

KLID, NEPADÁME

Jak zvládnout turbulence v hlavě.



Marek Terzijský

nastole

Klid, nepadáme

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.knihynastole.cz
www.albatrosmedia.cz



Marek Terzijský
Klid, nepadáme – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2026

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

ALBATROS  **MEDIA**



KLID, NEPADÁME

Marek Terzijský

© Marek Terzijský, 2026

ISBN tištěné verze 978-80-7448-793-4

ISBN e-knihy 978-80-7448-873-3 (1. zveřejnění, 2026) (ePDF)

ISBN e-knihy 978-80-7448-882-5 (1. zveřejnění, 2026) (epub)

ISBN e-knihy 978-80-7448-883-2 (1. zveřejnění, 2026) (mobi)

Tuto knihu bych rád věnoval dvěma ženám svého života. Mamince Věře, která mě podporovala i přes svůj vlastní obrovský strach z létání a bez které by moje cesta za snem byla mnohem těžší. A mé milované ženě Míše, lásce mého života, která při mně stála v každém, i tom nejbláznivějším nápadu.

Děkuju, že vás mám.

Obsah

ČÁST PRVNÍ

Jak jsem se stal pilotem

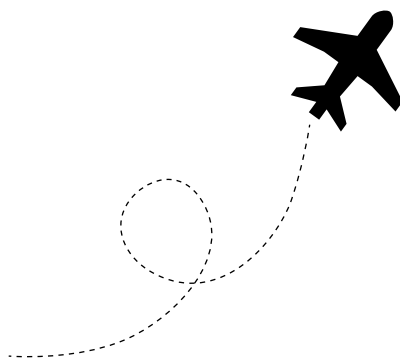
Proč vznikla tahle kniha	9
První let a osudové setkání	11
Malá letadla, velké sny	14
Emiráty: velký sen a první velký pád	25
Znovu od nuly	34
Poprvé v dopravním letadle	58
Svět z pravé sedačky	66
Čtvrtá frčka	80

ČÁST DRUHÁ

Strach z létání

Proč se bojíme létat.	85
Proč letadlo drží ve vzduchu a proč je bezpečné	91
Let krok za krokem	100
Turbulence, bouřky a věci, kterých se bojíte nejvíc	113
Panika vs. reálné nebezpečí	131
Letecké mýty a jiné nesmysly	139
Survival guide aneb praktický manuál pro bojácného cestujícího. .	148
Doletíte...	160
O autorovi	161
Slovník pojmů	162

ČÁST PRVNÍ



Jak jsem se stal pilotem

Proč vznikla tahle kniha

V životě by mě nenapadlo, že budu dělat to, co v této chvíli dělám. Píšu první řádky knihy, ve které se pokusím odpovědět na otázky, které mi pokládáte pořád dokola. Proč jsem pilot, jak jsem se k tomu dostal a co se mi v mém „leteckém“ životě stalo. A nejen to. Bude o strachu z neznámého. Je mnoho z vás, kteří se bojí létat. Bojí se třeba tak moc, že jim to znemožňuje cestovat, a to je obrovská škoda.

Než se dostaneme k letadlům, strachu a všem otázkám kolem létání, musím začít tím, proč tahle kniha vůbec vznikla. Abychom se dopracovali k odpovědi, musíme se vrátit v čase o zhruba dva roky zpět. Na instagramu jsem měl sotva 1500 sledujících, sem tam přidal nějakou fotku a vlastně vůbec netušil, co tam dělám. Moje žena Míša se svojí kamarádkou mi začaly vysvětlovat, jak sociální sítě fungují a že bych měl začít psát nějaké zajímavé věci o létání, protože to lidi zajímá. Okamžitě jsem oponoval tím, že moje plky o létání absolutně nikoho nezajímají. Já bych tam něco psal a lidi by si mysleli: „Komu to cpeš, pilůtku?“ Doted' si živě pamatuju, jak jsme společně seděli u nás na zahradě a hádali se, kdo má pravdu. Nerad prohrávám, ale tentokrát jsem to projel na plný čáře. Holky měly pravdu snad úplně ve všem. Začal jsem na instagram psát první příspěvky o létání a počet sledujících, reakcí lidí a dotazů začal strmě stoupat. A mě to začalo strašně bavit...

