Žralok uprostřed Kalahari
TwinShark v poušti

JAROSLAV POTMĚŠIL

Jak se dostane žralok do středu pouště Kalahari? Je to v podstatě snadné. Stačí jej naložit do transportního vozu a ten následně přeložit do námořního kontejneru. Kontejner umístit na loď plující směrem ke břehům Afriky. Při tom je nejlepší, když je to přímo do Namibie. V Namibijském přístavu kontejner naložit na nákladák a odvést do pouště. Když řidič nezabloudí a ani nemá poruchu, jednoho dne dorazí přímo na letiště Veronika, které leží 250 km jihovýchodně od hlavního města Namibie Windhoek.

Veronika je farma - lovecká farma, kterou přes naše léto okupují lovci z celého světa. A v zimě pak farmu obsadí plachtaři také ze všech koutů světa. Ubytování a strava je luxusní. Využívá se zázemí, které je stvořeno pro lovce divé zvěře. O potravu je postaráno také. Jí se to, co lovci přes léto ulovili a k masu z místní divoké zvířeny kuchaři připraví neodolatelné kombinace zeleniny, sýrů a ovoce. Na farmě je dostatek všeho. Zejména vody. Ta se těží z vrtu a je tak čistá, že se dá bez úprav pít. Bydlení je v samostatných, typicky afrických bungalovech. Pokoje jsou klimatizované a některé mají mimo sprchového koutu také vanu. Ano, není nic víc osvěžujícího, než si při východu slunce uprostřed pouště osvěžit tělo ve vaně. A to vše navíc v průzračné, chemicky nijak upravené, a přitom pitné vodě. V areálu bungalovů najdete také společenskou místnost s velkoryse umístěným krbem, barovým pultem z přírodního dřeva a velkou kuchyní. Hned vedle jídelny je špičkově vybavená „briefing room“. Velkoplošná obrazovka, dostatečně rychlý internet a několik zdrojů pro co nejpřesnější odhad denního vývoje

Foto Jaroslav Potměšil

Namibská poušť
je rozlehlá poušť v jihozápadní Africe. Jméno Namib znamená podle místního jazyka nesmírný nebo velká prázdnota a zakládá se na pravdě, neboť poušť zabírá plochu 50 000 km² a rozprostírá se v délce 1686 km podél Atlantského oceánu na pobřeží státu Namibie. Její šířka se pohybuje od 50 do 160 km.
Rozloha: 81 000 km²
Zápis na seznam světového dědictví UNESCO: 2013
Tolik stručná charakteristika z Wikipedie

