

Austrálii jsem procestoval v průběhu osmi měsíců spolu se svou přítelkyní Ivčou v období listopad 2003 - leden 2004 a listopad 2004 - březen 2005.

Urazili jsme okolo 40 000 km a navštívili všechny australské státy a samozřejmě jsem s sebou neopomněl vzít své létající zábraky. Tím mám na mysli sólo padák Gradient Stream, tandem Jojo Wings Quest a dokonce i motor Nirvana Rodeo uzpůsobený k tandemovému provozu. Tím byl předem dán směr a smysl našeho cestování. Samozřejmě, že se všechno, jak říká Ivča: „... zase točilo okolo létání.“

Musím poctivě přiznat, že těch osmi měsíců nebyl žádný výlet na Kokořín, ale každý den stál za to a přinesl nám nové poznání lidí, přírody, byrokracie, techniky létání, ale i sama sebe.

Dopravit veškerý létací materiál do Sydney není zas tak těžké, pokud jste ochotni zaplatit přibližně 7 500 Kč za 40kg bednu s motorem a sólo padákem. Tandem, vrtuli a „krovky“ pronést na palubu letadla namísto nepotřebných osobních věcí, které se přeci všechny dají v Austrálii koupit. Mírný problém nastal při přestupu v Kuala Lumpur, kde jsem musel v hale kompletně rozbalit tandem a vysvětlit, že kovové rozpěrky nechci zabodnout pilotovi letadla do zad, že to, co mám přes rameno a vypadá to jako brokovnice ve futrálu, je pouze vrtule a opět vysvětlit, na co že ji mám. Nebylo to vůbec lehké.

V Sydney na mě na letišti už čekala Ivča a stáli jsme před důležitým úkolem koupit vhodné vozidlo, do kterého vměstnáme všechna naše zavazadla, my se v něm vyspíme, bude schopné provozu nejen na silnicích, ale i v terénu a hlavně nevypustí duši za nejbližším rohem. To vše samozřejmě za příznivou cenu a s vyhlídkou, že naše vozidlo na konci naší cesty pokud možno se ziskem prodáme. Tohle je zaručeně nejlevnější varianta cestování po Austrálii a hlavně jste zcela svobodní a nezávislí. Zastavíte si podle své vůle a užíváte si nejintenzivněji to, čeho je v Austrálii nejvíce - volného prostoru. Samozřejmě, že s tako-

Tvrdá disciplína startujících v Brightu



Svahování na pobřeží

Křížem krážem Austrálií



...a tohle všechno s vámi může kdykoliv jet na kapotě

vými maličkostmi, jako jsou miliony moskytů, obrovská vedra a ponorková nemoc, jsme na začátku naší výpravy nepočítali.

Po týdnu příprav jsme tedy vyrazili ze Sydney v našem „rádoby skoro novém“ voze Ford-Econovan s tvrzením, že to byla koupě století a vůz je zcela technicky v pořádku. Bohužel prvních 1200 km do Melbourne jsme v podstatě stále vařili kvůli úplně ucpanému chladiči.

První létací zastávku jsme si udělali ve **Stanwell parku**. Je to místočko na pobřeží Tichého oceánu vzdálené zhruba dvě hodiny jízdy ze Sydney. Krásné místo na koupání s dvaceti tandemy ve vzduchu. Zní to

pěkně, ale... Všechno to byla rogalá a i ta chvílemi postávala. Byla neděle, a tak velké množství letuchtivých „Sydneyčanů“ vyrazilo z města provětrat si hlavu a užít si piknik a BQ (australský oblíbený styl opékání všeho možného) na pláži.

Tandemoví piloti ve Stanwell parku si určitě nemusí dělat starosti o zákazníky, blízka 3,5milionová Sydney jich nabízí přebytek. My jsme si počkali na další den a pěkně si polétali na tandemu nad zeleným pobřežím a dokonce se pustili i do vnitrozemí, ale rychle se zas vrátili, protože v okolním hustém subtropickém lese nebyla v dohledu jediná možnost přistání.

Blízko Stanwell parku, o kterém píše i Uli Wiesmeier ve své knize Wingover, je další startoviště **Wollongong**. Je to stejný typ létání. Svahování ve výšce 200 až 300 m nad mořem a při troše štěstí s možností navázání do termiky.

