



Pracuji v kanceláři s nejkrásnějším výhledem!

Povolání s vůní dalek a do-rodružství. Zasednout do kokpitu obřího letadla a vznést se jako pták nad bílé mraky, letět vstříc zážitkům, o kterých se lidem na zemi ani nesní. Tento životní sen měl a má ne jeden kluk. Pavlovi Kubáčovi se splnil a dnes nám o něm poví.

Hrál jste si jako malý kluk s letadly?

Ano hrál, jelikož jsem bydlel blízko letišťě v Ruzyni a táta na letišti pracoval.

Jak jste se stal pilotem?

Stát se pilotem býval sen každého malého kluka, mě nevyjímaje. Po základní škole jsem nastoupil na letišti v Ruzyni na obor mechanik strojů a zařízení, což byl učební obor s maturitou. Po vyučení jsem nastoupil jako mechanik k ČSA.

Jednoho dne mě kamarád svezl malým letadlem, a to byl okamžik, kdy jsem si řekl: „Budu pilotem!“

Rozhodl jsem se začít pilotní výcvik na letišti Benešov, kde jsem se musel naučit základy létání, něco o počasí, o navigaci a dalších věcech, které jsou k létání potřeba.

Může pomoci v pilotním výcviku hraní na leteckém simulátoru doma na počítači?



Výcvik v boeingu 737-400

Domácí simulátor na počítači určitě pomoci může, tedy pokud je kvalitní a realistický, protože díky němu může pilot získat potřebnou orientaci v kokpitu. Samozřejmě na druhou stranu může získat špatné návyky, ale ty ho dobrý instruktor pilotního výcviku snadno odnaučí.

Jaký to byl pocit, když jste si poprvé sedl za berany velkého dopravního letadla s několika desítkami lidí na palubě?

Tento pocit se těžko popisuje, je to něco krásného a nepopsatelného, jelikož, jak se říká, je to ta nejkrásnější kancelář na světě.

Kolik hodin denně nalétáte?

Létání je pokládáno za klasickou práci, kde platí pravidlo, že můžete být maximálně 12 hodin v práci. A pokud máte takové dvě nebo tři dvanáctihodinové směny za sebou, pak musíte mít adekvátní volno. Často to bývá tak, že mám dva, tři dny létání a pak den, dva volno. A je jedno, jestli létáte ve dne nebo v noci.

A víte předem, kdy a kam poletíte, nebo se to dozvíte nečekaně?

Většinou dostanu na měsíc dopředu plán, kdy a kam letím, ale může se to taky změnit. Stane se, že přijdu na briefing před letem a řeknou mi: „Potřebujeme, abys letěl jinam, časově to vyjde nastejno, nevadí ti to?“

Létáte vždycky tam a zpět, nebo často musíte přespávat v cizích zemích? Jaké to je?

U mě to je trošku složitější, protože létám pro italskou leteckou společnost, takže mám



Pohled z kokpitu na přistávací dráhu

základnu v Miláně. Proto se musím do Milána přepravit jako běžný cestující.

Většina linek společnosti, pro kterou pracuji, létá tam a zpět, nicméně bývají i linky, kdy odletíme např. z Milána do Madridu, pak se vrátíme zpět do Milána a ještě třeba odletíme do Frankfurtu, kde zůstaneme přes noc a ráno pokračujeme zpět do Milána.

Když někde přespáváte, máte čas si prohlédnout město a podívat se třeba po památkách?

To záleží na tom, kdy odtamtud odlétám. Pokud odlétám až odpoledne nebo večer, tak dopoledne většinou zbudu čas na chvilku zajít do města.

Když létáte jako cestující, nemáte strach, protože nemáte letadlo ve svých rukou?

Nemám. Naopak, užívám si to. Sleduji cestující, jak reagují na různé zvuky, jaké teorie vymýšlí, co který zvuk znamená a co se všechno může stát... To mě baví. Oproti nim mám výhodu, že prostě poznám dopředu, že bude tvrdší přistání, tak jsem na to připraven a sleduji, jak to ostatní překvapí (smích).

Létáte stále na stejném letadle, nebo na různých strojích?

Létám stále na stejném typu, na který jsem vyškolen – v současnosti na Boeingu 737-400, naše letecká společnost má tři letadla tohoto typu. Každé z nich se v řízení trochu liší, podobně, jako se liší řízení různých aut. Na některé letadlo třeba potřebujete větší sílu při řízení, na jiné menší.

Nebojí se o Vás Vaše rodina?

Manželka o mě strach nemá, velice ráda se mnou létá, nemá sice pilotní průkaz, ale létala se mnou v malých letadlech a moc se jí to líbilo. Proto se o mě nebojí, a naopak mi fandí. Kdo měl z počátku strach, byla maminka, ale myslím, že dnes už pomalu její strach ustupuje a přešel v hrdost, že má syna pilo-

mí po otravě jídlem, jak to známe z filmů, dokázal byste přistát s jakýmkoliv letadlem – třeba i největším dvoupatrovým Airbusem A380?

