

21. nov 2022 o 8:53 |  Platený obsah

Pilot Daniel Jašurek: Kokpit lietadla je najkrajšia kancelária na svete

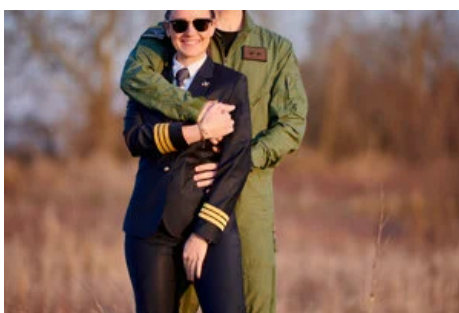
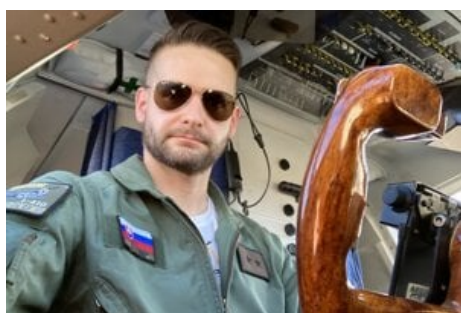
Kysučan pilotuje dopravné lietadlo.



Milan Gončár
redaktor



Pilot Daniel Jašurek. (Zdroj: ARCHÍV D.J.)



ČADCA. Daniel Jašurek pochádza z Čadce. Už ako tínedžera ho lákalo lietanie. Po strednej škole sa rozhodol pre štúdium na Katedre leteckej dopravy Žilinskej univerzity v [Žiline](#), kde v roku 2013 úspešne promoval ako inžinier.

V súčasnosti lieta ako vojenský dopravný pilot pre Vzdušné sily Ozbrojených síl Slovenskej republiky (Slovak Air Force) na dopravnom lietadle L-410 UVP E20.

Ide o dvojmotorové, turbo vrtuľové lietadlo, určené na prepravu pasažierov a nákladu na krátke alebo stredné vzdialenosti.

Okrem toho, vo svojom voľnom čase, lieta „pre radosť“ na malých dvoj až šesťmiestnych lietadlách, určených na vyhliadkové lety a aerotaxi v rámci strednej Európy. Prečítajte si rozhovor o práci pilota a výhľadoch z kokpitu lietadla.

V rozhovore sa dočítate

- Kedy mal skutočný strach
- Čo je najťažšie na lietaní
- O tragickom úmrtí inštruktora
- Čo prežívajú ľudia tesne po štarte
- Prečo je dôležité, aby sa piloti v kabíne pravidelne menili
- Aké má sny

K lietaniam ste mali vždy blízko. Kedy sa zrodila myšlienka, že chcete byť pilotom?

Počas štúdia na čadčianskom gymnáziu som asi ako každý tínedžer hrával počítačové hry a okrem nich som skúšal aj letecké simulátory. Taktiež si dobre spomínam na svoj prvý let na [dovolenku](#). Cestovali sme k moru a ja som bol neskutočne očarený a fascinovaný celým tým fungovaním. V maturitnom ročníku som si podal prihlášku na Žilinskú univerzitu. Prijali ma, úspešne som dokončil inžinierske štúdium, a tak sa začala moja letecká kariéra.

Spomínali ste počítačové hry, ale aj „atmosféru“ na letisku i v lietadle počas letu. Čo vás ale najviac presvedčilo ísť cestou pilota?

V letectve sa hovorí, že kokpit, teda kabína lietadla, je kancelária s najkrajším výhľadom. S týmto názorom sa plne stotožňujem. Samotné lietanie bolo, je a bude vždy fascinujúce. Pocit, keď človek vzlietne a všetky povinnosti, starosti, problémy, ktoré má na zemi, nechá tam dole a plne sa koncentruje na bezpečné vykonanie samotného letu, je neskutočný. V neposlednom rade je fascinujúci aj fakt, že vďaka fyzike dokáže vzlietnuť stroj, ktorý váži aj niekoľko desiatok ton a prepraviť ľudí alebo náklad z bodu A do bodu B, kdekoľvek na zemi.

Po štúdiu ste začali „naostro“ lietať. Aký výcvik ste museli absolvovať?

Samotný výcvik je veľmi komplexná záležitosť. Člení sa na viacero kvalifikácií a modulov, ktoré pozostávajú z teoretickej časti v učebni a z praktickej v lietadle. Vo všeobecnosti sa začína na malých jednomotorových lietadlách a postupne sa pridáva obťažnosť. Prechádza sa na väčšie, dvojmotorové lietadlo a lieta sa v náročnejších meteorologických podmienkach. Asi najťažšia na celom výcviku je takzvaná ATPL teória - teória dopravného pilota.

Čo to znamená?

Samotná skúška pozostávala zo štrnástich predmetov - meteorológia, navigácia, konštrukcia lietadiel a mnohé ďalšie. Vykonáva sa na Dopravnom úrade a celá databáza obsahuje približne šesťnásttisíc otázok, samozrejme v anglickom jazyku, ktoré musí pilot zvládnuť do osemnástich mesiacov.

