

22.4.2014



Jiří Pruša • Jožo Skácal • Jindřich Ilem

www.prusa.org

- 1. den Příbram
Benátky
Pisa
- 2. den Pisa
Elba
Figari
Mahon (Menorka)
- 3. den Mahon
Son Bonet (Malorka)
Melilla
- 4. den Melilla
Jerez
Lanzarote
- 5. den Lanzarote
Tenerife
- 6. den Tenerife
Madeira
- 7. den Madeira
- 8. den Madeira
Benavente
- 9. den Benavente
Maia
Maia
- 10. den Maia
Biarritz
La Rochelle
- 11. den La Rochelle
Quiberon
Dinard (St. Malo)
- 12. den Dinard
Haguenau
- 13. den Haguenau
Příbram

Evropské ostrovy z nebe I. ETAPA

Ostrovy západního Středomoří a Atlantského oceánu



4.5.2014



Obsah

Úvod	3
Rozhovor pro iDNES.cz o přípravě expedice	7
Před I. etapou a start z Příbrami – VIDEO	9
1. Příbram – Benátky – Pisa	10
On-line informace o průběhu letu	11
První den – zhodnocení	13
2. Pisa – Elbe – Figari – Mahon	15
On-line informace o průběhu letu	16
Druhý den – zhodnocení	18
Druhý den – fotokomentáře	20
3. Mahon – Son Bonet – Melilla	23
On-line informace o průběhu letu	24
Třetí den – zhodnocení	26
4. Melilla – Jerez – Lanzarote	28
On-line informace o průběhu letu	29
Čtvrtý den – zhodnocení	30
5. Lanzarote – Tenerife	33
On-line informace o průběhu letu	34
Pátý den – zhodnocení	35
Pátý den – fotokomentáře	36
6. Tenerife – Madeira	37
On-line informace o průběhu letu	38
Šestý den – zhodnocení	39
Šestý den – fotokomentáře	40
Šestý den – Telejournal Madeira	42
7. Madeira	43
Sedmý den – zhodnocení	44
Sedmý den – fotokomentáře	45
8. Madeira – Madeira – Benavente	47
Osmý den – zhodnocení	48
Osmý den – fotokomentáře	50
9. Benavente – Maia – Maia	51
On-line informace o průběhu letu	52
Devátý den – zhodnocení	53
Devátý den – fotokomentáře	54
10. Maia – Biarritz – La Rochelle	55
On-line informace o průběhu letu	56
Desátý den – zhodnocení	57
Desátý den – fotokomentář	58
11. La Rochelle – Quiberon – Dinard	59
On-line informace o průběhu letu	60
Jedenáctý den – zhodnocení	61
12. Dinard – Haguenau	62
On-line informace o průběhu letu	63
Dvanáctý den – zhodnocení	64
Dvanáctý den – fotokomentář	65
13. Haguenau – Příbram	66
On-line informace o průběhu letu	67
Třináctý den – fotokomentáře	68
Rozhovor pro iDNES.cz po návratu	69
Přistání v Příbrami – VIDEO	72
I. etapa expedice – srovnání plánované a skutečné trasy	73
Ostrovky na trase I. etapy expedice	75
Sestřih z I. etapy – VIDEO	79
Závěr	80
Některé použité výrazy	81



Reportáž z letecké expedice „Evropské ostrovy z nebe“ – I. etapa: Ostrovy západního Středomoří a Atlantského oceánu

Tato reportáž z první etapy expedice „Evropské ostrovy z nebe“ je sestavená z článků a rozhovorů publikovaných v iDNES.cz, fotografií a screenshotů videí pořízených během cesty. Obsahuje také on-line sms zprávy, samostatně odlišené barevně i s časovým údajem, které jsem posílal redakci iDNES.cz přímo z kabiny letadla během cesty. SMS zprávy jsou uváděny v autentické formě, tzn. bez diakritiky a i s případnými překlepy, ke kterým může za letu a zejména v turbulenci samozřejmě dojít. To vše jsme doplnili o popisky k jednotlivým obrázkům, které ukazují jednak krásu mnoha míst a také přibližují realitu vlastního letu. Přidali jsme trochu základních informací k jednotlivým ostrovům, které byly cílem této etapy a statistiky letu jak plánované, tak skutečné. Reportáž nabízí na několika místech také přímé odkazy na videa zachycující důležité části cesty.

Autorský tým

Jiří Pruša

Letecké dopravě a sportovnímu letectví se věnuji celý život. Létám na větroních a malých motorových letadlech – Cessna C-172, Cirrus SR 20 a od roku 2012 také na letadle Dynamic WT9 v provedení LSA. Nejvíce se nyní soustředím na dálkové lety a lety nad mořem. Postupně také zdokonaluji své možnosti a schopnosti v leteckém fotografování a filmování. Zajímavá místa natáčím nyní celkem až pěti kamerami současně – dvě jsou umístěny pod křídly, jedna pod ostruhou letadla, jedna v kabině a jednu mám ruční.



Nad mapou při letu. Kromě elektronických map v palubním počítači i iPadu mám vždy také mapy papírové. Cítím v nich jistotu. Na papírové mapě bylo například elektrické vedení přes fjord v Norsku, které na elektronických mapách nebylo. Papírová mapa také nezamrzá na obrazovce.

Trochu mi chybí systematičnost v organizování mých poznámek, fotek a dalších materiálů a tak jsem velmi rád, že se toho ujal Jožo – grafik, který připravil koncept této reportáže a společně jsme jej pak doladili.

Jožo Skácal

Převážnou část své kariery se věnuji grafice se snahou využít různé polohy vyjádření a sdělení. Podílel jsem se na spoustě projektů a přípravě celé řady publikací, knih, ilustrací učebnic, nebo komerčně zaměřených tiskovin. Jeden takový projekt, který vyžadoval nejen tvůrčí, ale i logistickou a pracovní flexibilitu nás přivedl s Jiřím k další spolupráci. V momentě, kdy odstartoval 1. etapu expedice z Příbrami do Středomoří, mi bylo jasné, že tento jeho mimořádný počin zasluhuje další formát prezentace. Tím vznikla myšlenka pracovat na koncepci a zpracování této reportáže z jeho ojedinelé letecké expedice.

Letecké filmování a fotografování je technicky velmi náročná disciplína, kterou bych sám nebyl schopen úplně pokrýt a tak jsem velmi rád, že jsem do týmu našel také Jindřicha, který je hlavním protagonistou nápadů při řešení umístění a uchycení kamer, editace videí a jejich zpracování do podoby vhodné k prezentaci a řady dalších technických řešení.

Jindřich Ilem

Spolupráci s Jiřím vnímám jako návrat ke kořenům. Ještě předtím, než jsem se začal zabývat natáčením a zpracováním videa, působil jsem v leteckém průmyslu. S koncem výroby letounu L-159 a útlumem leteckého průmyslu v roce 1998, jsem se začal své zálibě fotografování a filmování věnovat naplno. Nyní, po patnácti letech filmování, je velice příjemné nabyté zkušenosti zužitkovat právě ve filmech z Jiřího leteckých cest.

Když věnujeme tolik snahy a úsilí tomu, abychom připravili zajímavé fotografie, videa a reportáže, tak je také potřeba, abychom měli čtenáře a zájemce o naší práci. Pro tuto část mám skvělou spolupráci s týmem serveru iDNES.cz, která se vyvinula z mých nesmělých začátků na blogu iDNES.cz v roce 2010. Společně s Jakubem Matějů, Honzou Dvořákem, Libuší Tomanovou a Petrou Škraňkovou jsme vytvořili technologicky i koncepčně nový styl sledování a informování o průběhu jednotlivých letů. Je to kombinace satelitního sledování polohy letadla s on-line sms informacemi, což je podle mých znalostí naprostým unikátem. To vše pak doplňujeme denními články z letů, aktuálními fotografiemi, dotazy čtenářů a vychází z toho podle mého názoru velmi zajímavý styl reportáže. Máme také ještě řadu plánů na vylepšení, ale o těch budu psát až pokud se nám je podaří realizovat – ☺

Expedice „Evropské ostrovy z nebe“

Mojí současnou ambicí je zachytit na video a fotografie nejzajímavější místa Evropy. Po absolvování několika cest po Evropě se mi v hlavě zformovala představa věnovat nejdříve pozornost evropským sopkám a posléze evropským ostrovům. Vulkány jsem již nafilmoval (Vesuv, Etna, Stromboli, Il Vulcano) a tak jsem připravil expedici „Evropské ostrovy z nebe“. Jejím cílem je nafilmovat, vyfotografovat a trochu popsat nejzajímavější ostrovy nacházející se v mořích přilehlých k evropské pevnině. Odhaduji, že takto zdokumentuji kolem stovky nejzajímavějších ostrovů a zájemcům z naší suchozemské země tak umožním si uvědomit jejich krásu i si osvěžit zeměpisné znalosti.

Let, při kterém jsem testoval schopnosti a vlastnosti jak svoje tak letadla a záznamové techniky, jsem uskutečnil v březnu 2014, kdy jsem během 4 dnů proletěl nad Sicílií, Maltou, Lampedusou, Pantellerií a Capri.

Expedici jsem rozdělil na tyto čtyři etapy:

- **Ostrovy západního Středomoří a Atlantského oceánu**
- Ostrovy Severního moře
- Ostrovy Baltského moře
- Ostrovy Jaderského a Egejského moře

s tím, že se pokusím všechny etapy realizovat v průběhu roku 2014. První let – Ostrovy západního Středomoří a Atlantského oceánu jsem letěl od 22.4.2014 do 4.5.2014 a ve spolupráci s iDNES.cz jsme ji čtenářům iDNES.cz předkládali on-line.

O letadle a vybavení

Na celou expedici plánuji využít letadlo Dynamic WT 9 v kategorii LSA. Toto letadlo mi vyhovuje, protože:

- má poměrně vysokou cestovní rychlost (230 km/h), což umožňuje i velké vzdálenosti absolvovat ve zvladatelném čase;
- je velmi aerodynamické, což spolu se zatahovacím podvozkem a motorem Rotax o objemu 1 200 cm³ a výkonu 100 koní umožňuje spotřebu kolem 17 l/1 hodinu letu nebo jinak asi 8 l na 100 km;
- má výdrž 7 hodin letu, což je pro dálkové cesty a zvláště nad mořem nezbytné;
- kabina má vysunovací okénka, což umožňuje kvalitní fotografování/filmování také ruční kamerou.



Letadlo Dynamic WT9 s imatrikulací OK-LEX. Zatahovací podvozek přispívá ke skvělé aerodynamice a tím vysoké rychlosti a nízké spotřebě paliva. Na snímku je na ostruže vidět držák s jednou z kamer.

Ve vybavení letadla jsou mj. tato zařízení a prostředky:

- Autopilot, sekundární odpovídač s modem C, GPS s 3D zobrazením zemského povrchu, systém pro varování při blízkosti jiných letadel (TAWS), radiostanice s možností VOR navigace. GPS navigaci mám navíc jištěnou nezávislým iPadem, ve kterém mám také všechny potřebné mapy a letištní databáze. Pro zajištění možnosti trvalé komunikace s mým zázemím i pro vysílání polohových informací mám na palubě mimo běžného mobilního telefonu také satelitní telefon. Navíc mám záložní ruční vysílačku pro vysílání na letových frekvencích.
- Ve výbavě letadla mám pak mimo hasicího přístroje a dvou záchranných vest také záchranný člun s automatickým nafukováním. Letadlo je také vybaveno záchranným systémem – vystřelovacím padákem.
- Navíc moje výbava zahrnuje ještě jeden lap top a dále 3 vnější kamery, 1 kabinovou kameru a 1 ruční kameru/fotoaparát. K tomu nabíječky, měnič napětí a záložní baterie.

Plán cesty

Trasu jsem navrhl tak, aby její maximální část vedla přes jednotlivé ostrovy, které patří některé evropské zemi. Bohužel se mi nepodařilo zahrnout Azorské ostrovy, protože leží již mimo bezpečný dolet letadla Dynamic. Jednotlivá přistání jsem naplánoval takto:



Den	Plánovaná trasa (body přistání)	Kalkulace trasy v km a letových hodinách
22.4.	Příbram – Benátky – Luca – Bonifacio	1 030 km/5,2 hodiny
23.4.	Bonifacio – Menorka – Ibiza	800 km/4 hodiny
24.4.	Ibiza – Melilla – Gibraltar	800 km/4 hodiny
25.4.	Gibraltar – Casablanca	350 km/1,8 hodiny
26.4.	Casablanca – Lanzarote	750 km/4 hodiny
27.4.	Lanzarote – Isla de La Palma	500 km/2,5 hodiny
28.4.	Isla de La Palma – Madeira	470 km/2,3 hodiny
29.4.	Madeira – Porto Santo – Benavente	1 050 km/5,1 hodiny
30.4.	Benavente – Santiago de Compostella	450 km/2,2 hodiny
01.5.	Santiago de Compostella – San Sebastian	550 km/2,8 hod
02.5.	San Sebastian – Il de Re – Dinard – Caen	500 km/2,5 hodiny
03.5.	Caen – Strasbourg	600 km/3 hodiny
04.5.	Strasbourg – Příbram	450 km/2,2 hodiny

Celkový letový čas jsem propočítal na 43 letové hodiny a uletěnou trasu na cca 9 000 km. Délku trvání letu jsem si stanovil na 12-13 dní.

On-line z letadla:

Sám hodiny nad Atlantikem i proti větru na Gibraltar



Nejméně 20 hodin bude pilot Jiří Pruša sám v letadle nad mořem. V úterý 22. dubna plánuje start dvoutýdenního putování vzduchem nad evropskými ostrovy. Z „etapy“ z Příbrami na Kanárské ostrovy a Madeiru bude čtenářům iDNES.cz posílat on-line souřadnice, krátké zprávy i fotky.

Pilot Jiří Pruša plánuje obletět a vyfotit téměř stovku evropských ostrovů. Projekt si rozdělil do pěti částí, protože nejvzdálenější ostrovy jsou blíže Africe než evropskému kontinentu. První část jeho cesty, která bude také nejdelší, povede nad západní Středomoří, Kanárské ostrovy a Madeiru.

Za letu posílá pilot GPS souřadnice a krátké textové zprávy. Po přistání pak fotografie pořízené z kabiny letadla a kamerami na křídlech a pod ocasem.

V kabině dvoumístného dolnoplošníku Dynamic WT 9 OK-LEX bude sám a denně poletí nejméně čtyři hodiny. Nejnáročnější bude přelet z Madeiry přes ostrůvek Porto Santo do portugalského Benavente. Tento úsek zabere odhadem kolem šesti hodin.

Proč je tento úsek trasy nejnáročnější?

Z Porto Santo do Benavente je to kolem pěti hodin letu bez přistání a přes čtyři hodiny z toho nad otevřeným mořem. Létat „na doraz“ je zakázáno, let se musí plánovat minimálně s třicetiminutovou rezervou. Moje osobní zkušenosti z letů na Kypr však ukázaly, že i to může být nedostačující, když je silný protivítr. Nad mořem může mít rychlost 80 km/h i více, což může pětihodinový let prodloužit až o dvě hodiny. Moje nádrže mi dovolí být ve vzduchu 7 hodin, což mi dává důvěru, že pětihodinový let nad otevřeným mořem zvládnou s dostatečnou rezervou.

Jaké jsou nejrizikovější momenty cesty?

Přistání na letišti Gibraltar, které je zařazeno mezi 10 nejnebezpečnějších letišť světa kvůli častému silnému nárazovému bočnímu větru. Pak už zmíněný přelet z Porto Santo do Benavente nad otevřeným mořem bez jiné možnosti, než v případě problémů přistát na moři. Další je přelet Alp, který mám za sebou sice už alespoň patnáctkrát, ale počasí ho může pořádně zkomplikovat. Tak to je ale s celou cestou, kdykoliv a kdekoliv může být špatné počasí (zejména nízká oblačnost, silný vítr, bouřky, námraza, nízká viditelnost), které může i ten nejjednodušší úsek cesty zdramatizovat.

Jak se balíte na cestu? Kolik si toho berete?

Vzhledem k tomu, že asi polovinu času u všech „ostrovních“ cest letím nad mořem (při nastávající cestě to bude asi 20 hodin z více než 40), musím myslet především na to, abych měl všechno potřebné pro případ, že bych byl nucen přistát na moři. To znamená záchraný člun, záchranou vestu a vhodně zabalené komunikační přístroje (letecká vysílačka a satelitní telefon) i trochu nouzového jídla.

Všechno musím mít umístěné tak, abych to nemusel dlouho hledat a samozřejmě musím mít v hlavě vypracovaný postup, co kdy udělat, abych to všechno v případě potřeby správně zvládl a stihl. Další důležité věci k balení jsou hasicí přístroj, zápalky, lepicí páska a suchý líh. K tomu dvě láhve oleje do leteckého motoru, jeden pětilitrový kanystr benzínu, trocha náradí, poutací lana na letadlo, háky na poutání letadla a pár dalších drobností. Pro bezpečnou navigaci mám jak papírové mapy, tak mapy elektronické, a to jak v letadlové GPS, tak také v tabletu a laptopu.

Musím mít samozřejmě spací pytel, terénní boty a nepromokavou bundu. K tomu pak běžné věci: prádlo, záložní kalhoty, hygienické potřeby. To je z potřeb pro mě asi vše. Nejvíce starostí je s technologickými záležitostmi. Mám čtyři kamery, dvě pověšené pod křídly, jednu pod zádí letadla a jednu ruční v kabině. I s laptopem, tabletem, ruční vysílačkou, mobilem a satelitním telefonem beru ještě celkem šest záložních baterií, pět nabíječek, tři držáky na kamery, množství propojovacích drátů a celkem osm paměťových karet. K tomu jednu láhev vody, jedno jablko na každý úsek cesty a to je asi všechno.

Jak jste plánoval cestu?

Jako suchozemce mě logicky fascinuje moře a ostrovy. K tomu pak ještě sopky, hory a zajímavá města. Všechny aktivní sopky v Evropě jsem již oblétal a vyfotil (na Vesuv, Etnu a Stromboli se podívejte zde), horám i městům se věnuji průběžně, a tak jsem došel k projektu „Evropské ostrovy z nebe“.

Celý tento projekt je rozdělený do pěti částí. První je západní Středomoří a Kanárské ostrovy s Madeirou, druhé budou ostrovy Severního moře (Guernsey, Jersey, Isle of Man, Orkneje, Hebridy, Faerské ostrovy, Shetlandské ostrovy, Fríské ostrovy), třetí jsou ostrovy Baltského moře, čtvrté chorvatské a řecké ostrovy a nakonec ostrovy východního Středomoří, tedy Malta, Liparské ostrovy, Sicílie, Lampedusa, Pantelleria. Všechny cesty tohoto projektu chci absolvovat během roku 2014, sever v teplých měsících a jih na jaře a na podzim, to vše kvůli počasí.

Musí se za průlety nad státy platit?

Při letech za viditelnosti (VFR), což je typ letů, které létám, se za průlety v žádné evropské zemi ani v USA neplatí. Podobné je to v naprosté většině zemí světa. Poplatky se ale prakticky v celé Evropě vybírají za použití letišť. Jejich výše je proměnlivá, od 15 až do 150 eur, drahá jsou větší letiště. V USA se ale neplatí ani za letiště. Cena jejich použití je zahrnutá v ceně leteckého benzínu, který je přesto asi o polovinu levnější než v Evropě.

Co budou největší náklady? Palivo?

Palivo je bezkonkurenčně tou největší přímou nákladovou položkou. Spotřebu během letu na Kanárské ostrovy odhaduji na cca 800-900 litrů. Cena leteckého paliva je v průměru o 25 % vyšší než u automobilového benzínu.

Na co se těšíte nejvíc?

Na vzrušení z toho zase vidět na vlastní oči, že realita zemského povrchu odpovídá tomu, co je na mapách. Znovu a znovu mě to překvapuje a pak z toho mám radost. Taky samozřejmě na modř moře a pobřeží.

Autor: **Petra Škraňková**
(pro iDNES.cz)



Zde se podívejte jak to vypadalo před odletem na I. etapu expedice a start z Příbrami

Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!





Příbram – Benátky – Pisa

10:38

Dneska jsem se probudil už kolem třetí hodiny a přemýšlel jsem, jestli mám všechno, co potřebuji, jaké bude počasí, jakou trasu mám zvolit, kam až doletět atd., stále dokola. Ve čtyři jsem vstal, všechno jsem překontroloval, manželka mi udělala snídani, trochu mlčky jsme posnídali a já jsem odjel na letiště do Příbrami. Cestou jsem projížděl těžkou mlhou a tak jsem let přihlásil až na 11 hodin. Na letišti jsem přesně podle připraveného seznamu naložil a rozmístil věci do letadla. Kolega připevnil na letadlo 4 kamery a já jsem si udělal jeden zkušební okruh, abych prověřil, že letadlo je v pořádku. Teď se letadlo tankuje, já prověřuji počasí a během dvaceti minut chci odstartovat. Další zprávy chci poslat z kabiny za letu. Jak se to bude dařit záleží hodně na počasí, protože pokud budu mít plné ruce a hlavu práce s vyhýbáním se oblačnosti, tak už nezbude kapacit na psaní. Uvidíme.





Počasí nad Alpami – teplota je kolem nuly a tak jsou mraky nebezpečné i možnost tvorby námrazy. To je jedno z fatálních nebezpečí pro sportovní letadla.



