



60. díl – Pohodlí a bezpečnost aneb zažíváme zlatý věk civilního letectví

Civilní letecká doprava je zřejmě nejvýznamnějším důsledkem události, jež se odehrála v roce 1903 na pláži u Kitty Hawk, pod níž jsou podepsáni bratři Wrightové. Každoročně se zvyšuje počet lidí, kteří ke svému transportu leteckou přepravu využívají. V loňském roce letecky cestovaly více než tři a půl miliardy lidí, tedy polovina světové populace. Přitom došlo k 16 fatálním nehodám, při nichž zahynulo 560 osob, což z letecké dopravy činí, jak se stále dokola opakuje, nejbezpečnější způsob přepravy, jaký známe. Odvětví letecké dopravy pak přímo zaměstnává na deset milionů pracovníků. Kromě masovosti, kterou dopravní letadla nabízejí, vzrůstá i komfort, který cestujícím poskytují interiéry letadel. Současnost tak nabízí nevídanou úroveň cestování vzduchem, kterou charakterizuje bezprecedentní bezpečnost a pohodlí. Civilní letecká přeprava zažívá svůj zlatý věk.

Zlatý věk, ať už čehokoli, bývá zpravidla kladen do více či méně vzdálené minulosti. Letecká doprava není výjimkou, takže i zde se můžeme setkat s tendencí vidět to nejlepší v době, jež je za námi. Ve všeobecné rovině bývají za zlatý věk letectví považována 30. a 40. léta dvacátého století, kdy docházelo k mnoha rekordním letům, přelomovým vynálezům a rozmachu veškerého létání. Občas se lze setkat s dalším vymezením zlatého věku, a to do období 50. a 60. let, kdy se po obloze začaly prohánět velké vrtulové a posléze proudové dopravní stroje, v čele s letouny Boeing 707 a Boeing 747, které se staly pomyslným etalonem moderních dopravních letadel. Smyslem tohoto seriálu není jakkoli snižovat důležitost předešlých etap vývoje letectví, ale ukázat, že i dnešní doba je bohatá na rekordní lety, přelomové vynálezy a rozmach veškerého létání. Tentokrát se proto zaměříme na to, že skutečný zlatý věk letecké dopravy nespadá do 50. a 60. let, ale do prvních dekád 21. století. Postupně se podíváme, v čem všem a jak moc je dnešní létání lepší než bývalo.

Nejviditelnější předností dnešního létání je nárůst jeho bezpečnosti. Navzdory tomu, jak monstrózním ekosystémem letecká přeprava je, funguje extrémně dobře, spolehlivě a bezpečně.

Letecké nehody s fatálními důsledky jsou natolik výjimečné, že se okamžitě stávají hlavním předmětem zájmu všech médií. Z toho si pak leckdo udělá mylný názor, že je létání nebezpečné. Opak je ale pravdou, neboť se jedná o zdaleka nejbezpečnější způsob dopravy, jaký máme k dispozici, což sice už možná zní jako klišé, ale je to fakt. Nikdy v minulosti nebylo létání tak bezpečné. Mimořádně vysoké standardy uplatňované v letectví se odráží v tom, že vysoká bezpečnost není pouhým výstřelkem, který se jednou za čas objeví, aby pak zase na určitou dobu zmizel, ale je plynulým trendem, který spěje k úplnému vymýcení nehod. Pro zajímavost, v roce 2015 bylo evidováno 16 nehod letadel se smrtelným zraněním, což je za posledních deset let nejméně (do sledované skupiny spadají stroje s kapacitou vyšší než čtrnáct cestujících). Těchto 16 havárií si vyžádalo 560 mrtvých. Nejmenší počet úmrtí za posledních deset let se váže k roku 2013, kdy při celkem 29 fatálních nehodách přišlo o život 265 osob. Pozoruhodné je, že počet nehod není úměrný intenzitě provozu, ale spíše se váže k určitým geografickým oblastem (typicky Afrika a některé oblasti Asie). Tato čísla sama o sobě jsou pozoruhodně nízká. O to více pak vyniknou v porovnání s tím, kolik letadel brázdí nebe nad našimi hlavami.

