

Pilotkou

BOEINGU 737



Kristýna Jupová

 **C PRESS**

Pilotkou Boeingu 737

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Kristýna Jupová
Pilotkou Boeingu 737 – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2021

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS  **MEDIA**

Pilotkou BOEINGU 737

Kristýna Jupová

 P R E S S

OBSAH

Jak to všechno začalo.....	9
Taneční	13
1. Let v životě	15
1. Výcvikový let.....	19
A co dál?.....	23
Závodníci.....	27
Vejška	31
Výlety	39
Noc.....	65
Noc ii.	69
Blížíme se do finále.....	75
Čas změn.....	79
Výběrko	81
Type rating	87
Skill test.....	95
Base training.....	99
Occ	103
Line training.....	115
Už žádný výcvik.....	133

Dubaj.....	141
První let v písku.....	149
Vánoce	163
Poslední dny	173
Bye bye, Dubaj!.....	179
Létání za časů covidu.....	187
Úplně jiný život	191
Slovníček	198



Jmenuji se Kristýna Jupová, je mi 26 let – a mojí diagnózou je již několik let letectví. Povoláním jsem pilotka (první důstojník neboli first officer) Boeingu 737 a mimo to každou volnou chvíli trávím na letišti v Benešově, kde se věnuji také hobby létání na motorových letounech a kluzácích.

Když jsem byla oslovena, abych napsala knihu o povolání dopravní pilotky, ihned jsem věděla, o čem bych měla psát, a vybavila se mi spousta příhod z pracovního prostředí. Než se k nim ale dostaneme, chtěla bych vás seznámit i s peripetemiemi, kterými jsem musela projít, než mi bylo dovoleno usednout na pravou židli dopravního letounu, která je vyhrazena pro druhé piloty. A nebudou chybět ani veselé vzpomínky!

Byla to cesta dlouhá a trnitá, a ještě rozhodně nekončí. Zastávám ten názor, že člověk by se měl vzdělávat celoživotně a v tak dynamickém prostředí, jakým je letectví, je to nezbytné.

Hned na začátku knihy vás musím varovat, že být pilotem není povolání – ani zaměstnání – ale životní styl. Proto se v této knize vše točí kolem letadel a zážitků spojených s létáním.



JAK TO VŠECHNO ZAČALO...

„Ask any pilot how they started flying and you will hear a love story.“

Mám spoustu přátel, kteří mají letectví v rodině, tím mám na mysli, že jejich tatínkové či další příbuzní létají, nebo mají dokonce své vlastní letadlo. U mě to tak nebylo, já jsem se dostala na letiště „jako slepý k houslím“.

Měla jsem to štěstí, že jsem byla již ve velmi nízkém věku přijata na osmileté Gymnázium v Benešově. Dodnes na léta strávená na střední škole vzpomínám, byly to asi ty nejhezčí roky, bez starostí. V té době jsem měla spoustu zájmů, chodila jsem na kroužek tance, hrála jsem na housle, jezdila jsem na různé historické tábory a pořád jsem zkoušela nové činnosti, které by mě bavily.

Myslím, že to bylo v kvintě – tedy na prvním stupni vyššího gymnázia – kdy jsem si všimla vyvěšeného plakátu na školní nástěnce, který mi asi jednou provždy změnil život.

Jednalo se o nabídku na výcvik na ultralehkých letounech zdarma pro žáky Gymnázia Benešov na letišti v Benešově, které se od města nachází asi deset kilometrů. Jedinou podmínkou bylo, že zájemci o kurz musí projít testem z matematiky a fyziky.

Při čtení inzerátu se mi ihned rozbušilo srdce, bydlela jsem totiž s rodinou kousek od letiště, kde měl výcvik probíhat, a najednou jsem cítila, že mám hroznou chuť to zkusit a stát se pilotkou. Mělo to ale jeden háček, matematika a fyzika nebyly zrovna mé silné stránky, abych byla přesnější, tak mi od „rupnutí“ ze školy z těchto dvou předmětů chyběla opravdu jen další kule z testu. Přesto jsem se ale na onu osudnou nástěnku k údivu všech napsala mezi zájemce a zkoušky jsem se zúčastnila.

