



Na malé aerovce žhavou Afrikou, aneb poněkud delší předávací let

Slavné československé malé dopravní dvoumotorové letadlo, které je ještě v několika exemplářích občas vidět i na našem nebi, Aero Ae-45, vzletlo jak známo poprvé v létě roku 1947. Jen na okraj, jeho projekt čekal na svoji realizaci od roku 1945. Ae-45 se po svém předvedení ve světě stalo hvězdou tehdejších aerosalónů a díky své eleganci i výkonům a hospodárnosti se na konci 40. let 20. století stalo i velmi žádaným artiklem poválečného Československa.

Bohužel seriová výroba první série byla zahájena poněkud nepřipraveně v pražské továrně Aero v roce 1948, takže se první exempláře dostávaly ke svým novým majitelům až v polovině roku 1949. Přesto zájem o ni neopadal. Její noví majitelé v celém světě z ní byli nadšeni a často ji používali i tak, že by její konstruktéři Ing. Němec, Baitler, Bouzek a Vlk byli notně překvapeni.

Jedním ze značně rázovitých majitelů nové Ae-45 se stal v roce 1949 pan Marcel Joseph Riebel, majitel velké textilky v Mulhouse. V roce 1949 byl u předvedení prototypu Ae-45 na Aerosalónu v Paříži a hned si ji závazně objednal. Sám

aktivně létal již více jak dvacet let, a nová aerovka jej doslova nadchla. Na dodávku si však musel počkat na samý závěr roku 1949, jako na opožděný vánoční dárek. K předání letounu tomuto zákazníkovi byl v Aerovce o Vánocích 1949 určen pan Jan Anderle, mimo jiné i proto, že počasí nebylo právě nejlepší, a Anderle byl znám tím, že létal často i v podmínkách eufemisticky řečeno poněkud neletových.

Tady si dovolím malinkou historickou odbočku. Jméno pilota Jana Anderleho je leteckým fandům určitě známo. Legendární zalétávací a vojenský čs. pilot létající od 20. let, po druhé světové válce se stal zalétávacím pilotem Aero Praha a příležitostně

i ostatních leteckých továren v Praze. Byl mimo jiné hlavním zalétávacím pilotem programu Aero Ae-45 v pražské Aerovce, ale zalétával například i prototyp LF-107 Luňáka, apod. Byl to člověk s velikou technickou erudicí, který nejenom oplýval citem zkušebního letce a dokázal vyhmátnout všechny nedostatky i přednosti jím zalétávaného prototypu. On dokázal při zalétávání prototypů i navrhovat konstruktérům různá vlastní technická řešení pro eliminaci zjištěných problémů, která měla hlavu a patu. Byl to člověk velmi svobodomyšlný, ale určitě netušil, když přelétával po Vánocích 1949 do Francie objednanou aerovku, co ho vlastně čeká za dobrodružství.

Přelet z Prahy novou Ae-45 do Mulhouse sám Anderle ve svých vzpomínkách označil jako návrat starých leteckých časů, kdy se létalo bez rádia a na vlastní pěst. Počasí bylo v prosinci po Vánocích 1949 totiž doslova „psí“, a žádná letová kontrola by tehdy přelet z Prahy do Francie do Mulhouse prostě nepovolila. Přesto Anderle z Prahy bez souhlasu řídicích létatní odletěl. Po celou dobu letu dodržoval raději rádiový klid a plížil se mezi mraky přes Německo až do Francie bez radiového kontaktu se zemí, často letěl jen podle přístrojů. Po přistání v Mulhouse si jen trochu postěžoval na špatnou dohlednost, která ho prý donutila prolétávat údolními pohraničních hor na spodní základně mraků v úrovni vyšších stromů.