Hustota leteckého provozu dosahuje takové intenzity, že v každém okamžiku se ve vzduchu nachází více než deset tisíc dopravních letadel. Z toho přes dva tisíce tvoří nejrozšířenější dopravní stroj na světě, Boeing 737. To ve výsledku znamená, že se vzduchem za rok přepraví přes tři a půl miliardy lidí, fakticky polovina lidské populace. Navzdory tomu se daří organizovat letové trasy a pohyb po letištích a v jejich okolí se stejnou měrou bezpečnosti, s jakou se provádí údržba letadel, což se odráží v oné mimořádně nízké nehodovosti. Pro zajímavost, největším letištem na světě co se týče počtu odbavených cestujících je již patnáct let Hartsfieldovo-Jacksonovo mezinárodní letiště (KATL/ATL) v Atlantě ve státu Georgia, které je základnou (uzlovým bodem) americké společnosti Delta Air Lines. V roce 2015 tímto letištem prošlo rekordních 101 491 106 cestujících. To jinak řečeno znamená, že se Atlanta stala prvním letištem v historii, které odbavilo více než sto milionů cestujících. Největšími aeroliniemi nejen současnosti, ale i celých dějin letectví, je společnost American Airlines, která aktuálně provozuje 928 letadel. Pokoření hranice tisíce strojů je patrně jen otázkou času. Vzhledem k dravosti nových, dosud ne zcela letectvím nasycených oblastí především v Asii a výhledově i v Africe, lze počítat s dalším poměrně výrazným vzrůstem celkového počtu cestujících osob, jakožto i s narůstajícím počtem letadel, jež se budou v budoucnu dělit o vzdušný prostor. Tato masovost, jež je důsledkem zpřístupnění létání nejširšímu počtu lidí (někdy se používá pojmu demokratizace), se úzce pojí s dalším, hojně diskutovaným tématem. Pohodlím.

Velice často se totiž právě pohodlí na palubách dnešních letadel dává do kontrastu s tím, co zažívali cestující v období předchozích zlatých věků. Respektive doba minulá slouží k domnělé ilustraci toho, jak je létání v dnešní době otravné. Toto srovnání ale bývá od samotného základu

prováděno mylně. Pokud necháme stranou nesrovnatelnou úroveň bezpečnosti, která zcela jasně hraje ve prospěch dnešní letecké dopravy, jak je uváděno výše, pak obvykle prováděná srovnání zcela opomíjejí právě fakt demokratizace letecké přepravy. Je třeba si totiž uvědomit, že v dřívější době si (na tehdejší poměry luxusní) cestování letadlem mohli dovolit jen lidé výjimečně movití. Letadlem tak cestovali vrcholoví sportovci, herci, hudebníci, podnikatelé a další finančně úspěšní lidé. Kdežto dnes mohou létat a také létají lidé naprosto jakékoli společenské důležitosti. Pokud se někdo cítí elitářsky, pak je pochopitelné, že raději vidí zlatý věk v době, kdy létali jen privilegovaní. Z pohledu „běžného“ člověka se ale zlatý věk odehrává právě teď. A zásadní zásluhu na tom má rozmach nízkonákladových aerolinií.

Z dění posledních let se sice může jevit, že nízkonákladoví přepravci jsou záležitostí až dnešní doby, ale první takovou společností byla již v roce 1949 Pacific Southwest Airlines. Průkopníkem nízkonákladových dálkových letů byl v roce 1964 islandský dopravce Icelandic Airlines. V průběhu let samozřejmě existovalo poměrně velké množství dalších podobných společností, které se snažily lidem nabízet levnější letenky než běžní dopravci, ale opravdovou nízkonákladovou aerolinií, jež tento koncept přivedla k dokonalosti, se stala v 70. letech společnost Southwest Airlines, jež se inspirovala u první jmenované. V současnosti se proto jedná o největšího nízkonákladového dopravce na světě. Flotila společnosti čítá 715 letounů Boeing 737 několika verzí. Na úspěch této společnosti postupně navázal bezpočet dalších, přičemž se tato kategorie leteckých dopravců stala natolik zásadním hráčem na poli létání, že tyto společnosti vznikly a prosperují na všech kontinentech (vyjma Antarktidy). V Evropě se jedná zejména o Ryanair, jehož počátek se datuje do poloviny 80. let, přičemž dnes disponuje flotilou 360 letadel, což z něj činí největší aerolinii (jakéhokoli typu) na evropském kontinentu. V Asii patří k největším společnost Air Asia, která napříč všemi svými dceřinými aeroliniemi provozuje 172 letadel. Tato část světa, co se týče letectví, zažívá značný rozvoj, takže nízkonákladovým přepravcům se zde daří a takřkajíc zde „rostou jako houby po dešti“. Nízkonákladovkám se daří i v Jižní Americe, kde je dominantní společností Gol se 127 letadly. Na australském nebi vládne v této kategorii Virgin Australia se 114 stroji. Trochu zaostává pouze Afrika, kde je sice rovněž více těchto společností, ale největší z nich, jihoafrická Kulula a Mango, mají každá po deseti strojích.

