

skočili vedúci Paraklubu Košice Miroslav Kubinec a náš odvážlivec. Nasledoval stabilizovaný voľný pád v trvaní 30 sekúnd a vo výške 2100 metrov sa otvoril vrchlík. Šťastné pristátie sa udalo v 17 hodín 17 minút a 17 sekúnd. Nasledovali prvé gratulácie a rozhovory pre miestne masovo-komunikačné prostriedky. Radosť účastníkov zoskoku a divákov, medzi ktorými nechýbal ani súčasný 82-ročný zakladateľ športového parašutizmu na východnom Slovensku pán Štefan Horňák, bola neuveriteľná. Ku gratulácii sa pripojili tiež čle-

novia aeroklubu a tajomník pobočky Slovenského leteckého zväzu v Košiciach Ing. Ladislav Virág i ďalší prítomní.

Pán Michal Kolibáš sa netajil tým, že to bol preňho, ako pre čestného člena SNA Košice a člena Slovenského leteckého zväzu, mimoriadny zážitok. Neprekonal síce 95-ročného Edwarda Roydsa Jonesa z Dunkeswellu v Anglicku, ktorý takýto zoskok absolvoval 2. 7. 1994, ani 99-ročnú Američanku, pani Hildegardu Ferrariovú, so zoskokom na Havajskom letisku Mokulei dňa 17. 2. 1996, ale zaiste mu

patrí prvenstvo v rámci Slovenskej republiky. Tento výkon sa určite zapíše do histórie slovenského parašutizmu, a to i na podklade osvedčenia (Certifikate) č. 0196, vydaného dňa 21. 9. 1997.

Pán Michal Kolibáš prekonal týmto výkonom nielen sám seba, ale ako rytier oblohy zodvihol rukavicu, ktorú svojím tandemovým zoskokom hodil všetkým parašutistom-seniorom aj odvážlivcom na celej zemeguli letec zo 2. svetovej vojny a exprezident USA George Busch.

Ing. LADISLAV VIRÁG

616 kilometrů

Na prelomu roku 1995 a 1996 vyšiel v Pilotu článok psaný Janem Foltýnem o súťažnom a rekordným létaní na UL letadlách, včetně príkladů několika rekordů. Přivedl mne na myšlenku pokusit se překonat vzdálenost tisíc kilometrů na uzavřené trati bez mezipřistání. K prvnímu pokusu jsem se dostal až o jeden a půl roku později, a to 29. 6. 1997. Bohužel, „rosničkáři“ ten den neměli pravdu. Bylo sice krásné ráno, „větrný rukáv“ se ani nehnul, když jsem ve 4.25 h SELČ vzlétl, ale prvním upozorněním, že rekordní let nemusí být jednoduchou záležitostí, byla silná turbulence, začínající v padesáti metrech. GPS ukazovalo průměrnou rychlost vůči zemi od 13 do 35 km/h. Vystoupal jsem až do 2200 m QNH, ale situace se nezměnila, a tak jsem to po 1.15 h letu vzdal a za dalších 15 minut jsem přistál s myšlenkou, že snad příště... Předpokládal jsem vítr do 4 až 5 m/s, ale foukalo stálých 13 m/s i víc.

Druhý pokus jsem pečlivě zvažoval. Bylo 19. 8. 1997 a v 18.00 h jsem se po zhlédnutí předpovědi počasí rozhodl pro kratší trať o délce 686 km s body LK Velké Poříčí - LK Olomouc - LK Jihlava - LK Strakonice - LK Nymburk - LK Česká Lípa - LK Velké Poříčí. Příprava naběhla vcelku bez problémů, GPS jsem měl přislíbené, a tak jsem byl klidný. O půl desáté večer jsem se ale dozvěděl, že GPS nebude. Let jsem však nezrušil.