Jak známo, nejlépe se průšvih zakamufluje tím, že se z něj udělá úžasná událost. To se podařilo i panu Anderlemu při líčení přeletu novému majiteli Ae-45 při předávání stroje. Pan Marcel Riebel tak úspěšný přelet považoval za další doklad výjimečnosti svého nového letadla a skvělých schopností pilota. Letadlo si podle původní přeletové imatrikulace OK-DDA v. č. 4927 pojmenoval jako „malou daktou DDO 03“, i když letoun pak obdržel ve Francii novou značku F-BGQF (africký let však letoun absolvoval s československou



Shledání muže a stroje:
Jan Anderle se opírá o vrtuli Ae 45 v. č. 4927, stále ještě provozovanou v letuschopném stavu u „Les Ailes du Souvenir“ (foto r. 1980).



poznávací značkou OK-DDA). A protože měl právě naplánovanou obchodní cestu po Africe, rozhodl se, že jako jakýsi předávací zálet a zaučení se na Ae-45 provede let z Mulhouse do africké Casablanky. Bral jako samozřejmost, že jej bude v letadle doprovázet předávající pilot firmy Aero, pan Anderle. Odlet hned naplánoval na 6. ledna 1950!

Jak dosáhl p. Anderle souhlasu „Prahy“ se svým „předávacím letem“ do Afriky (uvědomme si, že to bylo skoro dva roky po Únoru 48), mi není jasné. Spíše to vypadá, že asi nikoho nežádal a bral tento let jen jako pokračování své „služební cesty“ do Francie. Ani v jeho pozůstalosti tento „detail“ není vyjasněn. A tak se musíme smířit pouze s konstatováním faktu, že při odletu z Mulhouse do Paříže, Toussu le Noble 6. ledna 1950, za kniplem vedle pana továrníka Riebela seděl a byl připraven na let do Afriky i český zalétávač pan Jan Anderle.

Sebedůvěra nového majitele Ae-45 však narostla natolik, že se ten těsně před startem rozhodl, že let do Cassablancy je vlastně málo. Pan Riedel se rozhodl letět za obchodem ve své nové Ae-45 po západním pobřeží Afriky až do Douale v Kamerunu. Zpáteční cestu pak plánoval jednoduše přes Benin, Niger, Mali a Alžírsko, neboli přes Saharu přímo na sever. Anderle byl tak trochu tlačěn do kouta, neboť již předtím slíbil, že do Afriky poletí a nyní byl v situaci jako Pacholíček s Jezinkami a jejich prstíčky ve dveřích. Nakonec si (podle svého autentického vzpomínání) řekl, že pan Riedel Afriku zná, takže ví, co ho čeká, a sám že bude v roli pouhého druhého pilota. Nakonec bylo všechno jinak, jak už to v životě většinou chodí.

V Toussu le Noble zabudovali do „Aerovky“ novou americkou radiostanici Herkuntf, se kterou ale byly neustálé problémy. Naložili zavazadla a do posádky přibyl ředitel pařížské pobočky firmy pan Dr. Liebel. Až do 24. ledna letová kontrola v Paříži ale nepovolila odlet do Toulouse po

špatné počasí. Ani 24. ledna počasí nebylo nic moc, ale na věži se přeci jen smilovali. Jenže mraky se válely po zemi a dohlednost byla i dle p. Anderleho „velmi špatná“. Let proto předčasně skončil v Agen. Pilotoval pan Anderle, nový majitel se v tom počasí nedovázil vzít za knipl. Další den byl cílem vzdálený Perpignan na pobřeží Středozemního moře. Když pan Anderle vystoupal nad mraky, let probíhal poměrně dobře. Ale při sestupu se na aerovku nabalila značná vrstva námrazy, především na křídle. Přesto p. Anderle bezpečně přistál v plánovaném cíli této etapy, byť na trochu vyšší přistávací rychlosti a s Aerovkou přeměněnou v „ledovou žehličku“. Anderle to komentoval slovy, že „klapky vysunout byl prý poněkud problém“.

Pro přelet Španělska neobdržel pan Riedel povolení. Museli proto volit trasu letu do Gibraltaru a dále do Tangeru nad mezinárodními vodami Středozemního moře, jen na dohled od španělského pobřeží. Po 1 190 km cesty vzduchem přistáli v Tangeru. Denního světla rychle ubývalo, přesto ještě téhož dne 26. 1. 1950 odstartovali a doletěli do 300km vzdálené Cassablancy. Jak vzpomínal pan Anderle, trasu Perpignan - Tanger - Cassablanca proletěli za celkem 7 hodin 14 minut, a uletěli o něco více než 1 500km, neboť se často vyhýbali deštovým přeháňkám, hlavně nad mořem podél Španělska. V Cassablance vyvolalo letadlo Ae-45 poměrně značný zájem a objevili se zájemci o jeho předvedení. Pan Anderle proto se svolením p. Riebela předváděl, co všechno Ae-45 umí, hlavně na letišti v Ribatu severovýchodně od Cassablancy.

