

ROBERT
STEJSKAL:JSEM
RYTÍŘEM
ŘÁDU GRIPEN

„Guns! Guns! Guns!“ hlásí do vysílačky pilot Robert Stejskal (49), instruktor Centra leteckého výcviku státního podniku LOM PRAHA, když má na mušce protivníka. Ten dostává přímý zásah. Na dalšího použije raketu, která letí přímo na cíl vzdálený 80 kilometrů.

Text: Jindřich Bíč
Foto: Dana Kolářová

Zásah! Poslední letoun sestřelen a Robert Stejskal se může vrátit se svými svěřenci na základnu. Respektive stačí vystoupit ze simu-

látoru. Je totiž pilotem – instruktorem taktického výcviku a právě skončil trénink na TSC, což je taktické simulacní centrum.

To je vybaveno nejmodernějšími technologiemi

umožňujícími téměř reálnou vizualizaci. K dispozici je zde až devět kokpitů, kde se piloti učí, jak fungovat v opravdovém boji. Ve válce.

Komunikace

„Nejdůležitější je komunikace,“ vtlouká Robert Stejskal do hlavy svým svěřencům a dodává: „Bez ní to nikdy nebude fungovat.“

Jejich úkoly jsou různé. Ochrana dopravního letadla, vyzvednutí pilotů vrtulníkem nebo třeba zajistit území, aby do něj mohla letět letka Tornád, zničila cíl

a bombardéři při tom byli v bezpečí.

Robert Stejskal má jako stíhací pilot s taktickým bojem bohaté zkušenosti. Účastnil se mnoha vojenských cvičení po celé Evropě. Do konce roku 2014 sloužil u 211. letky, která je součástí systému společné ochrany vzdušného prostoru států NATO a byl tak členem »ostré hotovosti«.

Laicky řečeno se jedná o piloty stíhaček, kteří jsou v pohotovosti 24 hodin denně, sedm dní v týdnu. Pokud jim dají signál ve tři ráno, že

je potřeba vzlétnout, jsou na to připraveni.

Důvodem, proč musí do vzduchu, je narušení vzdušného prostoru. Buď narušitelem, který v daném prostoru nemá co dělat, nebo se v teritoriu objeví nekomunikující dopravní letadlo.

Po 11. září 2001 se počítá i se stroji, kterých se zmocnili únosci a chtějí s nimi narazit například do jaderné elektrárny. V těchto případech by pilot musel čekat na schválení z nejvyšších míst, jestli může letoun sestřelit. Nejčastěji je však



Robert Stejskal před proudovým podzvukovým cvičným letounem L-39 C Albatros na vojenském letišti v Pardubicích.

TOP GUN
MAVERICK

o pilotech a obdivoval svého strejdu, jehož koníčkem byly rádiem řízené RC modely.

Velice ho ovlivnil film Tajemná záře nad Pacifikem. Ten vypráví o nejmocnější letadlové lodi Nimitz, která je kvůli silné elektrické bouři vržena v čase zpět do 6. prosince roku 1941, a může tak odvrátit japonský úder na Pearl Harbor. Už tehdy ho lákalo pilotovat podobné stroje jako tamější hrdinové. A jeho touha se zvýšila, když ve svých třinácti letech viděl Top Gun. Přítom zpočátku to vypadalo, že nebude nejvhodnějším adeptem na létání.

Kolotoč

„Do mých patnácti let se mi dělalo špatně v autě i na kolotočích, přesto jsem se rozhodl, že do toho jdu,“ říká Robert Stejskal. Samozřejmě nejdříve si musel létání zasloužit. Proto chodil na brigádu do brněnského aeroklubu v Medlánkách. Zametal hangáry, umýval letadla, a když navou a štetěčkem, četl knížky

Už od dětství chtěl být letcem. V pěti letech si hrával s letadélky, která dostával jako dárky, lepil plastové modely, maloval je barvou a štetěčkem, četl knížky

hotovost využívána pro letadla v nouzi.

Pomoc

V tu chvíli je úkolem hotovostních pilotů přiletět k letadlu, pokusit se s ním komunikovat a zjistit, zda jeho posádka představuje hrozbu, nebo jestli potřebuje pomoc. Následně se zbloudil stroj snaží přivést za všech meteorologických podmínek na diverzní, tedy náhradní letiště, nebo jej vyvede z prostoru, kde letadlo nemá co pohledávat.

