

**Přestože lze letošní únorový let českého vojenského dopravního letounu Tu-154 na Nový Zéland hodnotit jako velice úspěšný, objevila se v některých médiích řada zpráv, které na tomto výkonu našich dopravních letců hledaly spíše negativa. Z otázek týkajících se nákladovosti státních návštěv se postupně vyvinula debata o další budoucnosti takzvané vládní letky.**

**H**ned v úvodu je třeba zmínit, že vládní letka jako taková v České republice neexistuje. Převahu ústavních činitelů totiž provádí 24. základna dopravního letectva, pro kterou tento úkol představuje pouze asi pětatřicet procent z celkové činnosti. Nepřesných informací, týkajících se únorové cesty českého ministra zahraničí do několika zemí, se ale objevilo mnohem více.

Například počty osob, které se tohoto letu zúčastnily, byly silně zavádějící. Často diskutovaným se stal počet sedmnácti lidí tvořících posádku letounu Tu-154. Základní osádka letounu je však bez palubních průvodčích pouze pětčlenná. Jak jsme se dověděli na základně ve Kbelsích, ministerstvo zahraničí ale požadovalo provést zpáteční let z Nového Zélandu prakticky nonstop. Tím vznikla potřeba vzít na cestu osádky dvě, neboť letecké předpisy přesně stanovují, jak dlouho může pilot pracovat. Jedna osádka by tak bez přestávky na odpočinek nemohla tento návrat absolvovat. „Navíc si musíme uvědomit, že letoun Tu-154 by nám v zahraničí jen těžko někdo opravil, a tak jsme s ním museli poslat také takzvaný technický doprovod, tedy příslušníky pozemního personálu, kteří jsou schopni provádět některé menší opravy. Tím ale počet lidí opět narostl,“ vysvětluje plukovník Josef Bejdák, velitel 24. základny dopravního letectva. Podle jeho slov náklady na personál představovaly jen asi deset procent z celkové ceny tohoto dálkového letu.

Nejdražší bylo na celé cestě bezesporu letecké palivo. Pokud je totiž let delší a nesta-

čí palivo z vlastních zásob, musí jej osádky v zahraničí nakupovat za plné tržní ceny. A ty se značně liší. Jednu tunu tak lze pořídit za 500, ale také za 1200 amerických dolarů. Jak jsme zjistili, při cestě do Austrálie a na Nový Zéland se ceny pohybovaly spíše u horní hranice. Navíc letoun Tu-154 má skutečně vysokou spotřebu, řádově pět tun paliva na jednu letovou hodinu, což je zhruba o třetinu více než modernější stroje stejné kategorie. Také proto se nakonec celková cena této zahraniční cesty vyšplhala až na devět milionů korun, což je samozřejmě na prv-

Nový Zéland by pro jednu osobu stála řádově 200 tisíc korun. Vzhledem k tomu, že zmiňovaná návštěva ministra zahraničí vedla celkem do čtyř zemí, bylo by naplánování takovéto cesty značně složité a při počtu pětadvaceti osob by se mnoho peněz stejně neušetřilo.

Vyšší nákladovost letounů Tu-154, ale i menších Jak-40 či An-24, však není podle kbelského velitele tím největším problémem. Tím je totiž skutečnost, že všechny uvedené typy přestávají splňovat základní mezinárodní předpisy pro letecký provoz. Například již dnes musejí mít na-

# Modernizace je nezbytná

ní pohled závratná suma, která vyvolává otázky, zda bylo možné pořídit cestu levněji. Jak jsme se dověděli, bylo, ale na úkor počtu cestujících.

„Hned když přišel první požadavek, nabídli jsme ministerstvu zahraničí letoun CL-601. Spočítali jsme, že s ním by cesta přišla jen na dva miliony, ovšem v delegaci by smělo být maximálně deset osob. To však nebylo akceptováno, a tak jsme museli použít dražší Tu-154,“ říká plukovník Bejdák. Podle něho ale i tak zůstává přeprava armádním letounem neoptimálním řešením. Ceny za pronájem civilních strojů jsou prý tak vysoké, že i při nižší spotřebě by let vyšel podstatně draž. Teoreticky by bylo možné také zakoupit běžné letenky, ovšem jen cesta na

še letouny výjimky na hlukové normy a v příštím roce se k nim přidají také limity emisní. Nejpozději v roce 2012 však přestanou platit i tyto výjimky a český letoun by tak nemohl přistávat prakticky na žádném letišti. Podle plukovníka Bejdáka je tak již dnes potřeba začít se vážně zabývat otázkou modernizace dopravního letectva. Pokud k tomu nedojde, přestane být akceschopné, neboť některým strojům skončí již brzy životnost a ty zbývající budou moci létat maximálně ze Kbels do Čáslavi. Navíc by to přineslo další odchody již tak prořídleho personálu, a tím by české dopravní letectvo prakticky přestalo existovat.

**Text a foto: Tomáš SOUŠEK**

