



Cíl Atlantik

Zataženo, spodní hladina oblačnosti 4000 ft, tu a tam přeháňka, převládající odstín šedivá. To nezní jako velké lákadlo k letu. Ovšem pokud je cílem pobřeží Atlantiku a na cestě leží takové cíle jako Colmar, zámky na Loire nebo ostrov Re, tak to stojí za chvíli čekání.

Čekáním na letišti v Benešově tedy začíná náš prázdninový výlet do země galského kohouta, země dobrého vína, kulinářského ráje, ale také země Louise Blériota, kolébky letectví. Nemohu si nevzpomenout na přednášky z aerodynamiky, kdy nám profesor Bukovský ještě za hlubokého socialismu vyprávěl, jak cestoval coby pomocník páne Kašpara do Francie, aby opatřil u Blériota nový propeler. Zdálo se nám tehdy nemožné, jen tak nastoupit do vlaku a jet do Paříže. Dnes odlétáme z Benešova, cíl francouzský Colmar, a ani s doklady si nemusíme lámat hlavu. Jediné, co nás trochu brzdí, je viditelnost.

LETADLA

K odletu jsou připraveny dva stroje z flotily F AIR, Piper 28 Warrior a Socata TB 10, dvě posádky, šest odhodlaných letců. Jako první cíl, nejen pro tankování a přestávku, jsem vybral německý Rothenburg ob der Tauber. Kouzelné městečko západně od Norinberku, celé obehnané středověkými hradbami, do kterého se vchází branami jako v pohádce. Domky z hrázděného zdiva, malebné hospůdky a světe div se, také výborné víno. Oblast Franken na severu Bavorska je pověstná svým sylvánským, plným, kořenitým, ale přesto suchým vínem. Trochu mě mrzí, že budu sedět na přední sedačce, ale to ještě nevím, že naše zastávka v Rothenburgu se stejně omezí

na tankování a rychlé občerstvení v letištní restauraci.

Před polednem se oblačnost trochu zvedne a viditelnost se přiblíží k 10 km. Posádka Socaty však stále studuje cosi v příručce. Travnatá benešovská dráha jaksi nejde úplně dohromady s odletem na MTOW, a jelikož bezpečnost dáváme rozhodně na první místo, nastává zajímavá improvizace. Socata odlétá do Příbrami v doprovodu jednoho stroje TECNAM P 92 JS, na jehož palubě je třetí člen posádky. V plné sestavě tedy odlétá posádka Socaty až z Příbrami, jejíž dlouhá asfaltová dráha poskytuje dostatek rezervy.

Poslední pohled na počasí, METAR Praha, Karlovy Vary, Hof a Nürnberg, všude sice za-



Kdesi nad Schwarzwaldem.

taženo, ale spodní hranice 5000 ft, to je dobré, web kamera na Přimdě dokonce ukazuje, že oblačnost se začíná protrhávat. Letíme bez letového plánu 4000 ft směr na západ. Na Praha Info jen ohlásíme naši cílovou destinaci – EDFR. Za chvíli uslyšíme na Praha Info i druhý stroj OK PEK, letí také bez plánu a je trochu za námi. Nikoho jiného jsme na Praze ten den neslyšeli. Na frekvenci 130,925 MHz, určené pro komunikaci mezi letadly, koordinujeme naše rychlosti, abychom cíle dosáhli zhruba současně. Nad hranicemi nás přehánka donutí k úhybnému manévru na sever. Díky tomu přelétáme hned za hranicemi největší dřevozpracující závod nejen v Německu, ale i v Evropě – Sägewerk >>



Těžko na cvičišti, lehký na bojišti, mapy mám připraveny i pro let podle přístrojů.



Sláva nazdar výletu, zmkli jsme a už jsme tu.



Fronta na benzin, litr za 2,50 €, nekup to!



Colmar – Z restaurace do hotelu lze plout na pramci.



My kluci, co spolu létáme.



Že by New York?



Symboly Colmaru, hrázděné zdívo a květiny.

Ziegler. Zpracuje zhruba dva miliony metrů kubických kulatiny za rok. Je smutné, že většina suroviny pro pořez pochází z českých lesů a české pily nemají co řezat.