Základní model nízkonákladových společností spočívá v tom, že cena letenky za samotnou přepravu osoby z místa A do místa B je velice nízká, ale jakákoli služba nad tento rámec je zpoplatněna, nežádka velmi vysokými částkami, občas dokonce převyšujícími samotnou cenu letenky. Cestující tak platí za zavazadla, jež si s sebou veze, za občerstvení, které si na palubě dá, či za to, že si vybere konkrétní sedadlo v letadle. A tento přístup, kdy si zákazník sám volí, jakou službu využije a jakou nikoli, se záhy ukázal jako přelomový. Ve skutečnosti je totiž mnohem

univerzálnější a napříč společnostmi velice oblíbený. Jedná se pouze o jeden z projevů trendu, jímž je konzumace (v doslovném i přeneseném významu) jen toho, co každý sám chce. Nejlépe je to vidět na rozmachu internetu a jím inspirovaných takzvaných médií na přání, kde si příjemce sám volí, čemu bude věnovat svoji pozornost, namísto toho, aby to za něj činil někdo jiný, jak je tomu u klasické televize a běžných médií obecně. V případě létání tak cestujícím nikdo nenutí služby, které nevyužijí, na čemž vlastně vydělávají obě strany. Dopravci díky nižším nákladům (odpadlo „povinné“ občerstvení, díky menšímu počtu zavazadel se zrychlila a zlevnila nakládka letadla, což se odrazilo v kratší době stání na letišti, a tím pádem mohlo letadlo během dne nalétat více kilometrů atd.) mohli ještě více snížit ceny letenek, což přilákalo více cestujících. Což opět pomohlo snížit cenu letenek. A přilákalo nové cestující. Letecká doprava se tak díky pozitivní zpětné vazbě mohla rapidně rozrůstat. Létání se tak stalo natolik přístupné, že se stalo takřka každodenní realitou mas. Ovšem stinnou stránkou nízkonákladových přepravců začaly být praktiky dopravců klasických, kteří v důsledku této nové dravé konkurence začaly přicházet o zákazníky, takže i oni začali uplatňovat nově vyvinuté metody nízkonákladovek. Což v případě aplikace na dálkové lety začalo vést až k takovým extrémům, jakým je nechvalně proslulý syndrom ekonomické třídy.

Vidina letu v ekonomické třídě se tak stala jedním z největších strašáků dnešní doby. Dostupné ceny letenek se mimo jiné dosahuje právě tím, že se celkové náklady na let rozloží mezi velký počet cestujících. A to obnáší jejich pokud možno co největší koncentraci na co nejmenším prostoru. V případě relativně krátkých letů (řekněme trvajících pod čtyři hodiny) to není vyloženě kritické a let si je možné užít vcelku v pohodlí. Zcela jinak tomu ale je u dálkových letů, které trvají pět i více hodin. Nepříliš pohodlná sedadla, jež jsou natěsnána jedno na druhém, způsobují, že cestující jsou při těchto dlouhých letech nuceni trávit mnoho hodin v jedné poloze a takřka nehnutě, aniž by si mohli pravidelně protáhnout nohy, což nikterak neprospívá jejich zdraví. Tyto skutečnosti pak nezděravě vedou u lidí z rizikových skupin k tzv. syndromu ekonomické třídy. Neboli hluboké žilní trombóze. Tedy vzniku krevní sraženiny uvnitř žilního systému, která vede k ucpaní žíly a omezení průtoku krve žílou. Utržení této sraženiny může navíc následně vést až k plicní embolii. Stížnosti cestujících na aerolinie právě z důvodu zdravotní újmy způsobené ekonomickou třídou nejsou ničím výjimečným. Ovšem tyto stížnosti a žaloby se nesetkávají s přílišným úspěchem, neboť bývají zamítnuty z důvodu nemožnosti prokázat přímou kauzální souvislost mezi trombózou a cestou letadlem. Je přesto zmapován i smrtelný případ spojený s cestováním ekonomickou třídou. Dne 20. prosince 2001 na palubě letu SQ 322 společnosti Singapore Airlines ze Singapur do Londýna zemřela krátce před přistáním 28letá britská cestující, následná pitva co by příčinu úmrtí stanovila právě hlubokou žilní trombózu.

