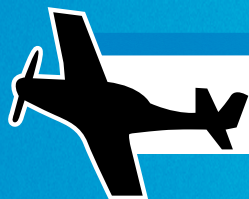


16.6.2014



Jiří Pruša • Jožo Skácal • Jindřich Ilem

[www.prusa.org](http://www.prusa.org)

- 1. den Příbram  
Auxerre-Branches  
St. Nazaire
- 2. den St. Nazaire  
St. Malo  
Jersey
- 3. den Jersey  
Exeter  
St. Mary's
- 4. den St. Mary's  
Swansea  
Glenforsa
- 5. den Glenforsa  
Barra  
Stornoway  
Glenforsa
- 6. den Glenforsa  
Lamb Holm
- 7. den Lamb Holm  
Lerwick  
Lamb Holm
- 8. den Lamb Holm  
Vágar
- 9. den Vágar  
Bergen
- 10. den Bergen  
Skien  
Esbjerg
- 11. den Esbjerg  
Příbram

# Evropské ostrovy z nebe II. ETAPA

## Ostrovy Severního moře



26.6.2014



# Obsah

Úvodní slovo před II. etapou	3
Úvod k II. etapě	4
Rozhovor pro iDNES.cz nejen o II. etapě	9
Před II. etapou a start z Příbrami – VIDEO	12
1. Příbram – Auxerre-Branches – St. Nazaire	13
On-line informace o průběhu letu	14
První den – zhodnocení	16
První den – VIDEO	18
2. St. Nazaire – St. Malo – Jersey	19
On-line informace o průběhu letu	20
Druhý den – zhodnocení	22
Druhý den – VIDEO	25
3. Jersey – Exeter – St. Mary's	26
On-line informace o průběhu letu	27
Třetí den – zhodnocení	29
Třetí den – fotokomentáře	30
Třetí den – VIDEO	34
4. St. Mary's – Swansea – Glenforsa	35
On-line informace o průběhu letu	36
Čtvrtý den – zhodnocení	38
Čtvrtý den – fotokomentáře	40
Čtvrtý den – VIDEO	44
5. Glenforsa – Barra – Stornoway – Glenforsa	45
On-line informace o průběhu letu	46
Pátý den – zhodnocení	48
Pátý den – fotokomentáře	51
Pátý den – VIDEO	53
6. Glenforsa – Lamb Holm	54
On-line informace o průběhu letu	55
Šestý den – zhodnocení	56
Šestý den – fotokomentáře	58
Šestý den – VIDEO	64
7. Lamb Holm – Lerwick – Lamb Holm	65
On-line informace o průběhu letu	66
Sedmý den – zhodnocení	67
Sedmý den – fotokomentáře	70
Sedmý den – VIDEO	74
8. Lamb Holm – Vágar	75
On-line informace o průběhu letu	76
Osmý den – zhodnocení	78
9. Vágar – Bergen	80
On-line informace o průběhu letu	81
Devátý den – zhodnocení	83
Devátý den – fotokomentáře	85
Devátý den – VIDEO	90
10. Bergen – Skien – Esbjerg	91
On-line informace o průběhu letu	92
Desátý den – zhodnocení	94
Desátý den – fotokomentáře	96
Desátý den – VIDEO	98
11. Esbjerg – Příbram	99
On-line informace o průběhu letu	100
Jedenáctý den – zhodnocení	101
Jedenáctý den – VIDEO	103
Rozhovor pro iDNES.cz po návratu	104
Po návratu na letiště Příbram – fotokomentáře	105
II. etapa expedice – srovnání plánované a skutečné trasy	106
Ostrov na trase II. etapy expedice	108
Závěr	114
Příloha – Vysvětlení některých leteckých pojmů	116



Letecká expedice „Evropské ostrovy z nebe“ – II. etapa:

## Ostrovy Severního moře

*Informativní článek pro čtenáře iDNES.cz připravený před odletem nad ostrovy Severního moře.*

Druhá část létání nad evropskými ostrovy možná vypadá trochu méně spektakulárně než předchozí cesta na Kanárské ostrovy, ale při její přípravě jsem se pro ní naprosto nadchnul. Množství zajímavých míst, ostrovů a rozsah historických zajímavostí jsou nepřeberné a tak bude limitujícím faktorem asi jen počasí...

Cesta začne opět v Příbrami a první úsek bude nejdelší z celé cesty – asi 900 km do Orleans na řece Loire ve Francii. Tady nasadím kamery a proletím nad co největším počtem hradů a zámků až do St Nazaire, kde se Loira vlévá do Biskajského zálivu. Odtud pak plánuji pokračovat směrem na sever na ostrovy Guernsey a Jersey, které byly jediným britským územím obsazeným ve 2. světové válce německými vojsky. Odsud je to pak již jen skok k pobřeží Anglie, kde přeletím její nejzápadnější pevninský cíp s příslibným názvem Land's End. Přelet na západně položené ostrůvky Scilly by pak měl trvat už jen nějakých 20 minut. Odsud pak chci pokračovat podél pobřeží Cornwall směrem na sever až na ostrov Isle of Man, kde se jezdí známé motocyklové závody a kde má také sídlo množství off shore obchodních společností.

Severně od Isle of Man se už dostanu na západní pobřeží Skotska, kde chci filmovat ostrovy Vnějších a Vnitřních Hebrid i skotské hrady, palírny whisky a majáky. Velmi se těším na průlet Kaledonského kanálu, což je spojnice mezi Atlantským oceánem a Severním mořem, která zahrnuje i slavné jezero Loch Ness u něhož leží mj. i obdoba naší Bílé Hory – bojiště Culloden. Na souostroví Orkneje to odsud je už méně než hodina letu. Zjistil jsem, že Orkneje jsou vlastně studnicí mnoha historicky zajímavých míst – například zátoka Scapa Flow, která byla kriticky důležitá pro dodávky americké výzbroje Británii i Rusku během 2. světové války a kde se německé ponorce podařilo ponížujícím způsobem potopit britskou válečnou loď Royal Oak i místo, kde s jinou potopenou lodí zemřel o několik desetiletí dříve lord Kitchener jehož plakát „Your country needs you“ z přelomu 19. a 20. století jsme určitě v nějaké podobě všichni viděli.

Na Orknejech se pak podle počasí rozhodnu, jestli se vydám na velmi lákavý let směrem na Faerské ostrovy patřící k Dánsku, které leží asi dvě a půl hodiny letu na sever. Velmi rád bych se tam dostal, ale počasí je v těchto oblastech již hodně nejisté a tak tomuto letu dávám šanci asi 50/50 – jak to dopadne, budete moci na iDNES.cz sledovat on line. Dalším souostrovím na mé cestě jsou Shetlandské ostrovy, odkud je to pak už jen asi hodinu a půl do norského Bergenu. Tady bych rád nafilmoval nějaký hezký fjord a také mám vyhlédnuté dva velké ledovce a jeden vodopád. Z Norska pak již cesta povede směrem na jih – přes průlivy se zajímavými názvy Skagerrak a Kattegat, o kterých jsme se určitě učili v zeměpise. Poslední noc plánuji strávit na malém dánském ostrůvku Laeso a odsud pak přes dánskou pevninu na německé souostroví Helgoland. Jižně od Helgolandu ještě plánuji přeletět, nafilmovat a nafotit Fríské ostrovy a odsud pak to už je jen asi 3 hodiny zpět do Příbrami.

Cesta je dlouhá kolem 7 000 km, měla by trvat 35-40 letových hodin, plánuji na ni 10 dní a odstartovat chci v pondělí 16.6.. Podobně jako i z předchozí cesty, budou mít čtenáři iDNES.cz možnost celou cestu sledovat on line na mapě znázorňující aktuální polohu letadla, číst on line sms zprávy přímo z paluby letadla a jen s několikahodinovým zpožděním bude pak možné si prohlížet i letecké fotografie a videa i si přečíst články k nejzajímavějším místům celé cesty.

Budu moc rád, když Vás tato cesta zaujme.

**Jiří Pruša**



## Úvod k II. etapě

První etapa expedice „Evropské ostrovy z nebe“ nás přivedla nad ostrovy západního Středomoří, Kanárské ostrovy i Madeiru a mnoho dalších zajímavých míst. Představovala ohromnou zkušenost, na jejímž základě jsem jak já, tak celý náš tým, hodně věcí vylepšili:

- Rozhodli jsme se, že od druhé etapy budeme každý den čtenářům nabízet také asi 90-ti vteřinové video s průřezem nejzajímavějších záběrů předchozího dne. Bylo trochu složité to vyřešit, ale nakonec jsme použili řešení Jindřicha Ilema, který navrhl, že se každý den večer dálkově připojí na můj počítač, vystříhá zajímavé části videí a následně je nahraje na Google disk k použití druhý den v iDNES.cz.
- Celý systém jsme dovedli do stabilní rutiny, která vypadala tak, že já jsem obvykle do desáté večer stahoval videa a fotky na hard disk, pak jsem vybral 5-6 zajímavých 15-ti vteřinových sekvencí a Jindřichovi napsal, kde je přesně najde (která kamera, číslo sekvence, čas). Jindřich pak převzal počítač, já jsem šel spát a on tak do třetí hodiny ranní stříhal a přenášel. Pak šel spát a já jsem kolem čtvrté ráno počítač zase převzal, abych napsal článek, vybral a nahral fotky na disk a připravil pro ně popisky. Tímto způsobem pak každý den kolem osmé bylo vše, včetně videí, připraveno pro doladění a následné publikování na stránkách iDNES.cz.
- Vše se ukládalo na disk Google, ke kterému měli přístup také spolupracující weby a jejich tvůrci. Stačilo tedy jen poslat informaci, že materiály jsou na disku a každý už věděl jak postupovat. Také Jožo Skácal mohl takto připravovat podklady pro tuto reportáž vlastně okamžitě a tak i kniha vychází vlastně už asi za 6 týdnů po skončení 2. etapy. Zároveň ji podstatně vylepšil o odkazy ne související webové stránky a hlavně tím, že si v ní můžete, při aktivním připojení k internetu, kliknout na jednotlivá videa z každého dne. Jedná se o sestřihy z celkem asi 60 hodin, které jsem za celou cestu s třemi kamerami natočil. Výběr záběrů, sestřih, odstraňování třesu, výroba pohyblivých map, vkládání popisů, hudby, upload a další úpravy – na tom všem strávil několik nocí a dnů Jindřich Ilem pro to, aby kniha byla co nejkvalitnější.
- Vylepšili jsme pohyblivou mapu – jednak polohové zprávy nad mořem odcházely v intervalech pouhých 5 minut a nikoliv dřívějších 10 minut a jednak se zlepšil grafický vzhled traťové čáry a polohových bodů. Trochu problému nám ze začátku dělал satelitní telefon, protože si sám měnil nastavení, ale to se nakonec také podařilo neutralizovat.
- Vyřešili jsme problém zasílání on line informací prostřednictvím satelitního telefonu i při letech nad mořem. To jsme v první etapě ještě nepoužívali a při letech nad mořem on line zprávy buď nebyly vůbec, nebo jen zprostředkované.
- Protože Severní moře je studené, tak jsem cítil také potřebu zvýšit svou osobní bezpečnost tím, že jsem si zakoupil neoprenový oblek, který by mě ochránil proti rychlému prochladnutí v případě nuceného přistání na hladinu moře. V tomto obleku jsem pak absolvoval nejdelsí úseky nad mořem v této etapě.

Využití technologií nám proto nyní umožňuje předávat polohu letadla i informace z letu on line a články, fotografie i videa druhý den. Máme samozřejmě další myšlenky, jak to vše vylepšit, ale o těch budu mluvit jen když se nám je ve třetí etapě podaří realizovat ☺.

Tato kniha z druhé etapy expedice „Evropské ostrovy z nebe – Ostrovy Severního moře“ je sestavená z článků a rozhovorů publikovaných v iDNES.cz, fotografií a screenshotů videí pořízených během cesty. Stejně jako v reportáži z I. etapy, 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 komentáře k jednotlivým obrázkům a odkazy na videa, která ukazují jednak krásu mnoha míst a také komplexně přibližují realitu vlastního letu.

Na závěr knížky jsme přidali trochu základních informací k jednotlivým ostrovům a souostrovím, které byly cílem této etapy, a k některým pamětihodnostem na trase II. etapy, včetně grafického znázornění plánované a skutečně odletěné trasy se základní statistikou. Na konci je také, podobně jako v předchozí knize, vysvětleno několik základních pojmů z oblasti letectví.

## Úvod k II. etapě

Pokud zatím nemáte reportáž z první etapy expedice – „Ostrovy západního Středomoří a Atlantského oceánu“ (<http://knihy.idnes.cz/nebe-nad-evropou-i-kanarske-ostrovy-a-zpet.html>), tak bych Vám ještě rád celý projekt i tým, který za ním stojí, představil:

### 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.*



*Před startem do II. etapy v triku s logem expedice od mediálního partnera projektu, iDNES.cz*

Trochu mi chybí systematicnost 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

*Myšlenka pracovat na koncepci a zpracování reportáže z tak ojedinělé letecké expedice jakou Jiří podniká, se přetavila v reálné zachycení průběhu jednotlivých etap do elektronické knižní podoby, odrážející všechny důležité momenty v jednotlivých dnech od startu až do cíle. Je fascinující zpracovávat komunikační elektronické kanály do této formy prezentace. Máme za sebou druhou etapu a věřím, že po přečtení této reportážní e-knihy a shlédnutí videozáznamů, najdete své oblíbené pohledy z okénka na palubě letadla OK-LEX, které se nám snaží na své cestě přiblížit netradiční pohledy z nebe pro zájem či potěšení.*

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.*

## Úvod k II. etapě

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 unikátem. To vše pak doplňujeme denními články z letů, aktuálními fotografiemi, dotazy čtenářů a vychází z toho podle mého názoru velmi zajímavý styl reportáže. Každá etapa přináší nové náměty, jak naše reportáže vylepšit. Prakticky bez výjimky vyžadují špičková technologická řešení, což představuje skvělou výzvu.

## Expedice „Evropské ostrovy z nebe“

Mojí 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. Možná někomu dám také námět na jeho příští dovolenou.

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. Video a foto záběry těchto velmi působivých míst zpracujeme a budeme prezentovat až s poslední etapou expedice Evropské ostrovy z nebe, protože tam mají geograficky nejbližší. Jejich dřívější zpracování by také bylo složité vzhledem k časovému tlaku plynoucímu z poměrně krátkých mezer mezi jednotlivými etapami.

### Expedici jsem rozdělil na tyto čtyři etapy:

- Ostrovy západního Středomoří a Atlantského oceánu - absolvována ve dnech 22.4.2014 – 4.5.2014
- **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 jsme čtenářům iDNES.cz předkládali on-line. Tuto II. etapu jsem absolvoval ve dnech 16.6.2014 – 26.6.2014 a na stránkách iDNES.cz byla také velmi intenzivně prezentována.

## O letadle a vybavení

Na celou expedici používám 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 cm<sup>3</sup> a výkonu 100 koní umožňuje spotřebu kolem 17 l/1 hodinu letu nebo asi 8 l na 100 km;
- výdrž přes 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;
- motor pracuje na dva typy benzínu AVGAS 100LL nebo Natural 95. AVGAS je obvykle k dostání na běžných letištích a Natural je možné sehnat alespoň u běžných pump prakticky všude.

## Úvod k II. etapě



*Letadlo Dynamic WT9 s imatrikulací OK-LEX. Zatahovací podvozek přispívá ke skvělé aerodynamice a tím vysoké rychlosti a nízké spotřebě paliva. Na snímku jsou na ostruze a křídlech vidět držáky s kamerami.*

### 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 ICOM pro vysílání na letových frekvencích.
- Ve výbavě letadla mám mimo hasicího přístroje a dvou záchranných vest také záchranný člun s automatickým nafukováním. Letadlo je současně 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. V současné době také pracujeme na výrobě speciálního držáku vnitřní kamery, který umožní kvalitnější záběry s kamerou přímo z kabiny.
- Záchranný člun a plovoucí vestu jsem při cestě nad Severní moře doplnil o neoprénový oblek. Ten jsem oblékl při cestě tam i zpět z Faerských ostrovů. Prochladnutí při případném přistání na moři může totiž člověku vzít potřebné síly.

## Úvod k II. etapě

### Plán cesty

Trasu II.etapy jsem navrhl tak, aby její maximální část vedla přes jednotlivé ostrovy, které patří některé evropské zemi. S ohledem na složité meteorologické podmínky a omezený čas jsem do itineráře této cesty nezahrnul Island. Jednotlivá přistání a mezipřistání jsem naplánoval takto:



Den	Plánovaná trasa (body přistání)	Kalkulace trasy v km a letových hodinách
16.6.	Příbram – Orleans – St. Nazaire	1 250 km/7,2 hodiny
17.6.	St. Nazaire – Jersey – St. Mary's	550 km/3hodiny
18.6.	St. Mary's – Isle of Man – Colonsay	750 km/4 hodiny
19.6.	Colonsay – Barra airport – Stornoway – Oban	570 km/3,5 hodiny
20.6.	Oban – Kirkwall – Tórshavn	730 km/4,5 hodiny
21.6.	Tórshavn – Scatsta airport	400 km/2,5 hodiny
22.6.	Scatsta airport – Bergen airport	400 km/2,5 hodiny
23.6.	Bergen – Haugesund – Laeso	550 km/4 hodiny
24.6.	Laeso – Helgoland – Ameland – Příbram	1 000 km/6 hodin

Celkový letový čas jsem propočítal na 35 letových hodin a uletěnou trasu na cca 7 000 km. Délku trvání letu jsem si rozpočítal na 9 dní.

## Drsné Severní moře on-line z nebe. Pilot místy poletí radši v neoprénu



Tato část světa zůstává pro většinu cestovatelů pouhým snem. Ostrovy Severního moře, jako např. Scilly, Fríské či Faerské ostrovy mnozí neumíme najít ani na mapě. Pilot Jiří Pruša se sem nyní vydává se svým Dynamidem WT-9, jeho zážitky ze 7 tisíc km dlouhé cesty sledujeme ve speciální on-line příloze.

Zažije přistání na letišti Barra přímo na pláži za odlivu. Uvidí shora zámky na Loiře, jezero Loch Ness i legendární válečnou zátoku Scapa Flow. Prohlédne si shora ostrovy Guernsey a Jersey, které byly jediným britským územím obsazeným ve 2. světové válce německými vojsky. Zažije na vlastní kůži drsné počasí na Orknejích i Faerských ostrovech. Pouhých šest týdnů poté, co se vrátil ze své letecké sólo expedice nad jihozápadní Evropou včetně Kanárů, se publicista a bloger Jiří Pruša opět vydává na cesty. Tentokrát si vybral drsné končiny Severního moře.

