

NECHOŤ MI MRTVÝ DOMŮ

6.12.2016 Barbar! str. 12 Rozhovor
JOSEF MUSIL

Už v dětství si vysnil, že bude létat ve **stíhačce**. V sedmnácti poprvé seděl v letadle a věděl, že není cesty zpět. Časem ho okolnosti odvedly od **armádních stíhacích letounů** a stal se akrobatickým **pilotem** z povolání. Musí být ve své práci výborný, aby o jeho umění měli lidé zájem. A on výborný je, jak o tom svědčí řada jeho dosažených výsledků. **Letec** Martin Šonka už bez nadsázky patří k rodinnému stříbru **České republiky**, které s obdivuhodnou precizností vytepává ve vzduchu.

Klidně bych uvěřil tomu, že se nenarodil, ale přinesl ho čáp. A ten čáp s ním dlouho kroužil po obloze, střemhlav klesal a prudce stoupal, opisoval v povětří vývrtky, až ho nakonec 26. března 1978 položil domů do postýlky. Kromě nadšení pro létání mu do vínku dal i příjemný humor. Bez něj by se asi tak náročná profese, jako je profesionální akrobatický **pilot**, nedala dělat.

* Mám nutkání začít náš rozhovor otázkou: Jak jste se dostal k létání? Ale to bych asi nebyl příliš originální, vidíte?

Tuhle otázku dostávám skoro pokaždé. Když pak doma řeknu, že jsem poskytoval rozhovor, vždycky se smějí a zeptají se: A vyprávěl jsi příhodu s pětistovkou? Chápu, proč se na to redaktoři ptají. Jen už mně samotnému je trapné vyprávět tu příhodu pořád stejnými slovy. A tak jsem se naučil věty různě obměňovat, aniž bych ale měnil obsah sdělení, abych i já se u toho cítil dobře.

* Dobrá, já položím tu otázku později. Začněme třeba tím, že jste mi před chvílí ukázal svůj **letoun**. Říkám to správně? Je to **letoun**?

Správně. Definice **letounu** zní: Letadlo s pevným křídlem s pohonnou jednotkou. Do souhrnné klasifikace letadel totiž patří třeba i **vrtulník**, ale taky horkovzdušný balon, nebo dokonce padák. Můj akrobatický **speciál** Extra 300 SR je opravdu **letoun**.

* Když jsem ho uviděl zblízka, nejradši bych se v něm začal učit létat. Jenomže na to můžu zapomenout. Mně se dělá nevolno i v obyčejném autě.

Hm, kinetóza, taky ji znám. Když mi bylo pět a cestovali jsme autobusem na dovolenou do Bulharska, zastavovalo se kvůli mně každých padesát kilometrů. Opustilo mě to přibližně v deseti **letech**. Teď prozradím něco, co jsem ještě v žádném rozhovoru neřekl. Víte, proč jsem si v sedmnácti **letech** zaplatil svůj první let letadlem? Protože jsem si říkal: Chci být stíhacím **pilotem**, jít na **vojenskou školu**, ale ještě jsem nikdy neletěl v letadle - co když se mi v něm bude dělat špatně? Naštěstí se ukázalo, že už je všechno v pořádku.

* Moje kinetóza bohužel nezmizela a zlobí mě, i když řídím. Sice se dá potlačit tlumivými přípravky, ale ty nesmí řidič ani **pilot** užívat.

Dneska už vím, že by se dala zvládnout právě v letadle. Tělo letce si dokáže po nějaké době zvyknout, ale létání musí pravidelně pokračovat, aby se zvyk neztratil. Mám kolegu z reprezentace, kterého kinetóza trápí. Na konci sezony, když je už rozlitaný, neví o žádných **potížích**. Jakmile pak po zimní přestávce sedá do kokpitu, ví, že mu při každém tréninkovém letu bude šoufl. Potom to zase zmizí. Ale i tak je překonaná kinetóza zrádná a může se nečekaně objevit. Mému kolegovi, plachtařskému instruktorovi, se z ničeho nic udělalo špatně, zrovna když letěl se svým žákem. Začal prudce klesat, vyplašený žák měl strach, že jim padá letadlo, ale instruktor zkušeně přistál, odkurtoval se, vyklonil hlavu ven - a žák pochopil. Ano, jsou **piloti**, kterým tohle ztrpčuje život, ale prostě mají létání tak rádi, že to berou jako nezbytnou součást.

