



# VALNÁ HROMADA HFC 2018



Tomáš Kubín ve svém vystoupení seznámil přítomné s vývojem členské základny, stavem financování HFC v roce 2018 i výhledem na rok příští. Současně vyzval všechny členy, aby naplnili společný cíl a snažili se získat další nové podporovatele klubu. Důležitým bodem valné hromady HFC byla změna stanov, vyvolaná změnou legislativy. Nově bude HFC zapsaným spolkem. Přítomní členové HFC přijali návrh jednomyslně.

V úterý 27. listopadu proběhla valná hromada členů HFC. Hlavním bodem programu byla zpráva o činnosti klubu za rok 2018, kterou přednesl prezident klubu pan Michael Oeljeklaus. V jeho vystoupení, které bylo doprovázeno fotoprojekcí z celoroční činnosti, zaznělo poděkování všem členům za účast i přínos pro vytváření podmínek pro stavbu replik historických letadel. Velkou pozornost věnoval hlavním akcím roku 2018, kterými byly zejména Vyhodnocení nejlepších českých leteckých sportovců, Dobový letecký den, Muzejní noc v leteckém muzeu, přelet letounů Caudron G3 a Polikarpov do Francie, setkání členů HFC a létání v kluzáku Blaník a také novému projektu HFC – stavbě repliky předválečného letounu Zlín XII, který bude mít imatrikulaci OK-HFC.



V rámci večerního programu byl promítnut film z přeletu historických letounů Caudron G3 a Polikarpov Po-2 z Mladé Boleslavi do La Ferté Alais, o němž pojednává i hlavní reportáž v tomto newsletteru. Závěr večera patřil filmu z Dobového leteckého dne.



Vážení přátelé,  
Rok 2018 je téměř za námi. Historical Flying Club jej měl doslova prospěškovat zajímavými aktivitami. Zásadním způsobem jsme odstartovali stavbu repliky letounu Zlín XII, financovanou právě naším klubem. Výrazně jsme podpořili letní Dobový letecký den v Mladé Boleslavi a spolu s řadou našich členů mohli v onom sobotním odpolední žasnout nad plejádou historických i soudobých letounů v této bezvadně zorganizované airshow. Tradiční valná hromada pak na sklonku listopadu bilancovala naši činnost. Tady si dovoluji jednu osobní poznámku – velmi nám usnadní práci, pokud se začátkem roku 2019 řádně a včas uhradíte členské příspěvky.

Hlavní tématem tohoto newsletteru je reportáž z putování Vladimíra a Petra Handlíkových na replice stroje Caudron G3 a na letounu Polikarpov Po-2 z Mladé Boleslavi do Francie a zpět. Dopřejte si tohle strhující čtení v některém zimním podvečeru u sklenky něčeho hřejivého...  
Vše dobré v roce 2019,

Tomáš Kubín, HFC



# LET CAUDRONEM G3



## Z MLADÉ BOLESLAVI DO FRANCIE

Vše začalo v roce 2009, když jsme s Petrem Svobodou v Brně začali spřádat první plány na stavbu repliky letounu Caudron G3 z roku 1913. Přinesl jsem Petrovi plány z francouzského leteckého muzea Le Bourget zvětšené tak, aby byl výkres 1:10. Petr nad plán pronesl: „No to je pěkná vrána s klenutým profilem, to bude tak na poletování nad letišťem“, ale já z legrace odušil: „Jakýpak nad letišťem, v tom já poletím až do Francie!“ A stavba začala. Nikdo z nás si neuvědomoval, kolik práce a času to Petrovi Svobodovi dá a kolik hodin uběhne, než vše v Mladé Boleslavi dokončíme. Přiblížil se rok 2012 a na Dobový letecký den přiletěl z Francie z letiště La Ferté- Alais historický letoun Junkers JU 52. Jeho kapitán Jean Claude Faure byl z naší sbírky replik historických letadel nadšen a když se dozvěděl, že stavíme repliku francouzského letounu Caudron G3 tak mě u dobré skleničky večer povídá: „S tím musíš přiletět k nám do La Ferté -Alais, tam nám létá také replika tohoto letadla.“ Běžely roky, Petr Svoboda se v Brně potýkal se zvláštnostmi konstrukce, upravoval profily, aby to „dobře letělo“, my pak v Mladé Boleslavi letoun dokončovali s podporou Petra Taxe a jeho kolegů.