Další etapu letu naplánoval pan Riedel na 1. 2., kdy celá posádka chtěla brzo ráno odstartovat v Ae-45 směrem na jihozápad po pobřeží Afriky. Cíl - 2,5 tisíce kilometrů vzdálený Dakar! Jenže afričtí celníci neodbavili letadlo před východem slunce, neboť odmítli tak brzy vstávat. Stále se na něco čekalo, stále něco místním úředníkům chybělo, takže odstartovat se nakonec podařilo až odpoledne. Etapa pak

vedla jen do Agadiru, cca 410km vzdáleného. Až druhý den Aerovka spolkla řádnou porci kilometrů. S mezipřistáním ve Villa Cismeros pro natankování opravdu doletěli týž den až do Dakaru, celkem 2 100km. Anderle vzpomínal, že vlastně přeletěli stejnou trasu, jakou kdysi průkopnický prolétli Mermoz, Guillaumet a Saint-Exupery, pouze s tím rozdílem, že Ae-45 byla podstatně menším letounem než ten, který měli k dispozici francouzští průkopníci afrických letů. Let byl velice příjemný, pro jeho aktéry to byl spíše výlet. Z písemných vzpomínek pana Anderleho stojí za to citovat: „Byl to opravdu kouzelný let. Po pravé ruce jsme měli Atlantik, ve kterém se odrážely dlouhé řady mraků a daleko 5 000km na západ za obloukem hladiny oceánu byla Jižní Amerika. Po levé ruce Sahara - písek a kámen. A pod námi bílé pobřeží, které nás vedlo jako šňůra s dalekým dohledem stovky kilometrů. Výšku letu jsme volili od 1 000 do 2 500 metrů podle toho, abychom měli v kabině přijatelnou teplotu. Posádka v kabině prožívala naprostou spokojenost s nebeským ořem DDO-3 a po vynikající noci, kterou jsme strávili v Agadiru.“

V Dakaru měl pan továrník první obchodní jednání, které se protáhlo na tři dny. A tak až 5. února naložená Ae-45 odstartovala z dakarského letiště směrem do města Monrovia. Počasí se prudce změnilo, hlavně dohlednost spadla slušně řečeno pod veškerá povolená minima. Důvodem byl zvláštní atmosférický jev v Guinejském zálivu, kde se na konci období sucha rozprostírá ve vzduchu často až do výšek 2 500m mlha tvořená navátým nejjemnějším prachem ze Sahary. Doba příjemné výletní pilotáže skončila, od této chvíle se stal prvním pilotem v Ae-45 opět pan Anderle. Při letu letci navigovali podle pobřeží, ale stejně onu bílou čáru spíše tušili, než že by ji kolmo pod sebou zřetelněji viděli.

