

# V žlutá vý

Zanedlouho uplyne pětasedmdesát let od jednoho z největších automobilových dobrodružství všech dob, výpravy polopásových automobilů Citroën do Asie. Připomeňme si expedici Croisière Jaune, jež probíhala od dubna 1931 do února 1932.



Croisière Jaune – neboli Žlutá výprava – byla vyvrcholením desetiletí, které André Citroën (1878–1935) zasvětil polopásovým automobilům. Jejich konstruktérem byl Adolphe Kégresse (1879–1943), francouzský technik, který se stavbou polopásů začal už před první světovou válkou v ruském Petrohradu, kde působil jako šéf carských garáží. Po třech letech experimentování odzkoušel počátkem roku 1914 polopásovou verzi automobilu Mercedes 45 HP a své řešení si dal patentovat. V petrohradské Putilově továrně podle Kégressova patentu přestavěli řadu vozidel, mi-

mo jiné Rolls-Royce Silver Ghost, jímž později jezdil bolševický vůdce Lenin, domácí vozy Russo-Balt a licenční stroje Lessner-Mercedes. Od roku 1916 pak zhotovovali i polopásové obrněné automobily na anglických podvozcích Austin. Po bolševické revoluci v roce 1917 se Kégresse vrátil do Francie, Rusové však ještě asi dva roky vyráběli polopásová vozidla pod vedením jeho dřívějšího spolupracovníka Alexeje Jelizarova.

Po skončení války Kégresse svůj patent marně nabízel automobilce Renault, štěstí se na něj usmálo až v roce 1920. Angažoval ho Jacques Hinstin,

Skupina Pamir v Sýrii – vlevo stojí v nepromokavém plášti Georges-Marie Haardt

koncesionář nově zrozené značky Citroën, s jejímž majitelem spolupracoval už od roku 1902 v podniku na výrobu ozubených kol. Hinstin dal Kégressovi k dispozici tři automobily Citroën A, aby je podle svých představ přestavěl na polopásové. Podařilo se, a jedné říjnové neděle roku 1920 se s nezvykle

# prava

vyhlížejíci stroji přijel osobně seznámit André Citroën. Byl nadšen a okamžitě si zajistil exkluzivitu Kégressových služeb. Systém pohonu s pružnými pásy dostal označení Kégresse-Hinstin a posledně jmenovaný řídil jeho výrobu.

Na přelomu let 1922 a 1923 se pěti polopásovým vozům Citroën B2 podařilo jako vůbec prv-

ký spolupracovník Georges-Marie Haardt (1884–1932), jeho zástupcem byl bývalý důstojník pouštních jednotek Louis Audouin-Dubreuil (1887–1960). Těm také Citroën svěřil přípravu expedice do Asie.

Pro ni dal Citroën postavit sedm větších polopásových automobilů se šestiválcovým motorem

směrem, oklikou přes Sovětský svaz. Rusové však na podzim 1930 povolení k průjezdu zrušili a pár měsíců před startem bylo nutně zvolit náhradní trasu přes Pamír. Šestiválce se do vysokohorského terénu nehodily, a tak se výprava rozdělila na dvě části. Skupina s označením Čína měla se šestiválcovými vozy vyrazit z Pekingů směrem k se-



**Polopásové vozy Citroën v himálajském průsmyku Burzil v nadmořské výšce přes 4200 m**

ním automobilům projet Saharou od severu k jihu a zase zpět. V letech 1924 a 1925 pak následovala expedice Croisière Noire (Černá výprava) do nitra Afriky, při níž polopásové vozy Citroën úspěšně dojezdy až do Kapského Města a na Madagaskar. Obě africké mise vedl Citroënův blíž-

2,4 l o výkonu 42 koní (31 kW) a čtyřstupňovou převodovkou, opatřených karoserií z duralového plechu. Kégresse mezitím zdokonalil pásový pohon, vozy dostaly odolnější pásy složené z jednotlivých článků s kovovou kostrou, hnací kola byla v pásech umístěna vpředu, a nikoliv vzadu jako dřívě. Robustní stroje vykazovaly celkovou hmotnost kolem čtyř tun a dosahovaly rychlosti 45 km/h.

Expedice měla jet od Středozemního moře do Pekingů, přičemž horským masivům Hindúkuše, Pamíru a Himálaje se měla vyhnout severním

verozápadu, druhá skupina jménem Pamír jí měla jet naproti z libanonského Bejrútu a po překonání vysokohorských úseků se měla s první skupinou spojit v severozápadním cípu Číny. Odtud pak měla celá expedice směřovat do Pekingů.