Ke stísněným podmínkám na palubě letadel způsobeným malým prostorem (rozestup sedadel v ekonomické třídě je v nejtěsnějším případě 78 cm) navíc přispívají i obézní cestující. Není žádným tajemstvím, že zejména západní populace poměrně svědomitě tloustne. Pravděpodobnost, že se vedle vás v letadle někdo takový usadí, je proto docela vysoká, což společně s malými sedadly vede k nadměrnému nekomfortu. Útrapy s tím spojené patří k čím dál častějším případům, kdy si cestující na aerolinie stěžují. Jeden z prvních známých případů se datuje do ledna 2001, kdy 63letá britská cestující byla po transatlantickém letu společnosti Virgin Atlantic z Londýna do Los Angeles hospitalizována s hlubokou žilní trombózou poté, co ji vedle sedící obézní žena po celou dobu letu svým tělem utlačovala. Postižené cestující se po osmnácti měsících vyjednávání podařilo od společnosti získat odškodnění ve výši 13 tisíc liber (tehdy zhruba 650 tisíc korun) a proplacení výdajů spojených s léčbou ve výši 4 tisíc liber. Z nedávné doby pocházejí dva případy, byť už nikoli tak závažné. V roce 2015 si na nepohodlí způsobené nadměrně velkým člověkem na vedlejším sedadle stěžoval cestující společnosti Etihad Airways na lince ze Sydney do Dubaje, v letošním roce se obdobná stížnost objevila od cestujícího společnosti Emirates na lince z Kapského města do Dubaje. Žádná z nich se zatím nesečkala s úspěchem a případným odškodněním.

Standardně se úrovně komfortu na palubě letadla dělí do tří tříd, přičemž jednotliví dopravci si pro ně rádi volí svá specifická jména. Obecně se ale jedná o třídu ekonomickou, jež je finančně nejdostupnější, a tedy nejčastěji využívaná. Vyšší kategorii představuje třída označovaná jako byznys (business). Ta nabízí výrazně vyšší pohodlí dané zejména malým počtem velkých sedadel, která lze mnohdy sklopit až do horizontální polohy. Všeobecně lze říci, že ceny letenek v byznys třídě jsou zhruba třikrát vyšší než v třídě ekonomické. Nejvyšší kategorií pak je první třída. Ta nabízí pohodlí naprosto bezkonkurenční, kdy si cestující nezřídka užívají pohodlí vlastní místnosti, kde nechybí postel a rovněž bývá k dispozici i sprcha. To je něco, co si ještě před pár lety jen stěží někdo představil. Tato privilegia se odráží v ceně, která je opět přibližně trojnásobná oproti byznys třídě. Jinak řečeno, dostupná jen hrstce vyvolených. Nutno dodat, že ti úplně nejvyvolenější si pak létají letadly vlastními. Někteří přepravci s ohledem na nechvalnou pověst klasické ekonomické třídy mají tendenci zavádět třídy nové, respektive vytvářet určité hybridy, kombinace nižší a vyšší třídy či mezistupně mezi nimi. Takto vznikla například prémiová ekonomická třída. Zlí jazykové tvrdí, že je to návrat ekonomické třídy, jak vypadala před několika lety, než přišlo do módy zmenšování rozestupu mezi sedadly, ovšem za vyšší cenu. A patrně mají pravdu. Každopádně se jedná o jednu z metod, jak dopravci bojují s nepohodlím, které bývá nejčastějším zdrojem nespokojenosti jejich zákazníků.