Mezníkem byl první let na konci září 2017. Zkušební pilot Petr Handlík byl tak nadšen letovými vlastnostmi nového stroje, že hned

při druhé průletu pustil řízení a zamával na nás oběma rukama nad hlavou. Potvrdila se naše zkušenost, kterou jsme měli s rádiem řízeným modelem Caudrona: letoun vypadá velice archaicky, ale vlastnosti má jako normální letadlo. Při slavnostním křtu na začátku října jsem francouzskému velvyslanci v Praze panu Rolandu Galhargue vykládal, že jestli to bude dobře létat, tak s tím dolétnu až do Francie. On přislíbil pomoc, protože byl naším novým strojem doslova nadšen.

Když opadla euforie z nového letadla a slavnostního křtu, povídá mi jednou večer můj syn Petr: „Jestli to myslíš s cestou do Francie vážně, tak to musíme přes zimu připravit, protože zrušit to můžeme i na poslední chvíli, ale nepřipravení nepoletíme nikdy.“ Dohodli jsme se, že cestu přes zimu připravíme a já na jaře začnu trénovat. Petr začal shánět mapy Německa i Francie a začal komunikovat s letišti, na kterých jsme měli v plánu přistát.

Bylo také dohodnuto, že poletí ještě jedno letadlo, a sice Polikarpov PO2, který má svou nádrž na pět hodin letu a poveze kanystry pro doplnění Caudrona na letištích, kde není pumpa. Nevěděli jsme přesně, co vydrží já, motor a letadlo, a tak byly plánovány etapové lety v délce 120 – 140 km z čehož vyšlo celkem 9 přistání z Mladé Boleslavi až

do La Ferté- Alais, kde nebyla žádná letecká show, ale kde jsme se chtěli jen seznámit s rodinou Jeana Salise a pokusit se o společný let obou Caudronů G3, jediných na evropském kontinentě.

Příprava letu, která probíhala od prosince 2017 až do odletu, byla hodně závislá na komunikaci s jednotlivými letišti, kterých jsme měli připraveno více než devět, protože jsme chtěli mít rezervu pro nepředvídané okolnosti. Většina letišť v Německu i ve Francii se zachovala velice přátelsky, přistání povolila a kde to šlo, nabídla i benzin.

Velkou pomocí zejména pro let nad Francií byl pro nás pilot historického letounu P 40 Warhawk Robert Villanova, který byl v Mladé Boleslavi několikrát hostem naší Historical Airshow. Jeho přítel a pilot dopravních letadel Eric Schneider se nás doslova ujal a s Petrem podrobně připravil průlet fran-







couzským územím, zejména vojenskými prostory a zajistil i hangárování našich letounů a přenocování našeho týmu v hotelu.

Běžely zimní měsíce a čilá komunikace mezi Petrem a letišti v cizině a já začal přemýšlet, co a jak musím na jaře udělat, abych tu dlouhou cestu vydržel. Caudron měl nalétáno několik hodin a já jsem začal v březnu 2018 létat a pilně trénovat. Nejprve krátké lety pro ověření letových vlastností, ale velice rychle jsem přešel na dlouhé lety nad letištěm v délce 1,5 hodiny, pak natankovat a znovu další hodinu. To vše proto, abych zjistil, jestli to půjde v té otevřené gondole, kde pilot sedí

sice dobře zapasovaný v koženém křesle, ale od pasu nahoru je v přímém proudy vzduchu od vrtule. Létat v tom šlo jen s tím, že po delších letech mě bolely trapézové svaly, protože proud vzduchu byl dost silný a pilot musí s tou silou bojovat v předklonu a namáhat právě krční svaly. A tak jsme raději do Caudrona namontovali menší větrný štítek, který proud vzduchu trochu rozbil. A já dál pilně trénoval a létal hodiny a hodiny nad letištěm ve výšce 300 – 400 m pro ověření výdrže motoru i pilota. Mimo letiště jsem se bál, ale ne o sebe, o letadlo, které bez motoru klouže 1:2 a po nouzaku do pole by bylo nepoužitelné.

Připravovali jsme také pozemní zabezpečení v podobě auta s dvoučlennou posádkou vyzbrojeného náhradními díly, stlačeným vzduchem pro startování Polikarpova, náradím, rezervními lany, napáínáky a také olejem pro oba letecké motory. Posádku pozemního zajištění tvořili dva zkušené „harcovníci“ Olda Fíla, který s nákladákem před léty projedil celou Evropu, a Vašek Jiránek, letecký modelář a „terénní člověk“ připravený na všechno.