My jsme se ale už přeci jen těšili na pořádné polétání v **Brightu**. Vyrazili jsme s naším neustále se vařícím vozem na 700 km dlouhou cestu. Pro mnoho australských pilotů ale zůstane létání v Brightu pouhým snem, protože představa, že si například pilot z Port Hedlandu vyrazí sem zalétat, obnáší urazit vzdálenost okolo 8 000 kilometrů.

Bright létáním každopádně žije. Je to útulné městečko, kde je na každém kroku cítit vliv německých osadníků a krajina je podobná našim Beskydům.

Všichni nás strašili, že létání tam je, „když to chodí“, velmi nepříjemné, ale nám se tam moc líbilo. Užili jsme si pár dlouhých pěkných letů na tandemu a já i pár letů na singlu. Termické podmínky bych přirovnal například ke Slovinsku. Každopádně jsem nepotkal žádné „jedenáctkové bidlo“, s jakým se můžeme potkat třeba na jaře v Bassanu. Možná je to i tím, že jsme v Brightu byli začátkem prosince a to ve Victorii začíná léto. Možná by situace byla jiná přijet do Brightu o pár měsíců dříve.

Kdo si myslí, že v Austrálii se létá tak nějak nadivoko, bude brzo vyveden z omylu. Právě naopak. Každý, kdo chce v Austrálii létat si musí zakoupit členství v australském Svazu závažného létání (Hang Gliding Federation of Australia) za 55 AU\$ a na některých lokalitách ještě zaplatit místní poplatek za startovné.

Každý je zvědavý odkud jste a jak se létá u nás, ale mezi řečí se nezapomene optat, jestli jste už řádně zaplatili poplatky.

Všichni piloti jsou na vysílačkách, všichni mají „camellbasy“ plné vody a všichni jsou pro nás neuvěřitelně disciplinovaní a to nejen ve vzduchu, ale i na zemi. V Brightu se létá vysoko i daleko, ale když jsem viděl, že i při svahování na 30 metrů vysokém útesu s přistáním na pláži se všichni piloti zapínají do kombinéz, doplňují zásoby vody, zapínají varia a někteří i GPS a na závěr zkoušejí spojení vysílačkami, přišlo mi to poněkud zvláštní.

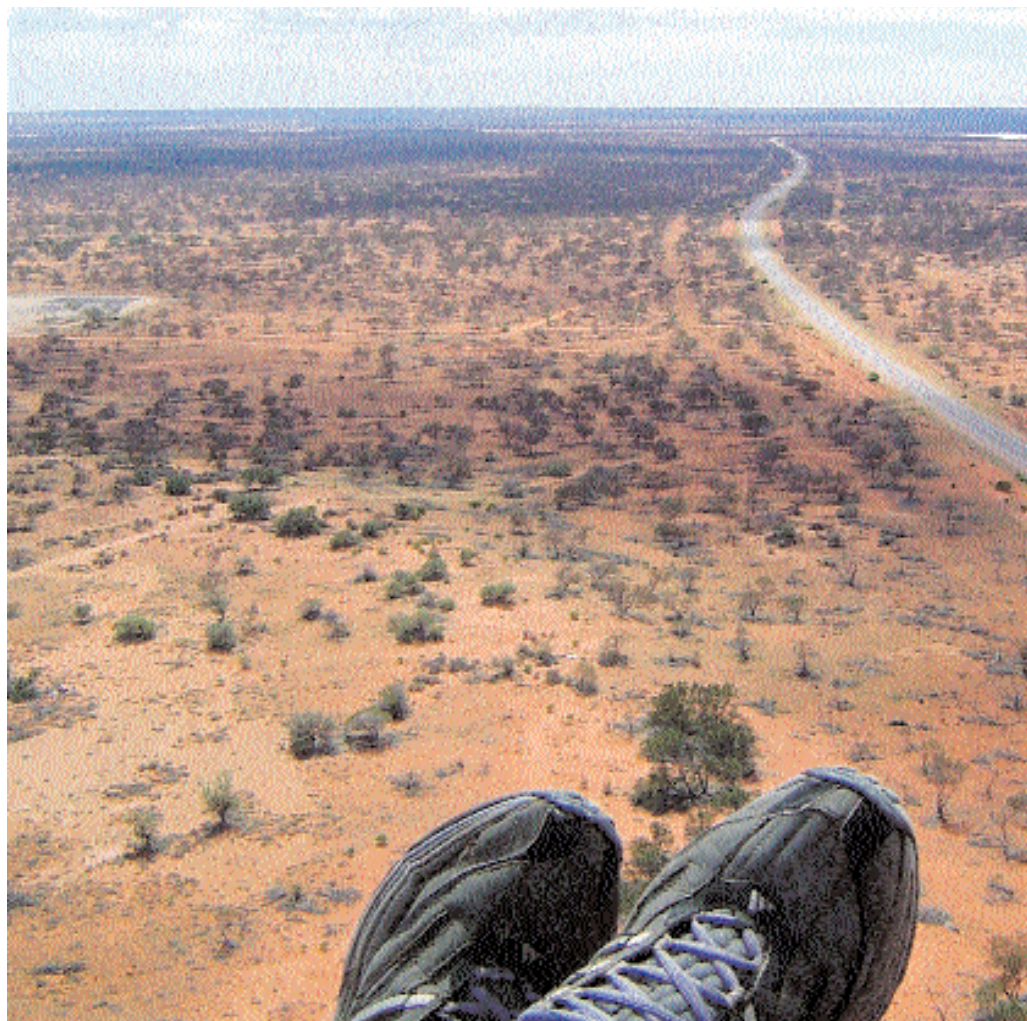
Možná, že jsem jim připadal naopak zase zvláštní já, že létám zásadně bez varia, s přilbou, aby se neřeklo a bez dalších pro mne zbytečných věcí. V tomhle případě platí ale asi ta zlatá střední cesta.

