

<< „Kapitán nikdy nemůže odpovědět: Já nevím,“ říká v simulátoru kokpitu boeingu Vladislav Pružina, pilot a instruktor kurzu Létání bez strachu. Foto Právo – Petr Horník (3)

Nespadne to letadlo?

Zprávy o leteckých katastrofách nás zasáhnou vždycky – jako cestující nemůžeme situaci vůbec ovlivnit a potkat nás to může kdykoliv. „Každé neštěstí vyvolá mnoho otázek i u leteckého personálu. Piloti se snaží především přijít věci na kloub, protože podobná situace se může přihodit i jim,“ říká pilot Airbusu A320 Vladislav Pružina, který je také instruktorem kurzu Létání bez strachu.

>> Jiří Sotona

Piloti podle něj důkladně sledují odborné zprávy vyšetřovacích týmů a pak se ptají sami sebe: *Mohl bych tomu zabránit? Mohlo se udělat něco jinak?* „A tím se vlastně každý pilot zdokonaluje,“ říká.

Událost z Ukrajiny se ale dost vymyká krizovým situacím, na něž jsou piloti cvičeni.

„Sestřelení MH17 považuji za bezprecedentní akt lidské agrese a marasmu. Navíc toto nemohou ovlivnit ani piloti, ani letecké

společnosti. Po zásahu střelou země-vzduch již opravdu není šance na přežití,“ konstatuje kapitán Pružina.

Letecká doprava přepraví na celém světě denně několik milionů lidí, i u nás ji statisticky každý rok využije třetina národa. Kapitán v kurzu nezamlčuje fakt, že občas k leteckému neštěstí dojde, ale upozorňuje na to, že statisticky jde o ojedinělé události. Na lidi, co se potýkají se strachem z létání, ale pouhé statistiky obvykle nezaberou.

Vladislav Pružina se na jedné z konferencí dozvěděl, že stra-

chem může trpět patnáct až dvacet procent lidí. Instruktor kurzu tvrdí, že takové cestující při své praxi stevardek obvykle na palubě snadno identifikovaly. Někdo nemluví, nechce jíst ani pít a nejrádši by si zalezl někam do kouta. Jiní na sebe naopak upozorňují, stále něco žádají, vyptávají se. A není výjimkou ani to, že se rozpláčou.

„Několikrát jsem musela zařídít, aby si k nim někdo sedl a držel je za ruku alespoň po dobu startu, kdy strach kulminuje. Potřebují péči, hlavně zchlazování,“ říká Miloslava Čechová,

kapitánova kolegyně z kurzu. Vladislav Pružina to zažil paradoxně jako cestující. „Za mnou seděly dvě dívky a jedna z nich začala už během poježdění naříkat. Druhá ji držela za ruku, ale když jsme vjížděli na dráhu, už to byly hlasité výkřiky, které rušily ostatní cestující.“

Protože jedna členka personálu věděla, že je instruktor kurzu mezi cestujícími, přišla za ním pro radu. „Musíte na ni hlavně hovořit, dát jí pití, zchladit ji, nějakým způsobem ji zabavit,“ doporučil jí kapitán v civilu a cestující se skutečně podařilo zklidnit.



>> Turbulence je jedna z věcí, jichž se fobici bojí. Kabina letadla v Czech Aviation Training Centru umí podobné situace navodit.



<< Překonat strach u klientů kurzu pomáhají Vladislav Pružina, Miloslava Čechová a Iva Dobrovská už devět let.

„Několikrát se mi stalo, že se mě cestující při nástupu do letadla zeptali takhle zpřímá: *Nespadne-me?*“ vypráví Iva Dobrovská, původní profesí stevardka a dnes také jedna z instruktorek kurzu. „To bych tu přece s vámi nebyla,“ odpovídala vždy s úsměvem cestujícím, kteří už při nástupu dali najevo, jak se děsí toho, až se letadlo odlepí od země. „Je to dobrý signál, protože pak se s nimi dá od začátku pracovat. Takového člověka si zafixuju a můžu se mu třeba při letu víc věnovat.“

Ona i její kolegyně Miloslava Čechová strávily ve vzduchu jako stevardky a vedoucí kabiny za svou kariéru dvacet tisíc hodin. A přežily to, dalo by se s nadsázkou dodat.

Do letadla kvůli synovi

Stará letecká latina praví, že nejnebezpečnější z celého letu je cesta autem na letiště.