* Když jste se zmínil o žakově strachu -míváte vy sám někdy v letadle strach? Třeba při nějakém náročném akrobatickém manévru?

Nedávno se mě na to ptali při besedě v Rudolfově. Odpověděl jsem, že si nevybavuji, že bych někdy měl v letadle strach. Ale pak tam jeden kolega mluvil o situaci, kdy v letadle strach zažil. Slovo strach má vlastně pro každého trochu jiný význam.

Já ho vnímám jako fázi stresu, kdy člověku tuhnou ruce, nohy a reaguje nelogicky.

Takový stav jsem za letu neměl a ani nechci mít. Ale znám zvláštní napětí, kterému by se možná dalo říkat strach. Třeba když letím přes moře, abych se zúčastnil **leteckého dne** v zahraničí, už jsem nad hladinou tři čtvrtě hodiny, nevidím břeh za sebou ani před sebou, vím, že je moře studené, moje letadlo je jednomotorové, kdyby se něco stalo, musel bych buď vyskočit na padáku, nebo přistát na hladinu, což se může povést i nemusí, široko daleko není nikdo, kdo by pomohl. V takové chvíli začínám napjatě poslouchat každé cvaknutí v motoru a přemýšlím: Je to správné cvaknutí? Neděje se něco s motorem?

* Zažil jste při létání skutečné nebezpečí?

Ano, před dvěma lety. Stalo se to při běžném **leteckém dni** v Moravské Třebové. Předváděl jsem akrobatický prvek, kdy se akrobatické letadlo nachází ve visu a chová se vlastně jako **vtulník**. V pouhých sto metrech nad **letištěm** jsem zvedl letadlo čumákem téměř vzhůru a nechal jsem ho viset ve vzduchu. V takové pozici letí velice pomalu, hluboce pod pádovou rychlostí. Nenesou ho křídla, ale jen motor, který je roztočený na maximální obrátky. A najednou motor chcípnul.

* Co teď?

Zbývala jen nepatrná chvílka, kdy je díky setrvačnosti ještě roztočená vrtule a ofukuje křídla. A bylo jen jediné řešení, jak se nerozbít. Během sekundy otočit letadlo do téměř střemhlavého klesání - při takovém manévru už člověk vidí i broučky v trávě, jak na něj mávají lopatičkami - a hned přistát. Po pěti sekundách jsem s letadlem seděl na zemi. Předtím pracovala jen moje logika a rychlé ruce. Najednou jsem si uvědomil, co se stalo, a řekl si: Ty bláho, to už bylo na hraně. Pak jsem zjistil, že motor vysadil kvůli **závadě** na palivovém systému.

* Dá se na takovou situaci připravit?

Na to krásně odpověděl **pilot** Chesley Sullenberger, který v roce 2009 bezpečně přistál airbusem na řeku Hudson u New Yorku, když se předtím střetl s hejnem ptáků a nasál je do motoru. Řekl, že všechny svoje zkušenosti za čtyřicet let létání ve všech možných typech letadel zúročil právě v té osudové chvílce.

* Když jste začínal létat, nerozmlouvala vám to třeba maminka? Vždyť filmy o **leteckých katastrofách** běží v televizi každou chvíli.

