



# STINSON L-5 SENTINEL

## „FLYING JEEP“ NA ČESKÉM NEBI



**SMĚR NORDKAPP**  
S ALTEM ZA POLÁRNÍ KRUH

### DUBAI AIRSHOW 2021

LETIŠTĚ BAVORSKA



POSLEDNÍ VÍTĚZSTVÍ  
JUDR. LHOTY



Cena v ČR 149Kč, v SR 7,5 €



# MILAN PAPRČKA

## SLOVENSKO A ČESKO Z NEBA

Text: S Milanem Paprčkou si povídal Michal Beran • Foto: archiv Milana Paprčky

S MILANEM PAPRČKOU JSME SE LETMO POTKALI PŘED NĚKOLIKA LETY NA STRAKONICKÉM LETIŠTI, KDYŽ SE TAM OBJEVIL SE SVÝM SKYPEREM GT-9 A JÁ PŘIPRAVOVAL ČLÁNEK O STRAKONICKÉ PLACHTAŘSKÉ PŘÍPRAVCE. DÍKY JIRKOVÍ PRUŠOVI TEĎ NAŠE SPOLUPRÁCE S MILANEM NABUDE NOVÝCH ROZMĚRŮ A SPOLEČNĚ PŘIPRAVUJEME PRO ČTENÁŘE FLYING REVUE NOVOU RUBRIKU. IDEÁLNÍ OKAMŽIK SI MILANOVU PRÁCI PŘEDSTAVIT BLÍŽE.



● **Milane, jak jsi se dostal k fotografování z letadla?**

Moja firma vyrába od roku 2003 ručne maľované mapy. Kým sme robili veľké regióny, maliarovi ako podklad stačil Google Earth. V roku 2007 sme sa rozhodli urobiť maľovanú mapu mesta Zvolen a tu už mu nestačili kolmé snímky z Googlu, ale potreboval šikmé pohľady na budovy a všetky z jedného smeru. Také fotografie som nezohnal a tak som si na letisku v Očovej požičal brigádyra a letel to odfotiť. Mal som 28 rokov a bolo to prvýkrát, čo som letel v lietadle. Dodnes si pamätám na ten úžasný pocit, keď sa kolesá odlepili od zeme. V tej chvíli som prijal rozhodnutie, že toto chcem – lietať. Keďže lietanie bolo potrebné pre výrobu máp miest, všetkých obchodníkov som presmeroval na predaj týchto máp. Malo to aj racionálne ekonomické dôvody, ale ten hlavný bol – ja chcem byť čo najviac vo vzduchu. Prvé dva roky som jazdil na motorke po rôznych letiskách, prenajímal som si rôzne lietadlá, fotil tie mestá a cez sezónu som ako fotograf strávil desiatky hodín vo vzduchu. Lietal som tým, čo vtedy v aerokluboch bolo a z čoho sa dalo dobre fotiť – Brigoš, Z43, C150, C172, Fox, alebo Vivat. A práve Vivata som mal najradšej, pre jeho stabilitu, malú rýchlosť, nízke náklady a výborný výhľad na fotenie. Toho fotenia už bolo veľmi veľa, bolo celkom neefektívne cestovať na vzdialené letiská po zemi a často sa mi stalo, že nebolo možné si prenajať lietadlo na celý deň, ako by som potreboval. Preto, keď sa v roku 2009 naskytna príležitosť kúpiť od Slovenského národného aeroklubu starého Vivata, tak som ju využil. Bol to taký chcípák s tým slabším áčkovým motorom a základnou avionikou a okrem hluku ma bolela hlava aj z toho, že koľko musím ešte investovať do údržby, ale bol môj! Prihlásil som ho do leteckej školy a začal na ňom robiť výcvik.