Ještě jeden pohled na Alpy. Jejich přelet byl trochu napjatý právě množstvím mraků, nízkou teplotou i poměrně vysokou turbulencí.



Pláže mezi Bibione, Caorle a Benátkami. Tady se musí obvykle letět ve výšce jen 300 metrů (1 000 stop), což dává skvělou možnost se krásnými plážemi kochat.

11:18

Tak v 11.03 jsem odstartoval. Pocasi není tak zle. Planuji preletet Alpy primo smerem na Terst a Pristat v Benatkach. Let by mel trvat 2 hod. 20 minut.

11:36

Nad Ceskym Krumlovem. Za chvili prechod hranice do Rakouska. Vyska 2 000 metru, rychlost 200 km/h.

11:54

Jsem nad Lincem. Vyska 2 000 m. Pocasi trochu nejiste, tak se za chvili musim rozhodnout jestli si budu troufat na Alpy primo.

12:31

Tak jsem nad Alpami. Pocasi trochu nervozni. Teplota 1 st. C, vyska 3 500 m.

12:45

Podé mnou mraky. V Rakousku to smim, u nas by to neslo. Prede mnou uz je videt modra obloha nad Italií. Jeste tak 10 minut stresu a bude to dobre. Vyska 3 500 m teplota 0 st. C.

12:52

Jeste 30 km a budu preletavat hranice do Italie. Tam pak uz budu jen klesat az na uroven more v Benatkach. Podé mnou krasne udoli a Villach.

12:55

Porad sleduji venkovni teplotu, aby mi nenamrzla kridla. Je nula a hodne mraku...

13:11

Tak jsem trochu zabojoval s namrazou a turbulenci. Uz snad ok. Uz jsem preladil na Padovu a mluvím s italskymi dispecery.

13:28

Slava, vidim Italskou pevninu pod sebou a na obzoru Jaderske more. Klesam 3m/s abych stihl sklesat k pobrezí na 300 m. Pak nad Grado, Bibione, Caorle a sednu v Benatkach na letisti Lido.

13:33

Tak uz letím nad Bibione ve vysce 300 m. Teplota 15 st. C. Rychlost 190 km/h jeste 25 minut do pristani.

14:07

Prave jsem pristal v Benatkach, letiste Lido. Let trval trochu dele (2 hod. 57 min.), kvuli silnemu protivetru a celkove slozitemu pocasi nad Alpami. Je tu 19 st. C,



Pláže mezi Bibione, Caorle a Benátkami o chvíli později.



Celkový pohled na Benátky při přiblížení na letiště Nicelli na ostrově Lido. Nad střed Benátek se bohužel nemůže, ale i pohledy na ně směrem z jihu jsou úchvatné. Vždy znovu a znovu jsem z nich při přistání nadšený.



V poloze po větru dráhy 05 po startu z benátského letiště Lido-Nicelli.

slunce, pohoda. Ted se trochu najim, vymenim baterie v kamerach, pripravim dalsi trasu a tak za 90 minut budu pokracovat. Zatim se tedy loucim.

16:02

Prave jsem odstatoval z Benatek a mirim do Lucca. Asi 1,5 hodiny letu. Je to severne od Pisy a cestou...

16:06

... a cestou zkusim nafilmovat Bolognu a Florencii. Zalezi to ale na tom, jestli me tam jejich letistni dispeceri pusti.

16:17

Tak z filmovani cestou moc nebude. Je tu tezke kourmo a mozna se chystaji. Radeji tedy poletim co nejrychleji do cile.

16:20

Asi ted budu psat mene. Italsti dispeceri chteji porad nejake informace a tak se jim musim hodne venovat.

17:16

Nad Bolognou zuri bourka, musim obletat severne. Prulet kontrolni zonou letiste mi povolili, ale na filmovani to kvuli pocasi nebude.

17:28

Tak pocasi me dohnalo. Za Bolognou jsem klikoval mezi tremi bourkami a museli mi pomahat ze zeme, protoze jsem byl v prostoru letiste a vsude mraky a dest. Pocasi ted dobre, ale letiste Lucca zavrelo a tak musim do Pisy. Tam ale nemaji muj benzin. To budu resit ale az zitra...

18:37

Jsem na letisti v Pise. Pristani trochu trvalo, protoze jsem musel cekat na pristani tech velkych letadel. Alespon jsem si v klidu prohledl krajinu. Sikma vez nebyla ale proti slunci videt. Ted pujdu najit ubytovani a pak nabijet baterie, stahovat videa na hard disk, psat poznamky a pripravovat zitrejsi let. Uvidim, kde budu zitra. Takze nyni koncim pro dnešek s prubeznymi zpravami. Hezky vecer kazdemu ctenari.



Přístav Porto – Malamocco západně od Benátek.



Smutné počasí v severním předměstí Bologny. To se pak přeměnilo v několik bouřek, kolem kterých bylo potřeba proklíčkovat na západní stranu Apenninského poloostrova.



Florence – střed města s katedrálou, tady už bylo počasí zásadně lepší.

Před odletem jsem měl dvě hlavní obavy: aby vyšlo počasí zejména na přelet Alp a abych nezapomněl žádný z propojovacích drátů, nabíječek, paměťových karet, baterií, zástrčkových redukci atd. Počasí sice nebylo optimální, ale přes Alpy mi dovolilo s trochou zlobení přeletět a u Bologne jsem také mezi bouřkami s trochou zdržení a zatnutých zubů nakonec proklíčkoval. V noci jsem nabíjel, stahoval a ukládal videa natočená ze tří venkovních kamer a nic mi nechybělo, takže snad i tahle část je v pořádku.

Dispečeri jsou v každé zemi trochu jiní – u nás udělají přesně, co je potřeba – aktivují letový plán, informují o tlaku vzduchu, informují o problematických oblastech (paravýsadky, uzavřené prostory atd.) a pokud se nic zvláštního neděje, nechají piloty v klidu. V Rakousku je to podobné, tam jenom sportovním letadlům přidělí ještě specifický kód do odpovídače sekundárního radaru. V Itálii a některých dalších jižních zemích je to ale hodně jiné – dispečeri na piloty chrlí neustálé dotazy a to bez ohledu na to, zda se zrovna startuje, přistává nebo bojuje s počasím. Také včera na mě v možných i nemožných chvílích vyštěkávali dotazy typu: kolik lidí je na palubě?; za jak dlouho budete v bodě XY? Jakou máte výdrž letu?; Odkud letíte? (přestože mají letový plán) atd. atd. Pokud by to bylo jednou, dalo by se to zvládat, ale neustále přepočítávat vzdálenost do různých bodů někde po trase a uspokojovat tak očekávání dispečerů při průletu mizerným počasím je někdy docela vyčerpávající.

Obvykle na všechna letiště, kam se chystám přistát napřed telefonuji, abych si prověřil, že jsou otevřená, že mají benzín a vůbec, že je vše v pořádku. V naprosté převaze případů je vše ok. V případě letiště Lucca jsem to opominul udělat a okamžitě se to nevyplatilo – nad Florencií jsem se dověděl, že toto milé sportovní letiště, kde jsem už jednou dříve přistával a tankoval, je zavřené. Musel jsem se tedy rychle rozhodnout co udělat – už jsem chtěl přistát, protože při průletu bouřkovou oblastí jsem přišel o dost sil. Nejbližší letiště je Pisa a tak jsem se rozhodl pro ní. Je to dopravní letiště s poměrně velkým provozem, ale bohužel nemá benzín do sportovních letadel (létám na 100 oktanový Avgas nebo Mogas 95). Velká letiště také nemám moc rád, protože jsou drahá a komplikovaná – člověk musí procházet security a absolvovat všechny problémy, které na menších letištích nejsou. Po přistání jsem zůstal na betonové ploše ze které mě odvezli hned do kanceláře a nechali vyplňovat přihloupulé dotazníky. Pro ně to bylo důležité, já jsem ale jen doufal, že už někde budu moct najít toaletu. Každý sportovní pilot ví, že to je první místo, kam po přistání směřují jeho kroky. Na velkých letištích tohle ale ignorují a mnohem raději a důkladně papírují.



Pisa – létat přes střed města v Pise se nesmí a tak příliš zajímavých záběrů nemám. Šikmá věž je patrná na tomto záběru.

Teď ráno přemýšlím co s tím – mám ještě 54 litry benzínu, tzn. asi 3 hodiny letu a musím se rozhodnout kam letět a kde dotankovat. Jedna možnost je letiště Elba, uvidím, musím jim zavolat...

Večer jsem ještě musel poslat žádost o povolení přistání v Gibraltar. Je to vojenské letiště a tak jsou trochu formálnější – nepustí tam nikoho bez předchozího povolení (tzv. PPR – prior permission required). Navíc musí být toto povolení posláno do Gibraltar alespoň 48 hodin předem, což jsem minul asi o 3 hodiny. Dříve jsem to ale dělat nemohl, protože jsem přesně nevěděl, který den a v kolik hodin tam dorazím. Takže jsem se jim v mailu podlézavě omluvil a poprosil o vyřízení. Jako alternativu jsem požádal současně o možnost přiletět později, ale nestrávit v Gibraltar noc – jen přistát, vyměnit baterie a odletět. Tak uvidím, kterou z možností mi povolí. Raději bych tam spal, abych si mohl tohle známé místo alespoň projít.

Večerní procházka mi potvrdila, že věž v Pise je opravdu šikmá. Tím ale nebudu zdržovat, to už asi víte. Takže teď ráno si udělám přípravu na let, pak podám letový plán, protože poletím přes hranice a vyrazím na letiště. Myslím, že startovat bych mohl tak kolem desáté hodiny. Ještě napíši.

Pisa – 22.4.2014



Stylový Dynamic OK-LEX.



Pisa – Elba – Figari – Mahon (Menorka)





Mlha na letišti v Pise – všude bylo krásně, jen letiště bylo ještě v půl desáté zahalené naprosto neprůstřednou mlhou.



Letiště Pisa po rozpuštění mlhy – nejdříve muselo odstartovat množství letadel Ryanair a pak teprve došla řada na mě.



Po startu z dráhy 22 levá, letiště Pisa - San Giusto.

9:21

Pocasi je vsude kolem krasne, jen na letisti v Pise sedi neprustrelna mlha. Ceka zde rada zpozdenych letadel uz od sest rano. Uvidim, kdy se mi podari se protlacit na drahu a odletet. Prvni zastavku planuji na Elbe. Jeste proveruji, jestli tam maji benzin.

10:16

Mlha se rozpusti. Velka letadla startuji, ale ja musim stale cekat...

10:31

Tak jsem ve vzduchu smer San Gimignano a Elba. Pocasi se rychle zlepšuje.

11:01

Nafilmoval jsem uzasne vezove mesto San Gimignano a otacim stroj primo na Elbu. Pocasi ok. Rano na Elbe nebrali telefon, ale doufam, ze tam benzin maji. V oficialni info pisou ze ano, ale... Uvidime. Jeste asi 30 minut letu.

11:12

Tak uz vidim v oparu na horizontu Elbu. Prvni ostrov teto cesty! Jeste asi 15 minut. Jsem nad Piombinim. Rychlost 230 km/h, vyska 1 400 m, teplota 13 st. C.

12:09

Jsem na Elbe. Pristani chcelo trochu soustredeni - turbulentni protivitr 35 km/h. Na stesti ne bocni. Benzin jsem dostal – z Pribrami na Elbu jsem spotreboval 70 l. Ted jsem pripravil a podal dalsi letovy plan a tak mam 30 min.pohody nez to daji do systemu. Letim ted do Bonifacia na Korsice. Je to jen hodina cesty ale chci Bonifacio nafilmovat, protoze to je uzasne pobrezni mesto. Pak uvidim, rad bych na Menorcu a lbizu.

13:05

Odstartoval jsem z Elby a mirim na Korsiku, kterou pred sebou uz v oparu vidim. Do Bonifacia to mam jeste hodinu a tesim se na filmovani krasneho zapadniho pobrezni Korsiky a pak Bonifacie. Motor bezi ok, kilometr pode mnou velke vlny s bilymi hrebinky. Bocni vitr 50 km/h.

13:55

Prave jsem vstoupil do francouzskeho letoveho prostoru. Dispeceri mluvi anglictinou s fr. prizvukem. Poletim severne od Bastie a pak podel zapadniho pobrezni Korsiky na jih. Zajimave je, ze mam stale mobilni signal – i nad morem.



San Gimignano, Toskánsko – věžové domy. Tady už jsem byl podruhé, je to úchvatné městečko. Věžové domy prý sloužily k tomu, aby se bohatí měšťané mohli vzájemně navštěvovat aniž by se museli brodit spláškami v ulicích. Výška domu měla také odpovídat sociálnímu zařazení majitele.



San Gimignano, Toskánsko – celkový pohled.



Elba, letiště Marina di Campo, krátké finále na přistání.

13:57

Předchozí zpráva odesla se zpožděním teď jsem už severně od Ajjacia. Je to jako po stopách Napoleona – tady se narodil a na Elbe byl nějaký čas ve vyhnanství.

15:00

Jsem na letišti Figaro u Bonifacia. Znovu jsem natankoval, připravil a podal letový plán s odletem na Menorcu v půl čtvrtě. Poletím ještě přes Sardinii. Teď jdu vyměnit baterie u kamer, abych nafilmoval Bonifacio a kus Sardinie. Tak bych rád něco snědl, ale. Nikde tady nic nenacházím...

15:58

Opet ve vzduchu. Bonifacio nafilmované a nyní nad Olbii Sardinie. Mam před sebou 3 hodiny letu nad morem na Menorcu.

16:03

Blížím se k západnímu pobřeží Sardinie. Výška 2 000 mnm, rychlost 230 km/h. Teplota 11 st. C. Za chvíli asi ztratím cca na 2 hodiny mobilní signál. Zkusím satelitní, ale zatím neodzkoušeno, tak uvidíme. Pode mnou nyní mraky.

16:27

Nad západním pobřežím. Stoupám do 3 500 mnm, abych měl v případě problému více času na rozhodování a řešení. Na sedacce vedle mam člun a na sobě vestu.

18:06

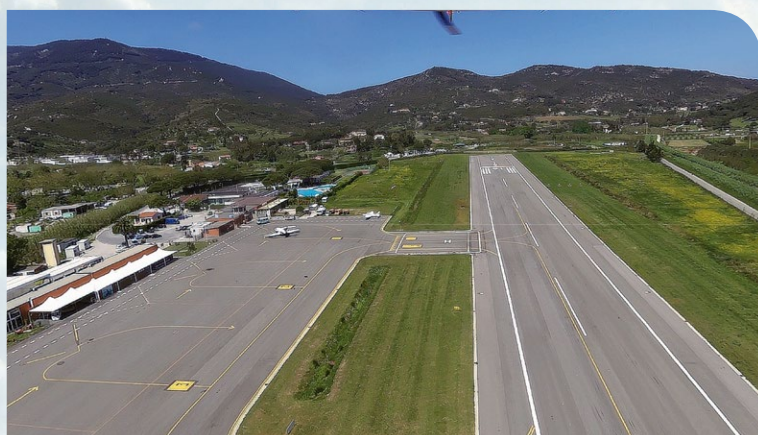
Jsem opet na mobilním signálu, teď už španělskem. Za 8 minut přistávám na letišti San Luis na Menorce. Zůstanu tu na noc.

18:22

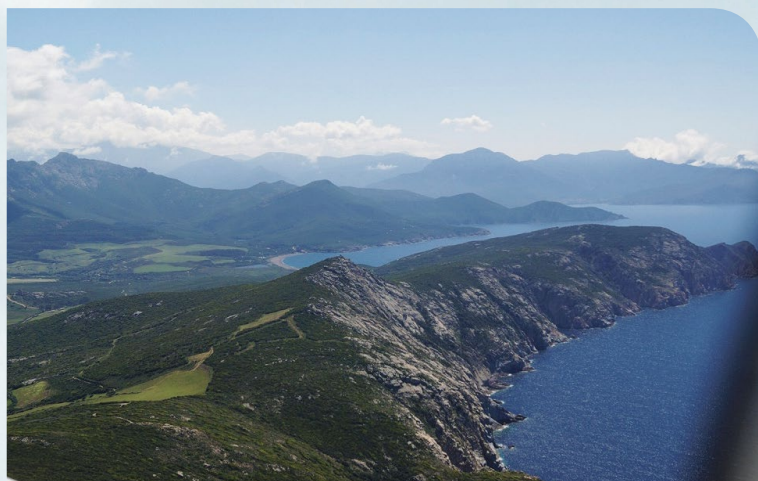
Právě jsem přistál. Letiště je opuštěné, tak jdu někoho hledat. Dneska je to tedy asi zatím vše.



Na letišti Marina di Campo, Elba – je zde drahý benzín i parkování, ale byl jsem rád, že jsem už nějaký benzín mohl koupit.



Elba, letiště Marina di Campo při odletu – na horizontu jsou vidět nedaleké hory, které při opakovaném přistání nebo menším výkonu motoru při startu mohou dělat problémy. Jsou také příčinou poměrně silné turbulence z větru, který se o ně rozbíjí.



Západní pobřeží Korsiky – letěl jsem tudy podruhé a opět mi to bralo dech.

Tak jako na každé cestě, každé ráno, i v Pise směřoval můj první pohled po protření očí ven na oblohu, abych prověřil počasí. Bylo šedo, mrholilo a mlha trochu limitovala výhled. Nevypadalo to moc dobře. Věřím ale, že v jižních krajinách se počasí může měnit poměrně rychle a to speciálně ráno a tak jsem pokračoval ve své ranní rutině. Kolem osmé už prosvítalo sluníčko a tak jsem vyrazil na letiště. Tam to ale vypadalo úplně jinak – totální mléčná mlha. Paní z handlingu (obsluha letadel) mi řekla, že tam je už od šesti ráno uvězněných asi 12 dopravních letadel s netrpělivými cestujícími sedícími na palubách těchto letadel. Bylo mi jich trochu líto, ale pak jsem si uvědomil, že oni všichni musí odletět dříve než já a začal jsem litovat sebe. Kolem desáté se mlha začala rychle zvedat a letadla postupně odlétat. Nakonec se dostalo i na mě a odtartoval jsem směrem na Elbu.

Velkým problémem dne 1 byl fakt, že můj satelitní telefon vysílal polohové zprávy jen nepravidelně a neustále mu vypadal signál. Chtěl jsem to vyřešit, protože jinak by prý bylo nutné mapu odstranit. Stále se mi to nedařilo, ale nakonec jsem zkusil vystrčit přídavnou anténu satelitního telefonu z okénka (viz fotografie) a signál přestal mizet. Na mapě je to také vidět – mezi Sardiníí a Menorkou už chodily polohové zprávy naprosto pravidelně – nejdříve každých 5 minut a pak jsem to přepnul na 10 minut, můžete se podívat. Takže od včerejška musím létat s potvřeným okénkem a v něm skřípnutou anténou. On-line mapa takbude snad už dobře fungovat a kolegové z iDNES.cz ji na stránkách nechají.

Přistání na Elbě bylo náročnější, protože vítr foukal ze severu přes hory u letiště, čímž se vytvářela velmi silná turbulence. Na tomto letišti s hezkým názvem Marina di Campo není jednoduché v případě nezvládnutého přistání opakovat okruh, protože za koncem dráhy se právě zdvihají zmíněné hory a tak by bylo potřeba velmi rychle stoupat, případně uhnout doprava a plížit se stoupajícím úbočím. Až těsně do doteku se zemí jsem tedy bojoval s větrem, který chaoticky měnil svůj směr a náklon i výšku letadla. Nakonec se vše podařilo na poprvé a tak jsem si nemusel prohlížet zblízka koruny stromů na svazích za letištěm.

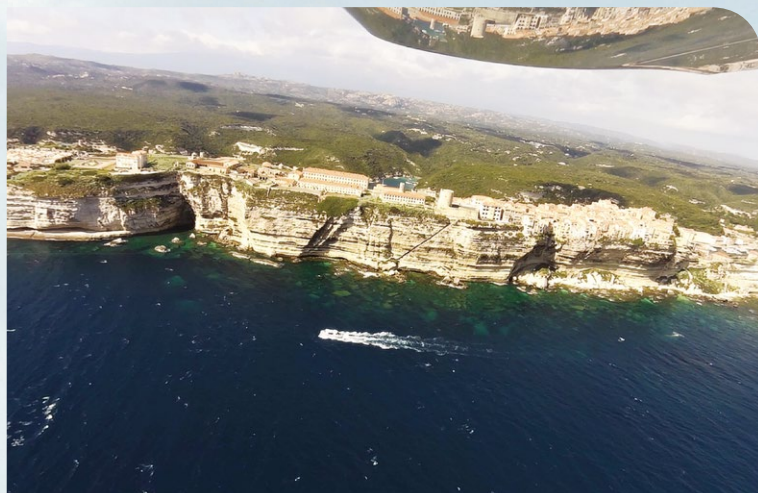
Na letišti Figari-Bonifacio jsem v prostoru pro piloty připravoval letový plán na Menorku. Když jsem ho telefonicky podal, tak jsem se chtěl vrátit k letadlu ale všechny dveře byly zamčené. Volal jsem tedy na číslo telefonu uvedené na jedné z dveří pro případ, že „zde není náš pracovník“. Poprvé mi slečna telefon po vyslechnutí mé prosby na to, aby mi někdo otevřel, položila telefon. Volal jsem po druhé, chvíli mě bez zájmu poslouchala, pak se zeptala někoho v jejich pohodlné



Záliv Tiucia – západní pobřeží Korsiky.