No, já jsem odmalička tvrdohlavý jako beran a mamka to dobře ví. Když jsem v sedmnácti vystoupil ze svého prvního vyhlídkového letu, chtěl jsem se hned zapsat do **pilotního výcviku**, ale tomu předcházelo studium teorie přes zimu, takže jsem mohl začít létat až následující rok. Jenže já už se chtěl co nejdřív dostat zase do vzduchu. A tak jsem začal skákat s padákem, to se dalo po týdenním kurzu. Protože jsem ještě nebyl plnoletý, potřeboval jsem, aby mi mamka podepsala souhlas, že se můžu zapsat do **parašutistického** kurzu a plachtařského **výcviku**. Mamce bylo jasné, že kdyby mi to rozmlouvala, stejně bych si počkal do dalšího roku na svoje osmnáctiny a pak bych stejně létat. A tak mi souhlas podepsala a řekla při tom jedinou větu: „Jestli se zabiješ, tak mi nechod domů.“

* Po téhle větě už nemůžu položit jinou otázku než: Jak jste se dostal k létání?

Tak já začnu úplně od začátku. Narodil jsem se ve Dvoře Králové nad Labem, rodiče se brzy rozvedli, od svých dvou let jsem bydlel s mamkou v Sezimově Ústí, dneska bydlím v Táboře. Odmalička jsem ale tátu navštěvoval ve Dvoře Králové. A právě on za to může, že jsem se nadchl pro létání. Je veliký fanda do **letectví**, má doma mraky knížek o letadlech a letcích z druhé světové **války**. Vždycky, když jsem u něj byl, hlídal jsem tyhle příběhy a představoval jsem si, jak jednou budu létat ve **stíhačce**. Samozřejmě jsem si nenechal ujít žádný válečný film s touhle tematikou. Pak jsem si stavěl modely letadýlek, po čase se mi podařilo i letadlo řízené vysílačkou a díky němu jsem se dostal na **letiště**.

* Zdají se vám i létací sny?

Pravidelně. Už jako malému se mi zdálo, že se rozběhnu, začnu dělat rukama tempa, jako když se plavou prsa, najednou mě vzduch udrží a já v něm plavu. Na dnešek se mi sice zdálo o tom, že se mi lidi smějou, že mám chlupaté uši, ale já vím, že ten prvotní sen se zase brzy vrátí. Je mi při něm vždycky velice příjemně. Prostě už v dětství mě sny naváděly, abych létal, že to bude fajn. A měly pravdu.

* Teď musí přijít ta příhoda s pětistovkou...

Bylo mi sedmnáct, studoval jsem v Táboře strojní průmyslovku. Ale rozhodně jsem nehodlal skončit v průmyslu. Chodil jsem na **letecké dny**, v tábořském aeroklubu jsem okukoval letadla a myslel jsem jen na to, že chci být **stíhač**. Pomalu se blížila maturita a bylo třeba udělat nějaký krok. Hlavně už konečně zažít let v letadle. To ale stálo peníze. Podařilo se mi ušetřit pětistovku, došel jsem do aeroklubu a řekl jsem, že bych se chtěl svézt v letadle. Řekli: „Jó, hochu, máme tady Zlín čtyřicet trojku, to je čtyřmístný stroj včetně **pilota**, takže si sežeň ještě dva kamarády, ta pětistovka nestačí.“ Namítl jsem: „Já nikoho neznám, kdo by chtěl letět. Opravdu by to nešlo?“ Když viděli, jak hodně to chci, vytlačili L-13 SW Vivat, což je v podstatě motorizovaný kluzák **české** výroby pro dva lidi, jen **pilot** a cestující. **Pilot** se mnou zakroužil nad Tábořem. Patnáct minut stálo 490 korun.

* Pamatujete si, kdo vás poprvé dostal do vzduchu?

Na takového člověka se nezapomíná. Jan Vik. Dodnes ho můžete potkat v Aeroklubu Tábor, pořád aktivně létá. Vystoupil jsem z letadla okouzlený a bylo rozhodnuto.

* Podobní nadšenci mívají v sedmnácti **letech** polepené stěny svého pokojíčku plakáty idolů...

