

Piper Cubem okolo Evropy

24. května 2015

Autor: **Petr Bucháček**, 6 příspěvků, celkové hodnocení článku: 2,2

Klíčová slova: Rubrika: Letadla

Někdo si létání po světě užívá o to víc, čím modernějším a rychlejším letounem letí, třeba i za prací. Doménou jiných jsou pak naopak výlety čistě pro zábavu, a to ještě hezky nízko a pomalu.

S létáním jsem začal v roce 2001 a výcvik jsem dokončil na ultralehké Koale. Vždy mě ohromovaly komplexní stroje, nejlépe vybavené pro létání dle přístrojů. K „dospělým papírům“ jsem si následně dodělal IFR doložku. Během výcviku, který k mému potěšení probíhal z velké části ve skutečných IFR podmínkách, jsem zjistil, že létání v mracích je výborné pro vyvolání nebezpečných iluzí, ale uspokojení, které jsem hledal, mi let kontrolovaný ATC nepřinášel. Většinu času jsem nalétal v aerodynamicky čistých UL strojích, které vás až moc rychle dostanou tam, kam potřebujete. Pak můj letecký život ale zásadním způsobem ovlivnil Piper J3 Cub.

V roce 2004 jsem dostal nabídku na výlet v Cubu. Přiznávám, že jsem nejdříve úplně nechápal nadšení, se kterým o svém stroji majitel mluvil. Podezřívám ho, že trochu přehání. Při nastupování do Piperu, kdy jsem se snažil nasoukat svých 188 cm na přední sedadlo (J3 Cub se létá ze zadního sedadla), jsem měl pochybnosti o tom, že výlet v Cubu je dobrý nápad. „Pohodlně“ jsem se usadil a pečlivě si zaříznul hranu palivové nádrže do koleních jamek a začal přemýšlet o azbestovém oblečení, které by mne uchránilo od paliva, které jsem měl de facto na klíně.



Na delších přeletech je nutné si protahovat nohy

Svůj názor jsem však musel upravit hned v prvních okamžicích po vzletu, kdy jsme s otevřenými dveřmi prolétali v malé výšce kolem lesů a na okamžik se podívali i do koryta řeky Shenandoah ve Virginii. Tento zážitek mě ohromil a přivedl k přesvědčení, že neexistuje lepší letadlo, které by dokázalo navodit pocit svobody a volnosti.

Začal jsem snít o toulkách po malých travnatých letištích v Cubu s malým batohem a stanem. Od toho okamžiku uplynulo skoro deset let a mně se nakonec podařilo v roce 2013 sen zrealizovat.

Plánem je odletět

Na výlet jsem měl k dispozici Piper J3 Cub z roku 1946 s motorem C90-8 (bez startéru) s hlavní nádrží na 12 galonů (45 litrů) a přídatnou nádrží na 13 galonů (49 litrů). Výdrž letounu při spotřebě cca 20 l / hodinu přesahuje výdrž pilota, ale určitě se hodí na výlety, u kterých není jisté, že na letišti bude k dispozici palivo. Na křídlech byly nainstalovány turbulátory, které snižují pádovou rychlost na přibližně 34 statutárních mil / hodinu (55 km/h) a téměř znemožňují dostat letadlo do vývrtky. Piper J3 Cub není letoun konstruovaný na dlouhé přelety, ale na let vzdušným prostorem třídy G je přímo ideální.

Protože nejraději létám s otevřenými dveřmi (někdy i v zimě, přestože Cub nemá topení), zamířil jsem na jih.

Můj původní plán obletět Evropu byl velice jednoduchý a spočíval v tom, že přeletím do Itálie (jako základnu jsem vybral letiště Benátky-Lido) a od místních pilotů získám doporučení na další cestu po malých místních letištích ideálně ve výšce do 1000 feetů AGL. Hlavním důvodem byla skutečnost, že jsem chtěl poznat jednotlivé země očima místních pilotů, setkat se se zajímavými lidmi a vyhnout se turisticky exponovaným destinacím a řízeným prostorům. Na oblet Evropy jsem si vyhradil dva měsíce, aniž bych měl přesný harmonogram cesty, který by mě mohl dostat do časové tísně a tedy i do možných problémů.