počasí je samozřejmostí. Málem bych zapomněl. Na farmě je kromě dvanácti členů personálu také řádově 6-8 tisíc divokých zvířat. Nejrůznější antilopy, Kudu, Zebry, želvy, supi, šakali, pštrosi, no a mimo jiné zvěře také například žirafy. A pro plachtaře nejdůležitější věc – letiště. Upravené a zhutněné písečné dráhy nechal v buši přímo pro plachtaře vykácet před třemi léty majitel farmy. Jsou umístěny do „V".
Dráha 08/26 má délku 2000 m a šířku řádově 80 m. Dráha 02/20 je o něco kratší - má jen 1650 m, při šíři 60 m. Používá se jen v nouzi a pokud možno jen na přistání. Proč? Nesmíte zapomenout, že Kalahari má průměrnou nadmořskou výšku 1350 m n. m. a teploty při startech větroňů se pohybují v rozmezí 30-42 °C. To je tam tak teplo? Ano, ale málokdy se zpotíte. Vzduch bývá suchý, a tak se spíše voda z těla rovnou odpařuje. I proto většina plachtařů tráví dny ve vzduchu. Tam pro změnu může být v šestikilometrové výšce i pár stupňů pod nulou.
Jak se na létání do Afriky obléknout? Pořádně. Teplé a kvalitní kožené boty jsou nutností. Teplé ponožky, kalhoty s kapsami jako měl Krteček. Kvalitní lněnou košili také s kapsami. Kvalitní pokrývku hlavy, brýle, kamel bag plný chladné vody. Na co kapsy? Tam se dává vše potřebné na vlastní let i pro případné přistání do terénu. Je třeba počítat, že v extrémním případě bude nutné z letadla vyskočit a to už opravdu není čas začít přemýšlet co si na cestu do buše v poušti vezmu z paluby letadla sebou. Proto je dobré mít po kapsách uloženy všechny životně důležité věcičky. Například zrcátko a píšťalka vám mohou zachránit i život. Igelitový pytlík pomůže při nabrání vody a rychlém opuštění stanoviště. Dá se totiž předpokládat, že voda patří čtyřnohým mazlíčkům a přes noc si s námi určitě moc povídat nebudou.
Ale nyní k věci. Ráno se svítáním, což je v prosinci okolo šesté hodiny (časový posun proti naší vlasti je pouze 1 hodina), je dobré vstát, dát si již zmíněnou sprchu a vyrazit na procházku po vzletové dráze. Jinam to ani moc nejde. Letiště je umístěno pod dunou asi 200 m od bungalovů. Dokud není vedro, je nutné důkladně prohlédnout a připravit celé letadlo. Nezapomenout na motor, protože vlečná letadla v Namibii nejsou, každý si startuje sám a na vlastní riziko. Doplnit vodu na palubě i v křídlech, která se vozí nejen na zvýšení plošného zatížení, a tedy i rychlosti letu, ale také jako rezerva pro případ nouzového přistání do terénu. Proměřit dobytí a funkčnost všech baterií a konektorů. Nezapomenout doplnit kyslíkové láhve a provést zkoušku dýchačů. K čemu kyslík? Většinou se používají nosní kanyly a to při všech letech nad 4000 m, což v Namibii znamená v podstatě denně.
Letadlo je připraveno a hurá na snídani. Ta je bohatá na tekutiny, ovoce i zeleninu. Podává se formou švédských, resp. afrických stolů a každý si během snídaně připraví i svačinku do letadla. V devět hodin začíná pravidelný briefing. Tam se přesouváme s pohárky, které jsou naplněné ovocnými šťávami. Je potřeba pořád zavlažovat. Briefingy bývají podrobné a probírá se celková situace, nebezpečné jevy, nouzové postupy i strategie letů. Jakmile má vzduch 29 °C sedíme většinou už o 200 m dál. V letadlech. Zde se velmi osvědčily dráhy do „V". Na 99 % se startuje 08 nebo 02, což znamená pro většinu větroňů start přímo z místa nočního kotvení. Ušetří to na slunci namáhavý přesun větroňů na místo vzletu.
Vzlet je očistec. Pod plexisklem kabiny a plném svitu slunce je opravdu vedro. Potoky potu tečou všemi směry a všude. Ano, při startu je jediný okamžik, kdy se člověk koupe. Ve vlastní šťávě. Dráha je po stranách označena třemi bílými barely. Když u druhého neletím,

u třetího určitě stahuju plyn a vím, že to ještě ubrzdím. Výšky po většinou více než kilometrovém rozjezdu v písku není na konci dráhy nazbyt. Je třeba co nejdříve najít stoupavý proud a opatrně vytočit výšku na odlet.

