

Let pro dobrý pocit, nebo příprava pro přežití?

Profesionální piloti aerolinek se trénují a přezkušují v simulátoru každého půl roku, nebo i častěji. Tak to má být, očekává se, že musí vyřešit nejednu složitou situaci. Ale pilotů-amatérů přibývá a složité situace se jim také nevyhnou. Na letišti v Benešově jsme se s Pavlem Valentou posadili do simulátoru Piper 34 Seneca.





Nad Francií byl všude CAVOK. Vzlet v St. Yan byl jako procházka růžovou zahradou a Piper si celkem spokojeně vrčí ve FL 130. Z bílého moře oblaků pode mnou tu a tam vystupuje něco, co jednou připomíná kopeček šlehačky, podruhé zase kremroli zapíchnutou do krupicové kaše.

RÁDIO

Ještě někde nad Německem mě řídicí přeladil na Prahu. Točím knoflíkem rádia a najednou se mi zdá, že zhaslo. Zhasl displej a zase se rozsvítil. Že bych špatně viděl? Prohlédnu celou palubní desku, nic znepokojivého nevidím. Tak asi jsem jenom špatně viděl. Konec-

konců tu sedím dvě hodiny, tak jsem trochu unavený. Ladím ATIS Praha: dráha 24 zavřená, ILS 30 mimo provoz, vítr 14 kts ze 300, viditelnost 7000 m, déšť. Broken na 700 ft, Overcast na 2000 ft. Tak to nám to pěkně začíná... Ale- sponž jedna dobrá zpráva, fouká proti, žádný boční vítr. Mám tu tendenci hledat ve špatné zprávě to dobré, vždy tam nějaké dobré je.

Zase to zhaslo, na vteřinu, možná méně, už to ale opět svítí. Nemám čas se tím zabývat, řídicí na mě spustil, prý už mě volal třikrát. Že bych ho neslyšel? Nevím. Odpovídám: „Je mi líto, toto je jednopilotní letadlo, poslouchal jsem ATIS.“ Přijímá moji omluvu a dává mi přílet LOMKI 6 R. Ne že by mne to nadchlo, to je severně kolem Prahy, až do Říčan a zase zpát-

ky. Obvykle to bývá pohoda, zapnutý autopilot, radarové vektorování do ILS, řídíte pomocí knoflíku HDG a ALT na autopilotu. V určité chvíli přepnout autopilota na APP a pak jen počkat, až se objeví dráha. Tak nějak to mělo vypadat. Na GPS hledám LOMKI 6 R, ale do toho řídicí poměrně naléhavě žádá dvacet stupňů doprava kvůli vyhnutí. Proč ten autopilot s letadlem tak škube?! Kulička letí doleva, umělý horizont ukazuje náklon vpravo. Vypínám autopilota a srovnávám ručně do požadovaného kurzu. Siréna, která se ozve při vypínání autopilota, zní velmi naléhavě, dobrou náladu rozhodně nepodporuje.

NENÁVIDÍM ČERVENOU!

Co to bylo? Přelétnu palubní desku. Červeně svítí kontrolka „pravý generátor“. To by možná mohlo vysvětlovat, proč poblíkávalo to rádio. Nenávídím červené kontrolky.

Všude kolem vlhké šedivo, skoro tma, i když je hodinu po poledni. Přestalo fungovat elektrické vyvažování. Chvilí mi trvalo, než jsem si to uvědomil. Mezitím jsem si stačil letadlo rozhoupat tak, že vario létá nahoru a dolů jako stěrač. To v podstatě znamená, že autopilot už taky nepůjde. Co s tím generátorem? V nouzových postupech bych se asi něco dočetl, ale jak je čist, když jsem tu sám a nejde autopilot? Vypnout a zapnout? To by mohlo pomoci.

