

TROCHU NAŠTVANÝ SKOROVÍTEŽ

26.10.2017 Magazín Mladé fronty DNES str. 20 Portrét

JAN MALINDA

Kdysi létal jako **armádní pilot** na gripenech a přišel za **velitelem** s tím, že dostal nabídku létat v osobním volnu v bláznivé vzdušné rallye Air Race. **Armáda** mu to ani rekreačně nepovolila, prý si má vybrat - buď jen práce, nebo jen zábava. Tak si vybral. A teď je vicemistr světa. MARTIN ŠONKA

Druhé místo. Pořád ho to trochu užírá do mrzutosti. Inu, těžko se vyhání z hlavy, že před posledním závodem v Indianapolisu v průběžném pořadí Air Race vedl. Že stačilo vyvarovat se ve finále drobné nešikovnosti, kdy při jednom manévru příliš prudce zatáhl za páku a zpomalil tím letadlo. Myslí i na sondu na měření spalín, která se mu v klíčovém okamžiku před finále rozbila, takže musel nastavovat palivovou směs podle citu, což ho stálo dalších pár setin času. A nemůže zapomenout ani na to, jak mu v červencovém budapeštském závodě upřeli vítězství vinou špatného úsudku rozhodčího - zpětně se mu za to organizátoři omluvili, jenže on teď tuší, že kvůli téhle chybě asi přišel o celkový titul.

Tak jste sice druhý, ale zase máte v příštích ročnících co překonávat, zkusím ho povzbudit během našeho telefonického rozhovoru. Do kolika let se dá vlastně tenhle extrémní sport dělat?

„Předloni odcházel Péter Besenyey, legenda tohoto sportu a jeho zakladatel, v devětapadesáti **letech**,“ říká Martin Šonka. „A další matador Nigel Lamb loni končil taky v devětapadesáti. V **letectví** je oproti automobilovému sportu kariéra posunutá o nějakých patnáct let.“

Což je logické. Tříleté dítě nemůžete posadit do kokpitu letadla jako do motokáry, pilotovat začínáte až někdy v osmnácti **letech**, a než naberete zkušenosti a začnete se umisťovat výš, je vám přinejmenším třicet, spíš pětatřicet let.

„Takže já jsem teď, v devětatřiceti, ze všech **pilotů** série Air Race třetí nejmladší. Na druhou stranu si nemyslím, že by se udržel trend **pilotů** létajících až do šedesátky. Věkový průměr závodníků se bude spíš snižovat.“

A samozřejmě záleží i na fyzickém zdraví. Jaké nemoci z povolání nejčastěji stíhají akrobatické **piloty**?

„Hodně dostávají zabrat záda a ramena, to kvůli těm velkým přetížením, takže je potřeba posilovat tělo. A musíme si hlídat vestibulární systém, protože ten se dá snadno přetížit.“

Co znamená hlídat si vestibulární systém?

„Pokud mám několikátýdenní pauzu přes zimu mezi sezonami, nemůžu na jaře začít s plným akrobatickým tréninkem. Vestibulární systém je háklivý hlavně na záporná přetížení, do toho plné rotace, takže musím po zimě vestibulár roztrénovat, protože ze zkušeností ze světa se ví o **pilotech**, kteří chtěli narychlo dohnat tréninkové manko, po delší pauze třeba měsíc nevylezli z letadla a potom toho museli úplně nechat, když si vestibulár rozhodli natolik, že se jim pak nahoře motala šiška.“

NA MOTOR SE NESAHÁ

Bavíme se spolu pár hodin poté, co se z Ameriky vrátil domů, do Tábora. Bez svého letadla - to zůstalo za Atlantikem. „Hned další den po závodě jsem ho z Indianapolis přelétával do Oklahomy, kam se za ním budu vracet v zimě na nějaké testování,“ vysvětluje.

Řešil přitom menší dilema.