Když Robert Stejskal

skončil v aktivní službě v hotovosti, začal své zkušenosti předávat. A stejně jako Tom Cruise, který se v pokračování filmu Top Gun stává instruktorem těch nejlepších bojových pilotů, tak i Robert Stejskal učí nadějně letce nejrychlejších letounů. Jak se ale k této pozici dostal a co všechno zažil »Český Maverick«?

Už od dětství chtěl být letcem. V pěti letech si hrával s letadélky, která dostával jako dárky, lepil plastové modely, maloval je barvou a štetěčkem, četl knížky



Před samotným letem je vždy potřeba zkontrolovat letoun, jestli je všechno v pořádku.



Ačkoliv má hlavu stále v oblacích, při řízení musí umět myslet hodně dopředu a držet mysl při zemi.

Pokračujte na straně 26

sbíral dostatek pracovních hodin, dočkal se konečně ve svých sedmácti letech prvního letu. Na plachtáku nebyli na větroni.

Plachták

„První let byl pěkný. Letadlo bylo taženo lanem, které bylo navjeto na buben stojící na opačném konci letiště. Získávalo rychlost a vztlak a pak se v určité výšce odpojilo a letěli jsme. Když jsme se dostali do oblak, viděl jsem malé domečky a všechno bylo pro mě nové,“ vzpomíná na svoje začátky.

Za ním seděl instruktor a postupně ho učil létat termiku, tedy jak využívat teplé vzdušné proudy pro stoupání bez motoru, jak se dělat okruhy, vzlety, bezpečné přistání, vývrtky, a dokonce i pády. I pád si totiž musí člověk zkusit, aby věděl, jaký to je pocit, a dokázal v těchto případech reagovat s chladnou myslí.

Padák

Robert Stejskal chodil na střední odborné učiliště strojírenské. V roce 1993 se přihlásil na brněnskou vojenskou akademii. Asi měsíc před přijímačkami mu řekli, že se obor neotvírá, protože mají dost pilotů. Dělal tedy jeden rok meteorologii a následně přešel na obor pilot vojenského letounu znovu do prvního ročníku.

V roce 1995 absolvoval první seskoky padákem a o rok později začal létat na Z-142, což je dvoumístný sportovní a cvičný jednomotorový pístový dolnoplošník určený pro základní a pokračovací letecký výcvik, pro nácvik a létání akrobacie. Sám k tomu dodává: „Náš ročník byl první v České republice, který tady otevřel provoz letounů Z-142. Takže jsem průkopník.“

Bomby

V roce 1996 byl zařazen do výcviku pilotů taktického letectva. Žáci byli rozřazeni po výcviku na Z-142. Jedni byli poslání k vrtulníkům, další k dopravnímu vojenskému letectvu nebo k taktickému letectvu.

Zpočátku létal na vojenském stíhacím letadle Aero

L29 Delfín. „To bylo asi rok a půl a v roce 1998, když jsme končili jako bakaláři, jsem létal s Aero L-39 Albatros,“ říká a vypočítává: „Učili jsme se odhazovat cvičné bomby, což byly železobetonové kusy. Také jsme stříleli ostrými náboji a raketami, které byly slepé, takže nevybuchovaly. Navíc jsme cvičili lety za ztížených povětrnostních podmínek a v noci.“

Těžká chvíle

Samozřejmě i Robert zažil chvíle, kdy měl podle svých slov v kokpitu »stážerou říť«. Jeden z takových perných momentů se mu přihodil v Náměšti nad Oslavou v roce 2002, kde se skolil na L 159 ALCA, což je český jednomístný jednomotorový víceúčelový lehký bojový podzvukový letoun.

Při cvičném letu v náměšťském prostoru útočil na zámeček u obce Kněžice. Navrhoval bombardování z horizontu, let se ale nevyvinul podle představ. Co se stalo?

Kopanec

„Při opravě zamíření jsem dostal »kopanec«, silnou turbulenci na hraně lesa a ztratil jsem vztlak. Letoun se mi zbláznil ve výšce 1000 stop, tedy 330 metrů nad zemí,“ říká a pokračuje: „V kokpitu to se mnou začalo házet.“

