

Náš seriál rozhovorů s medailisty z mistrovství Evropy v motorovém paraglidingu 2006, který jsme v několika posledních číslech uveřejňovali v části Pilota věnované tomuto leteckému sportu, dnes zakončíme rozhovorem s Františkem Salavou, který získal ve Španělsku zlato. S Frantou jsme si na půdě firmy Jojo-Wings, které je zakladatelem, povídali nejen o mistrovství Evropy, ale i o tom, co mu předcházelo, o Frantových začátcích i vyhlídkách do budoucna. Upřímně musím říct, že jsem se při tom dobře bavil a doufám, že se při čtení následujícího textu budete bavit i vy.

Jak ses dostal k létání?

Dřív než paraglidistou jsem byl parašutistou. Když mi bylo asi šestnáct, vyskočil jsem poprvé v Roudnici na letišti z letadla. Ve skákání jsem pokračoval i po vyučení instalatérem, kdy jsem pracoval pro roudnickou Konstruktivu, pak pro Povodí Labe a nakonec jsem se stal mistrem na učilišti. Jednou jsem dostal od náčelníka letiště za trest hlídat letiště tři víkendy za sebou a zjistil jsem, že na letišti je živo i mimo dobu, kdy se skáče. Postupem času mě to v práci bavilo čím dál tím víc a na letišti čím dál tím víc. V práci jsem začal přemýšlet spíš o tom, co z ní odnést na letiště a o tom, že by mi vlastně stačilo ušít třeba jeden padák za měsíc a z toho žít. Takhle to prostě v té době chodilo. Pak se mi to nějak vymknulo kontrole a musel jsem se tím začít živit.

Kdy Tě začal zajímat paragliding?

Každou neděli odpoledne se po skákání začali všichni rozjíždět domů a my zbylí jsme se hrozně nudili. Tak jsme si vymysleli, že kromě skákání budeme ještě létat. Předseda aeroklubu nám věnoval jeden padák PTCH 10, přišli jsme k němu druhý, který jsme koupili za 150 Kčs od Svazarmu a chodili jsme s tím létat na Ranou, na Radobýl, na Milou a na další kopce. Vyšli jsme na kopec a s padákem nad hlavou ho sletěli – seběhli. Když foukalo moc, letěli jsme ve dvou. Kupodivu jsme v té době neutrpěli žádné vážnější úrazy. Šrámů a modřin jsme měli spousty, ale nic strašného to nebylo.

Potom nám dokonce aeroklub koupil padákové kluzáky Morava. To byly ale takové polotovary, které aby alespoň trochu létaly, se musely ještě dodělat. Kamarád Pepa Pavlata mě seznámil s Honzou Vantulou, který nás naučil, co s Moravou udělat, aby letěla tam, kam chceme a nepadala nám na hlavu. S novými zkušenostmi jsme s Rénou Marečkem z Poděbrad začali šít svoje padáky – úplně jiné než ostatní.

Kde jste je šili?

Doma na šicím stroji zakoupeném z novomanželské půjčky. Něco jsme vymysleli, ušili, zalítali a hned jsme to radši uklidili pod schody, protože se na tom moc létat nedalo.



„Jsem slavný bloudič!“ Rozhovor s Františkem Salavou

To bylo někdy na přelomu 80. a 90. let minulého století. V roce 1992 jsme prodělali „vývoj skokem“, když jsme se „poučili“ od zahraniční konkurence, ale to tam nepiš...

Ale to je zrovna zajímavé...

Tehdy se to tak dělalo a muselo dělat. Každý, kdo se tenkrát pokoušel dělat padáky, včetně nás, měl svůj „vzor“. V tomhle oboru tu byl pravěk a kdo se chtěl prosadit, musel se poohlédnout, jak to dělají tam, kde měli ten pravěk třeba jen o pár let za sebou.

Období paraglidingového pravěku odeznělo, padáky začaly i jakž takž létat a piloti mezi sebou začali soutěžit. Účastnil jsi se nějakých paraglidingových soutěží? Zalétl jsi třeba nějaký zajímavý přelet?

