

# Od Atlantiku do Čech



**M**odré nebe, sluncem zalitá pláž, vůně moře a křik racků, takové je ráno na Ile de Ré. Atlantik změnil barvu, konečně je modrý. Po včerejší nízké oblačnosti a dešti ani památky. Vlastně nemáme určenou žádnou další destinaci, chtělo by se zůstat, místo do letadla sednout na kolo a jet třeba na rybí trh. Nás ale čeká ranní briefing. K výběru destinace by bylo vhodné vědět, jaké je kde počasí. Ouha, to nebude tak jednoduché, wifi je jen na recepci, ale zrovna nefunguje. To je prostě Francie, připojení na internet není pro prázdninový hotel to nejdůležitější, důležitý je jídelní lístek. Musí v něm být šneci, žabí stehýnka, humr, foie gras a tatarák. K snídani croissant,

který se namáčí do kávy. Pak je vše v pořádku, tak to má ve Francii být.

## CÍL DIJON

Recepční hotelu nás překvapí otázkou: „Vy chcete opravdu v sobotu ráno taxíka? To je ale velmi neobvyklé, v sobotu ráno taxíky nejezdí!“ Na Francii je krásné, že ji nikdy nepochopíte. Nakonec se ale ukáže, že přeci jen jezdí. Na letiště tedy vyrazíme bez určené destinace, ale víme alespoň, že by to mělo být na východ. Letiště La Rochelle disponuje sice odbavovací halou, přímým spojením s Paříží i s Londýnem, ale pro General Aviation je vyhrazena jedna staveništní buňka na letištní ploše. Ze dvou třetin ji obývá výběr letištních poplatků

a na zhruba dvou metrech čtverečních si můžete udělat letovou přípravu. Má to jednu výhodu, přípravu dělám sám, víc se nás sem nevejde. Výraznou pomůckou pro plánování letu je mapa vinařských oblastí Francie, visí na nástěnce hned vedle mapy ICAO. Přímo na východ leží Burgundsko, na severu ohraničené městem Dijon. Zní to dobře, dijonská hořčice coby nepostradatelná součást francouzských salátů, burgundské víno, coby variace odrůdy Pinot noir. Cíl je určen, Longvic Air Base, vojenské letiště s civilním provozem na okraji Dijonu. Po cestě tentokrát žádné zámky, ale zato několik omezených a zakázaných prostorů. Je potřeba vytvořit na mapě přesně deset navigačních bodů. Tím se vyhneme všem prosto-

Pobřeží Atlantiku dobyto, počasí nám zase přeje a čeká nás cesta zpět do středu Evropy. Ale ještě předtím náš čeká Dijon, proslulý hořčicí a burgundským. Jsme přece ve Francii.



Nad údolím Rýna.

rům a pak už to půjde možná samo. Délka letu 290 NM, to znamená pro naše letouny zhruba tři hodiny. Piloti mezitím provedou předletovou prohlídku našich dvou strojů, Piper 28 Warrior OK AKA a Socata TB10 OK PEK.

## AU REVOIR, LA ROCHELLE!

La Rochelle TWR je na stejné frekvenci jako náš Benešov, 118,00 MHz. Jsme ale na řízeném letišti, takže si vyžádáme odletové povolení a stejně jako v Benešově oznamujeme počet osob na palubě. Když žádáme anglicky o povolení k nahození, dostaneme z věže krásnou odpověď: „Sans problème pour moi.“ Pro nás to také není žádný problém, ale pro jistotu odpovídáme „Roger, start-up approved“, a tak



Poslední pohled na Atlantik.

