

Náš kolega Míťa Milota, stíhací pilot československého letectva, nyní plk. v. v., se ze svého věčného snu o létání již dozajista do konce svých dní zde na Zemi již nikdy neprobere. Je tomu ale moc a moc dobře. Žít svým ideálem letce, vojáka, je modelovým případem, hodným následování, zejména pro členy mladé generace, kterým v mnohých prokazatelných případech taková žádoucí vlastnost chybí. Platí to samozřejmě obecně, nikoliv jen pro případ vztahu k létání. Milovat své povolání, milovat svou práci – tolik žádoucí vlastnost člověka, podle které lze posuzovat morálku nejen jedince, ale i národa. Základním předpokladem je výchova. Výchova, vycházející z historicky podmíněných předpokladů etnika, genetických daností jedince, a nekonečné řady dalších okolností. Črtu svého kolegy, spolulezce a dávného přítele, jsem si vybral jako prototyp člověka, kterými by náš národ měl být z gruntu vybaven. To není velebení člověka skrze jeho osobní vlastnosti, opřené o osobní, životní zkušenosti, to je vyjádření přání, jak by lidé u nás měli vypadat, aby se představy o hrdém charakteru národa plnily.

Jaroslav Sýkora 05 11 17

# Na MiG-17 v Egyptě

Stíhací pilot Míťa Milota

Listopad 2017

---

Někdy koncem května, nebo začátkem června 1957 jdu po posledním letu s padákem přes rameno odevzdat ho zase do péče padáčkářů. Připojil se ke mně, také s padákem přes rameno, major Jaďut, tehdy inspektor letového výcviku na štábu divize. Byl to pohledný chlap, dobře létal, ale nedělal ze sebe žádnou primadonu a, i když byl příslušníkem štábu divize, nehrál si na vojáčka a dalo se s ním mluvit jako s každým pilotem. Tak jsme spolu šli, poptal se jaký jsem plnil úkol, a potom z něj vypadla pro mne poněkud záhadná otázka: „A počujtě, Milota, vy byste išiel?“ Na moji otázku „Kam?“, mi trochu záhadně odpověděl, že „Kamsi daleko“. Byl jsem z toho jelen, ale cítil jsem v tom příležitost účastnit se něčeho ne zcela běžného, spojeného s létáním, tak jsem přikývl, že bych jako teda šel. Tím náš rozhovor skončil, odevzdali jsme padáky a šli každý po svém. Když jsem se o tom zmínil doma, dostalo se mi souhlasu, i když moje žena Zdeňka byla ve čtvrtém či pátém měsíci těhotenství. Všechno běželo dál, nastal čas dovolených, já měl poprvé v životě poukaz na dovolenou ve vojenském rekreačním zařízení. Bylo to kdesi na Šumavě. Dovolenu jsem nastoupil někdy začátkem června. Přijeli jsme do hotelu, ubytovali se a druhý den jsme šli na procházku, zjistit, jak to vypadá v okolí. Muselo to být dost blízko státní hranice, hned za hotelem jsme našli ceduli „Hraniční pásmo, zákaz vstupu“ a o kus dál další, stejného znění. Řekli jsme si, že

teda budeme chodit na druhou stranu a šli na oběd. V recepci však už na mne čekal telegram „Dovolená se vám ruší, nastupte k útvaru!“ No, tak jsme to zase všechno zabalili. Neměli jsme toho moc, já jako starý skaut si moc věcí s sebou na dovolenou neberu, Zdeňka měla zase jenom pár těhotenských hadříků, žádnou velkou garderobu, takže jsme byli hned hotovi a vyrazili jsme na cestu k domovu.

Příští den ráno jsem nastoupil opět službu a bylo mi sděleno, že jsem byl, spolu s kpt. Kovářem vybrán jako instruktor pro přeškolení egyptských pilotů na letoun MiG-17f. Přeškolení se bude provádět přímo v Egyptě. Odjezd v řádu dnů! Věc měla malý háček: Ani já, ani Kovář jsme na sedmnáctce nikdy neletěli. Já jsem navíc nikdy nelétal jako instruktor ze zadního, instruktorského sedadla. Jako instruktoři tehdy u pluku létali nejvýše velitelé rojů, a to ještě pouze někteří, jinak to bylo vyhrazeno funkcionářům od zástupce velitele letky výše. Běžní piloti létali zezadu pouze jako kontrolní piloti při létání podle přístrojů v době, kdy už se přístroje létaly z přední kabiny zpod „boudy“, tj. takového překrytu, zamezujícího pohledu ven. Ten byl ovládán ze zadní kabiny během letu, ale na start a přistání se odkrýval, startoval a přistával přezkušovaný pilot. Pilot na zadním sedadle měl za úkol kontrolovat prostor a zadávat úkoly pilotovi pod boudou. Létání ze zadního sedadla je poněkud náročnější, instruktor má dost omezený výhled dopředu, což zvyšuje nároky na pilotáž zejména při startu a přistání, instruktor už musí něco umět.