Nikdy jsem neměl ambice někam letět. Spíš mě bavilo dělat „kraviny“ u kopce. Na volný přelet jsem se vydal prakticky jenom jednou, když nás donutili ulítnout kvůli inštruktorským papírům dva třicetkilometrové přelety. To jsem jedno odpoledne utrápil z Komárky v Krušných horách 31,5 km. Trvalo mi to asi čtyři a půl hodiny – rozhodně to nebyl záfuk. Druhý povinný přelet jsem už ale neabsolvoval, protože bylo mezitím to pravidlo zrušeno.

Takže Tě soutěže ve volném létání nebavily?

Úplně ze začátku, když sestávaly v tom, že se letělo dolů z kopce, cestou se muselo přeletět přes dva otočňáky a přistát na terč, tak i bavily, ale postupně s rostoucím výkonem padáků se z toho stala na můj vkus profesorská nuda. Navíc, když chce člověk létat přelety, musí tomu věnovat neuskutečné množství času – nemůže prakticky dělat nic jiného, ani práci.

Jak ses dostal k motorům?

Motory se tu začaly objevovat začátkem devadesátých let. Sám jsem na nich viděl létat Zdeňka Andrlíka, který už v té době jako jeden z prvních Čechů absolvoval i nějaké velké světové závody.

Oslovily Tě motory hned?

Vůbec ne! Bylo to velké, těžké, dělalo to kravál a s tehdejšími padáky to ani extra neletělo. Až v roce 1997 někdo na letišti dotáhl krosnu, která byla maličká, vypadala, že se dá unést a dělala přijatelný kravál. Všichni jsme si ji vyzkoušeli a hned jsme se složili a koupili si taky jednu. A začali jsme na letišti dovadět s motorem, lámat vrtule, ale vůbec nás nenapadlo, že bychom v tom chtěli závodit.

Kdy přišel zlom a stal se z Tebe závodník?

Některé disciplíny v motorovém paraglidingu měly k mé zálibě „blbnout“ na padáku docela blízko. Navíc jsme chtěli ukázat,



jako ostatně každý, že dokážeme postavit ten nejlepší stroj. Postavili jsme tedy dva stroje a vyrazili s Míšou a bratry Prokopovými na závody do Budějovic s tím, že to všem ukážeme. Úvodní publicitu jsem nám zajistil, když jsem Míše zahrával motor a během toho jsem hodil ovládání plynu do vrtule. Musel jsem jí teda půjčit svůj motor a během toho, co ona lítala, jsem nějakým způsobem opravil ten druhý a nakonec se do vzduchu taky dostal. Podobným způsobem to pokračovalo dál, ale dá se říct, že mě závody začaly bavit.

Kdy přišel nějaký výraznější výsledek?

Dost dlouho se nedostavoval. Já byl totiž slavný „bloudič“. Dokázal jsem zabloudit kdekoliv a kdykoliv. Třeba ve Strunkovicích je 3,5 kilometru od letiště známý památník, kterému se říká Stopařka, a já dokázal zabloudit cestou od Stopařky. Jednou jsem na nějakých závodech prohlásil, že navigačky jsou na nic, protože se při nich nudím a Vrána (Vladimír Proček) mi na to odpověděl: „Kdybys navigoval, nenudil by ses a navíc bychom tě nemuseli do noci hledat!“

Přesto jsi nakonec dobloudil až do reprezentace. Jak se to stalo?

Občasné bloudění jsem kompenzoval docela dobrými výsledky v technických disciplínách a i díky bodům z nich jsem se začal probíjet dopředu. Také jsem lítal na rychlejších padácích než ostatní, čímž se občasná chyba při navigaci dala dohnat, takže se stalo, že mě někdo potkal na trati i čtyřikrát. To pak bylo možné slyšet dotyčného pilota vyprávět: „Letím a najednou mě předletí Salava, letím dál a po čtvrt hodině mě znovu předletí Salava...“ Na padesátikilometrové disciplíně se mi povedlo nalítat i sto kilometrů.

