



## 15. díl – Cape Town to Goodwood aneb dvouplošníkem sólo přes dva kontinenty

Ne každá událost musí nutně trhat rekordy nebo přinášet něco radikálně nového, aby se o ní mohlo říci, že je tím či oním způsobem významná. Najdou se totiž počiny, které stojí za pozornost, a to dokonce i tehdy, když napodobují něco, co bylo uskutečněno již dříve. Právě do této skupiny patří projekt nazvaný Z Kapského města do Goodwoodu (Cape Town to Goodwood), jehož samotný název prozrazuje hlavní cíl celé mise. Totiž uskutečnit let z města na jihu Afriky do města poblíž Londýna. Související okolností, kterou již z názvu vyčíst nelze, je uskutečnění tohoto letu dvouplošníkem s otevřenou kabinou. A co víc, všechny etapy absolvuje sólo jen jeden pilot. Respektive pilotka. V závěru roku 2013 takové zadání beze zbytku splnila britská pilotka Tracey Curtis-Taylor, která tak chtěla připomenout mimořádný výkon, který 85 let před ní předvedla Lady Mary Heath.

V roce 1928 trasu z Kapského města v Jihoafrické republice na londýnské letiště Croydon ve Velké Británii zdolala nesmírně pozoruhodná žena – Lady Mary Heath. Narodila se v Irsku roku 1896 a jako kdyby jejím životním posláním bylo získávání prvenství a bourání stereotypů o ženách. Byla první britskou ženskou mistryní v hodu oštěpem, ustanovila ženský světový rekord ve skoku do výšky a především jako vůbec první žena ve Velké Británii získala licenci obchodního pilota. Z našeho pohledu se s jejími leteckými začátky pojí zajímavá historie, neboť u počátku jejího zájmu o létání byla cesta letadlem na 8. Olympijský kongres, který se v roce 1925 konal v Praze. Výčet jejích prvenství zde ale zdaleka neskončil. Podařilo se jí například vytvořit rekord v dostupu hydroplánu, anebo byla první ženou ve Velké Británii, která skočila z letadla padákem. Ve Spojených státech amerických získala jako první žena kvalifikaci leteckého mechanika. A byla rovněž první ženou, která létala na pozici druhého pilota dopravních letadel, když se jí podařilo toto místo získat u nizozemských aerolinií KLM. Ovšem čím se proslavila patrně nejvíce, byl právě

sólový let ve sportovním letadle napříč Afrikou a Evropou. 5. ledna 1928 se vydala v letadle Avro 594 Avian III registrace G-EBUG na cestu k Kapskému městu na dnes již neexistující londýnské letiště Croydon, kde přistála 17. května 1928.

A právě tento let se rozhodla zopakovat britská pilotka Tracey Curtis-Taylor. Brněnským příznivcům letectví není Tracey neznámá, protože na konci roku 2012 navštívila Brno coby jeden z členů posádky Antonovu An-2 (registrace RA-33390) v rámci akce Od oceánu k oceánu, kdy absolvovala na palubě Anduly trasu z Kyjeva do Kapského města. Tímto si jednak vyzkoušela, jaké je to na takových interkontinentálních letech, a také lépe poznala létání v Africe. I když Afrika pro tuto jedenapadesátiletou ženu není neznámým teritoriem, neboť v mládí podnikla jízdu automobilem skrze několik afrických zemí.