I když je to víc než 10 let, tak si na den, kdy jsme psali onen rozřazovací test, abychom se dostali mezi vybrané na výcvik, pamatuji, jako by to bylo včera. Z naší třídy jsme se účastnili dva – já a můj spolužák Petr. Přezkoušet nás z daných předmětů přišli dva pánové v uniformách a já jsem se ihned platonicky zamilovala do jejich zlatých prýmků na ramenou, které vyjadřují postavení daného pilota.

Vsadím se, že na následujících řádcích očekáváte úspěch v testu a start slibné kariéry...

Musím vás ale zklamat, bohužel jsem v písemném testu neuspěla. Zato můj spolužák Petr a také asi deset dalších dětí z jiných tříd uspěli. Příznám se, že jsem jim tenkrát strašně záviděla a bylo to pro mě velké zklamání, že jsem zkouškou neprošla.

Smířila jsem se s tím, že pilotkou nebudu. Vize práce v letectví mě ale neopustila. Co kdybych se stala alespoň letuškou?

Možná jste to z těchto pár odstavců ještě nepochopili, ale od přírody jsem „žena činu“, jak si něco usmyslím, tak udělám všechno pro to, abych toho dosáhla. Ihned jsem si tak na internetu zjistila, co je potřeba pro to, abych se mohla stát letuškou.

Nebylo toho moc, stačila maturitní zkouška a znalost alespoň dvou jazyků. Abych zvýšila své šance na úspěch, začala jsem na gymplu chodit ještě na nepovinné lekce ruštiny dvakrát týdně od 7:00 hodin ráno. Myslím, že oběť to byla docela velká. Nejenže jsem do kurzu nastoupila až o dva měsíce po ostatních, takže jsem měla co dohánět, ale ti, co mě znají, vědí, že nepíšu zrovna krasopisně, takže písemná podoba mého projevu v ruštině měla blízko k hieroglyfům či novému typu dosud neznámého písma.

Rusky jsem se nakonec pořádně nenaučila. Jediné, co umím, je napočítat do 4, říct rusky pes a kočka, ale nenapíšu už vůbec nic. Má účast ale nepřišla vniveč. Na kurzech jsem se seznámila s Kubou. Byl ve stejném ročníku jako já, a hlavně ve skupině studentů vybraných k výcviku létání na ultralehkých letounech.

Rychle jsme se skamarádili, Kuba mi dalekosáhle vyprávěl o letadlech a o letišti, jak to tam vypadá, jak probíhá výcvik

apod. Kuba vždycky byl a dodnes je pravý letecký nadšenec. Dokonce mě vzal několikrát i na letiště, aby mě ještě více zasvětil do problematiky, vysvětlil mi dráhový systém, ukázal, jak se letadla pohybují na okruhu, aby se nesrazila, a sdělil mi spousty dalších užitečných informací.

S Kubou jsme přátelé dodnes a jsem za to moc ráda.



TANEČNÍ

Zřejmě si teď říkáte, kdy už to konečně přijde, začátek mé kariéry... Kupodivu se tak stane na nejméně očekávaném místě – v tanečních.

Na gymplu jsme měli možnost nejen navštěvovat klasický kurz tanečních pro dospělé, ale současně také absolvovat kurz pokračovací. Tanec mě vždycky bavil a celkem mi i šel, tak jsem se přihlásila. Nevýhodou pokračovacího kurzu bylo přihlašování partnerských dvojic. Partnera jsem neměla, do uzavírky přihlášek zbývalo pár dní a použitelných partnerů ještě méně. Nakonec mi nezbylo nic jiného než nastoupit do kurzu s Filipem, spolužákem z vedlejší třídy. Moc sympatický mi nebyl, protože to byl takový chytrolín

a vědátor, ale co už, „určitě tam bude spousta zajímavých kluků“, říkala jsem si.

Po pár lekcích v tanečních jsme se s mým tanečním partnerem Filipem dali do řeči a on se mě jen tak zeptal: „Tak co, už víš, kam půjdeš na vejšku nebo co bys chtěla jednou dělat?“ Nebyla to otázka úplně scestná, v tu dobu již pár kamarádů ve třídě mělo jasno, čím chtějí být, nebo co chtějí studovat po střední. Hrdě jsem mu na tuto otázku odpověděla, že letuškou. Jeho odpověď mě zarazila. Řekl mi, že se chce stát pilotem a že už na tom pracuje na letišti v Benešově, kam byl přijat na základě nabídky, kterou jsem sice s nadšením přijala, ale nakonec neuspěla v přijímacím řízení.