Zjistil jsem, že létání je pro spoustu lidí pořád tak trochu neznámý svět. Skoro každý sem tam někam letí, ale jakékoliv zákulisní informace, ať už technického, nebo jakéhokoliv jiného charakteru, lidé neznají. A ta obrovská neznámá je zajímavá a je pro ně do jisté míry i fascinující. Čím víc otázek přicházelo, tím méně jsem stíhal odpovídat. Brzy jsem si všiml, že se nejčastěji opakují tři otázky: „Jak ses k létání dostal?“, „Co mám udělat, abych byl/a pilot?“ a „Jaké máš ze svého leteckého života

zážitky?“ Toto se mi opakuje ve zprávách už poměrně dlouhou dobu, a i když jsem na některé odpovídal, člověk občas nemá čas a vlastně ani chuť psát jednu věc pořád dokola. Další kategorií otázek je strach, kterému je věnována celá druhá část knihy. Neměl jsem ani tušení, že existuje tak velké množství lidí, kteří se bojí létat. Párkrát jsem se snažil odpovědět a vysvětlit, co se v letadle děje a proč se některých věcí není potřeba bát. Objevilo se ale dalších sto otázek na stejné téma. Tak vznikla myšlenka vytvořit něco, co si může každý přečíst a čím odpovím na ty nejčastější otázky.

Knihu.

Já, který měl z maturitní slohové práce suverénního bůra, a budu psát knihu? To kdyby slyšela moje profesorka češtiny na gymnáziu ve Štěpánské v Praze, pukla by smíchy. „Terzijský, a píše knihu? Ten, který si spletl Kerouaca s crusaderem*?“ Jo! Přesně ten. Největší paradox nastal ve chvíli, kdy jsem o knize začal uvažovat naprosto vážně. Zničehonic mi přišla zpráva od paní Kateřiny z vydavatelství, že moje příspěvky na instagramu jsou čtivé, zajímavé a občas zábavné. Jestli bych se nechtěl setkat a popovídat si o možnosti vydat knihu. Huba mi spadla na stůl, nechápal jsem, co se děje, a na schůzku samozřejmě šel. No... a jak se říká, zbytek je už historie.

* Crusader je americká stíhačka. Asi je jasné, kde jsem měl už tehdy hlavu.

První let a osudové setkání

Bylo léto 1991, mně byly čtyři roky a rodiče mi oznámili, že letíme do španělské Fuengiroly kousek od Malagy. Pokud si to pamatuju správně, letěli jsme s Volarezou, tedy s Vojenskými lázeňskými a rekreačními zájezdy. Jak jsme se k něčemu vojenskému dostali, netuším. Nikdo z rodičů u armády nebyl, ale budiž.

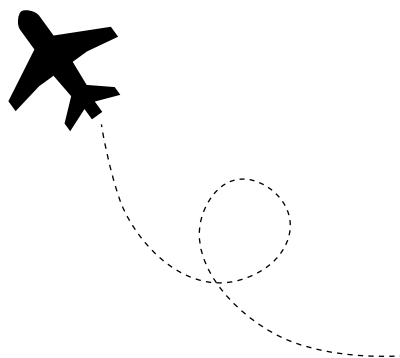
Důležité ale je, že tato cestovní kancelář využívala vládní letouny Tupolev TU-154. To není špatné letadlo na první let v životě, ne? Od první chvíle, co jsem ho uviděl, jsem byl úplně v transu. Dodnes si pamatuju, jak jsem celý vykulený koukal z okna a nechápal, co se děje. Naprosto všechno mě na tom letadle fascinovalo. Velikost, hluk, křídla, motory, sedačky i kabina. Nevěděl jsem, kam koukat dřív. Byl jsem nadšený. Už si přesně nevypavím, co tomu předcházelo, ale zničehonic vypadl jeden panel ze stropu nad uličkou. A co čert nechtěl, prakticky hned vedle řady, kde jsme seděli my. Žádná tragédie. Panel se nasadí zpátky. Ale začátkem devadesátých let, kdy lidi letěli poprvé nebo podruhé v životě, to dokázalo vyvolat poměrně infarktový stav. Pamatuju si, jak přišel pán v uniformě leteckého mechanika (který bude v tomto příběhu ještě důležitý) a panel hbitým nacvičeným pohybem nacvakl zpět. Koukal jsem na něj, jako bych měl před očima svou oblíbenou pohádkovou postavu. Tehdy to byl kačer Donald. A to vůbec neříkám nijak posměvačně, kačer Donald byl pro mě naprostý bůh! Když pán v uniformě viděl, jak na něj koukám s otevřenou pusou, usmál se na mě, zamával mi a odešel. „Mami, mami, kdo to byl? A proč měl košili s něčím zlatým na rameni? A jak to, že to umí opravit? A jak se říká práci, co dělá?“ chrtil jsem na mámu jednu otázku za druhou. „To byl pilot nebo letecký mechanik, Marečku.“ „Ahááá, já chci taky takovou košili, mami.“ Celý zbytek letu jsme řešili jen letadlo a pána, který ho opravil. Víc mě nezajímalo. Tehdy jsem neměl ani tušení, že právě tento člověk dost zásadně ovlivní můj život.