V zájmu o co největší podobnost tohoto letu s letem vzorovým byla naplánována trasa, která věrně kopírovala původní cestu, a v neposlední řadě bylo i pečlivě vybráno letadlo, se kterým měla Tracey letět. Podmínkou tedy byl dvouplošník s otevřenou kabinou. Volba padla na známý cvičný stroj Boeing Stearman Model 75. Konkrétně byl vybrán Boeing Stearman N2S-3 Kaydet nesoucí registraci N56200, jež byl vyroben v roce 1943 (s výrobním číslem 75-7813). Před odesláním do Afriky prošel důkladnou revizí u rakouské firmy 3G Classic Aviation pod vedením Ewalda Gritsche, který byl následně i mechanikem letadla v průběhu celé cesty. V rámci revize byly do letadla například zabudovány další nádrže pro zvětšení doletu a kokpit byl vybaven dle přání pilotky. Stroj nakonec dostal i elegantní nátěr britskou závodní zelenou barvou. Před expedicí se Tracey s letadlem ještě zúčastnila známého leteckého dne Royal International Air Tattoo (RIAT) ve Fairfordu, kde stroj získal ocenění za nejlepší civilní letadlo akce. Protože šlo o finančně poměrně dost náročnou expedici, bylo zapotřebí získat nějaké sponzory. Hlavním sponzorem se stala investiční společnost Artemis Investments, což se odrazilo v pojmenování letadla, které nese jméno Spirit of Artemis (Artemidin duch). Nedílnou úpravou letadla byla instalace velkého množství kamer, které filmovaly celý průběh letu. I když Tracey letěla v letadle sama, byla doprovázena letadlem Cessna 208C Grand Caravan keňské společnosti Phoenix Aviation, registrace 5Y-MJA, ve kterém letěl doprovodný tým a veškerý materiál. Z Cessny probíhalo i filmování letových záběrů letu Stearmana nad Afrikou.

V průběhu září 2013 bylo letadlo rozebráno, uloženo do přepravního kontejneru a lodí odesláno do Jižní Afriky. Tam dorazilo po zhruba měsíční plavbě, ale krátce na to se objevila první překážka, která provázela celou expedici po celé dva měsíce – byrokracie. Protože byl obsah kontejneru označen prostě jako „Boeing“, usoudili afričtí celníci, že jde o součástky pro dopravní letadla, a tak po britské pilotce chtěli extrémně vysoká dovozní cla. Nakonec se ale povedlo vše uvést na pravou míru a kontejner s letadlem mohl být převezen na letiště v Kapském městě, kde v hangáru firmy

ExecuJet, která byla rovněž jedním ze sponzorů, bylo letadlo složeno a posléze mohlo být zalétnuto. Před zahájením expedice podnikla Tracey několik zkušebních letů, mimo jiné i kolem známého Mysu dobré naděje.

Zahájení expedice bylo původně plánováno na 1. listopadu 2013, avšak kvůli nepřejícímu počasí, bylo zde právě období dešťů, se vzlet z letiště v Kapském městě (kódy letiště CPT/FACT) uskutečnil až o den později, 2. listopadu. První úsek mířil na letiště George (GRJ/FAGG), kde Stearman doplnil palivo, aby následně pokračoval na letiště Port Elizabeth (PLZ/FAPE). Odsud Tracey odlétla 3. listopadu a zamířila na letiště Wings Park (ELS/FAEL) poblíž města East London. Po krátké zastávce a po doplnění paliva pokračovala za doprovodu několika letadel členů místního aeroklubu na letiště Virginia (VIR/FAVG) v Durbanu. Další den pokračovala již do vnitrozemí přes letiště Baragwanath (FASY) na letiště Lanseria (HLA/FALA), obě letiště nacházející se poblíž Johannesburgu. Následujícího dne, 5. listopadu, opustila Jihoafrickou republiku a přeletěla do Botswany, kde přistála na letišti Francistown (FRW/FBFT). Další den cesta mířila do Zimbabwe, kde Tracey přistála na letišti Joshua Mqabuko Nkomo (BUQ/FVBU) ve městě Bulawayo. Zde výprava pobyla dvě noci, aby 8. listopadu všichni pokračovali do Zambie, kde přistáli na letišti Harry Mwanga Nkumbula (LVI/FLHN) ve městě Livingstone, které se nachází hned vedle Viktoriiných vodopádů. Ty byly velkolepou podívanou, zvláště proto, že nad nimi Tracey mohla létat jen pár desítek metrů vysoko. Poměrně rychle se ale ukázalo, že létání nad Afrkou má i své stinné stránky. Zejména ty, které se pojí se sluncem a otevřeným kokpitem. Žhavé africké slunce tak Tracey postavilo před výzvu, jak se poprat s prevencí spálenin. 10. listopadu pokračovala na letiště Milliken (QKE/FLKW) u města Kabwe. Po doplnění paliva letěla ještě téhož dne dále na letiště Ndola (NLA/FLND). 11. listopadu se konal obdobný postup s mezipřistáním, kdy nejprve přelétla na letiště Kasama (KAA/FLKS) a poté do Tanzánie na letiště Mbeya (MBI/HTMB). Totožný scénář se odehrál i další den, kdy Tracey nejprve doplnila palivo na letišti Tabora (TBO/HTTB) a den zakončila na letišti Mwanza (MWZ/HTMW), které leží na jižním pobřeží Viktoriina jezera. 13. listopadu pokračovala expedice přes Národní park Serengeti na letiště Arusha (ARK/HTAR), kde strávila dvě noci, aby 15. listopadu pokračovala na letiště Kilimandžáro (JRO/HTKJ) nesoucí jméno po nedaleké nejvyšší hoře Afriky, Kilimandžáru, kde museli členové výpravy projít celním odbavením, aby ještě téhož dne pokračovali do Keni, kde přistáli na letišti Jomo Kenyatta (NBO/HKJK) v hlavním keňském městě Nairobi. Následující dva dny, tj. 16. a 17. listopadu, strávili na letišti Lewa, kde navštívili stejnojmennou přírodní rezervaci. Poté se vrátili zpět do Nairobi, odkud odlétli 20. listopadu do ugandského Entebbe (EBB/HUEN), které leží na severní straně Viktoriina jezera, a které se stalo známým díky izraelské záchranné operaci v roce 1976. Odtud pokračovala cesta 22. listopadu do Jižního Súdánu, konkrétně na letiště v hlavním městě