Jediným pevným bodem mého plánu bylo odlet z Prahy-Letňan v polovině června 2013 okolo Alp přes rakouský Pinkafeld, italský Trieste do Lida u Benátek. V Lidu jsem si chtěl udělat základnu na výlety do okolí. Nakonec se i tento pevný bod mého plánu změnil. Následně jsem chtěl navštívit Francii, Španělsko, Anglii a potom zpět do Letňan. Celkem jsem předpokládal, že ulétnu přibližně 10 000 km.



Když chce někdo spát na dvou karimatkách, musí něco nechat doma...

Nakonec jsem vynechal Španělsko a většinu času strávil v Itálii a Francii. Bylo opravdu velmi těžké opustit italské jídlo, krajinu a velmi přátelské lidi, se kterými jsem se na letištích setkával. Carlo, kterého jsem potkal na letišti ve Veroně, dokonce udělal krátký záznam z odletu z letiště Boscomantico, který je ke zhlédnutí na <http://www.x-plane.it/viewtopic.php?f=5&t=21407>). Let do Anglie jsem dlouho zvažoval zejména s

Cesta v číslech

Počet dní: 70

Počet letových hodin: 100

Počet navštívených letišť: 75

Počet přistání: 81

Odhadovaný počet

kilometrů: 12 000

ohledem na anglické počasí. Nakonec jsem se v Anglii zastavil pouze na týden a typicky anglického počasí jsem během této doby užil do sytosti.

Množství zážitků z této cesty je opravdu mnoho - jak těch nezapomenutelných, tak těch „poučných“.

Cub mezi velkými kluky

Na doporučení Jindry Zimáka jsem odlet nakonec posunul až na 21. června, abych se mohl účastnit sletu Piperů v bavorském Schmidgadenu, na kterém bylo přes padesát Piperů. Bylo zajímavé vidět, že velkou část letadel tvořily přestavěné Pipery L4 na J3, které zůstaly po americké armádě v Evropě. V České republice jich bohužel moc nepřežilo. Po skončení sletu ve Schmidgadenu jsem směřoval k Pinkafeldu, ale bohužel jsem byl vytlačen studenou frontou zpět do ČR. Na pohostinné jižní Moravě, konkrétně ve Znojmě, jsem tak strávil pěkné tři dny. Po průchodu studené fronty jsem podal tři letové plány přes IBS Letecké informační služby, který opravdu usnadňuje létání po Evropě. Mezi třemi úseky (Znojmo – Pinkafeld Trieste – Lido) jsem plánoval přestávky pro natankování a občerstvení v délce přibližně 90 min.

Přestože jsem úspěšně otestoval rádio před odletem navázáním spojení mezi letňanským AFISem z oblasti Lovosic (vzdušnou čarou přibližně 55 km), hned na začátku cesty se vyskytly problémy. Po aktivaci letového plánu nad Znojem jsem se nebyl schopen spojit s Wien Information, přestože jsem letěl relativně rovinatou oblastí na dohled Vídně. K mému překvapení jsem spojení navázal až po přeletu hor asi pět minut před Pinkafeldem. Nahlásil jsem se a zároveň požádal o uzavření letového plánu, což k mému překvapení řídící potvrdil, i když se jednalo o mezinárodní let.

Přelet do Triestu proběhl bez problému a radiová korespondence se slovinskými řidiči byla i v horském terénu po celou dobu letu „pětkou“. Vše se změnilo v okamžiku, kdy jsem se měl přehlásit na Trieste-Ronchi Tower. Letiště bylo skoro v dohledu a horské masivy jsem nechal za sebou, spojení s Ronchi bylo přesto problematické. Řídicí z Ronchi TWR si několikrát vyžádala, abych opakoval své vysílání. Bohužel podobně špatné spojení bylo v celém monstrózním CTR, které zahrnovalo vojenská letiště Istrana, Aviano, Rivolto a civilní letiště Trieste, Udine, Venezia, Treviso (velikostí bychom mohli konkurovat tomuto CTR vytvořením spojeného moravsko-slezského CTR pro Ostravu, Kunovice, Brno a Náměšť). Předpokládám, že kvalita spojení ovlivnila rozhodnutí řídicí zajistit velkolepé rozestupy (přibližně 8kilometrové) mezi mým Cubem a přilétajícími chartery a lowcosty.