Hovoríme o teórii. Čo je ale najnáročnejšie na samotnom lietaní?

Toto je veľmi individuálna otázka a pre každého letca - pilota je zložité niečo iné. Nepochybne, na začiatku je letecký výcvik náročný na financie. Bavíme sa o sume asi 50-tisíc eur a viac. Neskôršie je táto práca náročná na čas a sklbenie s rodinným životom, nakoľko je pilot takmer stále na cestách a žije, takpovediac, z kufra.

Počas pilotovania zažívate mnohé situácie, ktoré bývajú z času na čas aj nebezpečné. Mali ste niekedy skutočný strach?

Asi každý letec mi dá za pravdu, že nejednou sa vyskytne neočakávaná situácia, kedy sa vám rozbúcha srdce. Je to obdobné, ako keď musí vodič v cestnej premávke riešiť niečo nečakané, čo si vyžaduje jeho pohotovú reakciu, aby predišiel nepríjemnej kolízii. Počas leteckej kariéry som mal skúsenosť so stretom s vtákom, ktorý rozbil

svetlo na krídle lietadla počas pristávania. Taktiež som zažil silnú turbulenciu na okraji búrky. Lietadlo bolo takmer neovládateľné.

Asi najmenej príjemný bol dym v kokpíte. Išlo o nočný let nad morom, keď došlo k skratu elektrickej kabeláži. Našťastie, všetky tieto situácie dobre dopadli. Vo všeobecnosti aj tak stále platí, že letecká doprava je najbezpečnejší spôsob dopravy. Najnebezpečnejšia časť letu je cesta v aute na letisko a z letiska.

Pilotovanie veľkého stroja prináša aj zážitky. Aký bol ten najväčší?

V roku 2018 som bol na zahraničnej misii na [gréckom](#) ostrove [Kréta](#). Pracoval som ako veliaci pilot pre Letecký útvar Ministerstva vnútra Slovenskej republiky. Vykonávali sme leteckú činnosť v súvislosti s migráciou a s ochranou vonkajšej Schengenskej hranice. Jedno ráno nás grécka pobrežná stráž požiadala o asistenciu pri hľadaní tela utopenej turistky, ktorá bola nezvestná takmer 24 hodín.

Po päťhodinovom lete, približne desať kilometrov od pobrežia, sme na otvorenom mori zbadali osobu prevesenú na nafukovačke. Kývala nám a prosila o pomoc. Neverili sme vlastným očiam. Okamžite sme privolali námornú pobrežnú hliadku. Tá vytiahla vyčerpanú ženu, stále živú. Pamätám si na moment, keď sme dostali informáciu na palubu lietadla, že záchranná [akcia](#) bola úspešná. Ostatné posádky lietadiel v blízkosti nám blahoželali k záchrane ľudského života a hovorili o nás aj zahraničné médiá. Slovenské ale nie. Asi nemajú v obľube pozitívne správy.

V práci sa dosť nalietate, napriek tomu vo voľnom čase organizujete zážitkové lety. Čo vás k nim viedlo?

Myšlienka zážitkových letov z letiska Dolný Hričov Žilina vznikla po tom, ako mi raz zavola kamarát a požiadal ma, či by som ho nepovozil na lietadle ponad Kysuce. Veľmi sa mu páčilo. O týždeň mi volal jeho známy, že by tiež chcel preletieť ponad náš región. A tak sme začali z týchto letov pridávať fotky a videá na sociálnu sieť. Postupne sa nám začali ozývať záujemcovia a dnes sa lety tešia obľube. Vlastným dva letecké pilotné preukazy, laicky povedané, vodičáky na lietadlo. Jeden je na civilné dopravné lietadlá, druhý na vojenské dopravné. Aby som mohol pilotovať malé lietadlá a realizovať zážitkové lety pre verejnosť, potrebujem civilný preukaz. V práci využívam vojenský.

Kysučania vás teda často vidia nad svojimi hlavami. Čo prežívajú ľudia tesne pred

štartom? Tešia sa alebo majú strach?

Veľa ľudí ide s nami lietať prvýkrát v živote. Samozrejme, počas cesty autom na letisko majú prirodzený rešpekt, ale tesne po štarte obava z každého opadne a chvíle vo vzduchu si pasažieri začnú užívať.

Odporúčate takýto výlet každému, kto chce zažiť skutočný zážitok?

Myslím si, že v dnešnej dobe má každý toľko materiálnych vecí, darčiekov a mnohokrát aj zbytočností, že je veľmi pekné niekoho obdarovať takýmto zážitkom. Váš blízky bude naň spomínať ešte dlhý čas. Podobný let môže absolvovať každý, bez ohľadu na vek. Nejde o žiadny adrenalínový zážitok, ale pokojný vyhliadkový let v peknom letovom počasí.

Kedy je najlepšie absolvovať takýto let?