Pohled na město Bonifacio, jižní Korsika. Bonifacio není tak známé jako třeba Benátky, ale je naprosto úžasné a milovníkům romantických míst jej mohu vřele doporučit.



Bonifacio, Korsika – pohled od moře.

kanceláři, jestli má zajít „dolů“, ale dostala zápornou odpověď a tak položila telefon. Po třetí už jsem byl trochu nepříjemný a tak mi telefon položila v půlce mé věty. Odlet jsem měl přihlášený za 20 minut a taky jsem se obával, aby mi na Menorce nezavřeli letiště a tak jsem běhal stále rychleji kolem těch prostor jako frustrovaný lev a postupně lomcoval s klikami od záchodů, různých skladů a kanceláří až najednou jedny povolily. Za nimi seděl mladý muž a mladá žena, on s nohama na stole a ona s klidným, vyrovnaným úsměvem. Vedle nich rám a zařízení na bezpečnostní kontrolu. Prošacovali mě a pustili na plochu. Nevím, jestli jim závidět nebo je litovat – celé dny takto zřejmě prožívají v naprosté nečinnosti v malé neoznačené místnosti, ve které se schovávají před náhodnými piloty, kteří by mohli potřebovat projít. Francouzský daňový poplatník určitě jásá.

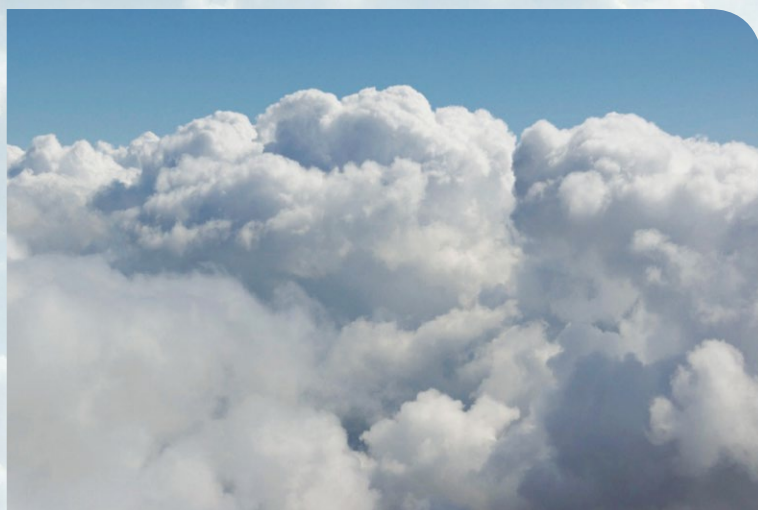
Původně jsem měl trochu obavy, že na letiště San Luis na Menorce přiletím až po zavření a budu mít proto problém. Některá menší letiště někdy zavírají už právě kolem šesté hodiny. V paměti jsem se snažil rozpomenout, jestli se ve Španělsku může přistávat na letiště mimo provozní dobu. Například v Německu se to nesmí, ale u nás takový předpis není. Když jsem v San Luis přistál, bylo čtvrt na sedm. Na letišti nebyl vůbec nikdo, ani žádné letadlo a tak jsem jezdil sem a tam, abych našel místo na parkování. Nakonec jsem se rozhodl letadlo postavit na místě hraničící s polem. Bloumal jsem po ploše a zjistil, že letištní restaurace je to jediné, co tu funguje. Celý den jsem nejedl a potřeboval jsem se po přeletu moře taky trochu zklidnit a tak jsem si objednal jídlo, i když bych se měl býval starat o letadlo, hotel, odvoz atd. V restauraci jsem byl kromě jedné nastávající maminky sám. Majitel nemluvil anglicky. Nakonec jsem jej ale nějak přemluvil, aby zavolal do místního hotelu (městečko Mahon) a pak aby mi přivolal taxi. Pak se ale objevil někdo další, kdo mi francouzsky řekl, že jsem letadlo nechal na místě, kde mu hrozí vykradení, tak ať ho postavím před tu restauraci. Docela mě to vyděsilo a tak jsem si vzal s sebou do hotelu více věcí než obvykle, abych neriskoval jejich ukradení. Jak to dopadlo uvidím teď ráno, až dorazím na letiště. Doufám, že to byla jen rutinní obava a nikoliv opravdová hrozba...

Večerní krátká procházka městečkem Mahon ukázala, že je to historické a velmi romantické místo s překrásným přístavem. Turistů zde moc není, anglicky nikdo neumí. Přístav se pokusím obletět a nafilmovat, ale nevím, zda mi to letištní věž povolí, protože velké letiště (já jsem na malém, již obchodně nepoužívaném) je velmi blízko.

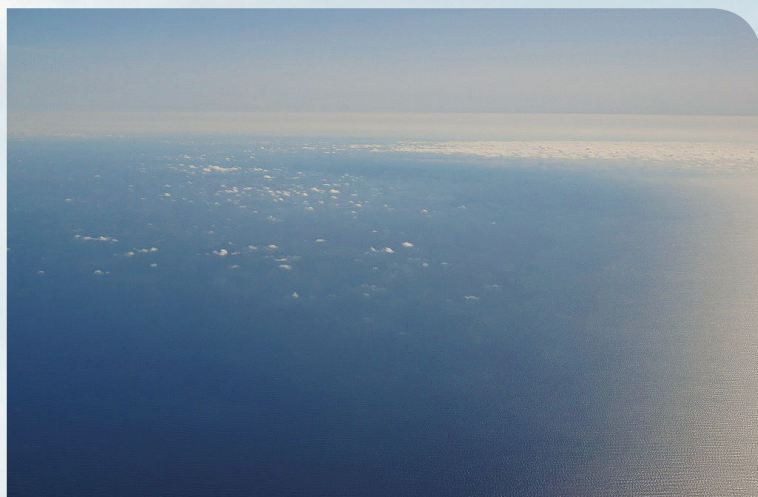
Mahon – 23.4. 2014



Pohled na Severní Sardinii.



Mraky nad Sardinii – původně jsem chtěl Sardinii věnovat trochu více času, focení a natáčení. Problémem byly ale poměrně nízké mraky a také fakt, že jsem už neměl mnoho času na to, abych doletěl před setměním na letiště Mahon v Menorce.



Středozevní moře mezi Korsikou a Menorkou – a takhle to při přeletu na vzdálenější ostrovy vypadá hodiny a hodiny.

Jeden mail pro informaci o reakcích na můj let.

- 1.** Jižně od Lisabonu se chystá slavnostní uvítání mého příletu z Madeiry. Ve vzduchu na mě budou čekat letadla Dynamic létající v Portugalsku a společně pak máme ve formaci doletět na letiště Benavente.
- 2.** Portugalská televize, studio Madeira připravuje interview po mém příletu na Madeiru.
- 3.** Napsalo mi několik mladých fandů v Portugalsku, že se chtějí setkat, mluvit, fotit – je to velmi milé.

*Zdravím
JP*



Záchranný člun na sedadle pro spolucestující. Člun je pro dvě osoby a nafukuje se v případě nutnosti automaticky z bombičky. Problém prý je se do něj ve vlnách a případném větru dostat.



Konečně Menorka a lesknoucí se záliv přístavu Mahon.



Mahon – Son Bonet – Melilla





Ráno na letišti v Mahonu. V pravo terasa letištní restaurace, jejíž majitelé mi pomohli najít hotel a zavolali taxi. Obojí představovalo vydatnou pomoc, protože domluva anglicky po telefonu je nad anglické znalosti místních lidí, kteří angličtinu v naprosté většině neznají.



Krásný přístav a městečko Mahon z menší vzdálenosti.



Skály severovýchodního pobřeží Mallorky – spolu se západním pobřežím Korsiky byly tohle asi nejúchvatnější pohledy na ostrov této cesty.

8:57

Prave jsem dorazil na letiste. Nikdo tu neni, jen prazdna zahradni restaurace.

10:27

Pred chvilkou jsem odstartoval z Menorky a mirim na letiste St Bonet na Malorce. Filmuji severni pobrezi Menorky. Pri prihlasovani letoveho planu telefonem jsem narazil na mladou damu, ktera to delala poprve a tak jsem ztratil hodne casu vysvetlovanim co ma kam napsat.

10:36

Nemohu se nesverit jak je severni pobrezi Menorky krasne v klidnem vzduchu a rannim slunci. Vyska 300 mnm, rychlost 170 kmh. Fotim a filmuji co mohu.

10:42

Opoustim Menorku na zapadnim cipu, stoupam do 1 000 mnm a pokracuji na Mallorku. Ta uz se na obzoru vynoruje z oparu.

11:00

Uz jsem na vychodnim cipu Mallorky. Poletim kolem severniho pobrezi a pak na jih k San Bonet u Palmy. Pri-stani asi za 30 minut. Musim natankovat, pripravit a podat letovy plan do Melilly, vymenit baterie v kamerach a vyrazit pres Ibizu na Melillu.

11:31

Jsem na zemi v San Bonet, Palma. Ozvu se pri odletu.

14:13

Prozil jsem pres hodinu trvajici byrokraticke drama. Urednici me nechтели pustit do Melilly primo protoze to pry je mimo Schengen. Nakonec se vrchni policista rozhodl ze me pusti primo ze San Bonnet, takže jsem trikrat predelaval letovy plan. Tim jsem ztratil možnost obeda, protože mam před sebou skoro 4 hodiny letu nad morem a nechci dorazit až pozdě večer. Mam ale jablko od snidane, takže vse ok. Nyni uz jizne od Ibizy a mirim nad ostrov Formentera. Pak primo do Melilly.

14:13

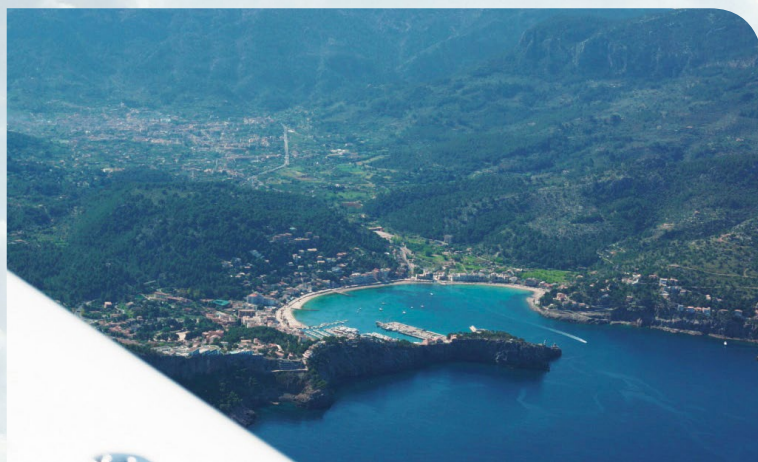
Za chvili ztratim mobilni signal, tak zkusim satelitni, s tim jsou ale u SMS problemy, tak se pripadne ozvu az z Melilly. To by melo byt po pate hodine.

14:50

Jsem na ceste do Melilly, ztratil jsem mobilni signal. Mam před sebou 3 hodinovy let nad morem. Kvuli



Primární obrazovka při letu kolem severního pobřeží Mallorky. Červené plošky na mapě v pravé třetině zobrazují terén, který je výše než letadlo nebo jen o 30 metrů níž a žluté označují cokoliv co je níže o 30-300 metrů než letadlo (tzn. varování).



Přístavní městečko Solier, severní Mallorka – pár vteřin po tomto záběru jsem zatočil směrem k horskému průsmyku vpravo vzadu a přiblížil se ke sportovnímu letišti Son Bonet.



Tankování na letišti Son Bonet na Mallorce.

aktivnímu vojenskému prostoru me odklonili směrem na Alicante. Za chvíli se vrátím na svou trasu.

15:21

Mám silný protivitr, asi 60 km/h a tak postupuji jen 170 km/h. Přistávat bych měl kolem pul seste.

15:43

Jsem za pulkou cesty do Melilly. Jeste 330 km. Silný protivitr, vyska 2 000 m.

16:33

Protivitr sili. Slunce pali do oci, protoze letim na zapad. Motor letadla ale dobre bezi, tedy vse OK. Jeste asi hodinu deset.

17:18

Vidim uz pobzezi Afriky, vitr porad silny. Zacinam klesat, abych setril trochu benzin. Jeste asi 120 km.

17:19

Uz komunikuji s vezi v Melille. Pocasi vyborne. Vse ok!

17:29

Uz mam zase signal. Jsem par km od marockeho pobzezi. Je mozne, ze nyni doraz i starsi sms, ktere jsem se snazil poslat na zacatku, ale neodesly kvuli ztrate signalu. Pristavat v Melille budu kolem 17.40 hod.

18:07

Pristal jsem. Vse ok.

18:42

Pristani bylo v silnem narazovem vetru, takze trochu nervozni az do konce. Taky jsem strivil temer hodinu zajistovanim letadla na noc proti vetru. Pri pristani jsem videl ostnate ploty oddelujici Mellilu od Maroka jako za dob zelezne opony u nas. Vice zitra.

Ráno na klubovém letišti v Mahonu nikdo nebyl a tak jsem tam měl příjemnou ranní přípravu na let. Usadil jsem se u venkovního stolu zavřené restaurace, naplánoval let ale měl jsem problém jak jej podat. Telefonoval jsem na číslo instruktora místní pilotní školy, který své služby inzeroval za oknem. Chtěl jsem se ho zeptat, jak letový plán podat (ve Španělsku se musí podávat letové plány i na krátké cesty, jakmile vedou přes oblasti řízených prostorů – to v mém případě byla zóna letiště Palma de Mallorca). Telefon ale nikdo nebral. Sedl jsem tedy do letadla a vysílačkou zavolał na věž jen 3 km vzdáleného letiště Menorka. Snažil jsem se plán podat přes dispečera na věži, ale ten byl rezistentní a raději mi dal telefonní číslo na kterém se plán dá podat. Telefon mi zvedla sympatická mladá žena, ale ukázalo se, že letový plán dělá ten den v životě úplně poprvé. Volal jsem z mobilu mezinárodně a tak mi těch asi 15 minut hovoru, kdy jsem ji musel vysvětlovat každou položku letového plánu a kdy ona se ještě ptala kolegyně a nechávala ji to prověřovat, připadalo naprosto nekonečných. Normálně tento akt trvá tak 3-4 minuty. Když jsme to zvládli, tak jsem ještě asi 30 minut připravoval letadlo, protože plán museli dát do systému. Pak jsem znovu zavolał věž Menorky, vše nahlásil a odletěl směrem na malé letiště San Bonet na Mallorce.

Let kolem severních pobřeží Menorky a Mallorky byl naprosto úchvatný. Tiše jsem se vznášel modře zbarveným vzduchem a letěl tak, aby venkovní kamery mohly vše správně zabírat. Při přistání v San Bonet jsem se neustále hlásil na letištní frekvenci až mi někdo řekl, že tam žádný dispečer není a frekvenci používají piloti ke komunikaci mezi sebou. Bylo to zvláštní, protože se jedná o poměrně velké sportovní letiště jen asi 3-4 kilometry od velkého letiště Palma de Mallorca.

Můj hlavní včerejší problém vznikl právě na letišti San Bonet. Chtěl jsem tam natankovat, připravit/podat letový plán do Melilly a během čekání na vložení plánu do systému se někde najít. To mi však překazili. Systém prý odmítl můj plán přijmout, protože San Bonet nemá pasovku/celnici (není deklarované jako mezinárodní letiště) a Melilla prý není v Schengenu (což jsem oponoval, protože to je španělské území). Situace se několikrát změnila podle toho, jaký měl kdo názor – vedoucí směny pracoviště kde se plány podávají, vedoucí pasovky v Melille (volali mu), šéf policejní služebny v San Bonet, vedoucí kanceláře letiště. Lidí v tom tedy bylo hodně a společně vytvořili křivkovskou situaci byrokratického systému, ze kterého není úniku. Mezitím čas utěšeně ubíhal a já jsem se snažil držet v klidu. Celkem to přetahování trvalo přes hodinu – jednalo se o dvě možné alternativy – buď poletím přímo nebo musím sednout v Ibize, podat nový letový plán, projít pasovkou, zaplatit asi 100 Euro za použití tohoto velkého letiště a teprve pak odletět do Melilly. Nakonec se dohodli, že můžu letět přímo přesně tak, jak jsem to původně žádal. Na oběd už čas nezbyl a tak jsem byl rád, že jsem si ráno od snídaně odnesl jablko a hrušku. Vodu na palubě mám stále. Když jsem už lezl do kabiny, tak ještě přiběhla udýchaná mladá policajtko a chtěla ode mne vidět pojišťovací smlouvu a dostat její kopii. Smlouvu jsem ukázal a kopii se mi podařilo jí rozmluvit.

Při letu k ostrovu Ibiza mě měla na starosti také dispečerská novicka a tak mě nutila letět jen ve 300 metrech desítky kilometrů od jejího letiště. Na širém moři to není nic příjemného – vidíte hřebínky vln, jako by byly kousek od Vás a modlíte se, aby motor bez problémů běžel, protože na nějakou přípravu na přistání by prostě nebyl žádný čas. Taky chtěla, abych letěl kolem severního pobřeží Ibize a teprve po jeho minutě změnil směr na jihozápad na svou trasu. Nakonec jsem ji ale přemluvil a pustila mě rovnou nad ostrůvek Formentera jihozápadně od Ibize. Ve 300 metrech jsem ale letěl nad mořem nekonečných asi 70 minut.

Za Formenterou se ukázal další problém – španělská armáda se rozhodla nacvičovat nějaká svá bojová umění a tak uzavřela velký kus Středozemního moře – zrovna ten kus, přes který jsem potřeboval letět. Musel jsem tedy směřem na Alicante (je to trochu vidět na mapě) a teprve pak na svou trasu. To mě stálo samozřejmě nějaký čas (odhadem tak 15 minut) a benzín. Na tak dlouhé cestě přes moře a ještě na letiště, kde nemají benzín (Melilla) je člověk z každého prodloužení trochu nervozní, nemohl jsem ale nic dělat. Pak k tomu ještě začal sílit protivítr a tak se moje rychlost snižovala z 220 km/h na nějakých jen asi 160 km/h, což prodloužilo můj let o nějakých dalších 40 minut. Stále jsem si přepočítával, zda s palivem pak vydržím doletět do Gibraltaru a pak dále na nějaké letiště (Tangier nebo Jerez), kde dostanu benzín. Taky jsem zkoušel najít nejlepší výškovou hladinu, kde by vítr byl slabší, ale to bylo jen asi v 500 metrech nad mořem, což se mi zase nelíbilo kvůli bezpečnosti. Letěl jsem tedy ve 3 000 m s protivětrem nějakých 60 km/h a neustále kalkuloval jak vyjdu s benzinem...

Satelitní anténu už mám z okna vystrčenou rutinně. Trochu tam fouká, ale je fajn věřit, že se přesně ví, kde jsem – neztrácím kontakt a to je nad tak velkou vodní plochou velmi dobrý pocit. Taky jsem byl rád, že se Jakub Matějů domluvil s mojí manželkou na předávání satelitních sms zpráv, protože jemu nechodí ale jí ano. Alespoň jsem při tom dlouhém letu mohl chvílemi myslet na něco jiného než tenčíci se zásoby benzínu. Nakonec jsem v Melille přistál s 50 litry v nádržích, což je asi 3 hodiny letu. Do Gibraltaru je to asi 1 hodina 30 minut a do Jerezu nebo Tangieru pak asi 30-40 minut, takže bych to měl zvládnout i s povinnou 30 minutovou rezervou.

Přistání v Melille bylo vysoce nervozní, protože foukal nárazový protivítr ze směru 270 což u dráhy 33 znamená hodně boční vítr zleva (od pevniny, přes hory). Vítr byl navíc rozházený horami a tak velmi turbulentní. Mentálně jsem se připravil na možnost přistání opakovat a případně odletět někam jinam. Naštěstí to ale nebylo potřeba a na dráhu jsem dosedl překvapivě jemně. Asi 40 minut jsem pak věnoval upoutávání letadla tak, aby ho velmi silný vítr přes noc neodfoukl.

Na letišti v Melille si mě absolutně nikdo ani nevšiml – pasovku tam dokonce vůbec nemají, protože mají lety jen do Španělska. Takže celý ten humbuk vymysleli (a nakonec naštěstí zase utlumili) úředníci v Palma de Mallorca.

Na Melillu jsem se hodně těšil, ale v mých vzpomínkách zůstanou jen asi tyto vjemy: šílený vítr/prach/písek, žádné hotely (celkem 4 ale z toho 3 plné – než jsem našel ubytování, trvalo mi to přes dvě hodiny), lidé vrhající se pod auta bez jakéhokoliv rozhlížení, celkem nezajímavá architektura, krásně zachovalá stará pevnost, ostatné dráty kolem celého města. To pro zabránění imigrace Afričanů z Maroka.

Povolení do Gibraltarů jsem nakonec dostal na dnešek v 11 hodin. Takže chci odlétat asi v 9, abych to stihl. Stále řeším, jestli z Gibraltarů pak pro benzín do Jerezu nebo do Tangieru. Asi zvolím Jerez, protože v Maroku se trochu obávám přehnané byrokracie – ještě se někoho zeptám, ale myslím stále více na Jerez. Když to všechno stihnu včas (tzn. tak do 13.00 hodin, odletím ještě dnes na Lanzarote, když ne, tak zůstanu kde budu a do Lanzarote odletím zítra ráno.