Džuba (JUB/HSSJ). Po dvou dnech výprava přelétla na letiště Malakál (MAK/HSSM), kde strávila tři noci. 27. listopadu směřovala Tracey na letiště Palogue (HSFA), kde doplnila palivo a následně již opustila Jižní Súdán a přistála na letišti v Chartúmu (KRT/HSSS), hlavním městě Súdánu. Zde si mohla celá výprava trochu oddechnout, protože Jižní Súdán se více méně potýká s občanskou válkou, což se projevilo i drobnými nepříjemnostmi, od těch vcelku stravitelných, jako je zákaz filmování, až po ty méně stravitelné, jako je neustálý dohled vojáků se samopaly namířenými na členy výpravy. Z Chartúmu Tracey odlétla 29. listopadu na letiště Dongola (DOG/HSDN), kde strávila tři noci. 2. prosince pokračovala podél Nilu do Egypta na letiště Aswan (ASW/HESN). Poté 4. prosince opět podél mohutné řeky Nil přelétla do Luxoru (LXR/HELX). Zde se jí naskytl jedinečný ptačí pohled například na slavný chrámový komplex Karnak či pohřebiště faraonů nazvané Údolí králů. 6. prosince pokračovala Tracey na letiště v egyptském hlavním městě, Káhiře (CAI/HECA). Odtud vedla 8. prosince cesta na letiště Mersa Matruh (MUH/HEMM), které se nachází na pobřeží Středozemního moře. Aktuální situace v Libyi nedovolila, aby Tracey nadále pokračovala po přesné trase, kterou letěla Lady Mary Heath. Takže namísto toho, aby letěla po severním pobřeží Afriky přes Libyi a Tunisko, odkud by Středozemní moře přeletěla na Sicílii, musela letět z Egypta na Krétu, což byla podstatně delší trasa přes moře. Z tohoto důvodu se návrat domů opozdil, neboť musela počkat na optimální podmínky pro přelet Středozemního moře z Egypta do Řecka. Čekáním strávila 6 dní, takže na letiště Hérakleion (HER/LGIR) na Krétě přilétla až 14. prosince. Hned následující den pokračovala na letiště u města Messologi. 16. prosince pak na ostrov Korfu (CFU/LGKR). Další den do chorvatského Splitu (SPU/LDSP), kde strávila dvě noci a 19. prosince přelétla dále do Rijeky (RJK/LDRI). Zde si užila Vánoce, protože další etapa se uskutečnila až 28. prosince přeletem na letiště Meidl (LHFM) poblíž města Fertőszentmiklós v Maďarsku, kde sídlí firma, u které prošel Stearman revizí. A pakliže během letů nad Afrikou bojovala Tracey se žhnoucím sluncem, nad Evropou se potýkala s problémem přesně opačným, neboť aktuálně panující prosincové teploty letu v otevřené kabině k pohodlí příliš nepřispívaly. Naštěstí odtud již vše probíhalo bez zádrhelů, takže se podařilo každý den uskutečnit jednu etapu. To znamená, že 29. prosince pokračovala na letiště Adolfa Würtha (EDTY) ve Schwäbisch Hall v Německu, předposlední úsek vedl 30. prosince do Francie na letiště Charleville-Mezieres (LFQV) a poslední den roku 2013 pak Tracey konečně úspěšně přistála na půdě Velké Británie, totiž na letišti Goodwood (QUG/EGHR) v Chichesteru, které bylo cílem celé expedice. Zde v deštivém počasí čekaly zástupy novinářů a fotografů, aby odvážnou pilotku uvítaly.

