

TÉMA IN

in.ihned.cz/tema

Česká republika je poseta polními letišti – většími i docela polozapomenutými – kde jsou kluzáky, ultralighty, ale i motorové aeroplány k dispozici doslova každému.

Podle leteckých instruktorů není létání ve volném čase jen formou „daňového úniku“ podnikatelů s dostatečně prohnáním účtů. Do kokpitů usedají pro radost zaměstnanci, drobní podnikatelé a třeba i studenti, ženy stejně jako muži. Otázkou financí pak je jen rozhodnutí, jak často a jak moc. Většině rekreačních pilotů stačí sotva pár desítek nalétaných hodin ročně.

Stát se letcem je otázka několika týdnů. Nejčastěji soukromě provozovaným druhem letadel v Česku jsou ultralehké letouny, které podle platného zákona vlastně ani žádný-



Vyvézt rodinu na malý výlet? Proč ne? Třeba ve čtyřmístném stroji Maule MT-7.

Jak na „piloták“?

Pilotní průkaz lze získat na všechny kategorie sportovních letadel. Jak doporučuje zkušený letecký instruktor Miloš Ramert, nejlépe je začít s pilotním průkazem pro kluzáky, tedy větroně, a pak pokračovat se zvyšováním kvalifikace na motorové aeroplány.

Čas

Pilotní kurz může být v případě bezmotorových letounů otázkou několika málo týdnů, resp. víkendů. Nejprve je potřeba naučit se detailně teorii v učebně – aerodynamiku, technické detaily letounu, zásady radiokorespondence, leteckou bezpečnost apod. – a poté už začínají první cvičné lety. Podobné je tomu i u pilotního výcviku pro motorové stroje.

Místo

Teoretickou přípravu lze pro pohodlí žáka provést individuálně a není výjimkou, že se „lavicová“ část kurzu odbývá mimo letiště, aby to žáci neměli daleko. Praktický výcvik už probíhá na letišti. V zájmu bezpečnosti budoucího létání by měl žák-aviatik vybírat školu podle kvality, a ne podle toho, kdo sídlí na nejbližším letišti.

Peníze

Pilotní průkaz vyjde na několik desítek tisíc korun. Bezmotorový letoun je možné řídit zhruba za 50 tisíc korun, za průkaz na ultralehké létání zaplatíte buď také 50 tisíc korun, nebo při přeškolení z větroně 23 tisíc korun. Licence na standardní motorové letouny vychází přes 160 tisíc korun.

Zdravotní předpoklady

Zahájení kurzu podmiňuje lékařská kontrola u koncesovaného lékaře. Jde zhruba o podobně zevrubné zkoumání zdraví, jako je tomu na cestě k řidičskému průkazu. Pilot by měl slušně vidět, což může i pomoci brýlí, slyšet a netrpět záchvatovými onemocněními typu schizofrenie, epilepsie apod.

mi aeroplány nejsou, nýbrž „sportovním létajícím zařízením“. Jejich nákupní cena činí nejvýše stovky tisíc korun. Ale proč je hned kupovat, když jejich hodinový pronájem vyjde běžně do patnácti set a nemusíte se starat o pojistky, hangárování, pravidelné prohlídky nebo revize motorů.

Na provoz plnohodnotného jednomotoráku už je zapotřebí podstatnějiších finančních zdrojů. Zato se ale odvděčí svobodou. S cessnou či piperem lze vyrazit na výpravy třeba do Alp a skuteční matadoři rekreačních knipů a spacáků hozených za sedačky už dosáhli i severní Afriky.

Klasika českého nebe jsou však kluzáky. Jak říkají zkušení instruktoři bezmotorového létání na adresu „benzinových“ pilotů: Nejtrapnější v motorovém aeroplánu je údiv nad náhlým tichem a stojící vrtulí. Větroň, kluzák nebo glider je příležitost dát přírodě stejnou šanci k pohybu, jakou ona dává nám.

Ať už s motorem nebo bez něj, ať už náš stroj drží pohromadě dural, bambus nebo karbonové kompozity, pohyb po nebi je zdrojem zdravého adrenalinu a odreagování na jedné straně a výuka sebeovládání, zodpovědnosti a soustředění na druhé. A krom toho je to báječné. ➔



Renovovaný kluzák Ka4 dokazuje, že už naši dědové uměli postavit kvalitní plachťák.