Po přiletu do Malagy a vyzvednutí kufrů si nás rozebrali delegáti a rozdělili nás do autobusů, které směřovaly do hotelů v okolí. Seděl jsem vedle mámy a koukal z okna na vyprahlou jihošpanělskou krajinu. Najednou slyším, jak říká: „Hele, chlapeček.“ Otočil jsem se a vidím, jak kluk za námi prostrčil hlavu mezi sedačkami a kouká na nás. Už si nevzpomínám, jestli jsme si přesedli k sobě, nebo ne, ale začali jsme si povídat, my kluci spolu, naše mamky spolu. Byli jsme s Filipem stejně staří. Dva čtyřletí caparti, kteří se těšili k moři. Když jsme dojeli na místo, zjistili jsme, že bydlíme ve stejném hotelu, což bylo ideální hlavně pro naše rodiče, protože měli o starost méně. Kluci se spolu snad nějak zabaví. Když jsme všichni společně stáli na recepci, všiml jsem si, že Filipova tátu, který na hotel dorazil později, jsem už někde viděl, jen jsem si nemohl vzpomenout kde. Máma se ke mně naklonila a řekla mi: „Marečku, tady pan Viktor je voják a opravoval to letadlo, kterým jsme sem přiletěli.“ Až pak mi to došlo. To byl on! Hrdina v uniformě. Koukal jsem na něj s otevřenou pusou a v tu chvíli nechápal, jak někdo tak úžasný a šikovný může vůbec existovat.

Viktor, kterému jsem strašně hrdě říkal strejdo, byl major dopravního letectva v Praze-Kbelích a celou dovolenou jsme trávili tak, že nám vyprávěl o letadlech a letectví. Bylo to moje nejoblíbenější téma. Vyprávěl nám o malém a velkém tůčku (malé: Tupolev Tu-134, velké: Tupolev Tu-154), o trabantu (což byla údajně vojenská přezdívka pro letadlo Let L-410 Turbolet) a o všem možném z letiště ve Kbelích. Hltal jsem každé jeho slovo a tehdy jsem si řekl, že budu pilotem. Letadla a letectví mě naprosto očarovala a já přestal vidět doprava nebo doleva. Měl jsem jen jeden cíl, a to stát se pilotem.

Naši rodiče se sprátelili a krom toho, že jsme společně strávili dovolenou ve Španělsku, jsme se po návratu do Prahy vídali nadále. S Filipem jsme chodili do stejné školky a pak i na základní školu. Strejda Viktor zůstal tím hrdinou z letadla a jeho vyprávění z práce jsem vždy miloval stejně jako tehdy na dovolené. Největší radost mi udělal, když nás s Filipem vzal na letiště ve Kbelích. Nepamatuju si přesně, kolikrát

to bylo, ale pokaždé nás vyzvedl ve škole, odvezl na letiště a vzal do hangáru. Tam jsme si s Filipem sedli do vojenského L-410, samozřejmě do kokpitu, a hráli si na piloty. Dostali jsme sluchátka, rozsvítil nám všechny přístroje a já si připadal jako v ráji. Byl to pro mě vždy tak silný zážitek, že jsem o tom pak všem vyprávěl několik dní. Tehdy nebyl internet, takže jsem veškeré své „znanosti“ čerpal z knížek a encyklopedií o letectví a letadlech, což byly samozřejmě nejčastější dárky od Ježíška. I přesto si ale celá rodina myslela, že mě to pustí. Přece jen skoro každý malý kluk chce být chvíli popelářem, kosmonautem nebo pilotem. U mě se ale z nějakého důvodu nic nezměnilo a zůstalo mi to už na celý život.



Malá letadla, velké sny

Čas plynul a s příchodem internetu se z mého dětského snu začal stávat konkrétní plán. Hledal jsem letecké školy, kde bych se mohl učit létat, četl si technické specifikace letadel, o kterých jsem si myslel, že mě ve výcviku čekají, a odpočítával dny do svých patnáctých narozenin. Právě v patnácti letech totiž česká legislativa umožňuje začít s výcvikem pilota kluzáků neboli větroňů. Mojí lehkou nevýhodou je, že jsem se narodil 23. prosince, což není zrovna vrchol plachtařské sezóny. Takže jsem začal hledat, kde a hlavně kdy nejdřív by se s výcvikem dalo začít. Někde jsem se dočetl, že většina leteckých škol zahajuje výcviky na přelomu dubna a května. Určitě si pamatujete ten dětský pocit, že když se na něco strašně moc těšíte, čas se neskutečně vleče. Každý den má 36 hodin a čekání je ubíjející. Napadlo mě, že si vedle postele dám desku a nakreslím na ni tolik čárek, kolik zbývalo dnů do konce dubna. Každý den si jednu čárku odškrtnu a budu sledovat, jak se blíží začátek výcviku.