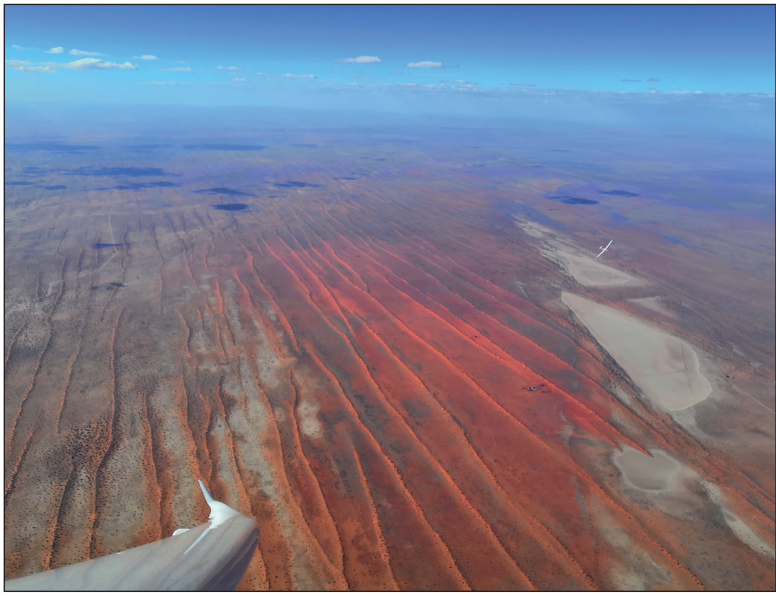
Odlety probíhají většinou v čisté termice. Dostupy ráno bývají 800-1200 m nad zemí. První hodinu letím opatrně. V podstatě přeskakuji nad místa, kde si myslím, že by bylo možné bezpečně přistát. Proč si to jen myslím? Nikdy jsem tam na zemi nebyl. Plochy mají různý charakter. Od malých letišť u jednotlivých farem, přes vyschlé pemy až po běžnou, šotolinovou nezpevněnou silnici. Malé letiště, vyschlé dno jezera, to vám připadá asi na přistání normální. Ale cesta? Ano, cesty v Africe jsou na nouzová přistání použitelné. Proč? Jsou zejména prázdné a rovné. Jsou sice pouze ze šotoliny a při přistání musíte počítat s možností poškození povrchu letadla, ale cesty jsou prázdné. Provoz na nich není opravdu příliš velký, spíše naprosto ojedinělý. Někdy nemusí projet jediné vozidlo celé týdny. Zpátky do vzduchu! Vzduch je prohřátý, začíná se tvořit kupovitá oblačnost. Kroužím. Variometr se zarazil na maximu. 5 m/s. Zem se postupně vzdaluje a z malé výšky jasně viditelné stromy se rychle změnily v celkem nepatrné tečky. I přes velmi silné stoupání točím nezvykle dlouho. Krajina se stále více otvírá. Začínám vidět do dálky. Jak daleko vidím? Na začátku se vzdálenosti odhadují velmi špatně. Není nikde žádný orientační bod. Písek. Rovina. Písek. Dohlednost je pro Evropana dechberoucí. Suchý a čistý vzduch dělá divy. Zdá se mi, že vidím tak daleko až se rovná silnice pode mnou na horizontu zakřivuje podle zakřivení zeměkoule.

Stále kroužím. Už se zdá, že jsem v základnách prvních kumulů. Mám 4000 m výšky a rychle zapínám kyslík. Ještě stoupám 500 m a vyrážím k další oblačnosti. Zdá se mi, že to je hned vedlejší řada kumulů. Při přeskoku ztratím přes 1200 m a zjišťuji, že „ta řada kumulů hned vedle“ byla ode mě vzdálena 45 km. No, tak to tedy celková dohlednost bude přes 200 km, odhaduji. Nasazuji pod kompaktní řadu kumulů, vytáčím jen 3,8 m/s tentokrát do výšky 4800 m. Letím směrem na západ, téměř rovně pod řadou indikovanou rychlostí 195 km/h. V našich podmínkách v podstatě rychlost volného pádu, bleskne mi hlavou. Základny oblačnosti jsou stále výš.