Finále v Trieste

Zkušenost z Triestu nebyla úplně příjemná nejen díky spojení, ale i díky vysokým přistávacím poplatkům a úrovni služeb. Původně jsem měl v plánu doplnit palivo a pokračovat na Lido. Bohužel na letišti měla službu pouze jediná posádka vozu s palivem a je jasné, že Ryanair dostal přednost před jednorázovým vetřelcem do světa dopravních letadel. Ve chvíli, kdy potřetí odložili očekávaný čas tankování díky dalšímu

přistávajícímu Ryanairu, rozhodl jsem se pro další let bez doplnění paliva. Počasí bylo příznivé a cestou bylo několik malých sportovních letišť, na které jsem mohl v případě potřeby přistát. Díky prodlevám při tankování existovalo riziko, že bych do Lida dolétl až po uzavření letiště a v Trieste se mi zůstat nechtělo. Na otázku z věže, zda mám dostatek paliva, jsem odpověděl kladně, aktivoval jsem plán podaný přes IBS a pokračoval v cestě.

Z Trieste jsem neodlétal s potřebným palivem, ale na druhou stranu jsem měl hromadu papírů obsahující počasí, NOTAMy a jiné informace, které se bohužel nevešly na méně než 25 listů. Tuto kupu papírů jsem dostal po zaplacení, ale pro můj let to bylo trochu zbytečné. Předpokládám však, že piloti linek to ocení. Při přeletu do Lida jsem při prvním náznaku možných prodlev z důvodu provozu našel nejbližší letiště a na něm přistál. Malý problém způsobila skutečnost, že se jednalo o malé sportovní letiště, které nebylo na Jeppesen mapě a kód, který jsem hlásil řídicímu z databáze AirNavPro se neshodoval s místními zvyklostmi. Nakonec jsme se domluvili na kódu ZZZZ. Po přistání jsem zjistil, že jsem měl zmínit Caorle a ne VE17-8 ani Club Volo Al Mare. Zkušenost z Trieste mne přesvědčila o tom, že se mezi velké kluky cpát opravdu nechci.

Závod s Wizz Airem

Během další cesty jsem získal pouze jedinou pozitivní zkušenost s velkým letištěm. Po pozdním návratu z Verony do Caorle jsem udělal „rychlou“ a špatnou přípravu na ranní přelet do Trevisa, kde jsem měl vysadit Blanku na linku do Prahy. Odlet Wizz Airu byl v 7:45 a já jsem chtěl jsem mít dostatečnou rezervu, proto jsem naplánoval odlet na 5:45 LT. Bohužel po vzletu z Caorle a nahlášení se na Trevizo APP mi řídicí oznámil, že Treviso otevírá přesně na přílet Wizz Airu z Prahy, tedy v 7:00 LT. Následovala otázka: „What is your intention?“ tak jsem odpověděl, že chci přistát zpět v Caorle. Nemusím asi popisovat, jaká byla v ten okamžik atmosféra mezi cestujícími v Cubu...



Castiglione del Lago

Po přistání v Caorle jsem se šel přesvědčit, že ve VFR manuálu je opravdu provozní doba od 7 hodin. Při té příležitosti jsem také bohužel zjistil, že je nutné domluvit přílety s 24hodinovým předstihem. Pokusil jsem se o nemožné a zavolaal jsem v 6 hodin ráno na handling do Trevisa. K mému překvapení jsem se nejen dovolal, ale dokonce mi byl odsouhlasen přílet v 7 am. Tím mě Italové opravdu zaskočili. Takže jsme se po chvíli opět přihlásili na Treviso APP a žádali přímo do Trevisa.

