

# Simulátor

**Nenápadný rodinný domek na Jižní Moravě u vinohradu skrývá tajemství. V jeho sklepe je ukryt obří letoun Boeing 737, se kterým se můžete proletět po celém světě. Možná bych měl dodat, že nejde o celé letadlo, ale o jeho nejdůležitější část – pilotní kabinu. Pan Dominik Vahala, skutečný pilot Boeingu, si sám sestavil simulátor letadla a každý, kdo si chce zalétat s ohromným dopravním letadlem, zde má dveře otevřené.**

**Chtěl jste se stát už jako malý ministrant pilotem?**

Můj táta létal celý život, už jako dítě mě brával do letadla, a díky němu jsem měl k létání a letadlům blízko. Stejně jako táta jsem se



Pan Vahala v simulátoru Boeingu 737

chtěl stát pilotem. Vystudoval jsem Vysoké učení technické v Brně, obor profesionální pilot. Začal jsem létat na dopravních strojích, ale přišla krize a několikrát jsem přišel o práci. Pracoval jsem chvíli ve výzkumu a vývoji

letadel a vedle toho jsem se pustil do budování simulátoru. Chtěl jsem mít něco vlastního, abych nebyl závislý pouze na létání a také abych mohl být doma s rodinou.

**Právě teď se nacházíme v leteckém simulátoru. V jakém letadle sedíme?**

Sedíme v Boeingu 737 verze 800, nejrozšířenějším letadle na světě. Tento typ letadla je určen pro lety na střední vzdálenosti. Může pojímat až 180 lidí, dolet je zhruba 6 hodin. Ze střední Evropy se tímto letadlem létá do běžných turistických destinací – Egypta, Dubaje, na Mallorku, Kapverdy a další.

**Je kabina simulátoru stejně velká jako kabina skutečného letadla?**

Ano, je to tak. Rozměry celého kokpitu, všech okýnek, displejů, přístrojů a sedaček odpovídají přesně rozměrům pilotní kabiny skutečného Boeingu.

**Na to, jak je Boeing 737 velké letadlo, je pilotní kabina dost malá a stísněná. Proč tomu tak je?**

I u dost větších letadel jsou rozměry přístrojové desky a kokpitu v podstatě stejné.

Je to kvůli tomu, aby pilot z každého místa v kabině dosáhl na všechny ovládací prvky. Piloti jsou vždycky dva, ale ovládací pult je konstruovaný tak, aby každý pilot měl všechny displeje v zorném poli a v dosahu.

**Pokud se nacházíme v přesné kopii kabiny, musím poznamenat, že je z ní dost špatný výhled ven.**

Člověk je zvyklý z auta, že se řídí podle toho, co vidí. U dopravních letadel se létá především podle přístrojů a výhled ven je něco navíc. Pilot ho potřebuje pouze při rozjezdu a ve finální části přistávání zhruba ve výšce 15 metrů. Po dobu celého letu máme všechny důležité údaje na přístrojích a nepotřebujeme se rozhlížet po okolí.

**Prohlížíte si někdy krajinu?**

Samozřejmě. Když je hezky vidět, tak se díváme. Létáme přes různé země a krajiny, některé jsou zelené, některé žluté, někde jsou krásné kopce, jinde řeky. Občas vidíme skutečně nádherná místa. Pokud ovšem letíme dlouho nad mořem nebo ve velkých výškách, nemáme důvod se rozhlížet.

**Říká se, že létání je nejbezpečnější druh dopravy, ale v autě je možno zaparkovat a vystoupit, což s letadlem nejde. Nemáte občas z létání strach?**

Strach z létání je především strachem z neznámého prostředí a z pocitu, že nedokážeme situaci ovlivnit. Člověk při jízdě autem nebo vlakem pocitově vnímá, že může zastavit a vystoupit. Ovšem když se něco stane, stejně nemůžeme ovlivnit téměř nic. V letadle cestující také nemůže nic ovlivnit, ale právě proto, že s letadlem nejde zastavit u kraje, jsou všechny systémy dvakrát až čtyřikrát zálohovány. Každý problém musí být vyřešen za letu. Proto je v kabině tolik ovládacích panelů, aby pilot měl přístup ke všem systémům letadla a mohl přeprogramovat nastavení a využít záložní systémy.

**Chcete říct, že ta stovka tlačítek, která jsou na stropě kokpitu, slouží pouze pro krizové situace?**

Je to tak. Před letem se nastaví do běžného provozního stavu a není potřeba do nich zasahovat. Při závadě přeprogramujeme nastavení a začneme využívat záložní systémy.