Po nespočtu škrtnutých čárek jsem se dočkal. Byl konec dubna. Když byla administrativa domluvená, sedl jsem na vlak a vydal se na letiště do Benešova. Rychlíkem z pražského hlaváku do Benešova, přestup na osobák a ještě jednu zastávku do Bystřice u Benešova. Vystoupil jsem v Bystřici a před nádražím na mě čekali dva kluci. Zdeněk Ševčík a Dan Šmaha. Mohli být tak o deset let starší než já. Oba letečtí instruktoři. Dan tehdy létal jako instruktor na motorových ultralightech a Zdeněk na větroních. Nečekal jsem, že v příštích deseti letech s oběma absolvuji obrovské množství letů a zážitků a že je budu vídat víc než své nejlepší kamarády.

Z nádraží jsme za pár minut dojeli autem na letiště a já okamžitě nasál tu atmosféru, tak typickou pro malá letiště. Hangáry plné letadel, travnatá vzletová a přistávací dráha a já. Byl jsem jako doma. Připadal jsem si, jako kdybych tu pilotní licenci už měl. Zdeněk mi ukázal celé letiště, vyprávěl mi, co všechno nás ve výcviku čeká, a já se mu snažil ukázat,

že mám vše nastudováno, letadla znám a pomalu je umím i řídit. Zastavili jsme se u hangáru, kde stál větroň, kterým jsme měli ten den letět. Celý jsme ho obešli a Zdenál – jak jsem mu později začal říkat – mi vysvětloval, co je co a co jak funguje. Vybavilo se mi vše, co jsem četl v mé tehdy nejoblíbenější knize *V-PL-6 Metodika výcviku na kluzácích*, kterou jsem přečetl asi třikrát.



Bylo mi patnáct let, byl jsem na letišti a měl před sebou svůj první výcvikový let. Bylo mi jasné, že jsem se pro tohle narodil a nikdo a nic mě nepřesvědčí o opaku. Tehdy mi patřil svět.

A ono prd...

Vytáhli jsme větroně na provaze za autem na dráhu. Bylo to letadlo, které navždy zůstane v mém srdci, protože bylo první, které jsem kdy řídil. Byl to L-13 Blaník v barvách japonského královského letectva s registrací OK-1827.

Letadlo, které, pokud jsou informace pravdivé, bylo vyrobeno v roce 1964. Let L-13 Blaník je legendární dvoumístný celokovový větroň československé výroby, který se stal jedním z nejrozšířenějších výcvikových větroňů, a to nejen v Čechách.

Byl to už dědeček, protože první prototyp blaník poprvé vzlétl v roce 1956 a díky své konstrukční dokonalosti a snadnému ovládání se velice rychle rozšířil do leteckých škol a aeroklubů.

Když jsme dojeli na dráhu, větroně jsme společně obešli a zkontrolovali. Zdeněk vytáhl z kabiny dva padáky a jeden mi podal se slovy: „Víš, jak do toho vlézt?“ Zavrtěl jsem hlavou, že ne. Pomohl mi padák navléct a zapnout všechny přezky. Když jsme letadlo táhli autem k dráze a já ho vedl za křídlo, připadal jsem si sebevědomě. Jakmile jsem si do něj sedl, bylo po hrdinství. „OK, tady přestává veškerá prdel, Máro,“ řekl jsem si, když Zdeněk zavřel kryt kabiny. Já jakožto žák jsem seděl vpředu a Zdeněk za mnou vzadu. Najednou kolem nás přistálo vlečné letadlo, které chvíli předtím vyvleklo jiného větroně do vzduchu. Byl to Zlín 226MS, registrace OK-KNX. Byl jsem jak v Jiříkově vidění, protože se všechno dělo kolem mě tak zblízka a tak rychle. Vlečná (jak se zkráceně říká vlečnému letadlu) dojela před nás, někdo z přítomných nás cvaknul do lano a byli jsme připraveni. V tu chvíli jsem měl tep asi 200 a frekvenci dýchání, jako kdybych běžel maraton. Jelikož má Blaník jen jedno kolo, a to uprostřed pod kabinou, je opřený o jedno křídlo na zemi. Kluci, kteří byli taky ve výcviku, ale dál než já, mazáci, nám zvedli křídlo ze země a prstem nahoru signalizovali, že jsou připraveni. Zdeněk jim dal taky znamení a do vysílačky řekl: „Tak, vlečná, můžeme napínat.“ Cítil jsem, jak se do nás opřel vítr z vrtule letadla před námi a přišlo škubnutí, když se lano napnulo. Pak už jsem jen slyšel, jak pilot vlečné zahlásil do vysílačky: „Benešov info, OK-KNX, vzlet s aerovlekem z dráhy 09.“ Doteď si živě vybavuji, jak a co jsem v tu chvíli cítil. Vybavuje se mi ten zvuk, vůně, která byla v kabině a je ve všech těchto letadlech podobná. Zlín před námi přidal plný plyn, my začali zrychlovat, klučina se špičkou křídla v ruce běžel, co mohl, a pak nás pustil. To už jsme měli takovou rychlost, aby se větroň udržel rovně a dál zrychloval. Během pár sekund jsem vnímal, jak drncání způsobené nerovnou travnatou dráhou ustalo. Byli jsme ve vzduchu.

