

Čím se létá a za kolik?

Být majitelem letadla jistě těší, dobře zní, ale také dost stojí. Vlastnit aeroplán totiž zavazuje majitele k celé řadě nepřímých, a hlavně nákladných povinností. „Kdo má letoun v majetku, musí se postarat o jeho hangárování, zaplatit pojistku zákonnou i havarijní, platit v plné výši palivo a sledovat termíny celé řady prohlídek a kontrol,“ říká ze zkušenosti letecký instruktor Josef Ročák z leteckého klubu GAC v Benešově.

Revize všeho možného jsou vůbec pro majitele letounů buď samostatnou sportovní disciplínou, nebo nenáviděným žroutem času, peněz i nervů. Je totiž třeba provádět, dokumentovat a dbát na: provozní údržbu, periodickou údržbu, prodlužovat osvědčení o letové způsobilosti, povolení k provozu letadlové radiostanice, sledovat změnovou službu technické dokumentace od výrobce letadla atd.

Kdo si letadlo jen najme, nemůže se sice pyšnit jeho vlastnictvím, ale zato si nedělá starosti s ničím jiným než s letem samotným. „Pokud pilota neznáme, je potřeba provést nejprve krátký kontrolní let. Pak ale může letadlo mít, kdykoliv je volné,“ vysvětluje Josef Ročák. V ceně pronájmu je totiž zakalkulováno vše: od amortizace stroje přes palivo a hangárování až po dobíjení baterie. „Jediné, co platíte zvlášť, jsou přistávací poplatky. Na to vám ale budou stačit desetikoruny,“ chlácholí Josef Ročák.

Kluzák, větroň, nebo motor?

Už dávno neplatí okřídlené úsloví ruských pilotů: Dejte mi silný motor a odstartuji s čímkoliv. Dnes není problém vidět přistát lehký jednomístný kluzák, který doroluje k parkovišti, vystoupí z něj muž středních let a poté, co letadlo během dvaceti minut složí do přívěsu za auto, odjede obcerstven zpět domů. Nabídka typů, modelů a kategorií letadel pro rekreační létání je nepřehledná. Většinou se ale rozhodujeme mezi kluzáky, ultralehkými motorovými a standardními motorovými aeroplány.



Celokovový dvoumístný kluzák L-23 Superblaník je jedním z nejoblíbenějších bezmotorových letadel na českých letištích.

Kluzák

Větroň, kluzák, glider, plachťák. Tak se jmenuje stroj, jehož konstrukce už dávno upustila od dřeva a překližky. Celokovové kluzáky – jedno- i dvoumístné – startují buď na laně za vlečným motorovým letadlem, nebo postaru z navijáku. Při letu využívají stoupavé vzdušné proudy a zdatní piloti vydrží ve vzduchu tři, pět i víc hodin a mohou uletět pěkných pár set kilometrů. Některé letouny bez motoru vydrží dokonce nejtvrší školu akrobacie.

Víkendové opravdu pěkné polétání je možné na předem naplánované dráze a je jen na pilotovi, jak dobře dokáže najít a využít stoupavých proudů, a tudíž jak rychle zvládne urazit třeba třisetkilometrovou trať.

Příklad letounu a ceny: Jednomístný VSO-10 „Vosa“ – nejvýše 3200 Kč za den (včetně aerovleku a přistávacích poplatků).

Ultralight

Ultralight (ULL) je stroj, jemuž pro nízkou hmotnost a potěchu z letu mnozí začali říkat „tralalajt“. Motorový aeroplán v této kategorii nesmí mít vzletovou hmotnost vyšší než předepsaných 450 kg. Ultralehká letadla se můžou skládat z trubek a „šustáku“, může se jednat o laminátové „motoroky s křídly“ a motorem za zády pilota nebo i velmi pěkná nejvýše dvouseadlová lehká letadélka, jimž do vzhledu a výkonnosti seriálního aeroplánu nechybí vůbec

nic. Ultralights nejsou většinou drahé na pořízení, ale ani jejich hodinový provoz nebo pronájem nepřijde na nedosažitelné sumy.

Ultra lehké polétání – například pěkný výlet do Krkonoš – potěší zpravidla dvoučlennou posádku. A protože průměrnou cestovní rychlost v horizontálním letu má slušný ULL letoun zhruba 170 – 180 km/hod, stačí na výlet nad hřebeny i s návratem pohodlně dvě hodiny.

Příklad letounu a ceny: Dvoumístný P-96 Golf (cestovní rychlost: 180 km/hod) – na trase Benešov – Krkonoše – Benešov – 4000 Kč (včetně přistávacích poplatků).

Motorový letoun

Zlín, cessna, maule nebo piper. Jednomotorový letoun nejméně dvoumístný, dolno- nebo hornoplošník. S takovým už se dá odletět na výlet po Evropě. Dvoumístné stroje slouží převážně pro výcvik, čtyř- a pětímístné pro leteckou turistiku. Vícemístné a dvoumotorové se používají pro aerotaxi a dopravu.

S malým dopravním letadlem se také létá na výlety, ale pro standardní letadla už je zapotřebí hledat vzdálenější cíle. Tipem na víkend je třeba návštěva Vysokých Tater – tak jako tak jde o pobyt ve výškách.

Příklad letounu a ceny: Čtyřmístný Maule MT-7 Super Rocket uletí trasu ze středních Čech na letiště v Popradu nejdéle za 2 hodiny včetně krátkého exkurzu mezi skalní velikány, zpátky podobně, vše za 26 000 Kč.

Létání do nákladů?

„Nečekejte zázrak, ale za jistých okolností lze provoz nebo pronájem malého letadla do nákladů zahrnout,“ říká opatrně daňová expertka Michaela Chrdlová z účetní společnosti Finservis. Pro zaměstnance příliš alternativ, jak začlenit letecký provoz do daňového základu, bohužel není. „I kdyby jim dal zaměstnavatel let za odměnu, jako zaměstnanecký benefit, podle platných předpisů by ho musel zaměstnanec dodanit,“ konstatuje Chrdlová.

Větší možnost zařazení létání alespoň částečně do nákladů mají podnikatelé nebo samostatně výdělečně činné fyzické osoby. Pro ně totiž není přesně určeno, jakým dopravním prostředkem smějí podnikat služební cesty. „Jde samozřejmě o zdůvodnění, proč právě letadlem, a ne autem. Umím si představit argumentaci typu: z Prahy musím na obchodní jednání do Brna, Olomouce nebo Ostravy, a než riskovat život či zpoždění na dálnici D1, raději si pronajmu letadlo,“ vysvětluje daňová expertka Chrdlová. Náklad přitom vzniká, ať už letoun pilotuje sám podnikatel, či si najal aeroplán včetně pilota. Nabízí se i možnost zaslání spěšných zásilek leteckou přepravou.

Pokud by se některá prosperující firma rozhodla letadlo rovnou zakoupit, pak i zde je na místě předem zvážit argumenty pro obhajobu takového kroku. Nabízí se umístění reklamy na trup či křídla, lepší ale budou prokazatelně pravidelné služební cesty na vzdálenější nebo dopravně obtížně dosažitelná místa. ➔



Ultralehké letouny jsou nejčastěji soukromě provozovaným druhem letadel v Česku.