Přibližoval se den odletu, který byl závislý na tom, aby nad střední Evropou byla tlaková výše a také aby protivítr byl co nejmenší. Přibližoval se ale také náš Dobový letecký den a já do poslední chvíle po nocích připravoval scénáře, pozemní vojska a další věci, takže na nějaký spánek nebo odpočinek nebylo ani pomyslení. Petr sledoval počasí a začal avizovat, že první možnost odletu bude už třeba den po našem leteckém dnu. A stalo se.

Večer po Dobovém leteckém dnu jsme si dali na hangárpárty pivo a oddechli si, že vše dobře dopadlo a Petr povídá: „Moc se nena- maž, zítra asi odpoledne poletíme, počasí vypadá slibně...“ Ráno v neděli 17. června jsme se trochu vyspali a pak hurá na letiště, rozloučit se s našimi zahraničními kamarády piloty před jejich odletem a pak jsme začali skládat připravené věci do auta, které pojedje po zemi. První let jsme pro jistotu naplánovali ještě na neděli, aby nám pak na každý další den zbyly jen čtyři přelety.







*neděle 17. 6.: První etapa*

## *Mladá Boleslav - Plasy*

V 17:30 startujeme z Mladé Boleslavi a letíme do Plasů. Je to první let našeho Caudrona mimo letiště a tak v první hodině nespouštím oči z motorových přístrojů. Ani mi nevadí, že prolétáme dvě přeháňky. Před přistáním v Plasích je ovzduší trochu turbulentní, a tak si poprvé „vychutnávám“ rozsahy kormidel. Průměrná cestovní rychlost je 90 km/hod. Přistání po 1 hodině a 35 minutách proběhlo hladce, zajíždíme k pumpě a tankujeme. Kája Mařík, náčelník letiště nás vítá, poskytuje ubytování přímo na letišti a rád přijímá pozvání do městečka na večeri, při které se povídá hlavně o letadlech a létání a také o pořádání leteckých dnů. Na ráno si necháme udělat chleba s malým řízkem.

*pondělí 18.6.: Druhá etapa*

## *Plasy - Schwandorf*

Vstáváme v 5:00, startujeme v 5:55 a letíme přímo do německého Schwandorfu, kde je malé travnaté letiště. V pohodě přelétáme pohraniční hory a přistáváme v 7:10 na opuštěném letišti. Tankujeme z kanystrů, které veze Polikarpov, krátce snídáme a letíme dále.



*pondělí 18. 6.: Třetí etapa*

## *Schwandorf - Dinkelsbühl*

Startujeme v 8:02 a letíme nad německou krajinou plnou městeček, vesniček, továren a větrných elektráren. Počasí je klidné, a tak se můžu poprvé kochat a opustit neustálé sledování přístrojů. Caudron mi začíná dávat najevo, že je to příjemný stroj, ve kterém všechno funguje. Přistáváme bez problémů v 9:42 hod na travnaté ploše. V Dinkelsbühlu na nás čeká Guenther Maendle a s ním skupina lidí. Pomáhají tankovat obě letadla a kanystry u pumpy a hned nabízejí kávu a pohoštění. Také se s námi fotí a prohlížejí naše dva stroje, které na jejich letišti ještě nebyly.



pondělí 18. 6.: Čtvrtá etapa

## Dinkelsbühl – Backnang Heiningen

Startujeme v 10:45 hod za příjemného téměř bezvětrného počasí a pokračujeme nad německou krajinou, která se teď začíná trochu zvedat a přibývají v ní kopečky. Letíme však ve výšce 500 m, což je bezpečně nad nimi. Krajina je posetá úzkými poličky různých tvarů a my musíme mezi nimi najít to „své políčko“ - letiště Backnang. Koukám, oči si můžu vykoukat až vidím, že to jedno zelené políčko má po stranách bílé proužky a začínám klesat na přistání. Na německých i francouzských letištích je příjemné označení poloviny dráhy. Dosedáme bez potíží v 11:35 na krásně upravenou dráhu a vyjždíme mimo. Tankovat budeme z vlastních kanystrů. Vítá nás usměvavý chlapík Matthias Greber, který o nás věděl a byl připraven nám pomoci. Počkal až natankujeme, nabídl nám něco nealkoholického k pití a povídáme o létání a letadlech. Když se ho ptám, jak velká letadla mohou na jejich letišti přistávat, tak říká, že on sám má JAK 52 a ten že startuje i přistává na jejich dráze dlouhé 650 m bez problémů. Vede nás do hangáru a ukazuje své krásně udržované letadlo. Vyměňujeme si adresy a kontakty a letíme dále.



