



# CHARLES LINDBERGH

TRANSATLANTICKÝ LET

DAN HAMPTON

# Charles Lindbergh: Transatlantický let

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na  
[www.cpress.cz](http://www.cpress.cz)  
[www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz)



**Dan Hampton**  
**Charles Lindbergh: Transatlantický let – e-kniha**  
Copyright © Albatros Media a. s., 2017

Všechna práva vyhrazena.  
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována  
bez písemného souhlasu majitelů práv.

  
**ALBATROS** MEDIA a.s.

# CHARLES LINDBERGH: TRANSATLANTICKÝ LET

DAN HAMPTON

 P R E S S

Brno  
2017

# OBSAH

<i>Poznámka autora</i>	7
<i>Prolog</i>	13
<b>ČÁST PRVNÍ</b>	
1. První hodiny	23
2. Naděje	49
3. Hodina pátá	77
4. Brána Atlantiku	99
<b>ČÁST DRUHÁ</b>	
5. Ztracená nevinnost: Momentky desetiletí	119
6. Říše noci	147
7. Přízraky v mlze	169
<b>ČÁST TŘETÍ</b>	
8. Překročení mostu	195
9. Sny	219
10. Nová skutečnost	253
<i>Epilog</i>	281
<i>Poděkování</i>	301

*Těm, jejichž duše dokáže snít, postavit se neznámému  
a nalézt odvahu k ovládnutí strachu.*



# POZNÁMKA AUTORA

CHARLES AUGUSTUS LINDBERGH byl člověk komplikované, a v pozdějších letech možná až kontroverzní povahy. Kniha *Charles Lindbergh: Transatlantický let* je podrobným popisem jeho neobyčejného letu z Long Islandu do Paříže, který se udál v roce 1927 – úspěchu, který si získal pozornost celého světa jako jen málo jiných historických událostí a učinil Lindbergha jedním z nejvíce oslavovaných mužů své doby. Dotkneme se také důležitých aspektů Lindberghova dětství, charakteru i jeho pozdějšího života v případě, že nám pomohou k pochopení tohoto muže právě takového, jaký byl v roce 1927. Tato práce nemá za úkol posuzovat jeho osobní život. Účelem následujících stránek je usadit čtenáře do kokpitu letounu *Spirit of St. Louis* během rozhodujících třiceti tří a půl hodiny ve dnech 20. a 21. května roku 1927 a dovolit mu zúčastnit se slavného letu spolu s pilotem. Žádná kniha o tomto muži a jeho velkém počínu nebyla napsána očima jiného letce tak, aby i čtenář mohl sdílet a prožívat tento triumf a být u toho, když se hranice létání navždy posunuly.

Poté, co jsem dostal možnost seznámit se s Charlesem Lindberghem prostřednictvím jeho rodiny, osobních artefaktů, a především díky jeho vlastním zápiskům, jsem pochopil, že mnoho informací, které jsem o něm do té doby měl, bylo nepřesných nebo přinejlepším neúplných. Lindbergh byl v některých ohledech nevinný, rozhodně však nebyl naivní nebo hloupý. Ve svém životě udělal chyby, osobní i profesní. Kdo z nás však nikdy nechyboval? Kdo z nás, vtažený do světa rychlého bohatství a celosvětové slávy, by se zachoval lépe? Sláva jej doslova převálcovala a přesto, že se svého úspěchu naučil také využívat, byla pro něj publicita prokletím, se kterým se nikdy plně nevyrovnal. Ztráta vlastního soukromí a do jisté míry i sebe sama je něčím, co se po takovém činu dá očekávat. Lindbergh však nikdy předem nepřemýšlel o tom, jak by mohl úspěch změnit jeho život – ani jaká bude jeho cena.

Jeho jméno se stalo nesmrtelným a jeho jmění značným. Stálo to však za to? To je otázka, na kterou neexistuje odpověď nebo alespoň my ji čtenáři nemůžeme poskytnout. Tragická ztráta dítěte je něčím, čím by si žádný rodič neměl být nucen projít a jistě by k ní nedošlo, kdyby se nejednalo právě o Charlese Lindbergha. Zároveň by na sebe nepřivolal hněv prezidenta spolu se všemi jeho důsledky. Kdyby nebyl tak význačnou osobností, byly by jeho politické názory a komentáře tolik zdůrazňovány a překrucovány? Pravděpodobně ne. Tyto události zde popisují proto, aby je inteligentní čtenář zaznamenal a pochopil, že tato kniha nemá být jen slepou chválou, ale vypráví příběh o velmi opravdovém člověku a jeho heroickém přeletu přes Atlantický oceán.

Nehledě na to, jaké názory o Lindberghovi panovaly, nikdo nemůže zpochybnit čistou odvalu a letecké umění, které předvedl světu v květnu roku 1927. Byli zde i jiní, kteří se o tento nebezpečný



hrdinský čin pokusili, a mnoho z nich upadlo v relativní zapomnění. Lindberghův průkopnický přelet mu přinesl slávu, bohatství, lásku i tragédii. Někdo jiný, možná Richard Byrd nebo Clarence Chamberlin, mohl tento let uskutečnit jako první. Byl to však Charles Lindbergh, kdo to skutečně dokázal. Právě *on* se stal tím, kdo se chopil šance, dal v sázku všechno a zvítězil.

Tento muž mi byl sám při psaní knihy velikým pomocníkem. Mít k dispozici Lindberghovy vlastní myšlenky a postřehy bylo k nezaplacení. Veškeré citáty psané v první osobě, včetně vnitřních dialogů, pocházejí přímo z jeho zápisků. Byl velmi pečlivý v psaní poznámek, které se nyní skvěle zachovalé nacházejí v knihovně Univerzity Yale v New Havenu ve státě Connecticut a v Missouri Historical Society v Saint Louis. Většina je k dohledání v Lindberghově knize *Spirit of St. Louis* z roku 1953, jeho *Wartime Journals* je však také překvapivě detailní. Snad nejlepším místem pro osobní seznámení s Lindberghem je jeho posmrtně vydaná publikace *Autobiography of Values*. Jeho styl psaní je v této knize již vyzrálý, při pohledu do minulosti v ní nechybí potřebná dávka nadhledu a próza je čistá, osobní a poučná. Existují i jiné kvalitní publikace na toto téma, jmenovitě kniha A. Scotta Bergha s názvem *Lindbergh*, autor však v této knize věnoval samotnému přeletu jen několik stránek.

Sám jsem měl to štěstí, že jsem krajinu, kterou Lindbergh po přeletu popisoval, mnohokrát pozoroval z kokpitu jednomístné F-16 během své dvacetileté kariéry u letectva Spojených států. Při svých četných a samostatných transatlantických přeletech mi v paměti zůstal především obraz Nového Skotska, Newfoundlandu, prvního náznaku evropské pevniny na horizontu a nedozírných pustých ploch severního Atlantiku. Slova „Slima“, abych použil jednu z jeho přezdívek, ve mně často vyvolávala mé vlastní vzpomínky a já se

hned cítil být o něco méně autorem knihy a o něco více zpět nad Atlantikem – zkrátka jen dalším pilotem ve vzduchu.

Proto při čtení této knihy obdivujte odvahu, která byla nezbytná pro přežití těchto osamělých, nebezpečných a nejistých hodin. Sami se usadte do těsného, plátnem potaženého kokpitu uprostřed tisíc mil dlouhé bouře nad nočním Atlantikem a poznejte, co jste o tomto muži a jeho snu dosud nevěděli.

Charles Lindbergh věřil v sílu letectví: v jeho skrytý potenciál a s ním spojené možnosti přiblížit a propojit lidi, dosáhnout technického pokroku a semknout celý svět více dohromady. Ta vášeň a odvaha definují ducha, ke kterému se skrze Charlese Lindbergha smí hlásit každý Američan a kterého my všichni, jako lidé, můžeme kolektivně sdílet.

*Dan Hampton,  
New Hampshire, 2016*

# TRANSATLANTICKÝ LET



# PROLOG

Letiště Le Bourget, Paříž

8. května 1927, 5:18

TISÍCE TVÁŘÍ vzhledly k nebi, když se velký světlý dvouplošník těžce odlepil od země a vznesl se do sychravého rána nad hlavním městem Francie. Jakmile opustil vzletovou dráhu, přešel plynule do stoupavé levotočivé zatáčky, aby se vyhnul temným mrakům zakrývajícím východní horizont. Levasseur PL-8, nazývaný *L'Osieau Blanc* čili „Bílý pták“, byl zkonstruován k jedinému účelu – stát se prvním motorovým letadlem schopným uletět v kuse více než 3 600 mil\* nad Atlantickým oceánem.

V dálce zaburácel hrom a letadlo se stáčelo na severozápad. Jeho světlá křídla křídové barvy kontrastovala proti temně šedé oblačnosti. Ještě zřetelněji byl vidět kratičký záblesk žluté barvy z kokpitu, když *L'Osieau Blanc* strmě stoupal nad vesničkou Gonesse. Přestože to očekávali, zalapali diváci po dechu, když se podvozek náhle oddělil od trupu a řítil se dolů do vlhkých polí. 270 liber\*\* těžký odhazovací podvozek byl veřejnosti dobře známou součástí plánu,

---

\* Pozn. překl.: 1 míle = 1,609 kilometrů.

