
Jan Rudzinskyj



NA KŘÍDLECH RACKŮ

Jak jsem létal a padal

Jan Rudzinskyj

NA
KŘÍDLECH
RACKŮ

Jak jsem létal a padal

„Dvouplošník? Chci ho,
protože se chci vydat na pouť časem...
A chci cítit vítr, když letím,
a chci, aby se lidé dívali,
aby viděli, že krása ještě existuje.“

Richard Bach

Poděkování

Děkuji všem, kteří mi s knihou pomáhali anebo jsou v knize zmíněni a hráli roli v mém příběhu.

**Děkuji: mámě, tátovi a Mífovi. Mé ženě Káje a Terezce.
A také Richardu Bachovi za inspiraci.**

Kniha by také nevznikla bez těchto přátel: Kamil Kabát, Lucie Koubek, Milena Maňásková, Petr Kolmann, Martin Nepovím, Lenka Hovorková, Martin Došek, Diana Došková a celý MAXX

Kamarádi a kolegové, kteří jsou v knize zmíněni anebo by bez nich příběh nebyl úplný: Martin Langr, Erich Reichart, Gertrude a Joseph Griener, Martin Kindernay, Václav Jirsák, Vlasta Novák, Petr Svoboda, Standa Čejka, Miroslav Krejčí, Miloš Špreňar, Jirka Vepřek, Radka Máchová, Jiří Saller, Stano Bajzík, Igino Gini, lékaři a sestřičky v nemocnici na Kramároch, Vojenské nemocnici ve Střešovicích a v Pardubické nemocnici, Hamzova odborná léčebna, Jan Pletánek, Zuzana Dostálová, Eugen Pokorný, paní Kopřivová, Michal Beran, Zdeněk Weber, Šárka Weberová, Ivana Jakovenko, Tomáš Keltner, Marie Keltnerová, Milan Hořínek, Jan Šula, Petr Handlík, Martin Veselovský, Hana Shánělová, Lubomír Smatana...

... a Karel Faltus, který byl u nabouraného Nieuportu jako první.

A taky se omlouvám všem, na které jsem zapomněl, což mě mrzí už teď, natož až si to uvědomím...

Úvod – jak číst tuto knihu

Tato kniha má tři roviny, které se navzájem proplétají. Jednak dějovou linii, která na sebe navazuje a pluje časem tak jako letadlo vzduchem.

Druhou rovinou, jsou vzpomínky na jisté momenty v mém nejen leteckém životě. Tyto vás odvedou kousek od základního příběhu, ale jsem přesvědčen, že ho i vhodně doplňují.

Rovina třetí jsou tzv: VHLEDY. Ty jsou graficky odlišeny šedou barvou a tudíž je můžete dle libosti přeskakovat, pokud nechcete vypadnout z příběhu a potom se k nim vrátit dle libosti anebo si je přečíst tak, jak jsou v knize vloženy. Je to jen na vás.

Doufám, že čtení knížky bude pro vás snadnější, než její napsání pro mne...

Děkuju, že jste si ji pořídili.

Předmluva

Na tuto mimořádně zajímavou knihu jsem nalétl střemhlav a dobře jsem udělal. Některé kapitoly tento způsob četby doslova vyžadují. Ponořil jsem se do děje a chvílemi místo knížky svíral knipl. Nádech, výdech a další nálož. Honza má za sebou spoustu stěží uvěřitelných leteckých příhod a nepřipravenému čtenáři je nečekaně servíruje jednu za druhou. Snad i proto jsem „Na křídlech racků“ přečetl na jeden zátah a jenom jsem se divil, co všechno se může ve vzduchu a potom taky na zemi přihodit.

Honza už není při svých zkušenostech zelenáč, má toho za sebou opravdu dost, takže si může dovolit ve své knize i řadu úvah, které by z pera mnoha jiných lidí působily trapně. Ovšem když sebou někdo sekne z výšky dvou desetipatrových paneláků na zem a k tomu všemu přežije, tak se to musí podepsat na jeho dalším přístupu k životu. Většina z nás nic podobné neprožila, tak si to aspoň můžeme přečíst. Stojí to za to.

Tuhle knížku lze ale číst i jako návod, jak se pustit do věci, které vypadají na první pohled úplně šíleně a nere realizovatelně. Od Honzy se tak nějak mimoděk dozvíte, co je k tomu potřeba.