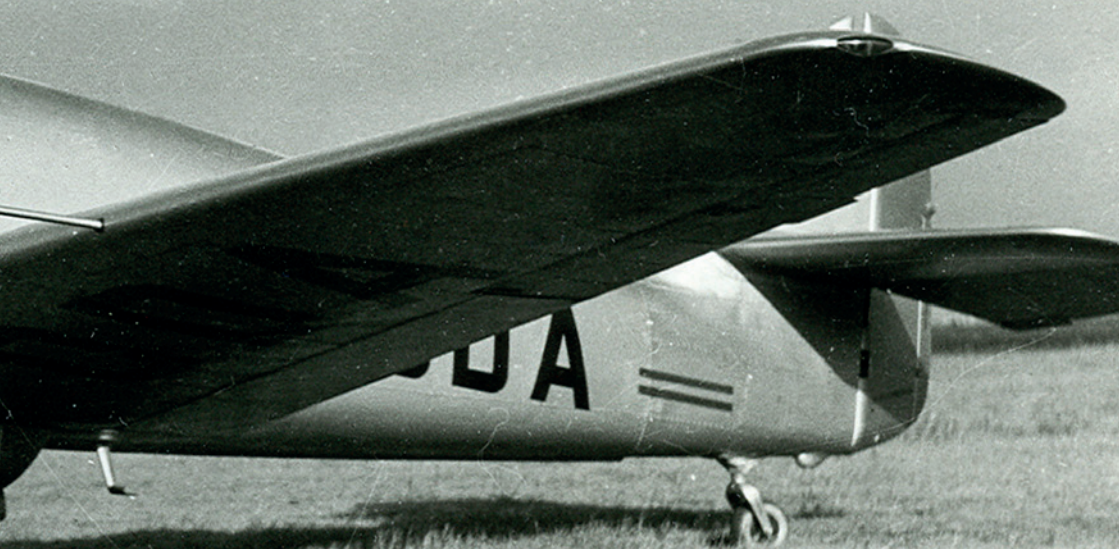
Když doletěli do Monrovie, zjistili, že nemají dostatečně přesné informace

o umístění letiště, a tak létali okolo města – a letiště nenašli. Všude se zelenala hluboká džungle, jen cca 30km západně od města v ní našli staré zpustlé válečné nouzové letištětko. Tam přistání neriskovali. A protože nová radiostanice na palubě Ae-45 neustále zlobila, nebyli schopni navázat po celou dobu žádné spojení se zemí. Nezbýlo tedy nic jiného, než aerovku otočit, a vrátit se dalších 360km do Freetownu v Sierra Leone. Na letiště u Monrovie trefili až druhý den, kdy už polohu letiště získali od místních. Let už nebyl taková pohoda, jako do Dakaru, v kabině bylo za letu také až 48 stupňů Celsia a všudypřítomný jemný prach pěkně škrábal v krku.

V Monrovií pan Riedel své obchodní jednání ukončil velmi brzy, takže ještě týž den odstartovali s aerovkou do další etapy do Abidjanu. Při startu z Monrovie jedinkrát aerovka zazlobila, ne a ne nahodit pravý motor. Teprve když Anderle vydatně „osprchoval“ karburátor studenou vodou, motor si nakonec dal říci. Let přes Cao Palmas a Harper proběhl bez komplikací, i když se dohlednost nelepšila. Po přistání v Abidjanu pilot Anderle zjistil, že celé letadlo je obaleno jakoby pudrem – jemňoulinkým prachovým saharským pískem. Měl pak hodně práce vyčistit alespoň nejn nutnější přístroje a motorovou instalaci před dalším vzletem.

Za dva dny pokračovali do Lagosu, vzdáleného 830km, kde přespali. Ráno odstartovali do závěrečné etapy - přeletu do Doualy. Počasí se, dá-li se to tak vůbec pojmenovat, ještě zhoršilo. Při přeletu přes 300km široké ústí řeky Nigeru visela ve vzduchu značně nepříjemná 100% vlhkost smísená se saharským prachem. Dohlednost podle vzpomínek pana Anderleho „spadla“ na cca 50 až 20 metrů! Musel zapnout gyrokompas, aby se dokázal udržet ve správném kursu. Břehy řeky pod nimi byly zarostlé hustými lesy, ale ty spatřili jen když vyklesali do výšky 20–30m! V těchto podmínkách letěli celé dvě hodiny. Teprve poté se mlha se rozpustila, ale jen pod





celistvou clonou nízkých mraků. V těch mracích se skrýval masív Mont Camerun, vypínající se do 4 000 m nad mořem a známý tím, že jeho vrchol Riesen je stále ukryt mezi mraky. Anderle však vyklesal do psí výšky a proletěl podél pobřeží Guinejského zálivu přímo do Douale, kde šťastně přistál. Bylo 10. února 1950 a Ae-45 měla za sebou 10 110 km a řadu předváděcích letů bez jediné závady. Čistý letový čas byl 49 hodin, 13 minut, což odpovídalo průměrné cestovní rychlosti 203 km/hod.