Tohle jsem nedělal. Chtěl jsem být **vojenský pilot**, a plakáty **vojenských pilotů** se stejně nikde neprodávají. Nicméně kdybych si musel na zeď vylepit něčí podobizny, byly by to určitě dvě osobnosti, které jsem obdivoval na **leteckých dnech**, když jsem začínal s létáním. První se **jmenoval** Martin Stáhalík. Vynikající akrobatický **pilot**. Bydlel v Rudolfově, pak se přestěhoval do Moravské Třebové. Jako jeden z dvou lidí na světě získal medaile ve všech třech **leteckých akrobacích**. To, co předváděl ve vzduchu, jsem sledoval s otevřenou pusou a říkal jsem si: Takhle bych chtěl jednou umět létat... Škoda že o něm musím mluvit v minulém čase. Zahynul při **leteckém neštěstí** v roce 2001.

* Mluvil jste s ním osobně?

Bohužel ne. Teprve jsem začínal jako mladý aeroklubák a létal jsem na větroních jen rovně. Martin Stáhalík působil v Akrobatickém centru v Moravské Třebové, ale já jsem tam přišel až několik let potom, co se mu to přihodilo.

* A váš druhý vzor?

Petr Jirmus, shodou okolností taky Jihočech, z **Českých Budějovic**. V době mých začátků on už nelétal akrobacii **soutěžně**, vzpomínám si, jak předváděl na **leteckých dnech** krásné historické letadlo C11. Ale určitě mě ovlivnil, je to dvojnásobný mistr Evropy a dvojnásobný mistr světa, což se dlouho nikomu nepovedlo zopakovat. **Setkávám** se s ním, jsme přátelé, dělá mi rozhodčího.

* Teď zase k vám - začal jste létat v tábořském aeroklubu. Pak přišla maturita a co dál?

Chtěl jsem na **Vojenskou akademii** v **Brně**, na pilotní obor. **Zdravotní testy** trvaly tři dny. Jenže jsem neprošel na ušních **testech** a nepustili mě k **přijímačkám**...

* Zklamání?

Použil jsem plán B. Studovat rok někde jinde a pak zkusit znovu **vojenskou akademii**. Kromě létání jsem hodně sportoval, a tak jsem **nastoupil** na Fakultu tělesné výchovy a sportu v Praze, kam jsem si dal druhou přihlášku. Studoval jsem s klukama, kteří tam přestoupili z **vojenské akademie**. Večer mě u piva přesvědčovali: „Tahle škola je ráj, spousta krásnejch holek, sportovkyň. My jsme z **vojenské akademie** utekli. To si blázen, že se tam ženeš, abys chodil v mundúru?“ Já si to ale nenechal vysvětlit. Letadla jsou letadla. Další rok jsem se přihlásil na **vojenskou akademii** znovu, **zdravotní testy** jsem zvládl, **přijímačky** taky. Studoval jsem akademii v **letech** 1997 až 2001

* Zalitoval jste někdy?

Nikdy! A zrovna tak jsem nikdy nezalitoval, že jsem začal létat. Kdybych z nějakého důvodu teď musel skončit s kariérou, řekl bych si: Stálo to za to. **Vojenské létání** mě ohromně naplňovalo. Ale majetný jsem rozhodně nebyl. To už jsem létal **leteckou akrobacií** a většinu peněz, které jsem vydělal na **vojenském letišti**, jsem přenesl na civilní **letiště** do Moravské Třebové nebo do Tábora a prolétal jsem je. Do dvaatřiceti let jsem bydlel na **vojenské ubytovně**. Ostatní kluci už měli svoje byty, a když se mi tím chlubili, říkal jsem jim: „Já vám na to kašlu. Mám sice jenom pár krásných řádků v zápisníku letů, ale to je lepší než nějaký pitomej byt.“ Můj kamarád motorista říká: „Peníze, který neproženeš výfukem, jsou vyhozený peníze.“ A já je proháním vrtulí.