Bohužel po přeladění na Treviso TWR jsem zjistil, že Wizz Air z Prahy je rychlejší, a proto jsem dostal vyhrazen prostor na vyčkávání severně od terminálu. Wizz Air byl upozorněn, že Cub bublá severně od dráhy nad terminálem. Následně šlo o to se nacpat mezi přistávající lety. To se mi podařilo až na druhý pokus, a tak jsem šel z polohy po větru rovnou na finále do poloviny dráhy, což při skoro dvou a půl kilometrové bylo ještě s kilometrovou rezervou.

Jelikož se čas airbusu blížil, nahlásil jsem na TWR, že vezu cestujícího na Wizz Air let do Prahy. Součinnost pozemního personálu byla harmonická, takže jsme odlet stihli. Po vyřízení formalit, což nakonec netrvalo tak dlouho, jsem se mohl odlepit z čísel dráhy a

pokračovat na snídani do Caorle. V porovnání se zkušeností z Trieste to dopadlo nad mé očekávání nádherně.

Lety v CTR v neviditelném letounu

Při krátkém přeletu z Caorle na soukromé letiště Fr. Barraka u Nervesy, které bylo z navigačního pohledu velice jednoduché, jelikož se letělo podél řeky Piave, jsem vytížil řídicího na Treviso APP přibližně na 60%. Letěl jsem bez letového plánu. Kombinace mé výslovnosti otočných bodů a cílového letiště s hlukem Pipera našemu vzájemnému porozumění moc nepomohla. Několikrát jsem si vyslechl: „Your broadcasting is unreadable due to background noise.“

Stručná historie Piper J3 Cub

Piper J3 Cub se vyráběl od roku 1937 do roku 1947. Bylo vyrobeno přibližně 20 tisíc kusů pro civilní J3 a vojenské L4 účely. 67 let po ukončení výroby je stále v registru FAA přes pět tisíc letadel a další Cuby jsou v registrech ostatních států světa. Jednoduchá konstrukce a údržba, spolehlivý motor C65 Continental (byl montován také Lycoming nebo Franklin) a nízká pádová rychlost dělají z Piperu J3 Cub velmi oblíbené a bezpečné letadlo.

Piper J3 Cub je přirovnáván k Fordu modelu T, jelikož stejně tak jako Henry Fordovi, tak i Williamu Piperovi se podařilo zjednodušením konstrukce a následným zavedením sériové výroby výrazně zlevnit cenu letadla. Piper L4 byl

využíván během druhé světové války kromě výcviku také pro navádění dělostřelecké palby, letecké snímkování nebo pro „rychlý“ přesun důstojníků. Byl využíván generály Dwightem Eisenhowerem nebo Georgem Pattonem při přesunech na frontě. I první dáma Eleanor Roosevelt se v rámci podpory Civilian Pilot Training Programme a afroamerických pilotů proletěla Piperem J3 na základně v Tuskegee. Piper byl využíván jako PT (primary trainer) a přibližně 80% amerických pilotů létajících ve druhé světové válce bylo školeny na Piperu J3. Přes 1000 Piperů L4 Grasshoppers přelétlo z Anglie do Francie během invaze v Normandii. Pamětníci našich aeroklubů vzpomínají na poválečný plachtařský výcvik, který začínal výcvikem zatáček na tomto typu.

Nakonec jsme se i prostřednictvím ostatních letadel nějak domluvili, ale moc velké potešení jsem z toho letu neměl a řídící si to asi také moc neužíval. Na zpáteční cestě jsem chtěl ulehčit řídícímu práci, využil jsem kopilota Reda z Caorle, který po telefonu podal letový plán. Cesta zpět byla o poznání plynulejší a řídící tak mohl pouze upozorňovat ostatní letouny na „very slowly moving traffic“. Bohužel ve výšce, ve které jsem obvykle létal, tedy 1 000 stop nad zemí, bylo velice neobvyklé, aby italští řídící potvrdili radarový kontakt (i přes zapnutý odpovídač), takže bylo nezbytné potvrzovat otočné body. Teprve při čtení knihy Skunkworks od Bena Riche, ředitele Lockheed Skunkworks, jsem pochopil, proč je Piper J3 Cub pro řídící letového provozu tak neviditelný. Ben Rich přirovnával radarový odraz neviditelného SR71 Blackbirdu k odrazu Piper J3 Cubu.

