



75. díl – Z Anglie do Austrálie aneb Tracey Curtis-Taylor to opět dokázala

Létání bývá obvykle považováno za mužskou činnost, kam si ženy prošlapují svoji cestu teprve až v posledních letech. Skutečností ale je, že ženské pilotky se objevovaly téměř po celou dobu života letectví, byť samozřejmě ne v tak hojných počtech jako muži. A co ženy ztrácely na počtu svých zástupkyň mezi letci, to doháněly svými výjimečnými počiny. Nezanedbatelná část z nich si totiž v odvaze nezdala se svými mužskými kolegy, což se projevilo množstvím mimořádných výkonů a letů. Mnoho z těchto odvážných žen brázdilo oblohu ve dvacátých a třicátých letech dvacátého století. A právě tyto letkyně si vzala za cíl připomenout britská pilotka Tracey Curtis-Taylor.

S pozoruhodnou britskou letkyní Tracey Curtis-Taylor a jejím etapovým letem v kabině dvouplošníku Boeing Stearman N2S-3 Kaydet registrace N56200 z Jihoafrické republiky do Velké Británie uskutečněným v roce 2013 na počest pilotky Lady Mary Heath jsme se zde již v minulosti seznámili (viz 15. díl). Protože se tato výprava setkala s velkým ohlasem, rozhodla se Tracey připomenout další z polozapomenutých postav ženského letectví, a to britskou pilotku Amy Johnsonovou. Ta se proslavila coby první žena, která sama absolvovala etapový přelet z Anglie do Austrálie. Na palubě dvouplošníku De Havilland DH.60 Gipsy Moth (G-AAAH) pojmenovaném Jason odstartovala dne 5. května 1930 z dnes již neexistujícího londýnského letiště Croydon, aby po zdolání 17 700 km přistála 24. května v australském Darwinu. Letadlo je mimochodem dodnes k vidění v londýnském Science Museum. Tracey, které dálkové lety učarovaly, se na výpravu napodobující trasu letu Amy Johnsonové vydala v druhé polovině roku 2015. Znovu tak ukázala, že létání není ryze mužskou záležitostí.

Občas se lze setkat s představou, že jediné spojení mezi letectvím a ženami je v podobě

takzvaných pin-up dívek, tedy kreseb půvabných ženských těl zdobících trupy letadel, nejčastěji bombardérů během druhé světové války. Nic by nemohlo být vzdálenější pravdě, proto si role žen v historii letectví zaslouží alespoň krátké zastavení. Ženy se mezi piloty začaly objevovat již krátce před první světovou válkou. Obzvláště výjimečnou postavou mezi těmito už tak výjimečnými ženami byla Francouzka Marie Marvingtová. Její největší zásluhou bylo, že díky svému povolání zdravotní sestry v oblasti chirurgie si dokázala představit využití letadel, jako do té doby nikdo jiný. Totiž pro potřeby rychlé lékařské péče. Označuje se proto za autorku letecké záchranné služby. Ženy pilotky podporoval v této době carský režim v Rusku, mezi relativně početnou skupinu ruských letkyň se řadila i sestřenice cara Mikuláše II., kněžna Jevgenija Šachovskaja. Účastnila se i bojových operací, za první světové války podnikala průzkumné lety nad frontou.

Přijde-li řeč na ženy pilotky, jednou z nejčastěji jmenovaných je Amelia Earhartová, ovšem nebyla to jen ona, kdo se výrazně zapsal do historie létání. Earhartová je zmiňovaná především proto, že jako první žena sama přeletěla Atlantský oceán. Došlo k tomu 20. května 1932, tedy pět let po slavném Lindberghově letu. Earhartová odstartovala s letounem Lockheed Vega 5B (NR7952) z letiště Harbour Grace na kanadském ostrově Newfoundland a po 14 hodinách a 56 minutách přistála nedaleko městečka Culmore v Severním Irsku. Zájem o tuto americkou pilotku vzrostl v roce 1937, kdy se vydala na cestu kolem světa, a při jednom z posledních letů 2. července nad Tichým oceánem beze stopy zmizela. Tato událost poutá pozornost dodnes. Druhým ze slavných jmen amerických pilotek je Jacqueline Cochranová, jež se stala první ženou, která překonala rychlost zvuku, jako vůbec první žena přistála na letadlové lodi a taktéž dosáhla mnoha rychlostních a výškových rekordů.