Musím se však odpoutat od naší řady kumulů a jít na přeskok k následující řadě. Co to je za terén pode mnou, ptám se sám sebe. Písek končí. Krajina rychle mění barvu. Vypadá jako spáleniště. Ale není to spálené. To je kámen, ne? Ptám se sám sebe. Vypadá to jako povrch měsíce. Prostě nic. Tmavý podklad a nic. Vlastně ne. Vidím hluboké koryto řeky. Vypadá to jako z atlasu. Spoustu malých říčních přítoků, které se spojují v jedno hluboké, v kameni vymleté řečiště. Chybí jen jedna věc - voda. Koryta jsou naprosto suchá. Prostá jakékoliv vegetace. Jen barva ostře zařízlých koryt je mírně světlejší než okolní kamenný podklad. Proto jsou tak přesně a plasticky vidět všechny detaily. Musím točit. Mám „jen“ 2400 m nad zemí.

Variometry se opět zaseknou na dorazu 5 m/s. Řada mraků nad námi houstne. Základny začínají být černé. Stoupu do 5500 m. Vyrážím opět na západ, kde již na horizontu vidím hluboko pode mnou malé špičky hor. Pohoří na západním okraji Namibie. Konec náhorní plošiny Kalahari, říkám si. Po necelé hodině letu dolétám do oblasti pásu pohoří. Kumuly jsou vyskládány v řadách. Jen si vybrat.

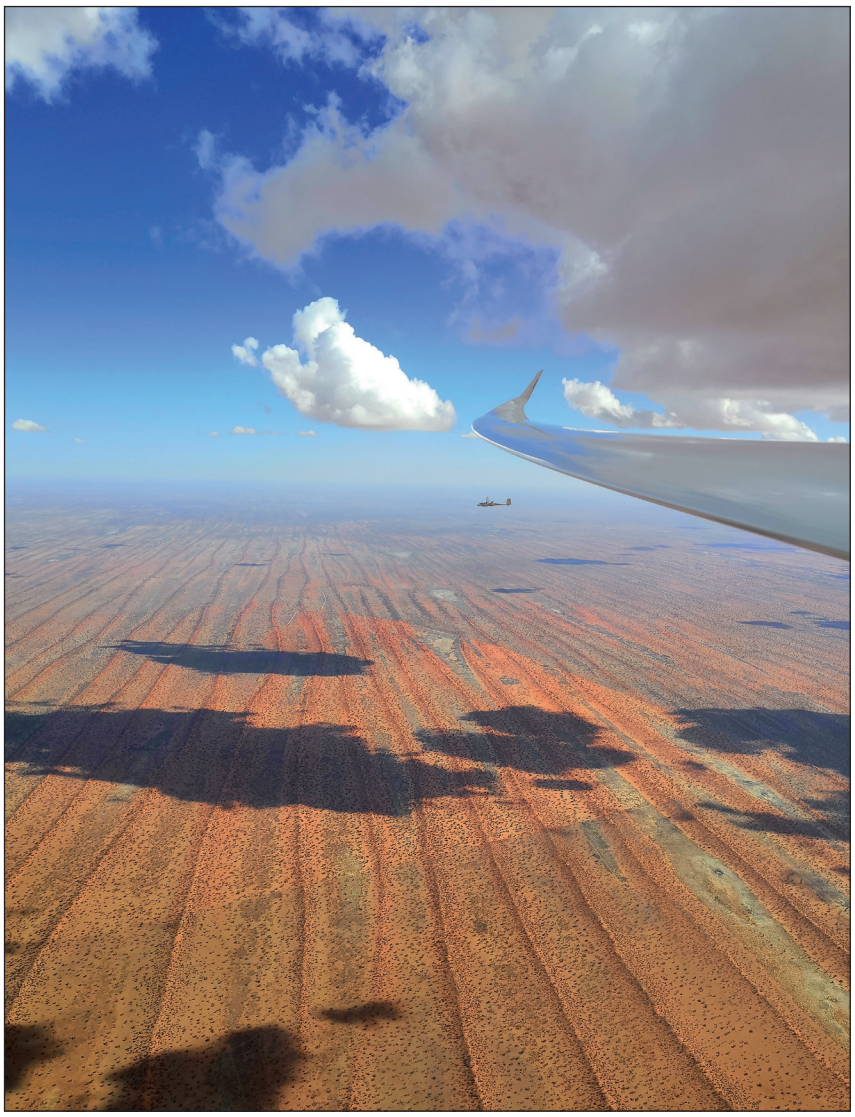
Co to? Skokově se snižuje dohlednost. Mezi okrajem pohoří a navazující pouští Namib mi před očima roste obrovská žlutá stěna. Písečná bouře. Studený oceánský vzduch je hnán přes relativně úzký pruh pouště na pohoří a bere s sebou do vzduchu tuny písku. Tam tedy ne. Zůstávám v dostatečné vzdálenosti od hrany pohoří. Kumuly se slévají do jednoho obrovského koláče. Ani z 4500 m už nevidím jeho konec. Otáčím na jih, jihozápad. Po pravé ruce pohoří. Po levé? Co to mám po levé ruce? Šedá stěna? Déšť. Vpravo žlutá stěna, písek. Vlevo šedivá záclona, déšť. Variometry nadoraz. Dolů. Rychlost 240 km/h. Rychle pryč. Kam? Na jih. Stále pod obrovským, zdá se, že nikdy nekončícím bývalým kumulem. Buší mi srdce, rychle dýchám. Jsem ve špatnou dobu na špatném místě. Pozdě, ale přeci mi dochází, že tohle