V posledních letech zahyne celosvětově v letecké dopravě ročně kolem šesti stovek lidí, tedy tolik, co každoročně na silnicích jen u nás. Jedno úmrtí v letecké dopravě připadá na víc než milión letů.

Letadlo je tedy bezpečnější než auto, i když Vladislav Pružina k tomu poznamenává: „Nemám rád otázku, co je nebezpečnější – jestli vzlet, nebo přistání. Jsou to kritické fáze letu, jak my říkáme, ale ne nebezpeč-

né. Náš kurz je orientovaný právě na bezpečnost a já se na technických aspektech snažím vysvětlit, že létání je bezpečné, protože všechny systémy v letadle jsou dvojnásobně, trojnásobně jistěny, všechno má své automatické ovládání. Když vy-sadí, můžeme je ovládat ručně.“

Přesto v některých lidech převládá obava, že když už se něco v letadle stane, je to fatální záležitost.

„Není to strach ze smrti jako takové, ale ze zdoluhavého a velmi nepříjemného utrpení,

Za mnou seděly dvě dívky a jedna z nich začala už během pojiždění naříkat. Druhá ji držela za ruku, ale když jsme vjížděli na dráhu, už to byly hlasité výkřiky
Vladislav Pružina, pilot

případně umírání. Uzavření v prostoru, kde dojde kyslík, pád z výšky s následně prožitým, třebaže docela krátkým, ale strastiplným utrpením.“

Tak popsala svůj stav před tím, než se přihlásila na kurz, Jitka. Její otec řídil kamión, ale do letadla by podle jejích slov nevlezl. Matku zase od dalších pokusů odradil zážitek z rozhrka-

ného letadla ze zájezdu v Sovětském svazu. Ale když Jitčin synastmatik získal studijní stipendium ve Švédsku, pro Jitku tím vyvstal skutečný problém. Co když se jeho astma v jiném klimatu zhorší?

„Najednou jsem si barvitě představila jeho záchvaty, jeho bezmocnost a opuštěnost v nemocnici v cizí zemi. Pak mi bude málo platný autobus, který jezdí třikrát týdně a cesta trvá dvaadvacet hodin. Zbyla jediná možnost – letadlo.“



Proč chybí řada sedadel číslo 13?

Kurz Létání bez strachu, který probíhá několikrát do roka v prostorách Czech Aviation Training Centra na letišti Václava Havla v Praze, pracuje s psychikou klientů, ale neslibuje jim, že je z fobie vyléčí. Za strachem se ovšem často skrývá nevědomost.

„Letadlo nespadne, protože letí. Nepohybuje se ve vakuu, ale ve vzduchu, hmotném prostředí, kde působí zákony aerodynamiky,“ vrací se k základní otázce Vladislav Pružina, jenž nejdříve pilotoval v armádě a s dopravními letadly nalétal od roku 1998 deset tisíc hodin.

„Všimli jste si, že se křídla letadla hýbou?“ ptá se pokaždé účastníků kurzu. Ti to považují za známku toho, že něco není

Klienti nám řeknou, že si koupili nerezové vybavení do kuchyně a ono jim do roka zrezlo, a ptají se: Jak je to s letadly?

Miloslava Čechová,
instruktorka kurzu

v pořádku, ale špatně by bylo, kdyby se naopak nehýbala. „Jsou elastická a během továrních zkoušek jsou testována na milióny a milióny kmitů. Když se letadlo dostane do turbulencí, tak se v žádném případě nerozláme,“ vyvrací další mýtus.

Upozorňuje, že letadlo má dva nezávislé motory a i při vysazení jednoho z nich může letět na jeden motor zcela bezpečně. A kdyby snad vysadily oba? I tak letadlo nespadne.

„Je schopno klouzat jako větroň. Proto s ním taky dokázali přistát na řece,“ zmiňuje pět let starý případ „zázraku na Hudsonu“. Tehdy kapitán Airbusu A320 Chesley Sullenberger dokázal i s porouchanými motory po střetu s hejnem ptáků přistát bezpečně na hladině řeky Hudson v New Yorku.

Létání vypadá jako velmi racionální, technická a vysoce

automatizovaná záležitost, kde na mýty a pověry není prostor. Jak tedy vysvětlit, že některé aerolinky vynechávají při číslování sedadel řadu třináct? Iva Dobrovská o tom pouze slyšela.