* Jakou profesi jste u **armády** vlastně měl, když jste vystudoval akademii?

Vystudoval jsem katedru **letectva**, obor **letecká a raketová technika**. Moje zaměření bylo **pilot bojového letounu**. Školu jsem ukončil jako bakalář a **armáda** po nás chtěla, abychom byli inženýři. Mohli jsme v **armádě** pokračovat na inženýry přímo na **vojenské akademii** další dva roky nonstop školy, ale ty roky by byly bez létání. Už jsem létal proudový **letoun L-29 Delfín** a nedokázal jsem si představit, že bych se létání dočasně vzdal. Nabídku studia jsem odmítl. Pak nás odveleli do Pardubic a tam jsem při zaměstnání vystudoval na univerzitě dopravní fakultu. Takže jsem dopravní inženýr.

* To zní solidně, ale myslím, že nejdůležitější pro vás byla profese **pilota bojového letounu**. Splněný sen z dětství. Neměl jste také chuť podívat se i někam do bojů a sestřelovat nepřátelská letadla?

Takhle jsem si o tom snil, když jsem jako malý četl knížky o **pilotech** spitfirů, mustangů a corsairů. V době, kdy jsem nastupoval na akademii, byla politická situace poměrně klidná a nevypadalo to, že by se mělo někam létat bojovat. Když už v **armádě** jste, začnete si uvědomovat závažnost **války**. A to nebezpečí, kdyby po vás někdo střílel. Pokud by mi řekli, že musím někam do mise, určitě bych letěl, protože jsem byl k tomu vycvičený. Jsem ale rád, že se to nestalo. Chci létat pro radost lidem i sobě.

* A tak to dneska také je. Na Wikipedii máte napsáno, že jste **český akrobatický pilot**. Proč jste se začal věnovat akrobacií?

Moje akrobatické létání začalo už v Táboře během **výcviku** na větroních a kluzácích. Bylo to úplně první létání, které jsem se učil, když pomínu skákání s padákem. V osnově **výcviku** je nacvičování různých pádů a vývrtek a to mě bavilo ze všeho nejvíc. Současně jsem sledoval svoje instruktory, jak trénují na akrobatické závody. Automaticky to vyplynulo, že jsem chtěl akrobacií létat. A pak tu byly moje vzory, o kterých jsem mluvil.

* Co jste udělal pro to, abyste se to naučil?

V momentě, kdy jsem v Táboře nalétal dostatek hodin v klasickém létání na větroni, šel jsem na **letiště** v Hosině, kde měli dvoumístný akrobatický větroň. Absolvoval jsem tam **základní akrobatický výcvik**. A protože mě to bavilo a v Táboře v té době nebylo akrobatické éro, půjčoval jsem si ho po všech možných **letištích**. Zároveň jsem začal závodit. Úplně stejné to bylo s motorovým létáním. Motorově jsem létal v rámci studia akademie a tam jsme se při **výcviku** naučili i několik akrobatických manévřů. Pak jsem si doplnil i akrobacií civilní a už to bylo. Závodně létat akrobacií jsem začal po ukončení akademie. Srdeční záležitostí se pro mě stalo **letiště** u Moravské Třebové, kde sídlí akrobatická reprezentace. Po práci jsem tam vlastně trávil všechnen volný čas.

* Kdy jste zažil první úspěch v **letecké akrobacií**?

Slovo úspěch je ošemetné. Když to budeme brát podle dosaženého výsledku, pak největší úspěch přišel až letos, kdy jsem byl druhý na **mistrovství** Evropy v klasické akrobacií a už podruhé jsem vyhrál disciplínu ve freestyly. Osobně jsem ale měl od začátku radost pokaždé, když se mi podařil nějaký akrobatický manévr, když jsem prostě věděl, že jsem se zase něco nového naučil. Poměrně brzy přišly i první medaile. Hned na prvních závodech, kterých jsem se zúčastnil ještě na kluzácích, jsem byl třetí na **mistrovství** republiky v kategorii Sportsman. To už je před patnácti lety. A následující rok jsem závody vyhrál.

