

[\(https://www.facebook.com/Aerowebcz/\)](https://www.facebook.com/Aerowebcz/)[\(https://twitter.com/AerowebCZ/\)](https://twitter.com/AerowebCZ/)[\(https://www.youtube.com/AerowebCZ/\)](https://www.youtube.com/AerowebCZ/)[\(https://cz.linkedin.com/company/aeroweb-cz/\)](https://cz.linkedin.com/company/aeroweb-cz/)[\(/rss\)](#)[\(/ \)](#) / [Články \(/clanky\)](#) / [O jedné téměř zapomenuté misi](#)

O jedné téměř zapomenuté misi

Bohumil Rosička (/autori/bohumil-rosicka) 03.04.2009

V roce 1990 se český podnikatel N., který v sedmdesátých letech emigroval do Jihoafrické republiky, rozhodl zorganizovat prodej čs. letadel do této země. Na letišti v Johannesburgu stojí dva úplně nové letouny - cvičný ZLIN Z-142 a turbínový Z-137 Agro Turbo. Jak probíhala již téměř zapomenutá mise?

Je 3. května 1991 a u hangáru na letišti Johannesburg - Rand, stojí dva úplně nové české letouny - **cvičný ZLIN Z-142 OK-VND** a **turbínový „zeměděláč“ Z-137 AgroTurbo OK-WIA**.

Mechanici před chvílí dokončili předletovou prohlídku a teď oba stroje tankují. Je to teprve týden, co byly našimi mechaniky Honzou a Standou smontovány a před třemi dny kolegou Karlem, továrním zkušebním pilotem, zalétány. Z Čech až sem, na jižní cíp Afriky, dorazily po dlouhé plavbě v kontejnerech. A dnes se chystáme na poslední letový nácvik před zítřejší prezentací obou letadel představitelům civilního letectví, několika ministerstev, obchodníkům a novinářům Jihoafrické republiky. S Karlem jsme se domluvili, že na start půjde jako první, protože moje „ententýny“ s Agro Turbem se odehrávají těsně nad zemí, on zatím se stočtyřicetdvojkou nastoupe akrobatickou výšku pro svoji produkci.

Kromě petroleje v nádržích mám v zemědělském „kotlí“ natankováno i 900 litrů vody pro ukázkou postřiku a závěrečného hasicího odhozu na terč. Mechanik zvedá palec, nahazuji, turbína se bezchybně rozbíhá a po přestavení vrtule se těžký stroj dává kolébatavě do pohybu. Ještě než vjedu na hlavní pojízdné dráhy, mímám velký barevný stan, kde už je na zítřek u stolů nachystáno na stopadesát židlí pro hosty, kteří se zúčastní předvádění letadel a následujícího rautu.

Poslední letový nácvik

Karel právě startuje a já se před vstupem na dráhu řadím do fronty za čtyři Harvardy AT-6, za mnou za chvíli čeká dalších asi šest letadel, včetně velké otřískané DC-6. Je krásné počasí bez mráčku, s neopakovatelně modrou africkou oblohou, v kabině je ale příjemně, nadmořská výška letiště 1670 m, je znát. Jediné, co mě stále lehce znervózňuje je fakt, že slunce tu chodí po opačné straně než u nás - tady jsme 26 stupňů pod rovníkem, na obratníku Kozoroha, a nikdy bych nevěřil, jak tato vesmírná skutečnost dovede první dny blbnout navigační oddělení v mé mozku...



Z předvádění v Pietermarisburgu

Harvardy přede mnou najely po dvojicích na dráhu a vzápětí s charakteristickým bučením rychle zmizely v dáli. Dostávám povolení na dráhu i pro vzlet, plus zopakované upozornění na prostor letiště, kde se v mých psích výškách smím pohybovat. Poslední procházka očima po budíkách, je to OK, přidávám plyn a startuji z dráhy 17 - slunce mám za sebou a nutím se uvěřit, že se opravdu odlepuji směrem na jih.

Než přistanu, dovolím si odbočku.

V roce 1990 se český podnikatel N., který v sedmdesátých letech emigroval do Jihoafrické republiky, rozhodl zorganizovat prodej čs. letadel do této země. Ve zdejším prostředí se již dobře pohyboval, měl potřebné kontakty a pro svůj záměr získal i místního obchodního partnera. Po návštěvě na Moravě se domluvili i s výrobcem letadel, a tak bylo předváděcí turné zmíněných dvou typů naplánováno a smluvně potvrzeno. Účast továrního pilota pro létání se Z-142 byla od počátku jasná, byl jím můj budoucí kolega Karel, pro zemědělské letadlo tehdy potřebovali najmout pilota odjinud.