V roce 2003 jsem se nominoval na mistrovství světa v Anglii. Jel jsem tam s tím, že budu závodit ve slalomu a pokusím se nezabloudit. Naučil jsem se trochu kroužit po trati a ani jsem se neztratil, v jednom slalomu jsem byl čtvrtý a druhý jsem vyhrál, ale celkově jsem zapadl v davu.

Z volného létání mi zůstalo to, že mi nevadí, když to ve vzduchu trochu drncá, nebo víc fouká. A následující rok na mistrovství Evropy v Portugalsku byl ředitel natolik laxní, že než se rozmyslel, co vypsát, bylo deset nebo jedenáct dopoledne a ve vzduchu jsme měli všichni plné ruce práce. To mistrovství bylo nešťastné, protože se po protestech a zrušení mnoha odletěných disciplín nakonec neuznalo za platné, což je škoda, protože jsme tam na tom byli hodně dobře.

A pak už přišlo mistrovství světa ve Francii. Tam se mi povedlo něco, co jsem udělal už při jedné závodech v Česku, že jsem se rozhodl při navigačce obletět všechny otočné body, které byly vypsány a i když docela dost foukalo, mně to obtě-

žovalo asi ze všech nejmíň a těch sto kilometrů jsem doletěl s asi jen desetivteřinovou ztrátou oproti naplánovanému času, takže to bylo skoro za tisíc bodů. Pak už jsem si jenom hlídal, aby mi z krosny nic neupadlo, doufal, že mě nikdo nevyprotestuje a věřil, že mě má ředitel rád – to je taky důležité, protože většinou ředitel vypisuje disciplíny „pro někoho“. No a nakonec z toho bylo 5. místo.

A jsme u loňského roku 2006, kde zacin-kalo zlato...

Ve Španělsku nám ukázali, že závody jdou udělat hezké pro všechny. Okolnosti v podobě korzetu mě donutily přesedlat z krosny na tříkolku a na mistrovství Evropy ve Španělsku jsem na ní v rámci soutěže letěl poprvé. Moje starty mě brzy prosla-



vily a začalo se na ně chodit dívat docela hodně lidí. Stalo se mi třeba, že jsem odstartoval s otevřenou nádrží a musel jsem se vrátit, protože jsem ztrácel benzín. Než jsem vše napravil, zbývalo mi už asi jenom třicet vteřin na odlet. Opakovaný start jsem zkazil a nezbývalo mi nic jiného, než zkusit odstartovat „na parašutistu“. Tak, jak jsem měl padák za sebou, jsem se rozjel, taháním za všechno možné si mi nakonec podařilo padák „ztopořit“ a v poslední chvíli odletět. Po internetu pak dlouho s velkým ohlasem kolovalo video s tímhle slavným startem. A něco podobného jsem předváděl start co start.

A já si až do dneška myslím, že odstartovat s tříkolkou je jednodušší než s krosnou...

No je, ale zkus to s korzetem! Položil jsem si třeba mapu na zem vedle tříkolky, do všeho se ustrojil a pak zjistil, že na mapu o tři centimetry nedosáhnou! A podle pravidel ti nikdo nesmí pomoci. A co teď? Koukáš okolo sebe, hypnotizuješ rozhodčího, který ti pomoci může, ale taky nemusí, aby šel okolo a mapník jakoby na-

kop. A čím ve výsledcích jsi výš, tím míň se jim chce ti pomáhat. Takže to byly docela grotesky.

Tyhle grotesky ale nakonec skončili tím, že ses stal mistrem Evropy. Co na tomto úspěchu mělo největší podíl?

Největší podíl má asi síla českého týmu. Ačkoliv to někdy vypadá, že nejsme úplně stmeleni, jsme asi jediní, kteří na mezinárodních soutěžích fungují od začátku do konce jako tým. S pravidly danými už z domova, ne každý jen sám za sebe. Nemusíme být všichni mezi sebou kamarádi, každý si tam s sebou přinese svoje vlastnosti – někdo je sobeček, někdo cholerik, někdo není úplně do party, někdo je moc ukecaný, ale tím, že ten tým funguje už přes deset let, když někam přijedeme a rozbálíme tam ten svůj cirkus, chodí se na nás ostatní dívat. Jsme vybaveni sice chudě, ale postavíme si stan, garáž, kuchyň a máme kde žít.