Na evropském kontinentu vládla nebi německá pilotka Hanna Reitschová, jež se před druhou světovou válkou stala první ženou, která pilotovala vrtulník, v tomto případě Focke-Wulf Fw 61, nejvíce však (nechvalně) proslula ve spojitosti s nacistickým režimem. Do historie letectví se zapsala především jako zkušební letkyně. Díky svým bohatým zkušenostem v bezmotorovém létání se zasloužila například o rané letové zkoušky raketového letounu Messerschmitt Me 163 Komet, s nímž létala ještě ve fázi, kdy nebyl vybaven motorem, takže se choval jako kluzák. V závěru války se podílela na letových zkouškách letounu Fieseler Fi 103R Reichenberg, což byla pilotovaná úprava známé letounové střely V-1, která vznikla coby zoufalá reakce na blížící se německou porážku v druhé světové válce. Mělo se tak jednat o evropskou obdobu japonských kamikaze. Během posledních dnů války Reitschová evakuovala z obklíčeného Berlína letounem Fieseler Fi 156 Storch polního maršála Roberta von Greima, jehož Hitler po zbavení Göringa funkce jmenoval velitelem Luftwaffe.

Značnému zájmu se létání těšilo mezi ženami v Sovětském svazu. V meziválečné době tam byla

hlavní postavou Marina Raskovová, která se zasloužila o několik rekordů. Nejznámějším z nich je dálkový přelet z Moskvy do Komsomolsku na Amuru, kde letěla v roli navigátorky s letounem Tupolev ANT-37 pojmenovaném Vlast, uskutečněný společně s Valentinou Grizodubovovou a Polinou Osipenkovou ve dnech 24.–25. září 1938. Bez mezipřistání překonaly 6 300 km. Raskovová byla známá podporou pilotek, což se setkalo s kladným ohlasem i u samotného Stalina, který vyhověl jejímu přání, aby se mohly ženy zapojit do bojů během druhé světové války. Díky tomu vznikly tři letecké útvary, v nichž bojovaly ženy, přičemž druhý z nich získal téměř až legendární pověst. Prvním z nich byl 586. stíhací letecký pluk vyzbrojený stíhacími letouny řady Jakovlev Jak-1, v jehož řadách bojovala sotva dvacetiletá dívka Lidija Litvjaková, jíž se často přezdívá „Bílá růže ze Stalingradu“, která se stala nejúspěšnější stíhací pilotkou v historii. Na svůj účet si připsala dvanáct sestřelených německých letadel. Druhým útvarem byl 46. gardový noční bombardovací letecký pluk, u něhož ženy létaly na dvouplošných letounech Polikarpov Po-2 Kukuruznik. Letkyně tohoto útvaru podnikaly noční bombardovací lety na německá postavení, přičemž využívaly přednosti letounu, kdy se s vypnutým motorem bezhlučně přiblížily nad tábor nic netušících spících Němců, shodily bomby a v přízemním letu zmizely. Od německých vojáků si vysloužily přezdívku „Noční čarodějnice“ (Nachthexen) Díky malé minimální rychlosti a velké obratnosti navíc byly pro stíhací letadla těžkým cílem. Třetím útvarem byl 125. gardový bombardovací letecký pluk, který létal na dvoumotorových bombardérech Petljakov Pe-2. Velením pluku byla pověřena sama Raskovová, jež však zahynula zkraje roku 1943 při pokusu o nouzové přistání v blízkosti Stalingradu.

Na rozdíl od Sovětského svazu se na Západě ženy do bojů na frontě nezapojovaly. Přesto si cestu do kokpitů letadel našly. Ve spojených státech amerických se tomu stalo díky službě označované jako WASP (Women Airforce Service Pilots). Tyto pilotky měly za úkol zálety letadel, přepravu nákladu či létání s tažnými cíli při výcviku protiletadlových dělostřelců. Ve Velké Británii existovala obdobná služba zvaná Air Transport Auxiliary (ATA). Funkce pilotek byly podobné, většinou se jednalo o přelety nově vyrobených letadel z továren k bojovým útvarům, a to včetně stíhacích letounů Supermarine Spitfire a čtyřmotorových bombardérů Avro Lancaster. Nezastupitelný přínos pro vojenské letectvo měly ale i ženy na zemi. Úspěšná obrana britských ostrovů během Bitvy o Británii by nebyla možná bez příslušnic Ženských pomocných leteckých sborů (Women's Auxiliary Air Force neboli WAAF), jež ve funkci takzvaných plotterek zajišťovaly v řídicích sálech RAF situační povědomí o dění na nebi v okolí Albionu. Na vítězství v druhé světové válce se taktéž podílely ženy ze základny RAF Medmenham, kde pro zpravodajské potřeby analyzovaly snímky pořízené průzkumnými letadly.