Průmyslník pan Riebel se svým zástupcem si v Douale pronajal automobil a vydal se na okružní obchodní cestu po okolních městech. Anderle zůstal v Douale sám, a protože Ae-45 si po takové porci kilometrů zasloužila důkladnou kontrolu a ošetření, pustil se do prohlídky a očisty svíček, kontaktů, filtrů, řízení, karburátorů a všeho ostatního. Zvláště si dával záležet, aby letadlo zbavil nepříjemného pudrového prachu a písku. Chtěl aerovku připravit na zpáteční let co nejlépe.

Uprostřed plné práce, s rozebranými a vymontovanými součástkami rozloženými v hangáru na zemi okolo Ae-45, přišli dva bosí černí policisté – a milého Anderleho zatkli. Jako důvod uvedli, že přiletěl bez povolení, s českým pasem bez víza a že je vůbec jakýsi podezřelý soudruh z východu a vdušný tulák. Bylo to poprvé, kdy Anderlemu někdo v Africe kromě Cassablanky kontroloval „papíry“. Na policejní stanici však na Anderleho čekalo překvapení. Místní policejní náčelník na něj chvíli udiveně zíral a pak se začal hurónsky smát. Osud je někdy ironický i milosrdný. Náčelníkem místní policie v Douale byl stejný člověk, jako kdysi v roce 1933 na letišti ve Štrasburku plísnil tehdy o hodně mladšího Anderleho za stejné prohřešky, totiž za přilet do zakázané zóny, v mizerném počasí a samozřejmě i tehdy bez povolení. Náčelník to s Anderlem bohatýrsky vyřešil v letecké hospodě, a to jak kdysi v roce 1933, tak i aktuálně v roce 1950. Anderleho pak nechal dopravit zpět na letiště

policejním důstojníkem v kabině kamionu, na jehož korbě se třáslí strachy ti dva černí místní horliví policisté.

14. února byla Ae-45 vyčištěná a natanovaná na letišti připravena ke zpáteční cestě do Francie. Prvá část návratu směřovala do Cotonou 930 km daleko. Za kniplem seděl majitel pan Riebel. V Cotonou museli vyřešit nejdůležitější otázku, a to, zda se mají pustit přímo na sever, nebo se vracet stejnou cestou okolo pobřeží Afriky? Rozhodnutí bylo na p. Riebelovi. Pan Anderle vzpomínal, jak toto rozhodování bylo pro něj choulostivé, neboť on nebyl vlastníkem letadla, ale pan Riedel na něj značně spoléhal. Na palubě aerovky v té době byli jen oni dva, třetí člen osádky musel ze služebních důvodů urychleně odletět dopravním letounem zpět do Francie a opustil je v Douale. Nakonec pan Riedel rozhodl letět vnitrozemím až do Parakou, kam vede železnice. Pokud bude viditelnost nedostatečná, chtěl se vrátit stejnou cestou. Tuto část letu pilotoval pan Riebel, navigoval podle „železné kurzovky“ a poctivě nízko nad zemí vykružoval každou zatáčku železniční trati pod sebou. Tak doletěli do Parakou, dál železnice nevedla. Pan Riebel požádal v tu chvíli pana Anderleho, ať rozhodne sám, zda letět dál na sever, či se vrátit. Anderle odpověděl po chvíli váhání tím, že převzal řízení, dal plný plyn, zapnul gyro a letem naslepo v oblaku mlhy a prachu vystoupal do výše 2 600 metrů. Tam konečně končila vrstva mraků a prachového písku nad touto částí Afriky. Pak opět převzal řízení pan Riebel a kursem 10 stupňů doletěl až nad řeku Niger v blízkosti města Niamey, a dál proti proudu řeky do Gao. Byl to nejdelsí přelet cesty, celých 1 220 km, absolvovaný v čase 6 hodin 3 minuty.

Kdo řekne „a“, musí říci i „b“, a tak cestovatelé v Ae-45 museli pokračovat i přes Saharu. To ale znamenalo, že v Gao museli uzavřít smlouvu s Transsaharskou společností. Ta jediná povolovala v této části Afriky přejezdy severojižním směrem přes

Saharu a údajně na ní měla i zajišťovat bezpečnost. Podle smlouvy se zavázali k přesnému letu podél vyznačené drážky v poušti, jinak též piste. Nikdo jim však nedokázal přesně popsat, co to vlastně ta drážka či piste je a jak vlastně vypadá z letícího letadla. Také měli ve smlouvě písemnou povinnost v případě nouzového přistání napsat do terénu „nouzové přistání“, což mohlo na papíře vypadat úsměvně, jim to tehdy ale úsměvně moc nepřipadalo.

