



Piper 34-220T Seneca V je využíván klienty na cestování po Evropě. Určeno až pro 6 cestujících, schopen létat téměř za každého počasí.

Tím se nám vlastně otevřela cesta k velkému létání, která vedla posléze až do kabiny Boeingu a dalších dopravních letadel. Další kvalitativní posun pak souvisí se zavedením integrovaného výcviku dopravních pilotů v rámci studijního oboru na katedře letecké dopravy ČVUT. To byl velký krok, který by ovšem nebyl možný bez dlouhé přípravy. Ta začala již v roce 1993, kdy po rozdělení republiky nastalo ve výcviku profesionálních pilotů jakési vakuum, neboť až do té doby probíhala všechna potřebná studia na vysoké škole v Žilině. Nelze v této souvislosti nezpomenout na ing. Bojku Hřebejka, otce myšlenky zavedení studia oboru výcviku dopravního pilota na katedře letecké dopravy ČVUT. Společně jsme začali na tomto projektu pracovat a poté, co F AIR vyhrál výběrové řízení na společnost zajišťující praktickou část výcviku v rámci tohoto studijního oboru, začala i nová kapitola naší historie. Integrovaný výcvik profesionálních pilotů jsme zavedli ve spolupráci s ČVUT jako první ve střední Evropě. Dnes tvoří výcvik profesionálních pilotů zhruba



Cessna C172 vyniká nadprůměrnými letovými vlastnostmi, jednoduchostí pilotáže a zejména vysokou bezpečností letu.

ba 60–70 procent objemu naší práce. Dalším mezníkem pak byl rok 2000, kdy ČR přešla na evropský systém výcviku pilotů podle evropských standardů a předpisu JAR FCL1. Byli jsme dobře připraveni a na nový systém jsme přešli během jednoho roku, kdy jsme splnili všechny podmínky. Dnes držíme všechna potřebná oprávnění pro provozování FTO a F AIR se pyšní certifikátem s pořadovým číslem FTO CZ 001, a je tak ve střední Evropě opět

soké školy v Žilině, ing. Branislavem Čopem. Její hlavní náplní je usnadnit vážným zájemcům o kariéru profesionálního pilota cestu do kokpitu dopravních strojů.

Mohl byste prosím blíže vysvětlit poslání této vaší dceřiné společnosti?

Úkolem této společnosti je poskytnout zájemcům o profesi dopravního pilota něco víc než jen naplnění výcvikových osnov. Chceme dát šanci těm, kteří mají zdravotní, morální a dovednostní předpoklady, touhu a vůli, ale třeba ne dostatečné finanční zázemí, aby mohli tímto nejednoduchým procesem projít. Poskytnout jim tak kvalitní výcvik, aby jejich úroveň po ukončení školy byla tou nejlepší devízou pro získání lukrativního zaměstnání. Zároveň pak aktivním jednáním s leteckými společnostmi vytvářet pro naše absolventy pracovní příležitosti a dát jim jistý pocit bezpečí, že nemalé náklady potřebné k absolvování studia budou moci začít brzy splácet. Zkrátka pomoci novým zájemcům o profesi dopravního pilota orientovat se v celém dlouhém a nejednoduchém procesu, který je bude na cestě do kokpitu dopravního letounu čekat.

Jaké jsou plány F AIRu v oblasti leteckého



Tecnam P-92 JS: Výborné letové výkony a kvalita zpracování. Ideální řešení nejen pro základní letecký výcvik, ale také pro cestování. Maximální rychlost: 200 km/h, Maximální dolet: 1200 km.

výcviku do budoucna?

Máme samozřejmě chuť a motivaci dělat věci stále lépe a v oblasti leteckého výcviku se našim etalonem stala Letecká akademie v Oxfordu. Naším cílem je dostat kvalitu našeho výcviku a služeb na úroveň této slavné letecké školy. To není jednoduchý úkol, pracujeme na něm již dva roky. Máme k dispozici léty prověřený tým spolupracovníků, pro které je jejich práce zároveň i koníčkem a letecký výcvik, trůfám si říci, posláním. Máme čtrnáct zaměstnanců, pracujících na plný úvazek, z nichž sedm je letových instruktorů, a dále spolupracujeme s patnácti externisty, většinou piloty z velké dopravy. Všichni máme rádi letadla a létání a vždy jsme stavěli na dobrém týmu a dobré atmosféře ve společnosti. To je jedna z největších devíz této firmy, která nám umožňuje klást si tak vysoké cíle.

Nezapomínáte při tom všem tak trochu na běžné sportovní piloty, kteří chtějí létat jen pro radost?

Samozřejmě že ne. Výcvik amatérských pilotů byl a bude vždy důležitou součástí naší pracovní náplně. Chceme všem, pro které se létání stalo zábavou či drogou, i nadále poskytovat co nejlepší zázemí, počínaje kvalitním výcvikem, přes možnost dalšího létání na strojích z našeho letadlového parku až k systému pravidelných i nepravidelných školení, směřujících k jejich dalšímu leteckému vzdělávání. Chceme všem, kteří berou létání vážně, poskytnout příjemné a profesionální prostředí k jejich letecké činnosti.

F AIR ale není jen letecký výcvik, jaké další činnosti vaše společnost provozuje?