Startoval jsem hned následující den, 20. 8. 1997, ve 4.55 h SELČ z dráhy 09. Byla ještě tma, jen na obzoru se rýsoval rozbrásk. Opět mě překvapila již od 100 m silná turbulence a měl jsem proto trochu problémy s focením. Až po třech obletech se mi zdařilo a mohl jsem nasadit na trať. Zkusil jsem vystoupat do 1200 m QNH, ale foukal východní vítr a moc to proti němu nešlo. Tak jsem sklesal a letěl ve výšce 150 až 250 metrů. V 5.57 h na úrovni Moravské Třebové vycházelo slunce a v údolí ležela mlha. Náhdera! Po hodině, v 6.58 h, jsem fotil letiště Olomouc a pokračoval kurzem na Jihlavu. Až dosud jsem mapu nepotřeboval, nyní však začíná „srovnávačka“.

V 8.24 h fotím jihlavské letiště. Zatím vše probíhalo bez problémů, od Jihlavy se ale zhoršuje dohlednost. Na úrovni Tábora již je vidět jen do 5 km po slunci a začíná dost foukat vítr. Neustále mě to snáší k jihu a probudila se turbulence. Abych něco viděl, tak musím opět klesat dost dolů, tak na 200 m nad zem. Viditelnost se ještě zhoršila a já zjišťuji, že nevím, kde jsem. Našel jsem se, až když jsem viděl Temelín. Dohlednost je pod 3 km a ještě před návratem na trať mi opět nastávají problémy s navigací. V tuto chvíli jsem úplně mimo. Nedokážu si vůbec srovnat světové strany. Pomohlo mi až nádraží. Abych si odpočinul, rozhoduju se letět do Strakonice po kolejkách. Jsem však tak „rozhozený“, že jsem vyrazil na opačnou stranu. Přišel jsem na to asi po 10 minutách a pro jistotu tedy „čtu“ další nádraží. Otáčím pak zpět, již bez problémů fotografuji letiště Strakonice a mířím na Nymburk. Není skoro nic vidět a turbulence se mnou „mlátí“ tak, že co chvíli musím použít plných výchylek. Ani mapu nejsem schopen přeskládat a tak letím jen podle kurzu a s vědomím, že musím narazit na Vltavu, což se také stalo. Dál už je



navigace zábavou. Při obletu pražského CTR také přešlo „vaření vzduchu“ v normální termiku a já si mohu chvílemi ulevit. Ve 12.15 h fotím letiště Nymburk a po velkém vnitřním boji se rozhoduju pokračovat na Českou Lípu. Stoupám do 1300 m QNH a po přeskládání mapy zjišťuji, že dohlednost je již nad 10 km. Blížím se k Mladé Boleslavi, ale přídatná nádrž je již zcela prázdná a já si nejsem jist přesností ukazatele stavu paliva. Domů vede let proti větru a začínám toho mít opravdu dost. Raději se po vyfotografování letiště v Mladé Boleslavi rozhoduju ke zkrácení tratě. Je poměrně silná termika a každý pohyb rukou mě začíná zmáhat. Posledních čtyřicet kilometrů je nekonečných.

Ve 13.53 h jsem zcela vyčerpan a přistávám na letišti ve Velkém Poříčí, po letu 616 km dlouhém, trvajícím 8.58 h. Po přistání jsem nevěděl, zda se mám smát nebo brečet a pokoušel jsem se svléknout všechny vrstvy výstroje. Vůbec mi to nešlo. Uvědomoval jsem si, že jsem těsně před zhroutilím. Teprve příští den jsem spočítal průměrnou rychlost, jež činila i s kufrováním 68 km/h, a také průměrnou spotřebu paliva, která vyšla na 7,8 l/h. Na rogalu slušné údaje.

A ještě pro informaci, podvozek mého rogala je vlastní konstrukce, k pohonu slouží motor Škoda Favorit 136L. Byla to první létající škodovka v Čechách (1993). Křídlo při popisovaném letu bylo „klasické“, neupravené ESO od TL Ultralight. Na místo pasažera jsem instaloval přídatnou nádrž.

Pro příště si myslím, že za předpokladu méně turbulentního počasí lze ulétnout ještě o trochu více. Sice jsem svůj původní záměr (1000 km) nesplnil, ale jako výkon tento let hodnotu má - alespoň pro mne. Závěrem bych také chtěl poděkovat firmě FotoArt Pavel Kleprlík z Náchodu, Lékárně u Vojtěcha v Hronově a především své rodině za podíl na popisovaném letu.

PETR JIRÁSEK