K leteckému pokoření Sahary odstartovali Anderle s panem Riedelem v Ae-45 před úsvitem 16. února. Zpočátku se nechali vést korytem řeky Niger až do města Bourem, pak pokračovali na sever podle výrazné stezky v kamenité poušti, kterou bylo dobře vidět i z výšky 1 500 m. Když se ale kamenitý terén náhle změnil v písčný, piste se v něm ztratila. Posádka se rozhodla sestoupit až do výšky 50 metrů nad zemí a teprve tam stezku v poušti znovu objevila. Směr se ale značně odchyloval od předpokládaného kursu. Nakonec se poněkud nešťastní rozhodli vrátit zpět od Gao, kde jim po přistání potvrdili, že letěli nesprávným směrem. Ten nezdařený přelet vydal 900 km vzduchem a 4,5 letové hodiny.

Druhý den opět před východem slunce Ae-45 odstartovala k druhému pokusu. Tentokrát se oba piloti rozhodli od počátku kopírovat v letu terén těsně nad zemí a sledovat piste tak, aby ji ani na okamžik neztratili z dohledu. Asi po hodině letu se piste dělila na dvě, což v mapě nebylo. Zase ne zvolili správný kurs a dostali se do městečka Kidal namísto do Tessalit. Vypadalo to, jako by byla Sahara pro ně zakletá. Ale naštěstí v Kidalu bylo letiště, takže tam mohli přistát a zjistit správný směr. Mohli se tak opět odhodlaně vydat na další pouť nad Saharou. Slunce pražilo, ale Anderle se rozhodl pokračovat v letu jen několik metrů nízko nad zemí, doslova mezi chabě rozeznatelnými písčnými pahorky, a podařilo se mu šťastně dorazit do Tessalit. Bylo poledne, ale posádka Ae-45 rychle dotankovala a znovu odstartovala.

Během několika minut letu pak opustili pohoří Tessalit a pokračovali nad pustou Saharou podél piste, která v těch místech připomínala širokou přímou dálnici. Ale jen 12 minut letu, pak se opět ztrácela v pahorcích písku. Dál ji kopírovala jen sem tam viditelná stopa po kamionech. Dvakrát se museli vrátit, ale po 34 minutách letu objevili první návěst - „balise“, která konečně potvrdila správnost nasazeného kursu. Pak už byly stopy piste znatelnější a mohli tak nastoupit i do 100 metrů nad povrch pouště. Ale podmínky přeletu byly velmi proměnlivé. Měl jsem k dispozici k nahlédnutí tabulku, kterou měl během tohoto letu pan Anderle na kolenně. Poznámky na ní byly velmi zajímavé. Třeba poznámka vážící se k 260. kilometru: Hurrah, 5 budov, 2 stodoly, trosky radiostanice, žádné letiště, žlutá poušť. K 650. kilometru se váže jeho vlastnoruční poznámka, že viditelnost je jen 50 metrů kolmo dolů, výška letu 5–10 metrů a že dvacet minut letěli naslepo nad dunami písku. Přistání po 4 hodinách 28 minutách dramatického letu na letišti v oáze Adrar znamenalo, že se jim ale přece jenom podařilo letecky pokorit Saharu.

Celkem nalétala aerovka se svojí posádkou nad Saharou cca 2 000 km, po započtení nezdařeného prvního pokusu o přelet, pak cca 2 900 km. V oáze Adrar se Anderle pustil do důkladné prohlídky malé aerovky. Jak vzpomínal ve svém dopise, ani pan továrník si neváhal ušpinit ruce. Vyměnili olej, vypustili zbytek paliva, vyčistili všechny filtry, svíčky, kontakty, dali nový olej a naplnili nádrž přefiltrovaným palivem. Až když byla aerovka obhospodařená, šli se oba do hotelu umýt, upravit a najíst.