Řešení však už bylo připraveno. Hned po pohovoru na štábu pluku jsme byli odesláni přes silnici do učebny u kbelského majáku, propůjčené k tomu účelu dopravním plukem, který sídlil v k němu přilehlém prostoru letiště. Tam už nás očekával mjr. Svačina z velitelství letectva. Nedělal s přeškolením žádný problém. Letoun MiG-17 je v podstatě poněkud vylepšený letoun MiG-15bis s větším šípem křídel, umožňujícím letět o trochu větší rychlostí než bis, a v případě varianty „f“ je opatřen forsáží, která zvyšuje tah motoru. To vypadá tak, že do paliva, již hořícího v rouře za kompresorem, se vstříkuje další palivo, které zvyšuje množství a rychlost plynu, vystupujícího z koncové trysky a tím i tah motoru. Tryska je stavitelná do dvou poloh: menší průměr pro let bez forsáže, větší průměr pro let s forsáží. Průřez musí být větší proto, že množství plynu s forsáží by mohlo poškodit trysku. Tryska se při pohybu letounu na zemi poněkud přehřívá, takže při dlouhotrvajícím běhu motoru na zemi se doporučuje kvůli lepšímu chlazení pojíždět s otevřenými vzdušnými brzdami. (Ještě poznámku: pohyblivé trysce se v leteckém žargonu říkalo „soplo“, protože tomu tak říkali sovětští instruktoři.) Svačina nás během dvou hodin seznámil s technickými rozdíly sedmnáctky oproti bisu, ovládním sopla a tomu odpovídajícím rychlostem letu, které už se blížily rychlosti zvuku (teoreticky byla sedmnáctka schopna letět rychlostí M 1,03). Trochu nás z toho přezkoušel a šlo se na oběd s tím, že po obědě na nás čekají na stojánce dvě sedmnáctky, tak ať do nich vlezeme a uděláme si seznamovací let (Sedmnáctka a ani následující nadzvukový typ MiG-19 neměly dvojí řízení, chodilo se rovnou na sólo.) Tak jsme si „skočili“ a měli v Zápisníku letů povoleno létání na tomto typu. Proletěli jsme se během následujících několika dnů na sedmnáctce ještě několikrát, udělali jsme si s ní let na 12000 m s forsáží (tam jsme byli během asi 3-4 minut, stoupalo se rychlostí 1000 km/h, a byl zajímavý pohled na výškoměr, jak se točí nahoru a palivoměr, jak se točí dolů, spotřeba s forsáží byla daleko větší, než na kterou jsme byli zvyklí bez forsáže) a let rychlostí zvuku. Pro mne potom mimo běžné letové dny přistavili ještě spárku, a mjr. Hobl se mnou provedl pár letů po okruhu a do prostoru ze zadního sedadla. Zahynul asi půl roku poté při nouzovém přistání do terénu. Na instruktorské sedadlo mne potom přezkoušel mjr. Solár (První československý pilot, přeškolený na patnáctku v roce 1951) Solár byl známý tím, že, pokud letěl s někým jako instruktor, nemluvil, mimo mezní situace nepřebíral řízení a neopravoval

přezkušovaného, prostě někdy jste se museli ohlédnout, zda tam ještě je. Držel se zásady, že když je to dobré, není nutno mluvit a zasahovat do řízení. Když musí zasáhnout, tak je jasné, že přezkušovaný neuspěl. Se mnou se to odehrálo za naprostého ticha, po letu mi zapsal do Zápisníku letů instruktorské oprávnění a viděl jsem se s ním znova až někdy v devadesátých letech na nějakém leteckém sezení.

To všechno byly ovšem pouze letecké záležitosti. Jako rozcvičku na to, co nás čeká, udeřila na Prahu (ale i jinde) značná vedra, teploty se pohybovaly kolem 36° i víc. Do Egypta se však tehdy vyžadovalo i několik očkování, takže jsme museli zajít do ÚLZ (Ústav leteckého zdravotnictví), kde nás píchali do různých částí těla nějaké ty ochranné sajrajty, po některých jsme dostali horečku, po nějaké injekci do prsou se zase vytvořil jakýsi bolák, jehož velikost jsme chodili předvádět. Mně se moc neudělal, tak jsem musel jít ještě pro přídavek. Zřejmě jsme také procházeli nějakým kádrovým sítem. Alespoň naše domovnice mi přišla tajemně sdělit, že se na mne ptali nějakí dva pánové, ale že jim řekla jenom to nejlepší. (Vidíte, jak důležitý kádrový orgán domovnice byly). Prostě najednou dostaly věci značné tempo. Měli jsme honem, honem přinést fotografie do pasů. Tady to trochu vázlo, řekli nám to pozdě a tenkrát nebyly takové ty automaty, co jsou třeba v metru, nebo na nádraží, kde si cvaknete a hned vyjedou čtyři fotky. Tak jsem vyfotil Kováře u nějaké bílé zdi, on vyfotil mne, já to hned vyvolal a udělal fotky. Dost jsem tenkrát fotil, takže jsem měl potřebné ingredience i zvětšovač. Odevzdali jsme fotky a prošli poslední kontrolou na ÚLZ. Zabalili jsme si kufry, měli jsme praxi z prodělaných cvičení, a potom už jsme si šli pouze pro pasy, letenky a poučení někam do Washingtonovy ulice, hned vedle hotelu Excelsior. Tam jsme teprve potkali druhé dva piloty, Zelenku a Labaie od 5. slp, kteří prošli stejnou procedurou jako my, ale v Plzni, a mechanika Mikloše, který se měl starat o naše příští letouny a kontrolovat práci egyptských mechaniků. Byl nám také představen Jirka Šebánek, pracovník původně z rozhlasu, který s námi měl letět jako tlumočník. Ukázal se později jako prima kámoš, byl oblíben nejen u nás, ale i u Egyptanů, kterým se zavděčoval vyprávěním vtipů (většinou nelichotivých) o Židech. Bylo totiž jen pár měsíců po válce s Izraelem, při které se Egypt zrovna moc nevyznamenal. Od Excelsioru jsme jeli už rovnou do Ruzyně k odletu. Měli jsme červené pasy, až potom jsme se dozvěděli, že ty jsou snad na úrovni diplomatických, nebo co, prostě z nás dělají dost důležité a chráněné osoby. Na Ruzyni stály dva čtyřmotoráky, jeden DC-6 a nejkrásnější dopravní letoun té doby – Lockheed Constellation se třemi směrovkami. Už jsme se radovali, že s ním poletíme, ale zbyl na nás jen ten Douglas. Po přistání v Cairu pokračoval Constellation dál na jih, kde skončil nouzovým přistáním někde v písku. Takže – kdo ví?