Řítili jsme se v metrové výšce nad dráhou a čekali, až vlečné letadlo dosáhne rychlosti, aby se samo mohlo odlepit od země. Vlečná stoupala v táhlých dlouhých zatáčkách a já viděl, jak Zdenál letadlo neustále musí řídit, protože se mi mezi nohama pohyboval knipl, na který jsem si zakázal sahat. Koukal jsem ven a říkal si: „Máro, ty letíš. Je to tady.“ Bylo to něco úplně jiného než jakékoliv jiné letadlo. Občas se stalo, že větroň vletěl do vrtulového víru letadla před ním a dostal se tak do poměrně velkých turbulencí. Vůbec jsem nechápal, co se děje. Jak to ten Zdenál může takhle uřídit, říkal jsem si v duchu. Když jsme nastoupali do určité výšky, ozvalo se ze zadní sedačky: „Tak co? Jsi ready?“ „Asi jo,“ odpověděl jsem, ale v hlavě jsem měl úplně jinou odpověď. Ta byla samozřejmě negativní. Viděl jsem, jak se v úrovni mých očí pohnula žlutá páka, která slouží k odpojení letadla z aerovleku. Cítil jsem lehké škubnutí a ze zadní sedačky se do vysílačky ozvalo: „Máme vypnuto.“ Plachtili jsme. To, na co jsem čekal takových let, se stalo skutečností. Letěl jsem. No... abych to napsal úplně správně, letěl Zdeněk, já se pouze vezl. Ale to se mělo velice rychle změnit.

„Tak ruku na řízení a jdeme na to, Marec,“ řekl mi Zdeněk. Pravou rukou jsem chytil knipl a křečovitě ho držel. Začali jsme mírnými zatáčkami do všech možných směrů. Doprava, doleva, nahoru, dolů. Snažil jsem se s letadlem skamarádit. Jenže to se evidentně nechtělo kamarádit se mnou, protože ono letělo se mnou, určitě ne já s ním. Po nějaké době trápení jsme už neměli výšku, Zdeněk si vzal řízení, zapojil se do letištního okruhu a s větroněm přistál. „Tak co? Dobrý, ne?“ zeptal se mě na zemi. Já si připadal jako největší kopyto na světě. Věděl jsem, že nás dnes čeká ještě jeden start, a tak jsem doufal, že si napravím reputaci. To jsem ještě netušil, že Zdeněkův plán je, abych si zkusil řídit pod jeho kontrolou let v aerovleku. Pro vaši představu: letět v aerovleku znamená, že řídíte větroň, který je lanem připoutaný k vlečnému letadlu, které ho táhne za sebou. Pilot větroně musí kopírovat let vlečného letadla před sebou a není to úplně sranda. Takže napnout lano, držet křídlo, start a letíme. Už nevím, jestli si to pamatuju přesně, nebo ne, ale mám pocit, že jsem nebyl schopný toho

větroně udržet rovně. Bylo to tehdy v mých očích něco tak šíleného, že jsem netušil, kterou končetinou mám hýbat dříve. Po vypnutí z aerovleku jsme pokračovali v základech pilotáže, a když jsme letěli nad golfovým hřištěm na Konopišti, stalo se to, čeho jsem se bál asi nejvíc. Začalo mi do toho všeho být zle od žaludku. Ty vole, takže nejen že jsi vemeno a nejsi schopný to letadlo řídit, ty se tady i pobleješ? To nemyslíš vážně, řekl jsem si v duchu. Nevěděl jsem kudy kam, a tak jsem vymyslel tu největší hovadinu, která kdy koho napadla, a řekl Zdeňkovi, že musíme na zem, že jsem na něco zapomněl. Že mám ještě golfový turnaj, na který musím. Golf jsem sice hrál už tehdy, ale jsem si skoro jistý, že mě tahle výmluva napadla jen proto, že jsme právě letěli nad golfovým hřištěm. Zdeněk mi stoprocentně nevěřil ani nos mezi očima, ale zachoval dekorum a bez nárázek naši první lekci pilotáže ukončil a přistál.

Cestou domů vlakem jsem byl úplně rozebranej. Měl jsem pocit, že se tohle v životě nemůžu naučit, protože na to nemám. A co jako budu dělat, když nebudu létat? A i kdybych se naučil větroně řídit, ten aerovlek nedám, protože to je něco šíleného. Tolik myšlenek mi lítalo hlavou, že mi cesta vlakem netrvala hodinu, ale deset minut. Doma a před kamarády jsem byl samozřejmě za největšího hrdinu, který to vše odřídil a možná létal i akrobacii. V koutku duše jsem byl ale úplný mikrob, který měl sebevědomí na bodu mrazu, a jediné, co jsem si přál, bylo, abych se to vše naučil.