V posledních desetiletích si asi největší povědomí získala ruská akrobatická pilotka Světlana

Kapaninová, která se může pochlubit titulem sedminásobné mistryně světa v letecké akrobacii. V České republice je patrně nejznámější pilotkou Radka Máchová, jež více než deset roků létala na pozici vedoucí akrobatické skupiny Flying Bulls Aerobatic Team na letounech Zlín Z-50LX. V posledních letech utěšeně roste zastoupení žen mezi piloty dopravních letadel, mnohdy se tak stává, že v kokpitu sedí dvoučlenná osádka tvořená ženami. Na tuto skutečnost některé aerolinie záměrně poukazují při příležitosti Mezinárodního dne žen, kdy vypravují čistě ženské posádky svých letadel, kdy mezi piloty a palubním personálem není jediný muž.

Stránka létání spojená s ženami je jak vidno bohatá a pestrá. Tracey Curtis-Taylor tento fakt chce zviditelnit a taktéž k němu přispět. Proto se již podruhé vydala ve šlépějích svých předchůdkyň. Ovšem snahou nebylo zopakovat let Amy Johnsonové do nejmenších podrobností, spíše využít této historické předlohy k rozvinutí bohatšího programu napříč několika kontinenty. Takže kromě samotného aktu složení pocty slavné britské letkyni první poloviny dvacátého století prostřednictvím jí inspirovaného etapového přeletu, se Tracey pustila do celé řady dalších aktivit, které ji tento počín umožnil. Předně se jednalo o aktivity podporující vzdělání a sebevědomí dívek a žen po celém světě. Tracey coby žena mezi muži piloty si je dobře vědoma, že zastoupení žen mezi nimi stále ještě není tak početné, jak by mohlo být, obzvláště mimo západní země. Podporuje proto technické vzdělání mezi dívkami, které jim následně může otevřít dveře leteckého průmyslu. Během obou svých cest se proto neúnavně setkávala s dívkami i ženami z nejrůznějších skupin, ať už se jednalo o studentky, příslušnice nejrůznějších ženských organizací či ženy pracující na místech, která si obvykle spojujeme s muži. Kromě propagace vzdělání šíří Tracey povědomí taktéž o zdravotní péči pro ženy, v tomto případě podporuje povědomí o nástrahách spojených s rakovinou prsu. Samozřejmě nemůžeme zapomenout na podporu letectví ve všech jeho podobách. Tím, že Tracey putuje napříč světem ve svém historickém dvouplošníku, pochopitelně přivádí pozornost i k létání jako takovému. Během cesty z Anglie do Austrálie se navíc zastavila na aerosalonu v Dubaji, kde sklídila zasloužený úspěch. A právě kvůli všem výše zmíněným aktivitám nebyl její let přesnou kopií letu Amy Johnsonové. Cesta přes tři kontinenty nepatří mezi levné záležitosti, proto i tentokrát finančně přispělo několik sponzorů. Hlavním sponzorem zůstala investiční skupina Artemis Investments, na jejíž počest nese letoun pojmenování Artemidin duch (Spirit of Artemis). Další podporu Tracey získala od amerického výrobce letadel Boeing, švýcarského provozovatele bizjetů ExecuJet Aviation Group, aerolinek Singapore Airlines či indického hotelového řetězce Taj. Začátkem října bylo vše připravené k zahájení cesty.

Cesta k protinožcům byla zahájena ve čtvrtek 1. října 2015 na letišti v britském Farnborough (EGLF/FAB), odkud se Tracey vydala přes francouzské letiště Charleville-Mezières (LFQV) přenocovat do Německa na letiště Adolfa Würtha (EDTY) ve Schwäbisch Hall. Obě tyto zastávky