Tak ne, nepomohlo to, a teď tedy definitivně zhasla GPS s spolu s ní RÁDIO 1 a NAV 1. Tak co mi zbývá? Druhé rádio, NAV 2 a ADF. To je pořád dost na to, abych se dostal dolů. Kam vlastně letím? Už je to hodnou chvílí, co jsem dostal 20 stupňů doprava kvůli vyhnutí, od té doby



ticho. Pochopitelně, když nejde rádio. Na dvojce mám naladěnu 121,5 nouzovou frekvenci. Budu vysílat na ní, nemám teď zrovna čas něco ladit na rádiu.

„OK MEX na 121,5, mám tady malý problém.“ Asi to nebude předpisová terminologie, ale funguje to. Nemohu se ubránit myšlenkám: „Nevolali tak nějak podobně z Apollo 13?“ Nevolám Houston, jenom Prahu: „Závada na elektrickém systému, nefunkční část avioniky, žádám prioritní přistání.“ „Vyhlášíte stav nouze?“ ptá se řídicí. „Ne, zatím ne. Negativ.“ Odpovídám. To ještě nevím, že „zatím ne“ je velmi přiléhavé. Dostávám radarové vektorování do finálního tracku pro VOR přiblížení na dráhu 30. Přemýšlím, co bych mohl ještě vypnout. Nic, nic už vypínat nebudu, mám ještě jeden generátor, baterku a dráha 30 nemůže být daleko. Teď se ale opravdu něco děje, kulička zase na kraji, a výstražné tablo svítí jako vánoční stromček. Tlak oleje na pravém motoru leží na nule, teplota spalin na doraz nahoře a otáčky jsou taky na nule. Ale funguje, pořád ještě funguje, reaguje na plynovou páku. Co s tím? Moc času na rozmyšlenou nemám, číst nouzové postupy v jednopilotním letadle, bez autopilota, v turbulenci a v mraku taky nejde. Prostě ten pravý motor vypnu a nebudu čekat, až se mi rozskočí.

NOUZOVÁ SITUACE

Tak, teď už tedy vyhláší nouzovou situaci. Řídicí se ptá, zda žádám asistenci na zemi a jakou. Potvrzuji, že žádám asistenci, ale vůbec nemám přesnou představu jakou. Vlastně si pořád věřím, že žádnou potřebovat nebudu. Na Ruzyni se dávají do pohybu záchranné složky, hasiči a kdoví co ještě. Druhá otázka řídicího: „Kolik osob na palubě?“ Tak to je právě ten průšvih, jenom jedna osoba, pilot a nikdo jiný, nikdo, kdo by mi s tím pomohl. V kolika feetech že jsou ty mraky? Pamatuji si to ještě? V 700 ft nad letištěm? Tak to je vysoko nad minimem, skoro okružová výška. To musí být dobré. Udržet se na radiálu, klesat podle tabulky a hlídat si rychlost. Ne že by to bylo s asymetrickým tahem jednoho motoru nějaké obzvlášť jednoduché. Ale fouká čistý vítr proti, mám vlastně štěstí v neštěstí, jde to dobře.

Povolen k přistání jsem už dávno, ale podvozek vysunu, až si budu jist, že sedám, hlavně na to nezapomenout. Kdyby tady tak někdo seděl a četl checklisty! Jednopilotní IFR je vlastně dost velká pitomost. Tak konečně venku z mraku a dráha krásně rozsvícená přede mnou.. Tak a teď podvozek. Co to tam na té dráze je? Auto, hasičské auto rovnou na dráze, co tam proboha dělá? Ve sluchátkách se ozve „Go around, go around, truck on runway.“ Tak to ne, hoši, takovou asistenci jsem opravdu



nežádal. „Auto na dráze vidím, opakovat nebudu, budu trochu delší, sednu za něj.“ Tak toto určitě předpisové není. Ale možná, že bezpečnější než opakovat s jedním motorem. Na to se z rádia neozve už vůbec nic.

KOUZELNÝ KNOFLÍK

Kouzelný knoflík, který v opravdovém letadle nemám, se jmenuje Flight freeze. Ten jsem použil místo brzd a v tu chvíli se zastavil obraz i ručičky. Pravda, instruktor mi ještě připravil závadu na brzdách, ale té se nedočkal. I přes to ze mne crčí pot.