Co se týče leteckých činností, v principu se snažíme nevyhýbat ničemu. Hlavní náplní jsou však mimo výcvik především lety s reklamními poutači a letecké snímkování. V součinnosti s našimi partnery pak také nabízíme službu aerotaxi. Jedná se o činnosti, které i našim

F AIR - 1. SOUKROMÁ LETECKÁ ŠKOLA

Společnost F AIR spol. s r.o. byla založena 1990 a dlouhodobě působících na poli leteckého výcviku, služeb a obchodu. V současné době je partnerem ČVUT v integrovaném výcviku profesionálních pilotů, ale ve svém portfoliu má například i obchodní zastoupení italského výrobce letounů Tecnam

- 1. česká škola certifikovaná dle JAR – FCL 1
- držitel ISO 9001 – 2000
- počet instruktorů na plný úvazek: 8
- počet externích instruktorů: až 20
- počet letadel k výcviku: 30
- kapacita hangáru: 40 letadel
- celkem 1400 klientů
- nálet 10 000 hodin ročně



F AIR, spol. s r.o.
letišť Benešov
Nesvačily 126
257 51 Bystřice u Benešova
Telefon: +420 317 793 820
Fax: +420 317 793 802
www.F AIR.cz

Provozované typy letadel

Tecnam P-92 JS
Cessna C 150
Cessna C 172
Cessna C 182 RG
Cessna C 182 T
Piper PA 28-161 Warrior
Piper PA 28-181 Archer
Piper PA 28-181 Archer
Piper PA 28-R-200 Arrow
Piper PA 32-301FT 6X
Piper 32 R-301T Saratoga
Socata TB10 Tabago
Zlín 142
Piper PA 34-200T Seneca II
Piper PA 34-220T Seneca V
Cessna C-421B Golden Eagle
Tecnam P-92 Echo (ULL)
Tecnam P-96 Golf (ULL)

Instruktor se žákem.
Důsledná příprava je samozřejmostí.



FNTP II MCC: trenážer letových a navigačních postupů. Konfigurace letounů buď Beechcraft B200 nebo Piper PA 34 Seneca V.



Piper PA 32-301 6X: Letoun pro 6 osob je vybaven nejmodernější avionikou - glass kokpit Avidyne FlightMax.

pilotům a instruktorům umožňují zajímavé a mnohdy náročné létání.

Druhou hlavní pracovní náplní naší společnosti však je bezesporu obchod s letadly. Ten byl v podstatě téměř u samotného startu F AIRu, kdy jsme řešili problém, na čem létat, a kdy jsme nejprve pro svoji potřebu a později i pro naše zákazníky dovezli do republiky první letouny Cessna a Piper. Později jsme pak vzhledem k nabitým zkušenostem a jistým úspě-

chům rozšířili svou činnost i v této oblasti. Jejím vyvrcholením pak bylo v roce 1996 získání zastoupení italské společnosti Tecnam, kterou v současné době zastupujeme v Čechách, na Slovensku a v Polsku. I oni začali s letouny kategorie ULL a posléze přešli do sektoru „dospělých“ letadel. Letouny P92 JS používáme k výcviku soukromých a obchodních pilotů. Už se ale všichni těšíme na dvoumotorový Tecnam P2006T, který v současné době dokonču-



Společnost F AIR provozuje vlastní letecký servis s oprávněním pro údržbu letounů dle EASA PART M kde provádí periodické prohlídky a opravy sportovních letounů Tecnam, Piper, Cessna.

je certifikační zkoušky a který přinese do výcviku soukromých a obchodních pilotů na vícemotorových strojích ekonomiku jednomotorových letounů.

S letadly ale nelze jen létat, je na nich třeba provádět i odbornou údržbu a servisní činnost. Je F AIR soběstačný i v této oblasti?

Krátce řečeno, dnes už ano. V roce 2007 získal F AIR certifikát opravňující jej k provádění pravidelné údržby na letounech Cessna, Piper a Tecnam. Získání takového certifikátu a především všech znalostí a dovedností, potřebných k jeho nabytí, však samozřejmě není krátkodobou záležitostí. Proto mi nezbývá než se znovu vrátit zpět do minulosti a současně i tímto způsobem poděkovat panu Františku Tománkovi, který pro nás dříve tyto činnosti nejen prováděl, ale u něhož jsme se i učili této odpovědné práci. Velký dík mu patří zároveň i za pomoc, kterou nám v této oblasti poskytl v době našeho „boje“ s leteckými úřady. Získáním tohoto certifikátu se F AIR stal zcela soběstačnou společností pro výcvik amatérů, profesionálů, pro prodej a nákup letadel a jejich údržbu.

Chtěl byste na závěr našeho rozhovoru vzkázat něco těm, kteří uvažují o leteckém výcviku či už sami sportovně létají a rádi by se stali profesionálními piloty?

Snad jen tolik: z vlastní zkušenosti vím, že pro mladého zájemce o létání, stojícího někde na letišti a obdivujícího ve vzduchu bručící aeroplány, se může zdát cesta vedoucí do kabiny sportovního stroje či dokonce do kokpitu dopravního letadla tak těžká a překážky na cestě tak velké, že se cíl zdá nedosažitelný. S létáním je spojena řada složitých činností, ale pokud se to dělá s chutí a s přesvědčením, všechny cíle jsou dosažitelné. Neznám nikoho ve svém okolí, kdo by to myslel s létáním skutečně vážně a nakonec by v kabině dopravního letadla nesešel. Dnes se žádný z uchazečů, kteří mají chuť, morální vlastnosti a vůli svého cíle dosáhnout, nemusí bát s výcvikem začít, a to i díky specializovaným společnostem, jako jsme my. Jde jen o to mít motiv, chuť a vůli překonávat překážky. ✈️



Letecká škola F AIR létá téměř za každého počasí. Kompletní letový park lze na letišti zastihnout jen stěží...