Když jsme v Cairu vylezli z letadla, zdálo se nám, že jsme v prádelně. Vzduch byl horký a vlhký, ale ve srovnání s Prahou to bylo docela příjemné, bylo totiž jenom 31°. Čekal na nás nějaký pracovník z ambasády, který nás doprovodil do hotelu, kde byli ubytováni zahraniční experti. Hotel byl na předměstí Caira v Heliopolisu a při svých pobytech v Cairu v době volna jsme se tam vždy uchylovali. Nebydleli tam pouze vojáci, pobývali tam třeba lidé z Tatry Kopřivnice, která se ucházela o zakázku na nákladní T-111 v úpravě pro armádu. Časem jsme se skamarádili s Jirkou Hruškou, který dohlížel na dodávku motocyklů Jawa (tehdy ještě ve světě uznávaná značka). Byl to světem protřelý člověk a odborník, nejen že na dodávku dohlížel, ale uměl také motorku do šroubku rozebrat, opravit co bylo třeba a zase složit, což několikrát za dobu svého působení v Egyptě prokázal. V hotelu jsme moc nepobyli, s tím jsme se lépe seznámili až později, hned druhý den ráno jsme snad nějak prošli ambasádou, a obchodní atašé (kterého podezírám, že nebyl jen tak obchodník, ale měl asi také co do činění s rozvědkou) se s námi pěti usadil v osmimístném Fordu s egyptským řidičem a vypravili jsme

se na místo našeho dalšího působení, vojenské letiště El Kabrít. Vyjeli jsme z Caira a po několika kilometrech nás obklopil písek. Kilometry a kilometry písku, kterým táhla pouze linie asfaltu, nikde ani živáčka. Nutno přiznat, že asfalt to byl kvalitní, neroztékal se vedrem a netvořil hrboly, auták po něm jel stovkou a jenom se mírně kolébal. Asi po sedmdesáti kilometrech jsme minuli jakousi chajdu, prý rest-point, a opět se ocitli v zajetí písku. Uplynula další půl- nebo třičtvrtěhodinka a najednou koukám, zda jsem se z toho vedra a písku nezbláznil. Viděl jsem totiž najednou v dálce zaoceánský parník, jak si to zvolna šine pískem. Viděli to ale i ostatní. Po několika dalších kilometrech jsme pochopili, že to není přelud, loď nejede pískem, ale pluje kanálem – suezským kanálem, který egyptský prezident Násir znárodnil a kvůli tomu byl Egypt napaden. A naším úkolem bude vycvičit vybranou skupinu egyptských pilotů k bojovému nasazení na letounech MiG-17f.

Z písku vyvstaly budovy kasáren, hangáry a nakonec i přistávací dráha, jednou stranou skoro končící v jezeru. Bylo to Little Bitter Lake – Malé hořké jezero, kterým procházel suezský průplav. Byli jsme na místě, které se mělo na několik měsíců stát naším bydlištěm a pracovištěm. Ubytování jsme byli v přízemním domku na břehu jezera. Abych pravdu řekl, první dojem nevzbuzoval zrovna nějaké nadšení, ale později jsme ocenili, že od jezera občas zafoukal chladnější vítr, a možnost hned po ranním probuzení si jít zaplavat bylo také nutno ocenit. Každý z nás dostal přidělen pokoj a také důstojnického sluhu. (Sluhové dostali přezdívku „esmáci“, podle slova „esma!“, které znamená tak něco jako „poslyš, pojď sem“, nebo tak nějak.) S tím jsem měl problém, protože jsem na sluhu pochopitelně nebyl zvyklý a nevěděl jsem, jak ho zaměstnat. Nakonec dostal za úkol vyčistit boty a ustlat ráno postel. Měl tím pádem zlaté časy, protože nemusel do zaměstnání a jiných denních povinností. Dostali jsme také k dispozici auto s egyptským řidičem, které jsme mohli využívat pro naše potřeby a k výletům o weekendech. Na letišti nesly plechové hangáry ještě stopy nedávných bojů, dírami po střelách prosvítalo sluníčko. Přistávací dráha byla ale bezvadně opravena, i když pomyšlení na to, že kdo po přistání neubrzdí, skončí v rybníku, vedlo k závěru, že na přistání si musíme dát záležet. A létalo se výhradně na sever, takže v případě vysazení motoru po startu hrozila ještě také srážka s parníkem.

Velitelem 30. letky egyptského letectva, umístěné na této základně, byl mjr. Ajoub, jeho zástupcem kpt. Houssni, veliteli rojů nadporučí Amuzes a XY (na jméno si už nemohu vzpomenout).