Melilla – 25.4. 2014, 06.00



Palma de Mallorca – tady jsem musel letět vpravo do vnitrozemí, abych se vyhnul zakázanému prostoru nad královskou rezidencí.

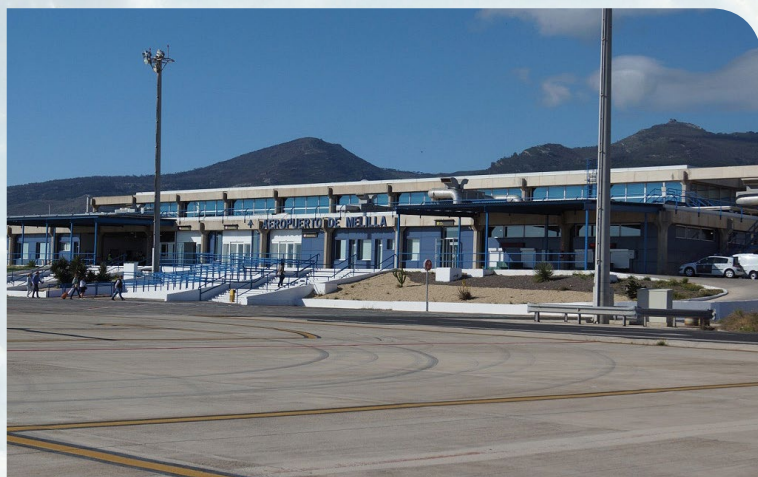


Melilla – Jerez – Lanzarote





Dynamic na stojánce v Melille. Druhé letadlo tam stojí už prý asi přes rok. Někdo na něj asi zapomněl nebo se bál odstartovat do toho drsného větru, který zde snad pořád fouká.



Terminál letiště v Melille. Létají sem pouze španělské vnitrostátní linky.



Španělská exkláva Melilla po startu směrem do španělského Jerezu.

10:30

Odletám smer Gibraltar.

11:51

Kvůli zpoždění v Melille, větru a nedostatku benzínu vynechávám Gibraltar a letím do Jerezu.

12:13

Panorama uzasne – nalevo Afrika, napravo Evropa, prede mnou gibraltarsky pruliv.

12:20

Uz jsem obletel Gibraltar a s ocima zirajicima na palivomer pokracuji do Jerezu. Protivitr me pripravil o hodne rezervy.

12:58

Letiste Jerez. Jsem na zemi. Vse ok.

13:08

Jsem v poradku na zemi. Chci benzin, ale i to tady znamena velke uradovani, takze se ozvu pozdeji.

14:43

Uz sedim v letadle a cekam na povoleni ke startu do Lanzarote. Je to 5,5 hodiny, tak si zrejme docela zalitam...

15:44

Mam pred sebou 960 km. Jsem v 3 000 m a stoupam vys. Vitr priznivý. Kdyby neco, zalozni letiste mam jeste v Casablance.

17:28

Pocasi zatim vyborne, vyska 2 800 m, rychlost konstantni 210 km/hod, jeste asi 3 hod letu, ocekavany prilet ve 20:15 hod.

17:44

Jsem za polovinou cesty, pocasi priznive, mezitim stahuji data na zpracovani do videa, vse v pohode.

19:10

Uz jenom hodinu. Vse ok. Pocasi dobre. Protivitr neni. Ridi me Casablanca control.

20:06

Prave se objevil signal. Pristavam na Lanzarote.

20:28

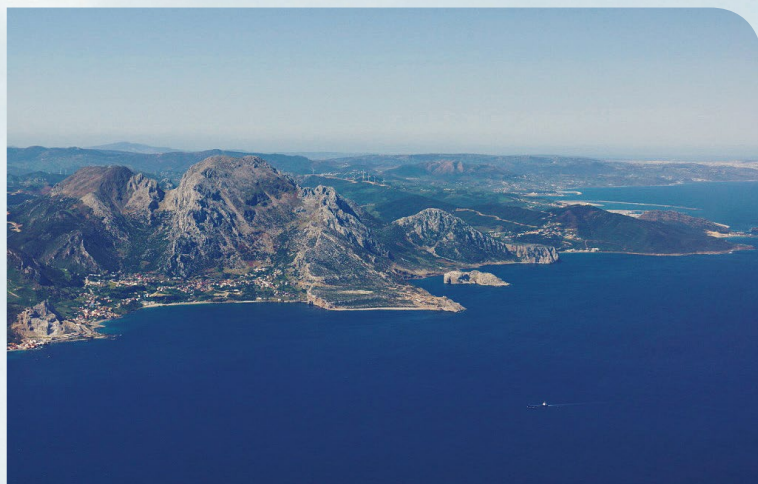
Jsem na zemi.



Primární obrazovka ve chvíli, kdy došlo palivo v pravé nádrži. Na mapě v pravé třetině obrazovky je vidět aktuální poloha letadla.



Záběr druhého španělského území v severní Africe – Ceuta. Není zde letiště, doprava do Evropy je pouze lodní. Maroko by toto území stejně jako Melillu rádo dostalo pod svou kontrolu.



Marocká strana gibraltarského průlivu.

Včerejšek byl pro mě velký den – uletěl jsem nejdelší úsek ve svém životě. Byl asi o 50 kilometrů delší než trasa z Korfu na Kypr, která zatím v mém deníčku držela rekord. Včerejšek byl ale ještě navíc odlišný tím, že naprosto celá (mimo 10 minut než jsem z Jerezu doletěl na pobřeží) vedla nad mořem bez jakýchkoliv ostrovů či jiných zachytných bodů (kromě náhodných asi třech lodí). Letět se to dá několika způsoby – buď s mezipřistáním v Maroku nebo podél marockého pobřeží nebo přímo nekratší cestou přes otevřené moře. Původně jsem plánoval sedat v Maroku, ale to se mi nakonec nezdálo kvůli očekávané místní byrokracii. Letět při pobřeží je sice o něco bezpečnější tím, že lze jednodušeji nouzově přistát, ale trasa je to tak o hodinu delší a nebezpečí, že benzín nevystačí se tím jen zvyšuje. Zvolil jsem tedy třetí možnost – přímo.

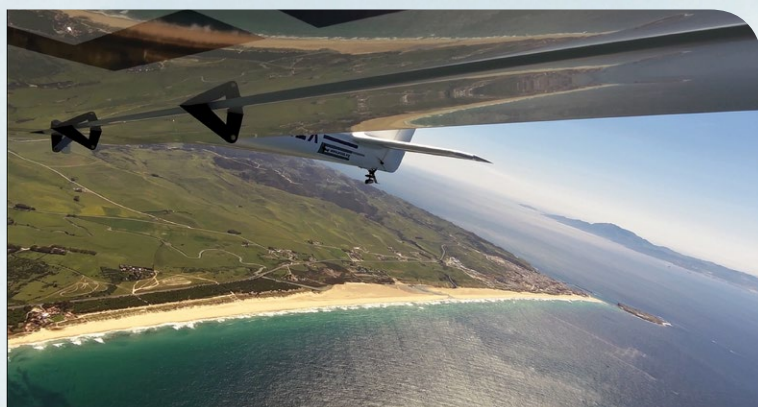
Ráno jsem v Melille vstal kolem páté a vrhl se na osvojení obvyklou ranní práci – baterie, psaní, fotky, příprava trasy. V hlavě jsem měl ale dvě obavy – benzín a čas. Benzínu jsem měl 50 litrů, což je cca 2 hodiny 50 minut letu do suchých nádrží, takže cca 2 hodiny 20 minut použitelné letové doby. Gibraltar je od Melilly cca 180 námořních mil, což při mé rychlosti kolem 110 uzlů (námořní míle za hodinu) znamená cca hodinu a tři čtvrtě letu. V Gibraltaru ale nemají benzín pro malá letadla a tak musím přeletět ještě jinam – Tangier v Maroku se mi nezdál (nebyl jsem si jistý jak na tom jsou s palivem a byl jsem si jistý, že by to stále velmi mnoho času papírováním a ještě by mě možná nějak pronásledovali, protože mají podmínku přihlášení letu 24 hodin před přiletem...). Druhá možnost – Jerez – je od Gibraltaru dalších asi 40 minut letu, což už prostě nevycházelo. A k tomu samozřejmě nebezpečí protivětru, který by to vše mohl zhatit. Po troše tápání jsem se rozhodl Gibraltar vynechat a letět přímo do Jerezu. Teď vím, že to bylo naprosto zásadní rozhodnutí, protože jinak bych teď trčel v Gibraltaru se suchými nádržemi a řešil co dál. Protivětr byl velmi silný a tak se cesta prodloužila o nějakých 30 minut (ale ušetřil jsem na přistávání a startu, což vždy stojí hodně benzínu) a tak jsem nakonec v Jerezu přistával s asi 12 litry v levé nádrži. Pravou jsem vycucnul až do dna, protože to je ten nejlepší způsob jak co nejpřesněji vědět, kolik paliva ještě zbývá. Když by se totiž palivo šplíchalo u dna obou nádrží, tak není jasné kolik ho tam je a kdy může dojít. Takhle jsem věděl, že v levé nádrži mám X litrů a pravou jsem využil do maxima tak, že jsem čekal až začnou motory z nedostatku paliva klesat otáčky. To se stalo nad mořem ještě před Gibraltarem – i to byl zajímavý pocit.



Známa gibraltarská skála, která vytváří pnutí mezi Británií (které patří) a Španělskem, kterému překáží na jeho území.



Tady je dobře zřetelná vojenská oblast (s městem Algierias), kterou Španělé komplikují přelety a odlety do/z Gibraltar. Touto oblastí je průlet zakázán a tak jsem jí také musel oblétnout, jak je na obrazovce vidět.



Pohled na Gibraltarský průliv – vlevo jsou španělské pláže a vpravo pobřeží Maroka.

K vlastním odletu z Melilly – byrokratické manévry místních úředníků/policistů byly tak kafkaovsky surrealistické, že jsem se o tom rozhodl napsat samostatnou povídku později. Zkráceně: pobíhání po letišti trvalo cca 2 hodiny, poprvé v životě od mě někdo chtěl všechny dokumenty od letadla i výsledky mých zdravotních prohlídek a další nesmysly. Vše jsem měl a to dokonce (po zkušenosti na Mallorce) i v kopiích, které jsem si udělal večer před tím v hotelu. Policistka zde byla ale tak nezkušená a neuměla anglicky (dokumenty mají standardizované názvy v angličtině), že se v tom sama tak zamotala, a tak mě nakonec asi po hodině rezignovaně propustila. Podávání letového plánu byla další fantazie – z Melilly musím na mezinárodní letiště (Jerez je OK), ale tato letiště prý nepřijímají letadla mé kategorie. Tohle vyřešit už chce opravdu hlavu a tak jsem musel tu svoji zapnout na plné obrátky. Když mi vysvětlili, že můj Dynamic je moc malý, tak mi došlo, že v jejich databázi mají asi ultralehkou verzi do 450 kg. Vysvětlil jsem, že moje má 600 kg a má mezinárodní (ICAO) registraci. Co to je ICAO registrace je ale lidem, kteří se při pohledu na dvě sedačky letadla ptají, jestli uveze 4 cestující, asi přeci jen trochu moc. Nakonec jsem musel do Jerezu faxovat kopii pojistné smlouvy, což je jediný dokument, ve kterém je naštěstí uvedena maximální vzletová váha 600 kg. Pak mě dovolili letět, ale mezitím, než jsem nahodil motor a ohlásil odlet, se jim zase letový plán nějak vytratil ze systému – dalších 20 minut zpoždění, než ho našli. Dispečerka mi řekla, že „nic se neděje, já Vám ten odlet v systému posunu“. To od ní bylo jistě milé, ale už mi neporadila, jak mám „posunout“ setmění v Lanzarote, kam jsem chtěl doletět ten stejný den.

V Jerezu, mě zdrželi až do půl třetí, což už bylo na hraně času, který jsem si dal jako nejpozdější (kvůli stmívání, protože délka cesty mi vycházela na 5,5 hodiny). Bohužel jsem se kvůli papírování nestačil vůbec najíst, ale s tím jsem se už nemohl zdržovat. Skočil jsem do letadla a s trochou obav, jak silný bude protivítr, jsem odstartoval. Protivítr byl při zemi poměrně silný, ale jak jsem stoupal, tak překvapivě slábl. Postupně jsem nabíral výšku a když jsem dosáhl 8 500 stop (nějakých 2 800 mnm, tak skončil úplně a chvílemi dokonce foukalo trochu do zad. To mě zklidnilo a rozhodl jsem se sníst tři plátky šunky a chleba, které jsem si ráno koupil v Melille. Zdálo se mi ale, že šunka má trochu nakyslou chuť a tak jsem se lekl, že by se mi mohlo udělat zle, což by byla samozřejmě katastrofa. Šunku jsem proto hodil rybám, abych nepodlehł jejím svodům. Snědl jsem tedy veškerý suchý chléb na palubě, poslední hrušku a zapil to litrem vody. Tělo se zklidnilo a já jsem začal

přemýšlet, co těch 5 hodin budu dělat, Vytáhl jsem všechny svoje dráty, měnič napětí, kamery, paměťové karty, hard disk, lap top a vše jsem uvedl do chodu. Stáhnul jsem fotky a připravil mail. Co bylo nejdůležitější, stáhnul jsem ranní videa z paměťových kamerových karet na hard disk, což mi v hotelu vždycky večer zabere kolem 2 hodin (je to obvykle kolem 60 GB). Taky jsem samozřejmě psal sms přes satelitní telefon. Letělo se mi tedy velmi příjemně – mám dojem, že hodně pomohlo právě to, že jsem se soustředil na jiné věci než na obavy ze širokého Atlantku kolem mě. Taky pocit, že satelit vysílá neustále mé polohové zprávy a že nejsem sám, protože komunikuji, mi myslím pomohl neupadnout do nějakých přihlouplých obav.

Co bylo nepříjemné, že se mi (poprvé) zaseknul program na plánování tratí v mém iPadu a tak jsem ztratil celý plán své trasy. Musel jsem tedy spoléhat jen na palubní GPS, která však neukazuje různé ohlašovací body. To ze mě v očích dispečerky v Casablance asi udělalo totálního amatéra, protože když na mě chtěla, abych jí nahlásil přelet bodu XY, tak jsem jí musel oznámit, že nevím kde je a že jediné co jí mohu říci, jak daleko jsem od Lanzarote nebo na jaké jsem souřadnici. Nakonec to akceptovala.

Na cestě jsem komunikoval s řízením letů z Malagy, pak Casablanky (nejdelší část) a pak Lanzarote. Cesta byla dlouhá 1 050 kilometrů, trvala 5 hodin 40 minut a spotřeboval jsem na ni asi 95 litrů benzínu. Letěl jsem ve výšce 8 500 stop kde byla venkovní teplota kolem 10 stupňů, což bylo příjemné, protože pražící sluníčko kabinu dost zahřívalo. Celou cestu jsem měl vysunutou satelitní anténu, kterou už umím elegantně skřípnout do okénka a tam bez problému vydrží celou dobu.

Při přiletu jsem se dostal do mírně konfliktní situace. Mladá paní, která k mému letadlu hned po přistání přijela, mi řekla, že musím zůstat s letadlem na ploše, protože na stojánce pro malá letadla místo není. A protože po ploše nesmím chodit pěšky, bude mě „handling“ stát 120 EUR. Je to evidentně trik, protože na stojánce mají místa dost, ale prostě tam nikoho kromě svých kamarádů nechtějí pouštět, aby mohli účtovat „handling“. To bych ještě zkousnul, ale když mi na můj dotaz, jak mám připoutat letadlo k zemi, řekla, že to není možné, tak jsem se zařal. Vítr byl na zemi (a je i nyní když píšu) tak silný, že jsem se bál otevřít kabinu, aby se neutrhla. Nechávat takového komára jako je Dynamic na zemi nepřipoutaného by byl neakceptovatelný hazard. Mladé paní jsem proto suše oznámil, že v tom případě nocuji v letadle a nikam nejedu. Nevěděla, jak to zpracovat, protože páchat na mě násilí by asi nebylo úplně správné a pro ní jednoduché a tak komusi zavolala.

Nakonec mi dovolili s letadlem přejet na stranu plochy (nyní už jen asi 100 metrů od „plné“ stojánky pro malá letadla a zde využít betonové bloky k tomu určené. Tak jsem si zachránil letadlo pro další let... Zbytek byla už rutina – vyplnění tři dotazníků, doplnění paliva, taxík, hotel, pizza k večeři, vyprání prádla (abych byl schopný odnášet všechnu elektroniku, mapy, kamery, hard disk, počítač, napáječe atd. každý den z letiště do hotelu a zpět, tak si neberu žádné osobní oblečení a raději jej každý večer v hotelu vyperu a ráno ještě hodně mokré oblékám), odpovězení dotazů na iDNES.cz, pár mailů a pak se mi najednou zavřely oči a já jsem usnul s počítačem na klíně.

Lanzarote – 25.4.2014



Konečně na letišti v Jerez. Do nádrží se mi tady vešlo 114 litrů, což je můj osobní rekord s tímto strojem. V levé nádrži tedy zbylo něco kolem 12 litrů z nichž je tak 10 využitelných. Měl jsem tedy podle předpisů ještě požadované minimum paliva, ale budu se snažit takovouto zkušenost neopakovat.



Lanzarote – Tenerife





Expediční letadlo na ploše letiště Lanzarote – je vidět jeho upoutání k betonovým blokům, které jsem si přes odpor pracovníce handlingového agenta vymohl.



Letiště Lanzarote po startu směrem na severní cíp ostrova a pak přes Fuerteventuru na Tenerife.



Vyhaslý kráter – severozápad Lanzarote.

10:12

Dnes trochu zvolnuji. Start planuji na 13.30 hod. prazskeho casu, poletim cca 2 hod. na Tenerife. Poslu zpravu, az budu na letisti.

14:48

Jsem uz chvili ve vzduchu. Ted nad Fuerteventurou. Je ale tak silny vitr a turbulence, ze nemohu ani psat ani fotit. Jen venkovni kamery snad pracuji.

15:41

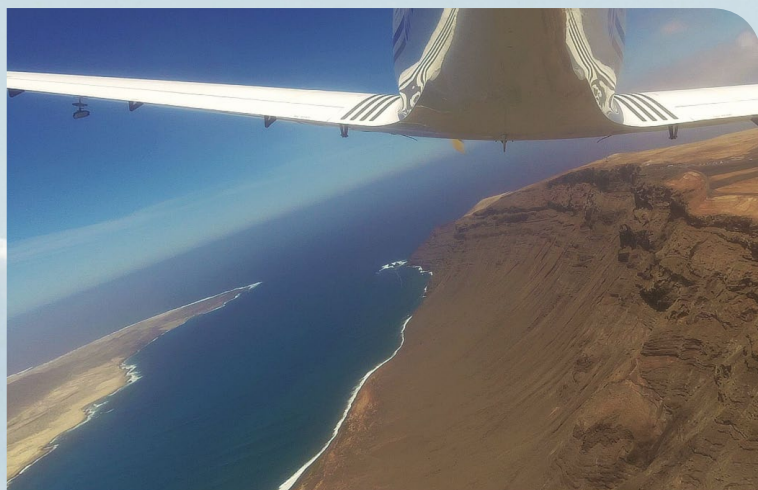
Tak trochu klidu nad morem. Fuerteventura za mnou a ted nad La Palma. Pristani kolem ctvrte hodiny prazskeho casu na letisti Gran Canaria Norte. Vitr, more, krajina velmi divoke.

15:57

Letiste La Palma je plne vytizene. Tak me nad ostrov nepustili a pkracuji na Tenerife Norte. Tenerife ma na nejvyssim bode videt jeste snih!

16:31

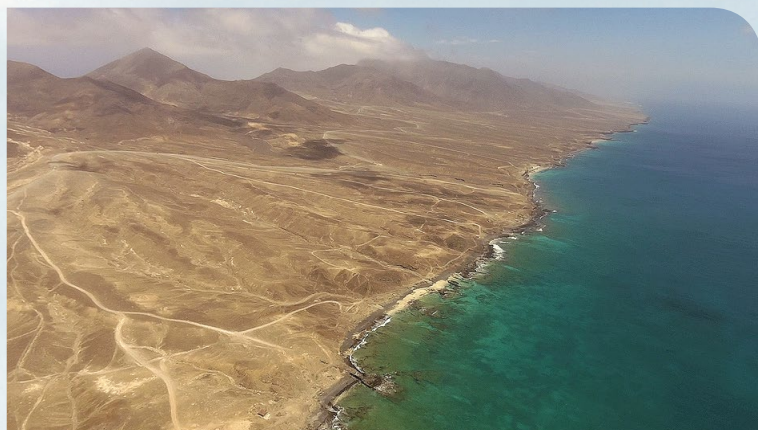
Pristal jsem v Tenerife Norte. Nikdo nevi kde muzu parkovat, tak to musim nejak vyresit. Pocasi krasne ale vetrne. Moje zkusenosti z vetrone a paraglide se tady velmi hodi. Tolik turbulence najednou se jen tak nenajde.



Severozápadní pobřeží ostrova Lanzarote, který je asi rájem pro vulkanology. Vlevo je vidět pobřeží ostrůvku La Graciosa.



Vulkanický park na ostrově Lanzarote.