pondělí 18.6.: Pátá etapa

## Backnang Heiningen – Haguenau

Startujeme po malém občerstvení v 14:09 místního času a letíme přímo do Francie. Hraniční řeku Rýn přelétáme brzy po průletu kolem velkých měst Pforzheim a Karlsruhe v bezpečné výšce 500 m. CTR Karlsruhe Baden-Baden oblétneme severně. Rýn je široký a klikatý, letíme chvíli i podél něho a já mám v Caudronu pocit, že ho nemůžu nikdy přeletět. V 15:49, po 1 hodině a 40 minutách vidíme velké město Haguenau a u něj velké letiště s travnatou i asfaltovou dráhou. Vzhledem k tomu, že Caudron nemůže pojezdět po asfaltu, protože má vzadu jen dvě malé kluzné plochy, vítáme, že travnatá dráha je blíže k hangárům, přistáváme a pojezdíme mimo dráhu.

Blíží se k nám skupinka lidí a mezi nimi usměvavý Eric Schneider, který Petrovi pomohl celou francouzskou část letu zorganizovat. Protože je spousta času, nabízíme letovou ukázkou Caudrona, které se ochotně ujímá Petr, a také létání s Polikarpovem Po2. Voláme také do auta našim klukům z pozemního zajištění Oldovi a Vaškovi, že už sedíme ve Francii na zemi a ptáme se, kde jsou. Dorazili již do města a přes spolehlivou navigaci trochu bojují s informacemi místních lidí, kde je vlastně letiště. Nakonec vidí létat Polikarpova a jedou přímo k letišti „po leteckém čuchu“. Po natankování obou letadel benzínem a naplnění talkové nádoby v PO2 stlačeným vzduchem ukládáme obě letadla do hangáru. Erik i jeho přátelé nás zvou na pivo do letištního baru, kde povídáme o naší cestě a také o tom, jak to bude vypadat zítra na trase po čtyřech francouzských letištích. Hotel máme přímo u letiště, večeríme v restauraci l'Ancienne Douane v krásném historickém centru. Je teplo a tak sedíme venku na zahrádce, popijíme pivo a objednáme si dobrý steak. Neponocujeme, protože nás čeká ještě jedna celodenní etapa po Francii. Podle mapy i informací od Erika budeme prolétat kolem a také skrz vojenských prostorů a tak každý let bude trochu klikatý. Ve srovnání s našimi prostory je omezení ve Francii podstatně větší.





## *úterý 19. 6.: Šestá etapa* *Haguenau – Epinal Dogneville*

Vstáváme v 5:00 a jdeme pěšky na letiště. Máme kód k brance letiště a nezamčený hangár, ze kterého v klidu vytahujeme obě letadla a chystáme je na start. Kluci z doprovodu mohou ještě v klidu spát, pak posnídat a vyrazit. Startujeme v 6:15 a vznášíme nad krásným francouzským územím, ale také obléáme a prolétáme vojenské prostory a hory, které pak přelétáme na nejnižším místě. Proto jsme z Haguenau neletěli přímo na Epinal, ale přes Saverne a Sarrebourg a teprve tam změnili kurz na jihozápad. V 7:45 hledáme malé letiště v polích a já, přestože GPS ukazuje správně, letiště pod sebou nevidím. V tom slyším Petra na rádiu jak říká: „Letiště je přímo pod námi, vidíš ho?“ a já potvrzuji: „Vidím, ale mám 400 m...“ A na to Petr lakonicky: „No tak to sešroubuj a přistaň!“ Caudron udělal krásnou stoosmdesátku a hladce přistál na krásně upravené dráze v Epinal Dogneville. Pojíždíme přímo k pumpě, kde na nás čeká Monsieur Pittet, nabízí benzin a pak hned kávu. Restauruje staré aeroplány včetně originálu Blériota a sám má Piper L4, se kterým létá. Je to kamarád Erika, od kterého věděl, že přiletíme a proto na nás čekal. Kávu odmítáme a chystáme se znovu startovat. Naším cílem je Joinville, malé letiště v kopcích.