Někteří lidé to mají vepsáno v očích. Nadšení a jakousi životní zarputilost, která je pro ostatní nakažlivá. Přesně to číší z pohledu Jiřího Pruši, který se rozhodl zmapovat málo známé části Evropy pohledem pilota. Zeptali jsme se ho na podrobnosti jeho originálního projektu.

**Nad ostrovy Severního moře, kam se příští týden chystáte, se asi moc Čechů zatím nepoletělo. Tento projekt je nejspíš unikátní i v leteckých kruzích. Znáte nějakého českého pilota, který by něco podobného absolvoval?**

Vím o zajímavých letech, které někteří čeští piloti letěli, ale o systematickém létání nad ostrovy nebo nad Evropou či jiným kontinentem jsem zatím neslyšel. Jedním z mých cílů této expedice je ukázat zájemcům zajímavost a krásu evropských ostrovů. Mnohá jména různých souostroví si matně pamatujeme ze školy – jako například Hebridy, Shetlandy, Orkneje, některé možná ne – Scilly, Fríské ostrovy, Faerské ostrovy. Ale obávám se, že kdyby je někdo měl všechny ukázat na mapě, tak by s tím měl problém – stejně jako já předtím, než jsem začal cestu plánovat. Doufám, že po ukončení expedice to pro čtenáře iDNES.cz žádný problém nebude.

**Kolik plánujete uletět kilometrů a kolik dní budete ve vzduchu?**

Tato cesta měří přímým letem kolem 7 000 km, ale filmování a vyhledávání míst, která mám naplánovaná přeletět, trasu obvykle prodlouží asi tak o čtvrtinu. Celkem plánuji v letadle během asi 10 dnů strávit kolem 40 - 45 letových hodin. Počet dní na cestě ale velmi závisí také na počasí a případných technických problémech.

**Na přelomu dubna a května jste absolvoval 14denní leteckou sólo expedici nad ostrovy jihozápadní Evropy včetně Kanárů. Jak byste charakterizoval cestu nad ostrovy Severního moře, kam se vydáte 16. června, čím bude výjimečná a čím hlavně se bude lišit - z leteckého pohledu - od té předchozí etapy?**

Cesta nad ostrovy Severního moře je trochu kratší a nezahrnuje tak dlouhé úseky letu nad mořem - nejdelší je asi 2,5 hodiny při letu z Orknejských ostrovů na Faerské ostrovy. Problémem bude ale především počasí, které je ve Skotsku a na sever od něj velmi nestálé a pro sportovní létání často nevhodné (mlha, déšť, nízká oblačnost, vítr). Na této cestě poletím více kratších úseků, protože v místech, přes která letím, je podstatně větší hustota sportovních letišť, než tomu bylo při předchozí cestě. Současně věřím, že na malých letištích bude nižší stupeň byrokracie a složitých postupů, které mi tak znesnadňovaly život při cestě na Kanárské ostrovy.



*Rozhovor pro iDNES.cz před startem do II. etapy za ostrovy Severního moře*

Můžete prosím jmenovat pět nejzajímavějších míst (z hlediska cestování), nad kterými poletíte?

Pár cestovatelský lahůdek na cestě, alespoň z mého pohledu určitě bude. Stručný seznam by mohl vypadat takto: Zámky na Loirě, útesy Cornwall, Kaledonský kanál s jezerem Loch Ness, zátoka Scapa Flow na Orknejských ostrovech, ledovce a fjordy v Norsku. K tomu řada majáků, skotských hradů, několik palíren whisky, skalních útvarů, ledovce, fjordy atd.

Jsou místa na Vaší cestě, kde více počítáte např. s extrémním počasím nebo nějakými jinými nepříznivými faktory? Co přesně hrozí letadlu typu, s nímž poletíte, a jak budete vybavený pro kritické situace?

Zjednodušeně se dá říci, že čím více na sever, tím je počasí pro sportovní létání méně vhodné. Nejvíce nejistoty proto cítím na úseku Orkneje – Faerské ostrovy – Shetlandy – Bergen. Stále si proto vtloukám do hlavy, že na Faerské ostrovy letět v případě špatného počasí nemusím. Mám v sobě totiž zakódováno, že stanovené cíle člověk musí splnit a to není při špatném počasí pro sportovního pilota ta nejlepší vlastnost.

V této sezoně (léto) a oblasti (Severní moře) hrozí nejvíce nízká viditelnost (mlha, nízká oblačnost) a vítr. Bez dostatečné viditelnosti (5-8 km) je zakázáno létat, ale není to jen problém zákazu. Při letu na Faerské ostrovy, které jsou od Orknejí vzdálené kolem 2,5 hodiny letu a mají pouze jedno letiště, může být v okolí letiště nízká viditelnost nebo silný (zejména boční) vítr. Pokud by se mi přistát nepodařilo, jediným náhradním řešením pak je letět zpět. Moje letadlo má zásoby paliva na cca 7 hodin, tak se to zvládnout dá, a proto to v plánu mám. Na Island už ale například letět nemohu – tam je velmi silný poryvový vítr téměř stále a počasí se mění bez varování velmi často. Od Faerských ostrovů je Island vzdálený další více než 3 hodiny cesty a to už by mi na návrat v případě nemožnosti přistát nemuselo vyjít.

Jak jste připravený na možná rizika, dají se předem nějak eliminovat? Máte s sebou nějaké speciální vybavení?

Jako každému stroji, hrozí i letadlu technický problém. Ten může mít zvladatelnou podobu, např. když jsou nefunkční některé palubní přístroje a indikátory. S tím se člověk musí umět vyrovnat. Důležité je nezačít panikařit a s chladnou hlavou analyzovat možné důvody problému a hledat náhradní řešení. Takové řešení obvykle existuje a pomáhá mu i fakt, že řada přístrojů a funkcí v letadle je zdvojená. Ty, které zdvojené nejsou (například vysílačka, obrazovka s navigací) si zdvojuji sám – mám ruční vysílačku i satelitní telefon a také iPad s leteckým softwarem, který poskytuje nezávislou navigaci.

Hlavním zdrojem problémů může být samozřejmě ale motor – letadlo má jen jeden. Letecké motory jsou sice v principu spolehlivější než motory automobilové, ale jsou vystaveny složitějším podmínkám a i u nich je potřeba pracovat s možností jejich závady. Asi nejhorším problémem může být požár motoru. Existují sice postupy co v takových případech dělat a na palubě mám hasicí přístroj, ale velmi nerad bych naživo testoval, jak dobře tyto postupy zvládnu a zda malý hasicí přístroj může opravdu uhasit velký požár na palubě.

Největší nebezpečí tedy asi představuje problém s motorem, který by si vynutil přistání ve studené vodě Severního moře. Pro takový případ jsem vybavený samonafukovacím člunem, záchrannou vestou a nepromokavým vakem, ve kterém mám ruční vysílačku a kam bych před přistáním na vodě uložil i satelitní telefon. Případy přistání na moři jsem dost studoval a tak jsem dospěl k závěru, že ve studené vodě nemusí být povinná výbava (člun, vesta) dostatečná, protože člověk tam ztrácí během velmi krátké doby (jednotky minut) svalovou sílu a není pak schopen se ve vlnách vyšplhat do člunu. Z toho důvodu jsem do své výbavy zahrnul také neoprenový oblek, který budu mít na sobě při delších přeletech Severního moře.

Máte vše rozplánované do nejmenších detailů včetně např. přistání na některých letištích nebo počítáte i s určitou mírou improvizace? Jak to bude třeba s palivem na prázdných letištích, kde nikdo neslouží? A máte na cestě nějaké záchytné body, nějaké kontakty pro případ nouze?

Do nejmenších detailů cesty neplánuji. Nefungovalo by to, protože se mění počasí a na trase vzniká řada situací, které jsou prostě trošku jinak, než jsem si myslel doma u stolu. Den před letem určitého úseku se snažím dotelefonovat na letiště, kde chci tankovat, zda jsou otevřeny a zda mají benzín. Protože moje letadlo má ale zásoby paliva na 7 hodin, tak mě v běžných situacích nerozhodí ani to, že někde benzín není. Mám zásadu, že tankuji do plných nádrží všude, kde to jde a tím zásadně snižuji případné problémy s nedostatkem benzínu. Prázdných letišť je například ve Skotsku více a když nepotřebujete benzín, jsou vlastně nejpříjemnější. Není tam žádná byrokracie ani postupy – prostě přistanete, uděláte co potřebujete a během pár minut jste opět ve vzduchu.

Záchytné body jsou prostě letiště a nejlepší kontakty jsou lidé na nich. Pak už je obvykle potřeba jen kreditní karta. Pro případ opravdové nouze, jako přistání na moři nebo v nějaké pustině mám na satelitním telefonu naprogramovanou zprávu, která se aktivuje jediným knoflíkem a vyšle sms o mé poloze na mobilní telefony tří blízkých lidí, kteří by zahájili potřebné akce.

Co na Vaši vášeň létat říkájí doma, jak to snášejí?  
A vezmete si s sebou na cestu nějaký talisman pro štěstí?

Rodina už před časem pochopila, že bez létání to je se mnou dost složité a tak bych přístup mého nejbližšího okolí nazval něco jako „přátelská tolerance“. Talismany žádné nemám ale po každém přistání nezapomínám poděkovat, že je dobře být v pořádku zpět na zemi.

Autor: tom

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



**Zde se podívejte, jak to vypadalo před startem do II. etapy expedice a bezprostřední start z letiště v Příbrami.**

*Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!*





## Příbram – Auxerre-Branches – St. Nazaire





Jiří Pruša v kokpitu letadla těsně před odletem z příbramského letiště.



Pohled na zámek Sully.



