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


nastole

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

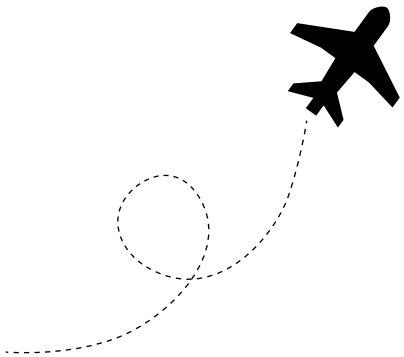
Proč vznikla tahle kniha 9
První let a osudové setkání 11
Malá letadla, velké sny 14
Emiráty: velký sen a první velký pád 25
Znovu od nuly 34
Poprvé v dopravním letadle 58
Svět z pravé sedačky 66
Čtvrtá frčka 80

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?" Doteď 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 zajímá a je pro ně do jisté míry i fascinující. Čím víc otázek přicházelo, tím míň 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.

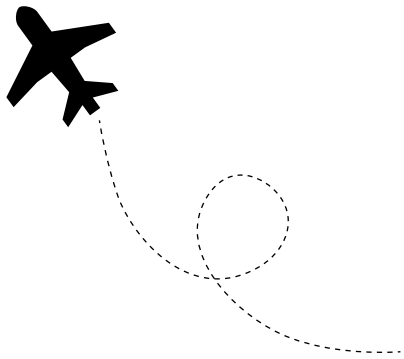
Důležité ale je, že tato cestovní kancelář využívala vládní letouny Tupolev TU-154. To není špatné letadlo na první let v životě, ne? Od první chvíle, co jsem ho uviděl, jsem byl úplně v transu. Dodnes si pamatuju, jak jsem celý vykulený koukal z okna a nechápal, co se děje. Naprosto všechno mě na tom letadle fascinovalo. Velikost, hluk, křídla, motory, sedačky i kabina. Nevěděl jsem, kam koukat dřív. Byl jsem nadšený. Už si přesně nevybavím, 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?“ chrlil jsem na mámu jednu otázku za druhou. „To byl pilot nebo letecký mechanik, Marečku.“ „Aháá, 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 příletu 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 spřátelili 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 „znalosti" 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 absolvuju 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.