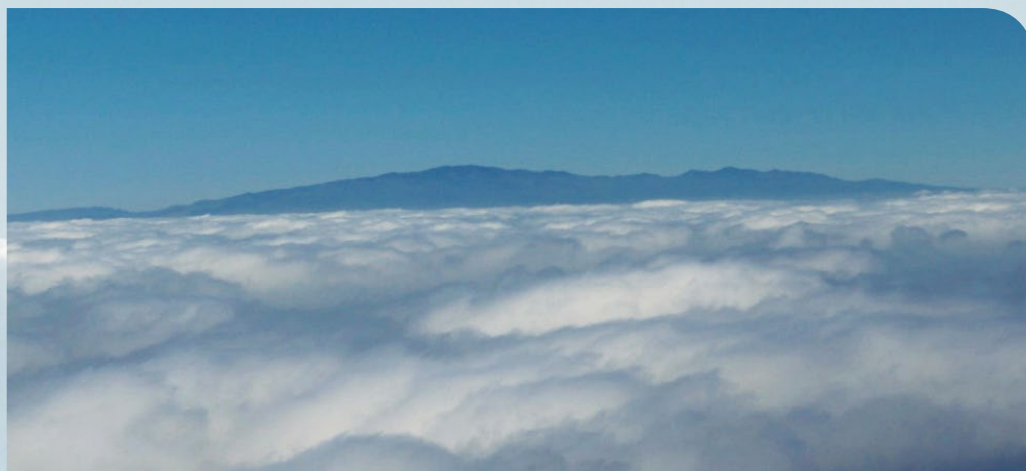
Jihovýchodní pobřeží ostrova Fuerteventura. Jméno ostrova v češtině je něco jako „Divoké větry“ a tomuto názvu ostrov opravdu odpovídá. Turbulence zde byla taková, že jsem musel mít pásy naprosto dotažené a nebyl jsem schopen ani fotit ani psát sms.

Dnešek jsem pojal mírně klidněji – letěl jsem pouze asi tři hodiny – z ostrova Lanzarote přes ostrov Fuerteventura, kolem ostrova Gran Canaria až na severní letiště ostrova Tenerife. Na všech ostrovech byl velmi silný vítr, který se o skály, sopky a jiné kopce rozbíjí a vytváří velmi turbulentní prostředí. Prakticky celou cestu jsem proto řídil ručně, protože pro autopilota je tak silná turbulence nebezpečná. Zabránilo mi to fotit i komunikovat. Naštěstí všechny tři venkovní kamery pracovaly spolehlivě, ani dokonce v turbulencích neupadly a tak mám alespoň skvělé videozáběry. Točil jsem dramatické pobřeží severo-západního Lanzarote a ohromný národní park vyhaslých sopek na Lanzarote. Na Fuerteventuru jsem točil celý vyprahlý ostrov, který působí spíše jako poušť. Taky jsem se snažil nalézt stavbu s názvem Vila Winter, která měla údajně sloužit jako úkryt pro nacistické pohlaváry v případě neúspěšné války. Odtud měli být přepravováni do Jižní Ameriky. Vilu se mi ale nepodařilo najít, i když jsem byl určitě velmi blízko. Zrovna mě totiž zavolali z řízení letů a nasměrovali mě dál, tak jsem musel odletět. Kolem Gran Canaria byly mraky a tak byla vidět jen hlavní hora/sopka trčící nad mraky. Kvůli provozu na letišti Las Palmas jsem ale musel ostrov obletět z větší dálky a tak mám jen pár fotografií.

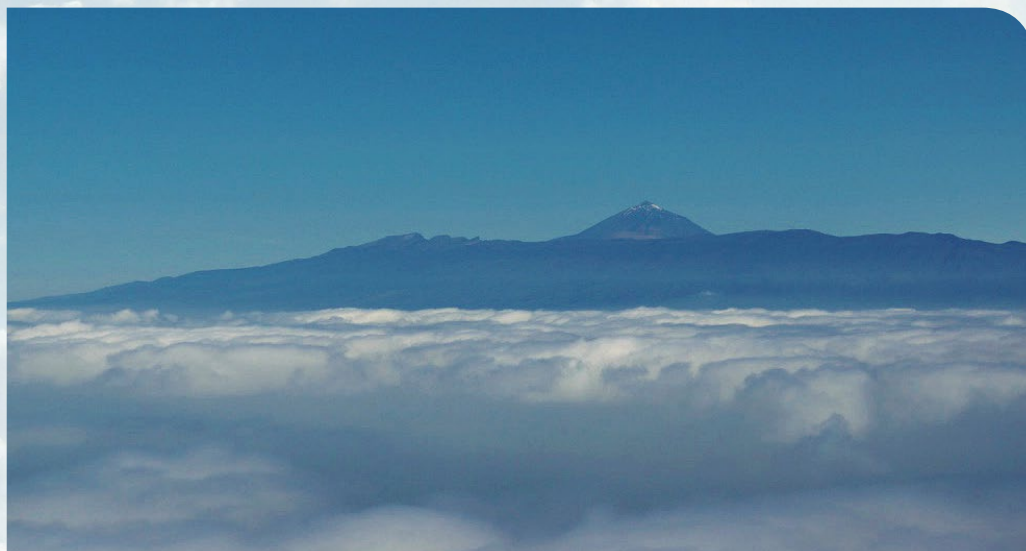
Zítřejší se chystám obletět zbytek Kanárských ostrovů – ostrov Gomera, ostrov El Golfo a ostrov La Palma. Nikde už ale nebudu sedat – takto to mám naplánované jednak kvůli bateriím do kamer a jednak proto, že na Kanárských ostrovech jsou jen dvě letiště, na nichž mají benzín pro motory mého typu – Lanzarote a Tenerife Norte. Jinde benzín není a tak nemá smysl někde sedat. Na Lanzarote jsem nasadil kamery s novými bateriemi, které pracovaly až do chvíle pár minut před dnešním přistáním. Zítřejší by měly vydržet přesně na to, aby se mi podařilo nafilmovat zmíněné ostrovy a někdy během zbytku cesty na Madeiru baterie dojdou.

Odlet mám zítřejší naplánovaný na 09.30 místního času, tzn. 10.30 pražského. Cesta na Madeiru i s okruhem přes zbylé Kanárského ostrovy by měla zabrat cca 3,5 hodiny. Na Madeiru chci zůstat do úterý ráno – tzn. pondělí bych měl neletový den. Tehdy bych měl absolvovat to interview pro televizi a taky se tam na mě chystají nějakí mladí lidé – fandové na letadla. V úterý ráno pak plánuji pokračovat. Všechno ale samozřejmě záleží především na počasí.

Tenerife – 26.4.2014



Ostrov Gran Canaria – více jsem z tohoto ostrova neviděl jednak kvůli mrakům a jednak kvůli vytiženému letišti, jehož věž mě nad ostrov nepustila.



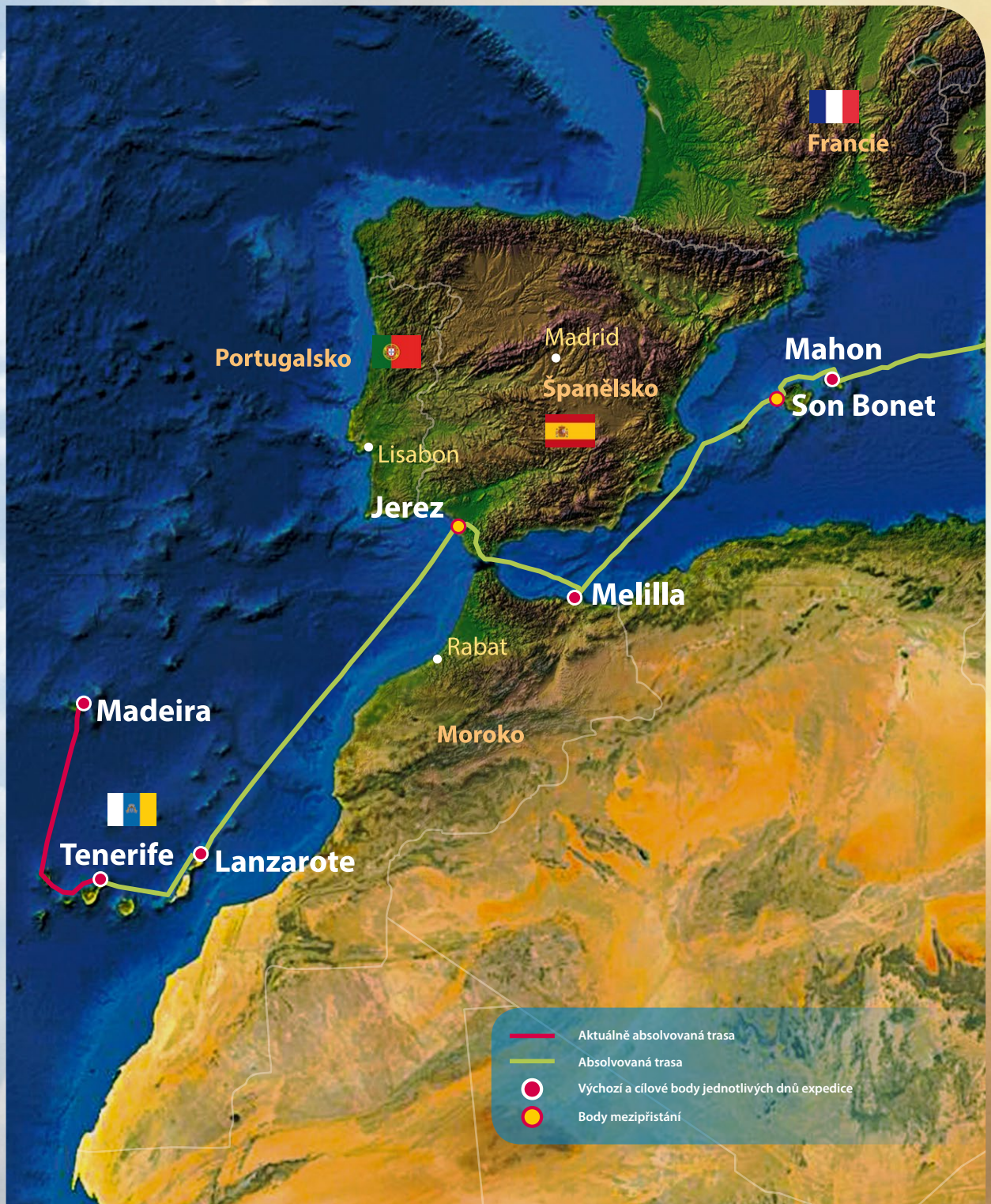
Tenerife s vrcholem sopky Teide tyčící se do výšky 3 718 m.n.m. Hlavní pozoruhodností této sopky je, že má uvnitř svého kráteru ještě jeden kráter.



Podhůří sopky Teide směrem k letišti Tenerife Norte.



Tenerife – Madeira





Letiště Tenerife Norte při startu směrem na Madeiru. Na tomto letišti došlo 27. března 1977 k nejtragičtější nehodě v historii letectví. Srazila se zde dvě letadla B747 – společností Pan Am a KLM. Při nehodě přišlo o život 583 osob. Zavinění se přičítá husté mlze, velkému provozu a nesprávné i nesprávně interpretované komunikaci mezi řídicím letového provozu z věže letiště a kapitánem letadla KLM. Největší část viny se dává kapitánovi letadla KLM, které startovalo z dráhy 30, jejíž začátek je na snímku v dálce vidět. Kapitán si špatně interpretoval komunikaci a zahájil start ve chvíli, kdy letadlo Pan Am ještě pojíždělo na stejné dráze směrem k místu startu. Dráhu mělo opustit na třetím výjezdu vlevo, pokračovat směrem k místu startu po paralelní pojížděcí dráze a tím vytvořit pro KLM na dráze 30 prostor pro odstartování. Posádka Pan Am měla problémy najít indikovaný výjezd, což ji zdrželo a kapitán KLM odstartoval již ve chvíli, kdy se letadlo Pan Am stále nacházelo na dráze. Řídicí letového provozu na věži letiště nic z toho pro hustou mlhu neviděl a tak nehodě již nemohl zabránit.

11:16

Jsem ve vzduchu. Letím nad severním pobřezím Tenerifu a filmuji zasnežený vrcholek starého krateru. Pak nad ostrov Gomez, La Palma a na Madeiru. Doba letu cca 3.5 hodiny.

12:01

Jsem nad ostrovem La Palma. Je to uchvatné. Střední turbulence, ale jinak počasí skvělé. Do Madeiry mám nyní 2 h. 20 min.

12:09

Za chvíli asi ztratím mobilní signál, tak budu davat zprávy přes satelit. Vše ok jen silný boční turbulentní vítr se mnou trochu házi.

14:05

Jsem nad morem na cestě na Madeiru. Pčasí super, mírný vítr. Ted prave zacínám klesani na letiste.

16:26

Přistání bylo dost větrné jak na většine ostrovu. Bylo to jeste vylepsene tim, ze prede mnou startoval velky Airbus, ktery vzduch jeste trochu rozhazel. Byrokracie take stala nejaky cas, ale urednici jsou tu alespon mili. Citim, ze bude dobre chvilu odpocinout a tak tu zustanu do utery rano. Zitra mam mit take rozhovor pro mistni tv a videt se s mladymi mistnimi aviatiky. Takze on line se ozvu v utery rano. Hezky zbytek nedele!



Letiště Tenerife po pravé otáčce z dráhy 12.

Neděle znamenala zlom v cestě – začal jsem se vracet. Odlet z letiště Tenerife Norte byl trochu poznamenán tím, že jsem si zapomněl den před tím vzít mobilní číslo na člověka, který mi řekl, že na mě bude na letišti čekat, aby mi pomohl podat letový plán, projít security a dostat se k letadlu. Ráno jsem běhal po letišti a nikdo tam samozřejmě nebyl. V informacích jsem na paní informatorku (která vůbec nic nevěděla a nemluvila jinak než španělsky) nalehl, že mi musí sehnat někoho z té handlingové společnosti, která se o mě za velké peníze měla starat. Nejdříve to odmítla, ale když jsem neodcházel, tak začala měknout a nakonec se to po deseti minutách podařilo a přišla milá mladá dáma plná omluv. Vše proběhlo jak má a kolem desáté místního času jsem odstartoval.

Nejdříve jsem chtěl natočit sopku Teide (3 718 mnm), která má kráter v kráteru. Bohužel má ale na jedné straně letiště Tenerife Sur a zároveň je to národní park, takže mě tam prostě nepustili. Letěl jsem tedy ve výšce asi 2 500 stop (nějakých 800 mnm) a filmoval alespoň takto. Kráter uvnitř tedy nemám, jen sníh na vrcholku sopky. Pak jsem pokračoval přes ostrov Gomera a stočil se na sever směr k La Palma. Zvolil jsem podvětrnou (západní) stranu, abych se na La Palmě vyhnul letišti. To byla ale chyba, protože východní vítr zesílil asi na 45 km/h a já jsem letěl na závětrné straně vysokých hor La Palmy. To, jak každý letec ví, znamená prolétávní těžké turbulence ve vzduchu rozbitém horami. Nebylo to nic příjemného a také mi to samozřejmě zabránilo ve fotografování. Kamery ale běžely v pořádku a tak video záznamy mám výborné.

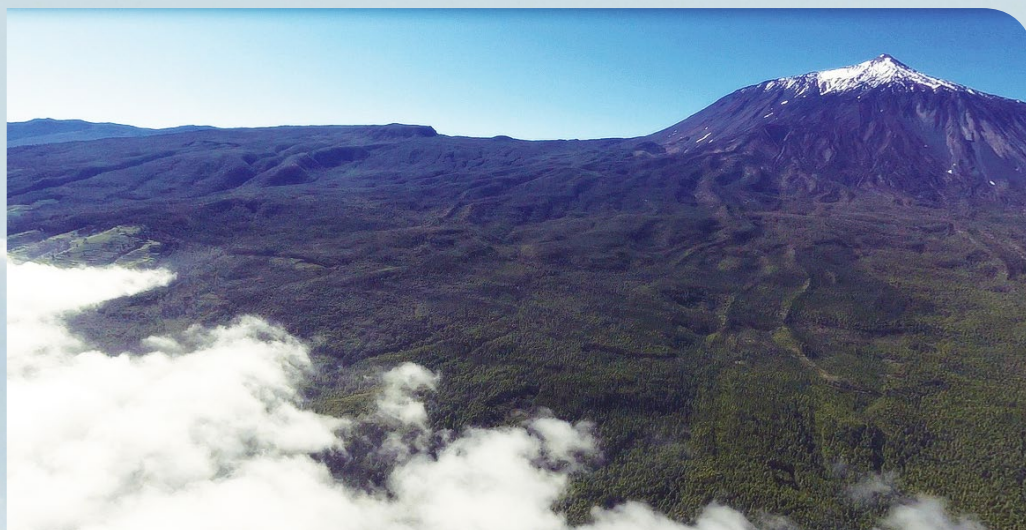
Po La Palmě byl přede mnou už jen otevřený Atlantik – přes 400 km nad vodou do Madeiry. Cesta proběhla v pořádku. Protivítr byl, ale ne nijak silný. Potkal jsem asi tři lodě. Přistání na Madeiře bylo dost dramatické, protože letiště je zde na úbočí ostrova a i zde foukal boční silný vítr, který se o rozbíjel o skály po levé (východní) straně přistávací dráhy. Musel jsem tedy přistávat na velké rychlosti a s malými klapkami, abych snížil nebezpečí vlivu turbulence těsně před přistáním. Navíc ještě přede mnou odstartoval Airbus 320 Austrian Airlines, který k turbulenci ještě trochu přidal. Přistání dopadlo dobře a já jsem nyní už na portugalské půdě. Na letišti jsem si opět musel vynutit připoutávací závaží, protože je prý nemají. Již tradičně jsem tedy řekl, že se od letadla nehnu a teprve to pracovníka letiště zaktivizovalo k tomu, aby je někde našel. Po vyplnění řady nesmyslů jsem asi za hodinu a půl opouštěl letiště. Ubytoval jsem se v blízkém městečku Santa Cruz a dal si oběd. V té chvíli volala televize, že chtějí udělat teď hned rozhovor se mnou na letišti. Už jsem měl všeho dost, oběd jsem opravdu potřeboval a tak jsem řekl, že nikam nejedu a pokud chtějí, ať přijedou za mnou do zahradní restaurace u kostela v Santa Cruz. Za 10 minut tam byli, mezi polévkou a hlavním jídlem jsme udělali rozhovor a večer už běžel ve zpravodajské hodině studia RTP Madeira.

Dneska jsem si dal volno – jsem velmi rád, protože na mě dopadla trochu únava a to poslední do čeho bych měl chuť by bylo zase hned letět. Trochu se tady podívám a zítra se zase budu těšit na další část cesty. Bude celkem zásadní – 1 000 km do Portugalska bez možnosti kdekoliv přistát. V případě silného protivětru nebo jiných problémů bude do poloviny cesty možnost se vrátit. Doufám, že to nebudu muset a zítra odpoledne si zalétáme ve formaci s portugalskými piloty Dynamiků, kteří mě mají přiletět přivítat nad portugalské pobřeží.

Madeira – 28.4.2014



Sopka Teide, – záběr z oblasti severně od ostrova La Palma.



Sopka Teide – v jejím kráteru je ještě jeden kráter. Chtěl jsem to vše nafilmovat a vyfotit, ale bohužel jsem nedostal povolení.



Severní pobřeží ostrova Tenerife.



Jižní pobřeží ostrova La Gomera a na horizontu masív sopky Teide ostrova Tenerife.



Divoké pobřeží ostrova La Gomera.



Přiblížování k ostrovu La Palma. Síla a směr bočního větru je vidět na údajích v levém dolním rohu prostřední třetiny obrazovky. XW 41 znamená boční složku větru o rychlosti 41 km/h. Za chvíli se zvýšila na 45 km/h a já jsem se dostal na závětrnou stranu La Palmy. V té chvíli jsem si jen stále více utahoval pásy, abych neprorazil hlavou kabinu v letadle zmítaném turbulencí rotoru vznikajícího za vysokým pohořím ostrova, kudy jsem se nesprávně rozhodl letět.



Hory ostrova La Palma. Ty byly vzhledem k bočnímu větru příčinou silné turbulence.



Dráha letiště Funchal na Madeiře. Přistání po asi čtyřech hodinách od startu z Tenerife Norte. Toto letiště je zejména kvůli prakticky trvalé silné turbulenci v poslední fázi přistání uváděno obvykle na třetí pozici mezi 10 nejsložitějšími letišti na světě.



Screenshots z rozhovoru pro portugalskou televizi, kterou můj let zaujal natolik, že za mnou vyslala svůj tým do restaurace, kde jsem obědval a připravila asi pětiminutový rozhovor ve večerních zprávách.

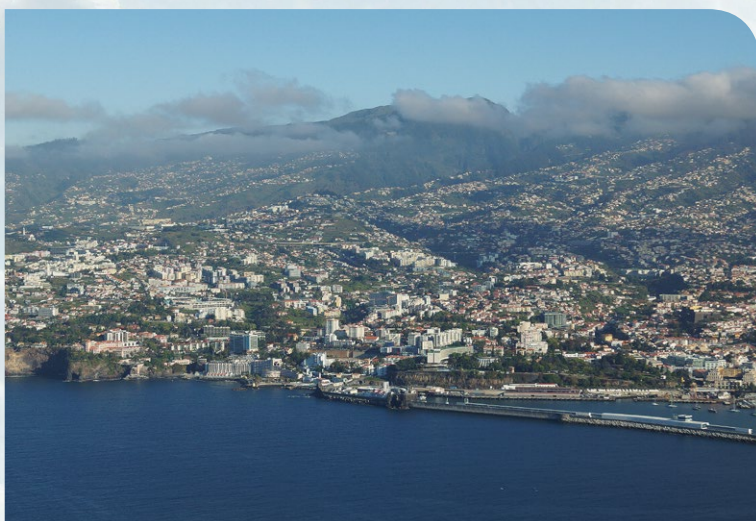


Madeira





Jižní pobřeží Madeiry.