Katedrála ve městě Orleans.

## PŘÍBRAM

9:33

Po 6 nedělích skoro bez létání jsem už konečně zase na letišti v Příbrami a doladuji přípravy na odlet do Saint Nazaire v Bretani odkud chci zítra pokračovat na sever. Pokud to půjde, tak až na Faerské ostrovy. Počasí dneska je skvělé a předpověď na zítra je také dobrá. Dále uvidíme. Z letu budu opět posílat on line zprávy a doufám, že i satelitní telefon bude vysílat polohové informace pro on line mapu iDNES.cz. Další zprávu zašlu už z letu.

Zdravím JP

## PŘÍBRAM – AUXERRE-BRANCHES

10:47

Uz letim. Vpravo Brdy, prede mnou 850 km do Orleans. Pocasi trochu turbulentni, ale jinak skvele. Rychlost 200 km/h.

10:48

Jsem nad hranici s Nemeckem u Nyrska. Drivejsi pohranicni pasmo stale zretelne. Prechazim na radio frekvenci Mnichov. Jsem ve vysce 1 500 m. Tlak odletovych priprav uz odchazi a zacinam si to uzivat.

11:00

Vpravo mam ted Regensburg. Let probiha klidne. Musim jen davat pozor na vetrone – v Nemecku jich leta hodne a dneska je klasicke termicke pocasi. Kdybych neletel na tuhle cestu, tak bych urcite tocil stoupak nekde u Tabora.

11:14

Pri minule ceste byl prvni usek pres Alpy a pocasi nebylo moc dobre. Takze reportaz e zajimavejsi. Dnes pocasi vyborne a Nemecko je temer rovne, takze reportaz z tohoto useku je mene vzrusujici. Jsem par km severne od Ingolstadtu.

12:10

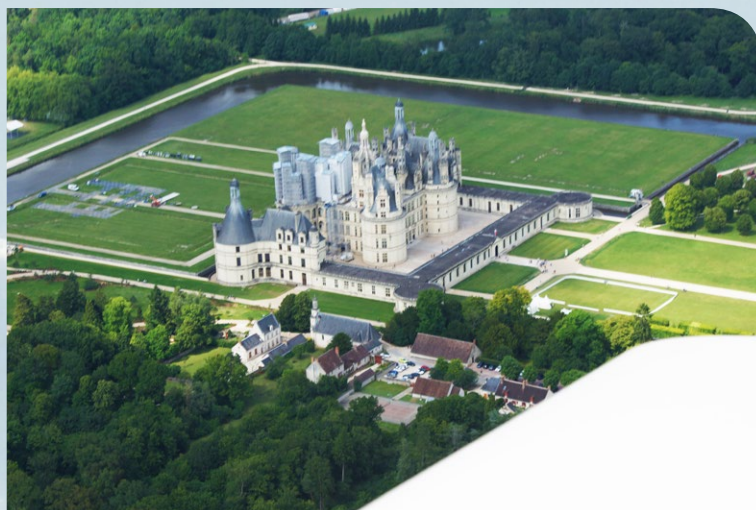
Se stoupajicim slunickem je vzduch stale turbulentnejsi a tak let mene prijemny. Stale si dotahuji pasy. Jeste mam 480 km. Rychlost je 230 kmh.

12:10

Od rizeni letu mnichov si me ted prevzal Langen a dostal jsem squak 3 701. Za chvilku poletim jizne od letiste Stuttgart. Jeste asi pul hodiny do hranice s Francii.

12:10

Chtel jsem se napit ale v tehle turbulenci to vubec nejde. Musim si koupit lahev s cyklistickou trubickou...



Zámek Chambord ze vzduchu.



Zámek Chambord ze země.



Zámek Saumur

12:39

*Tak si me prevzal radar Strasbourg a zmenil mi trochu kurs abych se vice vyhnul pristavajicim letadlum. Vse ok, jen to porad hodnoe drnca.*

12:47

*Zacal foukat vitr do zad, takže rychlost nyní 250 km/h. Jeste asi hodnu letu.*

13:19

*Uz se tesim az pristanu. Skoro 4 hodiny na velmi divoke horske draze mi uz bude pro ted stacit. Jeste mam asi pul hodiny.*

13:44

*Pripravuji se na pristani na letisti Branches u Orleans. Vse ok.*

13:57

*Pristal jsem v Auxerre – Branches (LFLA). Vse OK, cekam na palivo. Pak se pujdu trochu zklidnit. Nasadim kamery a vyrazim nad zamky na Loire.*

## AUXERRE-BRANCHES – ST. NAZAIRE

15:21

*Uz opet ve vzduchu smerem na zamek Sully. Vitr a turbulence.*

16:48

*Vitr, turbulence, rizeni letoveho prostoru i atomove elektrarny, to vse dela filmovani zamku prakticky nemoznym...*

16:56

*Tak jsem zamky vzdal. Take hledani je slozite zdiouhave, takže mi uz dochazi cas na kamerach. Asi to chce specialni cestu i pripravu. Ted mam jeste 50 miniut do St. Nazaire.*

17:30

*Pokracuji dost neprijemnym letem. Stale velky vitr i turbulence, slunce pali do hlavy. Take selhava satelitni telefon a take on line mapa nepracuje. Je . Klesam 3 m/s abych stihl sklesat k pobrezi na 300 m.*

17:57

*Tak jsem pristal. Celkem dnes temer 7 hodin letu. Jsem rad ze uz jsem na zemi. Mam trochu hlad i zizen.*



Zámek Sully



Zámek Amboise



Zámek Amboise ze vzduchu.

Z Příbrami jsem vyletěl téměř na čas – v 10:06 hodin. Plánovaná doba letu na letiště Auxerre u Orleansu byla 4 hodiny a letiště mělo z nějakých důvodů na pondělí vyhlášenou polední pauzu do 14 hodin. Vše proběhlo dobře, cesta byla ale v letní termice a silicím větru hodně turbulentní, takže jsem se nemohl po celou dobu ani napít a stále jsem si jen utahoval pásy. Někde od Stuttgartu mi začal foukat vítr do zad a tak jsem nakonec do Auxerre přiletěl už dvacet minut před druhou hodinou. Z jakéhosi jiného důvodu ale ráno prý rozhodnutí o polední pauze zrušili a tak jsem přistál i natankoval zcela bez problémů. Pak jsem nasadil kamery a odstartoval na zbytek cesty. Letěl jsem směrem k Loirě a jako první zámek jsem měl naplánovaný Sully, který leží jižně od Orleansu. Trošku problém je jeho blízkost k atomové elektrárně, která má kolem sebe ochranné pásmo asi 5 km, kam se nesmí létat. Podobně to pak bylo i dále, protože Francie se z nějakého důvodu rozhodla krásné údolí Loiry poničit celkem třemi atomovými elektrárnami jen několik desítek kilometrů od sebe.

Filmování zámků na Loirě se ukázalo jako větší problém, než jsem si původně myslel. Kromě elektráren mi ještě dělala starosti dramatická turbulence a již velmi silný vítr. K tomu i fakt, že souřadnice většiny zámků nebyly přesné a tak jsem měl problém zámky najít. Navíc se moje počínání moc nelíbilo letovému dispečerovi na věži v Orleans, který mě odháněl pryč. Před cestou jsem si také koupil nový objektiv, který při namíření z okénka podtlak vzduchu vždy vysál ven na maximální zoom, při kterém není již možné udržet zacílení objektu. Trochu jsem s tím vším tedy bojoval a doufal, že alespoň venkovní kamery pracují. Nakonec se ukázalo, že ze třech pracovaly pouze dvě. Ta nejdůležitější na pravém křídle se bohužel zasekla a tak jsem byl večer trochu zklamaný. Fotomateriálu není proto tolik,



Zámek Amboise z jiného úhlu pohledu.



Pohled na Villandry

kolik bych si přál. Navíc jsem se dověděl, že polohové zprávy z mého satelitu nepřicházejí a tak jsem se marně snažil řešit i tento problém. Bylo toho tedy docela hodně najednou.

Let nad řekou Loirou byl pro mě asi 300 km dlouhý a končil v jejím ústí do moře v St. Nazaire na letišti Montoir. Řeka Loira je ve francouzštině také nazývána „Královská řeka“ i „Kolébka Francie“ nebo „Zahradka Francie“. Svou délkou asi 1 000 km je nejdelší řekou Francie a její povodí zahrnuje celou pětinu rozlohy Francie. Na březích Loiry vyrostlo nebo bylo přestavěno v 15. a 16. století mnoho královských a aristokratických zámků. Dodnes se jich zachovalo více než 70, z nichž většinu je možno navštívit. Prostřední část údolí řeky Loiry byla prohlášena za součást světového dědictví UNESCO. I z letadla jsem vidět množství lidí, kteří jednotlivé zámky navštěvují.

Kromě atomových elektráren a turistických atrakcí jsem pak měl při přistání možnost vidět na letišti Montoir ještě další zdroj pracovních příležitostí této části Francie – na letišti Montoir jsou totiž také umístěné výrobní haly firmy Airbus. Jen pár minut přede mnou tam přistálo ohromné transportní letadlo Beluga, které převáží vyrobené díly mezi jednotlivými výrobními linkami rozmístěnými po celé Evropě. Z přistání v Montoiru jsem po téměř sedmi hodinách ve velmi turbulentním vzduchu a v přehřáté kabině měl velkou radost.

**St. Nazaire** – 17.6.2014, 05:35



**Zde najdete** živé okamžiky z prvního dne II. etapy.

*Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!*





## St. Nazaire – St. Malo – Jersey





Přistávající nákladní letadlo Beluga firmy Airbus.