\*\* Pozn. překl.: 1 libra = 0,454 kilogramů.

který znamenal snížení hmotnosti a odporu a šetřil tak drahocenné palivo. Kola navíc nebyla pro přistání na vodní hladinu potřebná, a to bylo přesně to, co se tito dva Francouzi chystali udělat: přistát s Bílým ptákem v newyorském přístavu pod sochou Svobody a získat tak Orteigovu cenu v hodnotě 25 000 dolarů za historicky první nepřetržitý let mezi Paříží a New Yorkem.

Bylo to velmi odvážné a troufalé, nic menšího se však od Charlese Eugèna Julese Marie Nungessera a Françoise Coliho, předních francouzských letců, neočekávalo. Oba muži dříve sloužili jako stíhací piloti ve francouzském vojenském letectvu, přičemž Nungesser se stal francouzským stíhacím esem s třetím nejvyšším počtem sestřelů. Když se ho zeptali na možná nebezpečí transatlantického přeletu, s klidem odpověděl: „A cœur vaillant rien d'impossible.“ *Pro odvážné srdce není nic nemožné.*

Pohledný Nungesser s jizvou na tváři oplýval šarmem a opovržlivou lhostejností k nebezpečí, čímž zosobňoval francouzskou představu o mužnosti. Byl vděčným tématem pro oslavné reportáže francouzského tisku, který, jak se zdálo, miloval vše, co souviselo s bývalými automobilovými závodníky, akrobatickými piloty nebo válečnými hrdiny. Po válce se oženil s atraktivní dědičkou Consuelo „Connie“ Hatmakerovou a zahrál si hlavní roli v hollywoodském filmu *The Sky Raider*. Svět, a obzvláště Francie, jej snad nikdy nemiloval více než toho květnového rána, kdy se vydal dobýt dosud nedobytný Atlantický oceán.

Poté, co dvouplášník dosáhl své letové hladiny, vynikla na ocase letounu pyšná červeno-modro-bílá trikolóra. O něco méně zřetelné bylo „Černé srdce“ namalované na trupu letadla hned za úrovní kokpitu. Přestože již pouhým okem nebylo možno rozpoznat jeho detaily, Nungesserovo „Coeur Noir“ bylo divákům dobře známé:

bílá lebka se zkříženými hnáty, nad ní rakev, po jejichž stranách hořely dvě svíce. Byl to jeho zvláštní osobní znak, kterým si za války vyzdobil svou stíhačku Nieuport 17 a kterým dával na odiv svůj neskrývaný vztah k největšímu ze strachů lidstva: smrti.

Letadlo mířící na severozápad směrem k Normandii se postupně ztratilo v chladném rozbřesku a utichl i řev motoru Lorraine-Dietrich. V jeho otevřeném kokpitu se oba muži krčili za rozměrným, čtyři a půl stopy\* širokým čelním sklem. Jejich jasně žluté letecké kombinézy určené do náročných povětrnostních podmínek byly lemovány kožešinou a elektricky vytápěné, aby letce ve vzduchu ochránily před mrazivým větrem. Nungesserův navigátor, François Coli, seděl na pravém sedadle a byl usazen o něco více vzadu a trochu níže než pilot. Během války přišel o oko a získal tak přezdívku „Jednooký ďábel“. V minulosti ale také sloužil jako kapitán na moři a skvěle se orientoval v námořní navigaci, obzvláště v oblasti severního Atlantiku. Kromě toho, že byl skvělým pilotem, byl také vynikajícím navigátorem a byl to právě on, kdo naplánoval detaily trasy.

Coli měl k dispozici nejmodernější technické vybavení: indikátor rychlosti vůči zemi, který sloužil ke korekci hodnot udávaných rychloměrem, navigraf Le Prieur, který měl nad mořem podávat varování před srážkou s vodní hladinou, a Coutinhův sextant pro navigaci podle hvězd. Gago Coutinho, portugalský letce, který v roce 1922 jako první přeletěl jižní Atlantik, zkombinoval sextant s umělým horizontem, aby jej bylo možno efektivně využívat při létání. Hlavním nástrojem navigátora byl však robustní kompas Krauss-Morel. V *L'Oiseau Blanc* byl připevněn horizontálně, podobně jako kompas, s jakým byl Coli zvyklý pracovat na palubě

---

\* Pozn. překl.: 1 stopa = 0,305 metrů.

lodi. Na kompas, umístěný před kniplem, oba letci dobře viděli a mohli tak kdykoli kontrolovat kurs. Při jasné obloze mohl Coli ve dne i v noci zjišťovat polohu trigonometricky za pomoci sextantu. Budou-li se přesně držet kursu, bude polohu Bílého ptáka možno také odečíst pomocí dvou chronometrů měřících uplynulý čas letu a indikátoru rychlosti vůči povrchu.

Charles Nungesser seděl na levém sedadle a pod sebou měl ovládní klapky chlazení a regulátor směsi. Knipl byl dlouhý a štíhlý s hruškovitým zakončením pro snadnější úchop. Naproti sobě měl přepážku s ukazateli teploty oleje a paliva, palivoměr a otáčkoměr, který ukazoval otáčky motoru za minutu. Mezi další letecké přístroje pilota patřil také zatáčkoměr Chauvin & Arnoux, variometr a regulátor Badin-Aéra.

Bílý pták byl zkompletován začátkem dubna a oba muži poté museli v rámci přípravy na přelet projít dvaadvacetidenní sérií zkušebních letů. Operovali především z letiště Villacoublay jihovýchodně od Paříže. Nungesser dosáhl maximální rychlosti 124 mil za hodinu a dostupu 19 800 stop. Během testování se však ani jednou nepokusil o vzlet s plně zatíženým letounem, tohle riziko se rozhodl nechat až na ostrý vzlet. Neotřesitelně věřil ve své vlastní schopnosti a Coliho navigátorské zkušenosti a byl si jist, že se vše obejde bez problémů. Coby stíhací eso Francie se cítil na tento úkol připraven, 4. května 1927 však sdělil tisku: „Sebemenší zanedbání, sebemenší pochybení nebo sebemenší nepozornost může vše přerušit.“

POTÉ, CO PŘEKROČILI LINII POBŘEŽÍ poblíž Étretatu, pokračovali Nungesser a Coli v letu nad kanálem La Manche, kde je zaznamenala britská ponorka. Po několik následujících hodin je ze země



sledovalo mnoho očí, zatímco pod jejich křídly postupně mizely desítky anglických měst, jako Exeter nebo Weymouth. Když tito dva Francouzi opouštěli západní pobřeží ostrova nad Bristolským zálivem, mohli jasně zahlédnout nízkou, ale robustní věž majáku Hartland Point. S rozpětím křídel 48 stop a hmotností 11 102 liber dosahoval *L'Oiseau Blanc* přibližně rozměrů tehdejších dopravních letadel. Bylo to očividné. Silné vrčení motoru Lorraine-Dietrich o výkonu 450 koňských sil bylo jasně slyšet na pozadí burácejících mořských vln a křiku racků.

Bez přistávacího podvozku mohl letoun pohodlně udržovat cestovní rychlost 110 mil za hodinu, kterou měl Nungesser v plánu dodržovat. Tato oblast se vyznačovala silnými větry, a to bylo jedním z důvodů, proč piloti zvolili přelet Atlantiku z východu na západ a ne opačně. Coli záměrně čekal na příhodné povětrnostní podmínky, kdy se obvyklé západní větry důsledkem nízkého tlaku otočí. Ten den nastal 8. května, kdy se na plánované trase právě taková oblast nízkého tlaku vytvořila. Začal jim vát východní vítr šikmo do zad, který před sebou tlačil Bílého ptáka přes Atlantik, namísto aby jej zpomaloval. Let od východu na západ také vyžadoval dvě třetiny paliva, které letoun spotřeboval, než doletí nad Newfoundland. Letoun pak bude lehčí a snáze se vypořádá s nepříznivým počasím typickým pro tuto oblast. Když se jich zeptali, proč cestu naplánovali takto, Coli pokrčil rameny a jednoduše odpověděl: „Protože jsme Francouzi! Kdybychom letěli opačně, vypadalo by to, že letíme sami k sobě na návštěvu.“

Nejkritičtější bodem celé navigace, zvláště při nočním letu dlouhém několik tisíc mil, byl úkol „najít zemi“, jak říkal Coli, tedy určit jejich přesnou polohu. Problém se částečně vyřeší ve chvíli, kdy spatří pevninu ostrova Belle Isle poblíž Newfoundlandu, která se

nachází více než 1 000 mil od New Yorku. Bude-li třeba v této chvíli provést jakékoli opravy kursu, bude na to dostatek času, zatímco při letu v opačném směru, tedy z New Yorku do Paříže, by ke korekcím zbývalo jen 500 mil po přeletu irského pobřeží. A noční přistání v Paříži na neznámém povrchu by bylo po náročných čtyřiceti hodinách letu značnou výzvou.