„Kdybys chtěla, tak tě někdy můžu svézt letadlem, ještě tam mám nějaké volné hodiny,“ jen tak prohlásil můj taneční partner. A jak slíbil, tak i udělal...



1. LET V ŽIVOTĚ

Možná to bude znít divně, ale já jsem do té doby ještě nikdy žádným letadlem neletěla, ani dopravním na dovolenou. Byla to tedy moje úplná premiéra. S Filipem jsme se sešli na letišti v Benešově jednoho letního odpoledne, kam přijel na babetě. V té době totiž ještě neměl řidičák na auto. Je to trochu paradoxní ale v České republice můžete mít piloták již od 17 let, řídit vůz ale můžete až od 18 let.

V plánu jsme měli let do Příbrami na letiště LKPM a zpět ultralehkým letounem Tecnam P92 Echo. Překvapilo mě, že taková vzdálenost se dá soukromým letadlem zvládnout za pouhých dvacet minut. Let tam jsem si nesmírně uží-

vala a připadala jsem si jako nějaká star, která cestuje vlastním soukromým letadlem. V Příbrami jsme si po přistání prohlédli letiště a já jsem nasávala místní atmosféru. Nakonec jsme se museli zdržet o něco déle, než bylo v plánu kvůli dešťovým přeháňkám, ale mně to rozhodně nevadilo. Zpátky do Benešova jsme přiletěli až někdy k večeru, pro rodiče jsem naštěstí měla vymyšlenou příhodu, že jsem byla celý den s kamarády, takže neměli šanci žádnou takovou lumpárnu tušit.

Byl to pro mě nezapomenutelný zážitek, který mě utvrdil v tom, že letectví je ta správná cesta.

S Filipem jsme se od té doby začali často scházet a povíдали si o létání. Na výlet mě vzal ještě jednou, a to dolnoplošníkem Tecnam P2002 Sierra na řízené letiště do Vodochod. Řízené letiště znamená, že veškerý letový provoz je v dikci dispečera řídicího letový provoz. Pilotovat na toto letiště tedy obnáší již více zkušeností.

Pomalou a jistě se blížil konec léta 2012 a v září nám zase začala škola. Jednou v šatnách, které jsme sdíleli s druhou třídou, za mnou přišel můj kamarád Filip s tím, že na letišti se budou opět vypisovat kurzy ultralehkých výcviků zdarma pro zájemce, kteří absolvují dané testy. Tentokrát ale měli v plánu vybrat maximálně tři uchazeče. Trochu jsem váhala, přeci jen mě dost odrazoval předchozí neúspěch, ale Filip mi řekl, ať do toho jdu! Na testy jsem se tedy přihlásila a doma jsem se

pokusila i o malou přípravu, což mi po hodinách strávených diskutováním o létání šlo mnohem lépe.

A světe, div se, tentokrát to konečně vyšlo!

Na zahájení výcviku jsme byli vybráni já, ještě jedna holčička a jeden kluk. Brzy byla naše úspěšná trojice kontaktována zástupci letecké školy, kde měl výcvik probíhat, a zanedlouho se začaly vyřizovat všechny smluvní záležitosti a měla se zahájit teoretická příprava. Protože mi ještě v té době nebylo 18 let, tak za mě smlouvu o výcviku museli podepsat rodiče.

Toto byl první okamžik, kdy se naši dozvěděli, že se do něčeho takového chci pustit a jejich ohlasy nebyly zrovna pozitivní. Táta měl samozřejmě radost a tiše mi záviděl, mamka ale měla obavy, aby se mi něco nestalo. Chvíli to trvalo, ale po přemlouvání a prosbách nakonec na podepsání smlouvy přistoupili.

Jakmile byly všechny formální záležitosti vyřízeny, tak nás před samotným praktickým výcvikem čekala ještě teoretická část kurzu. Na teorii jsme se v naší trojici vedené mladým sympatickým lektorem scházeli každý pátek a po pár takto absolvovaných večerech jsme získali potřebné znalosti o technické stránce letadel, navigaci, leteckých předpisech a dalších předmětech.

Dalším krokem před samotným létáním byla lékařská prohlídka. Za normálních okolností by určitě nebyl problém

osvědčení o zdravotní způsobilosti získat (kontrola se podobá třeba prohlídce při absolvování autoškoly). Já jsem si ale bohužel den před prohlídkou omylem nalomila prst, proto jsem se ve výcviku opozdila za ostatními účastníky. Asi po třech týdnech bylo ale vše v pořádku a já mohla absolvovat svůj první výcvikový let.