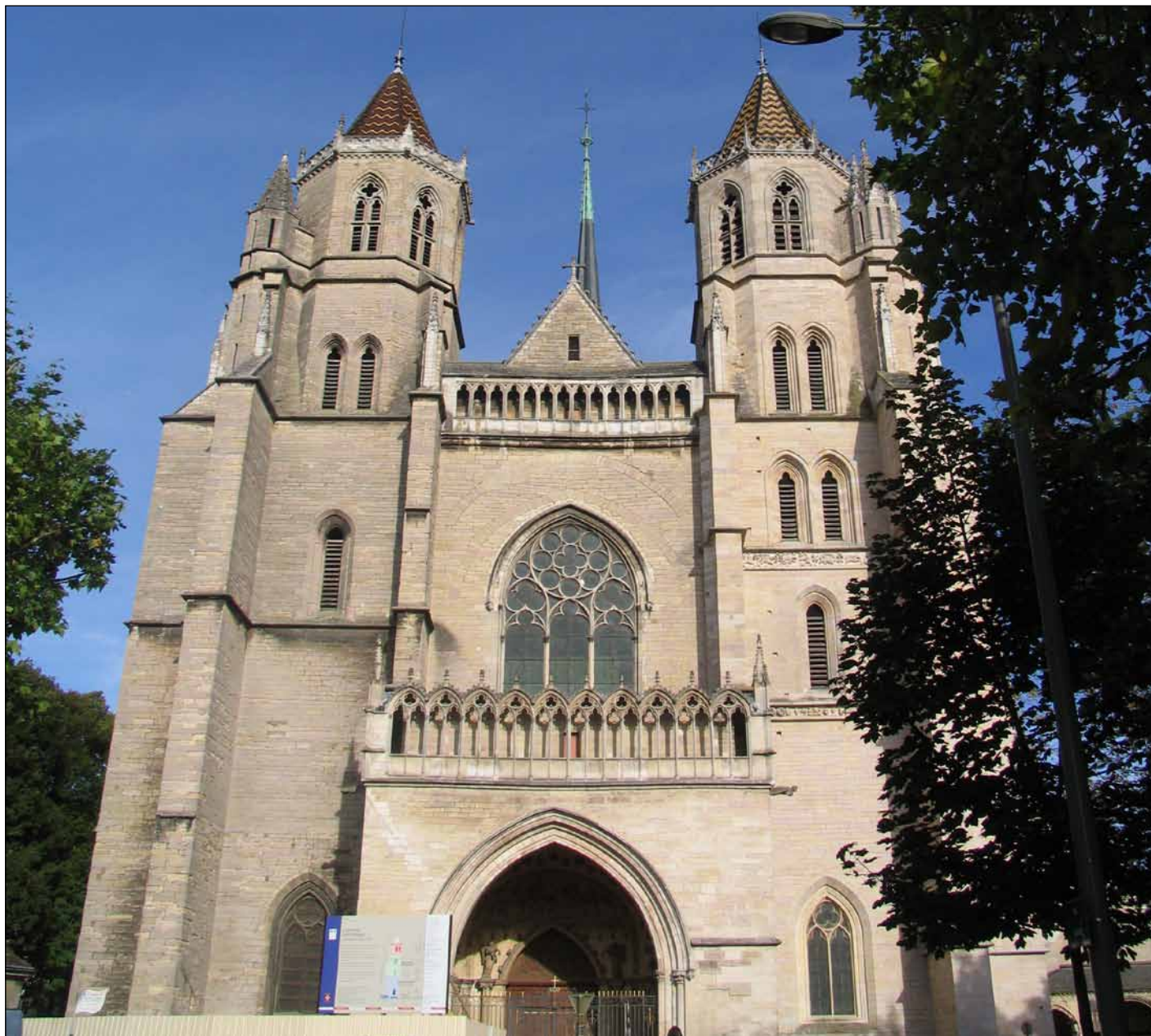


Na stojance aeroklubu Dijon.

nahazujeme. V CTR Strasburg jsem nedávno tento zvláštní druh francouzského povolení dostal i za letu, a to při žádosti o změnu kurzu. Povolení k pojiždění dostáváme již za použití řádné anglické frazeologie. Patrně díky tomu, že před námi pojíždí linka do Londýna.