Protiargument pro toto rozhodnutí byl však také pravdivý. Francouzi měli po vzletu jen 500 mil na to, aby nasadili správný kurs předtím, než opustí irské pobřeží. Coli však, aby zajistil správné nasměrování na severozápad, na půdě britských ostrovů vyznačil významné orientační body. Dvanáct mil od pobřeží Devonu v Bristolském zálivu se nacházel další orientační bod, ostrov Lundy. Toto dlouholeté pirátské přístaviště, tato malá skalnatá tečka v moři, dělala pravděpodobně na pár francouzských renegátů dojem.

Krátce po desáté hodině dopolední přeletěl Bílý pták kanál St. George's a dostal se k irskému pobřeží poblíž Dungarvanu. Po odečtení azimutu u Cunnigaru, dlouhého výběžku pevniny zaříznutého v zátoce, upravil Coli kurs letu a pokračovali dále jižně od města. Zrovna probíhala nedělní mše a mnoho lidí tak mohlo letoun zahlédnout, včetně J. Dunphyho, vysloužilého důstojníka Královského námořnictva, který pomocí dalekohledu spolehlivě identifikoval francouzské výsostné znaky.

Pro letce šlo zatím všechno hladce; v hlubokých údolích se držela nízká mlha, avšak několik set stop nad nimi se rozprostíralo čisté modré nebe. Pod jejich křídly postupně mizela hrabství Waterford, Tipperary a Limerick, jejichž typicky irské názvy zněly francouzským uším tak zvláště. Nesčetná šedá skaliska protkávala smaragdově zelené louky, jako by irská krajina, tak měkká a zelená v ranním světle, chtěla zakrýt blížící se nebezpečí. *L'Oiseau Blanc*

byl pozitivně identifikován nad horou Sugar Loaf a městečky Cap-  
poquin a Glin, jak stabilně pokračuje v letu severozápadním smě-  
rem.

Krátce před jedenáctou hodinou dopolední byli spatřeni sotva  
patnáct mil před pobřežím Atlantiku nad městem Kilrush poblíž  
řeky Shannon River. Když přelétali nad ostrovem Scatterly Island,  
mohli oba piloti zahlédnout, jak se před nimi třpytí ohromné plo-  
chy otevřeného oceánu. Pod Nungesserovým levým křídlem trčely  
z chladných vod Atlantiku ostré a tvrdé útesy poloostrova Loop  
Head. Ohromné vlny se tříštily o žulová skaliska a vodní tříšť vylé-  
távala do výše až několik set stop. Na úplném konci pevniny byl  
usazen bílý maják, jako bílý nehet na zeleném prstu ukazujícím  
na západ. V 11 hodin dopoledne stoupal osmiletý chlapec po svahu  
Knocknagaroon Hill poblíž Carrigaholt na západním pobřeží Irska.  
Zvedl svůj pohled za zvláštním zvukem, který uslyšel, a rukou si  
stínil oči proti ostrému slunci. Ohromen sledoval, jak velký bílý  
dvouplošník poklidně minul pobřeží a pokračoval na západ rovnou  
za sluncem nad širý Atlantik.

Od té doby jej už nikdy nikdo nespatriil.



# ČÁST PRVNÍ

NYNÍ SE VZDÁVÁM ZEMĚ I DNE. NYNÍ SE UBÍRÁM NA VÝCHOD  
PŘES DVA OCEÁNY, OCEÁN NOCI A OCEÁN VODY.

— *CHARLES LINDBERGH*



1.

# PRVNÍ HODINY

Letiště Roosevelt Field, Long Island

20. května 1927, 7:50

## LEPIDLO A BENZÍN.

Tím vším byl útulný kokpit načichlý. Pilot však oba pachy ignoroval. Pozvolným posouváním páky přípusti plynu dopředu dostal řvoucí motor do vzletových otáček. Konstrukce se zatřásla, když se letadlo silou zapřelo do zarážek pod koly, zoufale se snažící protlačit se s mužem a jeho strojem vlhkou lepivou hlinou. Lindbergh se naklonil ke trupu, který byl zvenku potažen plátnem, a z otevřeného okénka vyhlédl na úzkou ranvej letiště Roosevelt Field. Toho sychravého longislandského rána toho venku moc neviděl. Z nízkých těžkých mraků visely cáry deště a stěží tak mohl zahlédnout linii stromů na východním konci letiště.

Přestože byla vzletová dráha hustě posypaná uhlíky, byla příliš nasáklá vodou a vlhký mořský vzduch nedodával motoru Wright Whirlwind J-5C potřebný tah. Otáčkoměr, který měří počet otáček motoru za minutu, vykazoval o třicet otáček méně, než byla potřebná hodnota. To jej znepokojovalo, stejně jako slabý vítr

do zad. Lindbergh plánoval odstartovat za úsvitu a využít čelního východního větru, který vane v noci, na to ale bylo již pozdě. Nyní foukal slabý vánek ze západu a jemu zbývalo buď otočit směr vzletu, nebo se s problémem nějak vypořádat.

Mohlo jej to nakonec stát i život.

3610 mil do Paříže. Dvanáct dní po nezdařeném pokusu Nungessera a Coliho o získání Orteigovy ceny v *L'Oiseau Blanc* se Lindbergh jako první pokusil o tento přelet nepřerušovaně a úplně sám. Stal se tak zároveň prvním a jediným Američanem, který se o to pokusil. Davy lidí se na Rooseveltově letišti shromažďovaly již od půlnoci. Přibližně pět set jich nyní v očekávání postávalo v dešti „v naději, že by se mohli stát svědky jednoho velkého vzdušného dramatu“, jak uvedl korespondent časopisu *New York Times* Russel Owen, který se proslavil svými reportážemi o polárních expedicích. Stejně jako si v předešlé generaci získávalo pozornost široké veřejnosti dobývání pólů a průzkumníci jako Peary, Shackleton, Mawson, Scott a Amundsen se stali celosvětově proslulými, nepřetržitý přelet Atlantického oceánu se stal hlavní výzvou této doby, jakožto čin vystihující limity expanze tehdejší civilizace.

Lindbergh dříve sloužil u vojenské letecké přepravní služby a stal se zkušeným kurýrem letecké pošty. Ve skutečnosti si tento mladý pilot také uvědomil obrovský obchodní potenciál letectví, když o jedenáct měsíců dříve doručoval leteckou poštu. V roce 1919 vyhlásil americký hoteliér francouzského původu a spřízněná duše letectví, Raymond Orteig, soutěž o stejnojmennou cenu s nadějí, že podaří-li se mu přimět piloty, aby spolu o tuto cenu soutěžili, veřejnost začne brát letectví vážně a letecké technologie se dočkají pokroků. O osm let později pak na sebe Charles Lindbergh strhl pozornost celého světa svým pokusem dokázat schopnost letectví zmenšit svět.



S nejlepšími dostupnými mapovými podklady mu plánování letu zabralo celý rok a finální trasu zveřejnil až poté, co si byl zcela jist, že je naplánována do nejmenších detailů. Také však vnímal, že tento let od něj bude vyžadovat otevření se něčemu neznámému. Cokoli se mohlo přihodit. Vnímal také, že v této době, kdy jiní překonávají Atlantik v několika úsecích anebo lodí, jen málo lidí doopravdy věřilo, že zrovna on, mladý a málo zkušený, by měl nějakou šanci na úspěch. Jeho podporovatelé v Saint Louis tomu samozřejmě věřili, stejně jako jeho matka v Detroitu. Nejdůležitější však bylo, že v to věřil on sám, Charles Augustus Lindbergh. Dokud se neobjevil na Long Islandu, znalo jej jen málo lidí, kteří nebyli součástí jeho izolovaného světa.

Na tom však nezáleželo.

Tento vysoký a hubený bývalý poštovní pilot, s přiléhavou přezdívkou „Slim“, se nyní cítil být zcela oddaný svému cíli. Aby se eliminovala zátěž působící na podvozek, bylo všech pět palivových nádrží na sousedním letišti Curtiss Field natankováno jen částečně a letoun byl poté téměř míli tažen volnou krajinou až na letiště Roosevelt Field.\* Tankování pak bylo dokončeno až na Rooseveltu a jasně červené pětigalonové\*\* barely s benzínem zde byly předány do rukou Kena Lanea, hlavního inženýra Wright Aircraft. S jednou nohou na nose letadla a s druhou na křídle Lane pečlivě filtroval palivo skrz drátěný filtr složený z 200 tenkých drátků. Představa, že by někde nad severním Atlantikem odešla jedna z nádrží kvůli

---

\* Pojmenováno po nejmladším synovi prezidenta Theodora Roosevelta, dvacetiletém poručíkovi Quentinu Rooseveltovi. Quentin byl bojový pilot zařazený u 95. letky a zahynul při vzdušném souboji nad Chamery ve Francii 14. července 1918. Sagamore Hill, Rooseveltův pozemek v Oyster Bay, leží přibližně jen deset mil severně od místa, odkud Lindbergh odstartoval.

\*\* Pozn. překl.: 1 galon = 3,785 litrů.

zanesenému palivovému potrubí, byla příliš nepříjemná. Skoro stejně tak nepříjemná, jako kdyby k tomu došlo v dešti během vzletu při plné hmotnosti, navíc před obecenstvem. Taková však byla povaha letectví: bylo nebezpečné a neodpouštělo chyby.