„Je to stejné, jako když v některých hotelech nemají patro číslo třináct,“ říká s tím, že to je hlavně pro pocit cestujících. Vladislav Pružina nyní létá v Asii a na jednom letišti si všiml, že chybí jedno číslo u odletových bran, tuší, že šlo o trojku. „Ptal jsem se kopilota, proč ji vynechali, a on že to není šťastné číslo.“

Pilotem jen jako

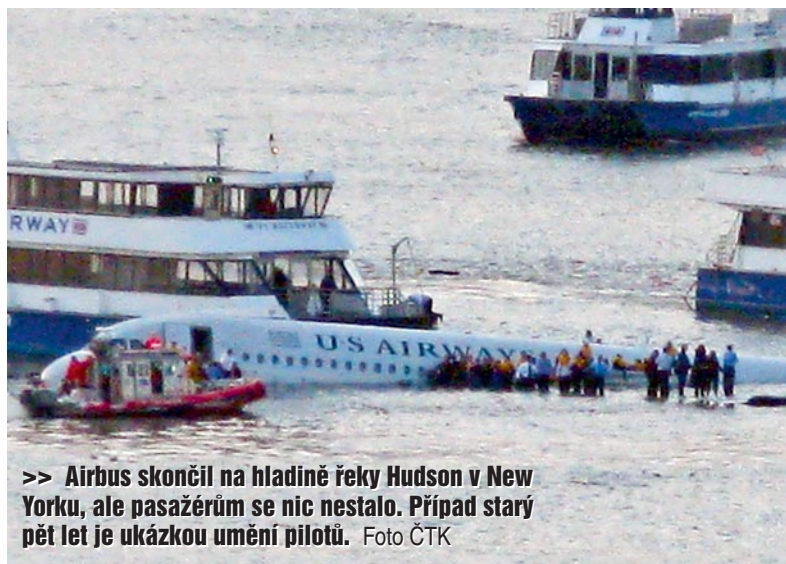
„Naše rychlost, při které se odlepíme do vzduchu, bude 140 uzlů, to je přibližně 260 kilometrů za hodinu. Můžete odbrzditi parkovací brzdu, motory běžící správně, můžete dát plný výkon,“ udílí mi povely instruktor Robert Skribuckij. Jsem to já, kdo sedí na místě kapitána a on prvního důstojníka neboli druhého pilota, ale skutečným pilotem je tu pouze on. To ostatní je jenom jako, ačkoli simulátor iPilot v centru Prahy představuje věrnou podobu kokpitu Airbusu A320.

„Sto čtyřicet uzlů,“ hlásí Robert Skribuckij. „Můžete přitáhnout dozadu.“

Na čelním skle mizí obraz ruzyňského letiště a letadlo se za-



>> Skoro jako ve skutečnosti. Robert Skribuckij (vpravo) v simulátoru iPilot zasvěcuje laiky do tajů pilotování letadla. Foto Právo – Petr Horník



>> Airbus skončil na hladině řeky Hudson v New Yorku, ale pasažérům se nic nestalo. Případ starý pět let je ukázkou umění pilotů. Foto ČTK

číná zakusovat do mraků. „Právě jste zvedl padesát tři tun hmoty a sto osmdesát pasažérů,“ dozvídám se.

Vypadá to snadně – pilotuje se joystickem jako při hraní počítačové hry a letadlo hlásí každý drobný přehmat, kterého se dopustím, nebo ho ještě lépe samo ihned napraví.

Simulátorem iPilot prošlo od jeho otevření v lednu 2013 přes 7500 lidí. Jsou mezi nimi zájemci toužící po pilotní licenci, letečtí nadšenci i lidé, kteří tím chtějí přemoci svou fobii z létání. Někoho totiž znervózňuje, že nevidí, co se v kokpitu děje, ale takhle si to může aspoň trochu osahat.

„U poloviny takových lidí vyjde najevo, že mají kromě strachu z létání i klaustrofobii, a být zavřený v dlouhé trubce jim nedělá dobře,“ říká Robert Skribuckij. Je mu teprve dvacet let a s letadlem typu Airbusu A320 ještě nemohl letět, teoreticky ho má ale zmáknuté perfektně.