Měření sil mezi Dynamicem a Belugou.



Pohled na opevněné historické městečko St. Malo v Bretani. Odliv a příliv zde vytváří rozdílné výšky hladiny moře až 15 metrů. Městečko má prý téměř nejvyšší hustotu restaurací v Evropě.

## SAINT NAZAIRE – DINARD-SAINT MALO

10:42

*Prave jsem chtel natankovat, ale nemam kartu Total. Ani hotove penize a ani Visa karta nejsou k nicemu. Odletam proto do St. Malo.*

11:04

*Rano bylo krasne, modra obloha, a tak jsem se radoval. Ted se zatahlo souvislymi mraky ve vysce kolem 1 000 metru. Uvidime jak se to bude vyvijet.*

11:13

*Tak jsem dostal zpravu, ze satelitni GPS zpravy uz dochazeji. Nocni snaha prijit na problem a vyresit jej tedy slavi uspechy. Mam radost...*

11:41

*Mraky sly uplne na zem tak jsem musel zmenit smer a trochu klickovat mezi prehankami. Nedaleko ode mne napravo leti helikoptera, ktera si nasla stejný tunel v mracích smerem k St. Malo. Silny protivit, sedivo.*

12:00

*Podarilo se mi doplazit na letiste Dinard u St. Malo (LFRD). Tady musim pro zmenu hodinu a pul cekat, az prijde letistni hasic z obeda a umozni mi natankovat. Celkem huste prsi. Jak se to vyvine neni ted jasne.*

12:23

*Chtel jsem si dat obed v letistni reatauraci, abych si cekani na benzin a pocasi trochu zprijemnil. Restaurace ale otevíra v 15 hodin...*

12:26

*Vlastne to vsechno ma logiku – restaurace otevíra v 15, takže vsichni, včetne hasicu, musi na obed do mesta a to trva hodinu a pul, takže se musi zavrit i pumpa...*

14:23

*Blizi se cas tankovani a pocasi se trochu zlepšuje. Poletim dneska asi jen na ostrov Jersey.*

14:29

*Od chvilky, kdy jsem dopsal (ale uz nestacil odeslat) uplynula hodina, behem ktere celnici, kdyz zjistili ze letim do 40 minut vzdalene Anglie, vyndali vse z meho letadla a systematicky vse rozbalili a prohledali včetne mych kapes. Snad je za to ceká povyseni a alespon je videt, ze ve Francii neco funguje. Taky jsem si pripomnel mladsi leta na hranici s Vychodnim Nemeckem. Podat letovy plan zde ale nelze, tak jsem to musel udelat pres Prahu.*



Malebné pobřeží východně od St. Malo.

14:29

Let na Jersey mám přihlasy na třetí hodinu, tak se jdu chystat.

DINARD-SANT MALO – JERSEY

16:06

Letový plan se ztratil, takže jsem musel podat nový a čekat. Ted už jsem nad Jersey. Obkružím ho a fotím i filmy.

16:21

Prave jsem pristal na Jersey (EGJJ). Pocasi tady je krasne, jen trochu vetru. Zstanu tu na noc. Zitra uz by melo byt vse jednoduchsi, protoze neletim pres hranice.



Primární obrazovka při letu nad ostrůvky Chausey.



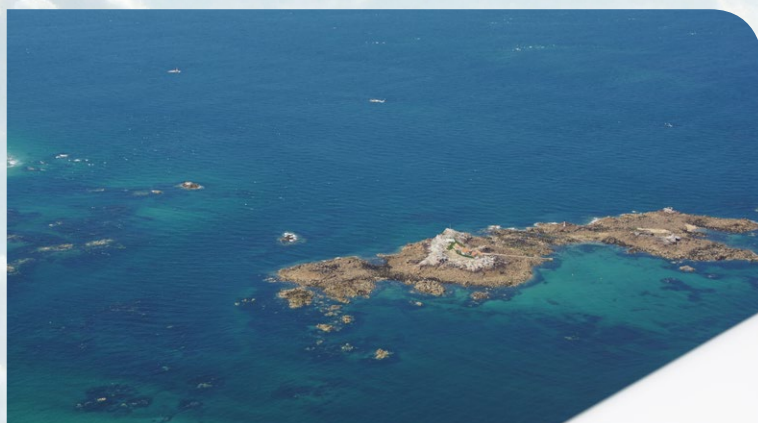
Pohled na St. Malo.



„Grand Ile“ (Velký ostrov) v souostroví Chausey. Pár domů, spousta plachetnic a turistické výletní lodě. Chausey leží asi 20 km od francouzského pobřeží. Historicky o tyto ostrůvky soupeřily Francie s Anglií. V současnosti patří Francii.



*Ještě jeden pohled na romantické ostrůvky Chausey.*



*Pohled na všechny domy souostroví Minquiers (Minkies), které leží pár kilometrů jižně od Jersey a patří již britské straně.*



*Maják La Corbière na západním výběžku ostrova Jersey.*

Dneska ráno mě čekalo skvělé překvapení – při příjezdu na letiště právě přistávalo letadlo Beluga, které firma Airbus využívá k přepravě celé části nově vyráběných letadel. Stačil jsem naštěstí vyndat fotoaparát a tak se mohu o pohled na přistávající monstrum s názvem po rybě, podělit i se čtenáři iDNES.cz. Další zkušenosti už nebyly tak příjemné – foukal silný vítr, který mi při otevření peněženky vyfoukl drahocenně velkou bankovku a já jsem se jen díval, jak si běží po ploše letiště Montoir. Už jsem se s ní v duchu loučil, ale ona naštěstí zamířila do trávy, která ji zarazila.

Pak jsem požádal o pojiždění k benzinové pumpě, kde jsem dostal instrukci čekat na hasiče. Když přišel, tak mi oznámil, že platit mohu jenom kartou Total a zda ji mám. Samozřejmě ji nemám a tak toho využil a benzin mi neprodal ani za hotovost ani za kreditní kartu. Mám si prý tedy někoho sehnat, kdo má kartu na kterou bych mohl natankovat a jemu to pak dát v hotovosti. To byla na zcela prázdném letišti u vzdálené pumpy trochu nepraktická rada a tak jsem se rozhodl odletět. Díky svému pravidlu tankovat vždy a všude kde to jde, to takový problém nebyl, protože jsem měl v nádržích benzín ještě asi na 3 hodiny a letiště Dinard u St. Malo bylo vzdálené jen asi hodinu.

Odstartoval jsem radostně do krásné modré oblohy, ale během pár minut začala obloha šednout a mraky se postupně snižovaly. Nakonec jsem letěl v ne moc příjemné výšce kolem 300 m a musel dávat stále větší pozor na to, aby můj let nezarazila nějaká větrná elektrárna nebo anténa vysílačky. Komunikoval jsem s dispečerem radaru letiště Rennes, kterému jsem taky musel asi v půlce sdělit, že měním směr, protože mraky byly až u země a začalo dost pršet. Vracet se mi nechtělo a tak jsem hledal skulinu, kterou bych se mohl protáhnout k 50 km vzdálenému letišti Dinard. To se nakonec podařilo a kolem půl dvanácté jsem přistál.

Počasí vypadalo velmi nejistě a z věže mi řekli, že benzín bude možné dostat až v půl druhé odpoledne, protože místní hasič musel do města. Chtěl jsem si tedy v terminálu prohlédnout internet, ale dověděl jsem se, že nemají wifi. Restaurace byla do třech hodin odpoledne zavřená a tak jsem tam trochu zkušeně seděl a chroustal sušenky z automatu. Rozhodl jsem se tedy alespoň podat letový plán přes hranici do Jersey. Nabídli mi pro ten účel ale počítač, ke kterému bylo potřeba heslo, které nikdo neměl. Číslo telefonu do místní kanceláře řízení letového provozu nikdo neznal a tak jsem to zkusil přes Prahu, kde mi ochot-



Skály severozápadního pobřeží ostrova Jersey.



Finále dráhy 09 letiště na ostrově Jersey.



Přistávací manévry v Jersey – s větrem z levé strany.

ně vyšli vstříc. To už byla jedna hodina a tak jsem se rozhodl projít i pasovkou, která je pro odlety mimo Schengen povinná. Pasovák, který se evidentně nudil, protože letiště bylo zcela prázdné, pookřál, zavolal svého kolegu celníka a vydali se se mnou k letadlu. Asi půl hodiny mi vyndávali mé pečlivě složené věci, prohledávali je velmi důkladně a nutili mě otevírat různé montážní otvory na letadle. Pak prošacovali i mě, poděkovali a nechali mě na ploše s mými věcmi kolem letadla. Silný vítr mi vše radostně rozfoukával a já jsem se to opět snažil do svého letadla snášet zpět a uspořádat. Tím mi v tom radostném shonu utekl čas a byly dvě hodiny. Místní hasič, mezitím dorazil a tak jsem měl možnost jít kilometr do jeho kanceláře a dostat žeton k pumpě, kilometr se vrátit, komplikovaně napumpovat benzín jít opět přes celé letiště ten kilometr zpět, zaplatit benzín i letištní poplatky a opět se vrátit k letadlu. To už bylo asi tři čtvrtě na tři a tak jsem nasadil kamery, sedl do letadla a zeptal se věže, jestli mohou nahodit motor. Oznamili mi, že v systému můj letový plán není a tak ať nic nenahazuji. Zavola jsem do Prahy, tam mi potvrdili, že to do systému dali, ale ani na podruhé to na letišti nenašli – kde byla chyba nevím. Dostal jsem ale z věže najednou číslo, které jsem předtím marně sháněl, zavola tam, plán mi během chvilky přijali, ale odlet musel posunout o dalších 20 minut, než to projde do celého systému. Kamery běžely, motor už vrčel, abych nevybil baterie a já jsem stále jen čekal.

