

Mladá Slovenka pilotuje Boeing

ROZHOVOR

Keď sa letectvo rozbehne, „uletíme“, vysvetľuje pre HN Sandra Sandtnerová, prečo pilotov počas pandémie nechceli zamestnať.

Veronika Galvánková ©hn
veronika.galvankova@mafraslovakia.sk

Začiatkom minulého roka vám ako čerstvej kadetke dala letecká spoločnosť Air Explore šancu pracovať ako dopravná pilotka na Boeing-737. Hovoríte o tom ako o splnenom sne. Môžete nám priblížiť svoju cestu k nemu?

V prvom rade musíte absolvovať pilotský výcvik. Je to kurz na dopravného pilota. Vzhľadom na to, že som si ho financovala sama a zarábala naň popri práci letušky, vybrala som si modulový výcvik. Trvalo mi to štyri roky. Následne som musela absolvovať pohovor do spoločnosti, kde nás bolo asi 20. Bola to teoretická časť, ktorá bola písomná a ústna, a o pár dní neskôr simulátor na letisku v Žiline. Tam som mala nevýhodu oproti kolegom, keďže som v simulátore neabsolvovala výcvik. Tak som kontaktovala školu a deň pred pohovorom som si to išla „ohmatať“, čo mi určite pomohlo pri pohovore (smiech).

Laik asi nevidí rozdiel v pilotovaní rôznych lietadiel. V čom je výnimočný práve Boeing-737?

Boeing-737 bola moja srdcová záležitosť, ale ako čerstvý kadet si nevyberáte podľa typu lietadla, ale podľa príležitosti, ktorá vám je daná. To, že naša spoločnosť má práve Boeing B737, beriem ako osud a šťastie zároveň. Je to aj podľa vyjadrení mojich výcvikových kapitánov náročného lietadla na techniku pilotáže a veľa vám „neodpustí“. Napríklad pri vzlete a rotácii 75-tonového stroja pri rýchlosti asi 300 km/h je chvost nad zemou približne 35 - 50 cm, čo je neskutočne nízko. A je tam mnoho ďalších vecí.

Predtým ste desať rokov pracovali ako letuška. Čo vás hnalo do pilotnej kabíny?

Už počas výcviku na letušku ako osemnásťročná som si uvedomila, že chcem byť dopravný pilot. Bolo to však finančne náročné. Podmienka od mojich rodičov bola, že ma maximálne podpora, ale budem musieť pracovať a v podstate si to zaslúžiť. Tým, že som nemala žiadne kontakty, dlho som sa odhodlávala a pátrala, kde všade sa dá spraviť výcvik, začala som až na dvadsať štvrté narodeniny v slovenskej leteckej škole. Čo ma však hnalo najviac, je láska k strojom a moja povaha. Stále chcem viac. To je na jednej strane dobré, lebo človek nestagnuje. Stále však kladiem na seba požiadavky a neuspokojím sa s ničím tak ľahko. Práca letušky bola úžasná skúsenosť. Veľa som na sebe pracovala a aj dosiahla vzhľadom na to, že som začala v mladom veku. Bola to pre mňa komfortná zóna, ktorú som nateraz v kokpíte opustila.

Tesne po tom, čo ste začali lietať na reálnom lietadle, prišla pandémia a uzavrela vám cestu k tréningu. Popisovali ste aj pilotov, ktorí s licenciou dopravného pilota za 120-tisíc eur zrazu museli začať dokladať tovar v potravinách.



Sandra Sandtnerová, pilotka Boeingu 737



SNÍMKA: SANDRA SANDTNEROVÁ

KTO JE SANDRA SANDTNEROVÁ

Je to dopravná pilotka. Lieta na lietadle typu Boeing 737. Študuje na Žilinskej univerzite odbor Letecká doprava. O leteckých témach píše na sociálnej sieti pod prezývkou @pilotgirl_sandra.

partner, ktorého v mojom prípade považujem za svoj najväčší životný úspech. Neskutočne ma podporuje, je moja opora a hnací motor, rovnako ako moja rodina.

Skúsenosti zbierate v slovenskej leteckej firme, ktorá funguje na princípe prenájmu. Ako vyzerá takýto koncept v praxi?

Naša slovenská letecká firma funguje na princípe prenájmu, ktorý sa nazýva ACMI. Je to balík služieb, ktorý zahŕňa A - lietadlo, C - posádku, M - údržbu, I - poistenie. Než som tu zamestnala, nevedela som veľa o takomto koncepte aerolínií. Môže si nás prenajať cestovná agentúra, športový klub či iná aerolínia. Naše motto znie - Lietame pre vás. Máme vo flotile v súčasnosti 7 Boeingov-737. ACMI spoločnosti majú rôznu flotilu lietadiel. Tento druh prevádzky funguje tak, že všetci piloti majú naučené firemné postupy, ktoré sa nikdy nemenia kvôli maximálnej bezpečnosti. Čo sa však mení, je servis, ktorý je poskytovaný v kabíne cestujúcim. Ten závisí od požiadaviek danej firmy, ktorá si nás prenajala. To už majú v réžii stewardi.