NĚMECKO

Poté, co se ohlásíme na Mnichov Info, jsme ihned informováni, že za námi je druhý letoun, vzdálenost 8 mil, stejná výška, rychlost o 10 uzlů vyšší. Je to náš druhý stroj. Létání VFR v Německu je vždy velmi příjemné, řídicí se vás vždy snaží informovat o provozu, nabídnout zkratku přes řízený prostor, apod. V celé západní Evropě se pro komunikaci mezi letadly používá 123,45 MHz, dobře se to

pamatuje, a tak se spojujeme se Socratou. Informujeme Mnichov, že letíme spolu, a řídicímu se očividně uleví, že nemusí přibližující se letadlo hlídat. Dostáváme informaci, že na letišti před námi je prázdninový kemp kluzáků, a skutečně pod zataženou oblohou se to kluzáky jen hemží. Nejsem si jist, zda všichni piloti kluzáků znají angličtinu, a tak průlet našich dvou strojů raději ohlásím i německy. Tady to ještě jde, ale co budu dělat ve Francii?

Přistání v Rothenburgu je rutina, byli jsme tam již několikrát. Na Infu se mluví jenom německy, tak ohlásím oba stroje. 900 m dlouhá asfaltová dráha je vidět již z dálky. Pojždíme

rovnou k čerpací stanici, na které je nainstalován ohromný megafon. Z něj dostáváme německy instrukce, jak tankovat, co kam zapsat a kam jít zaplatit. Prostě Německo, to znamená „ordnung“! Vzhledem ke zpoždění na odletu se bohužel náš pobyt v Rothenburgu omezuje na letištní pizzerii, o Frankenwein a středověkých hradbách si můžeme nechat jen zdát. Z francouzského AIP víme, že na lety mezi Německem a Francií je potřeba letový plán, a vlastně nám to už připadá jako anachronismus. Podáváme tedy jeden letový plán pro OK-AKA plus jeden a od té doby až do konce výletu jsme pojednáváni jako formace. Počasí se mezitím definitivně vylepšilo, několik



neškodných mráček tvoří ideální kulisu pro fotografování.

SOCHA SVOBODY

Do Colmaru letíme téměř rovně. Langen In-fo naši formaci pouští bez problémů přes TMA Stuttgart. Pro jistotu se však vyhýbáme Schwarzwald, který svými zalesněnými kopcečky vysokými zhruba 3500 ft sice nijak nebezpečný není, ale údolí Rýna je nám po mnoha stránkách příjemnější. Větroně se drží nad Schwarzwaldem a my máme v dohledu mnohem více nouzových ploch. Všechno je pak obklopeno vinicemi, rýnským ryzlinkem, takže případné vynucené

přistání by prostě muselo mít šťastný konec. Colmar je řízené letiště a řídicí neponechává nic náhodě. Dostáváme radarové vektorování až do polohy po větru. Překvapuje mne otázka, zda jsme schopni přistávat ve formaci. Vzhledem k tomu, že jsme nic takového s druhou posádkou před letem nekonzultovali, odpovídám, že ne. Tím se prohlašujeme za amatéry, druhé letadlo je požádáno o zatačku 360 st. ve třetí kvůli separaci a za krásného slunečného večera dosedáme na dráhu v Colmaru. Průhledem mezi hangáry zahlédneme sochu Svobody a někteří z nás pojmu podezření, že navigátor (čili autor článku) totálně selhal a že plánovaný cíl po-

břeží Atlantiku trefil rovnou z druhé strany. Colmar je totiž rodištěm sochaře Frederica Augusta Bartholdiho, který vytvořil dárek Francie Americ, tedy sochu Svobody. Tak se stalo, že jedna, trochu menší, stojí právě u letiště v Colmaru.

Obsluha letiště je nesmírně ochotná, ale hned nás vystraší, že ve městě probíhají slavnosti vína, a tudíž hotely jsou obsazeny. Po chvíli telefonování nám však zajistí hotel přímo v historickém centru města. Tak tedy vyrazíme na slavnosti vína. Ryzlink rýnský, tedy ten zdejší, alsaský, má jednu vlastnost, o které je dobré vědět předem. Ten, >>



C 160 – náš tlumočník po přistání.



Aeroklub Orléans – ideální podmínky pro přehlánování trasy.



Rozlévající se Loira u Saumuru.