Nakonec jsem ale byl sám překvapený, že s každou hodinou, kterou jsem ve větroni strávil, se moje schopnosti řídit letadlo zlepšovaly. Najednou jsem neměl stažené půlky, když jsem měl udělat ostrou zatáčku do nějakého směru. Čím jednodušší pro mě byla technika pilotáže, tím víc jsem si to užíval. I samotný aerovlek se začal zdát jako zvládnutelná činnost. Sebevědomí narůstalo a samozřejmě se mi začalo dít to, co skoro všem mladým pilotům ve výcviku: začal jsem mít pocit, že jsem bezchybný a zkušený pilot. Nemusíte být od letectví, abyste věděli, že po pěti hodinách strávených v letadle umíte naprostou tužku. Nic.

Nula. A to je přesně ta chvíle, kdy se nezadržitelně blíží první sólový let a pravděpodobnost nějaké chyby a průseru se rapidně zvětšuje. Bylo mi 15 let, měl jsem tunelové vidění a vůbec mi nedocházelo, že člověk může v letadle udělat fail jen jednou. A přesně toto byla věc, o které jsem se měl poměrně brzo přesvědčit zblízka.

Ten den si pamatuju celkem živě. Byla sobota, 18. října 2003. Foukal docela silný vítr a já přijel na letiště. Se Zdeňkem jsem absolvoval asi dva starty, když se k nám dostala informace, že poblíž Benešova spadlo letadlo Zlín Z-142, ve kterém seděl osmatřicetiletý otec se svým osmáctiletým synem. Během navigační soutěže jim letadlo v zatáčce spadlo do vývrtky a oni na místě zemřeli. Ačkoliv jsem ani jednoho z nich neznal osobně, byl to pro mě strašně silný okamžik, protože jsem se s něčím takovým setkal takto zblízka úplně poprvé a viděl jejich letadlo startovat. A bylo to taky poprvé, kdy se mi do letadla vůbec nechtělo sedat. Do té doby jsem si neuvědomoval, nebo možná nechtěl uvědomovat, že letecké nehody k létání patří. A najednou tohle. Na celém letišti panovala strašně smutná atmosféra a mně došlo, že takové věci se prostě stávají a můžou se stát i mně.

Tehdy jsme létání zabalili dříve a sedli si se Zdeňkem do letištní restaurace. Musel na mně vidět, že nejsem ve své kůži a že nad celým tím dnem hodně přemýšlím. Práce instruktora na jakémkoliv letišti není jen naučit žáka řídit letadlo. Jeho úkolem je předat mu i způsob přemýšlení. Protože ať chcete, nebo ne, samotné letadlo dokáže řídit i cvičená opičce. A to je ta chvíle, kdy se rozlišují instruktoři a páni instruktoři. Měl jsem to obrovské štěstí, že Zdeněk i Dan byli nejen úžasní piloti, ale i instruktoři, pro které samotné řízení letadla bylo jen polovinou celého výcviku. Tehdy jsem si od Zdeňka poprvé vyslechl věc, která mě provází mým leteckým životem dodnes. Není to jen o tom, letadlo uřídit. Každý pilot potřebuje znalosti, zkušenosti, trochu selského rozumu a hlavně pokoru ke stroji, se kterým letí. Tenkrát na mně v přímém přenosu viděl, jak mi rostou křídla a sebevědomí, a byla jen otázka času, kdy mi on nebo letadlo dokážou, že zatím fakt neumím nic.

Nastal den D. Den mého prvního sólového letu, což musí být pro instruktora 15letého kluka fakt psycho zážitek. Představte si, že učíte létat pubertáka, kterého znáte pár měsíců, předáte mu všechno, co víte, a najednou si musíte být 100% jistí, že tenhle floutek, který nesmí legálně řídit auto ani pít alkohol, je připravený do toho letadla sednout sám a v ideálním případě se nezabít. Zdenál si byl z nějakého důvodu jistý, že ten den nastal. Podotýkám, že když jsem jel na letiště, neměl jsem tušení, že dnes je TEN DEN. Naskákali jsme do blaníka, aerovlek nás vytáhl do dvou kilometrů a ze zadní sedačky se ozvalo: „Marec, tak mi ukaž ostré zatáčky doprava i doleva.“ OK, to asi zvládnu. Létal jsem ze zatáčky do zatáčky a nechápal, proč opakuje to, co jsme se učili na úplném začátku. „Fajn, teď mírný a ostrý pád.“ Tak jo, natáhnout čumák letadla hodně nad horizont, počkat, až se vytratí rychlost, nechat ho spadnout pod horizont a vybírat. Vybírat v tomhle případě znamená srovnat letadlo z pádu zpátky do normálního letu. Pak jsem mu ukázal zábranu pádu, vývrtku, vybrání vývrtky a vraceli jsme se k letišti. Když jsme se zapojili do letištního okruhu před přistáním, začal jsem tušit, že se nejednalo o klasický výcvikový let, ale o takové Zdeňkovo přezkoušení před prvním sólem, jestli zvládám to, co bych zvládat měl.