Nakonec se mi, trochu překvapivě, přeci jen podařilo odstartovat. Udělal jsem dvě otáčky nad St. Malo a vyrazil na méně známé ostrůvky Chausey, které patří ještě Francii. Asi po 10 minutách letu jsem tam dorazil a ostrůvky našel, obletěl, nafilmoval i nafotil. Řízení letového provozu v Rennes mi dalo příkaz přejít už na frekvenci radaru letiště Jersey a tak jsem vstoupil do Británie. 15 kilometrů jižně od Jersey jsem přeletěl a nafotil ostrůvky Minquiers (důvěrně zvané „Minkies“), patřící už k Jersey (tedy již k anglické koruně) a domluvil se na tom, že než přistanu, obletím ještě ostrov Jersey ve směru hodinových ručiček (dvě kamery mířily napravo a tak bych jinak nemohl filmovat). Letěl jsem v 900 stopách výšky a když jsem se blížil křižování příletu na dráhu 09, tak mi dispečer oznámil, že 5 mílů západně se přibližuje Airbus Easyjetu. Více mi neřekl a tak jsem mu trochu nejistě řekl, že se po Airbusu budu dívat. Po chvíli mi dispečer opakoval znovu stejnou informaci a mně to najednou sepnulo, že pod výškou 1 000 stop mi asi neposkytuje radarovou službu a tak mi nemůže říkat, co přesně mám dělat. Rychle jsem oznámil, že dělám „třistašedesátku“ doleva a ten džentleman



OK-LEX na letišti Jersey.



Takhle vypadá rekreační přístav hlavního města Jersey - St. Helier při odlivu.



Elizabeth Castle, St Helier, Jersey jehož stavba začala v 16. století a tak byl také pojmenovaný po královně Alžbětě I., která je u nás známá zejména tím, že nechala popravit Marii Stuartovnu.

ve věži si asi oddechl. Airbus vzdálený nějakých 5 km proletěl směrem na dráhu a já jsem v klidu pokračoval kolem ostrova Jersey, patřícího spolu s ostrovy Guernsey, Sark a Alderney k tzv. Normanským ostrovům (Channel Islands). Pak jsem přistál, zaparkoval na noc letadlo na klubové části letiště, vyplnil pasové formuláře, půjčil si auto a vyrazil na obhlídku ostrova.

Všechny nápisy na ostrově jsou ve francouzštině i angličtině, názvy ulic jsou prakticky jen francouzské, ale mluví se tu anglicky, platí se jersejskými a anglickými librami a kromě obrany a zahraniční politiky je ostrov nezávislý. V hotelu, který jsem si z letiště rezervoval, neměli překvapivě internet a tak jsem trochu mrzutě odjel v naději, že najít hotel s internetem nebude problém. Všechny hotely se ale ukázaly plné, a tak jsem asi dvě hodiny jezdil, než jsem nakonec místo na přespaní našel.

**Jersey – 18.6.2014, 08:37**



Důkaz, že nápisy na ostrově jsou opravdu dvoujazyčné.



**Podívejte se** na okamžiky z druhého dne II. etapy.

*Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!*





## Jersey – Exeter – St. Mary's (Scilly Isles)





Jersey, maják La Corbière na západním pobřeží ostrova.



Jedna z německých pevnůstek chránící západní pobřeží ostrova i přístup k letišti.



Pobřežní obranný val z období druhé světové války.

## JERSEY - EXETER

12:10

Prohledl jsem nemecka opevneni na Jersey a za chvili budu startovat. Musim ale nejdrive do Exeteru (EGTE), protoze Jersey je mimo EU a pokud bych letel na letiste bez pasovky, tak bych mel problemy. To mi rekli tady v baru u kavy na letisti...

12:45

Jsem po startu z Jersey a letim ke Guernsey, ten chci obletet a pokracovat nad Alderney. Odsud pak do Exeteru. Pocasi skvele, vyska 300 m n.m. a rychlost 160 km/h.

13:13

Obletel jsem a nafilmoval Guernsey a ted letim k Alderney. Ostrov Sark se nesmi preletavat, tak jsem ho jen vyfotil ze strany. Pocasi mirne pod mrakem, vitr 40 km/h. Rizeni letoveho provozu velmi pratelske.

14:00

Alderney jsem obletel a ted pokracuji pres VOR radio-majak Berry Head (BHD) do Exeteru. Tam konecne vstoupim do opravdove Anglie, natankuji, trochu se osvezim a budu pokracovat na zapad na Scilly Isles - male souostrovi zapadne od nejzapadnejsiho vybezkou anglicke pevniny prihodne nazvane Land's End.

14:05

Uz nad pobrezim Anglie jizne od Exeteru. Pocasi tady po mlze a vetru cestou je uz zase krasne. Pomalu kle-sam na pristani. Bude to draha 08 protoze fouka vitr 35 km/h ze severovychodu.

14:24

Prave jsem pristal a dojel k pumpe letiste Exeteru. Ozvu se pred odletem.

## EXETER - SCILLY ISLES

16:09

Opet ve vzduchu. Letim kolem jizniho pobrezi Anglie na zapad. Trochu jsem vydesil svuj zachranny tym, protoze z nejakeho duvodu muj satelitni telefon vyslal emergency zpravu. Musim zjisti proc, muselo to byt pro ne velmi neprjemne..

17:25

Jsem nad morem - posledni usek letu na letiste St. Mary's. Mam jeste asi 13 minut do pristani. Je sluncem prosviceny opar takze viditelnost spatna. Doufam, ze se to zlepsí



Vršek německého bunkru s vlajkou Jersey.

17:37

*pristal jsem na letisti St. Mary s na Scilly isles. Draha konci v mori a je z kopce, tak to chtelo velmi presne pristani. Vse ok. Sviti slunicko pokracuji zitra na Isle of Man.*



Vpravo je nezávislý ostrov Sark – centrum světového off shore podnikání. Vlevo za ním je ostrůvek Brecqhou, jehož několik obyvatel se snaží o samostatnou státnost nezávislou na "velkém" Sarku. Jsou zde občas vydávány i vlastní poštovní známky a ostrůvek má i svou vlajku. Přelet obou ostrovů je jejich parlamentem zakázán.



Pohled ukazující tři ostrovy – nejbližší je Guernsey, další je Sark a nejvzdálenější je Jersey.

Normanské ostrovy (Channel Islands) mají zajímavou novodobou historii z doby 2. světové války: tyto ostrovy byly jako jediné území britské koruny okupovány německými vojsky. Najdeme zde těžká opevnění, podzemní nemocnici i mnoho dalších památek připomínajících toto smutné období. Ve středu ráno jsem se snažil ještě některá tato historická místa rychle navštívit. Před polednem jsem pak dorazil na letiště a chtěl odletět přes Guernsey a Alderney kolem anglického pobřeží přímo na Scilly Isles. Naštěstí jsem o svém plánu promluvil s jedním pilotem v baru leteckého klubu (povídání s místními piloty je všude nejlepší zdroj informací, které se jinak těžko získávají), který mi vysvětlil, že Jersey není součástí EU a v Anglii proto musím na mezinárodní letiště nebo se 12 hodin napřed nahlásit, aby na letiště přistání mohl přijet pasovák a celník. Pokud to neudělám, hrozí mi v Anglii pokuta nebo uvěznění či obojí. 12 hodin jsem čekat nechtěl a tak jsem se rozhodl letět na nejbližší anglické mezinárodní letiště Exeter. Tím jsem také rozhodl, že nedoletím až na ostrov Man, ale zůstanu na Scilly Isles, protože už bych to nestihl. Obletěl jsem a nafilmoval Guernsey, Alderney i ostrov Sark. Ten je zajímavý mimo jiné tím, že je to sice vlastně větší skála s pár domy (5,5 km<sup>2</sup>, 600 obyvatel), ale na tomto ostrově jsou zaregistrovány stovky mezinárodních společností, protože zde jsou tradičně lepší daňové a registrační podmínky včetně omezené transparentnosti vlastnických vztahů k jednotlivým firmám. Možné to je mj. i proto, že Sark má vlastní parlament, vlastní fiskální zákony a je jen volně přidružený ke Guernsey. Má dokonce vlastní mezinárodní kód OSN. Místní parlament dokonce zakázal na Sarku auta i nad ostrovem přelétat a tak jsem jej fotil pouze ze strany při letu ke Guernsey.

V Exeteru proběhlo vše jako obvykle – formuláře, otázky atd., avšak velmi rychle. I zde jsem našel člověka, který mi pomohl získat povolení letu na Scilly Islands, protože tak to místní malé letiště vyžaduje (říká se tomu PPR – Prior Permission Required). Natankoval jsem a vyrazil podle pobřeží jižní Anglie směrem na Land's End a pak na Scilly Isles. Cestou jsem prolétával několik vojenských oblastí a tak to chtělo hodně komunikace, ale vše proběhlo nakonec bez problémů. Kolem západního cípu Anglie – Land's End se vytvořilo těžké kouřmo a zároveň jsem dostal hlášku, že ve stejné výšce a po stejné trase proti mně letí malé dopravní letadlo spojující Scilly s Exeterem. Raději jsem tedy vystoupal o 500 stop výše, abych nic neriskoval. Letadlo pak opravdu proletělo přímo pode mnou.