Každopádně jsme v Brightu moc pěkně polétali, ostudu určitě neudělali a poznali mnoho zajímavých lidíček z neuvěřitelných koutů světa. Naše další cesta vedla přímo do 500 km vzdáleného Melbourne za Jiřím Štípkem, který přislíbil polétání a kromě toho vyzkoušení si celého arzenálu české společnosti Gradient, kterou v Austrálii zastupuje a prodejem jejich produktů se dobře živí.

Do Melbourne jsme, kromě problémů s vařicím se motorem, dorazili v pohodě, jen jsem si při otvírání chladiče tak popálil palec, že jsem ho následující dny neustále musel chladit na studené plechovce piva, ale to mi zas tak moc nevadilo. Nevěřil jsem, jak je Melbourne velké rozlohou, ale někde jsem četl, že ze severu na jih má 180 km. Tuto vzdálenost jsme také absolvovali a k tomu ještě úspěšně zabloudili do úplného centra. Co mám povídat - úplný zmatek a ještě k tomu vlevo a hlavou dolů. Tak jsme se zařekli, že se budeme do budoucna, pokud to jen trochu půjde, vyhýbat všem velkým městům. Stejně tam pro nás nic zajímavého není, a proto tady přeci nejsme.

V Melbourne jsme strávili něco přes týden příjemným svahováním na místech,

Najdi si svého klokana...



kteřá se jmenují například **Portsee, Flinders** apod.

Je to neskutečný pocit rozložit si padák přímo na pláži, kde máte skutečnou nadmořskou výšku 0, ve větru ho zvednete nad hlavu, odcouváte s ním tak 10 metrů, čímž získáte nadmořskou výšku 1,5 m, padák prostě přibrzdíte a už letíte podél pobřežních dun v absolutně laminárním větru od moře ve výšce až 80 m a kopírujete pobřeží kilometry daleko tam a zase zpět. Musel jsem sám sebe přinutit k tomu, abych vůbec řídil, protože mně bez drncání a turbulencí, na které jsme zvyklí při létání u nás, přišlo, že sedím v kině a dívám se na film o krásách australského pobřeží.

Vítr, který přichází od moře, je ve většině případů neuvěřitelně laminární a říká se mu „seabreeze“. Při pobřežním svahování je dobré sledovat hladinu moře. Pokud se na vrcholcích vln začnou tvořit bílé čepičky, je čas raději přistát, protože by se mohlo lehce stát, že zanecháte pobřeží i přes veškeré šlapání do speedu daleko před sebou a budete v záfuku potupně smýkáni hustým a pichlavým porostem. Horší je to ovšem, pokud létáte v hustě zalesněné lokalitě.

Mně osobně se to stalo pouze jednou, ale slyšel jsem vyprávět mnoho hrůzostrašných historek o tom, jak se vítr otočil o 180 stupňů a každý si umí představit, jak je v tomto případě drahá pevná země pod nohama.