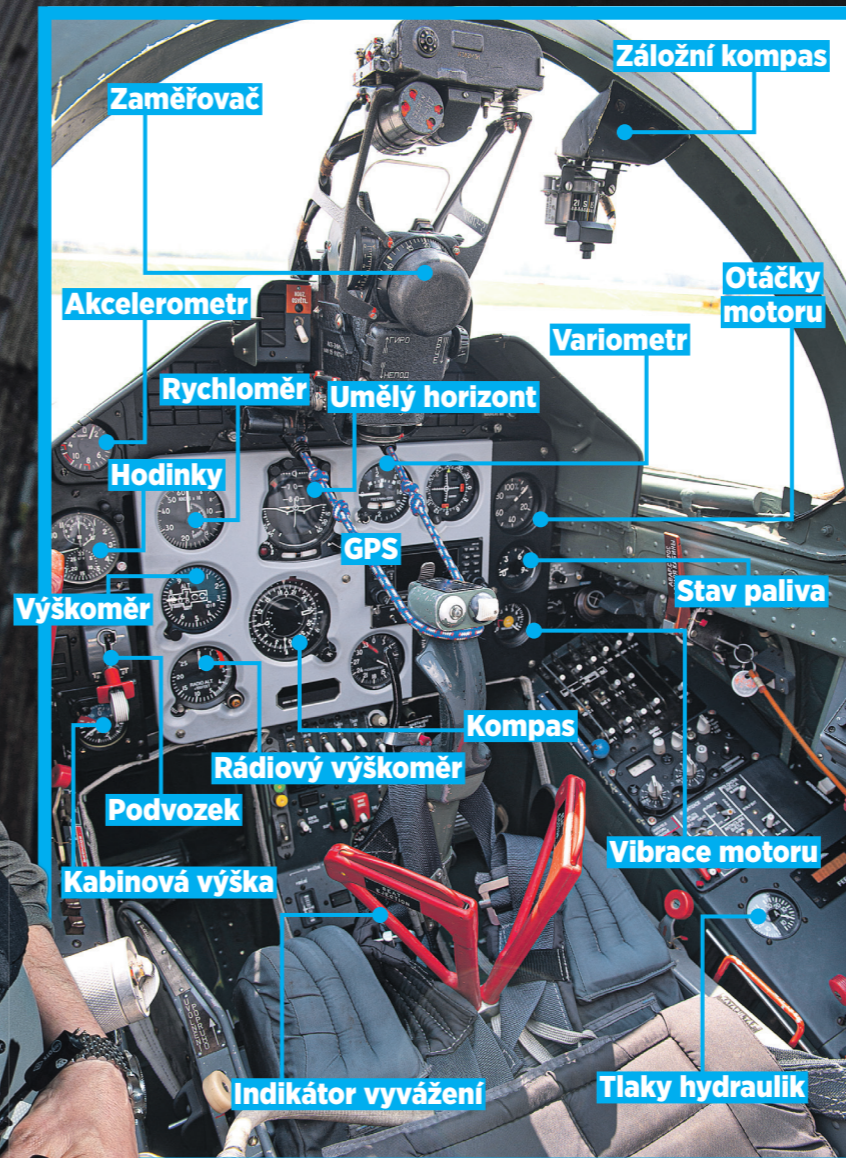
Následně popisuje události, které se staly během dvou vteřin. 3x se udeřil hlavou do kniplu a 3x do záhlavníku. Naštěstí měl štítek helmy dole, a tak si o ostré hrany na kniplu nerozsekl čelo. Přesto stihl vnímat, co se děje.

„Pamatuji si spoustu prachu, listy ve fóliích z rozštěleného nákolníku, propiska urvaná ze šňůrky, která se pak našla zabodnutá kdesi pod sedačkou,“ vypráví Robert Stejskal a připomíná: „Také jsem cítil podivný zápach, který jsem znal, když jsem se vyboural v mém prvním autě. Během dvou sekund jsem ztratil 700 stop výšky.“ Stačilo tedy pár desítek metrů, aby s sebou praštil o zem, ale naštěstí se dokázal zorientovat a opět dostal stroj pod kontrolu.

Robert Stejskal je rytířem Řádu Gripen, takže létal i s Gripeny JAS-39. Jejich letová rychlost dosahuje až 2400 km/h.



Robert byl také členem ostré hotovosti. Kdykoliv bylo potřeba, byl připravený vzlétnout a chránit vzdušný prostor nad ČR.