A teď něco přízemnějšího, co ale také padá z výšky. Díky Honzově knize jsem totiž také chytřejší a vím, co piloti občas potřebují. Proto se už těším na okamžik, až jednou zaparkuju někde na louce a budu se rozhlížet po krajině. Místo motýla

pak zničehonic přistane v trávě letadlo s chlapíkem, který sundá kuklu, vytáhne kanystr a přijde si říct o pár litrů benzínu, aby doletěl. A já pohotově vytáhnu hadičku, nasaju a zaskočenému pilotovi nenuceně oznámím, že od té doby, co jsem četl „Na křídlech racků“, jsem na takové příhody připravený.

Lubomír Smatana, reportér Českého rozhlasu

Kapitola 1

Před pádem

Vzbudil jsem se v noci celý zpocený s bolavým a zaníceným palcem u nohy a s jedinou, velmi silnou myšlenkou v hlavě. „Do té Bratislavy nelítej“. Spal jsem v pokoji s několika dalšími lidmi – byl jsem s přáteli na kurzu tai-či, které jsem v té době cvičil již nějakých 13 let. Nechtěl jsem kamarády budit, a tak jsem vstal a šel se projít na chodbu a pak i ven. Palec bolel a myšlenka byla tak silná jako málokdy v životě: „Do té Bratislavy nelítej“.

Abych to vysvětlil, v té době jsem působil jako pilot u Flying Circusu, což byla skupina replik historických letadel, jež jsme předváděli na leteckých dnech. Já jsem létal s replikou prvovalečného dvouplošníku Nieuport XI. Byla noc ze čtvrtka na pátek a v pátek ráno jsem se měl s kolegy piloty přesunout do Kunovic, kde jsme měli dočasně hangárovaná letadla.

Ta myšlenka nešla vypudit z hlavy, ale čím víc jsem byl vzhůru, tím víc přicházel ke slovu i rozum a tzv. odpovědnost. „Nemůžeš je v tom nechat, jde o letecký den, to nejde se na to jen tak vyhodnout, dnes už za tebe náhradního pilota neseženou“.

Na jednu stranu intenzivní pocit, že bych tam opravdu, ale opravdu létat neměl, na stranu druhou ta zodpovědnost, ale i pochyby: co když je to jen nějaký můj výmysl a skrytý strach? Popravdě jsem strachem kolem létání moc netrpěl. Ne, že bych se nebál vůbec, létání vzbuzuje respekt a já ho měl, jen asi ne dostatek.

Ano s Nieuportem jsem lítal tak, jako nikdo přede mnou, a dnes už vidím, že to nebylo tím, že bych byl zázračný pilot. To nejsem, jen létám opravdu rád. Opět se ozývají pochyby: „Tak si dáš pozor, budeš tentokrát létat opravdu opatrně, vše si pohlídáš,“ palec jsem si mezitím vyléčil pouhou myšlenkou na to, že už je zdravý. Tím, že se mi ulevilo fyzicky, jsem si oddechl i psychicky a šel spát s tím, že pojedou, dám si pozor a budu opatrný.

Když si na tu dobu vzpomenu, žil jsem v kombinaci permanentního strachu a zároveň pocitu nezranitelnosti, až dokonce určité všemohoucnosti. Že je to směšné? Asi jo, ale já to teď takhle vidím. Ten strach jsem si tenkrát skoro nepřipouštěl, ale dnes vnímám, jak silně tam byl se mnou. A té „síly“ jsem si vědom byl. Cesty za šamany do Peru a cvičení tai-či a čchi-kung mne vybavily velkou energií. Vnitřní zážitky mne utvrzovaly ve víře v nesmrtelnost a nezranitelnost.

Já prostě mohl skoro vše, anebo jsem si to myslel.

Ono se to může zdát směšné, ale s tím vším přicházely i důkazy, že to opravdu funguje. Změnit někomu náladu? Teď myslím vylepšit a prostě toho člověka vyladit, to šlo snadno. Zapůsobit na někoho, aby mne vnímal pozitivně? Stačila chvíle, a bylo to. Ovlivňování svého života a životů ostatních? Jasan. Tohle všechno je podmíněno vírou. Jejími dvěma aspekty. Mojí vírou v sebe sama, že to jde a že to zvládnou. Tehdy jsem k tomu měl všechno podstatné. A taky vírou těch ostatních. A jelikož jsem se hodně pohyboval v uzavřeném kruhu lidí, kteří v mé zázraky věřili, šlo to snadno. Až příliš snadno. Měl jsem pocit, že když se daří – a mně se dařilo ve všech směrech – je to moje zásluha.