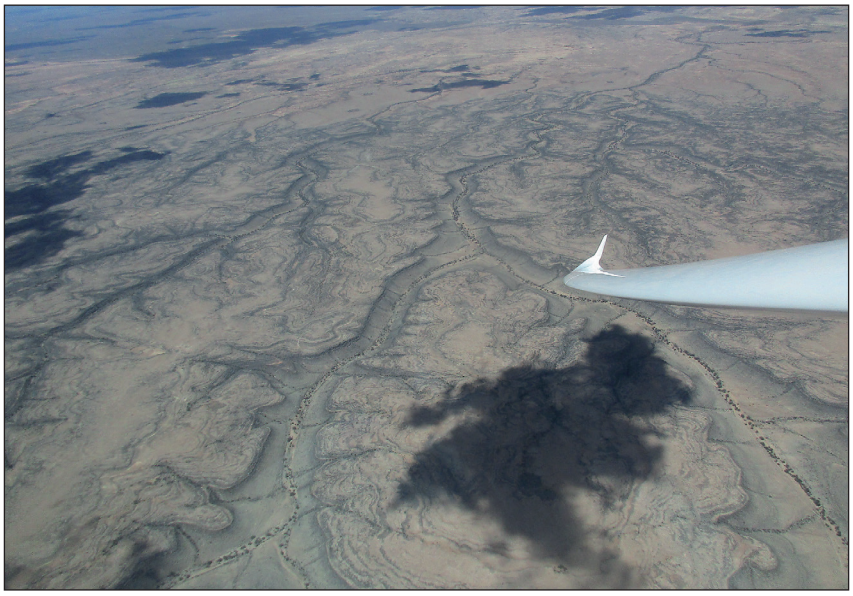


už není žádná termika. Jsem na rozhraní, kde se potkal vlhký studený mořský vzduch a suché, přehřáté masy pouštního vzduchu. Kam? Kam letět? Někde to tu musí nosit. Do žlutavé stěny tvořené hranou mraku nasávaným a letícím pískem se mi nechce. Do šedé dešťové zástěry už vůbec ne. Po nekonečných minutách letu na maximální rychlosti s variometry zaraženými dolů se dostávám na nasvícený svah bez poletujícího písku. Snižuji rychlost. Kolem sebe vidím buď skály anebo obří písečné duny. Nemám ani čas pořádně si uvědomit, že v této oblasti nejsou cesty, a i kdybych byl po přistání do terénu schopen přivolat pomoc, stejně by do této lokality nikdo nedokázal přijet.