Lindberghovy boty po hladkých kovových pedálech mírně podkluzovaly, protože jej nenapadlo si je otřít dřívě, než se vmáčkne do úzkého kokpitu. Citlivými pohyby nohou udržoval směr letounu srovnaný podle severního okraje ranveje, což bez výhledu vpřed nebylo snadné. Slim nechal hlavní palivové nádrže na trupu posunout před úroveň kokpitu. Bylo to bezpečnější pro případ nehody. Zažil již příliš mnoho pilotů, kteří při havárii skončili rozdrčení nebo uhořeli, protože zůstali uvězněni mezi palivovými nádržemi a motorem. Tohle opatření však znemožnilo používat periskop o rozměrech tři krát pět palců\*, který by zajistil čelní výhled. Letoun neměl žádné čelní sklo.

Neustále měl potřebu tékat pohledem na otáčkoměr. Jakákoli, byť jen nepatrná závada na motoru by se projevila nejdříve na otáčkoměru, ručička však stabilně ukazovala 1 825 otáček. Náhle se mu leknutím málem zastavilo srdce, když letadlo mírně podklouzlo, a opět upřel pohled svých modrých očí na okraj dráhy... *Musím letadlo udržet rovně... a nesmím ani na okamžik spustit oči z okraje dráhy!*

Ještě stále nenabral dostatečnou rychlost ke vzletu. Muži neustále pobíhali podél letadla a s rukama na vzpěrách jej pomáhali tlačit blátem. Mechanik sice předem namazal pneumatiky, aby se nelepily, těžko však říci, zda to skutečně pomáhalo. Motor zněl tlumeně, téměř slabě, ve srovnání s předchozími zkušebními lety

---

\* Pozn. překl.: 1 palec = 2,54 centimetrů.

a cestou ze západního pobřeží. Slim cítil, jak se řídicí páka v jeho ruce třese, což nastává ve chvílích, kdy přes řídicí plochy neproudí dostatek vzduchu. Rychleji... musí přimět letadlo, aby získalo vyšší rychlost. Jako by řídil spíš přetížený nákladák než letadlo.

Letoun *Spirit of St. Louis*, zkonstruovaný v Ryan Airlines v San Diegu, byl nyní těžší než kdy dříve. 450 galonů paliva California gasoline – komplimenty Standard Oil – dohromady představovalo hmotnost 5 250 liber. Bylo to přímo ohromující číslo, více než dvě a půl tuny, a přestože Lindbergh věděl, že si s tím motor J-5 Wright Whirlwind je teoreticky schopen poradit, nikdy předtím to nezkoušel. Major Noel Davis s poručíkem Stantonem Woosterem testovali vzlet s velkou zátěží o tři týdny dříve ve Virginii. Jejich Keystone Pathfinder *American Legion*, přetížený o celou jednu tunu, se 26. dubna kvůli přetížení letounu zřítil a oba piloti zahynuli při nárazu do bahnitého náspu.

„TRANSOCEÁNSKÝCH LETCŮ SE DRŽÍ SMŮLA; Všichni vážní kandidáti, ženoucí se do Paříže, se setkali s nezdarem, někteří s fatálním,“ psalo se v New York Times. „MNOHO TRAGÉDIÍ V POSLEDNÍCH DNECH... Jen tento měsíc zaznamenáno 13 mrtvých.“

Bledý ve tváři zíral Lindbergh z malého okénka a pohledem pátral po malém bílém kapesníčku, který před vzletem přivázal na kůl, zaražený v zemi. Představoval varování: polovina ranveje je za tebou, zbývá jen 3 000 stop. Ze záznamů testovacích letů si odvodil, že bude pro vzlet potřebovat 2 250 stop. Počítal však se suchou ranvejí a čelním větrem o rychlosti 7 uzlů\*. Na co vlastně tenkrát myslel? Měl snad on, Charles Lindbergh, jakousi záhadnou

---

\* Pozn. překl.: 1 uzel = 1,852 kilometrů za hodinu.

schopnost, kterou jeho předchůdci neměli? Jistě byli všichni starší než on, pětadvacetiletý. Proč si jen myslel, že by snad mohl uspět tam, kde ostatní selhali?

Letiště Roosevelt Field představovalo se svou téměř jednu míli dlouhou vzletovou dráhou jedinou vhodnou plochu pro tento pokus, bylo však dlouhé dostatečně? Jen několik yardů\* od místa, odkud startoval, hned za západním okrajem ranveje, byla strž s ošklivým spáleništěm. Ohnutý list vrtule trčel vzpřímeně zaražený uprostřed celé té zkázy, dojemně tak označoval místo nehody zatím posledního pilota, který se pokusil o přelet z New Yorku do Paříže. René Fonck, slavné francouzské stíhací eso, zde havaroval se svým nákladným letounem v září, tedy před osmi měsíci. Letoun s hukotem sjel z této ranveje a způsobil tak strašlivou smrt dvou členů osádky.\*\*

Jak se tak pomalu šine vpřed, působí *Spirit* na pilota těžce a neohrabaně. Lindbergh nadskakuje v proutěném sedadle, jako by řídil drožku, a nestíhá vnímat detaily: mlhu vznášející se nad zemí, bláto stříkající na letoun, trávu posetou modrými květy fialek. Ale pocítil rozdíl. Po dalších 300 stopách ranveje ucítil zrychlení a zaznamenal, že poslední muži pustili z rukou vzpěry. Měl čekat? Vzlet se zdál být nemožným, jak Lindbergh později napsal, a špatné rozhodnutí by zapříčinilo nehodu. Měl snad čekat do druhého dne, spolknout svou pýchu nebo nechat letoun odtáhnout na opačný konec dráhy Roosevelt Field?

---

\* Pozn. překl.: 1 yard = 0,914 metru.

\*\* Při nehodě zahynul radiotelegrafista Charles Clavier a mechanik fy Sikorski Jacob Islamoff. Fonck a poručík námořnictva Lawrence W. Curtin se zachránili. Letadlo za 80 000 dolarů (267 259,88 dolarů v roce 2016) nebylo pojištěno.

Tisíc stop po ranveji je za ním a řídicí páka je nyní pevnější. Slim cítí v podrážkách bot odpor pedálů, jak se do nich opřel tlak vzduchu. Usilovně rotující vrtule se snaží zakousnout do těžkého vzduchu, udržet se, vytáhnout *Spirit* do vzduchu. Bude to stačit? Uzvednou křídla tu obrovskou zátěž dříve, než třicetičtyřpalcová kola s drátěným výpletem prasknou?\*

Kapesník!

Malý bílý flíček se krátce zatřepotá na šedavém pozadí, než zcela zmizí v mlze. Polovina dráhy... 3 000 stop za ním a letoun stále nemá potřebnou rychlost. Měl se přece odlepit od země už o 500 stop dříve. Příliš paliva? 25 galonů navíc přidaly letadlu 153 liber. Nebo je to větrem v zádech? Rozměklým povrchem? Příliš mnoho možností... a on o nich ví. On to ví nejlépe. Lindbergh přitáhl řídicí páku jen o palec blíže k sobě a kola se odlepila od země.

Jenže *Spirit* se okamžitě znovu zanořil do bláta, trefil kaluž a sprška špinavé ledové vody se rozstříkla po bavlněném látkovém trupu. Křídla se kymácela. Jeho pravá ruka a nohy současně ovládaly řídicí páku a pedály, jen aby udržel letoun rovně. Lindbergh cítil, že se *Spirit* třese jako zvíře, které se přikrčí před výskokem. Náhle se však pravé křídlo propadá.

*Zvedni to!*

Křídla se srovnala... a teď opět dosedá na ranvej... měkce... trochu vychýlit směrovku, letoun si sedá... další spršky, cítí, jak kola na blátě podkluzují. Řev motoru zaplňuje kokpit, jak motor silou víří, a jeho prsty v rukavicích tlačí páku přípusti na plný plyn. Zní to jako uvnitř bubnu. Kola se opět zvedají a on cítí, jako by se

---

\* Pneumatiky B. F. Goodrich Silvertown.

země pod ním o několik stop propadla. *Možná bych už mohl zůstat ve vzduchu...*

Jenže nezůstal.

Lindbergh nechal *Spirit* dopadnout na zem a cítil, že kola znovu kloužou, tentokrát už ale trochu jinak. Jako by je země k sobě již nedokázala připoutat. Letadlo chce letět. Jak se klouzalo po zemi, cítil napětí v řízení i všech 223 koní, pulzujících v řídicí páce. Když Slim zíral před sebe skrz stříbrné rotující listy vrtule, došlo mu, že už zašel příliš daleko na to, aby mohl vše ukončit, a že se pohybuje příliš rychle na to, aby mohl zastavit. Má dostatečnou rychlost k tomu, aby dokázal překonat linii stromů a telegrafní dráty, které se nacházejí tisíc stop před ním?