Pýcha předchází pád, říká se. Problém je v tom, že ten pyšný většinou není schopen svou pýchu ani zahlédnout. A pokud se náhodou najde někdo, kdo se mu jeho omyl snaží naznačit, či mu snad dokonce na rovinu otevřít oči, nafoukanec prostě nevidí a neslyší. Je to trochu jako s tím úpisem krví. Dostaneš, po čem toužíš, ale co za to?

Ta touha je tak silná a tak nutková, že nedomyšlíš, co vlastně podepisuješ. Vždyť je to tak laciný, no nekup to. Když je něco extra nápadně výhodné, bývá v tom zpravidla nějaký háček.

CHCI KOUPIIT LEVNĚ, NEBO DOBŘE?

Ono se to zdá jako nesmyslná otázka, ale já se nad ní teď často zamýšlím. Jak často jsem si vybral „levné“ řešení namísto toho správného? Často. To neplatí jen v oblasti peněz. Energie a čas jsou také investice, a já často utrácel ve slevě, místo abych si pořídil pro sebe to pravé. Dám pár příkladů: koupil jsem si auto podle ceny, i když jsem přesně tohle nechtěl a věděl jsem, že to prostě není ono. Ne, nemluvím o zbytečném utrácení, mluvím o investici do sebe. Nebo jak často jsem v minulosti balil nějakou holku jen proto, že vypadala dostupně? No, párkrát to bylo. A třeba vedle seděla kráska, kterou bych mnohem radši, ale já se bál, a tak jsem sáhl po tom „levnějším“ řešení.

Výsledek ale nutně odpovídá mojí investici a mému zadání „co vlastně chci“. Proč je dnes taková obliba slevových akcí, i když někde uvnitř dobře víme, že je

to jen hra, jen habadůra, kterou s takovým nadšením hrajem?

Znov si tedy pokládám otázku: „chci koupit levně, nebo dobře?“ Odpověď je na každém z nás.

Kde byl ten háček u mne? Já přišel rychle ke spoustě energie, a neuměl jsem s ní zacházet moudře. Vlastně jsem s ní neuměl zacházet skoro vůbec. A velké zdroje mohou rozhýbat velké věci, ale bacha, taky se s nimi musí extra opatrně. K vysokému napětí se nechodí jen tak s holýma rukama.

Ráno už mi bylo lépe, a tak jedeme cirkusovým Transitem do Kunovic. Je to smutný pohled na slavnou továrnu, a zvláště na odstavené dvoumotorové letouny L-610, které měly být chloubou českého letectví. Vyzvedáváme eroplány a vzhůru na přelet na letiště Bratislava-Vajnory, kde nás čeká smutná oslava. Letiště se ruší a na rozloučenou pořádají letecký den, kam naši skupinu pozvali. Ten den dělám předletovou prohlídku ještě mnohem důkladněji, než kdy jindy. Přece jen na tu noc nemohu zapomenout. Prohlížím letadlo a každou jeho část, jako bych tím mohl zahnat ten pocit nejistoty.

Zahnat ano, zapomenout však nejde. Na dvouplošníku je toho ke kontrole hodně a piloti mají předletovku i jako takový rituál. Kontroluju křídla a výztužné dráty, které celý dvouplošník drží pohromadě, křídélka, směrovku i výškovku. Je potřeba prohlédnout všechna ovládací táhla a také motor. Motor je srdcem stroje. Tohle je replika vybavená dvoutaktním Rotaxem.

Spolehlivý motor, ale žravý. A Nieuport nemá moc velkou nádrž.

K éru, které se tváří historicky, se sice zvuk jako z Trabantu moc nehodí, ale já jsem vděčný, že ho můžu lítat. Má svoje kouzlo, a já si připadám, jako bych byl jediný, kdo ho skutečně objevil.

Postupně nasedáme do letadel a vyrážíme. Vzlet s Nieuportem je vždy zábavný. Tohle éro je maličké, je to sedmdesátiprocentní zmenšenina originálu, takže někdy může působit legračně, když z malinkatého letadélka kouká neúměrně velká hlava pilota v kožené kukle.