Po přistání jsme otevřeli kryt kabiny a Zdeněk vystoupil. Já se začal odpoutávat, že vylezu taky, ale on si stoupl nade mě a řekl mi: „Ty tam zůstaň. Necháš se vytáhnout do 600 metrů, zkusíš si pár mírných a ostrých zatáček, zařadíš se do okruhu a přistaneš. Já budu na vysílače a počkám tady.“

Aha. Evidentně to myslí vážně. Čuměl jsem na něj s otevřenou pusou, jestli to myslí jako fakt, a ani jsem nedutal. „Co na mě vejráš? Zavři kabinu a šup nahoru. Zvládneš to.“ Poslechl jsem a cítil, jak se mi zrychluje tep. Všechno šlo strašně rychle. Napnout lano od vlečné, někdo mi zvedl křídlo, start, aerovlek... Než jsem se vzpamatoval, letěl jsem 600 metrů nad letištěm. V tu chvíli mi došlo, že v tom letadle sedím sám. Doted' si pamatuju tu euforii, co mě úplně rozstřelila.

Křičel jsem nadšením, protože jsem letěl. Tentokrát to bylo celé na mně, protože za mnou neseděl nikdo, kdo by moji případnou chybu opravil. Byl to naprosto dokonalý pocit, který byl tak silný, že úplně přebil nervozitu, kterou jsem vnímal na zemi. Poprvé v životě jsem si připadal jako pilot. Létal jsem kolem letiště, zkoušel si skoro vše, co mě Zdeněk naučil. Vše šlo až podezřele hladce. Zařadil jsem se do letištního okruhu. První, druhá, třetí zatáčka. Vytáhnout vztlakové klapky, brzdící klapky a přistát jako do peřinky. Zastavil jsem, otevřel kabinu letadla a usmíval se jako měsíček na hnoji. Zdeněk ke mně došel, podal mi ruku a pogrataloval mi k prvnímu sólovému letu: „No vidíš, tak jsi to přežil.“ Když tyhle řádky píšu, usmívám se i teď po 23 letech. Pro mladého kluka, co si vysnil, že bude pilotem, je tohle nezapomenutelný den a věřím, že všichni, co létají, mi dají za pravdu: první sólo se prostě nezapomíná.

Zbytek výcviku uběhl poměrně rychle a během pár týdnů mě čekaly závěrečné teoretické a praktické zkoušky. Bylo to poprvé a rozhodně ne naposledy, kdy jsem vyrazil na Úřad civilního letectví v Praze (ÚCL), kde jsem zkoušky úspěšně složil. Ani si nepamatuju, jestli se dělaly na počítači, nebo ještě na papíře. Důležité bylo, že jsem je bez problému udělal. Po pár dnech mě čekala ještě praktická zkouška na letišti Skutec. Zajímavé je, že z toho dne si nepamatuju skoro nic a vůbec nevím proč. Nevybavím si ani blánka, se kterým jsem letěl, ani samotné letiště. Pamatuju si jen to, že jsme tam jeli autem s Honzou Kuklou, který je o dva roky starší než já, licenci na větroni měl propadlou a potřeboval ji obnovit. Tehdy jsem netušil, že tenhle dlouhovlasej klučina bude o několik let později můj kolega na boeingu u aerolinek, kapitán, se kterým nalétám poměrně dost hodin, a troufám si říct, že můj kamarád.

Zkouška dopadla dobře a já spěchal zpět na ÚCL, abych si vyzvedl svoji první licenci v životě. Licenci pilota kluzáků. Byl jsem na ni strašně hrdý. Pořád jsem ji nosil u sebe, i když k tomu nebyl důvod, a připadal si hrozně důležitý. Byl jsem 16letý pilot větroňů a byl jsem na to fakt hrdý.

Být majitelem licence pochopitelně znamená, že můžete nejen sami létat, ale můžete i vozit lidi. Na to jsem se celou dobu hrozně těšil. Až vezmu rodinu a kamarády a budeme kroužit kolem benešovského letiště ve větřoni. Už si přesně nepamatuju, koho jsem vezl jako prvního, ale tak nějak tuším, že to byl můj kamarád z gymplu David. Jasně že jsem mu chtěl ukázat, jaké eso jsem a že létat rovně umí naprosto každý.