Hlavní město Madeiry – Funchal s asi 100 tisíci obyvateli.



Severní pobřeží Madeiry.

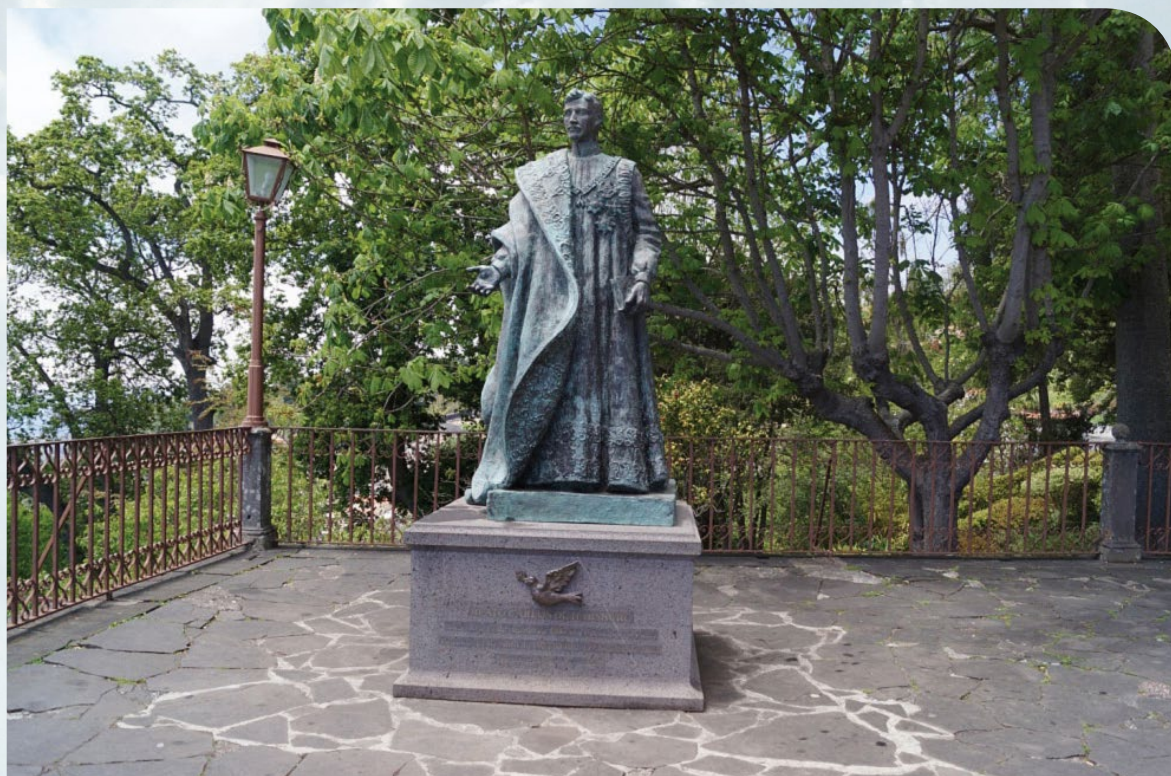
Madeira je pohádkový ostrov – trochu jsem ji projel autem – všechno se tady zdá být optimální. Nevím kolik tady mají pláží, ale vegetaci, pěší stezky, fantastické scenérie, skvělé vyhlídky to tady je v hojném množství. I podnebí je tady příjemné prý celý rok. Taky jsem hledal a našel hrob posledního (nekorunovaného) českého krále a rakousko-uherského císaře arcivévody Karla, který tu po vyhnání z Rakouska zemřel 1. dubna 1922 na zápal plic. Bylo mu jen 35 let a určitě měl podstatně modernější představy o vládnutí než jeho prastrýc František Josef I. Bohužel, převzal říši během války (1916) a v silném stadiu rozkladu, takže už prostě bylo pozdě.

Trochu mě překvapilo počasí – velká část ostrova byla v mlze a tak jsem musel dlouho jezdit, abych mohl užít rozhledy. Hlavní město ostrova Funchal je velmi kosmopolitní a živé, je v něm mnoho obchodů a ulice jsou přeplněné lidmi. Turistická sezona tu trvá dvanáct měsíců v roce – hlavně Francouzi, Němci a Angličané.

Madeira – 28.4.2014



Rakev s ostatky arcivévody Karla. Na mříži před ní i uvnitř je několik maďarských trikolor. Je vidět, že Rakousko-Uhersku měli podstatně lepší vztah než my.



Socha arcivévody Karla před kostelem Nossa Senhora v Monte – nad Funchalem.



Kostel Nossa Senhora, ve kterém je hrob umístěn.



Dramatické skály východní strany Madeiry.

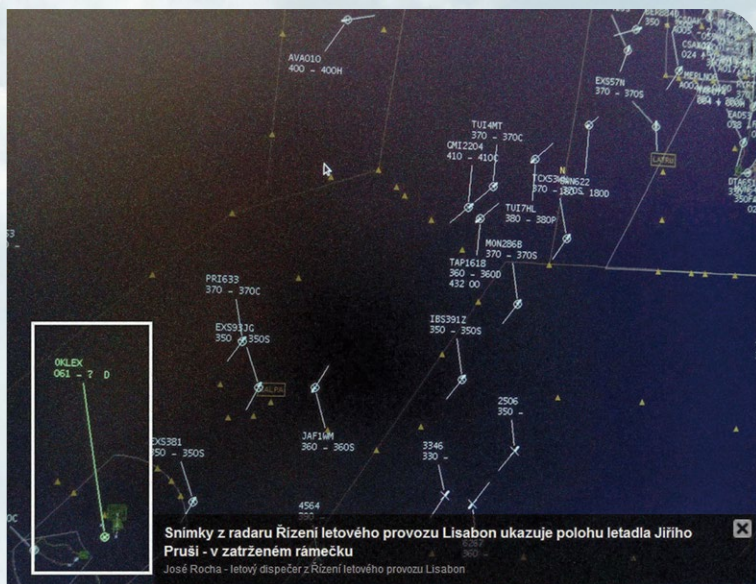


Madeira – Madeira – Benavente





Severovýchodní cíp Madeiry.



Snímek z radaru Řízení letového provozu Lisabon ukazuje polohu letadla Jiřího Pruší - v zatřeseném rámečku
José Rocha - letový dispečer z Řízení letového provozu Lisabon

Snímek z radaru stanoviště řízení letového provozu v Lisabonu zachycující polohu OK-LEX se základními údaji o letu. Jose Rocha, který také létá na Dynamicu, ale v Portugalsku je současně vojenským řídícím letového provozu a tak můj let pečlivě monitoroval, aby mi bylo, v případě nutnosti, možné poskytnout co nejrychleji pomoc.

9:44

Dnes planuji oblet Madeiry. Budu filmovat a fotit. Pak zase přistanu, plně natankuji a vydám se na letiště Benavente. Let by měl trvat cca 5 hodin v závislosti na počasí.

11:14

Tankuji a vyrizuju papíry. Kolem poledne chci vyrazit směr Portugalsko, letiště Benavente.

12:22

Nekde se ztratil v systému můj letový plan, tak sedím a čekám jestli ho najdou.

12:47

Konečně ve vzduchu! Prede mnou 1 000 km, asi 5,5 hodiny letu při protivětru cca 25 km/h.

12:54

Jsem nad ostrůvkem Porto Santo, asi 50 km severovýchodně od Madeiry. Stoupám do 10 000 stop, cca 3 500 m n.m. Pode mnou roztrousené mraky a moře. Nade mnou modro a palivé slunce.

13:13

Za chvíli asi ztratím mobilní signál.

13:05

[Informace iDNES.cz:](#)

Právě jsme se spojili s Jiřím Prušou. Je v pořádku na cestě, nicméně se nedaří odesílat zprávy ze satelitního telefonu. Bohužel, hluk v kabině letadla velmi omezuje možnosti komunikace.

13:51

[Informace iDNES.cz:](#)

Jiří Pruša telefonicky nahlásil polohu N 34°8', W 14°57'.

14:27

[Informace iDNES.cz:](#)

Aktuální polohu Jiřího Pruší dostáváme od řízení letového provozu v Lisabonu 34°35'45.0"N 14°25'25.0"W.

14:40

[Informace iDNES.cz:](#)

Dostáváme další polohu N 34°57', W 14°02'.

15:10

[Informace iDNES.cz:](#)

Další polohu od řízení letového provozu Lisabon N 36°15'57.5", W 12°55'38.9".



Sláva – už letíme ve formaci nad pobřežím Portugalska. Uvítací letku připravili piloti z letiště Benavente, kde létá celkem asi 15 letadel Dynamic.



Další snímek z našeho slavnostního letu – nejsem zvyklý létat ve formacích a za hlavní nebezpečí sportovního létání považuji možnost srážky s někým dalším a tak jsem se snažil být v této fázi letu hodně opatrný.

15:43

[Informace iDNES.cz:](#)

Podle ŘLP Lisabon je předpokládaný čas příletu nad pevninu 17:15 (CEST), dalších 15 minut pak na letiště Benavente. Let probíhá dobře.

16:28

[Informace iDNES.cz:](#)

Aktualni poloha N 37°04'28.1" W11°06'27.7".

17:05

[Informace iDNES.cz:](#)

Zprava ATC Lisabon: 16:48 and everything is alright. He is almost there making history from LPMA to mainland in LSA.

17:23

Prave se objevil mobilni signal. Jsem jizne od Lisabonu a ted budu hledat ve vzduchu cekajici portugalske Dynamiky, abychom do Benavente doleteli ve formaci.

17:50

Tak prave jsem nase ty cekajici stroje. Ted poletime spolecne do Benavente!

17:52

Letime ve formaci.

17:55

5 minut do slavnosniho pristani.

18:14

Jsem v Benavente. Skvele privitani. Budou fotky ze spolecneho letu.

Oblet Madeiry trval asi hodinu. Mraky byly ve výšce asi 700 metrů, tak jsme museli letět pod nimi a tak nebyly vidět vršky hor. Přesto zajímavé. Létání nad ostrovem je zakázané, musí se jen podle pobřeží. Odlet do Benavente byl opět složitější – po čekání 20 minut na benzínový vůz, ten přijel a když nasadil hadici, zjistil, že nejde pumpa, odjel a vrátil se za dalších 20 minut, napumpoval plné nádrže a pak 15 minut počítal cenu – mají v tom různé daně, takže se mu prostě nedařilo to zkalkulovat a já jsem musel čekat a čekat a čekat. Pak jsem teprve směl jít zaplatit letištní poplatky a teprve pak jít zase k letadlu. Když jsem se ohlásil věži, řekli mi, že se ze systému ztratil můj letový plán. Čekal jsem s vypnutým motorem a bál se o svou baterii. Pak mi řekli, abych jim celý letový plán nadiktoval znovu, to trvalo asi 5 minut. Pak jsem požádal o povolení nahodit motor, abych nevyplácal baterii a čekal s nahozeným motorem. Do hlavy mi pražilo slunce a benzín, o jehož množství jsem se před takovou dlouhou cestou obával, se páčil zbytečně. Také moje hlava se vařila teplem i zlostí. Teprve po dalších 30 minutách jim systém potvrdil, že je to v pořádku a já jsem tedy ve 12.32 pražského času odstratoval.

Let probíhal nad očekávání dobře. Jen trochu znejistění kvůli polohovým zprávám. Zjistil jsem pravděpodobný problém – zmizelé číslo service centra (důvod nevím), ale číslo jsem neměl a tak jsem to nemohl opravit. Letěl jsem v 10 000 stopách, protivítr byl jen kolem 15 km/h. Podařilo se mi poprvé také telefonovat ze satelitu během letu. Jakub mě neslyšel, sestra mě neslyšela, jen moje žena porozuměla co jsem říkal, i když mě asi také neslyšela – tak to má být!

Pak jsem zase udělal jednu blbost já – ztlumil jsem si vysílačku a když jsem přeletěl bod přechodu na radar Lisabon, tak jsem jim stále volal a nedostával odpověď. Obával jsem se, že mám špatnou frekvenci, nebo rozbitou vysílačku. To nejjednodušší mě ale nenapadlo. Až asi za hodinu, kdy už bylo jasné, že problém je opravdu na mé straně (byl jsem blízko pobřeží) mě napadlo zesílit zvuk – a ejhle, najednou jsem slyšel lisabonského dispečera, který si postěžoval, že pořád jen volám, ale neodpovídám... zastyděl jsem se.

Pak už si mě předávali a informovali mě o Dynamicích čekajících na mě v zálivu. Byly ve výšce 1 500 stop a já jsem měl držet 2000 stop, abychom se nesrazili ještě dříve než se najdeme. Pak jsme se našli – byly dva a v radostném roji, nadlétávání, podlétávání a ve formaci jsme dorazili na letiště v Benavente. Tam jsme udělali průlet nad dráhou a jeden po druhém jsme sedli. Přivítání velké, spousta dotazů, usměvů, plácání po ramenou atd., rozhovor pro dva letecké časopisy a večer společná večeře.

Dneska chci doletět do Santiago de Compostello přes jedno malé letiště východně od Porta, kde sednu pro radost a asi 10 mladých leteckých nadšenců-fotografů. Zítra pak do Normandie – Caen?, a v pátek do Strasbourgu. V sobotu bych kolem 11. hodiny byl rád v Příbrami. Samozřejmě to vše podléhá vrtochům počasí a dalším nepředvídaným událostem.

Benavente – 30.4.2014

Pro zajímavost zveřejňujeme jednu ze zpráv Josého Rochy, jak je posílal Jakubovi Matějů z produkce iDNES.cz (časy ve zprávách uvádí v UTC):

29.4.2014 14:24

He is now at N 34.35.450 W 014.25.570 passed GALPA IFR point 12 minutes ago on course to Benavente and estimating NARTA IFR POINT 13:31. And mainland at ESP VOR at 15:32 at FL 100.

* Je aktuálně na souřadnicích N 34.35.450 W 014.25.570, před 12 minutami minul bod GALPA cestou na Benavente a průlet bodem NARTA se očekává ve 13:31. Dosažení souše je očekáváno v 15:32 nad radiomajákem ESP v letové hladině FL 100 (10 000 stop).



Benavente – Maia – Maia





Portugalské pobřeží jižně od Porta.



Centrum města Porto, Portugalsko.



Průlet pro letecké nadšence nad letištěm Maia, Vilar de Luz při přeletu z Benavente. Byli to většinou mladí kluci, kteří jsou prostě úplně zbláznění do letadel a fotografování. Některé jejich snímky byly opravdu profesionální.

13:17

Po skvelem přijetí na letišti Benavente jsem odstartoval ve 13.03 hod. do Vilaru na severu Portugalska. Tam bude focení, rozhovor pro letecké noviny a pokud počasí dovoli (horsi se) tak budu pokračovat do Santiago de Compostela ve Španělsku.

13:49

Portugalské pobřeží má nekonečné písčité široké a naprosto prázdné pláže.

15:18

Práve hodně nízko nade mnou přeletěla stíhací německé Luftwaffe, která tu cvičí. Je to nastěti koordinované a já komunikuji s vojenským dispečerem.

15:22

Přistál jsem na letišti Vilar de Ruz. Tady čekalo asi 10 mladých hochů a fotili jako o život. Udal jsem jim nízko přelet a pak přistání. Řekli mi, že jsem pryč letem z Madeiry udal portugalský rekord přeletu tak lehkým letadlem. Jeste to pryč nikdo neudal. Tak to mám radost. Ted jdeme na oběd. Dal chci letět asi za dvě hodiny.

17:45

Na cestě do Santiago de Compostela, Španělsko. Je to asi hodina cesty. Tam bych rád nocoval.

18:05

Podletávám špatné počasí je černé od Porta a letím raději nad mořem abych si byl jistější.

18:39

Pocasi mizerne, dest, mraky na zem. Vracim se!

19:25

Přistál jsem na stejnem místě odkud jsem vyletel. Když kvůli mizernému počasí v Santiagu navíc zavřeli letiště, nemel jsem jinou volbu.



Přistání ve Vilar de Luz, letiště Maia.



S leteckými nadšenci na letišti Maia.



Na letišti Vilar da Luz. Foto Paulo Soares

Dneska jsem velkou část dopoledne věnoval řešení problému s počítačem a satelitním telefonem. Satelit se podařil, počítač ne. Ještě teď večer čekám v hotelovém pokoji v Portu člověka, který mi ho slíbil opravit. Moc tomu nevěřím, ale chci mu dát příležitost, protože se trochu vytahoval.

Odlet z Benavente byl velmi přátelský, přišlo se tam podívat asi 10 pilotů. Vylétl jsem v poledne a sledoval směrem na sever překrásné pláže, na kterých absolutně nikdo nebyl. Letěl jsem nad nimi ve výšce jen 300 metrů protože jich velká část leží ve cvičební oblasti portugalských vzdušných sil. Letěl jsem tam z protekce, protože jeden z pilotů v Benavente je vojenský dispečer. To je samozřejmě fajn, ale ve chvíli, kdy asi 300 metrů nade mnou proletěla německá stíhačka F4 Phantom, jsem si nebyl tak jistý, že jsem měl takovou výhodu akceptovat. Dispečer dával pilotovi instrukce, jak letět, aby se mi vyhnul, ale moc přátelsky to celé nepůsobilo.

Od dispečera přiblížení oprotického letiště jsem si vyžádal možnost proletět se nad středem města. S trochou zdráhání mě tam pustil. Bylo to milé. Pak jsem doletěl k letišti Maia, kde jsem se měl setkat s mladými nadšenci kteří fotí letadla a kteří někde našli informace o mém letu a tak mě pozvali abych se zastavil na letišti Maia. Musel jsem pro ně udělat dva nízké průlety nad ranvejí a oni se sbíhali a fotili mě. Pak jsme strávili asi hodinu a půl řečením a trochou jídla a já jsem pak odstartoval do Santiaga.

Počasí se cestou ale postupně zhoršovalo. Nejdříve jsem šel stále výše, abych se dostal nad mraky, ale pak jsem změnil taktiku a snažil jsem se je podletět. Nakonec jsem byl už příliš nízko, přes hory bych nemohl a tak jsem raději vylétl nad moře. To proto, abych se při nízkém letu a klíčování mezi mraky nemusel bát, že do něčeho narazím.

Viditelnost se stále zhoršovala a turbulence od bouřky zvyšovala. Pak mi letiště Santiago oznámilo, že jsou hluboko pod limity letu za viditelnosti a nemohou mě proto přijmout. To rozhodlo a tak jsem se otočil a po dalších 40-ti minutách přistál odkud je sem odletěl.

Tam už nikdo nebyl a tak jsem trochu smutně dokrácel na železniční stanici a dojel do Oporto, kde jsem zůstal na noc. Zítra svou trať trochu upravím, protože na cestu do Santiaga už nemám dostatek času. Počasí má být dobré, tak bych mohl něco odletět.

Oporto – 30.4.2014



*Letiště Maia, Vilar de Luz – dárek od místních leteckých nadšenců.
Foto: Paulo Soares*



*Odlet z letiště Maia.
Foto: Carlos Miguel Seabra*



Maia – Biarritz – La Rochelle





Letecká přehlídka při prvním odletu z letiště Maia.



Ráno před odletem do Biarritz. Vyfotit se s letadlem chtěl taxikář, který mě na toto opuštěné letiště přivezl.



Tady už tankuji v Biarritzu, Francie. Fotky z letu do Biarritzu bohužel nejsou – byla velká turbulence a letěl jsem hodně vysoko nad horami. U pobřeží pak byly mraky.

10:31

Odstartoval jsem z Porta do Biarritzu ve Francii. Pociasi vypadá celkem dobře.

11:14

Jsem nad portugalsko-španělskými horami. Momentálně nemám radio spojení, tak se snažím najít nějakého dispečera, který by mě slyšel a mluvil se mnou.

11:56

Tak už jsem našel vez v Leonu, která se mnou mluví. Je to příjemnější. Pociasi nadherne. Mam ještě hodinu a tři čtvrti do Biarritzu.

13:00

Ve Španělsku mají asi všichni dispečeri svátek práce. Na třech různých frekvencích za sebou mi nikdo neodpovídal. Teď se mi konečně ozval approach Bilbao, tak je to hned veselejší.

13:37

Dosel jsem právě v Biarritzu. Poslední část letu byla trochu nervoznější, protože pociasi zde horší – nízké mraky, přehánky. Teď natankuji a rozhodnu se co dál.

16:06

Už opět na cestě. Pociasi za moc nestojí – nízké mraky, silný vítr a přehánky. Letím kolem po breži z Biarritzu do La Rochelle.

17:07

Mraky, dešť, mraky, dešť, boční vítr, mraky, dešť...

17:30

Právě jsem přistál v La Rochelle.



Cestou z Biarritz do La Rochelle. Počasí nebylo příliš povzbudivé – vítr, déšť a mraky často velmi nízké.