„Buď jsem ho mohl dovézt domů, kde bychom na něm mohli opravdu dobře pracovat a vylepšovat ho, ale zase je problém tady v zimě létat. Je tu příliš chladno, takže letadlo nevyzkoušíte dokonale, neotestujete si třeba naplno chlazení. Rozhodlo i to, že můj mechanik je z Phoenixu, kde se dá létat denně, takže je jednodušší nechat letadlo tam a na **testy** se pak v zimě vypravit za ním.“

Ovšem během sezony se celá série Air Race stěhuje po celém světě: Abú Zabí, San Diego, Budapešť, Kazaň... Akrobatické letadlo není hokejová výstroj nebo kopačky, které sbalíte do větší tašky. Jak se s tím cestuje? Složit do kontejneru, nalodit expresně na zámořský parník a doufat, že se v přístavu na druhém konci světa shledáte? Ne, na tohle **pilot** myslet nemusí.

„Na závody se letadla obvykle přepravují **letecky nějakým** typem nákladního Jumba 747. Air Race má výhradního smluvního přepravce firmu DHL, stejně jako formule 1. Celý ten ansámbl včetně věcí, které k **soutěži** potřebuje organizátor, se vejde zhruba do šesti takových 747.“

Šonka tak se svým týmem musí před každým přesunem sportovní **letoun** rozložit, ale už je to rutina.

„Sundají se křída, směrovka, výškovka, ocasní plochy - na to jsou **speciální** bedny. Trup se přikurtuje a všechno se naloží na paletu. Když skončíme závod, obvykle ještě ten večer to rozebereme a druhý den se to přiváže na paletu a odpoledne odváží.“

Zní to jednoduše, ale kdo to platí? To přece musí stát šílené peníze, ne?

„Cestování mezi závody v sezoně hradí organizátor. Pro nás to skutečně končí tím, že rozebereme letadlo a můj brácha Pepa jako koordinátor našeho týmu předá od letadla papíry a víc se o to nestaráme. Kdybychom si měli převozy mezi jednotlivými závody platit, většina z nás by se Air Race účastnit nemohla, protože to je opravdu finančně náročné,“ připouští Šonka.

I tak vyjde jeho sportování na slušný balík. Zkusme celý jednoroční účet sečíst. Začneme letadlem.

„Vyšlo mě na nějakých sedmnáct milionů, postupně ho splácím a ještě asi pět let ho splácet budu.“

Mimochodem, není to fungl nový stroj, Šonka ho kdysi „zdědil“ po Péteru Besenyeim. „V naší branži je to obvyklé, je vlastně nejjednodušší koupit už vyladěné letadlo. A i pak každý tým po každém závodě své letadlo neustále vylepšuje, takže jeho kvalita a tím pádem i hodnota se celoživotně zvedá.“

Sáhnout se nesmí na výkon motoru - to je podmínka organizátorů, aby **soutěž** byla férovější. A nedotknutelné jsou také nosné části letadla, to kvůli přísným **leteckým předpisům**. Leccos se ale dá vymyslet s krytkami, na aerodynamice kabiny, na koncích křídel.

„Každá sezona je jiná. Když máte svoje letadlo a už ho nesplácíte, tak vás to stojí logicky míň. Pak záleží na tom, jak jste úspěšní, na jaké úrovni je vaše letadlo a na jaké jste vy. Pokud začínáte a potřebujete se dostat do špičky, musíte do toho investovat. Ale hodně peněz pak stojí i to, když se chcete v té špičce udržet. Vyjde to klidně na deset až patnáct milionů.“

Pokud ale chcete přijít s úplně něčím novým, s úpravou, která vaše letadlo zrychlí nebo z něj udělá obratnějšího dravce, musíte zaplatit vývoj, což stojí další peníze.

„Někdo to musí nakreslit, jiný spočítat, další vyrobit. Pak se to musí odzkoušet - na to potřebujete aerodynamický tunel, to taky něco stojí. Řešíme to všelijak - kdo nám jak pomůže. Spolupracuju třeba s **brněnskou Univerzitou obrany**, kde mi pomáhají, protože bych to nebyl schopný uplatit sám. Nebýt spousty hodných a obětavých lidí, byl by to sport jen pro pár vyvolených,“ připouští.