zná již ze své předchozí cesty, neboť zde přistála v rámci výpravy z Afriky do Anglie. Z Německa pokračovala na letiště Meidl (LHFM) nacházející se u maďarského města Fertőszentmiklós, jen nedaleko hranic s Rakouskem. Na tomto letišti sídlí firma 3G Classic Aviation, jež renovovala jejího Stearmana. Slibně započatou cestu zde ale ovlivnilo počasí, které na několik dní uzemnilo výpravu, jež se zde rozrostla o doprovodné letadlo Pilatus PC-6B Porter (F-GKIA) firmy Fly2Sky. Tento letoun doprovázel Tracey po zbytek cesty, přičemž na jeho palubě cestoval kromě kameramana i sud s náhradní zásobou paliva pro případ, že by se přistálo na místě, kde není k dispozici potřebný typ paliva. Jakmile se zdálo, že se počasí umoudřilo, zkusila Tracey přeletět do sousedního Rumunska. Pokus jí ale po hodině zmařila nízká oblačnost, takže se rozhodla přistát na pole a nic neriskovat. Z tohoto rozhodnutí neměl vyloženě radost tamní zemědělec. Nakonec se ale počasí zlepšilo natolik, že bylo možné pokračovat.

První rumunskou zastávkou bylo letiště Arad (LRAR/ARW), poté se již dostala do hlavního města Bukurešti, kde přistála na letišti Otopeni (LROP/OTP), jež rovněž nese jméno rumunského leteckého průkopníka Henriho Coandy. Ani odsud nebyl odlet jednoduchý, protože se napoprvé musela vrátit. Opět kvůli nepřízni počasí. Na druhý pokus to již ale vyšlo, takže pokračovala směr Turecko. Přistála v Istanbulu, kde využila malé sportovní letiště Hezarfen (LTBW) nacházející se v evropské části tohoto tureckého města. Mimochodem, jedno ze dvou mezinárodních letišť v Istanbulu nese jméno Sabiha Gökçen po turecké stíhací pilotce. Během návštěvy nejlidnatějšího tureckého města si Tracey prohlédla například byzantský chrám Hagia Sofia. Před opuštěním evropského kontinentu se ještě zastavila pro palivo na řeckém ostrově Rhodes na letišti Diagoras (LGRP/RHO) a poté přeletěla na Kypr, kde využila pohostinnosti základny RAF Akrotiri (LCRA/AKT) na jižním cípu tohoto ostrova. Tímto se definitivně rozloučila s Evropou a směřovala vstříc Asii. Po překonání zbytku Středozemního moře přelétala židovský stát Izrael, kde se k jejímu zelenému Stearmanovi připojily dva místní historické dvouplošníky. A to De Havilland DH.82A Tiger Moth (4X-AAA) a Boeing Stearman N2S-5 Kaydet (4X-AAY), za jehož řízením seděl pilot izraelského letectva, který létá na stíhacích letounech F-16. Díky němu si tato skupina letadel užila nízký let nad celým izraelským územím. Rozloučili se nad Mrtvým mořem, odkud Tracey pokračovala do Jordánska, kde přistála na městském letišti (OJAM/ADJ) v hlavním městě Ammánu. Zde se setkala s ženami pracujícími na pozici řídících letového provozu.

Následující etapy měly velmi písčité charakter, neboť cesta vedla přes Saúdskou Arábii. Její rozlehlé území obnášelo hned několik mezipřistání. Nejprve se Tracey zastavila na letišti al-Džouf (OESK/AJF) u města Sakakah v provincii al-Džouf, poté na letišti Ha'il (OEHL/HAS) nacházející se ve stejnojmenné provincii, následovalo letiště Prince Nájifa bin Abd al-Azíze (OEGS/ELQ) v provincii al-Kasím, až se konečně dostala na mezinárodním letišti Krále Chálida (OERK/RUH)

v Rijádu, hlavním městě Saúdské Arábie. Na tomto místě se již značně přiblížila významné zastávce na své výpravě, jímž byl letecký den v Dubaji zvaný Dubai Airshow. Ze Saúdské Arábie přiletěla do Spojených arabských emirátů nejprve na obchodní letiště Al Bateen (OMAD/AZI) v hlavním městě Abú Dhabí, načež pokračovala do centra dění dubajského aerosalonu, který se odehrával na obřím Al Maktúmově mezinárodním letišti (OMDW/DWC) ve dnech 8.-12. listopadu 2015. Po skončení leteckého dne pokračovala Tracey do ománského hlavního města na letiště Maskat (OOMS/MCT).