● **Takže jsi na to šel vlastne opačne než väčšina pilotů? Nejdříve jsi si koupil letadlo a až pak dělal piloták?**

No presne tak, bolo to aj celkom ekonomické. Napríklad navigačné lety sme robili do lokalít, kde bolo treba fotiť, takže som bol finančne ešte aj v pluse. Môj výcvik trval až dva roky, lebo aj môj inštruktor Peťo Cíger aj ja sme mali kopu inej práce a nie vždy sa nám podarilo spojiť čas na letisku. Medzi tým som ponúkol Vivata na lietanie zadarmo



● *Vivat s obrovským nápisom na krídlach, aby bolo každému jasné, prečo toľko vrčí nad dedinou / Foto: Ďuro Uhliar*

iným pilotom a tí so mnou lietali fotiť. Pri týchto letoch som však väčšinou pripravoval lietadlo už ja, robil navigačnú prípravu a aj som si ho z tej pravej strany pilotoval. Keď som spravil skúšky, mal som oficiálne nalietané z ľavej strany tých 45 hodín a z pravej – fotografickej už cez 500 hodín. Oveľa lepšie mi šla pilotáž na pravú ruku.

● **Může fotografovat z letadlo kdokoli?**

Áno, aj nie. Fotografovať môže ktokoľvek, ale ako náhle sú tie fotografie predmetom obchodnej činnosti, tak už musí mať na to licenciu na vykonávanie SPO (Special Operations, predtým Letecké práce). Je to kopa manuálov, admi-

nistratívy, výkazov a často zbytočných povinných školení. Mne to občas pripadá, že v letectve už sú papiere pomaly dôležitejšie ako reálna bezpečnosť. Ešte pred tromi rokmi sa na Slovensku trochu zvláštne interpretoval zákon o utajovaných skutočnostiach a my sme museli na Ministerstvo obrany SR poslať žiadosť o letecké snímkovanie týchto lokalít. Po nasnímkaní sme im museli poslať všetky fotografie a oni nám vyhodili všetky tie, kde sa nachádzali nejaké objekty, ktoré boli utajované a ktoré sa nesmeli fotografovať. Keďže som videl, ktoré snímky chýbajú, paradoxne takto som sa dozvedel, čo je na Slovensku utajované. Také Kocúrko. Našťastie →



● *Baví ma prinášať ľuďom jedinečný pohľad na krajinu*

sa to už aplikuje len pri kolmom trigonometrickom snímkovaní pre účely geodézie a kartografie. Našich šikmých fotografií sa to už netýka.

● **Jak probíhá příprava na letecké fotografování a jak potom samotné focení?**

V prvom kole musia byť uzavreté objednávky. Tie zbierame začiatkom každého roka 3 až 4 mesiace. Navštevujeme, alebo telefonujeme na všetky obecné úrady v Česku a na Slovensku, prípadne oslovujeme firmy, ktorým by sa snímky mohli hodiť. Sú to tisíce obchodných jednaní a z nich nám povie áno približne 400 až 700 subjektov. Na základe ich požiadaviek zakresľujeme ich lokality do digitálnej mapy. Z tej si potom na palubu každého nášho lietadla vytlačíme náš vlastný Aeroatlas ČR a SR 1:100 000. Zároveň tie lokality nahrávame do palubných GPS zariadení a do navigačných aplikácií posádok. Takto pripravení na sezónu už len vyčkáваме na pekné dni. Keď taký nastane, posádka si pripraví mapy, lietadlo, fototechniku a ide do vzduchu. Aby sa využil maximálne celý deň, často sme hore aj 8 až 9 hodín denne. Pilot má na starosti pilotáž a navigáciu k správnej lokalite. Potom musí túto lokalitu fotografovi nalietať tak, aby ju ten mohol pekne nasnímkovať



● CBS Flying Team pripravený na let

vať – bez záberov krídla, okna, či vrtule, s rovným horizontom a peknou kompozíciou. Takže autormi dobrej fotky je tak fotograf, ako aj pilot. Fotograf sedí vpravo, pilot točí stále doprava a preto sa aj letecké oddelenie našej firmy volá Pravo-točivé jastraby ☺. Ak je séria pekných dní po sebe, stane sa aj to, že jedna posádka nalieta za týždeň aj 40 hodín. Spolu za sezónu touto činnosťou nalietame 600 – 700 hodín. Nie je to pre každého, mnohí fotografi už vystupovali z lietadla biely ako stena a s plným sáčkom v ruke.