* Které vítězství je pro vás nejdůležitější?

Dvě vítězství z roku 2004, kdy jsem vyhrál republikový závod Intermediate v kluzácích a kategorii motorové akrobacie Sportsman. Díky výsledkům mě totiž oslovil Stanislav Bajzík, šéftrenér **české reprezentace v letecké akrobacii**. To bylo pro můj další rozvoj rozhodující. Následující rok jsem **vstoupil** do reprezentace a od té doby už létám jen motorovou akrobacii.

* A přišly také prestižní závody **mistrovství světa** Red Bull Air Race, kde už jste také dosáhl úspěchů, ale o tom se často píše a výsledky najdeme i na vašem webu. Zároveň se stručně uvádí, že jste bývalý **pilot vzdušných sil**. Proč neděláte **leteckou akrobacii** zároveň s profesí **vojenského pilota** jako dřív?

Na účast v Red Bull Air Race jsem už potřeboval neplacené volno a snažil jsem se na tom se svými nadřízenými dohodnout. V pondělí mi řekli: Ano, vyzkoušíme, jestli to bude fungovat. V pátek prohlásili: Ne, **armáda** musí být na sto procent. Tím do toho přihodili i mou akrobacii, kterou jsem si dělal ve volném čase, o víkendech a o dovolené. Abych mohl shánět sponzory a **přijímat** peníze za vystoupení, **armáda** mi předtím povolila podnikání. Teď mi oznámili, že mi povolení k podnikání zruší. Stál jsem nad opravdu těžkým rozhodnutím, kterou cestou dál jít. Celá **vojenská kariéra** byl vlastně můj splněný dětský sen. Létal jsem na **gripenu** a to je opravdu zážitek létat s takovou **stíhačkou**. Rozhodl jsem se ale pro akrobacii. Roku 2014 se ze mě stal profesionální akrobatický **pilot** na volné noze.

* Kolik takových akrobatů je v **České republice**?

Myslím, že jsme tři.

* Zkuste popsat běžný den akrobatického letce.

Žádný běžný den neexistuje. Každý je jiný, a právě to se mi líbí. Musím se hodně ohánět, jenže dělám práci, která je mým koníčkem i posláním, a tak mi námaha nevadí. Jenom za tu chvíli, co si povídáme, mi volalo Řecko, Německo, Francie a **Slovinsko**.

* To znamená, že je o vás zájem.

Ten je ale teď závislý jen na mých dobrých výsledcích. Dělán práci na sto procent a všechno jí podřizuji. Smazaly se mi **hranice** mezi dny, nerozlišuji všední dny a víkendy. Snažím se nevnímat časová pásma, protože dneska jsem v **Čechách**, zítra můžu být třeba v Austrálii. Pracuji nejen na sobě, ale i na technickém zabezpečení a vývoji letadla. Když nezávodím nebo nemám exhibici, vykonám za den zpravidla tři tréninkové lety. Mezitím poskytuji rozhovory, absolvuji **schůzky**. Večer zavřu hangár, sednu k počítači a dávám dohromady administrativu. To je jediná činnost v mé práci, která mě nebaví. Občas se v papírech vrtám až do jedné v noci. A ráno začíná další den sportovce. Pokud je před závodem, jedu na simulátor a tak dále.

* Jak dlouho může trvat kariéra **leteckého sportovce**? Kdybyste musel skončit, asi by vás to existenčně nepoložilo, protože byste měl důchod od **armády**, ne?