Po opuštění Ománu opustila taktéž Arabský poloostrov a zamířila k Pákistánu. Zde se její první zastávkou stalo letiště Gwadar (OPGD/GWD) nacházející se na pobřeží Arabského moře v jihozápadní pákistánské provincii Balúčistán. Odtud pokračovala na největší pákistánské letiště Džinnáh (OPKC/KHI) u města Karáčí v provincii Sindh. Na palubě Stearmana sem s ní letěl Princ Nikolaos Řecký. Poté se již s Pákistánem rozloučila a pokračovala do sousední Indie. Zde se její vstupní branou stalo letiště Sardar Vallabhbhai Patel (VAAH/AMD) pojmenované podle jednoho ze zakladatelů indické republiky. Toto letiště se nachází u města Ahmadábád, které leží v indickém státě Gudžarát. Protože je Indie poměrně velká země, následovalo několik dalších zastávek. Tracey následně pokračovala na letiště Džajpur (VIJP/JAI) ve stejnojmenném městě, které leží ve státě Rádžasthán. Vynechat nemohla indické hlavní město Dillí, kde přistála na vojenské základně Hindon Air Force Station (VIDX) ležící na severním okraji města. Indové pro ni zde připravili bohatý několikadenní program, během něhož se setkala s bezpočtem mladých žen, a to jak v civilní sféře, tak i těch, které slouží v indickém letectvu. Tato příležitost byla využita rovněž pro společný let s historickým dvouplošníkem De Havilland DH.82A Tiger Moth. Z Dillí pokračovala na letiště Ágra (VIAG/AGR) ležící ve státě Uttapradéš. V Ágre se nachází dost možná nejslavnější indická stavba, monumentální pomník Tádž Mahal, který Tracey nemohla nenavštívit. Předposledním městem v Indii se stalo Váránasí na břehu posvátné řeky Gangy, kde přistála na letišti Lál Bahádur Šastrí (VEBN/VNS) nesoucím jméno po významném indickém politikovi. Rozloučení s Indií proběhlo v Kalkatě, jež je hlavním městem indického státu Západní Bengálsko, kde využila služeb letiště Netaji Subhas Chandra Bose (VECC/CCU) pojmenovaném po indickém revolucionáři.

Dalším státem na trase se stala Bangladéš, kde Stearman přistál ve městě Čattagrám na letišti Shah Amanat (VGEG/CGP), jež je pojmenováno na počest bangladéšského politika M. A. Hannana. Další přelet zavedl Stearmana s doprovodným Pilatusem do Myanmaru (dřívější Barmy), kde přistáli na letišti Nyaung U (VYBG/NYU), které se nachází nedaleko starobylého města Pugam. Nachází se zde přes dva tisíce chrámů a pagod postavených v jedenáctém a dvanáctém století, což při pohledu ze vzduchu musí v člověku vyvolávat nebývalý pocit úžasu. V Myanmaru se Tracey podívala ještě na letiště ve městě Rangún (VYYY/RGN). Následně se již dostala do Thajska, kde nejprve navštívila letiště Hua Hin (VTPH/HHQ) a poté letiště Surat Thani (VTSB/URT). Odsud

zamířila do Malajsie, ale ještě předtím se vydala do oblasti proslulé zátoky Phang Nga, která leží mezi thajskou pevninou a ostrovem Phuket. Tato zátoka se díky svým pozoruhodným přírodním scénériím stala jedním z dějišť filmu Muž se zlatou zbraní z roku 1974, v němž Roger Moore ztvárnil britského tajného agenta Jamese Bonda. Ostrov, kde se film natáčel, je od té doby přezdíván Ostrov Jamese Bonda. V Malajsii využila letiště Penang (WMKP/PEN) nacházející se na ostrově Penang.

