

# ROBINSONEM DO FRANCIE



Text a foto: Jan Čermák, [www.flyamerica.cz](http://www.flyamerica.cz)

JEDNOU Z VÝHOD PRODEJČŮ LETADEL A VRTULNÍKŮ BÝVÁ SKUTEČNOST, ŽE OBČAS VYVSTANE POTŘEBA DOVÉZT NOVÝ ČI LÉTANÝ STROJ NOVÉMU MAJITELI. TENTO DODÁVACÍ LET, NEBO CHCETE-LI „FERRY FLIGHT“, SE ČASTO STÁVÁ VELMI ZAJÍMAVÝM LETECKÝM ZÁŽITKEM. TYTO LETY LECKDY BÝVAJÍ NEKONEČNĚ DLOUHÉ A ÚNAVNÉ, DESTINACE PAK RŮZNORODÉ A NĚKDY DOKONCE EXOTICKÉ. VŠECHNY ALE MAJÍ JEDNO SPOLEČNÉ, VŽDY PŘINÁŠEJÍ DO VAŠEHO LETECKÉHO ŽIVOTA CENNÉ ZKUŠENOSTI. O TO VÍCE, KDYŽ SE LETÍ VRTULNÍKEM.

**P**o tom, co jsem měl možnost si s klasickým „jednomotorákem“ vyzkoušet dvakrát přeletět Středozevní moře na Blízký východ do horkého Jordánska a dvakrát překřížovat Atlantský oceán z Ameriky do Evropy, se mi naskytla jedinečná možnost přepravit pěkně vybavený zánovní vrtulník R-44 Raven II z Mladé Boleslavi do francouzského Dijonu.

Možná si řeknete, co je to za přelet, někam do Francie, že to létáte se svou Cessnou zcela běžně, ale věřte mi, že s lehkým vrtulníkem je to opravdu něco jiného. Dohlednost, oblačnost, výška terénu, překážky, vítr a turbulence dostávají zcela jiný rozměr ve chvíli, kdy řídíte relativně lehký stroj s rotujícím křídlem.

Let jsem z důvodu nutnosti tankování během trati rozdělil do tří úseků s ohledem na délku každého z nich a zároveň na vybavenost daného letiště. Pro zjednodušení a urychlení procesu technického mezipřistání jsem hledal taková místa, kde mají nejen palivo, ale zároveň zde nelétá pravidelný mezinárodní provoz. Na takových místech vždy počítám

s větším zdržením. Jako první letiště jsem si vybral německý Schwabisch Hall (EDTY) a jako druhé pak Bremgarten (EDTG), ležící rovněž v Německu na hranicích s Francií. Jednak jsem na obou už v minulosti přistával a také jsem se chtěl vyhnout mezipřistání ve Francii, možná z mé zbytečné obavy o proslulé byrokracii na zdejších letištích.

Vzlet z Mladé Boleslavi jsem plánoval ihned s východem slunce, protože listopadové datum s dvojkou na začátku mi moc denního světla pro přelet nenabízelo. Kamarád Lukáš, kterému jsem nabídl svezení, se lehce zdržel na cestě z Prahy, a tak už jsem raději spouštěl motor před jeho příjezdem, abych byl připraven odstartovat hned po 7. hodině.

Ranní mlhy s jinovatkou v údolích a vycházející slunce tvořily nádherné scenérie na Labi v okolí Mělníka a také podzimně zbarvené lesy u Mariánských Lázní nabízely úchvatné pohledy. Po minutě Chodové Planě jsme přeletěli hranici s Německem a minuli uzoučkou dráhu klubového letiště Weiden (EDQW). Řídící ze základny Grafenwöhr nás informovala o aktivitě jejich vojenského prostoru, a tak jsme se odklonili mírně na jih. Okrsek norimberského letiště jsme po domluvě s věží obletěli po jeho jižním okraji, kde jsme se potkali s „kolegou“, policejním EC-135, asi nejrozšířenější služební helikoptérou v Evropě.