RUDÝ TROJPLOŠNÍK

Robert Stejskal dlouho nosil v hloubi své duše sen zalítat si s prvoválečným trojplošníkem. To se mu povedlo v roce 2015, když mu skončil závazek u armády a on se mohl věnovat jiným věcem. Tehdy začal létat s rudým trojplošníkem, kterému říká Red Baron. Tuto přezdívku měl i Manfred Albrecht von Richthofen, což byl stíhací pilot německého armádního letectva a nejúspěšnější stíhač první světové války. Je mu připisováno 80 sestřelů. A tak v roce 2015 dostal nabídku a létat tento stroj v rámci leteckého cirkusu Pterodaktyl flight. Říká, že to bylo pět nejkrásnějších sezon jeho leteckého života. Nyní už létá trojplošník v Kalifornii, a tak má Robert Stejskal více času, aby občas ve volných chvílích pomohl své manželce s air-shopem, který ona vede a prodává na něm letecké kožené bundy Airstriker.

V roce 2003 letěl na výcvik do Anglie. Ve Skotsku se svým instruktorem lital i v pětimetrové výšce. Rychlost 420-520 uzlů, tedy 777 až 962 kilometrů v hodině. „Mým úkolem zde bylo vycvičit se v létání pro mise Close Air Support, tzv. CAS. Jedná se o přímou leteckou podporu,“ vysvětluje a dodává: „Dle mého úsudku to je jeden z nejdůležitějších nástrojů vedení moderní války.“

Přímá letecká podpora se využívá, když vojáci na zemi potřebují pomoc. Například je potřeba zničit místo, kde se skrývá nebezpečný sniper protivníka. Pilot stíhačky by takové místo možná ani neviděl, jeho oči nahrazuje FAC. To je představený letecký návodčí a ten navádí letoun vizuálně. „Teď je to tak, že FAC pošle souřadnice cíle a laserem navádí pilota, který tam hodí bombu.“

Rituál

Na konci roku 2004 se Robert přemístil do Čáslavi, kde je 212. taktická letka. Tam se učil bombardovat a bojovat se vzdušným protivníkem. Následně se účastnil cvičení v Norsku, Francii, Turecku, Švédsku, Belgii a v roce 2008 byl přeškolený na JAS 39 Gripen ve Švédsku.

„Piloti gripenů, kteří se školili u Švédského královského letectva, což jsou v zásadě všichni, jsou po splnění určitých podmínek v oblasti počtu nalétaných hodin, odlétaných dovedností a splnění dalších úkolů pasování na rytíře,“ vysvětluje Stejskal a popisuje zkoušky a hry.

„Například jede dodávka, vy vedle ní na kole, dají vám trychtýř na ústa a za jízdy vám lijí do krku odporně sladkou šťávu. Tomu se říká tankování za letu,“ směje se a pokračuje: „Také se

hází vajíčky a chytáte je do bundy, nebo se baští švédská speciality surströmming, což smrdí jako polpelnice.“

Pak přichází čas obřadu. Ten už je důstojnější. Všude plápolají ohně. Z temnoty se vynořuje rytíř na koni, seskakuje, a ještě než nové adepty pasuje, vybízí je, aby složili básničku na švédské letectvo nebo na gripen. To Robert Stejskal udělal a stal se rytířem Řádu Gripen.

„Dostal jsem glejt, moje jméno je vyryté na starodávném poháru. Každý, kdo lítá na gripen, má svou zkratku. Já mám SEJ jako Stejskal.“

Poslední let

Robert má odlétáno přes 2500 hodin. Poslední let ve stíhačce Gripen absolvoval 14. listopadu 2014, a to za asistence instruktora. „Je to běžná praxe, aby vás náhodou nenapadlo chít dělat na závěr nějakou parádku,“ vysvětluje pilot. „Když jsem pak pojížděl po přistávací ploše, stáli tam hasiči, na každé straně jeden vůz, a udělali zkřížené meče proudem vody,“ říká a přiznává: „To jsem tedy ukápl slzu.“

Od roku 2017 je v Pardubicích instruktorem, který učí piloty na L-39 Albatros. „Vycvičujeme žáky ve vzdušných bojích a útoků na pozemní cíle,“ říká a přiznává, že někdy to není lehké.

„Letíme spolu v letadle, a když je potřeba, mohu převzít řízení. Povolují svým studentům udělat chybu, protože pokud ji neudělají, nedají si příště pozor,“ vysvětluje a dodává: „Musím však vědět, jak velkou chybu mohou udělat, aby neohrozili sebe, mě, letoun a životy lidí tam dole.“

Po každém letu následuje debriefing. Tam s každým pilotem probere, kde dělal chyby. Student si dělá

poznámky, aby jeho příští let byl zase o něco efektivnější. Kdo ví, třeba pod jeho vedením roste někdo, kdo se v budoucnu stane součástí amerického programu zdokonalování stíhacích pilotů s názvem TOP GUN.