Aký je to pocit, mať pri pilotovaní zodpovednosť za stovky cestujúcich na palube?

Už počas elementárneho výcviku na maličkých lietadlách je najväčší dôraz kladený na bezpečnosť. Len čo sa človek dostane do kokpitu dopravného lietadla, nevie si lietanie predstaviť inak než s prioritou bezpečnosti. V simulátoroch sme tréningové na vážne poruchy a ako dopraviť lietadlo bezpečne späť na zem. Často tam trénujeme extrémne prípady, aby nás počas letu nič len tak nezaskočilo. Je to o učení, ale aj o skúsenostiach. O lietadlo sa starajú mechanici, ktorí podobne ako my piloti musia mať typový výcvik na daný typ lietadla. Samozrejme, z technickej časti a podľa legislatívy má lietadlo veľa neustálych kontrol, checkov. Tento postup je veľmi prísny, nedá sa obchádzať a sme zaň všetci v letectve vďační.

Ste mladá žena, ako na vás reagujú cestujúci, keď vyjdete z kokpitu v pilotnej uniforme?

V našej spoločnosti máme procedúru, že počas nástupu pasažierov máme zavreté dvere do kokpitu. Keď potrebujeme ísť na toaletu, tak máme zatiahnutý záves. Parkrát sa mi stalo, že som začula na letisku, že: „Pozri, pozri, žena pilotka!“ Prípadne si ma niekto fotil. Často si ľudia myslia, že som letuška a dokonca niektorí v mojom okolí sa ma stále neveriacky pýtajú, či naozaj lietať ja. Áno, lietať! (Smiech)

Čo považujete za vašu najväčšiu obetu pri budovaní kariéry dopravnej pilotky?

Vzdanie sa súkromného života a finančnú záťaž. Nie je to povolanie, ktoré sa človek rozhodne robiť, keď nevie, čo so životom. Prípadne sa k nemu dostane nejakou vylučovacou metódou. Musí byť o tom presvedčený, musí ho baviť a v neposlednom rade musí mať podporu blízkych. V tomto mám šťastie od Boha, že mám úžasného partnera. Ten sa snaží, aby sme aj napriek neštandardnému pracovnému štýlu mali plnohodnotný a krásny vzťah. Pretože, ako sa hovorí, smútok sa vo dvojici delí a radosť sa násobí.

”

Na Slovensku je trend mať vysokú školu a titul. Aj vtedy, keď človek študuje, čo ho nebaví.

Letectvo je odvetvie azda najviac zasiahnuté koronakrizou, čo sa týka práce. My sme prví „von“ z biznisu a poslední „späť v hre“. Je to o to náročnejšie, že dostať sa do kokpitu je finančne náročné a väčšina z nás má buď pôžičky od rodiny, alebo od banky. A tie treba splácať. Je to veľmi smutné, ale nebol o nás príliš veľký záujem na iných pozíciách ako kuriér a podobne. Je to z jedného dôvodu, ktorý plne rešpektujem a je oprávnený. Hneď ako sa letectvo rozbehne, „uletíme“. Spoločnosti si uvedomujú, že nikto, kto ma pilotský výcvik, nemá záujem robiť nič iné. Človek si pripadal často až naničhodný. A to aj napriek tomu, koľko skúšok, testov a simulátorov absolvoval.

Dvackrát vás neprijali na vysokú školu. Vravíte, že s odstupom času to vnímate ako najlepšiu vec, čo sa stala. Na prácu, ktorú robíte, nepotrebuje diplom z univerzity. Ako dnes vnímate slovenské vysoké školstvo?

Na Slovensku to je trend mať vysokú školu a titul. A to aj vtedy, keď človek študuje aj to, čo ho nebaví. Aj ja som prepadla tomuto trendu a prihlásila sa na vysokú školu na odbor európske štúdiá. Dva roky za sebou. A dva roky za sebou ma nevzali. Ak by ma vzali, nebola by som letuška a nikdy by som sa nestala dopravnou pilotkou. Avšak pravdepodobne by som mala titul. Nič ma nebaví tak ako lietanie. Ak by ma vzali na vysokú školu hneď po gymnázii, zrejme by som nemala šancu túto lásku v sebe nájsť. Keď sedím v kokpíte, tak mám chuť priniesť nejakú dobrú bonboniéru komisií, čo sa rozhodla ma neprijat' (smiech). Aj keď vtedy mi to úsmevné neprišlo.

