



VÝLETY

Výcvik na dopravního pilota je z velké části tvořen takzvaným „timebuildingem“. Timebuilding znamená, že si pilot-student pronajme letadlo a sám bez přítomnosti instruktora na palubě podniká různé výlety. Cílem těchto letů je navštívit co nejvíce letišť a vyzkoušet si co možná nejvíce možných situací, které mohou za letu nastat. My jsme měli velké štěstí, že letecká škola, ve které jsme absolvovali výcvik, byla jako jedna z mála hodně otevřená výletům do zahraničí, takže jsme většinu těchto hodin odlétali mimo republiku. Výlety do zahraničí jsou specifické tím, že ať už se jedná o jednodenní či vícedenní výlet, vždy je třeba takový let dopředu celkem pracně naplánovat.

Při plánování takových letů jsme kvůli počasí měli vždy v záloze většinou dvě až tři destinace, abychom se mohli vydat na jiné letiště, kdyby se počasí pokazilo jen na určitém území. Dalším problémem při plánování takových letů pak bývá často palivo, protože čtyřmístný letoun typu Cessna 172, kterým jsme většinou tyto výlety absolvovali, létá na letecké palivo typu Avgas, které je třeba na Slovensku poměrně těžko k dostání. Dále se také musí brát v potaz dolet letounu, který je něco okolo čtyř hodin. I když jsme výlety plánovali sebedůkladněji, tak se stejně vždycky v průběhu pak odehrálo něco, s čím jsme dopředu nepočítali. V dnešní době s pomocí chytrých telefonů je cestování a létání sportovními letadly s využitím všemožných navigací a rychlého internetu snadné, v začátcích našeho výletování jsme ale měli k dispozici tak akorát tlačítkový telefon, jehož nejpokročilejší funkcí byla hra „Snake“, a to člověku v krizových chvílích moc nepomůže.

Salzburg

Jedním z prvních zahraničních výletů, který jsme takto absolvovali, byl výlet do rakouského Salzburgu. Pamatuji si, že tenkrát jsme tam letěli někdy v polovině ledna, což je samo o sobě celkem husarský kousek, protože počasí tu zimu bylo tak akorát na let do Tábora a dál ani krok. Na tenhle výlet jsme se pro jistotu vypravili s instruktorem, kterému se přezdívá Ježek, protože v té

době jsme ještě v navigačních letech do zahraničí nebyli úplně kovaní. V tomto případě byl naším cílem nejen samotný let, ale zároveň jsme chtěli navštívit populární Hangár 8, který se nachází v jedné části mezinárodního letiště Salzburg. Hangáru 8 se přezdívá Red Bull a jsou v něm k vidění nejen zajímavá letadla, ale i formule a další stroje s logy této firmy.

Let a celý výlet probíhal bez problémů, vše šlo podle plánu a do Hangáru 8, na který jsme se těšili, jsme se nakonec dostali. Jedinou nepříjemností bylo, že jsme úplně přesně nevěděli, jak se ze stojánky na letišti, kde stála zaparkovaná naše Cessna, dostat k danému hangáru, proto jsme si nakonec za nemalý peníz zavolali taxi. Taxikář nás párkrát povozil kolem letiště, abychom nabyli dojmu, jakou jsme to ujeli štreku, kterou si nechal zaplatit, ale nám po pár minutách kontrolování mapy došlo, že zpátky k letadlu to bude sotva pár set metrů pěšky. Tato maličkost nám ale rozhodně náladu nezkazila a užívali jsme si krásného chladného dne v podhůří Alp.

Po prohlídce Hangáru 8 jsme se pěšky vydali zpět na stojánku k našemu okřídlenému stroji. Když jsme se po několika minutách chůze celí promrzlí chtěli schovat v našem zaparkovaném letadle, zjistili jsme, že je letadlo zamčené. Trochu jsem se zděsila, ale můj přítel Filip už vytahoval klíče z kapsy se slovy: „Budte v klidu, já jsem letadlo pro jistotu zamkl, aby nám z něj někdo něco nevzal.“ V duchu jsem měla radost, jak mám šikovného přítele, který myslí na všechno, brzy se ale ukázalo, že to nebyl úplně dobrý nápad.

Jen pro vysvětlení, každé letadlo (především to v letecké škole) má nějaké svoje mouchy a „chová“ se trochu jinak, je jinak opotřebené a má svojí historii. Některá jsou například trochu zkřivená, některým zlobí rádio či zavírání dveří. A to byl právě případ naší Cessničky. Systém dveří funguje tak, že dveře jsou zvenku otevíratelné kovovou páčkou, která se vyklápí ven a je spojena s madlem v pilotní kabině, která se uvnitř zavře pohybem dolů. Naše letadlo ale mělo tu specifikaci, že když ho někdo na pilotní straně zamkl, celý systém otvírání se zasekl a letadlo zůstalo nedobytně uzavřené. Navíc jsme kvůli zimě ani neměli otevřená okénka.