Nahoru... *nahoru!*

Vrtule se zakousla do vzduchu, křídla se nadzvedla a *Spirit* se odlepil od země v 7:52 toho pátečního rána. Letoun pomalu vrávorál vzduchem, nyní ve výšce dvaceti stop, a před ním se do výšky tyčily stromy. Stejně tak dráty vedení, které v dešti zářily jako pavoučí síť. Čtyřicet stop. Silný řev Whirlwindu otupoval jeho sluch a po brýlích se mu do všech stran rozjížděly kapičky vody – teď není jiná možnost, letět nebo zemřít. Koutkem oka zahlédl malou skupinku lidí na konci ranveje. Prezident Ryan Airlines, B. F. Mahoney a další se seskupili kolem velkého sedanu značky Lancia a pro všechny případy měli připraveny hasicí přístroje.\*

Stromy se najednou ztratily pod jeho koly. Posekaný trávník... blede obličejе hledící vzhůru... golfové hřiště! Dostal se přes východní konec letiště. Jenže přes točící se vrtuli o průměru osmi stop a devíti palců před sebou spatřil další kopec. Nemá dostatečnou

---

\* Vozidlo Mahoneymu pronajal Tony Fokker, letecký konstruktér a součást týmu *America* majora Byrda.

výšku na to, aby měnil rychlost, a nemá dostatečnou rychlost pro manévrování. Letoun se pohybuje na hranici přetažení. Dech se mu opět začíná zrychlovat. Pokusí-li se kopci vyhnout, pravděpodobně *Spirit* přetáhne a spadne do vývrtky, podobně jako Wooster a Davis. Nohou klepnul do pedálu a jemně pošouchl řídicí páku doprava. Letadlo se zachovalo stejně jemně, téměř váhavě, a těsně okopírovalo kopec.

*Jsem nad stromy.*

„LINDBERGH OPUSTIL NEW YORK V 7:52 DOPOLEDNE. S chladným odhodláním čelí smrti, aby vzlétl do mlhavého rozbřesku,“ hlásil Russel Owen téměř bez dechu čtenářům New York Times. „Stovky lidí lapají po dechu, když vidí tohoto nezdolného mladíka [Lindbergha], jak čirým zázrakem zvedá stroj, zatížený 5 200 librami, do vzduchu, díky pochybení navíc o několik yardů dále.“

Opatrně nabírá výšku a pozoruje, jak se zvlněné kopce Long Islandu směrem na jih a východ pomalu zplošťují. Až nyní, když si uvědomil, že dosáhl výšky přibližně sta stop, začal Lindbergh normálně dýchat. I kdyby mu teď vynechal motor, měl by dostatečnou rychlost a výšku, aby někde dokázal řízeně přistát. Očima přelétl přes otáčkoměr, umístěný na dřevěné, černě natřené přístrojové desce a pocítil úlevu, že stále ukazuje 1 825 otáček. Pod otáčkoměrem je umístěn měřič Boyce Motometer, který ukazuje teplotu oleje motoru. Ta je také v pořádku. Na spodním okraji přístrojové desky se nachází sklonoměr ve tvaru T. Podobně jako vodováha je vyplněn kapalinou. Horizontální ručička indikuje pravý nebo levý náklon vůči vodorovné poloze, zatímco vertikální mřížka znázorňuje změny výšky. Rychloměr a indikátor vzdušné rychlosti jsou umístěny na druhé straně desky.

Lindbergh uchopil dubovou kuličku na konci páky přípusti a opatrně ji stáhl mírně dozadu. Otáčky klesly na hodnotu 1 800. Indikátor rychlosti stále ukazuje 100 mil za hodinu, stáhl tedy páku ještě o kousek dozadu, aby klesly na 1 750 a na této hodnotě se držely. Nakonec, když měl čas vyhlédnout z pravého a levého okénka, uviděl jiný letoun, který s ním letí ve formaci: Curtiss Oriole. Věděl, že v něm sedí reportéři a přísně se zadíval do objektivů fotoaparátů, které trčely z každého okénka letounu.

I teď ho budou obtěžovat. Charles Lindbergh nemá tendenci se snadno rozčítit, ale v tuto chvíli to v něm vře. Kalifornské noviny o něm otiskly lži, reportéři si vymysleli rozhovory s jeho matkou, dokonce se vloupali do jeho pokoje a pokusili se jej vyfotografovat v pyžamu. Pojmenovali jej „Lucky Lindy“, jako by snad jeho práce měla se štěstím co do činění. Nebo „Létající blázen“, to se mu zamlouvalo ještě méně. Francouzské noviny, jako *La Presse* nebo *Le Journal*, otiskly detailní příběhy o tom, jak Nungesser a Coli přistáli v New Yorku. Byly zcela vymyšlené, a to včetně prvních slov francouzského esa věnovaných americkému tisku. Proč neotrávit chuť života špetkou fikce?

Postrčil řídicí páku mírně doleva a zlehka vyšlápnul pedál, *Spirit of St. Louis* se pomalu stočil na severovýchod a nechal ty novinářské hyeny za sebou. Nově nainstalovaný indukční kompas vypadal, že funguje bezchybně, a zastavil se na směru 065 stupňů. Znovu vykoul ven, aby porovnal výrazné body v terénu se svou železniční mapou Rand McNally za padesát centů.\* Přejel očima po krajině Long Islandu nebo alespoň po tom, co z ní mohl spatřit. Ve výšce 150 stop měl výhled na tři míle a na zemi viděl ostrůvky nízké mlhy.

---

\* Lindbergh si koupil čtyři tyto mapy v drogerii v San Diegu.



Nemohl vidět Manhattan, který se ztrácel 15 mil za jeho zády, ani Oyster Bay, kde několik dní předtím obědval s Theodorem Rooseveltem mladším.\* Nemohl zahlédnout ani Great Neck nebo mnoho ze severního pobřeží Long Islandu. Bylo to právě to slavné Zlaté pobřeží, zachycené nejslavnějším spisovatelem desetiletí F. Scottem Fitzgeraldem v jeho veledíle *Velký Gatsby*. Slim o tom věděl z první ruky, neboť navštívil Falaise, rozlehlý pozemek v Sand Point, který vlastnil jeho nový známý Harry Guggenheim. Guggenheim, sám vysloužilý námořní letec, byl ředitelem Nadace Daniela Guggenheima pro propagaci letectví a setkal se s Lindberghem předešlý týden.

V 8:07, patnáct minut po startu, se po jeho levém křídle vynořila zátoka Smithtown Bay. Slim natáhl krk na druhou stranu a pod pravým křídlem zahlédl Setauket s přístavem plným lodí. Port Jefferson. Na druhé straně pobřeží je úžina Long Island Sound a o třicet pět mil dále se rozkládá pobřeží Connecticutu. *Ještě nikdy jsem neletěl nad takovou vodní plochou.* Také jsem se odchýlil od kursu o jednu nebo dvě míle na jihovýchod, pomyslel si. Rozhodl se však, že nebude provádět opravy, dokud nedosáhne pobřežní linie Nové Anglie.

Z přístrojů odečetl, že tlak oleje je na 56 librách a teplota motoru je v normě. Tlak paliva byl stabilní a s nastavenými 1 750 otáčkami se *Spirit* pohodlně držel na 105 mílích za hodinu několik stovek stop nad Long Islandem. Pod přístrojovou deskou byl ukrytý Lukenheimerův rozdělovač, síť odkrytých vertikálních a horizontálních rozvodů paliva, která umožňovala čerpat palivo z kterékoli z pěti nádrží. Na opačné straně panelu se nacházela hlavní nádrž o objemu

---

\* Nejstarší syn prezidenta Theodora Roosevelta a bratr Quentina Roosevelta sloužil s vyznamenáním v 1. světové válce.

200 galonů a dole nádrž v přídi, která obsahovala dalších 80 galonů. Dále vepředu byl umístěn 25galonový zásobník oleje, který sloužil také jako protipožární přepážka, bariéra mezi motorem a pilotem. A nakonec tři nádrže v křídlech pojaly 145 galonů, ačkoli mechanikům se do *Spiritu* nějakým způsobem podařilo dostat 25 galonů navíc.

Soustavou nastavitelných ventilů, přezdívaných petcocks, mohl otevřít nebo uzavřít libovolnou větev palivových rozvodů a vyvažovat tak letoun v průběhu letu. Plánoval zpočátku z každé nádrže odčerpávat po dobu 15 minut, aby se ujistil, že všechny pracují správně, a potom je až do Paříže střídát po hodině. Otočil ventil nádrže v přídi do otevřené polohy a vyčkal několik okamžiků, než otočením ventilu do uzavřené polohy, kolmé k přívodu paliva, odpojil nádrž v křídle. Celkem Lindbergh vzlétnul se 2 745 librami paliva, dost na více než 4 000 mil dlouhý let, nebude-li protivítr příliš silný a neztratí-li orientaci.

Teď o tom však nemělo smysl přemýšlet.

Náhle byl *Spirit* prudce vytlačen vzhůru a Lindberghovi se zvedl žaludek. Hned nato se letoun opět propadl dolů. S vytřeštěnými očima se podíval ven a viděl, jak konce křidel *Spiritu* ohýbá neviditelná turbulence. Pevně uchopil řídicí páku a pedály se snažil letoun srovnat, než se dostane z turbulentní oblasti. V místech, kde se setkává země s vodní plochou, bývá vzduch často nestabilní, na to on však předem nemyslel, s létáním u vody neměl příliš zkušeností. Při zatížení, jaké *Spirit* měl, mohlo snadno dojít k odtržení křídla. K tomu ale naštěstí nedošlo.