Následovala zastávka v Singapuru, kde vzhledem k typu svého letadla přistála Tracey na menším letišti Seletar (WSSL/XSP). Ovšem na hlavní mezinárodní letiště Changi se Tracey podívala alespoň při odletu, kdy přes jeho neutuchající provoz přelétala. Naskytl se jí tak pohled na hemžení obřích dopravních letounů. Neméně zajímavý pohled se jí naskytl během letu přes singapurský průliv, kde měla pro změnu možnost sledovat hemžení obřích nákladních lodí. Odsud se výprava nesla v přeskokách z jednoho ostrova na druhý. V Indonésii nejprve přistála na ostrově Sumatra ve městě Palembang, kde navštívila letiště Sultan Mahmud Badaruddin II (WIPP/PLM), které nese jméno po osmém sultánovi palembangského sultanátu, jenž je považován za národního hrdinu. Dalším indonéským ostrovem, který Tracey poctila návštěvou, byla Jáva, kde přistála nejprve v hlavním městě Jakarta na mezinárodním letišti Sukarno-Hatta (WIII/CGK), pojmenovaném po dvou politicích, kteří bojovali za nezávislost Indonésie na Nizozemsku, načež v rámci ostrova přelétla na letiště nesoucí jméno indonéského vojenského velitele Achmad Yani (WAHS/SRG) u města Semarang. Cesta zavedla zeleného Stearmana dále na ostrov Bali, v tomto případě na letiště Ngurah Rai (WADD/DPS) u Denpasaru. I toto letiště nese jméno jednoho z bojovníků za nezávislost Indonésie. Předposledním ostrovem se stala Sumba a zdejší letiště Umu Mehang Kunda (WADW/QGP) ležící u města Waingapu. Své jméno získalo po správci ostrova, který zemřel 2. srpna 2008, předtím neslo název Mau Hau. Posledním z indonéských ostrovů se stal Timor, kde výprava spočinula na letišti nesoucím jméno guvernéra El Tari (WATT/KOE) u města Kupang. Poté již následovala Austrálie.

Po přeletu Timorského moře se výprava konečně dostala na kontinent, kde své putování zakončila o 85 let dříve Amy Johnsonová. Tracey přistála na letišti Darwin (YPDN/DRW) nacházejícím se v Severním teritoriu, kde Amy své putování ukončila. Pro Stearmana zde ale cesta neskončila, neboť jej čekalo ještě několik tisíc kilometrů napříč australskou pevninou až na východní pobřeží do města Sydney. Putování tedy pokračovalo návštěvou letišť Wave Hill (YWAV/WAV), poté Tennant Creek (YTNK/TCA) a Alice Springs (YBAS/ASP). Tato cesta dala Tracey barvitou představu, jak rozsáhlým územím australský outback skutečně je. Všude téměř nekonečná pustina. Jako zjevení se proto jeví proslulá Ayersova skála, což je největší jednodílný kamenný útvar na světě, který se tyčí nad rovinatou krajinou až do výšky 348 metrů. V domorodém

jazyce má tento načervenalý pískovec jméno Uluru. Protože se jedná o jeden ze symbolů, který si s Austrálií lidé spojují, zaletěla Tracey na letiště Ayers Rock (YAYE/AYQ) ležící v jeho blízkosti. Poté přeletěla na letiště Oodnadatta (YOOD/ODD) ležící v Jižní Austrálii. Pro palivo se zastavila na základně královského australského letectva RAAF Woomera (YPWR/UMR). Pak již nabrala kurz přímo na východ a v Novém Jižím Walesu přes letiště Broken Hill (YBHI/BHQ) a Griffith (YGTH/GFF) dorazila až do Sydney. Nejprve zde přistála na základně královského australského letectva RAAF Richmond (YSRI/XXH), odkud přes centrum města přeletěla na mezinárodní letiště v Sydney (YSSY/SYD), kde celou výpravu 9. ledna 2016 slavnostně zakončila. Celkově uletěla vzdálenost přesahující 21 tisíc kilometrů. Následně Stearman putoval v rozloženém stavu do amerického Seattlu, kde na něj čekalo nové dobrodružství.

V červenci roku 2016 si světoznámý výrobce letadel firma Boeing připomínala 100. výročí svého založení, přičemž Tracey se rozhodla přispět k oslavám tohoto jubilea předvedením svého dvouplošníku v zemi jeho vzniku. Kromě toho, že Boeing toto letadlo v roce 1943 vyrobil, stal se i významným sponzorem obou uskutečněných etapových letů, jež Tracey podnikla, takže návštěva Států se stala tak trochu i povinností. Při této příležitosti měla britská pilotka uskutečnit etapový přelet ze západního na východní pobřeží. Tento počín se tentokrát stal poctou pilotům, kteří létali napříč kontinentem s poštou. Výprava započala 2. května 2016 v Seattlu, načež plán počítal s etapovým přeletem přes celý kontinent s cílem v Bostonu. Ovšem dne 13. května po startu z letiště Winslow-Lindbergh v Arizoně vysadil krátce po vzletu Stearmanu motor, což vedlo k nouzovému přistání. Tracey ani spolucestující neutrpěli žádné zranění, Artemidin duch však byl vážně poškozen, došlo zejména k destrukci křídel a ocasních ploch. Výprava tak předčasně skončila. Těžce poškozený letoun byl letecky přepraven do péče mechaniků firmy 3G Classic Aviation, kteří jej v takřka neuvěřitelném čase opravili a uvedli zpět do letuschopného stavu. Zelený Stearman se proto již v polovině července téhož roku předvedl v plné kondici na aerosalonu v britském Farnborough.

