

STANISLAV BAJZÍK: CHCI ŠÍŘIT SLÁVU LETECKÉ AKROBACIE

Rozhovor se šéftrenérem české reprezentace v letecké akrobacii, ing. Stanislavem Bajzíkem.

Text: Ondřej Šejnoha, foto: LAC ČR a Ivan Káhún

ING. STANISLAV BAJZÍK

Narozen 9. 3. 1961

Trenérem reprezentace od roku 1992
Hlavním rozhodčím série Red Bull Air Race od roku 2006

NÁLET:

Kluzáky od roku 1976/nálet 550 hodin
Motorové letouny od roku 1980/nálet 3800 hodin

Úspěchy (výběr):

Martin Stáhalík – absolutní mistr světa 1995

Petr Biskup – absolutní mistr světa 1998
Zlaté družstvo na ME v akrobacii kluzáků 2008

Více o Stanislavu Bajzíkovi a národním týmu najdete na www.lsc.cz.

Když v roce 1976 poprvé usedal do kokpitu větroně na letišti pod Tatrami tehdy patnáctiletý adept létání Stanislav Bajzík, jistě netušil, že o šestnáct let později sám převezme řízení celé reprezentace v letecké akrobacii a bude se podílet na mnoha (nejen) zlatých úspěších našich pilotů. A co víc, že od roku 2006 bude usadat do křesla hlavního rozhodčího v nejprestižnějším a nejdražším seriálu v letecké akrobacii – Red Bull Air Race.

Co vás v roce 1976 přivedlo k létání?

Každý člověk hledá něco, co mu chybí. V těch letech, kdy jsem viděl létat větroně nad Tatrami, jsem zjistil, že chci zažít také tu volnost pohybu ve vzduchu. Poté, co jsem postoupil přes základní výcvik a dostal se s větroněm do termiky a stoupal bez pomoci motoru pod mraky, jsem si uvědomil, že létání kromě toho, že umožní poznávat svět a přírodu ze vzduchu, mi poskytuje také umělecký zážitek v podobě nejpestrobarevnějších pohledů na svět, které můžou vidět pouze ti, kteří létají.

Kdy padlo rozhodnutí, že pozici pilota reprezentace vyměníte za reprezentační trenérské křeslo? Družstvo jste převzal v roce 1992 a zbýval rok do rozdělení tehdejší

ČSFR. Jaký zásadní dopad na chod reprezentačního kádru rozdělení mělo?

Ta odpověď je trochu složitější a nedá se říci, že jsem se rozhodl jen tak rychle a přestal závodit. V době, kdy jsem končil, jsem byl přesvědčen o tom, že moje nejlepší výkonnost by ještě mohla přijít. Problém byl pouze v tom, že v té hekrické době nikdo ze starší generace nechtěl vstoupit do nejistoty organizace, která se kromě jiných aktivit měla starat o akrobacii tak, aby ostatním vytvářela podmínky na přípravu, zajišťovala techniku, díly, atd. Za socialismu toto všechno zajišťovaly týmy na Svazarmu, včetně podniku zahraničního obchodu Omnipol. Proto se ve mně utvářel jednoznačný názor, že nemůžu závodit a současně se zabývat managementem reprezentace a tréninkem závodníků. Středisko pro leteckou akrobacii vzniklo za socialismu na letišti ve Starém Městě u Moravské Třebové rovněž z toho důvodu, že bylo umístěno prakticky uprostřed Československa a vzdálenosti jak z východního, tak i ze západního koutu republiky byly pro piloty stejné.

Výhody kolektivní přípravy jsou jasné, a proto rozumné síly chtěly i po rozdělení republiky zachovat společnou přípravu. Ti starší si ale pamatují, že v tehdejší době to nešlo udržet a zvítězily názory, že Slovensko si musí budovat samostatnou reprezentaci. Ale dnešní doba už tak nerozlišuje, a tak ten, kdo chce trénovat, využívá možnosti na celém světě, proto třeba

například český a slovenský závodník spolu trénují v Austrálii, poté se znovu sejdou na tréninkovém kempu v Moravské Třebové a je možné, že někdo ze Slovenska připraví kvalitní kemp a já se ho s naší reprezentací velmi rád zúčastním.