Na úvod jsme provedli s mjr. Ajoubem let v roji k seznámení se s prostorem. Egyptské sedmnáctky se svým vybavením a umístěním spínačů poněkud lišily od těch, se kterými jsme létali doma, a měly pochopitelně popisy spínačů a letových přístrojů v angličtině. Já jsem si ještě tu a tam pamatoval nějaké to anglické slovíčko ještě z gymplu, takže napsal „Artificial horizon“ na spínači, umístěném jinde, jsem si přeložil snadno a zapnul jsem ho. Ne tak zbylí tři, takže po startu se rozhořela čilá debata na radiu, co je třeba udělat s tím, aby horizonty ukazovaly, jak mají. To se ovšem odehrávalo v češtině, takže Ajoub se asi musel divit, co si ti Češi vyprávějí o egyptském obzoru. Nicméně jsme to zvládli a letěli v sestavě pětičlenného roje, Ajoub jako vedoucí a na obou stranách vždy naše dvojice v ukázkově těsné skupině. Jenže problémům nebyl konec. Na palubní desce byl navíc jakýsi přístroj s muřinami nohama, které se různě otáčely v závislosti na směru letu. O tom jsme už ale raději řeč po radiu nevedli. Nakonec nás na to přivedli samotní žáci, kteří na rozdíl od nás věděli, že jde o přístroj k automatickému určování polohy (a spolu s námi neměli ponětí o tom, jak se to používá). Jejich dotazy jsme odrazili prohlášením, že se včas všechno dozví. Mezi slepými je jednooký králem, a tak jsem jako jazykový expert by vyslán zpátky do Caira, kde na letišti Almaza sídlili sovětští specialisté. Vzpomenout si současně na angličtinu a

ruštinu mi moc nešlo, a tak jsme se dva Slované, bavili mezi sebou přes anglického tlumočníka. Dozvěděl jsem se, že jde v podstatě o určení polohy v síti souřadnic, kdy jedna ručička s označením „C“ ukazuje, o kolik kilometrů severně se nacházíme od bodu startu (- „C“ znamenalo teda jižně), a druhá, označená „B“, udává vzdálenost východně (- „B“ západně). Dostalo se mi také poučení, že ke správné funkci přístroje je nutno zavést do něj ještě údaj o směru a síle větru, což se provádí za sedadlem pilota a je nutno to provést pochopitelně před vzletem. Mapu je třeba opatřit souřadnou sítí se středem v místě letiště (doporučuje se nakreslit „oka“ po 25 km, tj. na letecké mapě po 5 cm). Na příklad údaj „C“ 120 a „B“ 40 ukazuje, že jsme cca 120 km severovýchodně od letiště. Vyzbrojen těmito vědomostmi jsem to prozradil ostatním a již následující den jsme trousili moudrost o tom, jak se s přístrojem zachází. (Vždyť jsme před tím na dotěrný dotaz žákům tvrdili, že máme na sedmnáctce každý desítky, ba stovky hodin.)

Naším úkolem bylo přeškolit na MiG-17f 20 egyptských pilotů, kteří prošli výcvikem na MiG-15bis v Čáslavi, k bojovému použití ve dne. Poněkud pikantní bylo, že Kovář, který byl z nás služebně nejstarší, sloužil na letišti Žatec v dobách, kdy jsme podporovali Izrael. Zejména ze žateckého letiště startovaly tehdy letouny, vezoucí zbraně, střelivo a vojenský materiál do tohoto nově vzniklého státu. Bylo mu doporučeno moc se tím nechlubit. Program přeškolení obsahoval úvodní přezkoušení ze znalosti materiální části MiG-17f se zaměřením na užívání forsáže a palubní nácvik. Ověření schopností každého pilota na MiG-15UTI, tj. 3 lety po okruhu a 2 lety vyšší pilotáže v zóně, vývozní let na ukázkou typických ztečí na vzdušný cíl, souboj jednotlivě se záznamem fotokulometu, vývozní a samostatný let na střelbu na pozemní cíl, rozhon na rychlost 1000 km/h na výšce 3000 m, samostatný orientační let. Letouny, na kterých jsme měli létat my, připravovali egyptští mechanici, ale pod dohledem našeho mechanika Mikloše. Potom jsme letoun ještě obešli my, jak se to běžně dělá. Se žáky (no, byli to vlastně hotoví piloti, důstojníci) jsme se celkem dobře dorozuměli směsicí češtiny, angličtiny a „mezinárodních“ leteckých posunků, protože před tím prošli leteckým výcvikem u nás v Čáslavi. Vypadalo to tak, že jako tomu bylo zvykem u nás, letovému dnu předcházela předběžná příprava, na které se rozebralo provedení plánovaných letů, ráno před létáním potom ještě příprava předletová, kdy se upřesňovaly podmínky nastávajícího letového dne. Se „žákem“ jsme se ještě domluvili na detailech a „šlo se na to“. Egypťané měli ovšem takový zvyk, že během tohoto pohovoru nabídli instruktorovi cigaretu (jednak všichni kouřili a jednak vykouřením předletové dýmky míru se snažili vstřícně naladit instruktora). Po letu, při rozboru letu platilo totéž, takže za několik dnů jsem byl zase já přeškolen na kuřáka, kterým jsem do těch dob nebyl. Jinak se však lety nevyznačovaly nějakými zvláštními problémy, šlo o běžné začátečnické chyby, přece jenom jsme byli proti svým svěřencům o několik set letových hodin „vylétanější“ (i když na běžné patnáctce), takže jsme jim občas mohli něco ukázat. Projevovalo se to trochu už při akrobacii, zejména však při soubojích a letech na střelbu na pozemní cíl, které prováděli vlastně poprvé v životě. Pamatuji pouze na jeden zajímavý případ, kdy jsme sedali se spárkou a žák se jaksi neměl k „podrovnání“ (vyvedení letounu z klesání do „výdrže“ nad zemí před dosednutím). Abych ho upozornil na chybu, trochu jsem zatáhl za knipl a letoun vyrovnal a předpokládal, že žák bude pokračovat. Jenže žák nezareagoval tak, jak jsem si myslel, a nechal letoun dosednout na přední kolo, což představovalo značné nebezpečí, že se letoun rozskáče a stane se neovladatelným. Rychle jsem chybu napravil a přistání už pokračovalo běžným způsobem. Po letu jsem to žákovi vytýkal, ten mne však překvapil prohlášením, že jsem přece sedal já! Jak jsem se dotkl kniplu, pustil řízení v domnění, že přebírám řízení. Takže spárka sedla sama, i když nedostatečně natažená. No, někdy se stane, že není jasno,

