
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 vyhradnout, 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 KOUPIŤ 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