Pro skupinu Pamír zhotovili šest lehčích polopásových vozů se čtyřválcem 1,6 l o výkonu 30 koní (22 kW) a třístupňovou převodovkou doplněnou redukcí. Vozy o hmotnosti necelých dvou tun byly konstruovány tak, že se v případě nutnosti daly rozmontovat, po částech převézt či přenést a znovu složit dohromady. Jediným šes-

čiválcem skupiny Pamír byl radiový vůz, vybavený vlastní elektrocentrálou. V každé ze skupin bylo přes dvacet mužů, z nichž polovinu tvořili mechanici (a zároveň řidiči), druhou pak filmaři a vědci, nechyběli ani lékař a kuchař.

Šéfem skupiny Pamír, jež vyjela z Bejrútu 4. dubna 1931, byl Haardt, který velel i celé expedici, sekundoval mu Audouin-Dubreuil. Skupinu Čína, která odstartovala z Pekingů o dva dny později, vedl třicetiletý poručík námořnictva Victor Point, jenž měl za sebou několik let služby na Dálném východě. Během příprav vyjelo na předpokládanou trasu jedenáct karavan se šesti stovkami velbloudů, aby na vybraná místa na čínském a mongolském území dopravily zásoby benzínu, oleje, potravin a náhradních dílů.

Haardtova skupina bez větších potíží projela Libanonem, Sýrií a Irákem do perského Teherá-

Gestou k mongolským hranicím polopásové vozy jen obtížně postupovaly po téměř nesjízdných kamenitých cestách, v Kalganu musela výprava dva týdny čekat na povolení ke vjezdu do pouště Gobi. Zelenou dostala, až když se k ní připojilo osm čínských „vědčů“, mezi nimiž figurovali armádní generál a plukovník kontrašpionáže.

Úmorné horko a písečné bouře v poušti Gobi Pointovi muži úspěšně překonali, v severozápadní čínské provincii Sin-ťiang je však čekala série nepřijemností. Sotva unikl z ohniska bojů mezi vojáky a muslimskými povstalci, nechal je zadržet místní vládce, maršál King. Tomu se velice líbily polopásové automobily i stanice bezdrátové telegrafie a už před příjezdem expedice pro sebe žádal po třech kusech od obojího. André Citroën mu žádané poslal, zásilky se však v Číně zmocnili povstalci a stroje zničili. Bylo třeba vyexpedovat nová vozidla bez-



**Členové skupiny Pamír museli v Himálaji svým strojům mnohdy pomáhat rukama**

vstání Uzbeků nebudou moci pokračovat přes Pamír. Zaměřili tedy k jihovýchodu do Kašmíru a po třech týdnech se ocitli před zdánlivě nepřekonatelnou překážkou – Himálajem s úzkými



nu, Pointův tým měl začátek cesty mnohem obtížnější. Navzdory tomu, že čínský vládce generál Čankajšek expedici oficiálně požehnal, místní úřady jí kladly všemožné překážky a z Pekingů výprava vyjížděla na zapřenou a s nejistými vyhlídkami.

pečnější cestou po železnici přes Sibiř, skupina Čína však mezitím zůstala třiačtyřicet dní internována v Urumči, sídle vrtošivého vládce Sin-ťiangů.

Skupině Pamír skončila bezstarostná jízda v Afghánistánu, kde se dozvěděli, že kvůli po-



**Dramatický moment z 19. července 1931: Haardtův vůz visí nad srázem**



**Polopásový automobil skupiny Pamír**  
poháněný čtyřválcovým motorem

**Kuchyňský vůz skupiny Čína** na výstavě  
uspořádané v Paříži po skončení asijské  
výpravy

**V případě nutnosti se lehčí vozy skupiny  
Pamír daly rozmontovat a zase složit**

horskými stezkami a průsmyky v nadmořských výškách přes 4000 m. Koncem června 1931 vyrazili z kašmírského Šrínagaru Haardt a šéfmechanik Antoine Ferracci na koních na průzkum

a zjistili, že situace snad není docela beznadějná. Nebylo však možné pokračovat se všemi automobily, a tak se skupina rozdělila na tři části. První vyjela na koních a s najatými nosiči 2. čer-

reil, zůstala ve Šrínagaru, aby pomocí radiového vozu zajišťovala spojení. Později měla pěti vozidel odeslat zprávy do Francie a vydat se za ostatními do hor.