Do budoucna se problematika ekonomické třídy bude patrně řešit několika způsoby. Jedním z nich bude příchod nadzvukových letounů, které sníží dobu nutnou strávit na jejich palubě. I když

je třeba připustit že přinejmenším zprvu se tyto výhody asi příliš nedotknou ekonomické třídy, neboť zpočátku z nich budou těžit třídy vyšší. Jiným a nejspíš i rychlejším způsobem, jak se vypořádat s útrapami, které cestování ve stísněných prostorách doprovázejí, budou nová sedadla.

V současnosti existuje již několik návrhů „tvarovatelných“ sedadel, která se do určité míry přizpůsobují proporcím jednotlivých cestujících. Aktuálně používané sedačky jsou totiž, jak se vcelku trefně říká, navrženy tak, aby pasovaly všem, takže nakonec nepasují nikomu. Příchod sedadel, která se budou tvarům těl cestujících přizpůsobovat, je sice zřejmě ještě relativně daleko, přesto se v oblasti ergonomie dočkáme pokroků žádoucím směrem v dřívější době. V této souvislosti nelze nezpomenout dnes již legendární marketingové prohlášení společnosti Ryanair, která navrhovala zavést cestování „na stojáka“. Ačkoli se tehdy skutečně jednalo pouze o způsob, jak na sebe upoutat pozornost, tedy o reklamu, stojí za zvážení, zda by se ve výsledku nejednalo o zdravější alternativu ke všudypřítomnému sezení. Toho se chopil progresivní Airbus a před dvěma lety si nechal patentovat sedadla připomínající koňská sedla, takže by cestující létali více méně ve stoje, díky čemuž by se ještě více zmenšil rozestup mezi jednotlivými řadami, a tím pádem se zvýšila kapacita letadla. To vyvolalo pozdvižení, ale prozatím se nezdá, že by kdokoli měl o něco takového sebemenší zájem.

Třetím řešením je pak zásah ze strany leteckých asociací a úřadů regulujících „smršťování“ cestovního prostoru cestujících. I když se Airbus činí a veřejnost provokuje svými vizemi extrémní masovosti letecké dopravy, jako například konceptem nazvaným „budget economy“ třída (vizualizace na úvodním obrázku) pro dvoupatrová letadla A 380, ve skutečnosti se jedná spíše jen o procvičování vlastní představitosti. Tento „dobyččák“ téměř jistě zůstane pouhým konceptem, protože asi jen málokterá aerolinie by si dovolila nasadit něco až tak přehnaně nepohodlného. A pokud ano, velice pravděpodobně by se velmi rychle objevil nějaký legislativní zásah odpovědných úřadů, neboť by se již jednalo o krok za hranici vkusu a přijatelnosti. Navíc vzhledem k dnešní dostupnosti létání a možnosti volit mezi několika dopravci by cestující dali svůj odpor najevo snížením poptávky a přesunem svého zájmu ke konkurenci.

Mediální obraz, který se upírá především na ekonomickou třídu a s ní spojené útrapy, dává často vzniknout mylnému dojmu, že půvab dřívějšího cestování v prostorných sedadlech je pryč. Opak je ale pravdou. Jak je uvedeno výše, i nadále existuje byznys a první třída, které nejen že si s pohodlím na palubách letadel v dřívějších letech nic nezadají, ale ve většině případů je i předčí. Onen půvab z palub letadel ani zdaleka nezmizel, naopak je ještě několikanásobně umocněn. Ačkoli zrovna první třída se řadí svojí cenou k nejméně dostupné možnosti, jak letecky cestovat, byznys třída se stává čím dál dostupnější. Pokud navíc lidé cestují častěji, vychází jim přepravci vstříc nejrůznějšími programy pro pravidelné cestující, díky čemuž se komfort na palubě letadla, ale i na