Když Slim vylétl nad zrcadlovitou vodní hladinu, trochu si oddechl a pohodlně se usadil ve svém proutěném sedadle. To otravné letadlo plné reportérů se nad pobřežím otočilo. Věděl, po jakých

fotografiích bažili: smrt, neštěstí, hořící vrak ve stromoví u Roosevelt Field nebo Lindbergh ležící mrtev v trávě uprostřed nějakého rozlehlého pozemku. To všechno teď nechal za sebou a jen vzduch, oblaka a obloha – tyto elementy nyní tvořily jeho samotu.

„Jeden kluk je kluk,“ říkával kdysi jeho otec, který podporoval dobré vlastnosti individualismu. „Dva kluci jsou jen poloviční kluk. Tři kluci nejsou žádný kluk.“ A měl pravdu.

Když pilot letí sám, není ohrožen chybami někoho dalšího – je tu jen on sám, na kom vše závisí. Jeden člověk navíc, navlečený v letecké kombinéze a se vším vybavením, může vážit okolo 170 liber. Hmotnost benzínu činí 6,1 liber na galon, musel by tedy obětovat téměř třicet galonů, což odpovídá 200 mílím letu. A to vše jen kvůli nepotřebnému tělu navíc. Lindbergh dokonce odmítl druhý, případně i třetí motor. Představovaly pro něj dvojnásobné množství komponentů, kde se mohlo cokoli pokazit. A kdyby jeden motor vypověděl službu, dokázal by druhý motor utáhnout tolik mrtvé váhy? To si nemyslel.

Měl důvěru v Ryan Airlines a B. F. Mahoneyho. Lindbergh oficiálně objednal letoun prostřednictvím svých sponzorů 25. února 1927 a o třiašedesát dní později s ním poprvé vzlétl nad Dutch Flats, periferii San Diega. O třicet dva vzletů a téměř dvacet osm letových hodin později se nacházel zde, za východním pobřežím, a pokoušel se o přelet oceánu a získání Orteigovy ceny. Tuto událost připomínal nápis RYAN NYP, jako „New York – Paříž“, na ocase letounu. Pod pravým křídlem pak přibýlo další nové označení: N-X-211.\*

V roce 1926 schválil americký Kongres zákon o obchodním letectví Air Commerce Act, který pověřil Oddělení obchodního

---

\* N znamená severní Amerika, X experimentální a 211 je číslo trupu. „Malíř znaků Gus“ ze San Diega udělal tuto práci 26. dubna 1927.

letectví Leteckého úřadu provádět registraci letadel. Díky federálnímu tlaku na dodržování bezpečnostních opatření piloti nyní museli být držiteli pilotní licence. Naštěstí pro Slima byl jeho bývalý velitel major Clarence Young, nyní v záloze, jmenován náčelníkem Divize leteckých předpisů Leteckého úřadu a měl možnost celý proces urychlit. Dle Lincence č. 69 byl tedy 21. dubna 1927 Charles Lindbergh jmenován „dopravním pilotem“ a *Spirit of St. Louis* dostal zvláštní licenci o šest dní později. Poslal také osobní žádost Billu McCrackenovi, asistentovi ředitele Commerce for Aeronautics, o povolení letět bez předepsaného osvětlení. McCracken se jen usmál: „Tam, kam letíte, se v noci nejspíš s příliš hustým provozem nesetkáte. Myslím, že vám procentokrát můžeme udělit výjimku.“

Nyní tedy mohl dle nových pravidel letět legálně a jeho letoun byl připraven. Čas, jak dobře věděl, se krátil. Nungesser a Coli mohli odletět z Paříže kdykoli a zde, v Americe, byli na přelet již připraveni Chamberlin a Byrd. Jenže cílem Lindberghova odvážného – dalo by se říci až bezstarostného – činu nebylo získat Orteigovu cenu. Popravdě, jejím získáním by splatil dluh svým investorům, a ještě by zbylo něco pro něj, jenže tohle skutečně nebylo o penězích.

Raymonda Orteiga začalo letectví fascinovat během Velké války, kdy mnoho letců přebývalo v jeho hotelu Lafayette v New Yorku. V roce 1919 vyslechl projev Eddieho Rickenbackera v Aero Club of America, kde americké letecké eso vyprávělo o dni, kdy bude Francii a Ameriku propojovat letecký most. Orteig se cítil velmi inspirován, založil cenu, která ponese jeho jméno, a napsal dopis Alanu Ramsaymu Hawleymu, prezidentu Aero Clubu:

*Pánové: jako podnět pro odvážné letce bych vám rád pod patronátem Aero Club of America a dle jeho pravidel nabídl cenu 25 000 dolarů pro prvního letce kterékoli spojenecké národnosti, který uskuteční přelet Atlantického oceánu z Paříže do New Yorku nebo z New Yorku do Paříže bez mezipřistání, přičemž veškeré další detaily nechávám dle vašeho uvážení.*

*S pozdravem,  
Raymond Orteig  
22. května 1919*

Výzva měla původně platit jen po dobu pěti let, když však do roku 1924 cenu nikdo nezískal, byla její platnost obnovena na dalších pět let. Podle nových pravidel byla již soutěž určena pro letce všech národností a pravidla byla mírně kodifikována. Letoun mohl být určen pro přistání na zemi i na moři, musel však vzlétnout v okruhu padesáti mil od jednoho z cílových měst. Palivové nádrže musely být uzavřené a Mezinárodní letecká federace požadovala barografický záznam letu.\* Carl Schory z Národní letecké asociace do letadla *Spirit of St. Louis* osobně nainstaloval barograf PN-7 z roku 1924, zatímco byl hangárován na Curtiss Field.

Orteig byl inspirován, aby propagoval letectví, a to byl ten pravý důvod, proč nyní Lindbergh riskoval život – chtěl všem dokázat, jakou má letectví cenu. Navzdory technologickým pokrokům existovalo stále mnoho lidí, kteří pokládali pilotované lety za pouhý výstřelek. Transatlantický přelet byl nejdramatičtější možnou ukázkou toho, co letectví nabízelo. Propojit svět tak, jako dosud žádná

---

\* Barograf snímá atmosférický tlak a na základě jeho výškových záznamů lze dokázat, že let nebyl přerušen.

jiná technologie, a dokázat, že letectví je pro dvacáté století tím, čím byla železnice pro století devatenácté. Lindberghovi podporovatelé byli atmosférou této události zcela pohlceni, a když Slim poukázal na to, že mezi registrací a letem samotným neuplyne předepsaných šedesát dní, jeho přední investor Harry Knight opáčil: „Do háje s penězi. Jestli jsi připraven vzlétnout, udělej to.“

A on byl.

ČTYŘICET MINUT POTÉ, co opustil úžinu Long Island Sound, bylo počasí klidné: šedé moře pod šedou oblohou. Lindbergh zatlačil ramena dozadu, aby dosáhl relaxace. Věděl, že únava je jedním z jeho nejhorších nepřátel a že musí učinit vše pro to, aby ji zmírnil. Znovu zkontroloval směr, pohledem přelétl indukční kompas a přemýšlel, a ne poprvé, jak přesné tyto nové přístroje mohou být. Brice Goldsborough ze společnosti Pioneer Instrument Company je vlastnoručně nainstaloval krátce poté, co *Spirit* dosedl na Curtiss Field. Měl samozřejmě k dispozici i magnetický kompas jako doplněk, ten však byl namontován nad jeho hlavou a bylo možno jej číst jen pozpátku v zrcátku na přístrojové desce. Magnetické kompasy byly notoricky nestabilní, složité na používání a často nespolehlivé.

Zatímco udržoval severovýchodní směr 065 stupňů, nahlédl do železniční mapy státu New York, kterou měl rozloženou na koleni. Zdálo se, že opustil Long Island mírně na jihovýchod od jeho původně plánované trasy, kurs však ověří spolehlivěji, až bude na druhé straně úžiny. Měl překročit pobřeží Connecticutu nad zátokou Clinton Bay; uprostřed leží ostrov Cedar Island, který tvoří nezaměnitelný orientační bod. Potom měl pokračovat na severovýchod a dosáhnout mezníku 100 mil, který tvořila řeka Temže severně od Nového Londýna ve státě Connecticut.

Pilot mohl svou trasu plánovat jen teoreticky, ve dvourozměrném světě, proto přesně stanovit tuto první pozici po 100 mílích bylo kritickým zhodnocením jeho navigace. Směr pohybu, kurs, časy – to vše bylo důležité a muselo být přesně zaznamenáváno, jenže létal již pátým rokem, tedy dost dlouho na to, aby věděl, že se tyto údaje od skutečnosti dost často liší. Lindbergh si však byl zcela jist, že hodlá-li přežít tuto noc a mít alespoň nejmenší šanci spatřit irské pobřeží, musí se držet černé čáry, kterou vypočítal před několika týdny v Kalifornii, jak jen to bude možné. To se jednoduše řekne, ale hůře udělá, jelikož trasa na mapě je pouhý „kurs“, plánovaný směr trasy. Kurs se vždy vyjadřoval ve stupních, zapisoval se pomocí třech číslic a hodnota postupovala po kompasu od severu ve směru hodinových ručiček. Kurs, který měl zaznačený v mapě, byl 066 stupňů, směr pohybu – kam letadlo fyzicky mířilo – byl však 065 stupňů. Odchyłka byla obvykle způsobena větrem, Lindbergh se však nyní raději jednoduše rozhodl pro navigaci výpočtem: letět od jednoho orientačního bodu k druhému, dokud to jen bylo možné.