Takže jaký dopad mělo rozdělení? Hlavně negativní pro slovenskou část, ta ztratila podmínky bývalého střediska, které na to bylo zbudováno v Moravské Třebové, a už se tam nikdy, až na krátkou epizodu kolektivní přípravy slovenské reprezentace v Trenčíně, nepodařil obnovit systém kolektivní přípravy.

První velké úspěchy vaší trenérské dráhy jsou spojeny se jménem Martina Stáhalíka, který společně s vámi pomáhal budovat nový systém fungování reprezentace a tvář Leteckého akrobatického centra ČR. Jak na toto období vzpomínáte?

Cíl máme i v dnešní době pořád stejně jasný. Mít radost z toho, co děláme, a šířit slávu letecké akrobacie. Za posledních třináct let tak piloti české reprezentace získali 49 medailí z mistrovství světa a Evropy, včetně dvou titulů absolutního mistra světa a zlatého družstva z mistrovství světa, a dokázali porazit piloty, kteří mají nesrovnatelně lepší ekonomické podmínky k přípravě. Záslouhou velmi efektivních tréninkových postupů a osobních obětí každého člena reprezentačního týmu Česká republika směle konkuruje velmocím jako jsou USA, Rusko, Francie, Velká Británie a Německo. V konkurenci čtyřiceti až osmdesáti pilotů účastnících se pravidelně mistrovství Evropy nebo světa v každé kategorii se v první

patnáctce objevují vždy jména českých pilotů.

Jedním z úkolů šéfa reprezentace je zajištění potřebných financí na přípravu a provoz reprezentace. Což v době, kdy státní dotace do letecké akrobacie dlouhodobě stagnují, není jistě nic jednoduchého. Jak se tedy daří zajistit chod reprezentačního družstva? Nehrozí, že při tak drahém sportu, jakým letecká akrobacie je, se z něj stane aktivita pouze pro patřičně movité a nadaní, ale finančně slabší piloti nebudou mít možnost bez centrální podpory provozovat létání na té nejvyšší úrovni? Nehrozí postupný zánik reprezentace?

Ten zánik hrozil v devadesátých letech. Tehdy byla situace horší, protože nebylo dost movitých lidí, kteří by měli motivaci podat tzv. „absolutní výkon“, čili měli by čas, energii a peníze na sport. Dnes je situace naopak daleko lepší a skutečnost, že si piloti musí za svoji činnost platit, je nutí maximálně využívat trénink. Daleko horší ovšem je, když ale necháme reprezentanty zaplatit celou přípravu a sportovní svaz (Aeroklub), potažmo stát, nemá prostředky ani na to, aby zaplatil výdaje závodníků spojené s účastí na soutěžích MS



Stanislav Bajžík a Viktor Čmal.



a ME, kde naši piloti šíří především dobré jméno naší země.

V roce 2006 jste začal působit jako hlavní rozhodčí prestižní světové série Red Bull Air Race. Jak náročné je skloubit reprezentační povinnosti a účast na podnikcích Air Race? A jaké poznatky a zkušenosti si z jednotlivých podniků přinášíte zpět do trenérské praxe?

Práce pro Red Bull Air Race je pro mě především školou profesního přístupu a nemyslím, že mě to omezuje, ale naopak i tato moje činnost pomohla například při zajištění financí pro pořádání ME v kategorii Unlimited v Hradci Králové v loňském roce.

V letošní sérii Air Race bude soutěžit již patnáctka pilotů. Můžeme se v dohledné době těšit i na našeho pilota ve startovním poli?

Snažíme se podpořit ve snahách o zapojení se do série RB Air Race jednoho mladého závod-

níka, ale vše závisí stejně na tom, jestli si ho někdo z oddělení Red Bull všimne.

Letos již třetím rokem budete organizovat tréninkový kemp pod vedením ruského top pilota Viktora Čmala. Co vás k tomuto kroku vedlo?

Je potřeba hledat zkušenosti také v zahraničí. Nemám patent na rozum.

Vaše trenérské plány do nadcházející sezóny?

I nadále šířit slávu naší akrobatické školy ve světě.

Nezbývá než poděkovat Stanislavu Bajžíkovi za rozhovor, který proběhl korespondenčně mezi pražskou redakcí Flying Revue a první zastávkou Red Bull Air Race v Abú Dhabí, a popřát hodně úspěchů celému reprezentačnímu družstvu, které je připraveno i v nadcházející sezóně šířit slávu české akrobatické školy na mezinárodních kolbištích. ✈️

