

Jak jsem potkal Anduly

Je nádherné páteční odpoledne, modrá obloha, sem tam bílý mráček a příjemné teploučko se mi cpe otevřeným oknem do auta. Je nádherné páteční odpoledne a já si vychutnávám jízdu starými okreskami, kterými opovrhují i řidiči. Jen tak podvědomě poslouchám vrnění motoru.

Jak jsem potkal Anduly

Trochu znepokojivě zjišťuji, že se nějak mění jeho barva a začíná trochu bublavě dunět. Tak to mi ještě scházelo! Rachocení sílí a já s největšími obavami raději zastavuji. Vypínám motor, otevírám dveře. Kupodivu rachot sílí. Zvedám hlavu a zírám. Těsně nade mnou přelétává ohromný dvouplošník a za ním druhý, a další, a další...



Stojánky letadel jsou v pohybu. Osádky z Litvy, Anglie, Německa, Maďarska a tři od nás pobíhají kolem těchto přerostlých historických relikvií a provádějí podivnou obíhačku s vrtulí. Postavičky v kombinézách se postaví pod čumák letadla, bafnou vrtulový list a popojdou s ním dva, tři koky. Za ním se již dalšího listu chápe kolega, a protože vrtule má čtyři listy, běhají ty čtyři postavičky stále dokola. Nechápat se otáčím na Petra Predigera. „No, to natahují gumu. Ještě každé poběží dvakrát a je to natažený, tak na dvě minuty letu.“ Tak to samozřejmě nežeru a patrně je to na mně vidět, protože se můj průvodce směje a s trochou smutku konstatuje: „No voni nám na to neskáču už ani děti. To se protáčí motor a zbavuje se tak oleje nateklého do válců, co jsou hlavou dolů. Anduly mají totiž hvězdicové motory. Pokud bychom tuhle rozcvičku neprováděli, mohlo by dojít při nahazování motoru k jeho poškození,“ dodává a odchází s červenými praporky v podpaží řídit poježdění.



Posádky se usazují v kabinách. Složitý postup startu hvězdicového motoru mi nějak unikl. Pochopil jsem jen nastříkání paliva, spuštění setrvačnicku, který, pokud se vše podaří, natočí motor. Ozývá se bublání, vrtule sebou několikrát škubne, z výfuku se vyvalí šedobílý oblak dýmu a konečně se motor rozbíhá. Postupně startují i ostatní motory a malé jaroměřské letiště se otrásá duněním několika tisíc koní. Kolébavým pohybem se za skřípání brzd dvouplošníky řadí za sebou, jako bombardéry na letišti kdesi v Anglii k dennímu náletu nad Německo.

Dvanáct obrovitých dvouplošníků stojí na prahu dráhy, pak přijde plný plyn, krátký rozjezd a Anduly jdou pomalu do vzduchu. Opatrně, metr po metru se k sobě řadí an dvojky po trojicích. Někteří piloti letí skupinu poprvé, a tak ani o adrenalin není nouze. Představte si, že berany ručního řízení a pedály pod nohama ovládáte téměř pět a půl tuny hrnouce se vzduchem rychlostí kolem sto osmdesáti kilometrů za hodinu. Termika vám sem tam nafukuje jedno nebo druhé křídlo, kmitáte řízením ze strany na stranu nejen proto, abyste srovnali letoun do směru, ale

abyste udrželi tak pracně slétnutou formaci. Ale ten úchvatný pohled z otevřených dveří stojí opravdu za to. Dvanáct majestátních „oblud“ točí zatáčku nad ospalým Josefovem, probouzí lehce znuděné turisty v místní pevnosti a velkým obloukem míří k Mladé Boleslavi. Během víkendu pak podnikne celá „perut“ k radosti filmařů a fotografů několik podobných letů i s mezipřistáním.

S Andulou na zádech

Na své si přicházejí o víkendu nejen filmaři. Tolik Andul pohromadě přilákalo kromě tisícovky diváků i neskonalé množství podivných lidí bez pudu sebezáchovy, vrhajících se z letadel dolů. Anduly se točily neustále nahoru a dolů. Nebe se plnilo barevnými matracemi. Nádhernou tečkou tak mohl být hromadný seskok osmdesáti sedmi parašutistů, ale troufám si říct, že přes impozantní dojem to byla jen pozvánka k vrcholu letošního setkání. Tím byl doslova „kousek“ bývalého práškaře, litevského pilota pana Mačuliuse. Ten si zapůjčil jeden z původně litevských letounů létající dnes v Anglii a ukázal, čeho je Andula v rukách „frontového“ pilota schopna. Po ultrakrátkém rozjezdu, v rychlosti připomínající chůzi, odlepil Andulu z trávy, prohnal se nad hangárem a nastoupal pár set metrů. A pak to přišlo. Prudké potlačení, nabrání rychlosti, přitažení a – světe div se – přemet! A druhý! Vybrání rychlosti, souvratová zatáčka, vývrtka s jednou otočkou, ještě jeden souvrat a přistání! Sympatický pilot vystupoval z letadla za potlesku a poplácávání po zádech. Večer měl co dělat, aby se uchránil před tornádem štamprlat mířících k jeho stolu.