Jednou jsem si vzal také dlouhou bílou šálu. To je přece do dvouplošného letadla skoro povinnost, ne? Ne. Realita byla zcela jiná než ve filmech, na které jsem jako kluk koukal s otevřenou pusou a velkou touhou v srdci. Za hlavou se mi vytvořila jakási turbulence, která s dlouhatánskou šálou dělala psí kusy, a ta sebou cukala a vlála, jako by byla živá. To by tak nevadilo, kdyby se mi zároveň na krku neutahovala. Nieuport nemá vyvážení výškovky, a musím ho stále řídit, jelikož je velmi nestabilní. A tak zkouším jednou rukou rozvázat šálu a zároveň ji neztratit. Téměř nadlidský úkol zvládám těsně před zadušením a cpu šálu pod koženou bundu. Příště si tu frajeřinu odpustím.

S replikou Nieuportu XI, tím malým šikovným letadýlkem, mě pojí hodně vzpomínek. Jeho historie sahá někam do Austrálie, poté jej majitel prodal leteckému muzeu Kbely, odkud ji má Flying Circus pronajatou. Nedá mi to nevzpomenout na chvíli, kdy jsem se na tohle letadélko přeškoloval. Je jednomístné, tedy sám bez instruktora.

Standardně jsou všechny odlišnosti a speciality podrobně popsány v letové příručce, u Nieuporta to tak však nebylo. Sedni a leť, zněla podrobná instrukce. Tak teda jo, sedím, oči mi přetékají přes pilotní brýle, a co se s tím budu mazat. Na dráze dávám plný plyn. Rozjíždím se a éro má snahu uhýbat vpravo. Jasně, dávám kontra směrovým kormidlem a následně i křídélky, abych držel směr, ale k mému velkému překvapení se vůbec nic neděje.

Vlastně jo, děje.

Letadlo dál utíká ze směru, a když se k tomu i přes kontra všech kormidel začne ještě naklánět na pravé křídlo, přerušuju vzlet. Pojíždím zpět na začátek dráhy a přemýšlím, co to sakra je. S tím jsem se ještě nesetkal. Legendární Zlín 50 s 300 koňmi se dá udržet na dráze v pohodě, a je to opravdový plnokrevník. Zde kombinace malé směrovky a krátkého trupu dělá své.

Znovu na start a jdu na to jinak. Postupně a velmi pomalu přidávám plyn, tak do padesáti procent, a teprve ve chvíli, kdy cítím, že jsou kormidla už dostatečně ofukována a účinná, přidávám víc. Jelikož 65 koní motoru Rotax je na miniletounek, který prázdný váží sto čtyřicet kilogramů, víc než dost, jsem hned ve vzduchu. Zde si již rozumíme napoprvé. Jestli existuje souznění mezi člověkem a strojem, tak právě nastalo. Nevím, čím to je. Nieuport není ani hodný, ani vyvážený, je prostě svůj. Nic ti nedá zadarmo. Chvillemi se s pilotem pere. Někdy máš pocit, že se tě snaží zabít jako divoký arabský kůň, ale pak jste najednou jedno tělo a jedna duše. Rok předtím jsem párkrát létal na Curtiss Jenny, a ač je to krásné a pohodové éro, k tomuhle nedošlo. Tady jsem doma.

Pro leteckou nekázeň ideální letadlo a vystoupení cirkusu je schválenou nekázní, kterou si opravdu užívám. Zkousím zatáčky, nejdříve jemně, ale hned cítím, že je to ono. Zkousím větší náklon, a tohle letadlo je ochotné a velmi obratné, točí „na pět-níku“. To budou souboje. S takovouhle obratností to bude paráda. Škoda, že nemůže akrobatit. Jak asi musely létat originály! Možná jednou přijde příležitost to vyzkoušet, a možná taky ne. Musím hlídat rychlost. Na pětáosmdesáti to padá a nepřekročitelná je pouhých 125 kilometrů za hodinu. Motor by nás nechal rozběhnout mnohem více a při sestupu na plynu se musím hodně krotit. Udělám průlet nad dráhou a jdu na přistání. S novým typem letadla je to vždy výjimečná chvíle.