Zatím nalétal jako soukromý pilot přes sto hodin na malých letadlech, k tomu pracuje jako letecký dispečer na letišti v Praze-Letňanech. Jeho snem je pilotovat jednou podobné letadlo jako v simulátoru. Jaká k tomu vede cesta, je zároveň odpovědí na otázku, jakým výcvikem piloti procházejí, než na rozdíl ode

>> Servis pro ČSA zajišťují profesionální mechanici. Každé letadlo má svůj program údržby. Foto Právo – Jan Handrejch



mě v reálu zvednou do vzduchu desítky tun a stovky pasażérů.

„Začít se dá už ve čtrnácti teoriích, ale obvykle se v patnácti přihlásíte do aeroklubu, kterých jsou v Česku desítky, a začnete létat na větroních. To je taková letecká školka. Od šestnácti na nich můžete létat sám, pak začnete s výcvikem soukromého pilota motorového letadla, od sedmnácti už můžete vozit lidi,“ popisuje instruktor a dodává: „Já jsem měl piloták dřív než řidičák.“ Postupné krůčky podle něj obsahují i řadu zkoušek a psychotestů, na nichž mnozí pohoří.

Dopravní pilot musí mít na každé letadlo, s nímž chce létat, typovou kvalifikaci, nalétat určené hodiny v simulátoru i ve vzduchu pod odborným dozorem. I pilot velkého dopravního letadla se pak zaučuje jako první důstojník pod vedením zkušenějšího kolegy.

Robert Skribuckij právě výcvikem na dopravní letadlo prochází, i když přiznává, že volných míst pro piloty v Evropě v současnosti moc není. „Musím počítat s tím, že se podívám někde do Asie, Jižní Ameriky nebo Afriky,“ říká a za svoje první přistání mě chválí. „Bylo to jemné, trefil jste se na dráhu, což je naprosto dobré.“

Překonat sebe sama

Někdo se bojí vstoupit do letadla až poté, co se mu narodí dítě nebo si najde nový vztah. Pro jiného je startovacím impulsem ke strachu autonehoda nebo třeba přepadení, z nichž si úzkostný prožitek přenesl i do letadla. Někdo se bojí odmala, u jiného strach přichází s věkem. Důvody, které přivedou zájemce do kurzu Létání bez strachu, jsou různé a nemusí jít nutně o fobii.

„Dost často se stává, že klient zažije v letadle standardní situaci, ale protože ji nezná,



TIP PRO KVALITNÍ BYDLENÍ

Dům Petra 8
Výše splátky v programu MLADÁ RODINA
11 256 Kč/měsíc



MLADÁ RODINA

PROGRAM

► MALÁ NEBO ŽÁDNÁ HOTOVOST KLIENTA

Mladí lidé potřebují své přizpůsobené financování. Není možné předpokládat, že mladá rodina stihla našetřit třicet procent hodnoty domu, jak by ideálně vyžadovaly banky.

► FINANCOVÁNÍ DOMU VČETNĚ POZEMKU

Protože většina rodin nedisponuje vlastním pozemkem, umíme nákup pozemku celý financovat úvěrem.

► NÍZKÁ MĚSÍČNÍ SPLÁTKA

Využíváme nejdelší splatnosti úvěru a jsme za své klienty garantem bankám poskytujícím úvěr. Klienti ES pak získávají výrazně výhodnější úvěr.

► DOMY S NEJNIŽŠÍMI PROVOZNÍMI NÁKLADY

Myslíme na rodinný rozpočet. Stavíme domy výhradně nízkoenergetické a k vytápění využíváme nejmodernější technologii tepelného čerpadla.

► VÝRAZNÉ SNÍŽENÍ SPLÁTKY V DOBĚ MATEŘSKÉ DOVOLENÉ

Dokážeme reagovat na změny ve Vašem životě. Kromě snížení splátky pracujeme i s pojištěním proti výpadku příjmů. Hypotéka tak již nebude překážkou nekrásnější úloze v životě člověka.

► MODERNÍ KUCHYŇSKÁ LINKA JAKO DÁREK

Dárek v podobě moderní kuchyňské linky do každého domu, který v programu MLADÁ RODINA postavíme.

**KATALOG DOMŮ ZDARMA OBJEDNÁVEJTE
NA +420 377 825 782.**



Ocenění KVALITNÍ FIRMA
2010, 2011, 2012

Ověřeno zákazníky
v Česku i na Slovensku

www.ekonomicke-stavby.cz



>> Letadla jsou kontrolována denně a v předepsaných intervalech dojde i k jejich rozebrání a opětovnému sestavení. Foto Právo – Jan Handrejch (2)



myslí si, že se děje něco špatného. Třeba vyčkávání nad letištěm před přistáním je úplně standardní věc,“ dává příklad Iva Dobrovská.