Vozíme s sebou Alenku, která se stará nejenom o nákupy a abychom měli co jíst, ale i o to, abychom po celou dobu žili a vypadali jako lidi, abychom se občas umyli a vyměnili si tričko. A když jsou potom nějaké výsledky, tak soupeři říkají: „Kde by byli, kdyby jí neměli...“ A tohle všechno – počínaje LAA, která nám pomůže získat nějaké peníze, přes to, že se máme kde najíst, až po to, že třeba i trochu umíme lítat, pak vede k tomu, že se povede přivést i nějaký ten výsledek.

Každý v českém týmu má nějaký úkol. Ve Španělsku jsme s sebou měli dva nováčky - hlavně na ekonomické disciplíny. Věděli to, a i když by se mohlo zdát, že v celkovém pořadí zapadli, kvalitní výsledky v ekonomice odevzdali a ještě ulétali něco navíc. Mohli domů jet právem spokojeni.

Taky se mi líbí, jak se na mezinárodních závodech změnila atmosféra v rámci týmu. Ještě před čtrnácti dny jsme stáli proti sobě a křičeli jsme na sebe, a najednou si pomáháme, připravujeme se společně, radíme si.

Měl jsi během mistrovství čas se i poka-chat krajinou? Jak se ti Španělsko líbí?

Během závodění není na kochání čas. Pořád máš zmáčkнутé stopky, sbíráš informace. Jednou jsem vlastně zabloudil i ve Španělsku, když nás volným letem vraceli ze vzdálenější disciplíny, trochu jsem se „kochnul“ a na letišti se štěstím přiletěl, ale úplně odjinud než ostatní.

Trocha času na kochání je, když vypíš disciplínu, kdy musíš doletět co nejdál nějakým směrem. Předtím se pohybuješ mezi lidmi, kteří vědí, o co jde a najednou přistaneš o sto kilometrů dál do reality běžného života. V oblasti, kde se létá s padáky volně, místní už většinou padák viděli, ale někde, kde se uspořádalo mistrovství v motorovém paraglidingu poprvé,



padák třeba ani nikdy neviděli. Ve Španělsku jsem takhle přistál někomu do pole, ten člověk přišel a nezajímalo ho, co tam dělám, nebo kdo mu zaplatí ty dvě zničené kedlubny, ale co to je a odkud se to tam vzalo. Ty jim to vysvětluješ rukama nohama, protože společný jazyk neznáte. No a pak se tě ujmou. Ve Španělsku speciálně se každého ujali. Každý přijel něčím ověřený a v různém stavu. To se mi na Španělsku a Španělech moc líbilo.

Co je na soutěžním létání největší otrava?

Mně tam nic nevadí. Jediný možný přístup je užívat si to. Na závodech jsem závodník a musím se potýkat se vším, co k závodění patří. Mám na to „manuál“. Závodí pro mě začínají přípravou před odjezdem – tak jak si narovná rukavice, tak je po příjezdech na závody najdu. Musím jako závodník spát, jíst, mýt se, starat se o sebe a o techniku. Manuál mi říká: „Je jenom jedno ideální místo pro start!“ Takže, když se vítr otočí, nebo si to někdo přede mě postaví, měl bych se svlíknout a přesunout se znovu na to nejlepší místo. Když se něco nepovede, pomůže mi zaklít si a jdu do toho znovu. Hlavně to člověk nesmí vzdát. Zachránit se dá jakákoliv situace. Dá se zgenerálkovat třeba i celý motor.

Hlavně jsou to úplně jiné starosti, než musím řešit doma a i proto mě to baví.

Je na velkých závodech čas kamarádit se se soupeři?

Někdo si ta setkání užívá víc a někdo míň. Ale samozřejmě, že když už jsi na velkých závodech poněkoliště, tak se s některými lidmi znovu rád setkáš. Třeba když se poté, co tě naposledy nakládali na nosítka, přijdou podívat na tvůj tříkolku, smějí se, hecují tě a šfouchají do korzetu...