● **Jaká letadla používáte k fotografování a jsou nějak upravená?**

Ideálny pre naše letecké snímkovanie je hornoplošník bez vzpery, ktorý dokáže cestovať rýchlo, kvôli efektívnym presunom, ale aj pomaly, aby mal fotograf dost času na kompozíciu fotografie. Z toho pohľadu je ideálny Pipistrel Virus SW. Ale vzhľadom na jeho cenu som ho vyhodnotil ako nerentabilný a navyše sa v tom čase ešte nevyrábal vo verzii LSA. Donedávna sme mali aj UL Tomark Skyper GT9, ktorý je tiež perfektný, ale je to



● Nad Prahou



• Letka CBS / Foto: Ďuro Uhliar

UL a nemohli sme ho oficiálne prevádzkovať pod SPO. Takže to chcelo kompromisy a tie sme našli v lietadlách Tomark Viper SD4 RTC. Je to robustné, bezpečné lietadlo s dostatočným rozsahom rýchlostí a veľmi dobrým výhľadom. Tie naše majú špeciálne veľké fotookná na pravej strane, aby bolo možné robiť snímky bez vrtule či krídla v zábere. Dva Vipere nám lietajú z letiska Dobrá Niva pri Zvolene a náš starý dobrý Vivat z Vysokého Mýta.

● **Jak to pri takej činnosti vypadá s rizikami?**

Počasiť väčšinou nie je problém, keďže lietame v krásnych slnečných dňoch s perfektnou dohľadnosťou. Často sú to ale veterné dni a musíme dávať veľký pozor na závetria kopcov a rotory. Kvôli detailným snímkam lietame tak nízko, ako to len predpisy dovoľujú. Takže pilot musí neustále sledovať núdzové

plochy okolo seba, prístroje, okolitú prevádzku a ešte aj správne nalietavať fotografovi a pomáhať mu vyhľadávať jednotlivé objekty. Pri vzlete často presne nevieme, na ktorom letisku pristaneme. Čas strávený nad jednotlivými lokalitami sa dá len odhadnúť, často ho napríklad predĺži čakanie na „odkráčanie“ veľkého mraku sponad obce. Takže sa stáva, že pristaneme inde, než sme pôvodne plánovali a už sa stalo, že sme takto sadli na rozmočenú dráhu a bol potom problém. Ďalším rizikom je únava posádky. Je rozdiel letieť 3 hodiny traťový let na autopilota a 3 hodiny riadiť aero na ruku a točiť sa na malej rýchlosti 500 ft nad zemou. Takéto trojhodinové lety máme 2 až 3 za deň a vie to byť riadne vyčerpávajúce. Preto musíme dodržiavať predpisom stanovené oddychové prestávky a maximálnu dennú či mesačnú prevádzkovú dobu.

● **A jak vznikajú vaše knihy „z neba“?**

Prvé knihy vznikli z neplánovaných fotografií. Keď sme sa vracali z komerčného fotoletu, väčšinou už bol podvečer a veľmi pekné svetlo. Počas takýchto dní som si postupne nafotil všetky slovenské pohoria v pôsobivej atmosfére. Len tak pre seba som si cez internet vyrobil fotoknihu Slovenské hory pohľadom vtákov. Tá sa páčila až podozrivo veľa ľuďom a tak som sa ju rozhodol vydať aj naozaj. Mala veľký úspech, tak ju nasledovala kniha Slovenské hrady a zámky z neba a Slovensko z neba. Následne sme šli po regiónoch, z ktorých sme mali najviac fotografií, Tatrami počnúc. Ďalšie regióny sme už fotili cielene kvôli vydávaniu kníh. Zo Slovenska sme sa presunuli aj na české regióny. Keďže tieto knihy slúžia vo väčšine prípadov ako dary a to aj do zahraničia, robíme ich aj v anglickom jazyku. V súčasnosti edícia 



• Panoráma Vysokých Tatier

Slovensko z neba oslavuje svoju 100. knihu a Česko z neba ich má okolo 60. Určite však predbehne svoju slovenskú sestru, lebo je tu viac regiónov. Okrem bežných formátov sme vydali knihy Slovensko z neba a Česko z neba aj vo veľkej luxusnej verzii so všetkými jazykmi. Tieto knihy sa využívajú ako dary na najvyšších štátnych úrovniach. Myslím si, že väčšia edícia kníh s leteckými fotografiami neexistuje ani vo svetovom meradle, ale exaktne to dokázať neviem.