## *úterý 19. 6.: Sedmá etapa* *Epinal Dogneville – Joinville*

Startujeme v 8:22 a letíme přímo přes malé kopečky, až v dálce v kopci vidíme malou dráhu a v údolí pod kopcem městečko. První můj dojem je, že se tam přece nemůžu trefit. Komunikujeme anglicky po rádiu, ale nikdo se neozývá. Provádíme obvyklý manévr, kdy já s Caudronem přistávám a Petr s Polikarpovem letí až do mého dosednutí vedle mě, aby z malé kamerky na vzpěře přistání nafilmoval. Pak přistává také on. Stopky nám ukazují 1 hod a 9 min. a čas přistání 9:31. Jedeme přímo k hangáru, kde je v rohu malá pumpa a u ní stojí Antoine. Říká, že ho poslal náčelník klubu, aby nám prodal benzin a nabídl kávu a croissanty. Tankujeme a tentokrát se k jídlu nedáváme dvakrát pobízet. Sedíme s ním v útulném leteckém klubu a povídáme si u fotografií o aktivitách a létání na jejich letišti. Kávu a croissanty chceme zaplatit, ale on se smíchem říká: „To nejde, to platí šéf letiště, kterého o to požádal Eric“. A zase Eric, naše dobrá duše celé francouzské mise. Letiště je mírně z kopce a tak toho využíváme a provádíme poměrně krátký start. Naším cílem je Troyes.

## *úterý 19. 6.: Osmá etapa* *Joinville – Troyes*

Starujeme po krátké přestávce v 10:58 a máme před sebou předposlední etapu v délce 58 min. Počasí nám přeje, let je téměř přímý. Město Troyes vidíme již z dálky. Komunikujeme s věží a ta nás posílá na dráhu 35. Letiště má dráhy dvě: asfaltovou blíže k hangárům a věži a pak travnatou na vzdálenější straně. Přistáváme na travnaté dráze a zajíždíme mimo, abychom natankovali z vlastních kanystrů.

Netrvá to dlouho a přijíždí velký hasičský vůz a po chvíli i řidičí z věže, prohlíží se nás i letadla a říká, že to byl on, který s námi komunikoval na rádiu. Petr se ptá, jestli budeme platit přistávací poplatky a on s úsměvem říká: „Jaké poplatky, nic platit nebudete, to my bychom měli platit vám za to, že jste se přiletěli k nám s takovými krásnými letadly.“ A přitom jsme si uvědomili, že na žádném letišti po celou dobu naší cesty po Německu i Francii od nás nikdo přistávací poplatky nechtěl. Naplnili jsme Caudrona z kanystrů a připravujeme se na poslední naši etapu do La Ferté- Alais.

Stačíme ještě zavolat našim klukům z pozemního zajištění a dozvídáme se, že oni budou v cíli pravděpodobně dříve než my a budou moc nafotit náš přilet.



## úterý 19. 6.: Devátá etapa Troyes – La ferté Alais

Vysněný cíl je pro nás důležitý, takže ve 12:51 pojíždíme opět na travnatou dráhu 35 a startujeme. Prolétáme na krásnou francouzskou krajinou plnou políček, vesniček, kterou podél naší trasy nehyzdí žádné továrny ani moderní haly. Krajina je rovná a tak se můžeme nechat unášet a kochat. Letiště v La Ferté-Alais je vidět už z dálky. Krásná široká zelená dráha na náhorní plošině a světlé hangáry vlevo od ní. Protože je krásné a klidné počasí, děláme několik průletů ve skupině, jeden ve směru příletu, druhý před hangáry a při třetím krásný rozchod. Caudron přistává jako první, kamerka z Polikarpova ho filmuje a pak dosedá Petr s Po-2. Je 14:15 a my jsme u konce naší letecké mise. Je to nádherný pocit splněného snu. Uletěli jsme 12 hodin a jednu minutu čistého leteckého času, motor, o jehož provoz jsme měli obavy, pracoval bez problémů a vzal si za celou dobu jen 1 l oleje. Kluci z doprovodu Olda Fíla a Vašek Jiránek jsou již tady. Vítáme se s nimi a Vašek fotí.



Na letišti panuje čilý ruch. Venku na ploše je spousta historických letadel, u kterých se právě pohybují filmaři a fotografové. Přichází k nám Baptiste Salis, nejmladší z rodiny Salisů, a také jeho žena Brigitte, která s Petrem komunikovala a náš přílet na jejich soukromé letiště schvalovala. Prohlíží se naše letadla a my je žádáme o společné foto, abychom splnili přání Petra Taxe, který nám před odletem řekl: „Jako důkaz, že jste tam doletěli, beru jen fotku se Salisem.“ Plníme i přání Baptisty Salise a připravujeme našeho Polikarpova na společný let s Polikarpovem ze stáje Salis. Oba Po-2 startují a s nimi Piper s pilotem Edmondem Salisem, bratrem Baptisty, a také s fotografem. Všechna tři letadla létají společně téměř půl hodiny, a jak jsme později viděli, profesionální fotograf udělal v krásném a klidném podvečeru fantastické snímky.