Tak nějak vypadá refresh kurz IFR u na simulátoru společnosti F AIR v Benešově. To, že poletíte v IMC, je v tomto případě jaksi zřejmé. Jaké vás potkají cestou závady, tuší jen instruktor. O tom, že vám připraví dost starostí, není pochyb, ale jak je to s tím cvičištem a bojištěm?

„Tak jsem tady!“ směje se na mne z útrobu simulátoru Michal Beran. „Můžeme to zdokumentovat!“

„Kdybych věděl, že mám pasažéra, tak bych tě zapojil do práce!“ Napůl legrace, napůl vážně. Kdysi jsem četl ve staré příručce k Piperu 28 Warrior: Máte-li pasažéra, nechte jej pomáhat. Většina zkušených instruktorů nad tím kroutit nesouhlasně hlavou. Mně to tak hloupé nepřipadne. Listovat v knize a číst přece umí každý.

Ostatně zkušení instruktoři bývají opatrní nejen ve vztahu k pasažérům, ale i ve vztahu ke kolegům, jejichž kvalifikace jsou podstatně nižší. Ale právě simulátor je vynikajícím prostředkem k tomu, abychom pilotům, kteří milují své hobby, ale pochopitelně nemají tak vysoké kvalifikace, ukázali, že mnohé situace se dají zvládnout. Hlavní je si věřit a nevzdávat to! Když máte něco vyzkoušené, tak si přeci věříte.

Ano, pravdou zůstává, že certifikovaný simulátor FNPT II je v první řadě určen pro použití při výcviku pilotů, počínaje základní licenci PPL, přes kvalifikaci IR až po MCC a ATPL. Ale proč jej nevyužít i pro nestandardní nácviky a simulace?

SMĚR INNSBRUCK

Tak právě to si vyzkoušíme, na levou sedačku usedá nedělní pilot a letecký nadšenec Michal Beran. Nedělní pilot nemyslím vůbec nijak pejorativně, díky své práci šéfredaktora Flying revue seděl ve strojích, o kterých se leckomu může jen zdát. Jsou ale letiště, u nichž nemusí být právě dobrý nápad, vypravit se na ně poprvé a hned jako jediný pilot. Některá letiště, jako například francouzský St.-Tropez, vám to přímo nedovolí a vyžadují zvláštní kvalifikaci, jiná jsou benevolentnější a předpokládají, že je ve vlastním zájmu pilota se dobře připravit.

Společnost F AIR si objednala u výrobce simulátoru, kanadské společnosti Mechtronix Sytems, detailní scénérii oblíbené alpské destinace Innsbruck. Nejenom že je to zajímavější než placka kolem Prahy, ale chystá-li se někdo do Alp, tak právě tady si vše dobře vyzkouší.

VFR přilet po publikovaných tratích údolím Innu je sám o sobě impozantní. Maximální povolená výška na těchto tratích je 4000 ft, ale kolem sebe máte hory vysoké 9000 ft a více. Nejprve si uděláme malý briefing. Každá část příletové trati mezi jednotlivými příletovými body má publikovaný holding. V tomto holdingu daná část končí a k pokračování je potřeba povolení. Přílety vedou po jižní straně údolí, což je použitelné jen tehdy, nefouká-li od jihu fén. Pokud fouká, je všechno jinak, pak je potřeba si vyžádat větší výšku a držet se pokud možno v severní části údolí.



Dávám Michalovi východní vítr, 10 kt a postupně se zhoršující počasí. Viditelnost 10 km není v Alpách nic moc, snadno se vám může stát, že vzlétnete do údolí, které v lepším případě vede jinam, než chcete, v horším nevede nikam. Vrcholky okolních hor mohou být v mracích, ale i když nejsou, tak je patrně nepřestoupáte. Při vletu do údolí není špatné si naladit 303 Rattenberg, ukáže vám to směr do správného údolí, nestane se vám, že zahnete na St. Johan. Ale nemůžeme ve 4000 ft letět na Rattenberg, má totiž sám o sobě 5000 ft. Je potřeba jej minout o pouhou jednu míli severně, tam už je terén na úrovni 3000 ft. To ovšem zvládá Michal s přehledem. Počasí se nám trochu zhoršuje, ale stále jsme v legálních limitech VFR.