Od Reda z Caorle, se kterým jsme podnikli výlet do Nervesy, jsem dostal doporučení na letiště v Serristori. Red zavolaal kamarádům v Serristori a hned jsem měl zajištěno vřelé přijetí. Podobně probíhalo mé další poletování po krásné Itálii plné komunikativních a uvolněných italských pilotů. V Serristori jsem poznal mnoho inspirativních lidí. Místní klub je zajímavý tím, že v něm létají vozíčkaři a i prezident klubu Franco Bentenuti je vozíčkař. Během společné večeře jsme probírali specifika létání na upravených ultralightech či jejich jednoduchou konverzi na standardní letoun. Bylo by pěkné, pokud by se podařilo i v ČR zpřístupnit létání vozíčkařům a založit podobný klub jako je Baroni Rotti v Itálii.

Rychlík Mirage pod námi

Jeden z nejsilnějších zážitků z řízeného prostoru mám právě z Itálie. Cestou na Sicílii jsem se snažil „překonat“ CTR Neapole přes moře. Po přeladění od vojáků v Grazzanise jsem se severně od Monte di Procida snažil navázat předem domluvené spojení s Neapol APP, což se mi nepovedlo. Po 10 minutách kroužení před CTR jsem se vydal na cestu okolo CTR kolem Ischie.

Při zpáteční cestě ze Sicílie se mi nechtělo letět stejnou cestou přes moře, využil jsem VFR cesty přímo přes letiště Neapol. Jeppessen mapa udává pro tuto trasu max 1 000 ft AGL, takže po navázání spojení s Neapol APP západně od Vesuvu jsem, k mému velkému potěšení, přelétal střed dráhy 06/24 v Neapoli přes přistávající dopravní letadla ve výšce 300 metrů. Řídicí se akorát ujistil, že mám přistávající provoz v dohledu, asi abych mohl dobře a včas zaostřit fotoaparát, což se mi bohužel nepovedlo. Z otevřených dveří Piper Cubu to byla nádherná podívaná a asi dost těžko představitelná v Ruzyni. Přiznám se, že si nedovedu představit, že by dopravákmusel opakovat přistání. Asi by bych se jako pan Tau posadil na křídlo a zopakoval si okruh společně s airbusem.



Přelet nad letištěm v Neapoli v 300 metrech nad přistávajícími letadly

Jednu z nejkrásnějších nocí pod širákem jsem zažil po přistání na horském letišti La Grand Combe. Na tomto letišti jsem dosedl po průletu nad meandrující řekou La Céze, která vytvořila nadherný kaňon. Kaňon se nachází ve vojenském prostoru R55B podléhající vojákům v Orange, který byl aktivní. Pro nahlášení na Orange APP jsem musel nastoupat do 2 000 ft AGL a pro vstup jsem dostal kód pro odpovídač. Jediné, co jsem musel nahlásit, bylo opuštění prostoru, po kterém jsem přestavil odpovídač na 7000 a směřoval přímo na letiště, vzdálené přibližně 10 minut letu od prostoru R55B.

Po přeletu přes letiště a zařazení se do okruhu jsem ve třetí okruhové zatáčce všiml, že ze směru R55B ke mně míří Mirage. Jelikož jsme nebyli na kolizním kurzu a „nepřítel“ letěl pode mnou těsně nad zemí, aktivoval jsem svůj fotokulomet Lumix a tento krásný úlovek zařadil do své sbírky leteckých trofejí. Přiznávám, že jsem ještě za letu znejistěl a začal se obávat, zda jsem nepřehlédl nějaký NOTAM o uzavření prostoru, ve kterém jsem se nacházel. Po přistání jsem tuto situaci konzultoval s místními piloty a ty mně potvrdili, že žádný NOTAM uzavírající prostor okolo jejich letiště nevyšel. K tomu naopak přidali další podobnou historku jejich aeroklubu, kdy si vyděšený pilot ultralightu zasloužil telefonickou omluvu francouzského stíhacího pilota. Tak blízko jsem já naštěstí nebyl. S ohledem na skutečnost, že jsem se přibližně deset minut před popisovaným setkáním odhlásil z Orange APP, kterým jsem oznámil cílové letiště a měl jsem stále zapnutý odpovídač, tak předpokládám, že pilot Mirage měl situaci pod kontrolou. To by také vysvětlovalo, že dostižení a identifikaci „neviditelného“ Piperu oslavil ostrou zatáčkou na horizontu nad korunami stromů a mě tak zajistil nezapomenutelný zážitek.