Přichází legenda francouzského historického létání pan Jean Salis, otec Baptisty a Edmonda a syn Jeana Baptisty Salise, zakladatele sbírky v La Ferté-Alais. Pan Jean Salis obdivuje náš stroj a vyptává se na technické detaily. Když mu říkám, že náš Caudron je menší a z duralu, usmívá se a říká, že to vůbec nevadí a že ho překvapuje, jak je nádherně zpracovaný. Petr Svoboda i Petr Taxe by měli velkou radost. Pan Salis se rozhovořil o komplikovaném shánění náhradních dílů na jeho letadla a hlavně na Po-2 a nabízí v této oblasti spolupráci. Cílem naší cesty bylo nejen k němu doletět, ale také udělat společný let obou Caudronů. Říká, že to není problém, že to zítra provedeme a při tom pomalu přecházíme k jejich Caudronu. Pan Salis nám povídá o tom, že jeho otec po první světové válce koupil postupně tři Caudrony G3, ale teď že zbyla jen tato věrná replika, poháněná československým hvězdicovým motorem Walter.

Jejich Caudron měl ještě před třemi léty nakrucování křidel, ale teď je horní křídlo předěláno a má křídélka. Upravené „ušičky“ horního křídla jsou však bílé, ale celý Caudron je žlutý. Ptám se pana Salise proč to je. On s úsměvem povídá: „Mě to tady sice všechno patří, ale oni si tady stejně dělají co chtějí...“ Vidím, že to je podobné jako v naší nadaci. Ukládáme letadla do hangáru, domlouváme se na druhý den ráno a odjíždíme do malé vesničky D'Huisson Longueville, která je kousek od letiště. Ubytování nám zajistila Brigitte ve vilce u příjemných starších Francouzů. Po cestě se stavujeme na večeri v restauraci a necháme si přenést šampaňské na oslavu našeho letu do Francie. Při přípitku s našimi kluky z pozemního doprovodu si ale uvědomuji, že musíme také doletět tu samou cestu ještě zpět domů...



## *Středa 19.6. v La Ferté Alais*

Vstáváme až v 8.00 hod, na letišti čekáme na Roberta Vilanovu, který Caudrona G3 létá vedle Baptisty Salise, a také na Jeana Claude Faure, se který bychom si rádi udělali fotku a ukázali mu našeho Caudrona, jehož přilet

j jsme mu slíbili už v roce 2012. Nastává první malá komplikace. Volá Robert Vilanova, že je s dopravním letadlem neplánovaně v Bologni, ale že zajistil pro Caudrona jiného pilota. Přijíždí starší asi 84 letý pilot Jean-Piere Lafille, který je ochoten společný let s našim Caudronem, který bude pilotovat Petr, udělat. Příprava „většího Caudrona“ je jednoduchá. Přinesli kanystr s benzínem, nalili ho do letounu, pilot dost komplikovaně nasedl s podporou dvou dalších pomocníků a přišel start motoru. Bylo to stejné jako u Polikarpova. Pomocník rukou protácel motor tak dlouho až si bezpečně nasál a pak po zapnutí magnet chytil motor na „první ránu“. Mezi tím Petr nastartoval našeho Caudrona a oba letouny začaly pojíždět na dráhu.



Start byl impozantní, ale dosažení společného průletu pro kameru a fotografy nebylo vůbec jednoduché. Pilot „velkého“ Caudrona létal trochu jinak, než bylo dohodnuto a náš menší Caudron s Petrem na palubě musel využít výhody rychlejšího letu, aby se do dvojice dorovnal. Vše ale

nakonec dobře dopadlo a tak vysněné společné záběry na videu i pár pěkných společných fotek srdíčko dokonale. Sen a cíl naší mise byl splněn. Oba Caudrony postupně přistály, pak pár společných fotek obou pilotů a mohli jsme letouny opět dát do hangáru.

Konečně přijel Jean Claude Faure, náš přítel a kapitán dopravního historického Ju 52, který v roce 2012 přiletěl do Mladé Boleslavi na Airshow. Vyprávíme mu o stavbě Caudrona a o našem létání v Čechách a v Mladé Boleslavi. Přichází Jean Salis a dává nám brožury o letadlech v La Ferté Alais, kde je také historie jejich rodiny od jeho otce, který v první světové válce bojoval u Verdunu, až po současnost. K večeru plníme obě letadla „po špunty“ i kanystry a chystáme se na cestu zpět. Večeříme ve stejné restauraci jako včera a velice brzo odjíždíme do penzionu. Objednáváme si láhev francouzského červeného vína a zveme paní domu na malý přípitek. Společnou fotkou končíme večer a jdeme na kutě.