Loděnice St. Nazaire stojící v místech bývalé německé ponorkové základny z 2. světové války. Tyto loděnice jsou schopné stavět lodi delší než 300 metrů a postavená tu byla i loď Queen Elisabeth II.

Čtvrtek byl ve znamení velkého přesunu. Na letišti Maia u Oporto jsem přijel v osm hodin. Dvacet minut mi trvalo než jsem probudil nočního hlídače, letadlo jsem naštěstí našel v pořádku, ještě ze země jsem rádiem aktivoval letový plán, dostal přidělený kód pro odpovídač, a mohl jsem vyrazit do Biarritzu.

Benzínu jsem měl akorát, tak jsem doufal, že nebudou žádné silné protivětry. Počasí bylo skvělé až k Bilbao, kde se začaly objevovat těžké mraky. Bylo to ještě nad horami, tak jsem vystoupal do 2 500 m. Letěl jsem směrem k moři. Včera byl svátek práce, tak bohužel zřejmě i na řadě letišť dispečerů nepracovali a já jsem stále marně měnil frekvence, nahlašoval se a doufal, že uslyším odpověď. Žádná nepřicházela.

Ozvalo se mi až letiště Bilbao a poté se ozval i Saint Sebastian. Nad mořem mraky končily, bez problému jsem sklesal a navázal komunikaci s Biarritzem. Pak už bylo vše rutina. V Biarritzu trochu přešlo, bylo však příliš brzo na to abych cestu pro ten den ukončil, tak jsem po hodině vyrazil směrem na La Rochelle.

Letěl jsem nad pobřežím s plážemi ve výšce 300 metru, abych se držel pod mraky. Proletěl jsem několik přeháněk a ve čtvrt na šest jsem přistál na velmi větrném letišti v La Rochelle. Po připoutání letadla jsem přešel do terminálu pro linkové lety. Terminál byl hezký, ale nebyl tam jediný člověk. Chvilí jsem jeho prostorami zmateně pobíhal a marně někoho hledal. Ani uvnitř ani venku jsem však nenašel živou duši. Zavola jsem známému na druhém konci Francie, aby mi našel na internetu hotel a objednal taxíka. Po hodině jsem se dostal do města.

Na dnešek plánuji letět přes Saint Nazaire na letišti Dinard na severozápadě Francie a poté přeletět a nafilmovat Mont Saint Michel a vyloďovací pláž v Normandii. Dál poletím jak mi počasí dovolí. Bohužel předpověď na příští dva dny není úplně nejlepší.

La Rochelle – 2.5.2014



Most přes ústí řeky Loire, St Nazaire.



Maják vjezdu do ústí řeky Loire v St Nazaire.



La Rochelle – Quiberon – Dinard (St. Malo)





Bretaňské pobřeží jižně od Vannes.



Letiště Quiberon, kde si mě pár minut po této fotce začali vychutnávat místní policisté.

11:07

Odstartoval jsem z La Rochelle, obletel a nafilmoval přístav a střed města a nyní odletám k St. Nazaire pokusit se vyfotit/nafilmovat přístav, který využívaly německé ponorky a kde se dnes vyrábějí největší cestovní lode na světě.

12:11

Nafilmoval jsem lodenice, přístav i město. Problem trochu s nízkými mraky a minimální povolenou výškou nad městem. Myslim, že nakonec se to ale celkem podarilo.

12:13

Ted odletám smerem na letiste Dinard St Malo, kde vymenim baterie venkovnich kamer a poletim nafilmovat Mt St Michel a vylodovací plaze dne D v Normandii.

12:48

Nakonec jsem na chvilku pristal na milem/malinkem letisti Queberon. Naobedvam se tu.

13:39

Misto obeda jsem absolvoval hloubkovou kontrolu francouzskou policii, která me slyela na radiu pristavat a tak jeni dva clenove dorazili na letiste 5 minut po me. Chteli vsechny osobni papiry, pilotak, zdravotni prohlidky, od letadla pak: pojisteni, registraci, licenci na radiostanici, technicky prukaz, manual k letadlu, vyvazovací tabulky, vysilacku nouzoveho signalu (ELT), zachranny clun, zachrannou vestu a nakonec i kovovou cedulku s registraci pridelanou na letadle. K memu milemu prekvapeni nenasli nic co bych mel mit a nemam a tak mohu pokracovat dale. Dam si parek a poletim...

14:33

Opet ve vzduchu na ceste do St Malo. Silne kourmo trochu omezuje viditelnost. Doufam, ze se to nezhorsí pod minima.

15:23

Sednul jsem v St Malo. Pocasi na limitech, tak zustanu do rana, kdy se to ma zlepšit. Tohle pocasi je na ceste do Ceska...

V pátek jsem začal filmováním La Rochelle, města s jehož jménem se mnozí z nás setkali při četbě Tří mušketýrů. Při filmování přístavu jsem se nemohl zbavit myšlenek na 20 000 protestantů, které kardinál Richelieu vyhladověl k smrti při obléhání města.

Poté jsem pokračoval směrem na sever do St. Nazaire, abych tu nafilmoval místa bývalé německé ponorkové základny a lodenice vyrábějící dnes jednu z největších osobních lodí světa. Byl trochu problém s nízkou oblačností, kvůli které jsem nemohl až nad přístav.

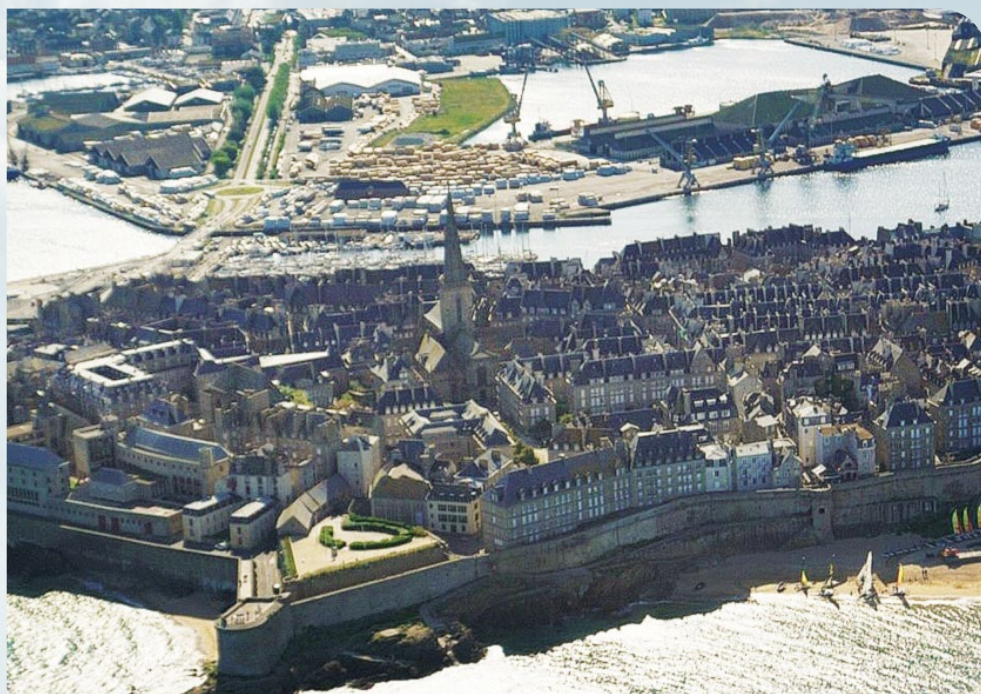
Pokračoval jsem přes La Baule, jednu z nejpřestížnějších francouzských pláží. Dostal jsem chuť na oběd, tak jsem se rozhodl přistát na malém letišťátku na poloostrově Quiberon. Když jsem v kanceláři letiště chtěl platit přistávací poplatky, otevřely se dveře a vstoupil policista se svou mladou kolegyní. Zeptal jsem se, zda jsem něco provedl. Řekl že ne, ale že se půjdeme podívat společně k letadlu. Cestou jsme museli projít letištní restaurací. Všichni hosté, kteří se na mě pět minut předtím se zájmem dívali jak přistávám, mne nyní s rostoucí nedůvěrou sledovali, jak jsem eskortován dvěma městskými policisty.

U letadla vytáhl policista několikastránkový formulář a začal mi pomalu předčítat co všechno mu mám ukázat. Seznam můžete vidět ve včerejší on-line reportáži. Celá prohlídka trvala padesát minut, během kterých restaurace přestala podávat obědy. Dal jsem si tedy potom hot dog, zaplatil přistávací poplatek a mohl jsem pokračovat dál v cestě. Ještě chvíli jsem přemýšlel, proč městští policisté v Quiberonu potřebují vědět, zda český pilot v českém letadle má záchranný člun protože před dvěma dny letěl v Portugalsku nad mořem. Pravdu měl asi šéf letiště, který mi řekl že na strážnici nemají co dělat, tak si koupili vysílačku, na které poslouchají jeho komunikaci s letadly. Uslyší-li cizí přízvuk, okamžitě přijedou.

Letiště Dinard mi opět potvrdilo rozmanitost, se kterou lze pilotům komplikovat život. U palivové pumpy jsem se od místního pilota náhodně dověděl, že jako cizí pilot si musím vyzdvihnout u letištních hasičů čip pro natankování. Hasičská zbrojnice se nachází na druhé straně letiště, což představuje kilometr chůze tam a kilometr zpátky. Čip jsem dostal, ale bez jakéhokoliv vysvětlení. Po návratu k pumpě mi trvalo téměř půl hodiny než jsem ji uvedl do provozu. Pak už stačilo znova přejít letištní plochu, vrátit čip, zaplatit a prokletit si cestu davem pasažérů vystupujících z dopravního letadla a vrátit se ke svému letadélku. Obvykle sedmiminutová záležitost se tak protáhla na rekordních 70 minut.

V sobotu plánuji doletět do Strasburku pokud počasí dovolí.

Saint-Malo – 2.5.2014



Historické centrum městečka St Malo.



Dinard (St. Malo) – Haguenau





Pláže v sousedství St. Malo. Moře u St Malo dosahuje v Evropě největšího rozdílu mezi výši hladiny při přílivu a při odlivu – kolem 7 metrů.

10:39

Ranni let jsem začal filmováním malebného pobřeží kolem St Malo. Ted pokračuji dale na známý Mt Saint Michel, který chci také nafotit a nafilmovat.

10:51

Opouštím Mt St Michel a pokračuji na vylodovací pláže. Doufám, že me tam pustí.

11:55

Pláže dofilmovány a nyní jsem se stocil na východ. Jsem u Caen. Ve Strasbourgu je dnes parazitistická soutěž, tak poletím do Hagenau, které není daleko. Pčasí se zlepšuje, doufám, že se mnou pujde slunicko až do Prahy.

13:23

Po studené frontě, která tudy šla do Česka je ti jižně od wwParize velmi turbulentně. Jeste asi 2,5 hodiny.

16:39

Pristal jsem v Hagenau u Strasbourgu. Je tu zima, tak se tu jeste asi potuluje studená fronta.



Mont Saint Michel – na tento ostrůvek s klášteřem útočí ročně kolem 3 milionů turistů.



Port Bessin, pláž Omaha – zde končilo palivové potrubí, kterým Spojenci zásobovali své jednotky ve Francii benzínem.



Zbytky umělého přístavu vybudovaného na rozhraní pláží Omaha a Gold.



Část vylodovacího úseku Omaha.

Dispečer na věži letiště Dinard mi ráno udělal radost. Dovolil mi letět podle pobřeží mezi městy Dinard a Saint Malo, které se nachází v jeho zóně a nafilmovat je. Musel jsem se však držet při hladině moře (250 m), abych nepřekážel odlétajícím letadlům.

Když jsem skončil, přeletěl jsem k romantickému Mont Saint Michel, dvakrát jej obletěl a přitom jsem musel dávat pozor na letce, který měl stejný nápad ve stejnou chvíli. O sto kilometrů více na sever jsem následně proletěl podél vylodovacích pláží spojeneckých vojsk. 6. června uplyne sedmdesát let od této akce. Pláže a zbytky zařízení jsem nafilmoval i nafotil.

Mraky se začaly rozpouštět a začala velmi silná termika, která s letadlem pohazovala bez ohledu na mé zasahy do řízení. Řada pracovišť řízení letového provozu pravděpodobně nepracovala, protože je sobota a tak jsem velkou část cesty strávil neúspěšnou snahou navázat s nimi spojení.

Směřoval jsem původně na jižní okraj Paříže, ale pařížští dispečeré mi přikázali, abych stočil kurs na sever a teprve asi po půl hodině letu mě pustili znovu směrem na východ. Cestu to sice prodloužilo, zároveň jsem však měl možnost vidět Eiffelovu věž, katedrálu Notre Dame i mrakodrapy čtvrti La Défense. Zároveň jsem se dověděl, že letiště Neuhoft ve Strasburku pořádá mezinárodní parašutistické závody, tak jsem se rozhodl raději letět do města Haguenau.

Přistání to bylo trochu kostrbaté, protože když jsem mluvil anglicky, nikdo mi nevěnoval pozornost. Snažil jsem se na sebe různými manévry upozornit, nijak to však nepomáhalo. Pak se mi přeci jen podařilo vtěsnat se mezi přistávající letadla a přistát také. Šéf letiště mi s určitou hrdostí řekl, že angličtina jim není o nic bližší než arabština, nebo čínština.

V neděli mě čeká už jen skok do Příbrami, kam bych rád doletěl v poledne.

Haguenau – 3.5.2014



Sportovní letiště Haguenau v Alsasku, Francie. Před startem na poslední úsek cesty do Příbrami.



Haguenau – Příbram





Fotka ze setkání ve vzduchu. Foto: Jindřich Ilem



Záběr ze setkání ve vzduchu. Foto: Jindřich Ilem



OK-LEX pojíždí po přistání na dráhu 06 na stojánku, kde čekalo skvělé přivítání.
Foto: Jindřich Ilem

9:31

Poslední část expedice jsem právě odstartoval. Odlet v 09.27 hod. z Hageunau. Očekávaný přilet do Příbrami 12.00 hod.

12:16

Přistál jsem zpět v Příbrami. Vše OK.



Přistání na letišti Dlouhá Lhota u Příbrami – neděle 4.5. 2014 12.03 SELČ.



Uvítací letka na zemi. Uprostřed Cirrus, po stranách dva Dynamiky.
Foto: Miloš Dermíšek



Převzetí dortu s mapou trasy od mého blogového šéfa – Jana Dvořáka z iDNES.cz.

Za sebou 9 tisíc km a 54 hodin letu. Jiří Pruša přistál v Příbrami.



4. května 2014 16:00 iDNES.cz

Letic a publicista Jiří Pruša, který po dva týdny informoval čtenáře iDNES.cz o svém letu nad ostrovy evropského jihu, přistál v neděli na mateřském letišti v Příbrami. Na uvítanou mu po dvanáctidenním letu, 9 000 km a 54 hodin ve vzduchu vyletěly vstříc dva Dynamiky, tedy stejné letouny, se kterým letěl i on.

Jeden z Dynamiků pilotoval nadšenec z Aeroklubu Plzeň Letkov, druhý rovněž amatérský pilot z příbramského letiště. Do letounu Cirrus OK-AGT, který uvítací letku doplnil, jsme usedli s kamerou i my, za což děkujeme Miloši Dermiškovi z OK Light Aircraft.

Po slavnostním přivítání na příbramském letišti nám Jiří odpověděl na několik otázek. Známe se z blogů iDNES.cz dlouho, proto si tykáme.

Jiří, nalétal jsi toho už hodně. Byl pro tebe tenhle let hodně výjimečný?

Byl. Dobou, kterou jsem strávil nad širým mořem bez možnosti přistání jinde než na vodě, kdyby vysadil motor. Sám jsem byl zvědav, co to se mnou udělá, přece jen, legrace to není. Naštěstí to se mnou neudělalo nic, možná i proto, že jsem byl ve spojení s pevninou pomocí satelitního telefonu – mohl jsem komunikovat s lidmi doma, neměl jsem pocit, že jsem v té dálce ztracený.

Dokonce jsem se od pilotů v Benavente dozvěděl, že jsem první, kdo s letadlem této kategorie přeletěl z Madeiry na portugalskou pevninu. A ještě jeden osobní zážitek mám zpětně, když jsem se dozvěděl, že letiště na Madeire, kde jsem přistál, patří mezi desítku nejnebezpečnějších letišť světa. Fakt je, že se přistávalo nedobře. Vítr z hor na přistávací dráze přistání docela komplikuje. Jinak třeba v Africe jsem letěl také čtrnáct dní v kuse, ale nad pevninou, takže co se týká délky letu, až tak výjimečný pro mě tenhle let nebyl.

Kolik jsi nalétal celkem kilometrů?

Zhruba kolem devíti tisíc, přesněji to teď zjistit nejde. Přibližně to počítám podle letových hodin – jedna hodina znamená v průměru dvě stě zdolaných kilometrů. Přesněji to zjistím podle mapy, ale to až si najdu chvíli času.

Kdybys měl vybrat tři nejkrásnější zážitky nebo momenty z cesty, které by to byly?

Když se ti po pěti hodinách nad mořem objeví na horizontu země, tak to máš opravdu velkou radost. Třeba když jsem letěl ze španělského Jerezu do Lanzarote, což bylo přes tisíc kilometrů nad širým mořem, vyhlížel jsem zemi vcelku nedočkavě.

Moc mě také potěšilo přivítání v Benavente, kdy mě vzletěly uvítat dva Dynamiky z místní patnáctičlenné „dynamické“ flotily, fajn bylo i setkání s amatérskými leteckými fotografy v Maia. Nachystali pro mě oběd, já jim udělal dva průlety, takže mám od nich i nádherné fotky.

S pár lidmi zůstanu asi v kontaktu i do budoucna. Třeba s piloty v Benavente, a hlavně s dispečerem vojenského letiště v Lisabonu José Rochou, který zároveň létá v Benavente na Dynamiku. Ten mi velice pomohl, když mi pár dnů před návratem klekl satelit, takže pak posílal na iDNES.cz polohu letadla.



OK-LEX na zemi v Příbrami.



Jiří Pruša

Rozhovor pro iDNES.cz.



Předávání trika s logem projektu. Foto: Miloš Dermíšek

Na co naopak nebudeš vzpomínat rád? Co ti nejvíc ztrpčovalo let?

Nejvíc mi let ztrpčovali úředníci na některých letištích, kteří si občas vymýšleli opravdu neskutečné věci. Marne se jim snažíš vysvětlit, že musíš dodržet letový plán a že slunce kvůli jejich formulářům nezapadne ani o vteřinu později. A já nesmím přistávat za tmy. Vůbec nejhorší byla dvojice městských policistů v Quiberonu v Bretani. Vysílačkou zaslechli moji komunikaci s letištěm, nelenili, do deseti minut byli na letišti, kde mě hodinu masírovali s formulářem, kterému sami pořádně nerozuměli, jen potřebovali nakrmit svého byrokratického šimla. Letečtí inspektoři mi nevadí, ale když někdo neví, oč běží a tím víc je důležitý, to je vskutku něco.

Hned na dalším bretaňském letišti jsem málem nenatankoval. Pumpa se tvářila, jako když je v provozu, a benzin nikde. Jen náhodou jsem se od kolemjdoucího místního pilota dozvěděl, že si musím dojít přes celé letiště pro čip k pumpě. Takže jsem musel vysílačkou volat věž, ta mě poslala kilometr pěšky do letištní hasičárny pro čip, natankovat a zase kilometr zpátky vrátit čip a znovu k letadlu. A mezi tím zvládnout test inteligence s laškovnou pumpou, která vyžadovala odklikat několik dotazů ve francouzštině a po třetím z nich celý systém spadl, takže znova. Radost veliká.

Viděl jsi shora hodně lodí kvůli případnému přistání na vodě?

Ani moc ne, jejich trasy a moje trasa se příliš nepotkávaly. Viděl jsem asi tři nebo čtyři nákladní lodě, přesněji řečeno nejprve jejich stopu, až pak samotné lodě. Menší lodě jsem ale mohl z té výšky snadno přehlédnout. Blízká loď znamená blízkou možnost záchrany, ale naštěstí jsem záchranu nepotřeboval.

Byla chvíle, kdy sis říkal, tohle nemusí dopadnout dobře?

Ani ne. Dost nepříjemná ale byla situace, kdy mi docházel benzin před plánovaným přistáním v Gibraltar. Nad mořem mi kvůli silnému protivětru 60 km/h začalo docházet palivo. Vyřešil jsem to tak, že jsem spotřeboval komplet palivo z jedné nádrže a pak přepnul na druhou. Kdybych letěl na obě, nevěděl bych pořádně, kolik paliva mi zbývá. Údaje jen z jedné nádrže jsou přece jen přesnější. Gibraltar jsem tedy nakonec vynechal a přistál v Jerezu. Při přistání mi zbyla přesně povinná rezerva deset litrů.

Trápily tě technické problémy během letu?

Chvála Bohu nic. Až na notebook, který naštěstí s vlastním letem neměl co do činění a rozhodl se zahynout pár dní před koncem, fungovalo všechno perfektně. Takže jsme ke konci řešili zasílání textů pro články na Cestování po telefonu. Letadlo ale fungovalo bezchybně.

Co plánuješ dál?

Začátkem léta bych rád zmapoval Hebridy, Faerské ostrovy, Shetlandy, čili z Příbrami přes Německo, Francii a Skotsko na Faerské ostrovy a pak přes Norsko a Německo zpátky. To by mělo být o něco kratší než trasa, ze které jsem se vrátil dnes.



