

ZLIN AVIATION SAVAGE CUB

Text: Josef Aubrecht • Foto: Arturo Polo Ena, Iveta Čechurová

STÁLE SE NAJDE MNOHO PILOTŮ, KTEŘÍ HLTAJÍ ČLÁNKY A KNIHY BUSH PILOTŮ Z ALJAŠKY I KANADY A ALEŠPOŇ PRO CHVÍLE ODPOČINKU PREFERUJÍ STYL „POMALU A NÍZKO“, V AB-

LETADLO SE SRDCEM DOBRODRUHA

SOLUTNÍM OSOBNÍM KONTAKTU SE VZDUCHEM A PŘÍRODOU, PŘED VYSOKOU RYCHLOSTÍ A SOFISTIKOVANOU AVIONIKOU DNEŠNÍCH SUPERBRUSŮ. A PRÁVĚ JIM JE URČEN SAVAGE CUB.





Mnoho pilotů se jistě zeptá: Proč jsem si vybral právě Savage Cub? Vždyť je spousta krásných rychlých letadel, která vás snadno a komfortně zanesou tam, kam potřebujete. Tedy, pokud jde o tu krásu, ta je jak se říká v očích toho, kdo ji posuzuje. A pokud jde o tu druhou věc, tak já bych se rád nechal zanést právě někam na tu divokou a nehostinnou Aljašku. A Savage Cub mne tam zaneše alespoň částečně. Ale upřímně řečeno, důvodů bylo více. Jedno letadlo jsem si již sám postavil a začal jsem se tak trochu nudit. Přemýšlel jsem, co dál. Dalším podně-

tem byla právě letecká videa z Aljašky. Viděl jsem, jak tamní piloti využívají svoje „bushplanes“ pro výlety do přírody s tím, že přistávají téměř všude. Můj kamarád z jižních Čech vlastní ultralehkého Pipera, pokud vím, tak vyrobeného u pana Podešvy. Jednou jsem se s ním svezl a moc se mi to zalíbilo, je to takové pomalé letadélko s robustním podvozkem, s možností otevřít si dveře za letu, ideální pro fotografování, krátké vzlety a přistání.

Na podzim 2015 vyšla v jednom zahraničním časopise recenze na italsko-český letoun Savage Classic, o kterém

jsem do té doby nevěděl. Pak jsem si zjistil, že Flying Revue psal o tomto typu již v čísle 4/2011, dohledal jsem si ho a moc se mi líbila slova autora tehdejšího testu Patrika Sainera, kterého si tady teď dovoluji ocitovat: „Ano, dnes bude řeč o letadlech téměř výlučně svařených z trubek a potažených plátnem. Často mívají kola větší nežli vstupní dveře a třetí kolečko mají umístěné místo pod čumákem na ocasu. A proč to všechno? Protože stále ještě existují piloti, kteří raději nežli na letišti co nejbližší velkoměsta přistávají běžně tam, kde by většina z nás nechtěla zažít ani nouzák.“



Savage a Pasquale Russo

Letouny Savage brázdí české nebe již řadu let a jsou zde známé především ve své původní verzi Savage Classic. Za jejich vznikem stojí letecký konstruktér Pasquale Russo, bývalý paramedik, pilot a nadšenec do bush-flyingu. Ten vždy miloval design klasických letounů Piper Cub a Super Cub, jejichž konstrukce sahá do 30. let. Vše začalo téměř před 20 lety, kdy se Pasquale účastnil soutěže mladých konstruktérů a vyhrál tehdy první cenu za výkresovou a konstrukční dokumentaci k letounku, který se stal předobrazem dnešní řady Savage. Jak Pasquale dnes říká, chtěl si původně zkonstruovat letoun, který by byl konstrukčně modernější variantou klasického Cubu, jen sám pro sebe. Na jeho konečné podobě a převedení do reálu spolupracovali s Pasqualem ještě letečtí inženýři Bonaldo, Franchini a Vizzini. Letounek se stal skutečností a Pasquale si ho začal užívat. Jenže všude tam, kde se s ním objevil, slyšel často: „Kde se dá takové letadlo pořídit?“ Vyrobil proto prvních pět kusů alespoň pro své známé... a od té doby už se nezastavil. K původnímu modelu Savage Classic přibyl v roce 2006 model Cruiser vzniklý pohledovým restylingem základního konceptu (základní konstrukční celky ➡