# *A letíme zpět!*

## *čtvrtek 21. 6.: První etapa La ferté Alais - Troyes*

Vstáváme v 6:00 a po snídani odjíždíme na letiště. Loučíme se s Brigitte a s Vaškem Jiránkem i Oldou Filou a slibujeme, že dáme vždy vědět, když poletíme do další etapy. Já sleduji s obavou větrný pytel, který je již téměř vodorovně, ale ve směru dráhy, a také oblohu zataženou nízkými mraky. Startujeme v 8:00 a za silického větru letíme do Troyes. Let je mírně turbulentní, ale krajina je plochá. Letíme po větru a při rychlosti na rychloměru 90 – 95 km/hod ukazuje GPS až 120 km/hod. V Troyes přistáváme opět na travnatou dráhu 35.



## *čtvrtek 21. 6.: Druhá etapa Troyes - Joinville*

Startujeme do stále více sílícího větru a letíme do Joinville, na malé letiště v kopcích, zavřené z obou stran za stromy. Trochu bojuji při přistání, ale Caudron se chová dobře a já hladce dosedám. Letiště je ale po větru z kopce a Caudron se na volnoběh nechce zastavit. Musím proto vypnout magneta, abych nenarazil go hangáru a pumpy.

Po přistání přichází šéf letiště a také místní novináři, kteří se vyptávají na naši cestu a na Caudrona, který je jak francouzský stroj velice zajímavý. Šéf letiště nám natankoval a nabízí kávu a croissanty. S ohledem na blížící se frontu kávu zdvořile odmítáme, ale croissanty si bereme na cestu a startujeme.

## *čtvrtek 21. 6.: Třetí etapa Joinville - Epignal Dogneville*

Starujeme na Epinal Dogneville, ve vzduchu sílí turbulence a já přemýšlím, jak asi budu přistávat. Před přistáním se vítr změnil na poryvový o rychlosti 5-6 m/sec a tak při přistání opět bojuji o život i o letadlo, ale díky dobré ovladatelnosti Caudrona je přistání nakonec hladké a ve směru dráhy. Vše se podaří, u pumpy opět plníme nádrže i kanystry. Jíme darované croissanty a zapíjíme vodou, ale nabízenou kávu odmítáme a startujeme, abychom ulétli frontě.

## *čtvrtek 21. 6.: Čtvrtá etapa Epignal Dogneville - Haguenau*

Start je i za silného větru bezproblémový, stoupáme do 500 m a postupně obléáme a prolétáme vojenské prostory a také hory, které pak přelétáme opět na severu v nejnižším místě. Musíme se také občas vyhnout větrným elektrárnám, které jsou na kopcích a právě v našem směru. Caudron letí stále stejnou rychlostí 90 km/hod, ale GPS opět ukazuje až 124 km/hod. Let je tedy časově o něco kratší, ale když se blížíme k Haguenau cítím v kormidlech poryvy větru a letoun se trochu více v tom „mlýně“ potácí a já mám trochu strach z přistání.

Na zemi je silný nárazový vítr zprava o rychlosti 7 m/sec a Caudronovi se s takovýmhle bočákem vůbec nechce letět a brání se kormidlům do kterých šlapu jak „do brambor“. Přistávám proto ne v ose dráhy, ale zešikma pod úhlem 45 stupňů. Caudron kupodivu až na zem krásně poslouchá, ale po přistání a stažení plynu jsem v gondole zbytečný. Vítr mě otočil přesně proti sobě a já mohu pojíždět jen proti němu. Naštěstí je to přímo proti benzínové pumpě a tak to vypadá, jako bych byl udělal schválně. Tankujeme obě letadla a dáváme je hned do hangáru připravená na další den.

Přijíždějí kluci s autem a Petr „dotankovává“ stlačený vzduch pro start Polikarpova. V leteckém klubu sedíme s Ericem a jeho přáteli piloty a povídáme o létání. Eric sleduje s obavou počasí a říká, že vítr bude zítra přes celé Německo silít a že bychom měli vyrazit co nejdříve ráno.