Tracey Curtis-Taylor v Boeingu Stearman urazila 9825 mil (přibližně 15800 km) a ve vzduchu strávila 110 hodin. Celkem navštívila 39 letišť, 10 afrických států a 6 evropských.

Člověk se může ptát, jaký smysl vůbec má opakovat nějaký rekordní let, když ten už byl jednou

uskutečněn, navíc v podmínkách méně přívětivých, což z něj činilo náročnější událost než jakou je v současnosti. Důvodů, které hrají ve prospěch zopakování, je hned několik. A každý z nich je sám o sobě hodnotný. Uvést můžeme tři přínosy. Jako první je zopakování letu připomenutím zapomenuté či polozapomenuté události a člověka, který ji uskutečnil. To Tracey opakovaně vyjadřovala jako silnou motivaci, neboť svojí expedicí chtěla připomenout úspěchy, kterých Lady Mary Heath dosáhla. Druhým důležitým faktorem je „pouhé“ splnění si vlastního snu či překonání sebe sama. I tento aspekt v souvislosti s expedicí Tracey zmiňovala. Z pohledu vnějšího diváka sice nemusí jít o něco, co by mělo mít velkou váhu, ale je potřeba brát v potaz, že takovéto vnitřní puzení staví daného člověka před poměrně velké výzvy, k jejichž překonání je potřeba uskutečnit množství obtížných kroků. Ale jakmile je takovéhoho vytčeného cíle dosaženo, otevírá to mnohdy dveře dalším, protože ti vidí, že nejde o nic neuskutečnitelného, což je motivuje k naplňování vlastních cílů. A kdoví, z nich třeba budou moci prosperovat všichni. A konečně třetím kladem je přínos estetický. Videodokumentace vzniklá v průběhu expedice, která by v podobě dokumentu měla být do světa uvolněna v průběhu letošního července, bude bezpochyby intenzivním estetickým zážitkem. A to z několika důvodů. Hlavní předností je samozřejmě ptačí pohled, který letadlo nabízí, neboť lze očekávat, že pohled z nízko letícího Stearmanu bude dechberoucí. Spojí-li se to navíc s krásami Afriky, jejíž pestrost výprava zažila, od savan, obrovských jezer, mohutných hor až po vyprahlé pouště, půjde o velice rozmanité pohledy. Navíc díky tomu, že se prolétalo přes množství různě ekonomicky a společensky vyspělých zemí, nabídne dokument zřejmě i pohled do nálad v těchto zemích. Jak je vidět, ze zopakování letu lze vytěžit mnoho.

Zmiňovaný dokument, který mapuje celou výpravu, by pod názvem *The Aviatrix* (Pilotka) měl být zveřejněn letos v červenci. A co se týče protagonistů expedice, tak Tracey Curtis-Taylor a její Stearman budou i letos ke spatření na RIATu ve Fairfordu. Myslím, že záměr oživit památku legendární pilotky se tímto počinem podařilo naplnit.

### **Kam dál?**

Oficiální stránky expedice: <http://www.theaviatrix.co.uk/>

Oficiální profil expedice na Facebooku: <https://www.facebook.com/capetowntogoodwood>

Upoutávka na dokument o tomto letu: [http://youtu.be/eZG8p\\_Q5gNU](http://youtu.be/eZG8p_Q5gNU)

*Marek Vanžura*

*(Photo © Nylon Films)*