Přitahuju knipl, před sebe – jako u většiny letadel s ostruhovým kolečkem – skoro nevidím, a tak pokukuju do stran, abych udržel směr přistání. Natahuju letadlo ještě víc a napjatě čekám, kdy se prosedne a kola dopadnou na zem. Správné přistání je na tři body – na tři kola v jeden moment. Je to vlastně úmyslný pád, kdy letadlo přivedu na kritický úhel náběhu, proudnice, ano ty tajemné proudnice, které celou dobu letadlo nesou, se utrhnou, a ono spadne. To umění spočívá v tom, že se to musí trhnout pár centimetrů nad zemí, takže kola vlastně zeměkouli pohladí a cestující tleskají.

Tak kdy už to přijde? Mám pocit, že to přistání je nekonečné, i když se jedná jen o krátkou chvíli. Čas se natahuje jako guma, a najednou přistávám jako do peřin. Jedu po zemi a užívám si ten pocit. V budoucnu se mi to ne vždy takhle povede, ale teď jsem navýsost spokojen. Dám ještě pár přistání, proletím se nad blízkým polem. Tamhle jede traktor. Tomu se nedá odolat, musím potlačit čumák stíhačky a představuju si, že kulomet

Lewis nad horním křídlem se rozštěká jako za Velké války. Co se to děje? Asi na mne dýchl dech dějin nebo co. Normálně na lidi nestřílím, ale tohle jsem si zkusit musel.

Cítím, že vztah je navázán. Máme k sobě blízko...

Cesta do Bratislavy probíhá v klidu a v pohodě. Vzduch je klidný a počasí nám přeje, snad jen přes kopečky to trochu fouká, ale to nevádí. Letíme v rozevřené skupině. Držím se blízko Karla a jeho Albatrosu C.V, je to průzkumný dvoumístný letoun. Originál byl vybaven silným motorem, ale Karlův má jen sedmdesát pět koníků Walteru Mikron, který se často přehřívá. Pravda, originál byl větší a těžší, ale tomuhle by pár koní navíc opravdu prospělo.

Letíme tedy spolu a pěkně pomalu. Karel proto, že rychleji nemůže, a já proto, že šetřím palivo. Můj Nieuport je trochu žrout. Přelety mám obvykle s nějakou tankovací zastávkou, anebo jen tak tak. Dneska to ale vyjde bez mezipřistání, přece jen to není daleko. Už jsme blízko, oblétváme známý vysílač na kopci, Bratislava je na dohled.

Už jsem zmínil, že Nieuport má malou nádrž a velkou spotřebu. Vzpomínám na jeden let z Hradce Králové na letecký den do Mostu. Tenkrát jsme se vydali proti silnému protivětru. Každý vítr proti ti ubírá na rychlosti vůči zemi, ale ten den foukalo obzvláště silně. Už podle délky tratě bylo naprosto jasné, že to budu mít jen tak tak, a raději jsem s sebou na palubu dostal desetilitrový kanystř s nalévacím hrdlem.

Sleduju palivoznak před sebou a vůbec nemám radost, jak rychle se plovák ponořuje hlouběji do nádrže. Trochu plynu

musím přidat, abych proti tomu větru vůbec letěl, a ne se jen ploužil, ale každý zoubek plynu znamená úbytek v nádrži. Cítím se jako v automobilu Ferat, který pije jezdcovu krev. Ve mně by se taky nedořezal. Eroplán má totiž takovou nepříjemnou vlastnost, že si nemůžeš zastavit, kde se ti zlíbí, a tam si to rozmyslet. Jak ubývá paliva, ubývá i možností.

Rozhodnu se uhnout z trasy a přistát v Roudnici. Doleju benzín z kanystru, a bude to v pohodě. Kde se vzala, tu se vzala, Roudnice je tady. To byl kalup. Jelikož jsem uhnul, letěl jsem téměř po větru, a ten mi teď na rychlosti přidal. Přistávám do vyšší trávy a roluju k benzínce. Jelikož nevím, jak to tady vlastně funguje a mám ten kanystr, ani se nesnažím nějaký benzín koupit. Tohle mi musí v pohodě stačit až do Mostu, utěšuju se. Měl jsem ho s sebou stejně jenom jako záložní pro jistotu, tak co. Ale ejhle. Tohle naši mechanici nedomysleli.