Žádný mít nebudu, na nárok na něj mi schází u **armády** jeden odsloužený rok. Já bych to ten rok bez svého létání prostě nevydržel. A tak se musím udržet ve sportovní kariéře. V téhle věci je mi vzorem maďarský akrobatický **pilot** Peter Bessenyei, šampion Red Bull Air Race. S aktivní kariérou skončil v 59 **letech**. Já to třeba zvládnu ještě déle. A kdyby náhodou ne, stejně budu dělat něco okolo letadel a létání. Klidně budu ležít pilotní kabiny mladým nadějším.

* Čím dobijíte vlastní baterky, kromě svého humoru?

Pohání mě radost lidí, které potěšil můj výkon. A když stojím na pódiu pro vítěze v Red Bull Air Race a lidé tleskají a ukazují, jak mi drží palce, je to neskutečný zážitek a já si vždycky říkám: Jo, má to smysl! Další důležitý zdroj mé energie je moje přítelkyně Olga. Naštěstí má pro moji práci pochopení a s naší malou Anitkou a Martínkem vždycky bydlí v pronajatém bytě na **letišti**, kde právě působím. Mám svoje nejbližší pořad nablízku a to je pro mě nejdůležitější.

* Prosim vás, jak jste si vlastně svou přítelkyni našel? Vždyť jste jenom ve vzduchu, a pokud stojíte na zemi, určitě přemýšlíte jen nad tím, jak se co nejdřív dostat do vzduchu.

Je to tak. Když třeba máme společně dovolenou a já nelétám, dívám se na oblohu a přemýšlím: Tamhle pod tím mrakem by se mi teď líbilo letět. S Olgou jsem se seznámil samozřejmě díky **letectví**. Pracuje jako letuška. Jednou ji pozvali do televizní Noci s andělem a já tam byl jako host z oblasti sportovního létání. Natáčelo se v dopravním simulátoru na ruzyňském **letišti**. Tam jsme spolu ještě nepromluvili ani slovo. Když jsem jel domů, pořád jsem ji měl v hlavě. Vystopoval jsem ji na internetu a napsal jsem jí. Myslela si, že si z ní někdo dělá legraci. No, bylo těžké ukecat ji na rande. Dva roky jsem o ni bojoval. Byl to vlastně můj nejdelší závod v životě, ale stálo to za to. Dodnes mám schovaný full HD záznam televizního pořadu, kde jsem ji spatřil poprvé.

* Mám pocit, že jste si všechny svoje sny splnil a teď je rozvíjíte. Existuje ještě nějaké přání, po kterém toužíte?

Existuje. Souvisí s dobou mého dětství a sněním nad knížkami. Chtěl bych si pořídit originál **stíhačku** z druhé světové **války** a létat v ní. Jednou jsem měl možnost letět vzadu v kabině ve **stíhačce** Sea Fury. Řídit jsem ji nemohl, protože přeškolit se na takové letadlo je velice náročné a nákladné. Ale věřím, že jednou ji řídit budu. A protože starou válečnou **stíhačku** vám jen tak někdo nepůjčí, musím si ji koupit sám. Mým snem je Supermarine Spitfire z let 1940 až 1945. Úplně to vidím, jak do něj sedám, roluju z tábořského **letiště** a pak vyletím nad Tábor, odsunu kabinu a zamávám nad Žižkovým náměstím...

„V DOBĚ, KDY JSEM NASTUPOVAL NA AKADEMII, BYLA POLITICKÁ SITUACE POMĚRNĚ KLIDNÁ A NEVYPADALO TO, ŽE BY SE MĚLO NĚKAM LÉTAT BOJOVAT. KDYŽ UŽ V **ARMÁDĚ** JSTE, ZAČNETE SI UVĚDOMOVAT ZÁVAŽNOST **VÁLKY**.“ Modely z kolekce modních značek C&A, Takko, Max Tara, Time Out lze zakoupit v nákupním centru Géčko **České** Budějovice. Make-up: Pavlína Křížová

NC Géčko, **České** Vrbné 2360, 370 11 **České** Budějovice <http://www.ncgecko.cz>

Foto autor| FOTO: RICHARD NOWAK

Foto autor| Foto: Richard Nowak