kdo vlastně řídí. Normálně se to řeší hláškou „Předávám řízení“ – „Přebírám řízení“, ale na to není při přistání čas.

Večery trávili kluci hraním karet, někdy i do dost pozdní noci, já byl ovšem outsider „mariášem nedotčenej“, tak jsem jen sledoval hlášky a někdy se celkem dobře bavil, když si po hře důrazně vyjasňovali kdo, kde udělal chybu. Jindy jsme si šli sednout s egyptskými techniky a některým s pilotů na pokec na břehu jezera a snažili se uplatnit a vylepšit naše anglické konverzační schopnosti, Jirka Šebánek musel ovšem hodně vypomáhat. Řeč šla, jak je zvykem u letectva, o létání a ženských, v tom si rozumí piloti po celém světě. Dozvěděli jsme se také, že korán zakazuje pití alkoholu, a tudíž nám bylo divné, že hoši s námi bezvěrci drží v pití krok. Byli jsme poučeni, že jednak panuje egyptská tma (a ta opravdu je dost hustá, zejména když není Měsíc) jednak že, jak vidíme, oni drží skleničku pod stolem, takže vzhledem k takové kombinaci to Alláh nevidí.

Na pobyt v Kabrítu jsme si časem zvykli a bylo nám tam celkem dobře. Občas za námi přijel generál Hlavatý, který byl jakýmsi garantem školení všech egyptských vojenských profesí. Choval se k nám skoro otecky, vždy nám přinesl poštu, vzkazy z domova (byl přece jen s domovem více v kontaktu) a věc, na kterou jsme lačně čekali: český chleba, starý třeba jen dva – tři dny! Velmi si oblíbil našeho tlumočnicka Šebánka, což nakonec vedlo k tomu, že před plánovaným koncem naší mise nám ho sebral pro sebe a nám přidělil dva jiné tlumočnický, Verneru a Lysoňka, což nebyli zrovna dobří parťáci, i když třeba uměli malinko lépe anglicky než Jirka.

Weekendy, které však na rozdíl od nás začínaly pátkem (pracovní týden byl stejně jako u nás šestidenní), jsme trávili někdy v Cairu a přilehlém (okolo 20 km) okolí, nebo i delšími výlety, např. do zahrad rezidence svrženého krále Farouka na Marsa Matrouh (snad si to jméno pamatuji dobře), do Alexandrie apod. Pochopitelně jsme se byli také podívat na pyramidy v Gize a do Egyptského musea, kde jsme na vlastní oči mohli vidět zlatou masku faraona Tutanchamona a obří sochy jiného faraona s manželkou (jak se jmenovali už nevím, paměť mi už trochu vynechává). Před těmi sochami, které by sahaly tak asi do třetího patra paneláku, se člověk cítí tak mrňavej!

Kluci si vařili sami (místy to podle toho dopadlo), ale já jsem, částečně z lenosti, částečně ze zvědavosti, chodil na jídlo do důstojnické jídelny. Tam, ještě podle anglického zvyku, vždy jeden ze stravovaných dohlížel na chod jídelny. U nás byl také vždy určen dozorčí jídelny, ale ten egyptský důstojník to vedl daleko důrazněji. Nemohu říct, že by se tam vařilo špatně, i když některé krmě byly pro mne poněkud nezvyklé. Na běžné nákupy, pro ovoce, zeleninu, nějakou tu konzervu a podobně, ale také na koupi suvenýrů a potřebných kousků textilu jsme jezdili, zpravidla ve středu, do Suezu (asi 30 km, byli jsme tam nejvýše dvakrát), ale daleko častěji do Izmailie. Ta je asi 20 km daleko, leží zhruba u zúžení mezi Great a Little Bitter Lakes. Značná část cesty vede souběžně s kanálem. Lodě jezdí na střídačku, myslím, že vždy asi tak po šesti hodinách. Zajímavé je to v noci, což bylo dost často, v Izmailii jsme se zpravidla zdrželi do tmy. Vzhledem k tomu, že cesta vede prakticky po břehu kanálu, je velmi obtížné rozlišit, zda proti vám jede auto s rozsvícenými světly, nebo ve větší vzdálenosti loď, která si svítí na oba břehy světlomety, aby se držela v prostředku. O tom si ještě povíme.