Po stopách Malého prince

Příkladem poměrně důležitého upozornění na místní specifické podmínky byla diskuse s Nicolasem v Nimes. Nicolas mě upozornil na proudění mezi Středozezemním mořem a Atlantikem, které způsobuje silné turbulence mezi Pyrenejemi a Centrálním masívem obvykle do výše kolem 1 500 stop nad zemí. Nicolasovi jsem dal za pravdu hned při přeletu z Narbone do Carcassone, kdy jsem letěl v turbulentním protivětru. Při přistání na dráhu 28 pravá tráva v Carcassonne jsem dosedl na prahu dráhy se silným protivětrém v ose dráhy. Bylo to určitě jedno z mých nejkratších přistání. Toto proudění se zdálo být stálým jevem, protože při plánovaném odletu z Carcassonne do Puivert jsem zvažoval,

zda se v tak silném větru, který dul v Carcassonne, mám pouštět do hor. Ale po srovnání METARu v Carcassonne 434 ft AMSL a v 40 km vzdáleném Puivertu, které je ve výšce 1 610 ft AMSL, jsem vyrazil, protože v horách byl vítr výrazně slabší.

Se stejným úkazem jsem se setkal i při přeletu z Puivertu do Albi. Při odletu z Puivertu bylo krásné slunečné počasí, ale pod horami nad Carcassonne byla oblačnost, která se měla během dne rozpustit. Po vzletu z Puivertu jsem nastoupal do 3 000 stop AMSL a užíval si teplého vzduchu, který proudil otevřenými dveřmi Piper Cubu. K poměrně výraznému ochlazení, které odhaduji na 10 stupňů, došlo při klesání pod 2 500 feetů AMSL v rovině mezi jižním cípem Francouzského středohoří a Pyrenejemi.



Puivert

S chladným vzduchem, který proudil na úrovni roztrhané oblačnosti, přišla i turbulence a silný vítr, který viditelně stočil letoun k východu. Abych zjistil sílu větru, stočil jsem letoun východním směrem a porovnal indikovanou rychlost s rychlostí vůči zemi. Rozdíl 55 statistických mil mě moc nepotěšil. Zároveň jsem si všiml, že na západní straně jižního hřebenu hor Centrálního masivu dochází k tvorbě stratusu. Tato situace mě přivedla k úpravě trasy tak, abych se co nejvíce vzdálil možné mechanické turbulenci vznikající na

západní straně hor a zároveň se přesunul zpět do teplejšího a klidnějšího vzduchu ve výšce 3 000 ft AMSL.

Naštěstí Albi nebylo tímto prouděním skoro vůbec ovlivněno. Při rozhovoru s řídícím na věži v Albi mi potvrdil správnost volby severněji položeného letiště, protože na jižně položeném letišti Castres Mazamet byl mnohem silnější vítr s nárazy až 40 knotů. Tam bych asi přistávat nechtěl...

Z letiště La Ferté-Alais, o kterém by se dal napsat samostatný článek, jsem zamířil do Avranche. Pro let na toto letiště je nutné vyplnit a poslat předem žádost. Nebylo proto překvapením, že jsem byl jediný cizinec, který tam ten den přistál. Krásným zážitkem bylo seznámení se s Janine Hebertovou, která vytvářela úžasné zázemí nejen pro piloty na letišti v Avranche. Janine provozovala ve svých 87 letech bar ve staré letecké klubovně, která navazovala na její dům. Z chování místních pilotů bylo zřejmé, že si krásnou atmosféru na letišti, kterou Janine svou přítomností vytváří, užívají stejně tak jako já. Při popíjení kávy přinesla Janine velkou knihu přiletů a upozornila mě, že bych se měl také zapsat. Když jsem se zapisoval na stranu 250, netušil jsem, že na straně číslo 5 knihy přiletů je zapsán Antoine de Saint-Exupéry, legenda francouzského letectví, který letiště navštívil v roce 1937.