Přes únavu si neodpustili v restauraci dobrou večeři a trochu oslavit úspěšný přelet Sahary. Při této večeři na oslavu se pan Riedel chvíli ošival, a pak překvapil Anderleho otázkou, co to vlastně celou cestu přes Saharu v jejich letadle tak strašně zapáchalo? Jakoby se tam někdo... Anderle v rozpacích přiznal, že se mu podařilo na

WC ve spěchu před odletem z Gao potřísnil si kšandy u kalhot, a že to nešlo pískem úplně vyčistit. Pan Riebel se rozesmál, a přiznal se také, že ho v noci před odletem v Gao pokálel netopýr a ráno to nedokázal umýt. Oba na sebe pohlédli a bylo jim jasné – vezli si s sebou přes Saharu i trochu toho pokakaného štěstíčka.

Druhý den zamířili do Alžíru. Při mezipřistání tankovali v Ain Sefra, kde se ale setkali s naprostou lhotejností pozemního personálu, takže se hodně zdrželi. Do Alžíru pak přilétli až v noci a přistávali na letišti v Maison Blanche v záři reflektorů. Druhý den v neděli se tak ochladilo, že oba cestovatelé poprvé v Africe oblékli saka. V pondělí se Anderle vrhl na údržbu aerovky a preventivně vyměnil levý disk kola. Následující den, v úterý přeletěli oba piloti v Ae-45 do Tunisu.

Pan Riebel měl v úmyslu ještě obletět Středozevní moře s mezipřistáním v Řecku a Itálii a pak teprve zamířit do Francie. Tyto naplánované etapy však ovlivnila mezinárodní politická situace počátku roku 1950. Pan Anderle jako občan komunistického Československa neobdržel přes velké známosti pana Riedla vízové povolení. A tak byla nuceně zvolena druhá varianta letu z Tunisu přímo do Francie do Cannes. Anderle i po letech rád vzpomínal na tento let jako na krásný zážitek, při kterém ho uchvátila především scenérie při přeletu Sardinie a Korsiky s pozadím Alp v dáli. 22. února v 16.00 hod. přistála malá Ae-45 se svými piloty opět v Evropě. Přelet Středozevního moře oslavili večer v hotelu v Cannes pravým šampaňským a pečenou langustou.

Při finále z Cannes do Mulhouse 23. února, neboli při návratu na domovské letiště se vznášela Ae-45 přímým letem přes Mont Blanc při teplotě -16°C , částečně nad mraky ve výšce 4700 m. Malá dvoumotorová aerovka se svojí posádkou pak přistála v Mulhouse z téměř devatenáctisícikilometrového přeletu jako po přeletu ze sousedního letiště.



Letoun je dodnes dochován v Musée de l'Air, v roce 2005 (a zřejmě i dnes) je stále v depozitáři a čeká na ošetření s možným vystavením.



Na své okružní cestě po třetině Afriky nalétala Ae-45 bez jakýchkoli zásadnějších problémů celkem asi 18 500km, byla ve vzduchu celkem 103 hodin a 26 minut a provedla ne méně než 52 vzletů a přistání. Rozhodně to lze hodnotit jako skvělý sportovní výkon, jak od letadla, tak od obou pilotů! Navíc když šlo vlastně o dálkový etapový let o délce cca 50 dní, který byl majitelem panem Riedlem realizován vlastně jen z jeho náhlého popudu bez jakýchkoli dlouhodobých příprav a plánování. A pan Anderle jen opět prokázal, že je prvotřídní pilot.

Tyto věty nepíši rád, ale ke své době patří. Po návratu do Československa byl pan Anderle po nějaké době odvláčen StB, obviněn z velezrady a sedm let pak držel místo kniplu násadu krumpáče v uranových dolech. Po návratu z vězení pak při první příležitosti emigroval. V zahraničí se ještě v roce 1971 pan Anderle znovu setkal se svou starou saharskou aerovkou v hangáru v Mulhouse. Byla připravena i po těch letech okamžitě se vznést, pečlivě udržována a naleštěna, jen jen do vzduchu. Ale to je již jiná historie.