Královský zámek Chambord.

a ten, který je označený jako polosladký, je tak sladký, jako by byl dezertní. Když s tím počítáte, najdete i v alsaském ryzlinku půvab. Ty tam jsou kyselinky a tříslivá chuť, je tam slunce, med a vůně perníku. A alsaská kuchyně – přechod mezi německou a francouzskou kuchyní v názvech i chutích. Procházíme se čtvrtí plnou květin, domků z hrázdného zdíva a kanálů s loďkami. Však se také jmenuje Malé Benátky. Dle gurmánského průvodce vybíráme restauraci, kde mají údajně nejlepší šukrut. Že to nezní francouzsky? No ano, ono je to totiž původně sauerkraut – kyselé zelí a k tomu uzené a klobáska. Nebo eintopf, ovšem s měkoučkým hovězím masem, novými brambory a tak trochu na sladko, vše podrženo špetkou skořice. No nedejte si k tomu ten „suchý“ ryzlink!

HERKULES

Odlet z Colmaru jsme plánovali asi půl dne. Chtěl jsem si být jistý, že i za počasí na limitech VFR vše dobře zvládneme. Po odletu je totiž potřeba točit na západ, překonat Vogézy s jejich téměř 5000 ft vysokými kopečky a přitom se ještě vyhnout či nadletět vedlejší CTR Luxeuil. Vytvořil jsem tedy speciální body na mapě s minimální bezpečnou výškou a minimální viditelností k dalšímu bodu a vše doplnil o instrukce, co dělat, nebude-li jedna či druhá podmínka splněna. Ráno se ukázalo, že všechna práce byla na nic, protože nás uvítal absolutní CAVOK. CTR Lux navíc nebylo aktivní, takže jsme mohli letět, jak jsme chtěli. Když ovšem na něčem tak dlouho pracujete, nechcete se toho vzdát, a tak jsem naši formaci navigoval podle původně při-

praveného odletu a neslevil ano o feet. Vzhledem ke krásnému počasí jsme se rozhodli vyzkoušet druhou posádku ve formaci, zda si je vědoma své polohy v čase a prostoru, a v jednu chvíli jsme začali točit doleva, a to tam, kde se mělo letět rovně. A ihned se na 123,45 ozvalo: „Kam točíte?“ Výborně! Na letadlo za námi je spolehnoutí! Mají mapku na kolenou a kontrolují nás.

Ve FL 85 pokračujeme na západ, cíl Orléans (LFOZ) na Loire. Přes vesničku Chablis, odkud pochází pro mne nejlepší bílé víno na světě. Oblast Chablis mívám bohužel příliš vysoko. Chablis nejlépe chutná s ústřicemi, ale toho se na naší cestě nedočkáme. Sezóna ústřic začíná až v září, v srpnu by je jedl jen barbar. V Orléansu je celkem významný aeroklub, letiště využívá i armáda, publikováno je jako



Chaumont.



Chenonceaux.

IFR s NDB přiblížením. Poté, co nás Paříž předadí na Orléans, posloucháme poměrně čilou komunikaci ve francouzštině. Na naše anglické přihlášení zatím žádná reakce. Z naší chabé francouzštiny jsme pochopili, že řidičí se ptá, zda je na frekvenci někdo, kdo by mohl překládat. Ozve se pilot armádního C 160 Transall, který na letišti létá okruhy. Oznámí nám, že s ním tam létá ještě jeden vládní Falcon, oba cvičí NDB přiblížení na 23 a že nám trochu poodletí, abychom mohli přistát. Tak jsme nakonec prostřednictvím pilota C 160 povoleni k NDB přiblížení na dráhu 23 za VMC s vlastní separací, povolení platí pro celou formaci. OK, trochu netradiční, ale obě velká letadla ve vzduchu o nás vědí a hlídají nás i s řidičím. Po přistání opět rovnou k čerpací stanici. To už je ovšem Francie – samoobsluha

bez megafonu i bez návodu. Naštěstí se nás ujme člen aeroklubu, který umí i pár slov anglicky. K dispozici dostaneme nejen přepychovou briefingovou místnost, ale i kuchyňku a celé zázemí aeroklubu. Od pilota aeroklubu se dozvím, že by bylo vhodné, kdybychom vzlétali a přistávali ve formaci, že oni to tak na aeroklubových výletech dělají a že to řidičí mají takto rádi. Naštěstí má každá posádka na palubě zkušeného instruktora, takže se poradíme a od této chvíle jsme připraveni vyhovět.