Během letu podél východních států používal své čtyři železniční mapy. Dokud bylo vidět zemi, byly pro něj nepostradatelné. I když země zmizela z dohledu, pilot se mohl dostat docela blízko jen tím, že udržoval kurs a sledoval čas: podle naměřeného času potom mohl stanovit svou polohu na čáře zakreslené v mapě. V případech pochybností využíval k orientaci také významných geografických prvků v terénu a velmi často také vodojemů nebo siluet měst. Směr pohybu a kurs se shodovaly jen málokdy, a to díky odchyлкám přístrojů nebo chybám pilota, proto byla vizuální kontrola terénu tolik důležitá.

Navigace výpočtem byla v roce 1927 jedinou skutečně praktickou možností při orientaci nad pevninou. Nakrátko však *Spirit* opustil americké pobřeží a dostal se nad Nové Skotsko a Newfoundland, kde mapy nebyly spolehlivé. A dále, východně od poloostrova Avalon, již leží otevřený oceán a nic, podle čeho by bylo možné se orientovat. Proto si musel být absolutně jist, že svou poslední pozici nad newfoundlandským pobřežím určil přesně. Nad Atlantikem už možnost opravy nebyla. Jedinou možností, jak překonat oceán s určitou přesností, bylo používat stejný způsob jako lodě, tedy držet se kursu, započítat odchylky způsobené magnetickým polem, a používat časování. Musel brát v úvahu vlastnosti větru a držet *Spirit* ve směru, který jej dovede k pobřeží Irska.

Nevýhoda každé mapy spočívá v plochem zobrazení části koule a není proto možné se přesně držet zakreslené rovné přímky, když se pohybuje po kouli, jakou tvoří Země. Vždycky bude existovat určité zkreslení, podobně jako když oloupete pomeranč a snažíte se měsíčky narovnat. Ačkoli se zakreslený kurs mezi New Yorkem a Paříží na mapě jeví jako rovná přímka, ve skutečnosti jí není. Byl to řez zeměkoulí, ortodroma, protínající všechny linie zeměpisné délky neboli poledníků ve stejném úhlu. Aby nad křivkou udržel konstantní úhel, bylo třeba provádět periodické opravy a Lindbergh se je rozhodl zavést po stómílových úsecích. Plánovaná rychlost 100 mil za hodinu tyto výpočty relativně usnadňovala. Dvěma nejdůležitějšími úkoly nyní bylo udržet se vzhůru a provádět přesné korekce s ohledem na počasí a vítr. *Spirit* nebyl ještě ani 30 mil daleko od Roosevelt Field a už se nacházel o několik mil jižněji oproti plánované trase.

Slim se opřel do sedadla a rozhlížel se po kokpitu. Znova zkoušel relaxovat. Je to kompaktní místo k žití, pomyslel si o interiéru



*Spiritu. Vmáčknu lokty do obou stran trupu současně, stačí, když je částečně roztáhnu.* Proutěné sedadlo bylo tvarováno podle zad a bylo přirozené se v něm mírně hrbít dopředu. Takhle získal o něco více prostoru nad hlavou a díky tvarování žeber v trupu mohl sedět víceméně vzpřímeně. Když se však narovnal, jeho hlava se otírala o střešní okénko přímo nad ním. Když se ale tím okénkem podíval vzhůru, mohl Lindbergh pozorovat hvězdy, čímž získal další způsob pro ověření polohy při noční navigaci.

Řídicí páka nebyla o moc více než jen holou tyčkou. Kromě lehkého vyboulení na konci nebylo na jednoduchém dřevěném vršku nic dalšího, co by zabránilo prstům v klouzání. Úchop... proč ne nějaký druh vroubkování s malým výběžkem, kde by si mohla pravá ruka během dlouhých hodin, které jej čekaly, odpočinout? Téměř vše ostatní, s čím se dalo manipulovat, bylo umístěno po jeho levé ruce: páčka příjisti motoru a regulátor směsi, obojí zakončeno jednoduchou dřevěnou kuličkou, a páčka na vysouvání a zasouvání periskopu. Albert Clyde Randolph, zaměstnanec Ryanu, dostal nápad, který fungoval. Čelní viditelnost skrz jednoduchou soustavu zrcadel nebyla nic moc, ale mohl před sebou zahlédnout alespoň kopce nebo telefonní dráty. To stačilo.

Vnitřek kokpitu byl kompletně odkrytý, žádná zbytečná zátěž ve formě panelů nebo nepotřebných dodělávek. Každá unce\*, ušetřená na hmotnosti, představovala unci paliva navíc a několik drahocenných chvil ve vzduchu navíc, které mohly znamenat rozdíl mezi úspěchem a selháním. Lindbergh věděl, že obrovská *America* majora Dicka Byrda má tři motory Wright o výkonu 220 koní a unese čtyřčlennou posádku a téměř stejnou hmotnost paliva, jako

---

\* Pozn. překl.: 1 unce = 0,028 kilogramů.

váží celý *Spirit*. Ačkoli Nungesserův *L'Oiseau Blanc* byl jednomotorový, jeho motor byl obrovský dvanáctiválcový Lorraine-Dietrich, který dokázal vyvinout výkon 450 koní. Enormní třímotorový Sikorsky S-35 Reného Foncka se chlubil červenými koženými sedadly, náhradním oblečením, postelí a kachnou na pomerančích na oslavu přiletu do Paříže.\*

Lindbergh si nemohl dovolit takovou zátěž.

Měl s sebou jen několik sendvičů zabalených v hnědém papírovém pytlíku, který mu Dick Blythe, mluvčí společnosti Wright Corporation, koupil cestou do Roosevelt Field noc předtím.\*\* Frank Tichenor, který redigoval *Aero Digest*, se jej zeptal: „*Skutečně s sebou berete jen pět sendvičů?*“

„Ano,“ odpověděl Slim. „To stačí. Když se dostanu do Paříže, nebudu potřebovat víc, a když tam nedoletím, také nebudu potřebovat víc.“

Když létával s poštou, byl zvyklý vydržet vzhůru déle, než vyžadoval tento třicet-něco hodin dlouhý let. A neměl ani ve zvyku jíst příliš mnoho, jak ostatně napovídala jeho štíhlá postava. Palivo a navigace byly důležitější.

Vyměnil si ruce na řídicí páce, aby mohl poskládat Rand McNallyho mapu New Yorku a zasunout ji do přihrádky po jeho levé noze. V přihrádce měl také uložené tmavě zelené sluneční brýle, lékárničku s první pomocí a čichací sůl, on si však vytáhl jen další mapu: Connecticut.

---

\* Fonckovo letadlo bylo rovněž přetížené o dvě tuny: jeho celková hmotnost činila neuvěřitelných 24 400 liber.

\*\* Dva šunkové sendviče, dva hovězí a jeden s vejcem natvrdo, viz Kenneth Davis v *The Hero* (Garden City, NY: Doubleday, 1959), str. 181.

Znovu se otočil doleva a zadíval se na kouřmo před sebou. Čím více se přibližovalo pobřeží, přecházela šedá barva postupně do modré a potom do zelené, jak mlhavý opar obklopoval pobřeží Nové Anglie. Jednou z nástrah navigace výpočtem je tendence pilota přizpůsobovat si to, co vidí venku, tomu, co čte v mapě. Zatímco Slim udržoval směr 065 stupňů a zanechal Long Island poněkud jižně od své cesty, uvědomil si, že je blíže řece Connecticut než plánovanému orientačnímu bodu Cedar Island. Je-li tomu skutečně tak, měl by nyní rovnou před nosem vidět téměř perfektní roh země: pravý úhel Old Saybrook zapíchnutý do oceánu. A následovat jej na sever až k zívajícím ústům řeky, možná až míli širokým, otevírajícím se do úžiny.

*Spirit* opět trochu poskočil, jak se měnil vzduch, tím už se však Lindbergh neznepokojoval tolik co dříve. Když míjel Harvey Beach, poznamenal si čas 8:42 a rozhodl se držet stávající směr. Dokud vidí pevninu, dokáže také snadno sledovat polohu *Spiritu*. Motor se zdál být v této chvíli poněkud „chudý“, pomyslel si, když přelétl očima přístroje. Manuálním nastavením množství paliva a vzduchu přiváděných do motoru může přímo ovlivňovat jeho výkony. Směs, bohatší na palivo, je vhodná pro situace, které vyžadují vyšší nastavení páky přípusti, například pro vzlet nebo stoupání do větších výšek. Chudší směs je naopak vhodnější při udržování letové hladiny. Při stabilních podmínkách a správném nastavení polohy páky přípusti je spotřeba paliva nižší, vzniká méně odpadních látek a motor je celkově čistší. To je důležité u spalovacích motorů, jejichž hladký a konzistentní běh závisí na funkci zapalovacích svíček a pístů. Méně paliva znamená také vyšší teplotu motoru, kterou je nutno sledovat, a samozřejmě, je-li směs příliš chudá, motor může zhasnout.