Letiště v Avranche se nachází v korytu řeky La Sée a sousedí s několika pastvinami. Soužití s okolním domácím zvířectvem je přímo harmonické. Měl jsem možnost se o tom přesvědčit při přistání na dráhu 04, kdy jsem při dotočení čtvrté okružové zatáčky zaznamenal pohyb na dráze. Byly to místní ovce, které měly naštěstí jakési reflexní vesty, které zabezpečily jejich včasnou identifikaci. Pomyslel jsme si, že to EU už trochu přehání... Po přistání jsem zjistil, že jde o nastříkané vesty, které by někdo nazval značkovací barvou na hřbetě. Vesty se pravděpodobně rozdávaly při očkování nebo stříhání.

Když jsem viděl, že místní motoroví rogalisté jsou schopni nalézt volný prostor na druhé dráze 14, rozmyslel jsem si opakování a přistál jsem také na uvolněné části dráhy. Obával jsem se, že místní domácí zvířata mají prostě přednost, což by asi způsobilo dlouhé vyčkávání nad letištem. Moje harmonická spolupráce s místními, evidentně

proškolenými, ovce se potvrdila i při ranním odletu. Po ukončení motorové zkoušky se celé stádo odebralo mimo letištní vzletovou a přistávací dráhu a já mohl v klidu odlétnout do Normandie.



Mont-Saint-Michel při západu slunce

Nekázeň v Anglii

Cestou z letiště Lydd do Bourn jsem oblétal Stansted. Při průletu jsem křídlem zavadil o roh TMZ (Transponder Mandatory Zone), která je pod TMA letiště Stansted, aniž bych měl spuštěný odpovídač. Můj odhad skutečného narušení: hloubka maximálně 300 m v délce tří kilometrů. Druhý den jsem při přeletu z Duxfordu do Cambridge ještě před přistáním dostal otázku od řídícího z Cambridge: „Did you fly to Bourn yesterday?“ Na svou frazeologicky korektní reakci: „Am I in trouble?“ jsem dostal odpověď: „Do you want to hear the true?“ A tak jsem po přistání mířil na věž cambridgského letiště, kde jsem se seznámil s Neilem. Dozvěděl jsem se, že jsem stál řídícímu ze Stanstedu za telefonát do Cambridge. Domníval se asi, že budu přistávat v Cambridge a že si zasloužím domluvu. S Neilem jsem si potvrdil, že není třeba volat do Stanstedu a omlouvat svou nekázeň, a tak jsme se přesunuli k jiným tématům.

Neil mi ochotně předvedl možnosti řídicího na letišti v Cambridge, na kterém přistává i C130 Herkules a jiná monstra. Nenechal mne na pochybách, že radar má v Anglii dlouhou tradici. Na prolétajícím provozu mi předvedl, jak změřil i mou včerejší vzdálenost od letiště v Cambridge, kdy jsem mu také křídlem (asi 200metrovým) narušil jeho ATZ. Na iPadu jsem to prostě viděl trochu jinak. :) Proto jsem si příště při letu s vypnutým odpovídačem nechal mezi křídlem a TMZ větší rozestup. Když jsem viděl před hangárem C130, zeptal jsem se, jak zajišťuje rozestupy při ILS přiblížení takových strojů v jeho ATZ. Na Jeppesen mapě nebylo vyznačeno ani ILS přiblížení do Cambridge. Na tuto otázku odpověděl, že dost těžko. Obzvlášť během slunečných víkendů je to vlastně nemožné a dodal: „Kdybys viděl to, co vidím já na radaru, tak bys asi přestal létat.“

Pokud budete mít i vy zájem si vyzkoušet let letounem, ve kterém dělalo výcvik 80 procent amerických pilotů za druhé světové války, můžete kontaktovat autora článku na pbuchacek@yahoo.com.