ZÁMKY NA LOIŘE

Nad naším cílem – Bretaní – se ovšem bohužel usídlila studená fronta. Původní cíl Le Baule (LFRE) je tedy nedosažitelný. Rozhodně se ale nehodláme vzdát té části cesty nad Loirou,

kteřá má patřit k vrcholu – zámků na Loiře. Nastává rychlé přeplánování. Zámky můžeme nechat, ale v Angers to otočíme na jihozápad, nový cíl La Rochelle. Loira vypadá přesně jako ve filmu Čokoláda. Rozlévá se do šířky, ramena se oddělují a zase slévají, vytvářejí proudy oddělené šterkem, někde se tvoří ostrůvky, všechno se leskne ve slunci. Loira vypadá mělká a široká. První je na řadě královský zámek Chambord. Patrně kvůli turistům je označen od GND do 1300 ft jako omezená oblast a řidičí nás také hned upozorňuje, že minimum je 1300 ft. Krouží zde již několik letadel. Fotograf na palubě by nás chtěl mít níže, řidičí by nás raději viděl výš, všude kolem letadla, pro pilota zapeklitá situace. Byl to křest ohněm. Všechny ostatní zámky, Chaumont, Amboise, Chenonceaux, Chinon i Saumur, nemají žádné restriky a ani zde nikdo nekrouží. Tak můžeme pořídít krásné fotografie. Dvě až tři zatačky 360 st. nad každým zámekem, vždy na spojení 134,87 Seine Info. Řidičí nás zjevně sleduje se zaujetím. U Amboise nás opět žádá, abychom nechodili nížko, žádné omezení tam sice není, ale on by nás prý nerad ztratil z obrazovky. Každému letadlu, které se na Infu přihlásí, je poskytována služba sledování letu včetně pátrání a záchrany, a to bez ohledu na to, zda má podaný plán nebo ne. Dokud se na Seine Info neodhlásíme, bude nás hlídat.

U Angers jsme se tedy odhlásili a nabrali kurz přímo na La Rochelle. Každý, kdo byl VFR ve Francii, ví, co to znamená. Přímo totiž nejde skoro nic. Francie je plná omezených a zakázaných prostorů, takže to znamená nahoru a dolů a někdy taky trochu do strany. S dobrou mapou na palubě a navigátorem na plný úvazek se to dá zvládnout. Funkci navigátora jsem plnil tak, že od mapy a obrazovky GPS jsem zvedl hlavu, až když pilot hlásil Atlantik v dohledu. La Rochelle je řízené letiště, dostáváme povolení ke vstupu do CTR a přes bod N do druhé okružové zatačky na dráhu 27. Druhá okružová zatačka je už nad Atlantikem, tak jsme se konečně dočkali. Atlantik je sice zalitý sluncem, ale k mému překvapení není ani modrý ani zelený, je hnědý. Otázka, zda jsme schopni přistání ve formaci, nás tentokrát už nezaskočila. Krátké potvrzení, AKA levá polovina, PEK pravá s dostatečným rozestupem. Není to žádné přistání ve formaci, AKA už stojí daleko vpředu a mimo dráhu, když PEK sedá, ale řidičí je rád, že to zvládl s jedním povolením pro celou formaci. Povolením, které když ve francouzské angličtině a bez mezer mezi slovy uslyšíte, tak vám dá trochu práce pochopit, o co jde. Zní to totiž takto: „Oscarkiloalfakiloalfaformation cleared for landinginformation twoseven.“ I zdatný tlumočník by z toho snadno vytvořil povolení pro informaci o přistání. >>>



Město Chinon s královskou pevností leží v samém srdci údolí Loiry.