Zpráva o nehodě pochopitelně vyvolala mimořádný zájem odborné i laické veřejnosti. Ústředním bodem následujících diskusí se stala zmínka, že nikdo z dvoučlenné osádky neutrpěl zranění. Tato informace totiž popírala jednu z hlavních charakteristik, jež doprovázely dálkové etapové lety, které Tracey podnikala – mělo jít o lety sólové. Přítomnost druhé osoby na palubě tento fakt vyvracela. Zejména v letecké obci se strhly vášnivé debaty, které nezřídka zcela podřývaly úspěchy britské pilotky. Postupem času začalo vyplouvat na povrch, že jen v malé části ze všech doposud uskutečněných letů, ať už v rámci výprav z Jihoafrické republiky do Anglie či z Anglie do Austrálie, seděla Tracey v letadle sama. Společně s ní cestoval buď Ewald Gritsch, zkušený pilot, letecký mechanik a majitel firmy 3G Classic Aviation, anebo některá z pozvaných významných osob. Na

hlavu letkyně se kvůli tomu začaly snášet urážky a sžíravá kritika, že záměrně klamala veřejnost. Jak se zdá, hlavní podíl na zavádějící prezentaci výprav mělo především marketingové oddělení starající se o styk s médii a veřejností, jež si občas některé skutečnosti upravilo podle svých potřeb. Pravdou je, že Tracey pilotovala během všech úseků skutečněných cest. Ewald Gritsch na předním sedadle primárně fungoval coby fotograf a kameraman, na zemi pak zastával funkci mechanika letadla. Většinu času si však užíval let v otevřené kabině a kochal se výhledy, což pro něj bylo zajímavější než sedět v doprovodném stroji. Ovšem jako sólové nelze tyto lety ani při nejlepší vůli označit, neboť Tracey v letadle (většinou) nebyla sama.

Přesto si však nemyslím, že je na místě snižovat hodnotu dosažených výkonů. Strávit měsíce na cestách, potýkat se s rozmary počasí, překonávat byrokracii a obtíže spjaté s létáním v zemích, které za vyloženě přátelské či dokonce bezpečné nelze označit, a přitom věnovat čas v přestávkách mezi lety propagaci myšlenek a hodnot, si vyžaduje značné nasazení a odhodlání. Ochotu podstupovat všechny tyto útrapy a svízele bychom rozhodně nenašli u každého. Navíc na výpravy, které Tracey uskutečnila, se nemůžeme dívat jen z pohledu letectví. Jejich lidský a společenský přesah je totiž dost možná tím nejdůležitějším, co přinášejí. Cesta historickým dvouplošníkem je do určité míry jen prostředkem. Ale to není nic špatného. Osobně si vážím toho, že Tracey výpravy podnikla, bez ohledu na to, ať už sólově anebo ne.

Díky obdivuhodné práci tuctu mechaniků se podařilo poškozený Stearman během dvou měsíců uvést zpět do letuschopného stavu, takže s ním Tracey Curtis-Taylor může opět brázdit oblohu. Započatý etapový přelet Spojených států proto dokončí letos, kdy by během června měla navázat na cestu tam, kde loni tak nešťastně skončila. Nelze než jí přát, aby do cíle své cesty, jímž bude New York City, zdárně doletěla. Jako u obou dosavadních výprav, i na tu severoamerickou se zde po jejím zakončení podíváme detailněji.

Kam dál?

Mapa trasy letu: http://airspotter.eu/Download/Anglie-Australie_mapa.jpg

Oficiální stránky letu: <http://www.birdinabiplane.com/>

Video z letu nad pouští v Saúdské Arábii: <https://youtu.be/zqy99fbWGUK>

Video z přistání v australském Darwinu: <https://youtu.be/tevYB3TNQnc>

Díl věnovaný předchozímu letu: <http://airspotter.eu/Download/Goodwood.pdf>

Marek Vanžura

(Photo © Tracey Curtis-Taylor)