Přistání na letišti St Mary's bylo zajímavé tím, že toto letiště je na poměrně špičatém kopci, takže půlka dráhy stoupá nahoru k vrcholu kopce a druhá půlka pak zase dolů na útesy nad mořem. Pokud bych letadlo dostatečně rychle nepřizemnil a neubrzdl ještě před vrcholkem tak je potřeba přistání opakovat a snažit se přistát přímo u prahu dráhy. Podařilo se mi to napoprvé, tak jsem byl rád. Z věže mi hned objednali taxíka, který přijel až na travnatou stojánku k letadlu a rychle mě odvezl do kanceláře tourist office, která během pár minut zavírala. Bylo potřeba najít ubytování, což zde není tak snadné – sezóna začíná již v dubnu a končí v říjnu. Během sezóny je tu prý stále téměř plno, protože počasí je tu dlouhodobě krásné a také samotné ostrůvky jsou neskutečně romantické. Paní v kanceláři mi našla přenocování v B/B asi až po desátém telefonním hovoru.

Mentalita malého ostrova a malé komunity byla patrná hned v taxi – řidičovi někdo zavolal a on mu slíbil se stavět v lékárně a léky mu přivést, aby ten člověk nemusel do lékárny jezdit sám. Cestou pěšky k místu, kde jsem sehnal ubytování, jsem zase narazil na opuštěnou polici s vystavenými vajíčky a zeleninou, která si lidé mají brát sami a do krabičky dávat stanovenou cenu. Tohle by asi ve větším městě fungovat nemohlo...

Scilly Isles je souostroví tvořené mnoha malými ostrůvky, které nabízejí krásné výhledy, malé přístavy, písčné pláže i s palmami a mnoha romantickými zákoutími. Aut je tu velmi málo, protože není kam jet – je to opravdu ideální místo pro prožití pár klidných dnů. Já už ale ve čtvrtek budu mířit na sever a pokud počasí dovolí, tak bych rád další noc už strávil ve Skotsku.

St Mary's – 19.6.2014, 09:11



*Letiště – ostrov Alderney*



*Maják na severo-západním pobřeží Alderney.*



*Přístav městečka Mevagissey, pobřeží Cornwall – Anglie.*



*Pohled na Falmouth, pobřeží Cornwall – Anglie.*



*Západní výběžek pevninské Anglie – Land's End.*



*Přelet nad ostrovy Scilly.*



*Pohled přes zátoku u místa zvaného „Old Town“, St. Mary's – Scilly Isles.*



*Půlka letištní dráhy stoupá a druhá klesá. Zde práh dráhy 32 focený od moře.*



*Dráha 14 letiště St. Mary končí na útesu nad mořem.*



*Dynamic WT 9 na letišti St. Mary's – Scilly Isles.*



*Všude po ostrově rostou palmy – v zimě tu nemrzne – Old Town, St. Mary's – Scilly Isles.*



*Nabídka potravin s placením na bázi důvěry – ostrov St. Mary's.*



**Podívejte se** na video z třetího dne II. etapy.

*Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!*





## St. Mary's (Scilly Isles) – Swansea – Glenforsa





Provoz na letišti St. Mary's – letadla Skybus létají na letiště Land's End a do Exeteru.



Ostrůvek St. Agnus – Scilly Isles



Ostrůvek St. Agnus – Scilly Isles

## ST. MARY'S - SWANSEA

10:34

V 11 hodin odletám do Swansea. Na Isle of Man nepristavám, protože je také mimo EU. Jen ho chci obletet a nafilmovat. Dneska se chci dostat do Obanu ve Skotsku. Pocasi vypada dobre.

11:15

Skoncil jsem foceni Scilly ostrovu a vracim se zpet nad Land's End. Pak podle pobrzezi Cornwall a pres Bristolsky zaliv smerem na Swansea. Pocasi krasne. Anglicka pevnina uz je videt na horizontu. Jsem ve vysce 700 m n.m.

11:55

Letim zapadne od Newquay v Cornwall a pokracuji na Swansea. Pobrzezi ma prekrasne skaly.

12:41

Preletel jsem maly ostrov Lundi uprostred Bristolskeho zalivu a mam jeste 10 minut do Swansea. Pocasi ok, jen dost silny protivitr. Nalada na palube vyborna.

13:04

Jsem ve Swansea. Rano jim pry dosel benzin, i kvuli kteremu jsem tu sednul, trochu se tedy alespon najim, vymenim baterie a cipy v kame-rach. Naplanuji dalsi usek a poletim. Benzin snad dostanu jinde.

14:49

Predpoved pocasi je zatim ok ale asi se bude zhor-sovat tak jsem se rozhodl postup zrychlit. Dneska chci doletet do Obanu ve Skotsku. Trochu problem je kombinace omezeného množství paliva, velke vzdalenessi a silneho protivetru. Uvidime, jak se to vse vyvine. Oban navíc zavira ve 4 hodiny mistního casu.

## SWANSEA - GLENFORSA

15:14

Mam jeste dve hodiny letu do Obanu. Vitř se trochu uklidnil, tak postupuji o neco rychleji a zda se, ze by benzin mel vyjit. Asi ale nestihnou doletet vcas, tak poletim na malinke letiste Glenforsa a zitra rano sletim 10 minut pro benzin do Obanu.

15:23

Je tady hodne vojenskych prostoru tak musim stale koordinovat jejich prulety s vojenskymi dispecery a ne-



Západní část Scilly Isles



Ostrov Tresco – Scilly Isles



Land's End – nejzápadnější bod anglické pevniny

*mohu moc psat... zatím se to dari. Kdyby me nepouštěli, musel bych to obletet, což znamená prodloužení trasy.*

**16:13**

*V 15.50 jsem preletel Isle of Man. Asi tam nema O2 dohodu protoze mi nenaskocil signal.*

**16:13**

*Uz mluvím se Scottish Control. Je potreba se trochu soustredit. Protoze mluvi rychle a s velmi tezkym prízvukem, který meni nektera slova ve chrochtani.*

**16:30**

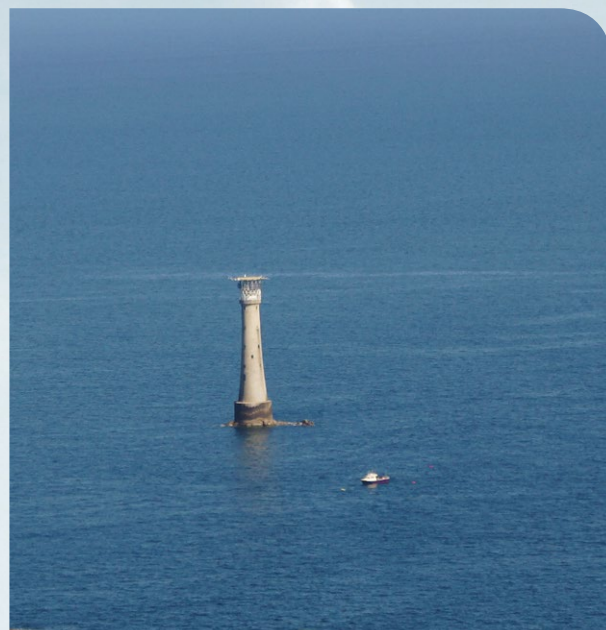
*Uz zakousavam do Skotska. Proletel jsem par prehankami a tak jsem mel obavy z pocasi. Ted ale skvele a zda se, ze to tak vydrzi az do Glenforsy. Vse zatim ok.*

**17:08**

*V manualu se prave docitam, ze nad letistem Glenforsy mam jednu preletet, abych rozehnal ovce, které se tam mohou past. Tak se zda, ze to muze byt zajimave pristani.*

**17:36**

*Prave jsem pristal na letistatku Glenforsy. Ovce tu nebyly, jen jeden disciplinovany vlcek. Jsem par metru od more a 100 metru od hotylku. Nemam moc benzinu, tak pro nej hned rano poletim do 15 minut vzdaleneho Obanu. Pro dnešek tedy vse.*



Maják Bishop's rock označující skaliska na západním okraji Scilly Isles.



Maják Pendeen, severně od letiště Land's End – Cornwall – Anglie



Pobřeží severního Cornwallu.



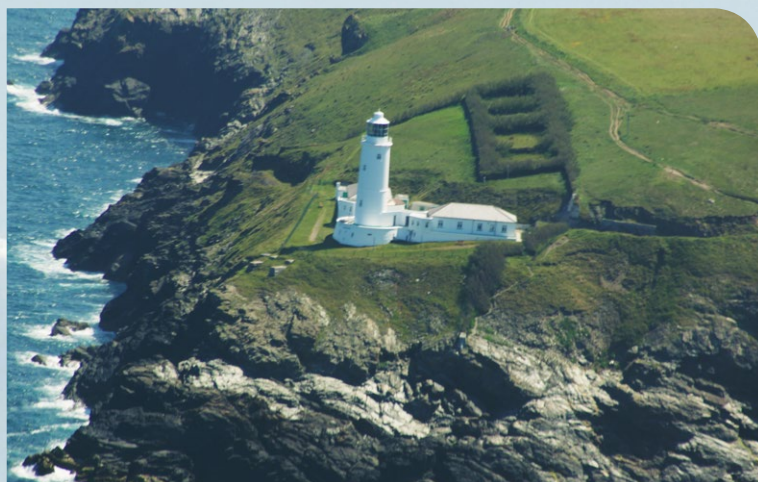
Městečko Appledore – Cornwall – Anglie.