letišti před nástupem, příjemně zvyšuje. Pro ty, kdo jsou nadále citliví na cenu, je navzdory svým neduhům ekonomická třída vítanou možností, jak navštívit místa, o nichž prozatím pouze snili či si je prohlíželi na obrázcích a znali jen z vyprávění. Při dodržování několika jednoduchých zásad je pak přečkání stísněných prostor možné bez jakýchkoli zdravotních následků. Díky příchodu nízkonákladových aerolinií tak může létat doslova každý. Nemyslím si proto, že je vhodné označovat coby zlatý věk civilního letectví dobu, kdy cesty letadlem byly záležitostí jen malé skupiny vyvolených lidí, zatímco většina se mohla jen z povzdálí dívat a obdivovat, jak si někteří žijí. Zároveň ale nelze této době upírat svoji historickou významnost. Neboť díky oněm movitým lidem, kteří si tehdy mohli nákupem letenek dovolit finančně podporovat vznikající odvětví, se dokázal letecký průmysl dopracovat do dnešní podoby. Mimochodem, touto fází právě prochází vesmírná turistika (viz 35. díl). A rovněž nelze nezmínit fenomén poslední doby, a to možnost létat na palubách soukromých letadel, takzvaných bizjetů. Dochází k tomu prostřednictvím nabídek prázdných přeletů, kdy je volná kapacita letadla přelétajícího mezi letišti nabízena komukoli, kdo má o daný spoj zájem. Něco takového tu nikdy předtím nebylo.

Za jeden z nejpozitivnějších aspektů dnešní letecké přepravy lze označit status všech letů jakožto nekuřáckých. Rozhodnutí zrušit kouření na palubě, k němuž začalo docházet na začátku 90. let, bylo naprosto přelomovým krokem. A to nejen z hlediska celkové bezpečnosti, ale především z hlediska zdraví jedince a společnosti. Co se týče bezpečnosti, dobře známý je případ čínské společnosti CAAC, jejíž letoun Iljušin Il-18B (B-202) dne 24. prosince 1982 na vnitrostátním letu 2311 z letiště Čchang-ša (ZGHA/CSX) na staré letiště v Kantonu (ZGGG/CAN) zachvátil krátce po přistání požár způsobený cigaretou jednoho z cestujících. Na palubě zahynulo 25 lidí a dalších 26 bylo zraněno, včetně 4 členů posádky. Příkladem druhé skupiny byla událost, jež se odehrála 4. ledna 1998. Řecká společnost Olympic Airways namísto kompletního zákazu kouření volila cestu „chytré horákyňe“, takže v letadlech provozovala kuřáckou a nekuřáckou sekci. Nedostatky tohoto konceptu se ukázaly na letu číslo 417, kdy na palubě Boeingu 747-200 (SX-OAB) letícího z Káhiry (HECA/CAI) přes staré letiště v Athénách (LGAT/ATH) do New Yorku (KJFK/JFK) zemřel z důvodu analyfaktického šoku způsobeného pasivním kouřením jeden z cestujících. Nikterak mu nepomohlo, že seděl v nekuřácké sekci. Důsledky pasivního kouření ovšem ve většině případů nejsou vidět takto bezprostředně, projevují se až po delší době. Nelze proto než tento zákaz ocenit. Poněkud naivně pak působí snahy několika podnikatelů založit „kuřácké aerolinky“. Nejprve se o to v roce 1993 pokoušel George Richardson, bývalý zaměstnanec filmového studia Walt Disney, jenž chtěl provozovat společnost Smokers Express. Pro nezájem ze strany potenciálních zákazníků však tento projekt ztroskotal. Stejný osud potkal o tři roky později založený projekt Smintair neboli Smoker's International Airlines německého podnikatele Alexandera Schoppmanna.