Naskákali jsme do větřoně, nechali se vytáhnout do 2,5 kilometru nad letiště a začala sranda. Začal jsem zlehka ostrým pádem a čekal, jak se bude David tvářit. Usoudil jsem, že je mu to málo, tak jsem poslal blaníka do vývrtky a po třech otočkách ji vybral. Pořád jsem se ptal, jestli je vše v pohodě, ale Dejv (jak jsme jeho jméno tehdy psali) mi nepřipadal zas tak zaskočený. Ty vole, Máro, co dál? Všechen arzenál jsi už vystřílel, řekl jsem si v duchu. Pak mě napadlo, že bych mohl zkusit přemet neboli looping. No jo, ale já ho nikdy nedělal, což jsem samozřejmě v tu chvíli nemohl přiznat. (Dnes bych za to své 16leté já nejradši nakopal, protože přesně takhle se v letadle přemýšlet nedá.) Tak jsem si tak poletoval a přemýšlel, co na přemetu může být těžkého. Prostě to potopíš dolů, nabereš rychlost a přitáhneš, dokud se to letadlo neotočí přes budku. To dáme... A přesně tak jsem učinil. Nabral jsem rychlost a přitáhl knípl k sobě. Když jsme byli v poloze vzhůru nohama, ozvalo se ze zadní sedačky, cituji: „Do prdele, kuuuurva, já se poseru, Máro, vole!“ Konec citace. Přemet jsem vybral a byl spokojený. Jednak jsem se asi právě sám naučil looping a druhak jsem evidentně udělal dojem na svého nejlepšího kamaráda. Mise splněna.

Z tohoto letu, konkrétně ze samotného přistání, mám dokonce ještě někde video, ve kterém je od Dejva po dosednutí krásně slyšet: „Jako do peřinkyyyy!“ Což mi samozřejmě udělalo radost. Když jsem mu pak na zemi přiznal, že jsem přemet v životě nedělal, Dejv se na mě podíval vyčítavým pohledem se slovy: „Ty vole, děláš si ze mě prdel?“ No nedělám. A použil jsem větu svého instruktora po mém prvním sólovém letu: „Co no, přežili jsme, buď rád.“ Dneska vím, že to ne-

byla odvaha, ale čistokrevná lidská blbost zabalená do šestnáctiletého sebevědomí.

Čas plynul, já si užíval svoji licenci pilota větroňů a občas někoho svezl. Dokonce se mi nedávno stalo, že jsem potkal jednu kamarádku po asi dvaceti letech a ta mi řekla, že ráda vzpomíná, když jsem ji tehdy svezl ve větroni. Blbý je, že já si to vůbec nepamatuju. Ona ale evidentně ano a to je důležité. Co je ale ještě důležitější, že jsem věděl, že větrone nejsou konečná zastávka. Byly základ. Krásný a důležitý, ale pořád základ. Chtěl jsem se posunout dál a začít létat motorově. A jelikož jsem chtěl jít krok po kroku, ultralehká letadla byla mým dalším cílem. Sice jsem si bezmotorové létání neskutečně užíval, ale vidět letadla, která umějí sama startovat, ve mně vzbuzovalo takový zvláštní pocit méněcennosti – samozřejmě řečeno s nadsázkou. Domluvil jsem se se Zdeňkem, který mezitím získal licenci instruktora ultralehkých letadel, a začali jsme s výcvikem. Ten sám o sobě probíhal dost klidně, protože jsem se už nemusel učit letadlo řídit. Techniku pilotáže jsem měl jakž takž zažitou, takže jsem se soustředil na věci, které jsem neznal. A to byl paradoxně právě ten motor. Nechci tvrdit, že je to něco úplně jiného než větroň, pořád je to letadlo, ale některé návyky z bezmotorového létání jsem si musel v hlavě upravit, protože tady by to nedělalo dobrotu.

V průběhu výcviku jsem začal poznávat další, mnou neprobádané krásy létání. Ve větroni můžete taky „cestovat“, ale pořád řešíte termické stoupavé proudy, protože se vám z důvodu nedostatku výšky nechce přistávat do pole. Jinými slovy, větroň není úplně nejlepší dopravní prostředek pro let z bodu A do bodu B. V motorovém letadle je to jedno. Máte motor, vrtuli a tah, který vás v horizontálním letu dopraví tam, kam chcete. V rámci výcviku jsme začali létat na výlety po Čechách. Začal jsem poznávat nová a nová letiště a bylo to naprosto úžasný. Se Zdenálem jsme se znali už víc než rok, přesto jsem měl pocit, že mě každý let naučil něco nového, což jsem tehdy považoval za obrovský přínos. Celý výcvik utekl rychle, protože jsem jakožto držitel licence větroňů měl nějaké hodinové úlevy a chystal jsem se na zkoušky. Ultra-

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy ***Klid, nepadáme.***
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.