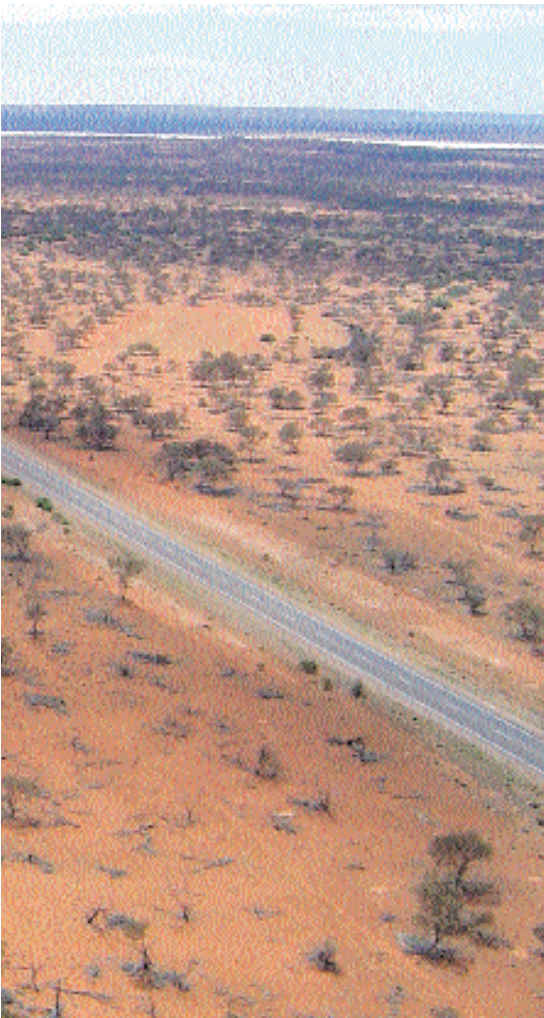
Několikrát jsem v okolí Melbourne létal i s motorovou krosnou a to hlavně na přání potencionálních pilotů PPG, nebo zájemců o zakoupení vybavení. Zajímavá informace je, že v celé Austrálii je pouze okolo 900 registrovaných pilotů PG a jen hrstka pilotů PPG.

Po přibližně dvou desítkách nasvahovaných hodin, devíti dnech pobytu a s opraveným autem jsme s naší pojezdou postelí vyrazili podél pobřeží na sever. Nespěchali



Devítiprstý Norman

jsme a projížděli městy, jejichž jména nám teď na začátku ještě připadala hodně exotická. Skoro 1500 km přes Geelong, Appollo Bay Port Fairy, Mt. Gambier, Murray Bridge, Gawler, Crystal Brook Port Pirie a konečně Port Augusta. Brána do „outbacku“ neboli vnitrozemí. Přespávali jsme zásadně jen na opuštěných plážích, což jsou v Austrálii vlastně skoro všechny, a dny jsme trávili buď jízdou v autě, koupáním a nebo létáním s motorem.



Australané si vytvořili svou vlastní řeč, které se říká „Ausieenglish“. O co více se člověk vzdaluje od civilizace, o to silnější je dialekt až do momentu, kdy přestanete rozumět úplně. Například na mou větu: „Promiňte, nemluvim moc anglicky...“, odpověď zněla: „To nevadí, já také ne!“. Oni jsou prostě sví.

V pohodě jsme dorazili do Port Augusty, kde se větví jediné cesty, která vedou napříč kontinentem. Jedna vede outbackem na sever přes Alice Springs do Darwinu a je dlouhá 3700 km. Druhá na západ do Perthu a vůbec na celé západní pobřeží a je stejně tak dlouhá.

My jsme statečně vyrazili na sever do outbacku. Outback je rudé vnitrozemí, země nikoho, země velkých vzdáleností, veder a v podstatě bez lidí. Jediná tepna, která ho protíná, je naše Stuart Hwy. Je to normální asfaltka, na která ve vzdálenosti 300 – 500 km je buď benzínová pumpa a nic, nebo malé městečko s pumpou. Asfaltka je rovná jako celé australské vnitrozemí a na východ od ní leží Simpsonova poušť a na západ od ní Velká Victoriina poušť, Gibsonova poušť a Velká písečná poušť. Tyto pouště zaujímají přibližně stejnou rozlohu jakou má Francie, Německo, Polsko, Čechy a Rakousko. Provoz bych charakterizoval přibližně jedno auto za půl hodiny a všichni se zdraví zdvižením ruky. Samota, velké vzdálenosti, velké vedro a další nepohody zřejmě přispívají ke zlepšení mezilidských vztahů. Jediní, kteří nezdraví, jsou řidiči tzv. „roadtrainů“. Ti sedí ve svém 50 m dlouhém nákladáku a jedou a jedou a jedou. Vzdálenosti nemají rozměr kilometrů, ale hodin a dnů.