K celkovému pohodlí na palubách letadel vcelku přirozeně přispívá technický pokrok. Kupříkladu platí, že s každou generací civilních letadel se snižuje úroveň hluku v kabině, tudíž cestující mají možnost si užívat let v čím dál větším klidu a tichosti. Rovněž přetlakování kabiny doznalo značného zlepšení, takže je vůči lidskému organismu mnohem přívětivější, kvalita vzduchu na palubě se taky zlepšuje. V případě nočních letů cestující jistě oceňují adaptivní osvětlení kabiny, a naopak sedí-li během dne na straně letadla, do níž praží slunce, pak mohou využít zatmavení oken. Může se to jevit jako maličkosti, ale mají značný dopad na celkový zážitek z letu. Rozkvětu se těší taktéž internetové připojení na palubách letících letadel. Život takřkajíc „on-line“ se stává stále pevnější součástí životů takřka všech lidí, takže období strávené bez internetového připojení je pro ně zdrojem chmur. V poslední době ale mají cestující na stále větším počtu letů možnost zůstat připojeni k internetu, a to i vysokorychlostnímu, na který jsou zvyklí ze země. Připojení v letištních terminálech je již mnoho let naprostým standardem. Kromě toho technický pokrok v leteckém průmyslu přispívá ke zvyšování pohodlí i lidí na zemi. Letadla nad našimi hlavami jsou nejen tišší, ale i výrazně přívětivější k životnímu prostředí než stroje předchozích generací. Mohou za to nově používané materiály, díky kterým jsou stroje lehčí, a především nové motory, jejichž spotřeba paliva je s jejich předchůdci téměř nesrovnatelná. Ostatně, úspornost leteckých motorů byla jednou z příčin, které umožnily snižování cen letenek a rozmach nízkonákladových aerolinií.

Modernímu létání bývá občas vytýkáno, že mu chybí pestrost, že se ponořilo do nudné šedi nepřeberného množství identických letadel. Tak se to sice může na první pohled skutečně jevit, ale při podrobnějším pohledu se ukáže, že nadále existuje nepřeberné množství letadel všemožného druhu, která vybočují z řady nejrozšířenějších strojů firem Airbus a Boeing. Zájemci o svezení nevšedními stroji mají bohaté možnosti. Po celém světě existují linky, jež obsluhují jak historická letadla (např. Hawker Siddeley HS 748 či Jakovlev Jak-40), tak letadla, jež sotva opustila montážní linku a voní novotou (Suchoj Superjet, Bombardier CS100 či COMAC ARJ21), a brzká doba slibuje příchod celé řady dalších zcela nových typů (MS-21 alias Jak-242, COMAC 919 nebo japonský MRJ). A ani u toho se vývoj nezastaví, na spadnutí je příchod zcela nové generace tichých supersoniků (viz 28. díl).

Masovost letecké přepravy způsobená jeho dostupností s sebou pochopitelně nese i další nevýhody než jen nepohodlí stísněných prostor. V době, kdy se cena běžné letenky pohybovala na úrovni ceny menšího automobilu, patrně nelétalo tolik kojenců a tolik příznivců nezřízeného pití alkoholu, jejichž společným znakem je extrémní hlučnost, nepříliš vábný zápach a riziko, že své okolí potřísní tělními tekutinami. Jiným a o poznání zásadnějším negativem, jež celosvětová letecká síť a s ní spojený rychlý a snadný pohyb osob přináší, je jakési bakteriální a virové sjednocení zemského povrchu. Jinak řečeno, usnadnění šíření epidemií. Nedávným příkladem je epidemie viru

ebola, jež vypukla v roce 2013. Mechanismy uvnitř celého systému letecké dopravy ale fungují natolik dobře, že se patřičnými zásahy podařilo riziku pandemie předejít. Přesto se jednalo o důležité upozornění na to, kde existují potenciální rizika, se kterými je třeba počítat a na které musí být systém připravený.

Letectví kompletně propojilo celou planetu a stalo se neoddělitelnou součástí naší identity. Na celém světě neexistuje místo, kam byste se z jakéhokoli jiného místa nedokázali během dvaceti čtyř hodin dopravit. To je něco ještě před pár desítkami let zcela nepředstavitelného. Několikadenní či několikátýdenní cesty napříč pevninami a po mořích a oceánech se scvrkly na párhodinové přelety v pohodlí kabin letadel. Fyzický prostor již není v dnešní době žádnou překážkou. Tyto možnosti, které nám cestování vzduchem nabízí, bere většina lidí za samozřejmé a nad jejich ještě nedávnou exkluzivitou vůbec neuvažuje. Což je ten nejlepší důvod pro to, abychom mohli tvrdit, že je to právě současnost, kdy nastal zlatý věk letecké dopravy.

Marek Vanžura

(Photo © Airbus Group)