Teprve z vrtulníku, který se pohybuje v nižších výškách než letadla a z jehož kabiny je výrazně lepší výhled,

poznáte, jaké Německo za našimi hranicemi opravdu je. Převážně jde o vrchovinu, protkanou silnicemi, nekonečnými dálnicemi, ale i mohutnými vodními kanály. Je zde hodně městských a sportovních letišť, ultralehkých ploch i u nás dávno zapomenutých plachtařských navigačních stanic.

Po obletění další vojenské základny Ansbach (ETEB) západně od Norimberku, se kterou se nám nedařilo navázat spojení, jsme se přiblížili k naší první destinaci, Schwabisch Hall. Už také bylo na čase. Ručičky na palivoměrech se až překvapivě rychle začaly vychylovat doleva. Takovou spotřebu jsem po letu trvajícím 2 a čtvrt hodiny nečekal. Provedli jsme přímé přiblížení na dráhu 28 pravou travnatou, ➔



zatímco jsme bedlivě pozorovali Cessnu 150 startující proti nám z pevné paralelní dráhy. Po přistání u stojanu s palivem jsem požádal o asistenci při plnění a šel otevřít víčka od nádrží. Jaképak to bylo nemilé zjištění, že na pravé straně víčko chybí. Aha, tak proto ta vyšší spotřeba, napadlo mě jako první. Hned jsem přemýšlel, kde se stala chyba. Mechanici mi stroj připravovali den předem včetně tankování. Dávám jim v tomto vždy plnou důvěru, a tak víčka po nich již nedotahuji. V hangáru prý víčko nezůstalo, takže jsme ho skutečně vytratilí po cestě. No nevádí, pokud nikomu nespadlo na hlavu, tak se o žádnou tragédii nejedná, na skladě jich prý ještě pár máme. Musíme letět dál. Letiště EDTY patří firmě

Würth, a tak nám místní technik ochotně věnoval jednu kvalitní pásku přímo od tohoto výrobce a po zalepení otvoru nádrže jsme s klidem pokračovali.



**Páska vydržela bez problémů 4 hodiny letu**



**Tankování ve Schwabisch Hall**



Úsek ze Schwabische do Bremgartenu jsem očekával jako nejnáročnější a velice brzy se mé úvahy potvrdily. Již ranní SIGMETy ukazovaly, že od západní poloviny Německa až k francouzskému Remeši bude silný protivítr, doprovázený výraznou mechanickou turbulencí do výšky 6500 stop. To, že Schwarzwald, mimochodem místo, kde pramení Dunaj a odkud pochází výborná šunka, je vyšší pohoří, jsem věděl, ale že má některé vrcholky přes 1600 metrů už ne. Asi 20 minut letu po minutě Stuttgartu to začalo. Překrásné výhledy na zalesněnou hornatou krajinu jižně od města Freudenstadt vystřídaly pocity nejistoty a pochybování, zda jsme trasu vybrali správně. O rychlém zpocení na všech částech



**Poslední kopce před údolím Rýnu**

těla asi nemusím mluvit, protože piloti vrtulníků a zejména Robinsonů vědí o letu v turbulenci své. Okamžitě jsem reagoval snížením rychlosti a optimalizoval trasu nad nižšími údolími. I tak to místy dost nepříjemně házelo. Můj spolucestující Lukáš, pilot klasických letadel, se znamenitě kochal krajinou, zatímco já na jeho nadšené projevy nemohl ani reagovat, jak jsem se snažil udržet stroj stabilní.

Letět přímo do cíle, kvůli neustále se zvyšujícímu terénu, nešlo. Pokračoval jsem tedy v letu v údolní oblasti Kinzigtal, spojující nám nepříliš známá města jako Hausach, Fischerbach a Biberach, až do Offernburgu. Od Biberachu jsem se vydal kolem romantického hradu Hohengeroldseck směrem k Lahru. Jaká to byla úleva, když po 40

minutách v turbulenci v horách vylétíte ven do rýnské nížiny. Sice jsme si trochu zaletěli, ale dnes jsem si jistý, že napřímo bychom to s tímto vrtulníkem za daných podmínek zkrátka „nedali“.