**Konvoj polopásových automobilů skupiny Čína** projíždí kolem Velké čínské zdi

vence, aby prozkoumala trasu, o deset dní později ji následovala hlavní část, kterou vedl Haardt. V ní jely i dva odlehčené polopásové vozy, zatímco pět ostatních automobilů nechali na místě. Třetí část výpravy, již velel Audouin-Dub-

Haardtovi muži zatím s neuvěřitelnými obtížemi postupovali vzhůru do nitra Himálaje. Polopásové vozy se zákrutami horských stezek prodíraly mnohdy jen po centimetrech, krumpáči, kladivý a někdy i dynamitem jim členové výpravy probíjeli



cestu skalnatým terénem, navíc je na strmých svazích museli jistit lany, aby vozy nesklouzly dolů. Po šesti dnech nelidských útrap slavili úspěch – s oběma automobily překonali průsmyk Burzil ležící v nadmořské výšce 4208 m. Hned následující den přinesl dramatickou epizodu: jeden z vozů zůstal jako zázrakem viset nad dvousetmetrovým srázem, když se pod jeho levým pásem utrhla kus skály. Řidič André Cécillon seděl bez dechu za volantem a slezl až tehdy, když se podařilo stroj uvázat na lana a stabilizovat. Celá vyprošťovací akce trvala pět hodin a všechny stála mnoho nervů a síly.

Na jiném místě chyběl asi stometrový úsek cesty, a tak mechanici vozy rozmontovali, nosiči jednotlivé díly postupně přepravili na bezpečné místo a tam byly automobily znovu smontovány

**Historický snímek z 12. února 1931: vozy Croisière Jaune vjíždějí do Pekingu**

– to vše během 36 hodin. S největším vypětím tak Haardtova skupina dorazila počátkem srpna 1931 do údolí řeky Indus, kde dostala zprávu o zadržení Pointových mužů v Urumči. Hory bylo třeba překonat co nejrychleji, další postup s automobily byl nemyslitelný. Jeden z polopásových vozů nechali na místě, v Gilgitu, druhý – velitelský stroj Scarabée d'Or (Zlatý skarabeus) – putoval spolu s pěti mechaniky přes Indii zpátky do Francie a dnes je jediným dochovaným vozidlem Croisière Jaune. O dva týdny později Haardt

znovu sjednotil svoji skupinu, místo koní opatřil jaky a spolu se stovkou nosičů pokračovali přes pohoří Karakóram a průsmyk Kilik (4750 m n.m.) k čínským hranicím. Po měsíc trvajícím vyčerpávajícím putování vysokohorským terénem se Haardt a jeho věrní dostali na čínské území. 8. října se pak v Ak-su shledali s částí skupiny Čína, kterou jim spolu se čtyřmi polopásovými vozy vyslal naproti Point.

Vyhráno ale neměli, po příjezdu do Urumči se také Haardt a jeho muži stali na čtyři týdny rukojmími maršála Kinga. Až koncem listopadu diktátor obdržel své tři nové polopásové automobily a radiostanice, jež mezitím po mnoha peripetích doputovaly z Paříže, takže expedice konečně směla vyjet směrem k poušti Gobi. Nucený odchod v Urumči cestovatelům umožnil nakoupit kožichy a další zimní výstroj, v Gobi je totiž čekaly až čtyřicetistupňové mrazy a maratónská jízda bez možnosti zastavit motory. Původní plány se zimním průjezdem pouští nepočítaly, ale nebylo vyhnouti. Odměnou za všechna utrpení byla oslava Nového roku 1932 v teple a pohodlí německé katolické misie v Lan Čou.

Ani závěrečná etapa velkého dobrodružství se však neobešla bez dramatických momentů: v noci z 19. na 20. ledna 1932 se pod prvním vozem konvoje probořil led na slepém rameni Žluté řeky a plných třináct hodin trval boj o jeho vyproštění z ledové vody a mrznoucího jilu. O týden později museli dva řidiči vzít do rukou karabiny a ostro střílelou zahnat bandity, kteří přepadli jejich vozy. Až 12. února 1932 si všichni mohli zhluboka oddechnout. Žlutá výprava dorazila do Pekingu a úspěšně zakončila deset měsíců trvající a 12 tisíc kilometrů dlouhou anabázi.

Croisière Jaune měla obrovský ohlas a mimořádným způsobem přispěla k věhlasu značky Citroën. Pro dva hlavní aktéry však měla tragickou dohru. Georges-Marie Haardt zemřel během zpáteční cesty 16. března 1932 v Hongkongu na zápal plic, Victor Point se po návratu do Francie počátkem srpna 1932 z nešťastné lásky zastřelil.

Jan Tuček



Jedna z nucených zastávek – oprava pásového pohonu v polních podmínkách



Expedice na zastávce v severní Číně během zpáteční cesty do Pekingu



Velitelský vůz skupiny Čína (a později celé expedice) po návratu do Paříže