Podvědomě stoupá Michal trochu výš, než je povolených 4000 ft „OK MEX report Altitude“, ozve se řidičí. Michalova profesionální odpověď je dobrá. Nic nefixluje. „Passing India 5000 feet on QNH 1009.“ Při scattered 015 to znamená, že má v podstatě kolem sebe tu a tam nějaký mrak, udržet se horizontálně 1,5

km od něj není lehké. Uhnout doleva znamená vrazit do hory, uhnout doprava znamená zkrátit okruh tak, že už nepřistane. Není to tak dávno, 30. září 2012 v těchto místech havarovala Cessna 414. Zahynulo tu osm lidí. Také to byl VFR let, také sct 015. Předběžný závěr vyšetřovatele byl, že let VFR byl legální, viditelnost nad 5 km a přesto skončil na jižním svahu údolí Innu. Michal točí doprava, výsledkem je, že na finále je tak vysoko, že se rozhodne opakovat. Mezitím se rychle zhoršuje počasí. Viditelnost 5 km, slabý déšť. Teď už jde do tuhého, nad letištěm klesá Michal do 3500 ft. Je to mnohem lepší, veškerá oblačnost je nad námi. Poměrně malým okruhem opět na dráhu 08. Vysílače podél dálnice jsou kolem 3000 ft, ale tak je to správně, jinak to nejde. Svah u levého křídla nahání hrůzu, končí v mracích a je nekonečně blízko. Pro pozorovatele z jihu je to let pod úrovní terénu. Třetí zatáčku je poměrně obtížné trefit, letiště se začíná ztrácet v mlze. A jaká že byla předpověď? Viditelnost 10 km nebo více. Tak jim to zase jednou nevyšlo. Viditelnost už je dávno pod 5 km. Je to

vlastně složitější než čistý let podle přístrojů. Když letíte podle přístrojů, tak si rozložíte pozornost na základní přístroje, sledujete umělý horizont a největší chybou je koukat ven. Ale když letíte VFR? Naštěstí máme souřadnice bodu India v GPS, takže víme přesně, kde jsme. A také víme, že pod bodem India je vysílač 3091 ft. Kolik že bylo to QNH? Podvozek venku, klapky jedna a točíme do base legu. Žádný base leg to vlastně není, na to je to údolí příliš úzké, točíme rovnou do finále. Dráhu nám naštěstí rozsvítili, takže po dotočení zatáčky už vidíme centerline a hlavně PAPI, dvě červené a dvě bílé, tak to má být. Tentokrát už se to povede. Přistání už je zase rutina.

„Tak co, Michale, můžeme to napsat do časopisu? To, že jsi třetí zatáčku v Innsbrucku letěl podle umělého horizontu, protože ven nebylo vidět nic?“

„Jsem rád, že sem si to mohl zkusit, myslím že bych tam sám nikdy neletěl. Pokud se mohu připojit k diskusi, zda cvičit či necvičit takové situace, tak říkám jednoznačně ano. Mohl jsem poslední část okruhu buď letět podle umělého horizontu, anebo havarovat rovnou, odletět nebylo kam. A že počasí se zhorší rychleji, než je v předpovědi, to se stát může.“

I já jsem rád, že jsem našel spřízněnou duši. Vědět, jak v takovém okamžiku rozložit pozornost mezi přístroje a ještě ji zkombinovat s pohledem ven, na to musí být člověk připraven. Příště ti na finále vyrobím závadu na podvozku a jsem zvědav, zda do toho zhoršujícího se počasí budeš opakovat ještě jednou, nebo zda sedneš raději bez podvozku. Sám nevím, co bych udělal. Těžko na cvičišti, lehkou na bojišti. Zkusit si to může v Benešově každý. ✈️