Slim se rozhodl směr ochuzovat, dokud se ručička otáčkoměru nerozkmitá nebo motor nezačne ztrácet tah. Je to spíš umění než věda, tato operace totiž závisí na mnoha dalších proměnných: na typu motoru, jeho údržbě a parametrech letounu. Ve vyšších výškách je nižší tlak a molekuly vzduchu se více rozptýlí do okolního prostoru, čímž se vzduch stává řidším. Ochuzovat už tak řídký vzduch je problematické, proto je třeba směr udržovat o něco bohatší. Ve výšce 150 stop, kde se nyní nachází, je tlak vzduchu vyšší, neboť molekuly vzduchu jsou na sebe více nahuštěné. Teplota vzduchu způsobuje rozdíl v tom, že teplejší vzduch nutí molekuly vzájemně se oddalovat, čímž se rozpíná. Aby udržel motor na svých 1 750 otáčkách za minutu, posunul páku o další palec, dokud neuslyšel rozdíl. Motor zněl najednou méně chraplavě a jeho řev zeslábl. Když se rozkmital otáčkoměr, posunul páku o vlas zpátky, dokud se opět neustálil.

O deset minut později se přibližoval k údolí řeky Temže a zvedajícím se kopcům. Postupně nabral výšku 600 stop. Vyrovnat, připustit, ubrat paliva. Lindbergh stále udržuje svou vzdušnou rychlost, zatímco mu Nový Londýn v Connecticutu mizí pod pravým koncem křídla. Někde dále proti proudu řeky leží Norwich, tak daleko však nedohlédne a vlastně na tom ani nesejde. Po opětovné kontrole přístrojů přepnul na pátou nádrž a byl spokojen. Úspěšný vzlet, prvních sto mil za ním a všechno fungovalo dle plánu. Posunul řídicí pákou doleva a natočil letoun o pět stupňů směrem na sever. Věděl, že právě nyní je ten správný čas provést korekce a srovnat se do kursu. Pokud se do něj dostane, překročí *Spirit* řeku Blackstone kousek na sever od Providence na Rhode Islandu.

Slim vytáhl svou třetí železniční mapu a prohlížel si z okénka Novou Anglii. Znovu jej udivila vzájemná blízkost těchto

východních států. Morrison County v Minnesotě, kde vyrůstal, je větší než celý stát Rhode Island.\* Země je tady neuvěřitelně zelená, vlnící se kopce jsou hustě zarostlé stromy, políčka se zdají být malá a nepravidelná, plná dobytka nebo úrody. Města, železnice a cesty hustě protkávají mapu a on už vzdal snahu všechny je rozpoznat. Hlavní orientační body jsou nezaměnitelné a to stačí. Takže pět minut po deváté hodině, se zátokou Narragansett Bay rozprostírající se před ním, našel svou přesnou polohu. Providence je nalevo, a jak tak mívá několik ostrůvků zátoky, Slim usoudil, že se nachází přibližně šest mil před hranicemi Massachusetts. Méně než půl hodiny od oceánu.

Lindbergh je také stále deset mil jižně mimo kurs, ale to jej zrovna příliš netrápí, neboť bude mít na další opravy příležitostí více než dost. Obloha se vyjasňuje přesně tak, jak předpověděl James „Doc“ Kimball z U.S. Weather Bureau, a Slim si byl jist, že bude mít dobré příležitosti k ověření své polohy dříve, než opustí pobřeží Massachusetts. Slim zaklonil hlavu, zadíval se ven střešním okénkem a pocítil nápor optimismu. Olověná oblačnost se protrhává a místy začíná prosvítat slunce. Fall River, Taunton, Middleborough a mnoho dalších měst přibližně do míle od pobřeží, několik pláží směřujících do pevniny a formujících přírodní vlnolamy. Úzká mezera umožňuje lodní dopravu a z pravého okénka je vidět robustní maják ve tvaru svíčky od motoru a v barvě rzi, který je usazen poblíž mělčiny uprostřed kanálu.\*\*

---

\* Rozloha Morrison County je 1 153 čtverečních mil, zatímco Rhode Island zaujímá plochu sotva 1 214 čtverečních mil. Little Falls, kde Lindbergh vyrůstal, bylo správním městem.

\*\* Duxbury Pier Light postavený v roce 1871, také zvaný Brouk. Jedná se o první maják tohoto typu ve Spojených státech.

Lindbergh se ohlíží, jak čára pobřeží mizí pod ocasem, skládá svou poslední Rand McNallyho mapu a ukládá ji do přihrádky. Se zátokou Cape Cod ve tvaru velkého háčku na ryby pod jeho pravým křídlem vytáhl tabulku, kterou bude používat po zbytek letu. Tato mapa\* ve své podstatě přenáší trojrozměrnou Zemi na dvourozměrný povrch. Jsme tedy opět u pomerančových slupek, tentokrát jsou však sešity dohromady. Rovnoběžky a poledníky jsou zobrazeny jako vzájemně kolmé přímky. Přestože toto zobrazení není příliš realistické, je díky němu možno zakreslit velké vzdálenosti do jedné mapy. Jsou-li prováděny pravidelné korekce s ohledem na tvar zeměkoule, potom mapa znázorňuje přesný azimut mezi dvěma body. Z těchto důvodů je nejlepším pomocníkem na cestě se *Spiritem*.

Druhý stomílový mezník se nacházel přímo před ním, mezi temnou šmouhou Bostonu nalevo a Race Pointem napravo. Zde, v Provincetown, končí Cape Cod ve tvaru velkého háčku, otáčí se o 270 stupňů, aby svou špicí ukazoval zpátky na východ. Lindbergh ji nemohl zahlédnout, věděl však, že v místním přístavu stojí kamenná věž, která připomíná místo prvního kotviště lodi *Mayflower*\*\* Představa poutníků, kteří strávili dva měsíce na moři v loďce dlouhé sotva sto stop, mu dříve připadala absurdní. Nyní se však chystal překročit ten samý zneklidňující oceán v letounu dlouhém jen 27 stop a 8 palců.

---

\* Pozn. překl.: Lindbergh za letu používal mapy s Mercatorovým zobrazením terénu. Nadále budeme pro jednoduchoost používat pouze „mapa“.

\*\* 252 stop dlouhý Pilgrim Monument. Kapitán Cristopher Jones zde 11. listopadu 1620 zakotvil s lodí *Mayflower* poté, co se mu nepodařilo najít pobřeží Virginie. Trvalo dalších šestnáct dní, než se Poutníci nalodili na jinou menší loď a dopluli na opačný břeh zátoky do oblasti dnešního Plymouthu v Massachusetts.

Když se mys začal ztrácet pod pravým křídlem, pošouchl Slim řídicí pákou, jemně šlápl do pedálů a sledoval, jak kompas začíná pomalu rotovat, až se pod ryskou ukázala hodnota 071. Dalších sto mil bude udržovat tento směr, potom opět provede kontrolu a opravu o zakřivení zeměkoule. Ve výšce 150 stop nad vlnami Slim ve svém nitru zpracovává nezvyklé pocity ze širokého prostoru, který může zcela pohltit pilota, jenž na takový pohled není zvyklý. Léta létání nad širým americkým Středozápadem se ukázaly být nejlepší přípravou pro létání nad oceánem. Wright Whirlwind udržuje svých 1 760 otáček a ostatní ukazatelé jsou také v normě, když Slim opatrně přepíná na palivovou nádrž v přídi. Kurs je nastaven, mapa otevřena a nachystána, *Spirit* pracuje perfektně.

Zatímco Amerika postupně bledne v dálce, Slim studuje mapu. Tolik bodů na mapě, všechny tak pečlivě vypočteny a zakresleny. Musí nyní vypadat téměř nafoukaně. Paříž, stále jen vzdálená a neosobní černá tečka, leží celých 3 000 mil před ním. Třicet pět dalších směrových korekcí nad neznámými body. Tedy, neznámými pro něj. Body mezi Long Islandem a Cape Cod však pro něj ještě před pár hodinami byly také neznámé. A nyní jsou z nich opravdové vzpomínky na skutečná místa, stejně jako jimi zanedlouho budou i tyto body. Jak se svět pod ním otáčí, pilota uklidňuje vědomí, že každý stupeň opravy, každá stopa a míle, kterou urazí, jej přivede blíže k Paříži. Slim je ohromen, a ne poprvé, silou a obrovským potenciálem tohoto letu. Jak by mohl lépe demonstrovat, že se svět může skutečně otevřít bezpečnému létání mezi kontinenty? Jak tak Lindbergh hledí před sebe a pozoruje mihotající se horizont, uvědomuje si, že přesně tohle je ten pravý důvod, proč přijal tuhle výzvu, a to strašné riziko vlastního života.