Od Lahru do Bremgartenu to bylo proti silnému větru ještě přes 20 minut. Nicméně kámen ze srdce již spadal a já opět začal věřit, že to dnes do Dijonu opravdu zvládneme. V Bremgartenu bylo na okruhu jen pár místních letadel. Místní řídicí o nás již věděl, a tak jsme po přiblížení na dráhu 23 pokračovali rovnou k tankovacímu stojanu.

Letiště má vojenskou historii a určitě pamatuje i druhou světovou válku. Dnes tu sídlí i společnost MeierMotors GmbH a Max Alpha Aviation GmbH, které se za-



**Přiblížení v Bremgartenu**

bývají restaurováním a provozem historických letadel a především warbirdů. Potkat zde tedy takové vzácné ptáky jako Spitfire nebo Mustang není žádnou zvláštností.

Hlavní část dráhy má nový povrch, a přestože se jedná o VFR letiště, sídlí zde i jeden francouzský soukromý jet Falcon 2000. Prý zde má mnohem levnější parkování než kousek za hranicemi ve Francii.

V Bremgartenu jsem již před pár lety přistával s letadlem, a tak jsem polohu místa pro tankování znal. Je tu samoobslužný stojan, který vám místní „AFISák“ aktivuje z věže. Vše tu šlo velmi rychle, palivo ani poplatky nejsou drahé, a navíc jste v Německu, takže toto letiště vám mohu vřele doporučit jako tankovací zastávku při vašich letech směrem do Francie. →



## MeierMotors GmbH

Pokud vás cesty někdy zavedou na letištiště Bremgarten, nechte si ujít možnost navštívit „hnízd“ warbirdů bratří Meierových, dnes zřejmě největší firmu zabývající se restaurováním warbirdů na kontinentální Evropě. Společnost, jejíž příběh začal v roce 1965, kdy Adolf Meier, otec současných vlastníků firmy, bratrů Achima a Elmara Meierových, koupil na prodejní akci místo původně zamýšleného traktoru letadlo (Fi-156 Storch), přesídlila na letištiště Bremgarten v lednu 2008. Do letošního roku prošlo dílnami bratří Meierových několik desítek warbirdů včetně několika Mustangů, Jaků různých verzí, Stearmanů, Texanů, Messerschmittů a Buchónů, a ve výčtu nechybí ani Vought F4U Corsair nebo Supermarine Spitfire.




Po dotankování a podání VFR plánu jsme nasedli do svého stroje a pokračovali přes řeku Rýn do sousední Francie. Přeletěli jsme nad Mylhúzy, zahlédli několik válečných bunkrů a pokračovali na otočný bod NDB Hericourt přes Alsasko směrem do Burgundska. Cestou jsme potkali několik renesančních zámků, které bývají často na prodej za „rozumné“ peníze, nejen pro jejich nákladnou opravu a následnou údržbu. Turbulence a protivítr nás doprovázely po celý zbytek letu a jako naschvál vše přestalo asi jen 5 km od cílového letištiště Dijon Darois (LFGI).

Po přistání nás uvítal François, nový majitel tohoto vrtulníku. Měl hned zájem ukázat, jak že se ten vrtulník vlastně startuje. Že je to už dlouho, co s pístovým Robinsonem neletěl, a neví jak to naho-

dit. Jaké to pro mě bylo překvapení, když přidal plyn a „přeparkoval“ vrtulník přímo před vrata svého hangáru. Francouzi opět dostali své dobrodružné povaze.

Další, již pozemní část naší výpravy probíhala vlakem TGV do Paříže a další den linkou domů. Už se těším na další evropská vrtulníková dobrodružství.

Touto cestou bych rád poděkoval původnímu i novému majiteli, kteří mě o tento let požádali, a rovněž svému kamarádovi Lukášovi za příjemný doprovod. Mimochodem, jednalo se o první Robinson R-44 vybavený skleněným kokpitem (Aspen), který byl toho času (2014) dodán na evropský trh. 



V hangáru u nového majitele