Myslím si, že asi ano. V principu je totiž jedno, jestli přistáváte s malým letadlem

kdyby ten patnáctiletý kluk zůstal v kokpitu sám a zjistil, jakým způsobem se komunikuje s věží, a tak se s někým spojil, pak ten pilot, kterého seženou, mu bude říkat: „Před sebou máš takový panel, je na něm napsáno to a to. Řekni mi, co tam máš za čísílka. Skvělé, tak sáhni tam a tam, otoč tímto a nastav tam tohle...“ Jako s malým dítětem, takže teoreticky by to dítě zvládlo taky.

Takže nejhorší by bylo, kdyby se ztratilo spojení s věží?

Přesně tak. Pak by to byl problém.

Máte nějaký sen, se kterým letadlem byste chtěl létat?

Každý pilot má asi svůj sen, pro mne to je asi někdy létat s Boeingem 777 nebo si zalétat ve starých letadlech P50 Mustang, Boeing Stearman.

A co je na létání to nejkrásnější?

Ty výhledy! To je pohled, který se nedá popsat. Když sedíte v kokpitu a máte celý obzor před sebou, je to nezapomenutelné. Nejúžasnější na tom je, že i kdybyste pětkrát denně letěli i třeba jen z Prahy do Brna, tak každý ten let v každou hodinu bude úplně jiný – budou jiné mraky, jiný směr slunečního záření, poletí kolem vás jiná letadla. Neznám krásnější pohled, než když se blížíme k vrcholku nějakého mraku, a naše letadlo si o něj jen tak „štrejchne“ jako o peřinu. To je opravdu nepopsatelné.

Děkujeme za rozhovor a přeje- me, aby každý Váš let byl stejně krásný.

Ptal se Štěpán Pospíšil

Jak probíhá výcvik a jak se pilot uchází o práci? Co se stane, když letadlo zasáhne blesk? Co nejhoršího se může při letu stát? Jací jsou kapitáni a co když kapitán udělá chybu?

To vše a mnoho dalšího se můžete dočíst v nekrácené verzi rozhovoru na www.tarsicius.cz.



PAVEL KUBÁČ
40 let
ženatý
vyučen v oboru mechanik strojů a zařízení s maturitou
létá s letadlem Boeing 737-400

tem (smích). Opravdu není důvod k žádnému strachu, pořád platí, že létání je nejbezpečnější doprava.

Vy se během letu nikdy nebojíte?

Pilot je cvičen na různé situace, ať už se to týká počasí, závad na letadle nebo eventuálně i toho, jak se má chovat, pokud by se na palubě objevil terorista. Ví, že se může stát cokoli, ale snažíme se tomu s kapitánem maximálně předcházet, proto strach nemám. Člověk o strachu nesmí přemýšlet, protože pokud by začal, začne dělat chyby, a to je pak špatné. Když sedáte do auta a jedete po dálnici D1, taky přece nepřemýšlíte, jestli se nenabouráte a že zvláště dnes je pravděpodobnost nehody vysoká.

Můj úkol je dopravit letadlo z bodu A do bodu B a na ten se soustředím. O strachu o sebe nebo o tom, že za sebou vezu 180 lidí, za které jsem zodpovědný, o tom prostě nepřemýšlím.

Řídí dnes letadla po celou dobu letu autopilot?

Téměř ano. Startujeme bez autopilota, ale krátce po vzletu v určité výšce autopilota zapínáme. Je veliký pomocník v tom, abychom nebyli zahlceni množstvím informací, které je třeba sledovat a přitom se soustředit na let. Kdy autopilota vypínáme, záleží na počasí na cílovém letišti. Pokud je špatné počasí, vypínáme autopilota téměř před dosednutím, protože ve špatném počasí je bezpečnější přistávat s ním. Pokud je hezky, můžeme ho vypnout někde výš a přistát sami. Záleží každopádně na zkušenostech pilota a daných povětrnostních podmínkách. A samozřejmě i na kapitánovi, který rozhodne o způsobu přistání.

Kdybyste letěl jako cestující a oba piloti upadli do bezvědo-

nebo s velkou A380 nebo Boeingem 747. Rozdíl je v tom, že sedíte třeba mnohem výš nad dráhou a přistáváte v jiné rychlosti, ale v podstatě je to stejné.

U A380 samozřejmě neznám přesně systémy toho letadla a netuším do detailů, co se kde nastavuje, ale v této situaci by mě řídící letového provozu na zemi byl určitě schopen spojit s někým, kdo to letadlo dobře zná, a ten by mi řekl, kde co mám nastavit, aby letadlo přistálo na autopilota, takže by to asi nebyl neřešitelný problém.

A zvládl by to tím pádem i úplně neškolený laik, například nějaký mladý čtenář Tarsicia?

Já myslím, že by to mohl zvládnout. Ten odborník ve vysílačce s vámi totiž bude jednat jako s malým klukem. To znamená, že



Boeing 737-400