Když už jsme u těch nákupů: Všude se při nákupu smlouvá. Snad jenom když si jdete koupit „ouk“ – asi 1 a 1/4 kg banánů, pita chleba, nebo žvýkačku apod., tak se bere cena, jakou si prodávající řekne, smlouvat nestojí za to. Ale když jsme třeba byli kupovat hodinky, nebo látku na šaty (ve srovnání s cenami u nás, převedeno na egyptské libry, poměrně laciné), tam se smlouvat musí. Zprvu, když jsme to nevěděli, jsme se prostě zeptali „How much?“ a zaplatili požadovanou sumu jako u nás. Když to zjistili naši egyptští žáci, mohli se

pomalu smíchy potrhát. Vysvětlili nám, že smlouvání patří k obchodní kultuře a poskytuje oběma stranám zábavu a určitý společenský styk. Na nic se nespěchá. Nejprve se obě strany seznámí, obchodník se zeptá, odkud jste, kolik máte dětí, a tak, a vyřkne nějakou cenu. U nás by to tím končilo. Ne tak v Egyptě té doby (nevím, jak dnes). To je prostě vyvolávací cena, kterou nikdo nebere vážně. Podle očekávání řeknete, že je to moc, a nabídnete prodávajícímu cenu ve výši asi tak 40 procent jeho požadavku. Obchodník vám sdělí, že takovou cenu nemůže dát a pošle pro kafe, nebo Coca-Colu. Tím jsou dány výchozí pozice. Během společenské konverzace o tom jak se vám líbí v Egyptě, co jste už viděli, kam byste se měli jít podívat, a tak podobně, se stanoviska obou stran postupně sblíží, ujišťují se, že nejsou blázní a nemohou připravit bídu svým dětem, kdyby přijali zákaznickou nabídku. Nakonec se sejdou někde v oblasti tak zhruba poloviny požadované částky, nebo i níž, podle toho jak jste při vyjednávání zdatní. Končí to zpravidla tak, že se rozdíl mezi cenou nabídnutou a přijatelnou sníží na únosné minimum. Potom se dohodnou, že teda ten rozdíl na půl, aby neměla pocit prohry ani jedna strana a zachovali si tvář. Kovář třeba v Izmailii dovedl smlouvání k úplné dokonalosti. Kupoval hodinky pro manželku, vyvolávací cena byla 24 liber. Po dva a půl hodinovém vyjednávání vítězně zaplatil devět liber a byl vyprovázen úklonami a přáním aby zase brzo přišel. Ukázal se být zdatným soupeřem, oba si to užili a obchodník i tak ještě něco vydělal. Huř jsme na tom byli my, včetně generála Hlavatého, který byl zrovna u nás na návštěvě a solidárně s námi seděl v kavárně a čekal na výsledek utkání.

Vraťme se ale k létání. Vyjednali jsme si s Ajoubem, že si můžeme udělat nějaký kondiční let sami pro sebe. Já jsem toho využil k tomu, abych si zaletěl nad moře. Mám dojem, že nejsem daleko od pravdy, když řeknu, že egyptská radarová kontrola nebyla příliš na výši. Ohlásil jsem, že se půjdu podívat na Port Said a budu provádět akrobacii v oblasti Izmailie. Doba letu 45 minut. Vypravil jsem se podél kanálu do Port Saidu ve výšce asi 1200 metrů, tu jsem si ponechal jako rezervu. Pochopitelně jsem neměl žádnou výbavu pro let nad vodou. Mám však ověřeno, že při vysazení motoru je k udržení rychlosti potřeba klesat zhruba 15 m/sec. Nasadil jsem proto stoupání 15 metrů a vydal se nad moře. S přibývajícím výškou se rozšiřoval obzor, za chvíli se ztratil z dohledu i obrys pobřeží, dole modro, nahoře modro, za chvíli jsem měl dojem, že letím v kouli se šedivým pásem horizontu uprostřed. Lodě se jevily jako sirky, za kterými zůstával sled zčeřené vody, a to bylo všechno. Za nějakých šest, sedm minut jsem byl už v 7000 m, a vzdálen asi 65 km od pobřeží. Uznal jsem, že by to už mohlo stačit, otočil jsem o 180° a začal zase klesat 15 m/sec. Pobyl jsem teda nad mořem asi 15 minut a byl to prima zážitek, ale myslím, že už bych to nemusel opakovat, zejména když o mně nikdo nevěděl.

Druhý let jsme podnikli asi za měsíc, tentokrát jsme letěli všichni ve čtyřčlenném roji. Měli jsme na to zhruba hodinu, možná trochu víc, tak jsme si to, jak se patří, užili. Nejdříve jsme vystoupali tak do 4-5 000 m směrem na Cairo, mohli jsme přehlédnout značnou část delty Nilu, potom jsme otočili k Rudému moři. Vzali jsme to v klesání, rozpočteném tak, že jsme naši stranou pevniny, kterou tvoří asi dvousetmetrový útes, přelétali ve výšce asi deseti metrů. Skoro se mi zatajil dech, vypadalo to, jako když z té hrany skočíte. Přelétli jsme úžinu a stočili to na Sinaj. Kilometry písku a písečných dun, nikde živáčka, až na dva beduíny s pěti velbloudy, kteří se asi dost zděsili, když jsme jim přelétli nad hlavou. No, a pak domů na přistání, jezero jsme viděli už dálky.

Protože v plánu přeškolení byla i střelba na pozemní cíl, Ajoub nás zavedl do pouště, nebo prostě do písku asi 15 km od letiště, kde jsme postavili radiovůz a vytyčili terče. Každý žák dostal vývozní let na střelbu z výšky 1250 m, jak jsme byli zvyklí z domova, ovšem pouze

„na sucho“, spárky mají jenom kulomet. Atrakci řídil Ajoub s naším tlumočnickem. Druhý den už šli na střelbu Egypťáci sami, každý dostal přiděl 20 průbojných nábojů ráže 23 mm a přání úspěchu. První den řídil střelbu Kovář, druhý den já. Hochům to celkem šlo, pár zásahů udělal každý, ale museli jsme je dost hlídat, jako všichni začátečníci mířili ve snaze zasáhnout poněkud dlouho, což vede k nebezpečí nízkého vybrání (někdy ovšem také nevybrání, což má tragické následky).