My jsme v hornickém městečku Coober Pedy, kde se těží polodrahokamy a kde žijí lidé pod zemí ve vytěžených štolách, to vše kvůli nesnesitelnému vedru, poprvé a naposledy sjeli z naší Stuart Hwy. V Coober Pedy jsme se i poprvé setkali s úplně namol opilými domorodci. To jsou prvotní obyvatelé Austrálie, kterým se připisují až nadpřirozené dovednosti, ale ti, kteří žijí v dosahu civilizace, jsou ve většině případů úplně zdevastováni alkoholem. Ale to je na dlouhé povídání.

My jsme se vydali po nezpevněných cestách do Oodnadattý a po čtyřech dnech jízdy, kdy naše auto praskalo ve švech a teploty překračovaly 50 stupňů, jsme zachránili jediného člověka, kterého jsme potkali, před usmrcením. Byl to osamocný motorkář, který prostě upadl a pochroumal si ruku.

Vrátili jsme se na Stuart Hwy, z postele vymetli asi tři metráky jemného rudého písku a pokračovali dál k Alice Springs. Několikrát jsem si ráno přivstal a šel se po horké noci zchladit do vzduchu. Padák jsem rozložil přímo na cestě, nebo na odstavném parkovišti, protože jinde to nešlo kvůli buši a odstartoval. K čemu přirovnat pocity z dvou tisíc metrů, kdy vidíte od horizontu

k horizontu pouze vyprahlou buš a přímku dálnice rovnou, jako když střelí. Je to pocit úplného osamocení asi podobný tomu, který mají astronauti. Moc daleko se vzdálit od cesty jsem si netroufal. Co kdyby mi to třeba „zakloktalo“, že? Stejně nebylo proč. Jen buš a buš.

Tři zážitky však stojí za zmínku. První byl, když jsem objevil rodinku domorodců, která žila ve vracích aut a hadrových přístřešcích uprostřed buše. Druhý, když



Aboriginské „sídlíště“ v buši

jsem vyrušil několik klokanů, kteří přes den pospávají ve stínu a snažil se je dostat do objektivu. V zápalu honby mi došel benzín. Cesta buši zpět k autu sice nebyla daleká, ale stála za to. Třetí zážitek byl návrat z delšího letu a pohled dolu do buše z výšky tak 200 m. Uviděl jsem několik čertíků „dust-devilů“ jak zvedají prach a vesele si skotačí. Mně už zas tak do skotačení nebylo. Vůbec se mi nechtělo do blízkosti země, a protože jsem přistával vždy přímo na cestě, byla jistota, že případný dopad bude tvrdý. Všechno ale dobře dopadlo.

Po deseti dnech cesty jsme dorazili do Alice Springs, kde letos beze stopy zmizel náš dobrý Lubin. Je to východní centrum k mystickým místům jako Uluru, Olgas a Kings Kanyon.

*dokončení příště...
Jiří Šrámek
www.chorche.com*

Startovačka Flinders u Malbourne



Nic... dlouho nic... a zase nic... prostě „outback“

Takle to dopadne, když honíte klokany moc dlouho a dojde vám benzín:)



Dva dny jsme strávili na farmě u Normana. Vlastní 160 krav, pozemek veliký jak čtvrtka Prahy a má nejudněnější ruce, které jsem kdy viděl. Je mu 68 let a energie má tolik, že by ji mohl prodávat v tržnici na pytle. Já mu nafotil jeho farmu ze vzduchu a ukázal, co a jak s padákem a motorem a on na oplátku slíbil, že příští rok, až přijedeme znovu, budeme létat už spolu. Vyprávěl nám o svém těžkém životě, o tom, jak se z buše dělají pastviny, o tom, kolik mléka musí vyprodukovat, aby jeho rodina přežila, o tom, jak se svým Fordem T z roku 1925 jel velkou písečnou pouští. Norman je prostě velký člověk, na kterého se nezapomíná. Naše komunikace probíhala místy spíše telepaticky než anglicky, protože