Vstup na dráhu a vzlet je opět povolen pro celou formaci, to je už je pro nás zavedený postup. Odlet je z dráhy 27, nás vede ještě jednou, naposledy nad Atlantik. Poslední pohledy na blýskající se hladinu a potom pravou zatáčkou zpátky nad pevninu. Au revoir, La Rochelle! Na Nantes Info ještě jednou zopakujeme, odkud a kam letíme, kolik letadel ve formaci, jaké typy a kolik osob na palubě. Čekal jsem, že tato komunikace povede k vytvoření

nějaké zkratky, tak jako tomu bývá v Německu. Závěrečná informace však byla, že se máme držet mimo řízené prostory, podobně jako to slyšíme v okolí Prahy. Na Paříž Info se dozvíme, že prostory na naší trati, navíc nad zalesněnou oblastí, jsou od 800 ft AGL až do FL 115 aktivní. Na frekvenci pro komunikaci mezi letadly 123,45 MHz si potvrzujeme, že poletíme od louky k louce. Při snaze vyhovět zásadám bezpečnosti se z původně plánovaného přímého letu stává had. Les je našťastí střídán pastvinami, které by jako nouzové plochy mohly posloužit. Když jsme na cestě tam letěli nad Chablis ve FL 85, mrzelo mne, že nevidím vinice. Teď, když letíme 800 ft AGL, vidím každý stromček, ale ne- >>>



**Katedrála v Dijonu.**

hledám vinice, nýbrž louky. Na úrovni Bourges konečně můžeme stoupat do 3000 ft, a tak si piloti mohou trochu oddechnout.

## LONGVIC

To už je ale i čas začít studovat přilet na Air Base Longvic. Přilet je publikován pro VFR ještě komplikovaněji, než je tomu na Ruzyni. Jsme připraveni pokračovat z bodu na severozápadě na další bod na severu, až se nakonec po publikovaných VFR tratích dostaneme přes dva další body nad letiště. Skutečnost je ovšem mnohem jednodušší. „Bonjour Dijon, OK AKA formation for landing“ a odpověď je: „OK AKA formation, bonjour, exécutez approche directe piste 19, rappelez longue finale.“ Asi jsme neměli říkat bonjour... Tak to zkusíme ještě jednou s prosbou o angličtinu, ale je

to, co jsme si mysleli: přímé přiblížení na dráhu 19 a ohlásit dlouhé finále.

Tak konečně Dijon. Po třech hodinách v letadle je potřeba zajít tam, kam chodil i císař pán pěšky. Není to tak jednoduché, všude je zamčeno. Nezbyvá než obnovit spojení s TWR a požádat, aby nás někdo vpustil do budovy. To samozřejmě chvíli trvá, ale nakonec je péče opět excelentní. Slečna z handlingu zajistí mikrobusek pro posádky i hotel v centru města. Navíc nám připraví mapku turistických zajímavostí a nezapomene nám připomenout, že určitě musíme nakoupit dijonskou hořčici.

Jen k vínu jaksi neměla vztah, ale to nevádí, protože my ho máme. V mikrobusek tedy rychle studujeme, kdeže to vlastně jsme. Dijon, původně tábor starých Římanů, byl opevněn již roku 273. 1000 let v průvodci chybí, dozví-

te se až o požáru v roce 1137 a výstavbě gotické katedrály, která započala roku 1271. Ve 13. století dostal Dijon monopol na výrobu hořčice. Dijonská hořčice se liší tím, že černá či hnědá hořčičná semínka se nemelou, ale škrábou, pochopitelně se přidá bílé víno a hlavně, nezbavují se oleje, a tak vznikne hořčice plnotučná, ale dijonská, ostrá a jemná!

## LÉQUIPAGE DU AIRBUS

Ulice jsou plné lidí, zahrádky restaurací a kaváren lákají k posezení. Place de Libération je místem pro všechny. Půlkruhové náměstí naproti radnici je místo plné života. Děti probíhají fontánkami tryskajícími přímo z chodníku. Zatímco tatínkové popojíždějí s kočárky a starostlivě sledují ráchající se ratolesti,



Place de Libération po půlnoci.