### *pátek 22. 6.: Pátá etapa* **Haguenau - Backnang**

Kvůli obavám o počasí vstáváme už ve 4:20 hod a jdeme skoro za tmy na letiště, kdy nás čeká Eric. Kluky necháváme spát a v klidu pak snídat v hotelu. Taháme letadla z hangáru, je ještě šero. Východ slunce bude až v 5:15, startujeme v 5:24 hod. Vítr je zatím mírný, ale já jsem trochu podcenil přiblížení studené fronty a oblékl se jak ty dny před tím. Výrazně se ale ochladilo a teplota klesla až na 10 st. C. Prostě celou cestu až do Backnangu, která trvala 1 hod 12 min, jsem doslova „klepal kosu“. Po přistání, když mi Petr dotankovával Caudrona, mi ani ta čtvrt hodinka běhání v bundě a rukavicích kolem letadel nestačila na zahřátí a už jsme zase startovali dál. Vítr je silný, ale ve směru dráhy a to není pro start problém.

### *pátek 22. 6.: Šestá etapa* **Backnang - Dinkelsbühl**

Startujeme v 7:15 a letíme v turbulentním počasí pouhých 40 min. Přistání je trochu divoké, protože fouká z boku přes stromy. Caudron ale ukazuje stále, že je postavený dobře a že zvládá i takoveto situace. Čeká na nás starý známý Guenther Maendle s několika dalšími piloty, tankujeme a fotíme se společně u letadel.

### *pátek 22. 6.: Sedmá etapa* **Dinkelsbühl - Schwandorf**

Spěcháme abychom ulétli blížící se frontě, a tak startujeme v 8:30. Let nad německou krajinou je docela příjemný, jen rychlost na GPS ukazuje že jsme stále zezadu ovlivňováni silným větrem. Po 1 hod a 13 min se blížíme k malému letišti Schwandorf, které je v lese. Klesáme dlouhým průsekem na dráhu a bezpečně dosedáme v 9:43. Tankujeme z vlastních zásob a již v 10:30 startujeme dál.

### *pátek 22. 6.: Osmá etapa* **Schwandorf - Plasy**

Let ze Schwandorfu do Plasů byl pohodový. Jednak jsme už od letiště viděli naše hraniční hory a se stále silným větrem téměř do zad jsme měli před sebou pouhých 59 min. Šumavské kopečky jsme přelétli ve výšce 900 m a pak začali klesat a já byl rád, že se konečně trochu ohřeju. Ale nebylo to nic platné, zima mi byla pořád. V Plasích jsme po přistání v 11.29 zajeli přímo k pumpě a já po natankování běžel hned ke Kájovi Maříkovi, aby do mě nalil trochu horkého kafe. Ale stačila by mi i jen jeho teplá kancelář abych už konečně trochu rozmzl. Petra vidím, jak přes Caudrona dává přehoz, protože začíná krápat. Vliv stále se zhoršujícího se počasí byl stále silnější a silnější. Krátce povídáme s Kájou Maříkem o naší letecké misi do Francie, pijeme kávu a pak honem zase do letadel abychom ulétli špatnému počasí.





*pátek 22. 6.: Devátá etapa*  
***Plasy - Mladá Boleslav***

Z Plasů letíme přes Rakovník domů. Počasí se zhoršuje a my musíme oblétnout postupně tři přeháňky. Vítr je pořád silný a u Mladé Boleslavi dost nárazový. Vidíme černé mraky a doufáme, že to stihneme včas. Rohodujeme se pro dráhu 23, ale silný poryvový vítr je zprava téměř 7 m/sec. Musím použít stejný způsob jako v Haguenau, tedy šikmo ke dráze a přímo doprostřed letiště. Dosedám hladce po 1 hod a 11 min ve 13:46 a snažím se pojiždět. Caudron se mi ale na zemi točí a vliv kormidel je minimální. Po chvíli se vítr umoudří a já mohu dojet až k leteckému muzeu. Polikarpov s Petrem na palubě přistává také. Let zpět z La Ferté Alais trval s větrem v zádech 9 hod 22 min.



### *Závěr letecké mise*

Ve vzduchu jsme tedy byli za celou misi celkem 21 hodin a 23 min a ulétli jsme 2 000 km. Náš vysněný cíl byl splněn. Setkali jsme se s celou rodinou Salisů i s dalšími známými piloty a uskutečnili jsme společné lety obou letounů Caudron G3, jediných v Evropě. Naše replika letounu Caudron G3 prokázala vynikající letové i technické vlastnosti. Za celou dobu letu neměla žádnou závadu. Její stavitel Petr Svoboda, by z ní měl jistě velkou radost.

*Vladimír Handlík*