Klienti si vyzkoušejí různé situace v kabině napodobující interiér letadla a mají možnost převzít na chvíli řízení airbusu v simulátoru. Část účastníků dokonce hned druhý den využije nabídku takzvaného asistovaného letu s instruktorem na nějaké pravidelné mezinárodní lince, aby si ho vyzkoušeli ve skutečnosti.

„Usedla jsem na stejné místo jako v palubním simulátoru, zadívala jsem se z okna a vteřinu po vteřině jsem si představovala start, chvění pod podrážkami, naklopení sedadla, změnu úhlu,“ vzpomíná Jitka, která se k létání odhodlala kvůli křivě ve Švédsku.

„V tu chvíli jsem vůbec nemyslela na to, že Švédsko je vyspělý a civilizovaný stát a že moje rada synovi studovat švédštinu byla správná. V tu chvíli jsem svou radu vnímala pouze pod zorným úhlem svých momentálních potíží a upřímně jsem se rozplakala.“

Nakonec nad strachem zvítězila – vybavila si informace z kurzu, uklidňoval ji pohled na obrazovku s letovými údaji, pomohla i procházka v letadle. Byla ve vzduchu a přitom v bezpečí.



Revize letadel „na draka“

Instruktorka kurzu Miloslava Čechová vidí za strachem z létání i nedůvěru, která mezi lidmi obecně panuje. „Klienti nám řeknou, že si koupili nerezové vybavení do kuchyně a ono jim do roka zrezlo, a ptají se: *Jak je to s letadly?*“

Naštěstí v leteckém průmyslu šlendrián v podstatě neexistuje. „Výrobce udává pro každý typ letadla program údržby, který je závazný. Konkrétní revizi a údržbu dopravního letounu může provést pouze k tomu určené specializované pracoviště a patřičně vyškolený, specializovaný a certifikovaný personál,“ popisuje Daniel Šabík, mluvčí Českých aerolinií.

Každé letadlo je kontrolováno denně, a to jak mechaniky, tak samotnými piloty před každým letem, následují důkladnější týdenní, měsíční či roční revize. Každá součástka, i jednotlivý šroubek nebo nýtek, který je na letadle instalovaný během revize, musí být předem certifikován pro použití na konkrétním typu letounu. Po určité odsloužené době dojde i na kompletní rozebrání „na draka“, jak se říká kostře trupu.

„Například u Airbusu A320 Family, který používají i České aerolinie, se jedná o revizi po dvanácti letech od výroby, to znamená, že nejpozději přesně na den po dvanácti letech od výroby musí být zahájen tento typ revize. Vyndávají se z něj sedačky, WC, kuchyňky, podlahy, vnitřní obložení, izolace, aby bylo možné zkontrolovat samotnou kostru, jestli někde třeba nezačíná korozí. V kokpitu je rozebírán celý ovládací panel, testují a kontrolují se všechny elektronické systémy a přístroje, sundávají se podvozky, které se následně testují a samostatně opravují nebo vyměňují. A samozřejmě i motory letadla,“ vyjmenovává Daniel Šabík.

Pro lidi, kteří trpí strachem z létání, můžou být tohle všechno uklidňující informace. Však také kurz Létání bez strachu obvykle končí tím, že devět z deseti klientů prohlásí, že si koupí letenku a poletí.

„Dostáváme od nich pohlednice ze světa a stalo se nám, že si jeden klient kupoval letenku do Ameriky ještě během kurzu,“ vzpomíná Iva Dobrovská.

Kapitán Vladislav Pružina v letadle nikdy strach neměl, i když v některých případech cítí jako pilot respekt.

„Každý let je jiný, někdy vyžaduje od posádky plné nasazení a cestující to ani nemusejí vnímat. Nejdůležitější je rozhodovací proces, kapitán zodpovídá za všechno. A samozřejmě musí mít vždy nějakou záložní možnost.“

Zatímco někteří cestující si berou do kabiny talisman nebo si při nástupu letadlo pro štěstí pohladí, piloti pověřiví nebyvají. „Můj rituál je dobře se vyspat, odpočinout si a připravit se na let,“ říká kapitán. ■