1. VÝCVIKOVÝ LET

Každý profesionální pilot je povinen si vést takzvaný zápisník letů, do kterého si zaznamenává absolvované lety, dobu letu, počet přistání a další informace. Na ultralehkých letounech ale tato povinnost odpadá a já si svůj zápisník letů také nevedla od úplných počátků svého létání. Mám tedy trochu problém datovat, kdy proběhl můj úplně první výcvikový let. Ale řekněme, že k tomu došlo někdy v listopadu 2012.

Výcvik na ultralehké letouny je v rozsahu minimálně 20 hodin, což je ale trochu zavádějící, protože většina pilotů tento časový rozsah minimálně o 10 hodin přelétá. Přeci jen se člověk musí naučit s letounem letět ve vodorovném letu, stoupat, klesat, zatáčet, vzlétat, přistávat, dále se musí naučit navi-

govat, přistávat za silnějšího větru a na závěr také musí zvládat přistát při vysazení motoru. Já jsem měla štěstí, že jsem na výcvik měla skvělé tři instruktory Zdeňka, Honzu a Davida, kteří mě celým kurzem za necelý rok provedli. Říkáte si, že rok je dlouhá doba, ale já při tom ještě stále chodila do školy, a navíc jsem začala výcvik na podzim a přes zimu většinou počasí sportovnímu létání nepřeje.

Létat jsem chodila většinou v týdnu odpoledne po vyučování, ale přiznám se, že jsem občas utekla z nějaké nudné hodiny, abych mohla strávit pár hodin v letadle. A protože mě netrápil finanční rozpočet, tak jsme podnikali s instruktorem delší výlety, třeba až k hranicím s Německem. O tom, že jsem občas byla za školou, naši samozřejmě neměli ani tušení. Také jsem před mamkou zatajovala, že jednoho dne nastane můj první, a rozhodně ne poslední sólo let.

Na mé první sólo došlo, když instruktor Zdeněk došel k závěru, že dokážu sama vzlétnout, zaletět po letištním okruhu a bezpečně přistát i v případě nějaké nouze. V rychlosti mi ještě předtím, než vysedl z letadla a poslal mě vstříc osudu, zopakoval, co dělat v případě požáru motoru nebo v případě jiné závady na pohonné jednotce. Nevím, jestli to byl úplně dobrý nápad, protože se přiznám, že se mi tak trásly ruce vzrušením a nervozitou, že jsem skoro nevnímala. Z nervozity jsem si dokonce zapomněla zapnout pásy a došlo mi to až při pojíždění k vzletové dráze, kdy jsem se nějak neobvykle zmítala v kabině. Nakonec jsem samostatně bez instruktora na palubě provedla

tři sólové okruhy a musím říct, že to byl ještě silnější zážitek než můj úplně první let.

Po dolétání zbytku výcvikové osnovy mě čekal ještě poslední úkol před získáním samotné licence UL – pilota ultralehkého letounu. Byla to teoretická a praktická zkouška, kterou jsem musela absolvovat s pilotem examinátorem.

Na zkoušku jsem se objednala v druhé polovině srpna a pamatuji si, že ten den vyšlo perfektní počasí. Po absolvování teoretické zkoušky na počítači jsem se celá nervózní s examinátorem odebrala do letadla – opět Tecnam P92 ECHO – na kterém jsem absolvovala celý výcvik. Zkouška trvala asi hodinu a vzpomínám si, že největší potíž mi dělalo takzvané bezpečnostní přistání.

Bezpečnostní přistání se v základním výcviku cvičí proto, aby pilot byl schopen správně jednat, když mu dochází palivo nebo se náhle zhorší počasí. Musí si umět vybrat vhodnou plochu, třeba pole či louku, a přistát na ni. Není to tedy situace úplně nouzová, kdy se musí jednat rychle, ale celý manévr by měl být například v případě blížícího se západu slunce vyřešen v poměrně omezené časové době.

Vzpomínám si, že v den mé první praktické zkoušky jsem nebyla schopná si žádnou plochu vybrat, každá mi připadala moc krátká, hrbolatá, se špatným povrchem nebo u ní byly