Autor: Jan Dvořák

Jedna etapa končí a druhá právě začíná.



V novém tričku s logem první etapy expedice „Evropské ostrovy z nebe“ a samolepkou loga na přídě letadla.



Podívejte se na video z návratu domů, letiště Dlouhá Lhota u Příbrami

Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!





Itinerář I. etapy expedice

Skutečný itinerář 1. etapy „Evropské ostrovy z nebe“

Den etapy	Datum	Aktuální úsek	Trvání (min.)	Délka (NM)	Poznámka
1.	22.4.2014	Příbram – Benátky	165	266	Protivítr cca 20 km/h
		Benátky – Pisa	135	135	Bouřky kolem Bologne
2.	23.4.2014	Pisa – Elba	60	56	Filmování Gimignano
		Elba – Figari	90	91	Let kolem pobřeží
		Figari – Mahon (Menorka)	160	241	Let přes sever Sardinie
3.	24.4.2014	Mahon – Son Bonet (Mallorka)	75	74	Let kolem Mallorky
		Son Bonet – Melilla	300	374	Oblétávání vojenského prostoru; protivítr 60 km/h
4.	25.4.2014	Melilla – Jerez	130	174	Protivítr 60 km/h
		Jerez – Lanzarote	335	603	Vítr v zádech 15 km/h
5.	26.4.2014	Lanzarote – Tenerife	125	147	Oblétávání Lanzarote, Fuerteventury
6.	27.4.2014	Tenerife – Madeira	240	254	Oblétávání Tenerife, Gomera, Palma
7.	28.4.2014	Volno			
8.	29.4.2014	Madeira – Madeira	60	60	
		Madeira – Benavente	305	560	Protivítr 20 km/h
9.	30.4.2014	Benavente – Maia	95	153	
		Maia – Maia	70	80	Špatné počasí
10.	1.5.2014	Maia – Biarritz	180	336	Protivítr cca 20 km/h
		Biarritz – La Rochelle	80	163	
11.	2.5.2014	La Rochelle – Quiberon	110	111	
		Quiberon – Dinard (St. Malo)	60	78	
12.	3.5.2014	Dinard – Haguenau	330	392	Extrémní turbulence
13.	4.5.2014	Haguenau – Příbram	155	252	Protivítr 20 km/h
Celkem			3 260	4 600	
TJ.			54 h 20 min.		

Poznámky:

NM – námořní míle, letecké vzdálenosti/rychlosti se uvádějí v NM ve kterých mi je také kalkuluje můj letový software. (1NM = asi 1,8 km)

Uvedené vzdálenosti jsou nejkratší přímé vzdálenosti kalkulované mezi danými dvěma body.

Celková skutečná vzdálenost byla podle odhadu cca o 15-20% větší. Rozdíl je daný filmováním, příkazy řízení letového provozu, oblétávání velkých letišť (Paříž) atd.



Ostrovky na trase I. etapy expedice





Ostrový I. etapy expedice

Přehled ostrovů

- 1 Lido** Je 12 km dlouhý a zároveň velmi úzký ostrov oddělující Benátskou lagunu od Jaderského moře. Tento typ protáhlého ostrova s písčnou pláží se nazývá „kosa“. Více takových uvidíme zřejmě za pár měsíců v Baltském moři. Ostrov Lido je od středu Benátek vzdálený asi 15 minut jízdy vodním autobusem. Letiště Lido-Nicelli má travnatou dráhu a je mezi sportovními piloty velmi populární pro svou příjemnou atmosféru a možná i pro dlouhou aviatickou historii.
 - 2 Elba** Od roku 1860 tento ostrov patří k Itálii. 3. května 1814 se na Elbě vylodil po jeho abdikaci do nuceného exilu Napoleon Bonaparte. Vládl zde 300 dnů a 26. února 1815 uprchl zpět do Francie, kde opět shromáždil vojsko a táhl na Paříž. Po bitvě u Waterloo se na Elbu už nevrátil – byl internován na mnohem vzdálenějším ostrovu Svatá Helena v Atlantickém oceánu (tam dosud není letiště, tak Vám jej asi neukážu). Letiště na Elbě je přátelské, ale při delším stání trochu drahé a taky je zde třeba dávat pozor na silný turbulentní vítr.
 - 3 Korsika** Je čtvrtým největším ostrovem Středozemního moře. Hlavní město je Ajaccio, kde se v roce 1769 narodil Napoleon Bonaparte. V přístavu Calvi na severozápadě ostrova se pak také prý narodil Kryštof Kolumbus. Pro své bělavé písčité pláže, čisté moře a romantickým horám je Korsika nazývána „Ostrovem krásy“. Je zde také podle mě jedno z nejkrásnějších přímořských měst v Evropě – Bonifacio. Od roku 1768 patří Korsika Francii kde má autonomii. Letiště je zde více – Calvi, Bastia, Ajaccio, Corte, Figari a pár dalších. Zkušenost mám s Calvi a Figari, která jsou svou velikostí, rozsahem služeb, cenami i dostupností benzínu celkem příjemná.
 - 4 Sardinie** Po Sicílii je druhým největším ostrovem (24 090 km²) Středozemního moře. Sardinie je autonomní oblast patřící dnes k Itálii, žije zde asi 1,6 milionu obyvatel. Historicky o ní soupeřily prakticky všechny evropské mocnosti a od roku 1708 do roku 1718 patřila také Rakousku. Její hory nejsou tak divoké jako na Korsice. Při mém letu byla do velké míry zahalena oblačností a také jsem na ní nepřistával.
- Baleárské souostroví**
Leží západně od Korsiky a Sardinie. Je tvořeno ostrovy Menorka, Mallorca, Ibiza a Formentera. Dnes je celé toto souostroví součástí Španělska, historicky však jeho jednotlivé ostrovy byly pod nadvládou Britů, Francouzů i Španělů. Velké nájezdy sem také pořádaly různé bandy ze severní Afriky.
- 5 Menorka** Druhý největší ostrov Baleárského souostroví, na kterém žije kolem 90 000 obyvatel. Hlavním městem, přístavem i letištěm je Mahon, kde jsem také na malém sportovním letišti přistál. Místním populárním nápojem je zlatavá „pomáda“, což je gin smíchaný s hořkým citronem. Další kulinární chloubou je „mahonský sýr“. Mahonský přístav i celé severní pobřeží jsou velmi pitoreskní a podařilo se mi je dobře zachytit na video.
 - 6 Mallorca** Největší ostrov z Baleárského souostroví s hlavním městem Palma. Jeho Severní pobřeží mi svou krásou při ranním letu z Menorky bralo dech. Je tu jak velké letiště Palma, tak velmi příjemné sportovní letiště Son Bonet, kde je k dostání benzín a je zde betonová dráha.
 - 7 Ibiza** Ostrov, který se nachází jen asi 80 km jihovýchodně od Valencie. V létě je tento ostrov zahlcen turisty i ruchem nočních klubů a vůbec vším, co masová turistika přináší. Při mém letu jsem bohužel neměl dostatek příležitosti ostrov obletět a nafilmovat. Bylo to jednak proto, že jsem kvůli omezené rezervě benzínu neměl čas zde kroužit a hlavně proto, že mě přes ostrov nepustila letět zřejmě trochu přestrašená řídicí letového provozu.



Ostrov I. etapy expedice

- 8 Formentera** Téměř plochý ostrov jižně od Ibizy, přes který jsem přelétal ve výšce asi 300 m. Podařilo se mi jej proto trochu nafilmovat i vyfotografovat. Formentera je asi 19 km dlouhá a má velké množství překrásných bílých pláží. Je prý také populární proto, že na většině jejich pláží je povoleno koupání bez plavek.

Kanárské ostrovy

Souostroví Kanárských ostrovů je tvořeno sedmi ostrovy sopečného původu. Nad šesti z nich se mi podařilo letět – Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife, La Gomera a Palma. Vynechal jsem jen ostrov El Hierro. Kolem těchto hlavních ostrovů vyrostlo z mořského dna ještě několik menších ostrůvků – La Graciosa, Alegranza, Los Lobos, Roque del Este a Montaña Clara. Z těch jsem letěl jen nad La Graciosou, která je blízko severozápadního cípu ostrova Lanzarote.

- 9 La Graciosa** Tento ostrůvek o 29 km² nemá vlastní vodní zdroj, takže voda pro jeho 700 obyvatel se musí dovážet lodí a část ji také proudí podmořským potrubím z ostrova Lanzarote. Je zde prý skvělé potápění. Já jsem ostrov zachytil při filmování kráterů a skalisek severozápadního Lanzarote.
- 10 Lanzarote** Ostrov posetý krátery s vnitrozemím téměř bez vegetace. Jeho geologické útvary jsou velmi mladé – dle očitých svědků se „1. září 1730 otevřela země v Timanfaya a z nitra země vyrostla obrovská hora“. Sopečná činnost se opakovala opět v roce 1824. Hlad, který následoval, zpříčinil velkou emigraci. Letiště na tomto ostrově je jedním ze dvou na Kanárských ostrovech, kde lze koupit benzin do sportovních letadel. Nijak zvlášť přátelské však, stejně jako většina španělských letišť, není.
- 11 Fuerteventura** Se svými 1 660 km² je tento ostrov druhým největším ostrovem Kanárských ostrovů a má přes 100 000 stálých obyvatel. Jeho asi 150 širokých přírodních pláží je pokryto pískem navátým z Afriky, který tvoří také velké duny. Krajina při přeletu působí spíše jako poušť a je zde velmi turbulentně větrno.
- 12 Gran Canaria** Dominantu tohoto okrouhlého ostrova o rozloze 1 560 km² tvoří Pico de Las Nieves, 1 949 m vysoká hora. V hlavním městě Las Palmas de Gran Canaria žije asi 390 000 obyvatel. Pověstné duny Maspalomas na jihu ostrova mají rozlohu 250 ha a některé dosahují výšky až 30 metrů. Ostrov jsem sice viděl, trochu nafilmoval, ale byla kolem něj bohužel velká oblačnost a přelet nad ním mi kvůli silnému provozu nepovolila věž místního letiště.
- 13 Tenerife** Je největším ostrovem Kanárských ostrovů. Má 900 000 obyvatel. Dominantou ostrova je sopka Pico de Teide s 3 718 m n.m. Naposledy soptila v roce 1909. Na ostrově jsou dvě velká letiště – Tenerife Norte a Tenerife Sur. Tenerife Norte je jedním ze dvou letišť Kanárských ostrovů, kde je možné koupit benzin do sportovních letadel. V roce 1977 zde také došlo k největší letecké katastrofě všech dob.
- 14 La Gomera** Nazývá se také „Kouzelným ostrovem“. Střed ostrova kolem hory Garajonay vysoké 1 484 m je pokryt bujným rostlinstvem pohádkového pralesa opředeného pověstmi o čarodějnicích. Pláže El Gomery jsou pokryté černým sopečným pískem.
- 15 La Palma** Ostrov s trojúhelníkovitým půdorysem je tvořen třemi sopkami, které vyrostly z několik tisíc metrů hlubokého moře. Sopka Roque de los Muchachos se tyčí do výše 2 426 m a nevyklučuje se její budoucí sopečná činnost. Díky podzimmím a zimním deštům je ostrov zalesněn více než ostatní ostrovy. Já jsem tento ostrov oblétil po větru – ze západu, což nebylo dobré rozhodnutí, protože vítr, který se o sopku Roque de Los Muchachos rozbíjel, byl velmi turbulentní a let tak trochu nepříjemný.



Ostrový I. etapy expedice

Souostroví Madeira

Má sopečný původ a je tvořené čtyřmi ostrovy – Madeira, Porto Santo, Ilhas Desertas a Ilhas Selvagens. Obývané jsou jen první dva a ostatní jsou přírodní rezervace.

16 Madeira

Je vlastně vrcholem staré podmořské sopky. Byla objevena v roce 1418 portugalskými mořeplavci, které zde vyvrhla bouře. Díky vlivu teplého Golfského proudu je Madeira nazývána „ostrovem věčného jara“. Kryštof Kolumbus se zde oženil s dcerou mořeplavce Perestrelo, která přinesla věnem otcovy námořní mapy. V roce 1922 v hlavním městě Funchal zemřel Karel I., poslední císař rakouský. Je zde jediné letiště – Funchal, jehož ranvej trpí velmi turbulentním větrem, díky kterému se toto letiště řadí mezi nejnebezpečnější na světě. Nad ostrovem je naprostý zákaz přeletů a tak je možné Madeiru letecky fotit a filmovat jen při obletu jeho pobřeží.

Porto Santo

Tento ostrov byl objeven v roce 1418 portugalskými mořeplavci, které zde vyvrhla bouře. Z věku za svou záchranu nazvali ostrov „Porto Santo“ (Svatý přístav). Pýchou ostrova je 9 km dlouhá pláž, jejíž písek vznikl z rozdrolených korálů a pomáhá při léčení revmatických, svalových a kožních onemocnění. Na Porto Santo je letiště, na kterém jsem původně plánoval přistát, avšak bohužel se ukázalo, že zde nemají benzín a tak jsem ostrov raději jen přeletěl.

17 St. Michel

Mont Saint Michel se nachází v Normandii v zálivu při ústí řeky Couesnon. Je to žulový ostrov, vysoký 90 metrů, který se tyčí uprostřed tekutých písků při odlivu a mořských vln při přílivu. Ročně jej navštíví 3 miliony turistů. Dominantu ostrova tvoří socha sv. Michala. Nad ostrovem je bezletová zóna do výše 1 000 metrů a tak je vhodnější ostrov při fotografování obléhat v širších kruzích v menší výšce. Je vždy ale dobré o kroužení kolem ostrova informovat Rennes radar, protože v oblasti se často nachází více letadel se zájemci o pohledy na tento neobyklý ostrov.

Sestřih z I. etapy – VIDEO



Podívejte se na zajímavý sestřih videí z I. etapy expedice

Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!





I. etapa expedice „Evropské ostrovy z nebe“ – závěr

První etapa expedice „Evropské ostrovy z nebe“ proběhla vlastně velmi dobře: vrátil jsem se domů, vrátil jsem se v plánovaném čase a absolvoval jsem celou plánovanou trasu jen s malými odchylkami. Počasí mi, kromě jednoho dne, dovolilo letět podle plánu a také technický stav letadla byl po celou dobu bez problémů. Doladil jsem také pár věcí při filmování venkovními kamerami. Nyní doháním v civilním životě vše, co je třeba, a během 3 neděl doufám, že dořešíme také drobné úpravy držáku antény satelitního telefonu, ruční kamery a budu chtít vylétnout na další etapu expedice „Evropské ostrovy z nebe“ – **„Ostrovy Severního moře“**.

Některé technické problémy provázející první etapu se nám podařilo vyřešit a tak věřím, že aktuální informace o mé poloze na mapě iDNES.cz budou spolehlivější a bez výpadků. Také mám už zálohování svého (nového) počítače a budu se snažit čtenářům posílat denně i kratší ukázky z videí jednotlivých letových dnů. To je nyní asi největší problém, protože objem dat je u videí velký a jejich přenos trvá, zejména na pomalejších hotelových sítích, hodně dlouho.

Při druhé etapě expedice „Evropské ostrovy z nebe“ – **„Ostrovy Severního moře“** plánuji doletět přes Německo a Francii k pobřeží v Bretani. Odtud pak pokračovat přes ostrovy v kanálu La Manche podél západního pobřeží Velké Británie do Skotska a přes Hebridy, Lochnesské jezero, Orknejské ostrovy, a pokud počasí dovolí, až na Farské ostrovy. Pak zase zpět přes Shetlandské ostrovy do Norska a podél pobřeží přes několik ostrovů v Dánsku, německý ostrov Helgoland a Fríské ostrovy zpět do ČR.

Na stránkách **iDNES.cz**, mediálního partnera celé expedice **„Evropské ostrovy z nebe“** budou mít čtenáři možnost let nad ostrovy Severního moře opět den po dni sledovat. Bude možné vidět postup letadla v intervalech 10 minut – to je zprostředkované satelitním telefonem, který je nastavený na vysílání polohových zpráv, které jsou pak zapracované do mapy. Bude také možné sledovat on-line moje pocity a aktuální poznatky z letu prostřednictvím mobilních (při letu nad pevninou) nebo satelitních (při letu nad mořem) sms. Samozřejmě pak bude k dispozici množství fotografií a pokusíme se do reportáží vložit i kratší videa.

Pokud Vás téma expedice **„Evropské ostrovy z nebe“** opravdu zaujalo, chystáme pro Vás z každé etapy expedice elektronickou knížku, která bude obsahovat množství fotografií, on-line komunikaci z celého letu, popis jednotlivých etap z pilotního i laického pohledu, zeměpisné a historické informace k zajímavým bodům i odkazy na množství videí ukazujících krásu jednotlivých ostrovů. Budeme se snažit, aby elektronické knížky byly vždy k zakoupení již přibližně do měsíce po ukončení jednotlivých etap. Aby bylo možné celý projekt alespoň částečně samofinancovat, budou tyto elektronické knížky poskytovány za symbolickou cenu 89 Kč.

Máme radost, že Vás expedice „Evropské ostrovy z nebe“ zajímá a že Vám můžeme touto formou přiblížit krásy i problémy sportovního létání a zároveň snad i přispět k rozšíření vašich historických i zeměpisných znalostí.



Těším se, na viděnou při druhé etapě expedice, „Ostrovy Severního moře“.



Některé použité výrazy

Turbulence

– výraz používaný v letectví pro popsání zdroje nekontrolovaných mnohasměrných pohybů letadla za letu. Turbulence vzniká především jako výsledek termických stoupavých a klesavých proudů. Ty stoupavé jsou sice velmi vítány plachtaři, ale motorovým letadlům způsobují při jejich průletu nepříjemné vertikální nárazy a nekontrolovatelné pohyby. Tedy i za relativního bezvětří a v krásném počasí může být let sportovním letadlem v době slunečního svitu dost nepříjemný. Druhým hlavním zdrojem turbulence je vítr narážející na překážky (zejména hory nebo při přistání i stromy). Při průletu závětrnou stranou pak letadlo prolétá turbulencí vytvořenou právě rozbitím větru o překážku. Čím silnější je vítr a čím vyšší je překážka, tím je tento problém silnější. Řešením je buď vystoupat dostatečně vysoko, nebo k průletu volit návětrnou stranu překážky. Někdy však není možné ani jedno řešení (např. v blízkosti velkých letišť) a tak se průlet takovou oblastí stane opravdu nepříjemnou záležitostí. Turbulence v bouřkách a jejich blízkém okolí může pak dosáhnout i takové síly, že dojde k destrukci letadla.

Námraza

– je jedním z nejnebezpečnějších problémů, které může způsobit meteorologická situace. Námraza na letadle (křídla, vrtule, ocasní plochy, křídélka, kormidlo atd.) vzniká při teplotách pod 4° C při průletu vzduchem s vysokou relativní vlhkostí (zejména mraky a mlha). Námraza zvyšuje rychle odpor vzduchu, zvyšuje váhu letadla, snižuje jeho rychlost i ovladatelnost a v určité chvíli může letadlo učinit zcela neovladatelným. Dopravní letadla mají vybavení proti tvorbě námrazy (vyhřívání nebo chemické prostředky) avšak sportovní letadla tento luxus nemají a je proto důležité věnovat možné tvorbě námrazy velkou pozornost zvláště ve chvílích, kdy se teplota okolního vzduchu ve větších výškách blíží hranici 4° C.

VFR

– v principu existují dva základní režimy pro létání – létání za viditelnosti (Visual Flight Rules – VFR) a létání podle přístrojů (Instrument Flight Rules – IFR). Při letech VFR je pilot plně zodpovědný za sledování a respektování provozu kolem sebe v žádném případě nesmí proto také letět v počasí, které mu neumožňuje dostatečnou viditelnost. U letů IFR má pilot menší svobodu vlastního rozhodování, protože je veden řídicími letového provoz (letovými dispečery), kteří zajišťují jeho rozestup od ostatních letadel. Naprostá většina sportovního létání se uskutečňuje za podmínek viditelnosti (VFR) a naopak, dopravní letadla létají až na drobné výjimky podle pravidel IFR.

Poutací závaží

– sportovní letadla jsou poměrně lehká a mají zároveň velké nosné plochy, které při silnějším větru mohou způsobit převrácení nebo jiné poškození letadla. Je proto potřeba letadlo vždy na noc připoutat. Na letištích s betonovou stojánkou jsou obvykle k dispozici pevně zabudovaná poutací oka, ke kterým se letadlo dá na noc přivázat. Na travnatých letištích se dají používat vlastní ocelová oka, která se zašroubují do půdy. Pokud není ani jedna z těchto možností k dispozici, je potřeba najít poutací závaží (obvykle pneumatika naplněná betonem, vědro naplněné pískem či betonem apod.). Pokud není k dispozici žádná z těchto možností, pak mě doporučuji se od letadla na noc, zejména při větrném počasí, nevzdalovat.

I. ETAPA Evropské ostrovy z nebe

Ostrovy západního Středomoří a Atlantského oceánu

© Jiří Pruša, Jindřich Ilem, Jožo Skácal • červen 2014

www.prusa.org



Evropské ostrovy z nebe II. ETAPA Ostrovy Severního moře

Evropské ostrovy z nebe sledujte on-line na iDNES.cz mediální partner projektu