Trochu mě začala zachvacovat panika při představě, že jsme na obrovském mezinárodním letišti u letadla, které je sice naše, ale nedokážeme se do něj dostat ani při použití většího násilí, kterým jsme se snažili dveře u pilota či kopilota na druhé straně otevřít.

Instruktor Ježek nás ještě zpražil větou: „Proboha, proč jste to letadlo zamykali? Kde by mohlo být víc v bezpečí než za plotem mezinárodního letiště?“ Měl pravdu, ale to nám teď moc nepomáhalo.

Situace už vypadala celkem beznadějně, když někoho z nás osvítíl spásný nápad. Naše letadélko má ještě malá dvířka v trupu, která slouží pro nakládání zavazadel do zavazadlového prostoru, který je za zadními sedačkami pro spolucestující. Otvor sice není moc velký, ale malý člověk se jím procpe a přes zadní sedačky může prolézt až k pilotovi a zamčené dveře zevnitř otevřít.

Pro daný úkol jsem samozřejmě z důvodu malého vzrůstu byla vybrána já. Vsoukat se do prostoru dvířek nakonec nebyl takový problém jako přelézt zadní sedačky. Prostor mezi hlavovou opěrkou sedadla a stropem letadla je totiž poměrně úzký, a navíc ze stropu je veden tlustý a tuhý drát, který se mi celou dobu při vykonávání manévru zarýval do zad. Přes veškerou bolest se nakonec povedlo a zpropadené dveře jsem za doprovodu hlasitých nadávek otevřela. Po celé akci, kdy to muselo vypadat, že chceme naše letadlo minimálně vykrást, jsme nastartovali motor, abychom se v letadle ohřáli, a pádili jsme zpět k domovu.

Mimochodem, tahle zkušenost s dveřmi ze Salzburgu nebyla k zahoení. Minulý rok někdo u nás v hangáru stejné letadlo zavřel podobným způsobem tak, že nebylo možné jej zvenku otevřít. Rychlým akrobatickým kouskem jsem prolezla zavazadlovým prostorem a bylo vyřešeno.

Portorož

Dalším výletem, který jsme se rozhodli podniknout, tentokrát na vlastní pěst, ve složení posádky: já, Filip a můj taťka jako pasažér, byl výlet do slovinské Portorože s vykoupaním na místní pláži. Letadlo typu Cessna 172, které jsme na naše výlety často využívali, je sice čtyřmístné, ale reálně, aby bylo zachováno správné vyvážení letounu, se v něm na delší lety cestuje pouze ve třech, takže můj taťka měl na zadních sedačkách celkem luxusní po-

hodlí. Letiště Portorož je pro Čechy asi nejbližší destinací u moře, proto se na něj v létě lidé za koupáním často vydávají. Přímo na letišti mají dokonce službu, která posádkám nabízí ihned po přistání taxi směrem na pláž.

Tento výlet se měl odehrát jeden krásný srpnový den, takže nikdo neočekával, že by nám počasí mohlo být překážkou. Cesta z letiště Benešov na letiště Portorož trvala něco okolo tři a půl hodiny. Domluvili jsme se tak, že Filip bude pilotovat na trati tam a já poté odřídím cestu zpět z Portorože domů.

Z Benešova jsme odstartovali brzy ráno a po úspěšném proletění Rakouska a Alp jsme se přes Slovinsko blížili k naší destinaci. Jakmile jsme již byli na dosah Portorože, poslechli jsme si zprávu ATIS, která informuje piloty o používání runway na letišti, o počasí na letišti apod. Na letišti v Portoroži je jedna přistávací dráha a je možné zde provést buď přiblížení od moře, nebo ze směru z pevniny, kde je ale nutné poměrně nízko proletět nad kopcem v ose dráhy. Nás čekalo, dle vyslechnutých instrukcí, přiblížení od pevniny přes zmíněný kopec.

Když jsme byli dispečerkou služby Slovinského řízení letového provozu přeladění na frekvenci Portorož Tower, byli jsme trochu překvapeni z výstrahy na brízu. Bríza je vítr, který vzniká kvůli rozdílným teplotám nad velkou vodní plochou a pevninou, což byl přesně případ letiště Portorož, které se rozkládá na pobřeží moře.

Mezitím jsme se přiblížili do letištní zóny, kde našťastí nebyl zrovna velký provoz, a zařadili jsme se do pravého okruhu na