Ten kanystr se moc použít nedá. Jelikož vstup do nádrže je na trupu před kokpitem a je krytý horním křídlem, nedaří se mi kanystr dostatečně naklonit, abych z něj benzín dostal všechen. Jak se tak snažím a zkouším to všemi směry, docela dost jsem toho taky vybryndal kolem. Ajajaj. Kolik jsem toho vlastně do té nádrže nalil? Počítám vzdálenost i zbytek paliva a docházím k lehce optimistickému zjištění, že to vyjde. Já tam doletím, jenom, větre, nefoukej tolik, a bude to v pohodě.

Ale nebylo.

Vítr moje modlitby nějak nevyslyšel a mezitím ještě zesílil. Nebo možná vyslyšel a řekl si, že si trošku pohrajeme. Když jsi líněj jít si koupit benzín, tak si to užij.

Nieuport nemá nikdy dlouhý start, ale dnes, jak čerstvě fouká, jsem ve vzduchu ještě dřív, než bys řekl švec nebo i něco kratšího.

Stoupá to pěkně, to nemohu říct, ale krajina neubíhá.

Na GPSku raději moc nekoukám (zatím), nebudu se rozrušovat nepříjemnostmi. Těžko si ale nevšimnout, že pode mnou nějaké babičky okopávají řepu, a že bych byl extra rychlejší než ony, to opravdu nejsem. Pohled na pracující lid je velmi zajímavý, ale po chvíli se začne zajídat.

Teď už jsem neodolal a na tu kouzelnou krabičku jsem se podíval. Rychlost vůči zemi byla závratných padesát kilometrů v hodině a chvílemi klesla i na třicet pět. Už jsem sice věděl, že nedoletím, ale to mi nezabránilo si myslet, že přece jen, co kdyby, ono to nějak klapne. Ale neklaplo. Když velmi opatrně prohlížím mapu, a to opatrně je na místě, jelikož v otevřeném kokpitu o ni přijdete raz dva, uvědomuju si, že terén před Mostem velký architekt pro nouzová přistání opravdu nenavrhl. S těžkým srdcem se stáčím po větru, a už to zase frčí. Na Rané jsem ještě nebyl a všechno je jednou poprvé.

Letiště je pode mnou, tak hned sedám. Je, pravda, nějaké malé, a mně dochází, že to Aeroklub Raná určitě nebude, ale každá dráha se počítá a lidi tu taky jsou, a to je i naděje, jak získat nějaký ten benzín. Už jsem říkal, že je to dvoutakt? Takže benzín s olejem, abychom byli přesní. Tentokrát mi je ale přáno. Místní pilot má v hangáru dvacetilitrový kanystr už namíchaného a je ochoten mi ho přenechat. Jupí, přece jen mi štěstí přeje.

Let z Rané už je pohoda. S takovým množstvím paliva se nemusím nijak krotit a můžu karburátor pěkně otevřít. Dostávám se na krásných sedmdesát a chvílemi i osmdesát za hodinu, a to je hned veselejší. Dokonce dolétávám druhou, pomalejší skupinu našich letadel, takže na přistání v Mostě jdeme společně.

Dnes ale není dobrodružstvím konec, jelikož tady fouká přímo z boku kolmo na dráhu, a to dvouplošníci neradi. Mají vysoké těžiště, málo účinná kormidla. Nemají diferencované brzdy.

Nám tedy nezbyvá než sedat kolmo na dráhu, jinak by to špatně dopadlo. Jdu jako poslední, a vítr se jako na potvoru najednou na malou chvíli otočil a podebral mi levé křídlo tak silně, až to pravé lehce políbilo trávu ranveje. Přesně ve chvíli, kdy letadlo už dobíhá, a v tu chvíli je pilot docela bezmocný. No, pilot možná ne, ale já tehdy rozhodně byl. Naštěstí to byl krátký poryv a hned zase roluju na stojánku – tedy místo pro parkování letadel.

Na tenhle přelet rozhodně jen tak nezapomenu.