Teraz však predsa len študujete. Áno. Rok na zemi počas korony som využila začiatím štúdia le-

teckej dopravy na Žilinskej univerzite. Využila som toto obdobie a denne sa tomu venovala až po úspešný koniec prvého ročníka. Teraz začínam druhý, ale s individuálnym študijným plánom. Aj keď neskôr, ale predsa študujem, čo ma baví. Neberiem to ako povinnosť kvôli titulu. Chcem sa v danom odbore vzdelávať a posúvať. Mám skúsenosti zo života v Holandsku. Kto má titul tam, je k tomu aj adekvátne ohodnotený, má primeranú pozíciu. Mám pocit, že vďaka rozvoju súkromných škôl na Slovensku titul stratil čaro. Avšak na Slovensku máme aj školy, ktoré sú veľmi kvalitné a vychovávajú veľké talenty. To som mala možnosť zistiť na Žilinskej univerzite a u mojich spolužiakov.

Otvorene hovoríte o tom, že na pilotný výcvik ste si zarábali prácou letušky a dokonca ste sa preň zadlžili. Kým si sadnete za čelné sklo 70-tonového lietadla, miniete 70-tisíc eur. Aké rôzne cesty financovania pilotného kurzu existujú?

Sú dve možnosti výcviku, modulárny a integrovaný. Popri modulárnom výcviku je možné pracovať a robiť sa na báze „modulov“. Toto bola aj moja cesta, keďže som si naň zarábala sama prácou letušky. Jednotlivá cena modulov závisí od náročnosti výcviku. Teda koľko hodín treba odlietať, koľko s inštruktorom, na akom type lietadla, či koľko hodín v simulátore je treba. Nepovedala by som, že sú tam skryté poplatky, s ktorými treba rátať. Je to napríklad výbava pilota, letecké poplatky či byrokratické záležitosti na úrade. Výcvik bez stravy a ubytovania napríklad v Oxford Aviation Academy stál vyše 110-tisíc eur. Po úspešnom absolvovaní vás potom čaká ešte typový výcvik, ktorý sa pohybuje rôzne, ale až do 30-tisíc eur. Táto možnosť nebola pre mňa reálna.

Ako ste to teda riešili? Aj napriek tomu, že som žila v Edinburhu, som sa roz-

75
TON
Toľko môže vážiť
Boeing 737.

hodla spraviť si modulový výcvik na Slovensku v našej najväčšej leteckej škole - SeagleAir. Tam treba rátať so sumou 50-tisíc eur a viac. Počas time buildingu som lietala v Rakúsku, Slovinsku, Maďarsku, ale aj v Belgicku či Holandsku. Celý výcvik je skôr životný štýl ako škola, čiže treba tomu prispôsobiť takmer celý život. Po získaní kvalifikácie si začnete hľadať prácu, kde si následne podľa typu lietadla spravíte typový výcvik. Tu sa to rieši buď viazanosťou firme na niekoľko rokov, alebo treba mať finančnú hotovosť.

V štátnych zložkách ministerstva vnútra a ministerstva obrany je výcvik zaplatený. Nechceli ste skúsiť túto cestu?

Áno, to máte pravdu, je zaplatený. Avšak armáda má vlastnú osnovu pilotského výcviku, ktorá nie je kompatibilná s civilným letectvom. Nálet sa tam nezaráta do civilných papierov. Tiež sa tam lieta neporovnateľne menej. Napríklad mesiac v civile je rok náletu v armáde a človek je prioritne vojak a na druhom mieste pilot. Takže mne nateraz vyhovuje civilné letectvo.

Vravíte, že lietadlo nepozná pohlavie a nevie, či ho riadi muž alebo žena. Dopravných pilotiek je pritom len sedem percent, vyzerá to tak, že k tomu neinklinujú. Čím to je?

Tažko povedať. Nikto nikdy neurčil, či to je mužské alebo ženské povolanie. Napriek tomu je považované za mužské. Sem-tam sa stalo, že mi niekto povedal, že žena patrí do kuchyne. No ja si myslím, že žena patrí, kamkoľvek sa rozhodne, že patrí. Myslím si, že rodičia by nemali odhovrať svoje dcéry od povolania, ktoré sa na prvý pohľad zdajú mužské. Spoločnosť tak možno prichádza o skvelý talent na danej pozícii. Možno by som to nízke zastúpenie žien pripísala aj náročnejšiemu rodinnému životu pilotiek. Aj založenie si rodiny je kvôli nepravidelnému životnému štýlu je ťažšie. Tu zohráva dôležitú úlohu