JAKO PRO ROHLÍKY DO SÁMOŠKY

Šonkův sport je z hlediska pravidel celkem srozumitelný: musí prokličkovat slalomovou trať jako sjezdař v co nejrychlejší čas. Mezi pylony musí přitom letět s křídly v horizontální poloze s maximálně desetistupňovou odchylkou. Kromě pilotních schopností a technické vyladěnosti letadla rozhoduje i pár dalších pravidel. Například nesmíte překročit striktně danou **hranici** přetížení.

„To kvůli bezpečnosti, abychom netahali příliš velká géčka, u kterých by hrozilo, že se uspíme. Trvale je povolených deset G. A na nula celá šest vteřiny můžeme jít krátkodobě až na dvanáct G.“ Oblafnout se to nedá.

„Na to je velice přesný přístroj, který máme v kabině a který měří na setiny přesně a okamžitě vysílá data rozhodčímu. Pokud zatáhnete na 12,1 G, rozblíká se to rozhodčímu červeně a jste diskvalifikovaný.“

Pokud by ve vzduchu **pilot** ztratil vědomí, což je ale u trénovaného člověka nepravděpodobné (při krátkodobém přetížení vydržíte mnohem větší zátěž než při dvacetivteřinovém), nepomůže mu nic. Jinak to není tak šíleně riskantní sport, jak se na první pohled zdá. Připusťme třeba skoro nepravděpodobnou kritickou situaci, že by vám ve vzduchu zdechl motor.

„Padák samozřejmě máme. A letadlo letí tak rychle, že kdyby motor zhasl, bez problému bych se měl dostat do výšky až někam ke tři sta metrům nad terénem, odkud už se dá bezpečně vyskočit. Na druhou stranu - v takové situaci bych určitě volil jiné řešení, že bych s tím někam sednul, kdyby to jenom trošku šlo.“

Když se létá nad vodou, jsou při závodech ve střehu **záchranáři** i **cvičení** potápěči.

„Na brífinku se dozvíme, kde přesně máme s **letounem** v krizové situaci na vodu sedat, aby to k nám měli nejbliž, a kde je optimální hloubka, aby nás mohli zachraňovat.“

Aby šlo skutečně o život, musela by nastat ona nepravděpodobná varianta s vysazením motoru a souběžně k tomu by se musela přidat další nepravděpodobná technická **závada** na řízení. V součtu takřka nemožná situace.

„Je to zhruba stejná pravděpodobnost, jako kdybyste jel pro rohlíky do sámošky a cestou vám prasklo řízení s tím, že by vám zároveň ve stejné chvíli selhaly brzdy,“ říká Martin Šonka.

Letu zdar, platí v téhle branži zavedená zdravice. A potom ještě platí: kolik vzletů, tolik přistání.

„Tohle rčení bereme úplně vážně,“ říká Šonka. „Každý z nás potřebuje, aby se v jeho osobní statistice tahle dvě čísla rovnala.“

Snad si ji navěky udrží. A třeba k nim v další sezoně přidá i nějaká vítězství. Další ročník Air Race startuje v únoru, jako obvykle v Abú Zabí.

V PĚTI ČÍSLECH

39 Před tolika lety se narodil ve Dvoře Králové nad Labem.

17 V sedmnácti se za našetřenou pětistovku poprvé proletěl jako pasažér v motorovém kluzáku.

20 Před dvaceti lety **nastoupil** na **Vojenskou akademii** v **Brně** na obor **pilota bojových letounů**. V **armádě** pak létal na delfínech, albatrosech, alkách i **gripenech**.

2007 Od skautů **soutěže** Air Race dostává nabídku zabojet o účast. O tři roky později to vyšlo.

5 V celkem pěti sezonách Air Race se stále zvolna zlepšoval. V té poslední skončil celkově druhý.

Foto autor| FOTO GETTY IMAGES, MARTIN VESELÝ, MAFRA