Volá nás Bratislava information, a tak se vracím do přítomnosti. Řídicí nás pohodově navádí na Vajnory. Na místě vane svěží vítr, volím nejhodnější dráhu proti větru, přede mnou již přistál Vašek s trojplošníkem Fokker Dr.I. Už jsem říkal, že dvou- a více plošníky nemají boční vítr v lásce. Když tato letadla byla moderními stroji a výkřiky technického pokroku, pojem boční vítr neexistoval. Letiště tehdy a teď jsou naprosto rozdílná. Tenkrát byla letištěm prostě louka, v jejímž středu stál stožár s větrným pytle, a letadla startovala a přistávala vždy proti větru, ať foukal z kteréhokoliv směru. Oproti tomu dnes máme ran-

veje, které jsou v určitém směru, a vítr buď fouká vhodně, nebo ne. Ano, jsou i letiště, kde jsou dráhy do kříže, a tak se vždy dá najít vhodnější směr pro start a přistání. Takovým letištěm bylo i to vajnorské – dneska už bohužel sídliště.

Nieuport lehce přistál a roluju na stojánku. Tento rok jsme na Slovensku již podruhé a vždy budíme s našimi replikami velkou a snad i zaslouženou pozornost. Už na nás čekalo mnoho lidí i novinářů. Vystoupení cirkusu na letišti určeném k zavření přece jen není ani pro dnešní otrlé žurnalisty nezajímavým soustem. A to jsme ještě nevěděli, jak velké to sousto bude doopravdy. Po chvíli přistávají i ostatní kolegové: Vlasta s Bückerem Jungmann, který mi má v budoucnu dopřát mnoho krásných zážitků, Karel s Albatrosem, Dan s Curtissem Jenny, De Havilland Tiger Moth a později ještě Petr se svou soukromou S.E.5a. Trochu na něj žárlím. Letos mám v dějovém vystoupení jednu ze dvou hlavních rolí (tu kladnou, samozřejmě), a jelikož dříve tyto scény létal právě Petr, bude tomu tak i tento víkend. No co, říkám si, aspoň se na vystoupení v klidu podívám. Protože jsem standardně téměř celou dobu ve vzduchu, už jsem ho dlouho neviděl z pohledu diváka.

Na pokyn uklízíme letadla do hangárů aeroklubu, který už zde končí. Je to smutné, ale místo letiště tu vyrostou bytové a rodinné domy. Setkáváme se se zajímavými lidmi, a především s jedním starým pilotem, jehož zážitky by vydaly na několik knih a jehož letecké zkušenosti mne nepřestávají zajímat. Ukazuje nám eroplány, které postavil se svými přáteli a které jsou nyní kvůli rušení letiště na prodej. Nemohu říci, že by mne replika Piperu Cub nezajímala... Jenže v tu chvíli nedisponuji dostatkem peněz, abych mohl přemýšlet o nákupu letadla. A ani

nejsem tak úplně typ majitele–sběratele a nevím, co vlastnictví letadla přináší a obnáší. Je mi jasné, že to ale nebudou jen samá pozitiva a sociální jistoty, jak dí klasik. Já letadla raději užívám, a k tomu není nezbytné je vlastnit. V budoucnu svůj přístup trochu změním, teď však nechci předbíhat.

Přesouváme se na hotel, respektive do jakýchsi bungalovů, a večer je na letišti hangárpárty.

Sobotní ráno nás vítá příjemným, teplým a klidným počasím, které přeje leteckému dni i létání na těchto strojích. Přesouváme se na letiště, připravujeme letadla a rolujeme na stojánku. Přípravy na dnešní show jsou v plném proudu a snad přijdou i diváci. Není důvod si myslet, že by dnešek mohl být jiný než ostatní letecké dny. V jedenáct hodin máme briefing a hned poté i briefing leteckého cirkusu, kde se přesně dohodne, co kdo a jak poletí.

Ve skutečnosti často bývají značné rozdíly mezi plánem a samotným vystoupením, ale to je dáno především tím, že málo trénujeme. No, málo, když jsem k cirkusu přišel, měl jsem naivní představu o tom, jak by to mělo fungovat, a realita mne zaskočila. Naproti tomu je potřeba říct, že divadelní vystoupení, které lítáme, vypadá z pohledu diváka velmi efektně. Naše show na leteckých dnech se skládá ze dvou částí. První navazuje na Flying Circusy tak, jak je bylo možno vídat po první světové válce, kdy byl nadbytek pilotů. Někteří z nich zakoupili z armádních přebytků letouny a létali po státech předvádět své umění. My sestřelujeme balonky a soutěžíme mezi sebou, kdo jich vrtulí sundá nejvíc. Mechanik na ranveji nám je pouští a pak už jde o to šikovně si naletět a trefit ho. Je to jenom show pro