Variometry začínají neklidně tancovat. Doraz-doraz. S letadlem to zmítá. Zcela marně se snažím vše řídit. Doraz-doraz. Zase špatně. Prchám z hrany svahu mírně pod oblačnost. Konečně. Variometry se poslušně a naprosto klidně usadily v oblíbené pozici. Nadoraz nahoru. Uvědomuji si, že během posledních řádově patnácti minut jsem urazil vzdálenost podle GPS „pouze" 40 km, ale ztratil téměř 4000 m výšky. Ano, průměrná klouzavost 1:10. No, to nebylo úplně správně. Tady se asi létá nějak jinak a jen zatím nevím jak.

Po chvíli je i toto tajemství odhaleno. Konvergenční linie. Proto se kumuly spojily do jednoho obřího, z mého úhlu pohledu nekončícího pásu oblačnosti. Na jedné straně oblačnosti „to" nasává písek z pouště Namib. V hlavě mi blesknе, že už začínám chápat, proč v poušti Namib jsou největší duny na světě. Až 300 m vysoké. No a na druhé straně oblačnosti prostě nutně musí vypadávat srážky, které však nejsou dostatečně silné a většinou se odpaří ještě před dopadem na zem a proto vytváří ve vzduchu jakoby šedivý závoj. Nastává potřebné uklidnění. Letím rovně a prostředkem mraků podél pohoří. Stoupání je klidné, široké, všudypřítomné. Za poslední hodinu jsem bez jediné otočky ve stoupání ulétl pod oblačností zcela rovně 196 km. Dívám se do mapy, kde vlastně přesně jsem. Necelých 100 km přede mnou vidím na mapě silnou čáru a pomalu čtu: „Prohibited diamant area".





No tak tam asi nepoletím. Je to jeden z mála zakázaných prostorů v celé Namibii a navíc ještě moc daleko. Oblačnost začíná ubývat. Čas pokročil. Obracím o 180° a letím přesně po naší stopě jako před chvílí. Po hodině bezproblémového letu na severovýchod nevěřícně sleduji GPS. Za poslední dvě hodiny jsem rovným letem v klidném a většinou jen mírně stoupajícím vzduchu ulétl 378 km. Sleduji úžasnou „měsíční krajinu". Z těch 5000 m vypadá přívětivě. Občas vidím duny písku pouště Namib. Ale hlavně se kochám pohledem na variometry. Oblačnost nade mnou je jedna velká, šedivá, nekončící placka. Oči mi zastaví na ukazateli času. 16.48. Nastává zmatek na palubě. Kdy je vlastně západ slunce? V 19.28 prozrazuje rychle skvělý palubní počítač

LX9070. Jak daleko je domů na letiště Veronika? 270 km. Tak to by mělo být v naprosté pohodě, protože právě mám 5950 m a zdaleka nejsem v základnách oblačnosti. Prostě poletím rovně ještě 30 minut na severo-východ a potom zahnu o 90° na východ a budu mít letiště na dokluz, vymýšlím jednoduchý plán.
Stoupání plynule ustává. Pás oblačnosti už není tak tmavý. Písečné bouře ustaly. Déšť zmizel. Křišťálový čistý vzduch kolem mě mi umožňuje vidět „až na samý okraj světa nikoho“. Kloužu na rychlosti 165 km/h. Počítač ukazuje, že rovným letem budu na letišti Veronika v 18.36 a s rezervou 900 m. Rychle se však mění barvy pouště pod námi. Co to zase je? Stíny. Stíny mraků a rychle klesající slunce naprosto mění klidné klouzání za jízdu na žebříňáku. Lítám jako hadr v kýblu. Nahoru dolů. Doraz-doraz. Okraj konvergentní linie. Pryč, rychle pryč. Pryč ze stínu na sluníčko.
Chyba. Stíny od velkého mraku na zemi postupují rychleji, než my dokážeme letět. Slunce se již sklání nad horizontem. Honem na sever. Pryč do všech mraků. Konečně jsme v klidnějším vzduchu. Nikde ani chmurka. Jen zapadající slunce a rychle se měnící barva pouště pod námi. Vše začíná být červené. Stíny, které přes den vůbec nebyly se protahují. Plochá poušť začíná být velmi, velmi plastická. Vidím až moc detailů. S obavami sleduji výškoměr. Opět jsem díky neznalosti zdejšího specifického fungování proudění v poušti během několika minut ztratil zbytečně několik tisíc metrů. Veronika – 950 m hlásí nekompromisně LX9070. ETA 20.10 hodin. Kloužu směrem k Veronice na optimálu. Všude jen modrá obloha. Vybírám si náhradní letiště k přistání - Kiripotib. Tam je šance doletět rovným letem. Stále kloužu. Vzduch je naprosto klidný. Vypínám kyslík. Jsem už jen 2300 m vysoko. Nekonečně dlouhou dobu kloužu dalších 50 km směrem k náhradnímu letišti.