● **Co tě na tvé práci baví nejvíce?**

Z lietadla fotografujem už 14 rokov a každý rok je to pár stovák hodín. Som človek, čo nevydrží robiť dlho to isté a potrebuje nové impulzy, aby v práci pokračoval. Takže v každom období ma motivovalo a bavilo niečo iné. Prvé roky mi bolo jedno, na čom lietam a čo fotím. Hlavne, že som bol vo vzduchu. Ako som sa stal pilotom, tak ma bavilo lietať s fotografmi a robiť si čo najväčší nálet. Ďalšie roky mojou motiváciou bolo spoznať aj tie najzapadnutejšie kúty Slovenska a Česka a myslím, že nie je územie, nad ktorým by som ešte nelietal. V roku 2014 som spoznal lásku môjho života, moju Simu a tú tiež ohromne fascinovalo lietanie. Lietali sme našim Vivatom ako pilot a fotografka takmer dve sezóny. To boli naozaj krásne výlety a čundre od letiska k letisku. Potom mi oznámila radostnú novinu, že je tehotná a bolo po srande. Potom ale prišiel Viper a Skyper a ja som sa dva roky zabával s novými rýchlymi a obratnými strojmi. Nakoniec sa aj to zunuje a momentálne ma to už druhý rok ťahá von do zahra-



● Spišský hrad

ničia. Aj vďaka aplikácii VFR Angličtina a knihám Jirku Pruší postupne objavujem čaro neznámych krajín. Na Slovensku a v Čechách sa už venujem len tréningom fotoletov pre nových pilotov a fotografov. Učím ich to, čo som za tie roky pobral. Aj to ma baví, keď vidím, že nový fotograf má lepšie výsledky ako ja sám. A takýchto talentov máme v tíme niekoľko.

● **A jaké jsou tvoje plány do budoucna?**

Okrem fotografovania už tretí rok aj filmujeme z lietadiel, a to z kamier umiestnených na konci pravého krídla. Táto činnosť sa dá robiť aj s jednočlennou posádkou, lebo stačí mieriť krídlom na to, čo chceme mať na zábere. S týmto chceme pokračovať. Potom som si vymyslel takú vec, že veľkú profesionálnu 360° kameru, akú používa aj Google, sme umiestnili na brucho lietadla a robíme nie Street view, ale Air view. Prvý dielom bola 360° videomapa Vysokých Tatier a zožala naozaj veľký úspech, napríklad na YouTube je to druhé najsledovanejšie video o Tatrách. To nás motivovalo a pustili sme sa

do ďalších videomáp – Malá Fatra, Západné Tatry, Demänovská dolina, Biela Orava a aj regióny v ČR – Vsetínsko, Českolipsko a Litoměřicko. Všetky tieto sférické videá, fotografie, videomapy a fotomapy sme združili na portály Travelvirtual.eu. Tu vidím potenciál rozšíriť to aj do zahraničia. Čokoľvek, čo budeme robiť, bude naplňovať naše poslanie – prinášať ľuďom jedinečný pohľad na krajinu.

● **A co tvoje soukromé plány jako pilota?**

V letectve by som sa chcel posunúť na VFR night a možno časom aj na IFR. Plánujem kúpiť štvormiestne lietadlo a s celou rodinkou robiť lety po Európe. Teraz ju brázdime hlavne na obytnáku, a preto som sa dal na motorový paraglide – aby som si mohol zalietat, ja neviem, kľudne aj nad islandskou sopkou, aj keď tam nie som zrovna lietadlom. Okrem lietania holdujem ešte jazde na cestnej aj terénnej motorke, windsurfingu a v zime skialpu a súťažnému ľadovému plávaniu. Nenudím sa a plánov je vždy habadej ☺.

● **Děkujeme za rozhovor.**

**Nejaké čísla na záver**

- nalietaných **1 500 hodín** ako pilot a cca 1 000 hodín ako fotograf
- cca **1 milión** leteckých fotiek zo Slovenska a Česka (to nie len ja, aj ostatní naše posádky)
- cez **150 vydaných kníh** s tematikou leteckej fotografie (ako vydavateľ, väčšina aj autor)



● CBS Flying Team na prahu dráhy 35 na Dobrej Nive