Na mě si vzpomněl kamarád, zkušební pilot té továrny a dnes jedna z největších osobností našeho civilního letectví. Strany financující turné požadovaly pro Agro Turbo pilota zkušeného v leteckých pracích, v můj prospěch jistě zabodovalo šest a půl tisíce hodin a sedmatřicet tisíc startů odlétaných v „práškařině“, nemálo právě na AgroTurbu. Když mi tu nabídku zavolali, nejdřív jsem nevěřičně zíral, ale pak se všechno rychle rozjelo. Pohovor s vedením

továrny, dohoda o uvolnění s mým zaměstnavatelem, smlouva, očkování, víza, mezinárodní řidičák, atd., atd. a na závěr několik nácviků předvádění letadla pod dohledem zkušených továrních pilotů. Všechno šlo rychle a v sobotu 27. dubna odlétáme s Karlem z Vídně do Říma a odtud B-747 do Johannesburgu.



Agro Turbo s podvěšenými čtyřmi baky paliva - v této verzi vezlo celkem 750 litrů leteckého petroleje

Díky Karlově výřečnosti můžeme během letu navštívit kolegy piloty v kokpitu Jumba a nezapomenutelným zážitkem se navždy stává, když mě kapitán nechá někde nad Zaire posadit do své sedačky a asi deset minut vychutnávat pocit pilota tohoto veleptáka. Pohled vlevo dozadu na motory pod prohnutým křídlem je skutečně impozantní... Po necelých deseti hodinách přistáváme na Jan Smuts International Airport v Johannesburgu a dostává se nám skvělého přijetí od celého česko-afrického týmu. Přímo z letiště nás totiž odvezli rovnou doprostřed velké zahradní párty s hodováním u grilů a nezbytným popíjením, takže jsme se hladce a rychle seznámili se všemi, kdo měli s připravovanou akcí něco společného.

Další dny se nás ujala sličná Brenda, zkušená pilotka vládoucí nejen malým Cessnám, ale i Boeingům 737 a 747 jihoafrických aerolinní SAA - jinak matka dvou dcer a manželka místního podnikatele. Při několika sezeních u kávy v jejich nádherném domě, nás nad mapami zasvětila do pravidel létání v Jihoafrické republice, hlavně však v prostoru kolem Johannesburgu a Pretorie, kde se máme zpočátku pohybovat. Seznámila nás s rozdělením zdejšího vzdušného prostoru, vštípila výrazné orientační body a ostatní nezbytnosti nutné k létání ve zcela novém prostředí. Nakonec nás vyvezla Cessnou 182 a celou tu teorii nám názorně ukázala ze vzduchu.



Do souvratu nad Sowetem

Od té chvíle jsme se už věnovali našim letadlům a k prvnímu společnému letu jsme s Karlem odstartovali 30.dubna v Z-142. Byl to další ze záletů, tentokrát s plnou akrobacií podle jím připravené sestavy - v posádce jsem byl pouze jako zapisovatel požadovaných hodnot. Stoupeme přes Soweto na 10.000 ft do volného prostoru jihozápadně od Johannesburgu, za chvíli dosahujeme potřebnou hladinu - při nadmořské výšce letiště Rand 1670 m máme asi 1400 - 1500 metrů nad terénem. Poctivě děláme úkony před akrobacií a sestavu začínáme zádovou vývrtkou.

Následuje jedna figura za druhou, Karel to umí, ale není snadné sedět jako balík v eroplánu driblujícím v prostoru. To je pro piloty dostatečně známá věc a občas to i pro otrlé končí s podobnými následky, jak po pozření pokrmu nevalné kvality. Závěrečný přemet vybíráme téměř přímo nad obrovskou osadou hliněných chýší, bylo to dost nízko abych rozpoznal střechy z roztodivných materiálů, od plechů ze sudů, přes větve a igelit až po barevné hadry a zvířecí kůže. Pořizuji pár fotek, domorodci na nás zvědavě vzhlížejí. Karel táhlou třistašedesátkou opět stoupá a v osadě pod námi jako na povel začíná dýmat z množství ohnišť - blíží se čas oběda a nějak ani nechci myslet na to, co si ti chudáci dole asi vaří.