Zhruba 10 km od letiště Kiropotib, ve výšce 1250 m se mi něco mihlo v zorném poli. Rychle se otáčím s TwinSharkem doprava. Ptáci. Nejméně dvoumetroví až třímetroví. Nemávají křídly. A pozor, tady jsou další dva. Ne čtyři. Deset? Prostě velké hejno orlů, které jsem nikdy v životě neviděl. Všichni krouží. Krouží klidné a široké kruhy. Bez jediného pohybu křídel. Jak jsem blíže začínám jim vidět i hlavy. Otáčí jimi doprava a doleva. Rozhlížejí se kdo to mezi ně leze. Variometry zcela klidně z pozice -1 m/s přešly do +3 m/s. Klidné, široké stoupání. Nikde nic. Modro a dole tmavnoucí poušť. Ptáci, kteří mi v jednu chvíli téměř koukali na přístroje se odsunuli stranou. Asi usoudili, že bych jim nechutnal. Uklidňuji se a sleduji výšku. Mám Veroniku opět na dokluz! Ne, nejdu na dokluz. Kroužím dál, rozhlížím se všemi směry po „velkém pískovišti“ a beru si na posledních 100 km domů přes 1000 m výškovou rezervu. GPS ukazuje 795 ulétlých kilometrů. Ráno deklarovaných 1000 km je v tuto chvíli z důvodu západu slunce už naprosto nereálných. Přesto se cítím zcela klidný a velmi spokojený. Kloužu na zvýšené rychlosti domů. Bez problémů a nových překvapení přistávám v 18.58 a v klidu přímo z dosednutí dojíždím na kotvy, z kterých jsem ráno startoval.

GPS hlásí volně uletěných 898 km. Pomocníci mi pomáhají letadlo otočit a přivázat na kotvící lano. Máš to? Zvědavě se vyptávají. Ne, nemám, odpovídám. Ale vypadáš spokojeně, jako bys to uletěl. Říkají mi. Ano, jsem naprosto spokojený. Zažil jsem nádherný den, který nejde slovy popsat. A moc dobře vím, kolik chyb jsem ve vzduchu udělal. A vím také, že uletět 1000 km v Africe není jen o počasí, ale o tom správně zvolit trať. Správně a rychle se rozhodnout kudy a jak dál. A také kdy s rezervou boj o kilometry vzdát a bezpečně se vrátit domů. Mezi tím slunce rychle zapadlo za horizont a během chvilky nastala černočerná tma. Dal jsem rychlou sprchu.
Během bohaté večeře i s pomocí rukou jsme s ostatními piloty probrali kde kdo letěl a co zažil. Velká únava a vidina možnosti letět i následující den nás všechny zahání okolo dvaadvacáté hodiny do postelí. Tak to je Afrika. Den v Africe. Jedno zrnko písku v celé poušti, která sama o sobě je nepopsatelná, nádherná, neopakovatelná a nesmírně inspirující. ■