Kurz se blížil pomalu ke konci, poslední lety dvojího řízení byly už pouze k ukázce typových ztečí, jako cíl létali velitelé rojů. K idyle přispěl generál Hlavatý, který se osobně angažoval přijet až z Caira, aby mně sdělil, že se mně narodil syn. Přijal jsem gratulace, ale pochopitelně se ode mne čekalo, že uspořádám nějakou oslavu. Ne, že by se na základně nenašlo něco k pití, ale oficiálně platil suchý zákon, tak proč to dráždit. Uděláme si posezení jenom pro sebe, a oslava nemusí spočívat jenom v pití. Stejně jsme měli naplánovanu cestu do Izmailie, kde měl Ajoubův bratr plantáž kde pěstoval mango. Byl údajně jedním z největších dodavatelů manga do jižní Evropy. Takže s námi jel také Ajoub. Zastavili jsme se v obchodě, kde jsme byli zvyklí nakupovat, koupil jsem dvě láhve kvalitní skotské, nějaké oříšky a sušenky (na maso jsme moc nevěřili, ani když bylo v konzervě) a šli jsme navštívit mangovou plantáž. Poprvé jsme, alespoň já, viděli, jak rostou manga a pomeranče. Popili jsme obvyklou kávu a Coca-Colu, poděkovali za zážitek a pohostinnost, a nasedli do našeho auta na cestu domů.

Jak jsem už možná někde zmínil, auto, veliký Ford Coutry sedan, bylo pro osm lidí. Tři vpředu, tři ve druhé řadě a dva vzadu. Tam to bylo užší, část prostoru zabírala zadní kola. Vpředu seděl řidič Alí, Kovář a já, za námi Ajoub, Mikloš a tlumočnick Lysoněk, vzadu vlevo Zelenka a vpravo Labai. Jeli jsme domů podle kanálu a bavili se o právě prožitých zážitcích. Bavil jsem se s pasažéry na prostředním sedadle, otočen proti směru jízdy. Pouze nějak koutkem oka jsem zaregistroval dvě světla, o kterých jsem se domníval, že to jsou světla vzdálené lodi, která jede kanálem. Potom už si vzpomínám pouze na to, jak vstávám z písku vedle silnice, kousek dál leží převrácený náš Ford a dohořívající nákladák. Shodou okolností se skoro současně probal z bezvědomí Kovář a začali jsme, zcela zblblí, dávat dohromady co se stalo a co tam vlastně děláme. Nakonec jsme to dali nějak dohromady a začali se shánět po dalších účastnících události a snažili jsme se zjistit, co se vlastně stalo. Vysvětlil nám to tlumočnick Lysoněk, který seděl v prostřední řadě sedadel spolu s Ajoubem a Miklošem. Srazili jsme se v nákladáku sil OSN (tehdy na příměří mezi Egyptem a Izraelem dohlížely tzv. „Modré přilby“, vojáci nezúčastněných států), který do nás najel skoro čelně. To byla ta světla, na která se pamatuji, jenže to nebyla loď. Situaci zachránil Alí, kterému se podařilo na poslední chvíli uhnout ze silnice, takže nákladák do nás narazil vlastně ne čelně, ale z levého boku. První, největší náraz inkasoval právě Alí, potom se nákladák jako trochu odrazil a druhý náraz byl do míst zadního sedadla, kde seděl Zelenka. Ten byl také na tom z nás nejhůř. Já jsem to odnesl pouhým škrábancem na ruce a otřesem mozku, podobně Kovář, ten měl kromě komoce natržené oční víčko. Lysoněk měl zlomenou lícní kost, Labaiovi se nestalo nic. Kanadský řidič nákladáku uhořel, asi v bezvědomí. Bohužel zemřel i Alí, který nás vlastně zachránil. Za nějaký čas přijely sanitky a odvezli nás do nejbližší vojenské nemocnice. Lysoněk byl trochu otřesen, tak jsem při ošetřování Kováře a Zelenky asistoval já. Kovářovi víčko zašili, Mikloš měl také slabý otřes mozku, mně dali přes škrábanec náplast, a bylo. Horší to bylo se Zelenkou. Ten měl zřejmě nějaké vnitřní zranění, stěžoval si na bolest břicha a stále chodil močit. Chodil jsem s ním, ale nikdy nic ze sebe nevymáčkli. Doktoři řekli, že musejí počkat do rána, na takový zákrok že nejsou připraveni, musejí počkat na odborníka. Brzo ráno pro nás přijely dvě sanitky a odvezly nás do Kabritu, abychom si sbalili nejnnutnější věci, že musíme do



nemocnice, Zelenka že však není schopen transportu, bude operován na místě. Na ploše už stálo dopravní éro v sanitní verzi, místo většiny sedadel tam byla nosítka. Na ta jsme nebyli ochotni vlézt a tak jsme zabrali pasažérská sedadla.