A bylo rozhodnuto. Kontaktoval jsem českého zástupce výrobce Marka Hyku a začali jsme domlouvat typ a konfiguraci letadla. Nejdříve jsem chtěl jít cestou nejlevnějšího typu, ale postupně jsem zjišťoval, že když budu chtít letadlo

podle mých představ, budu muset sáhnout do kapsy trochu hlouběji. Dodání stavebnice trvalo půl roku. Po roce bylo letadlo připraveno k vážení a vystavení technického průkazu. Takže jaký ten Savage Cub vlastně je?





• Autor článku se svým Savage Cubem.

jsou shodné s modelem Classic). V roce 2009 přišel model Savage Cub, reakce na přání zákazníků přiblížit Savage klasickému vzhledu původních Piperů Cub. O dva roky později pak měl svou premiéru extravagantní Bobber, posunující touhu po kontaktu se vzduchem ještě o kus dál, a prozatímním vrcholem vývojové řady a spolupráce s řadou předních aljašských bush pilotů je model Shock Cub. Mezitím ještě vznikla celá řada variant základních modelů, které zohledňují specifické požadavky pilotů a úřadů v různých zemích.

Savage Cub

Savage Cub je výsledkem intenzivního re-inženýringu a restylingu původního modelu Savage Classic. Tým kolem Pasquala Russa si všiml, kolik pilotů modelu Classic jej využívalo skutečně náročným způsobem. Vzlétali na nerovném terénu, přistávali na horských leteckých plochách, a tak dále. Savage Classic se ukázal jako letadlo velmi vhodné pro „lehké“ létání do terénu a dobrodružné létání obecně. Získáváním početné zpětné vazby od prodejců a zákazníků po celém světě, jakož i od několika velmi dobře známých profesionálních bush pilotů z Aljašky, vznikl seznam požadovaných úprav a vylepšení, který mohl posunout další Savage do pozice ještě lepšího lehkého stroje, určeného pro létání do terénu.



Výsledkem bylo konstrukční zesílení některých částí trupu, návrh nové sady robustních podvozků a ostruhového kola. A také celkový restyling, aby nový Savage byl tentokrát svým vzhledem ještě více podobný letadlu, jež Pasqualeho inspirovalo, tedy Piperu Super CUB. Pasquale k tomu sám říká: „Chtěli jsme převzít dědictví, které toto letadlo, vyladěné pro vysoce náročný terénní provoz, vytvořilo během let při intenzivním provozu na Aljašce a v dalších zemích, avšak za použití moderních

technologií, a přitom zůstat v požadavcích na hmotnost kategorií ULL (450 kg MTOW), a také kategorie LSA. Savage Cub dostal nový hliníkový kryt motoru, ke změnám došlo na trupu, ocasu, jiné jsou konce křídel a má zesílené klapky. Přestože standardní podvozek našeho Savage Cubu je velmi pevný, vhodný pro lety do terénu, dali jsme zákazníkům možnost zvolit si ještě 6" HD prodloužený podvozek pro ještě náročnější provoz. Spolu s tím jsme začali dodávat stále častěji široký výběr originálních

Proč právě Savage Cub?



Petr Pačes

Kapitán na Boeingu 737, bývalý stíhací pilot na MiGu-21. Čeká na svůj Savage Cub.

„Se Savage Cubem budu létat po kopcích, podobně jako to dělal horský pilot Hermann Geiger, hrdina z knihy mého dětství. A taky na houby, protože už mám vyhlídnutých pár míst, a stále koukám po dalších.“

Radek Mareš

„Už jako malý kluk jsem snil o létání, člověk ale získává odlišnou perspektivu, až když opravdu začne pilotovat. Celý rok se v práci za něčím ženu a nakonec jsem se rozhodl, že u létání to bude jinak. Předností Savage není jeho rychlost, ale přistane u mě za chalupou, stejně tak u rybníka, nebo na babiččině poli. A stále hledám další místa k objevování.“

terénních pneumatik od 26" do 31", ostruh do terénu s naší přepracovanou novou vidlicí, vyztužené ocasní pružiny a také pneumatické tlumiče AOSS vyrobené na Aljašce.“

Jak Savage Cub létá

V tomto bodě toho zatím nemohu napsat mnoho, protože zatím mám nalétáno teprve nějakých šest hodin a s letadlem se tedy teprve seznamuji.