Zážitkové lety sa dajú realizovať počas celého kalendárneho roka, vzhľadom na letové **počasie** v danom dni. Každé ročné obdobie má, nepochybne, svoje čaro, keďže sa krajinná scenéria a príroda menia. Avšak, najkrajšie je uskutočniť let pred západom slnka, keď sa stretáva deň s nocou. Samozrejme, pri každom jednom štarte sa kladie maximálny dôraz na bezpečnosť a technický stav lietadla.

Asi sa nedajú porovnávať veľké stroje s tými menšími. Ale predsa len, v čom sú najväčšie rozdiely?

Vo vojenskom alebo civilnom dopravnom lietadle tvoria posádku v kokpíte vždy dvaja piloti. Na ľavej strane sedí kapitán, na pravej jeho kolega. Jeden riadi stroj, druhý ho monitoruje. Je to z dôvodu, keby nastala inkapacitácia pilota, čiže kolaps alebo smrť. Druhý kolega musí byť schopný prevziať vedenie a lietadlo bezpečne dopraviť do cieľa. Dopravné lietadlá majú tiež dva motory. Keby sa jeden pokazil, druhý musí utiahnuť stroj. Ale celý systém je o zálohe - dvaja piloti, dva motory, dva palubné počítače. Všetko je zdvojnásobené pre prípad núdze.

A dôležitý je určite aj vynikajúci zdravotný stav...

Samozrejme. Pilot sa musí cítiť komfortne, zdravotne spôsobilý. Dôležitá je fyzická i psychická pohoda, aby mohol stroj riadiť.

Spomínate dvoch pilotov. Ako prebieha spolupráca?

Každá letecká spoločnosť má svoje vlastne predpísané pravidlá a tie musí posádka dodržiavať. Vzájomná spolupráca a komunikácia v kabíne lietadla funguje tak, že obaja piloti sú rovnocenní partneri, akurát kapitán má posledné slovo. Pokiaľ by došlo ku krízovej situácii alebo niečomu neočakávanému, on je ten, ktorý robí finálne rozhodnutia.

Máte stabilného kolegu v kokpíte alebo sa menia?

Pravidelne sa meníme, aby sme zamedzili vytvoreniu stereotypu. Pretože ten zvyšuje riziko chyby ľudského faktora. Najväčšou a najčastejšou príčinou leteckých katastrof je práve ľudský faktor, čiže aj takýmto spôsobom je nutné znížiť riziko.

Poznáte aj konkrétny príklad zlyhania ľudského faktora?

Áno a veľa sa o tom aj hovorilo. Študentka išla so starším inštruktorom na svoj prvý let v malom dvojmiestnom lietadle. Inštruktor dostal na palube infarkt a zomrel. Ona nebola schopná pristáť, až kým nedošlo palivo v nádrži. Nakoniec sa lietadlo zrútilo do mora a zahynulo aj dievča. Potápači ich našli po dvoch dňoch.

Keďže pilotujete i vojenské lietadlá, ste aj vojak...

V prvom rade som profesionálny vojak, mám funkciu staršieho pilota a hodnosť nadporučíka - čiže plním úlohy vojenského charakteru. Zahŕňa strelbu, telesnú prípravu, vojenské cvičenia a ďalšie. Popri tom musím vykonávať taktickú prepravu osôb, nákladu, vojakov, vojenské výsadky, ale aj prepravu generálov na služobné cesty a podobne. Vojakom som neplánoval byť. V prvom rade som túžil byť pilotom.

Letecká doprava prešla náročným obdobím, keď bola značne obmedzená kvôli pandémie. Vy ste to pocítili?

Z pohľadu vojenského letectva má pandémia [koronavírusu](#) príliš neovplyvnila. Lietali sme prakticky stále, pričom sme plnili stanovené úlohy. Ale civilná letecká doprava dostala ranu z večera do rána. Všetko sa zastavilo. Množstvo priateľov, spolužiakov a známych zostalo bez práce. Z globálneho hľadiska sa aj ako posledná vracala do normálu. Bolo to pre našu oblasť náročné obdobie.

Lietate niekoľko rokov a ako každý mladý človek, aj vy sa snažíte posúvať vpred. Aké sú vaše ciele a sny?

Keďže moja partnerka je civilná dopravná pilotka na Boeingu 737 a letectvo je okrem iného aj naším spoločným koníčkom, náš sen je lietať pre rovnakú civilnú leteckú spoločnosť a popri veľkej leteckej doprave si založiť aj vlastnú leteckú školu.

Tento text ste mohli čítať vďaka tomu, že platíte za obsah. Vážime si to.

Ďalšie weby skupiny: [Prihlásenie do Post.sk](#) [Slovak Spectator](#) [Agentúrne správy](#) [Vydavateľstvo](#) [Inzercia](#) [Osobné údaje](#) [Návštevnosť webu](#) [Predajnosť tlače](#) [Petit Academy](#) [SME v škole](#)

© Copyright 1997-2022 | Petit Press, a.s.