Začínáme druhou sestavu, zdá se mi, že je jaksi razantnější než předešlá a když skončíme opět nízkým „předváděcím“ přemetem, jsem rád, že to máme za sebou. Karel je se Zlinem spokojen, mé vnitřnosti se vracejí na navyklá místa a poté, co se naše křídla otřou o dým z osady, zamíříme domů na Rand. Další den už létáme každý sám, Karla navíc čeká několik vývozů s místními piloty a obchodníky.

Konec odbočky.

Mám za sebou s agroturbem necelých deset minut svého tanečku u země, nalétám na terč a odhazuji zbylých asi 600 litrů vody. Stoupám na okruh, v rádiu slyším Karla, oznamujícího zahájení sestavy nad letištěm, přestavuji vrtuli na beta režim a na finále si cvičím velmi strmý sestup na dráhu. Při pojíždění na chvíli zahlédnu stočtyřicetdvojku, která akrobatí vysoko nad letištěm. Dojíždím na svoji stojánku, abych znovu doplnil vodu a vypínám motor.

Jen co zvednu oči od palubní desky vidím, že ke mně běží místní mechanik, divoce mává rukama a křičí: „Crash, crash! Karl! Crash!!“



OK - VND půl hodiny po havárii

Karel je zaklíněný v troskách letadla

Vystřelím z kabiny, to už tu jsou i naši kluci, skáče do auta a řítíme se k místu, kde už z dálky vidíme naši Z-142, podivně nízko a obklopenou hasiči v černých kombinézách. Zastavujeme nedaleko, vidíme že Karel je zaklíněný v troskách, ale to hlavní je, že žije. Letadlo je zničené, všude kolem je cítit benzin, ale v pohotovosti jsou tu čtyři hasiči auta a trosky hlídá šest chlapů s velkými hasicími přístroji.

Na Karlovi „pracují“ dva lékaři a současně dva hasiči vyřezávají jeho nohy ze zborcené kabiny. Nedá mi, abych tu nezmínil vysokou míru tehdejšího protipožárního, zdravotního a technického zabezpečení letiště Johannesburg Rand. Jako první na havárii zareagoval již dispečer na věži, který Karlovu sestavu sledoval. Jako sportovní pilot ihned odhadl, že přemet nevyjde a v podstatě již vteřinku před dopadem letadla stiskl tlačítko alarmu pro hasiče a záchranku. Ti byli u letadla bleskově, ani si to netroufám odhadnout, ten čas byl jen v desítkách vteřin. Všichni kolem jsme pak s

obdivem zírali na jejich vybavení - vše ihned po ruce, fungující, všichni věděli, co mají dělat a bez chyby to také provedli.

Asi po deseti minutách je těžce zraněný Karel vyproštěn, je sice v šoku, ale již ve správných rukách. V sanitě je odvezen do nejbližší nemocnice a odtud vrtulníkem na špičkovou kliniku v centru Johannesburgu.



OK - VND podruhé

Mise nedopadla podle představ

Karel létal svoji sestavu, tak jako mnohokrát předtím, ale tentokrát to zkrátka nevyšlo a mašinka už ten spodní oblouk nevykreslila. Několikrát jsme o tom spolu samozřejmě mluvili, ale vyřčené skutečnosti, jakož i mnoho z toho, co by se dalo ještě napsat, patří, abych tak řekl, do jeho „autorských práv“. A to stále plně respektuji, takže tady nechci rozvíjet nějaké spekulace - to bych se dostával do mlhovin blbých keců, kterých jsem slyšel o té události od lidí, kteří u toho nebyli, až dost.

Že Karel tu obrovskou ránu přežil a ze všeho se nakonec vykřesal, je ta nejlepší zpráva z celé naší mise, která z pochopitelných důvodů nedopadla podle představ. Poté, co se tým z popsané události otřepal, pokračoval jsem v předvádění Agro Turba sám. Pro obecnost jsem pak létal v Pietermarisburgu, Betlhemu, Durbanu i na velké airshow v Margate na pobřeží Indického oceánu.

Ale to už je jiná kapitola...

[f Sdílet na Facebooku](#)

[t Sdílet na Twitteru](#)

[Přejít do diskuse \(0\)](#)

Mohlo by vás zajímat