Jaký máš vztah k reprezentování jako takovému? Jsi hrdý na „lvička na prsou“? Dostáváš Tě třeba česká hymna?

Dostává mě to! Jako každého, kdo to jednou oblékl. Teď už to tolik nefrčí, ale když kluci nosili na závodech obleky, byli něco mezi ruskou sbornou a bohy.

A hymna? To je síla. Všichni jsou hrdinové, do chvíle než to spustí. V té chvíli si ufnukneš a nezapíváš. My jsme ve Španělsku byli přesvědčeni, jak si zapíváme a moc se nám to nedařilo. Přitom jsme na bedně byli tři a spolu! Když si představím, že je tam člověk sám a všichni na něj koukají, to musí být ještě větší síla.

Co udělá se vztahem, když „připravíš o titul“ svoji partnerku?

Všichni mí kamarádi, lidi z letiště a spousty dalších mi vyčítali, že jsem ji „okradl“. Ale já jsem to prostě musel vyhrát, protože bych s ní nevydržel. Ale vážně, ono to vypadalo, že to Míša vyhraje, já jsem se v půlce soutěže obával, a byl jsem smířený s tím, že budu nejlíp třetí. Vždycky ale musíš letět nejlíp, jak to jde, protože do poslední chvíle stejně nevíš, jak to dopadne.

Jdeš si někdy jenom tak zalítat? Kolik toho nalítáš za rok?

U mně je to trochu složitější, protože ještě skáču, učím lidi létat, v 90 % zalítávám naše padáky, občas lítám nějaké tandemy... Obecně se snažím létat vždycky, když to umožní počasí. No a hodně lítáme těsně před závody.

Je těžké naučit se létat? A bolí to?

Jako odpověď by mohla posloužit teorie dvou křivek, kterou jsem vyvinul. Jedná se o křivku zkušeností a křivku hojivosti. Pro to, aby se člověk uměl dobře rozhodnout,

musí mít hodně vysoko tu křivku zkušeností. Pokud je na tom se zkušenostmi bídne a dělá špatná rozhodnutí, musí to vyvážit křivkou hojivosti. Je to o ceně zkušeností. A čím dřív je člověk začne získávat, tím líp. Ve dvaceti se získávají levně, protože se člověk rychleji hojí. V padesáti je to horší...

Zajímavá teorie...

To se vyspíš párkrát v nemocnici a máš to raz dva vymyšlený!

Tradičně na závěr Ti nechám prostor pro děkovačku. Tak komu?

Děkuji, když v předminulém čísle děkovala Machartová... Určitě jí ale musím poděkovat, protože mě to ještě pořád kvůli ní baví – když jsem viděl v Anglii první malou tříkolku, úplně jsem se rozzářil a řekl jsem si: „To postavím Machartový!“ A postavil jsem jí, protože po mateřské už by s krosnou létat nemohla, a ona se na tom naučila, jde jí to a prohání nás.

Dál musím poděkovat MUDr. Pilátovi z Ústí nad Labem, jehož slova: „Můžete dělat, co vám korzet dovolí,“ jsem si vysvětlil po svém a když se dověděl, že jsem v korzetu vyhrál Evropu, vyšla z něho prý nereprodukovatelná sestava sprostých slov.

Málo často se taky děkuje, tomu našemu Ústavu. Tomu by měl asi taky někdo poděkovat víc...

Myslíš Leteckou amatérskou asociaci?

Hlavně ty lidi, co tam dřepí, občas i víc, než musí, protože kdyby tam nedřepěli, nikdo by za nás ty věci nezařídil a odněkud nevydupal. Dotacemi, bez kterých bychom si nemohli dovolit vypravit tři auta přes celou Evropu, letenkami a pojištěním počínaje a „jánevímčím“ konče.

A samozřejmě bych chtěl poděkovat mamince!

Díky za rozhovor!

*S Františkem Salavou
si povídal Miroslav Oros*

Míša, Vítek a Franta