Place François Rude.

maminky soustředěně pokuřují u šálku kávy a probírají módní trendy letošního parného léta. Jen skupinka našich letců působí poněkud exoticky. Nehlídáme žádné děti, uprostřed horkého odpoledne pijeme pivo z velkých sklenic a mluvíme jazykem, který nelze nikam zařadit. Madame od vedlejšího stolku se po poradě s přítelkyní odhodlá zeptat, odkud že to jsme. République Tchèque nějak nezabírá, ale Tchecoslovaque, to už je doma. Když se navíc dozví, že jsme piloti, prohlásí nás za „l'équipage du Airbus“ a vypadá to, že se s námi chystá odletět.

Jen malý kousek od Place de Libération na Rue Vauban je restaurant Le Saint Fiacre. Zde se pro nás chystá poslední kulinářský zážitek sladké Francie. Konečně došlo také na burgundské. Není to sice Premier Cru, ale

i tak chutná skvěle. Rubínová barva a nádech po ovoci, tak jak to má být. Nedat si ve Francii kohouta na víně, to by bylo naprosto neodpustitelné. Na jednoho kohoutka je potřeba 1 litr červeného vína, nejlépe beaujolais, a také trochu vínovice na flambování a několik větviček tymiánu. Že nám šéfkuchař neprozradil vše, je nabíledni, jinak bychom si to přistě uvažili sami. Majitel restaurace Jean Paul se přišel několikrát za večer zeptat, jak nám chutná. Chutnalo nám o to víc, čím víc se ptal. Upřímně nám pověděl o svých začátcích v pohostinství i přáních do budoucna. Takového kontaktu s publikem se od pražských restaurátérů bohužel nedočkáte.

O půlnoci už na ulici moc lidí není, ale navíceně náměstí a katedrála vás nakonec snadno odkloní od přímé cesty do hotelu.



Pinot Noir ve své nejlepší podobě.



Odpočinek před katedrálou.

## DOMŮ, DO PRAHY, DO BENEŠOVA...

Letištní crewbus je přesný jako hodinky, stojí ráno před hotelem ve sjednaném čase. To s naší posádkou je to horší. Troubí se pomalu, až se řidič začne ptát, v kolik máme odlet. Dobrá otázka. To totiž ani my nevíme, připadá mu to jistě divné, ale už se na nic neptá. Do druhého crewbusu nasedá posádka Swiss v nažehlených uniformách a během minuty odjíždí. Asi vědí, v kolik mají odlet. Dobrý dojem z Dijonu nám trochu pokazí kancelář General Aviation. Rádi bychom zaplatili poplatky a podali letový plán, ale je pořád zavřeno. Nakonec se ale někdo objeví, naučtuje nám všechno možné i nemožné, takže se nad fakturami musíme trochu rozčilovat.

Podáváme plánek do Benešova. Je to náš nejdelší let, vzdálenost 410 NM, něco přes čtyři hodiny letu. Původně jsme plánovali ještě jedno přistání v Německu, ale za námi se žene studená fronta. Rozhodli jsme se tedy, že na ni čekat nebudeme. Naplánovat let bylo možné téměř přímo, jen TMA Basel je vhodné trochu obletět. Let přes Německo už nic mimořádného není. FL75 z Dijonu až domů, žádné nahoru a dolů, žádné úhybné manévry.

Když se dostaneme do vzduchu, tak už jsou Vogézy částečně v mracích. To, co jsem připravil na odlet z Colmaru pro první etapu, se nám nakonec hodí v opačném směru. Přes CTR Luxeuil, které sahá právě do FL 75, pokračujeme na Colmar a Stuttgart. Po minutě Rýna se už cítíme jako doma, i když nám zbývají ještě tři hodiny letu. Langen info nám zprostředkuje průlet TMA Stuttgart. Když nás přeladí na Mnichov, zdá se >>>

# CESTOVÁNÍ | OD BISKAJE ZASE ZPÁTKY



Pojíždíme za linkou do Londýna.

nám, že už vidíme Šumavu. Za další hodinu letu Šumavu skutečně vidíme a je to pohled žalostný. Už jsem zde letěl mnohokrát a nikdy se člověk neubrání povzdechu. Tisíce stromů zničených kůrovcem je důsledek nesignifikantního režimu „ochrany“ přírody. Šedivé plochy suchých pahýlů začínají přesně na státní hranici. V Německu se napadené stromy vytěží a plochy se znovu zalesní, u nás ne. Národní park Šumava se pozná podle šedivé barvy, Bayerisches Wald podle barvy zelené.