Paragánský dříc

AN dvojku zná většina lidí především jako parašutistický letoun. Téměř každé letiště aeroklubu s paraodbohem bylo před lety právě Andulami vybaveno. Asi bychom marně hledali lepší letoun pro tehdejší přípravu branců a dnešní vysoce adrenalinový sport. Především její robustnost a solidní vnitřní výška trupu z něj učinili ideálního dříce, točícího se s paragány na letišti od svítání do pozdního večera. Proč výška trupu? Právě pro využití při základním para výcviku. Již tak vystresovaný adept parašutismu, se mohl v letadle i pohodlně postavit a pomalu se posunovat až k otevřeným dveřím, kde buď našel odvahu a s rukama na záložáku skočil, nebo byl nemilosrdně vykopnut. Soudobá letadla určená k seskokům, již tento luxus nemají.



Luxus i chudoba

Letoun byl sice původně vyráběn jako zemědělský se zásobníky pro postřik, ale jeho všestrannost a solidní letové vlastnosti rozšířily jeho působení i jako transportní či hasičský. Dodnes létá v dopravní verzi s luxusními sedačkami i jako její chudý příbuzný se sklápěcími lavicemi pro již zmíněný parašutismus. An dvojku si jako svůj salonní aeroplán zvolil dokonce bývalý polský bolševický pučista gen. Jaruzelsky. Škoda, že její majitel se letos nemohl setkání účastnit. Kožené polstrování, klubovky a koberce. A samozřejmě bar.

Pokud jste si chtěli udělat obrázek, stačilo letos nakouknout do anglické stříbrné LY-BIG. Její majitelé umístili dokonce na křídla několik kamer, takže cestující může sledovat zajímavé letové manévry na obrazovkách uvnitř. Tedy pokud nedá přednost lákavě vybavenému baru umístěnému vtipně před luxusním záchodem. Meeting tak přestavil v podstatě celou škálu možných vnitřních úprav. Dopravní, se sedačkami jako v řádném velkokapacitním letounu, spartánské aeroklubové a již zmíněný luxus z Anglie. Pokud se vám trochu nezdá imatrikulace letounu LY-BIG, je to správně. Andula létá s původní litevskou imatrikulací. Jako většina importovaných Andul z pobaltských států na západ. Tam se Andula jednoznačně chytla. Impozantní zjev, dostupnost náhradních dílů a celkem velká vzletová hmotnost z ní udělala ideální stroj pro tzv. nostalgic fly. Proto se AN dvojka objevuje dost často i v amerických filmech jako „typické“ letadlo třicátých let, nebo jako dopravní prostředek pro dobrodruhy. Co vlastně táhne lidi k záchraně třicet i více let starých strojů, k nepohodlí pilotáže tohoto bublajícího přerostlého dvouplošníku? Andula je asi jistou známkou dobrodružné povahy. Jak mi odpověděl na podobnou otázku i jeden z majitelů čerstvě ošachovnicované Anduly Jirka Vysoký: „Dokážeš si představit úžasnější pohled na západ slunce,

než přes výplety křídel Anduly?“
Donedávna jsem nedokázal.



AN 2 vznikla na základě požadavků zemědělců již na konci čtyřicátých let minulého století. Její konstruktér Oleg Konstantinovič Antonov se svého nápadu univerzálního zemědělského letounu držel zuby nehty a nakonec se mu podařilo v roce 1947 přivést na svět prototyp letounu, který dodnes drží několik primátů. Nejen, že jde o stroj s největším počtem vyrobených kusů v době míru, ale i o největší dvouplošník s jedním motorem na světě. Letoun byl stavěn i jako meteorologický s dostupem až jedenáct kilometrů, dokonce byl opatřen i raketami a zadním střelištěm. Kromě kolového podvozku létá i s plováky a lyžemi. Od roku 1959 byl vyráběn licenčně v Polsku, později v bývalé NDR a Číně. Přes své původní mírové poslání byl dokonce použit v boji. Jako bombardér ve válečném konfliktu v Jugoslávii.

Technické údaje

Rozpětí 18,18 m

Délka 12,74 m

Výška 4,00 m

Nosná plocha 71,60 m²

Prázdná hmotnost 3450 kg

Vzletová hmotnost 5500 kg

Maximální rychlost 258 km/h

Cestovní rychlost 185 km/h

Minimální rychlost 90 km/h

Dostup 4400 m

Dolet 900 km

IX. evropský slet AN-2 v Jaroměří

„Když jsme se byli loni podívat v Polsku na osmý slet Andul, trochu neprozřetelně a plni euforie jsme se nechali zblbnout a rozhodli se další ročník uspořádat u nás v Čechách,“ vzdychá Jiří Vysoký, pořadatel, pilot a především velký nadšenec nádherných dvouplošníků připomínajících spíš první světovou válku, než dvacáté první století a jeho kosmický věk.

A tak se letos od 24. do 27. srpna konalo „IX. setkání AN TWO“ na letišti v Jaroměří, v bezprostřední blízkosti půvabného Josefova.

„Počítáme s přiletem tak dvaceti Andul,“ vysvětluje další z pořadatelského týmu Petr Prediger. „Ovšem nevíme, co udělá počasí. Ještě ráno byla všude kolem deka, téměř až na zem. Zatím tu je dvanáct posádek. Včera přiletěla posádka zatím z nejvzdálenějšího letiště. Angličani. Téměř šest hodin letu a 700 majlí. Ale doletěli. Tak jsem zvědavý na naše, kolik se jich ukáže. Maj to kousek.“