Po přistání v Cairu nás na letišti přijal sám velitel egyptského letectva, generál Sidkí, a osobně nás doprovodil do Francouzské nemocnice, která byla údajně nejlepší v zemi a byla nemocnicí egyptského letectva. Tam už stál v pozoru ředitel nemocnice se svou suitou. Sidkí mu anglicky, abychom mu rozuměli, oznámil, že jsme jeho osobní hosté a pacienti a že nám má být vyhověno ve všem, co budeme požadovat. Denně má být informován o našem zdravotním stavu. Dostali jsme dva pokoje vedle sebe, s vyhlídkou na nějaké palmy. Já byl na pokoji s Kovářem, Mikloš s Lysoňkem v pokoji vedlejším. V podstatě nám nic nebylo, podle našeho doktora, který se na nás přišel podívat, jsme hlavně potřebovali klid po tom otřesu mozku.

Musím říci, že Sidkího slova působila. Pečovali o nás opravdu vzorně, až to bylo nepříjemné, být prominentními pacienty. Nebylo co vytknout nebo si stěžovat. Po dvou dnech jsme však nesměle přednesli menší stížnost. Snídaně byla celkem evropská, čaj nebo káva podle chuti, nějaký egyptský chleba s masitou či zeleninovou nádivkou, banán nebo jablko. To bylo v Egyptě, alespoň podle našeho pozorování stejně exotické ovoce jako u nás třeba mango. Horší to bylo s obědem a večeří. Mysleli to dobře, chtěli nám dát to nejlepší, jenže nevěděli co. Tak jsme k obědu dostali půlku pečeného kuřete s nějakou přílohou. Večer totéž, k dalšímu obědu a večeři jak by smet. Tak jsme požádali doktora, který chodil na vizitu, zda bychom mohli dostat k jídlu něco jiného. Strhl se menší poplach – Sidkího hosté si stěžují!! Dostavil se osobně ředitel, a co bychom si tak jako přáli. Bohužel jsme ne mohli požadovat svíčkovou s knedlíkem, s řízkem z velblouda jsem měl špatnou zkušenost a vepřové se v muslimské zemi nepodává. Tak jsme pokorně kapitulovali a dohodli jsme se, že bychom si dali třeba omeletu. Tak jsme si polepšili natolik, že jsme nadále dostávali k obědu kuře a večer omeletu.

Při další návštěvě našeho doktora jsme žadonili, aby nás už pustili z nemocnice, že je tu nuda a až na Lysoňkovu ruku nám nic není. A také že musíme ještě v Kabrítu dokončit kurz! Doktor nás však informoval o rozhodnutí generála Hlavatého, že dál už v Egyptě létat nebudeme. K dokončení kurzu že schází už jenom pár letových hodin a v dalším programu kurzu už nejsou ani lety dvojího řízení. Takže druhý den že pro nás přijede, dojedeme si do Kabrítu pro svoje věci a budeme se chystat domů. Takhle jsme si to ovšem nepředstavovali. Od egyptského velení jsme měli slíbeno, že po dokončení kurzu nás vezmou dolů do Luxoru a také Asuánu, abychom viděli, na co potřeboval Násir peníze. Hlavatý však souhlasně s doktorem prohlásil, že máme smůlu, že by nám cestování a pobyt na slunci nemusel svědčit, že máme odpracováno, a s poděkováním za dobře odvedenou práci končíme. Následující den jsme poděkovali řediteli nemocnice a personálu, který se o nás staral a odletěli do Kabrítu.

V Kabrítu jsme si zabalili kufry, nebylo toho zase tak moc a šli jsme se rozloučit na letiště, kde právě probíral letový den. Létání řídil Amuzes z takové tribuny, jaké se u nás stavěly vždy na prvního máje. Tribuna stála u pojižděčky, takže my jsme viděli na dráhu, ale Amuzes se musel, když mluvil s námi, otočit a na dráhu neviděl. Chvíli jsme s ním mluvili, ale létání pokračovalo. Najednou jsem viděl, jak jde na přistání sedmnáctka se zasunutým podvozkem. Byla už dost nízko na to, aby pilot stačil ještě podvozek vysunout. Začal jsem pokřikovat: „Defilé, defilé!“, jak je u nás při podobné příležitosti zvykem. Jenže Amuzes zmateně koukal, kde vidíme jakou přehlídku, a teprve když jsem zařval: „Go round again !“, postřehl, o co jde a povel zopakoval do radia. Jenže mezitím už sedmnáctka byla v bodě

vyrovnání a hrozilo, že škrtně břichem o beton, protože pilot stále o své chybě nevěděl. Amuzes stačil ještě nařít „Afterburner !“ a potom jsme už jenom čekali, zda to pilot pochopí a stihne dát forsáž dříve, než dosedne. Byla to pro nás sakra dlouhá chvíle, než se za ocasem sedmnáctky objevil plamen a z takového zhruba metru nad dráhou začala konečně stoupat. Na incidentu jsme v podstatě měli také část viny, protože jsme řečmi při loučení rozptýlili pozornost řídicího létání, na druhé straně jsme to napravili upozorněním. Tak jsme raději urychleně vypadli.

V Cairu jsme ještě pobýli asi tři, nebo čtyři dny, pravděpodobně kvůli letenkám. Čekání na odlet jsme využili k posledním nákupům suvenýrů a darů domů, při čemž jsme bohatě využili už dobře zažitý proces smlouvání. A potom už jenom čtyřmotorákem Swissairu do Ženevy a (po dlouhém čekání kvůli počasí) přestup do Il-12 ČSA a přistání v Ruzyni. Egyptské dobrodružství skončilo.

Po uvítání na Ruzyni nás sanitka převezla do Ústřední vojenské nemocnice ve Střešovicích na povinnou karanténu, takže svého syna jsem viděl poprvé, až když mu bylo šest týdnů, z okna špitálu, kam ho Zdeňka přivezla v kočárku ukázat.

Copyright „C“ Milota