## VÍTEJTE DOMA

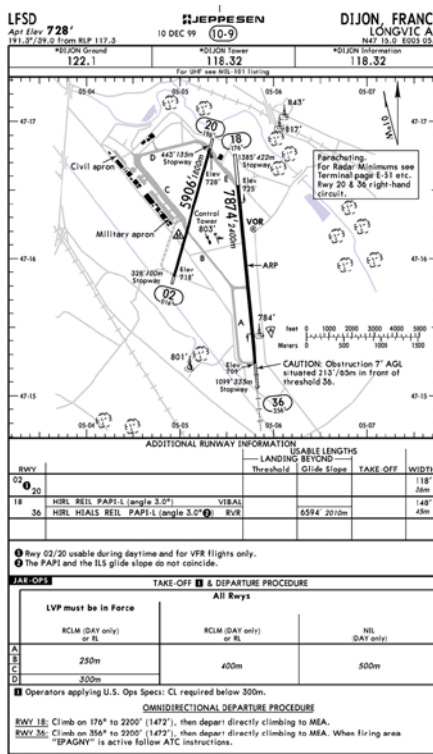
Německá řídicí se s námi loučí českým „ahoj“ a Praha se nám ozve slovy „vítejte doma“. Jedna velká výprava začíná končit klesáním do Benešova. Ještě na Praha info zrušíme letový plán, rozpustíme formaci a pak již jen zařazení do 2. okružové zatáčky pravého okruhu dráhy 24 v Benešově. Kapitáni dálkových letů jsou zase doma. Sedm letů, 16 hodin letu a 1500 námořních mil je za námi. Colmar, Orléans s Loirou, La Rochelle s Atlantikem a Dijon je minulostí. Je třeba plánovat nový výlet. ✈️



OK-AGA před hangárem Aeroklubu Dijon.

## DIJON – LONGVIC

Kód ICAO	LFSD
Kód IATA	DIJ
Výška AMSL	726 ft/221 m
Souřadnice	47°16'26"N 005°05'20"E
Dráha	18/36 2400 m beton
02/20	1800 m beton





Na finále doma v Benešově.

## DIJON - LONGVIC

Vojenské letiště s civilním provozem Dijon – Longvic (Base aérienne 102 Dijon) je jedním z nejstarších letišť Francie. Kořeny civilního létání zde sahají až do roku 1910, roku 1914 pak zde vznikla letecká základna Armée de l'Air.

Letiště prožilo aktivně obě světové války, přičemž během té druhé bylo těžce poškozeno Luftwaffe během bitvy o Francii. Po obsazení německými silami odsud působila například bombardovací jednotka IV/KG 55 „Greiff“, od roku 1943 pak II/NJG4, jednotka těžkých nočních stíhačů. V roce 1944 bylo letiště téměř zcela zničeno jak útoky letounů USAAF, tak ustupující německou armádou.

První období poválečné rekonstrukce skončilo v roce 1949, kdy byla do provozu uvedena dráha umožňující provoz reaktivních letadel. Prvními proudovými stroji využívajícími základnu se staly francouzské de Havilland Vampire.

Dnes z letiště působí stíhací peruté 1/2 Cigogne a 2/2 Côte d'Or vybavené letouny Mirage 2000-5.

Civilní dopravní provoz zastupuje společnost Eastern Airways, která z Dijonu létá do Bordeaux, Nantes a Toulouse, sezónně pak do britského Southamptonu.



Navigátor a autor článku, vždy s mapou v ruce.