• Terénní pneumatiky a ostruha do terénu umožňují přistávat na širokou škálu povrchů.

Každopádně zálet mého letadla proběhl bez problémů a zalétávací pilot byl nadšen. Ale i za současné situace mohu říci s klidným svědomím, že létání se Savage Cubem je opravdu zážitek. Je krásně stabilní i na malých rychlostech. Jen pro zajímavost, při zkouškách pádové rychlosti ve dvou s instruktorem na velkých klapkách byla ručička rychloměru pod 40 km/h a instruktor potlačil spíš instinktem, než že by to bylo opravdu nutné. Na tomto místě ještě

musím dodat, že mám nainstalovány Vortex generátory. Letadlo se mi zatím zdá trochu tupější na řízení, ale to jde jen o zvyk. Starty se stokoňovým Rotaxem a pevnou dvoumetrovou dvoulistou retro vrtulí odhaduji na čtyřicet až padesát metrů, přistání také tak, ale věřím, že až se naučím letadlo správně při přistání „vydojit“, tak se vejdu do třiceti metrů. V současné době mám namontovanou třílistou vrtuli, protože ta původní dvoulistová musela



Přehled vyráběných typů



● Zlin Aviation Savage Classic



● Zlin Aviation Savage Cruiser



● Zlin Aviation Savage Bobber



● Zlin Aviation Savage Cub S



● Zlin Aviation Shock Cub



ještě na vyvážení k odborné firmě. Samotné létání je naprostá pohoda, z letadla je krásně vidět dolů na obě strany, cestovní rychlost se pohybuje mezi 120 a 140 km/h, ale pro kochání nad krajinou je ideální nějakých 80 až 100 km/h.

Letoun, který se zrodil jako sen svého konstruktéra, se stal úspěšným obchodním artiklem a ke dnešnímu dni létá po celém světě několik set letounů řady Savage. Ať už létají jako ultralighty,

LSA nebo v jiných kategoriích, jejich piloty spojuje stejná vášeň pro létání, svobodu a kontakt s přírodou.

Savage Cub není dopravním prostředkem pro rychlou dopravu z místa na místo. Je spíš kamarádem, se kterým se pilot může společně oddávat vášni zvané létání. Vychutnávat si nejen let sám, ale i pohled z kabiny, zaletět si večer za kamarády na chalupu, přespat a ráno zase letět někam dál. 🍷

Technické údaje Savage Cub

Délka	6,40 m
Rozpětí	9,39 m
Výška	2,03 m
Plocha křídla	14,2 m ²
Maximální vzletová hmotnost	472,5 – 565 kg (podle kategorie)
Kapacita palivových nádrží	68 l
Pohonná jednotka	Rotax 912 ULS Maximální výkon: 100 HP@5800 RPM
Vrtule	Dřevěná dvoulistá
Cestovní rychlost (při letu na 75% výkon)	165 km/h
Minimální rychlost (plné klapky)	58 km/h
Maximální rychlost	185 km/h
Dostup	4400 m
Stoupavost	5 m/s
Maximální dolet (při letu na 65% výkon)	700 km
Délka potřebná pro vzlet	< 100 m
Délka potřebná pro přistání	< 85 m



DARUJTE LETENKU NA MÍRU

Darujte jedinečný zážitek svým kamarádům a blízkým.

Sestavte si let dle vlastního přání, nebo si vyberte z níže uvedené nabídky.

Staňte se na chvíli pilotem malého letadla, nebo se jen z výšky pokochejte pohledem na známá místa.



Pilotem na zkoušku

Pozemní příprava 60 min
Délka letu 30 min

2.300 Kč



Letecká akrobacie

Pozemní příprava 60 min
Délka letu 20 min

3.800 Kč



Let na simulátoru

Pozemní příprava 60 min
Délka letu 60 min

2.600 Kč



Slapy - Konopiště

Délka letu 25 min

1.900 Kč

V případě zájmu nás neváhejte kontaktovat na:

f-air@f-air.cz nebo **+420 777 623 033**