**V dokumentech o leteckých katastrofách vidíme, že piloti v případě problému vytáhnou tlustý návod a začnou v něm listovat. Oni nevědí, jak to letadlo řídit?**

Vědí, ale těch systémů a možných závad je v letadle tolik, že není možné si vše pamatovat. Navíc u každé závady je jiný postup řešení. Řešení závad kritických pro let musí pilot znát z paměti. Potom si ale v příručce najde, k jaké závadě došlo a jaké systémy jsou ohroženy. (Pan Vahala se otáčí dozadu a vytahuje tlustou knihu v kroužkové vazbě.) Anglicky se této knize říká Quick Reference Handbook (Rychlá kniha odkazů) a jsou v ní popsány všechny systémy letadla a všechny komplikace, ke kterým může dojít. Pilot si najde podle systému konkrétní závalu a současně i její řešení. Ty nejdůležitější a nejznámější závady trénujeme pořád dokola, ale u různých komplikací mohou být i různé postupy řešení. Například, kdyby se z nějakého důvodu odpojil automat tahu, musím nejdříve podle handbooku vše nastavit manuálně a poté zkusit znovu připojit. Když to nepůjde, budu muset tah motoru řídit sám. Manuální řízení ovlivní zase jiné systémy a mimo jiné budu potřebovat delší přistávací dráhu. O kolik stovek metrů navíc spočítám podle tabulek v závěru handbooku.



**Dostal jste se někdy do krizové situace, kdy jste musel tuto chytrou knihu použít?**

Ano, už vícekrát. Nejkritičtější situace nastala, když se nám po vzletu ve stoupání zadřel motor. Vylétěli jsme z Ostravy a nouzově přistávali v Bratislavě. Na cestující čekalo nové letadlo a v podstatě si ani nevšimli, že došlo k vážné závadě.

**Jak jste tuto situaci prožíval?**

Když se mi podobná komplikace stala poprvé, určitě jsem se lekl. Ale vzhledem k tomu, že každý půlrok absolvujeme přezkoušení, kde se trénují všechny krizové situace a pořád dokolečka se opakují, člověku automaticky naskočí, co má dělat, a jedno po druhém vše vyřeší.

**Jak přijímá práci pilota vaše rodina? Berou to tak, jako byste jezdil třeba autobusem?**

Jo (smích), berou to úplně v pohodě.

**Co je v útrobach simulátoru?**



Hlavně počítače. Software celého simulátoru je koupený, vyvíjí ho kanadsko-americká firma. Vizualizaci, tedy výhled okýnkem, řídí jiný počítač, který pomocí promítaček vykresluje terén na tři plátna, téměř 180 stupňů. V základní podobě máme k dispozici všechna letiště světa, ale dokoupili jsme sadu nejoblíbenějších letišť vymodelovaných do reálné podoby. Nejvíce létáme nad Českou republikou, kterou máme z leteckých map. Dále hodně „létáme“ na Kanárské ostrovy, do Londýna, New Yorku atd. Máme i mapu

známého letiště v San Martenu, kde se přistává přes pláž.

**Během letu v simulátoru slyšíme zvuky letadla. Jak hodně to odpovídá reálnému zvuku?**

Zvuky odpovídají tomu, co slyší pilot v kokpitu. Piloti neslyší motory jako cestující, neboť jsou od nich vzdáleni. Všechny hlásky i varování, například při dosažení výšky nebo při vzletu a přistání se ozývají přesně tak, jako v pilotní kabině. Různé gongy, honny a hlasová varování jsou identické.

**Je možné na simulátoru i havarovat?**

Ano, je to možné. V simulátoru jsou nastavené skutečné limity letadla.

**A mohl bych si vyzkoušet nějakou menší havárii?**

Pan Vahala naštěstí ochotně souhlasí a připravuje simulá-

tor ke startu. Můj stroj se objevuje na brněnském letišti. Dostávám pokyny ke vzletu a já živě cítím, že sedím v kabině obřího stroje. Vysunují klapky, plynovou pákou zvyšují výkon motorů a přitažením beranů prudce zvedám špičku letadla k nebi. Na přístrojové desce se objevují první výstrahy, slyším bezpečnostní houkání a zapomínám, že nesedím ve skutečném letadle, ale v jeho simulátoru. V kilometrové výšce prudce strhávám letoun na pravé křídlo, stroj nezvládá prudký náklon, ztrácím nad ním kontrolu a rychle padám. Obyvatelé Brna by nejspíš zažili pěkné představení, pro některé z nich poslední v životě, naštěstí se vše odehrává v bezpečí simulátoru.

Po mojí havárii se ještě trochu „proletíme“ nad Jižní Moravou. Pan Vahala mi ukazuje zajímavé body v krajině, učí mě létat podle přístrojů a pomocí beranů držet stroj ve správném směru a náklonu. Musím říci, že to není vůbec jednoduché, stroj reaguje se značným zpožděním a během přistání jsem málem sejmul řídicí věž.

Let v simulátoru je báječný zážitek a doporučuji ho všem milovníkům letadel a létání. Všechny informace i možnost objednání najdete na stránce: [www.AirWine.cz](http://www.AirWine.cz), mail.: [info@airwine.cz](mailto:info@airwine.cz).

**Děkuji panu Vahalovi a přeji mu mnoho šťastných přistání jak v simulátoru, tak i ve skutečném letadle.**