LA ROCHELLE

Ubytování nám tentokrát shání taxikář, a není to vůbec jednoduché, je doba prázdnin. Nakonec se ocitáme na ubytovně u velké továrny daleko za městem. Nic naplat, dnes z nás mají taxikáři radost, budeme jezdit sem a tam. La Rochelle je historický přístav, ve středověku díky obchodu s vínem a solí největší na pobřeží Atlantiku. Byl dlouhou dobu svobodným městem. Kardinál Richelieu spolu s Ludvíkem XIII. dobyl pevnost a přístav v roce 1628, ale díky obchodu mělo město i bez privilegií stále velký význam. Jedeme zpátky do města a já už se těším na nějakou pěknou rybářskou restauraci. Oceán tu je, tedy ryby také. Ulice jsou plné lidí. Skoro to vypadá opět na nějaký festival. Jídla nebo pití, divadla nebo hudby, prostě festival prázdnin a zábavy. Vyhledl jsem kýženou rybářskou krčmu, ale je plná lidí a jen těžko domlouvám s obsluhou stolek pro šest. Mezitím ztratím skupinku našich letců z dohledu. Ukázalo se, že pánové dávají přednost steaku a zasedli ve steakhousu naproti. Ryba dnes nebude. Večer město stále žije, procházka po nábřeží plném světla je příjemná, škoda, že taxikáři už mají po šichtě. Naše ubytovna je totiž poněkud z ruky.

KONEČNĚ BISKAJ

Velká porada po ránu stanovila nový cíl. Byl bych býval rád prosadil Biarritz, toto městečko

na pomezí Francie a Španělska, nebo lépe řečeno na pomezí Akvitánie a Baskicka hluboko v Biskajském zálivu, má v sobě cosi tajuplného. Nakonec ale naplánujeme opačný směr, ve snaze uniknout postupující frontě. Cesta na letiště, plánování, tankování atd. zabere příliš mnoho času, fronta je mezitím tady. Meteo je jenom na telefon, pochopitelně ve francouzštině. Naštěstí máme internet. Vypadá to,

že to půjde. Když nasedneme do letadel a začneme o „startup“, dozvídáme se, že spodní hladina oblačnosti je 800 ft, a to znamená, že povolení ke vzletu VFR nelze získat. Za chvíli se vysílačka ozve ještě jednou. Nyní je spodní hladina oblačnosti 1000 ft, můžete letět. Byl to náš nejkratší let s nejdelsí přípravou. Po vzletu točíme na pevnost Boyard. To jsme stále nad mořem, takže 1000 ft mezi mořem a mraky je



Pevnost Boyard ze vzduchu.



Přístav La Rochelle.

bezpečných, ale nad pevninu se nám nechce. Zakroužíme nad pevností Boyard, kterou začal stavět Napoleon a ani netušil, jak dobře poslouží pro současné televizní soutěže. Několik fotografií a zpátky na letiště. Řídící nás vítá slovy, že už nás čeká. Tři hodiny příprava, 30 minut let. Tentokrát už jsme ale místně orientovaní a taxikáře nutíme shánět ubytování na ostrově Re. Nakonec se to povedlo, i když

celkem draho. Zato máme oceán na dosah ruky. Půjčujeme si kola a jedeme do malého přístavu Saint-Martin de Re. Biskajský záliv mizí v přívalech deště, všude mokro, studené pivo, studený déšť, studený oceán. Šedivý Atlantik a olověné mraky nad ním, dost dobrý důvod k čekání. Tak tedy poprosme i čtenáře, nechtě počká do příštího čísla, chce-li se dozvědět, jak se dostat z La Rochelle do Dijonu. ✈️



Šťastní výletníci.

TABULKY LETIŠŤ:

ROTHENBURG

Kód ICAO	EDFR
Výška AMSL	1309 ft/399 m
Souřadnice	49°23'20"N, 10°13'5"E
Dráha	03/21 696 m asfalt

COLMAR

Kód ICAO	LFGA
Výška AMSL	518 ft/158 m
Souřadnice	48°06'37"N, 07°21'33"E
Dráha	01/19 1610 m asfalt
	01/19 960 m tráva

ORLÉANS

Kód ICAO	LFOZ
Výška AMSL	396 ft/121 m
Souřadnice	47°53'51"N, 2°09'51"E
Dráha	05/23 1392 m asfalt
	05R/23L 1060 m tráva

LA ROCHELLE

Kód ICAO	LFBH
Výška AMSL	74 ft/23 m
Souřadnice	46°10'45"N, 001°11'43"W
Dráha	09/27 2255 m asfalt