Den začal kolem čtvrté ráno, kdy jsem vstal abych odeslal fotografie do iDNES.cz. V osm hodin jsem dostal snídani, kterou jsem si vychutnal při pohledu na sluncem zalitou malou zátoku s bílou pláží a krásně modrou vodou. Scilly Isles dávají spíše pocit ostrovů Středozemního moře než malé britské výspy v Keltském moři (východní Atlantický oceán). Na letiště jsem dorazil během pěti minut – to je výhoda malých ostrovů, kde je všechno blízko, nejsou tu žádné dopravní zácpy a při zdržení každý na každého počká.

Vyškrábal jsem se na letištní věž, kde byl nejen letištní dispečer (řídící letového provozu), ale také pán starající se o vybírání přistávacích poplatků a administrativu. Kromě vybrání poplatků mi také ochotně zavolal do Swansea a získal pro mě povolení PPR tam přistát – v Británii téměř všechna letiště vyžadují získat souhlas s přistáním ještě před startem. Když jsem pak došel k letadlu, našel jsem v kapse klíče od mého pokoje. Snažil jsem se vymyslet co s nimi a došel tak k závěru, že nikoho jiného než toho pána na věži neznám a tak jsem se vrátil, klíče mu předal a on je s naprostou samozřejmostí slíbil dodat tam, kam patří. Při tom jsem si ještě domluvil možnost obletět a nafilmovat ostrovy Scilly. Létal jsem tu pak tedy asi 20 minut a opět zběsile fotil a natáčel – pohledy to byly úžasné. Jelikož ale Scilly nemají zřejmě jiné spojení s anglickou pevninou než letecké, tak jsem musel dávat pozor na letadélka společnosti Skybus, která se tu pohybují několikrát za hodinu. Jejich let do Land's End trvá jen 15 minut.

I mně let zpět na anglickou pevninu trval jen nějakých 20 minut. Pokračoval jsem pak podle skalnatého pobřeží Cornwallu a přes ostrůvek Lundy v Bristolském zálivu až na letiště Swansea. I tady jsem vyhledal letištní bar a dal si zdravého jehněčího hamburgera s dietní Coca Colou, i tady byl člověk, který se mi přišel věnovat a poradil, že nejlepší informace získám naproti v místním aeroklubu. Po zkušenostech s Jersey, ze kterého jsem musel letět na mezinárodní letiště v Exeteru, protože není v EU, jsem se rozhodl vynechat z těchto důvodů Isle of Man a pokračovat přímo do srdce Skotska.

V aeroklubu mi pomohli s rezervací hotelu Glenfora i s povolením přistání na tomto letišátku. Sám bych to těžko zvládal, protože telefonní čísla ve všech manuálech i dokonce na jedné webové stránce byla neplatná a tak jeden hovor zabral asi deset pokusů. Během pár minut jsem pak odstartoval, protože jsem měl do Skotska před sebou 3 hodiny letu a zároveň jsem neměl moc benzínu. Hlásilo mi to silný protivítr. Kličkoval jsem mezi mraky, prosil o jedno povolení za druhým prolétat vojenskými prostory a tak jsem se probíjoval až nad Isle of Man.



Maják Hartland Point – Cornwall – Anglie



Pobřeží severního Cornwallu



Komunikační antény, pobřeží Cornwallu u Welcombe Bay.

Také Isle of Man se svými asi 80 tisíci obyvateli není součástí Velké Británie ani EU. Ostrov má také svůj vlastní parlament, který je dokonce nejstarším parlamentem na světě, protože funguje bez přestání již nejméně od roku 979. Nezávislý status ostrova mu, podobně jako v případě Jersey, Guernsey a Sarku umožňuje poskytovat off shore finanční a firemní služby. Také zde jsou zaregistrovány tisíce firem a na ostrově je podle jedné statistiky druhý největší počet (po ostrově Sark) jednatelů firem na obyvatele – na Sarku je to prý asi 12 funkcí jednatele na jednoho obyvatele a na Isle of Man asi polovina. Tento průměr vytváří samozřejmě místní právníci a účetní, kteří dělají jednatele stovkám firem.

Asi hodinu po přeletu Isle of Man jsem sklesal k letišti Glenforsa a podle instrukcí v manuálu jsem letiště přeletěl ve výšce asi 50 metrů, abych odehnal ovce a jiná domácí zvířata z travnaté přistávací dráhy. Pak jsem proletěl ještě pravý okruh a přistál pár metrů vlevo od moře. Během několika minut jsem se seznámil s Davidem, který se o letiště stará. Nabídl mi ráno zajet k místní pumpě a nakoupit do kanystrů benzín, což mi ušetří letět do Obanu, platit letištní poplatky a složitě tam kupovat drahý Avgas, který ještě k tomu je pro můj motor méně vhodný než běžný 95 oktanový Natural. Mám u něj ráno v 8:15 zaklepat na dveře jeho bungalow a vyrazíme. Tak uvidím, jak to dopadne.

Hotel a letiště Glenforsa je tak skvělé zařízení, že jsem se rozhodl tady zůstat 2 noci a jeho výbornou polohu využít k obletění ostrovů západního Skotska. Taky tu mám už kamaráda...

**Glenforsa** – 20.6.2014, 08:58



Pobřeží severního Cornwallu



*Celkový pohled na ostrov Lundy  
– Bristolský záliv*



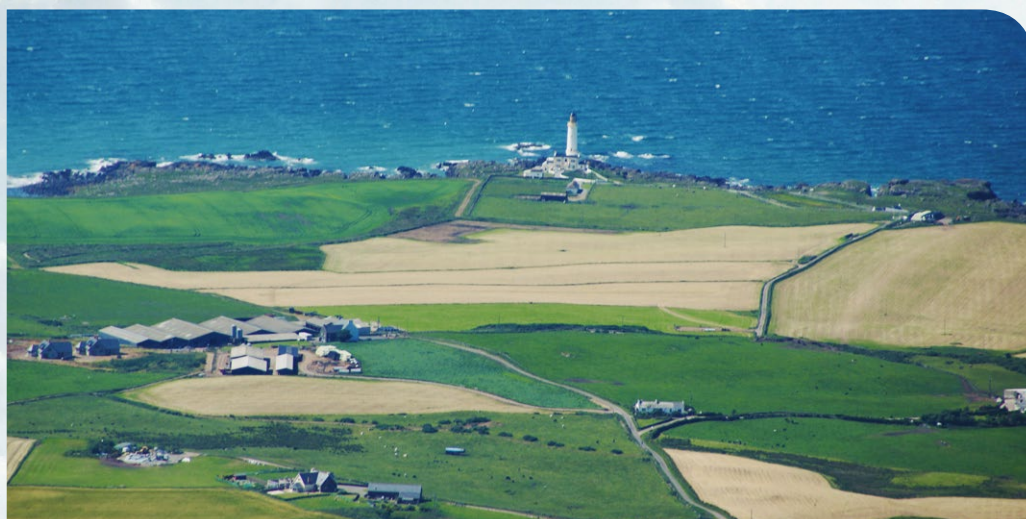
*Maják ostrova Lundy – Bristolský  
záliv*



*Maják Skerries*



Bar letiště Swansea. Muž s šedivými vlasy toho hodně ví a rád se o své znalosti podělí.



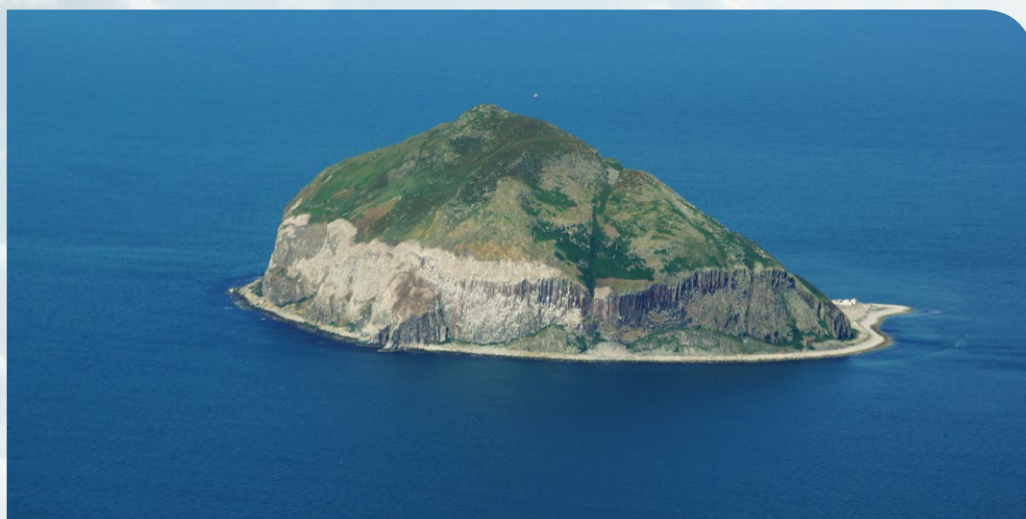
Maják Mull of Galloway



Maják označující mělčinu mezi ostrůvkem Calf of Man a hlavním ostrovem Isle of Man.



*Letiště Douglas – Isle of Man.*



*Ostrůvek Ailsa Craig – Skotsko*



*Marina pro rekreační lodě – ostrov Arran – Skotsko.*



Maják ostrova Lismore nedaleko Obanu, Skotsko.



Stojánka letiště Glenforsa, Skotsko, v pozadí letištní kancelář.



Hasící zařízení, letiště Glenforsa, Skotsko.



**Podívejte se** na video ze čtvrtého dne II. etapy.

*Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!*





## Glenforsa – Barra – Stornoway – Plockton – Glenforsa

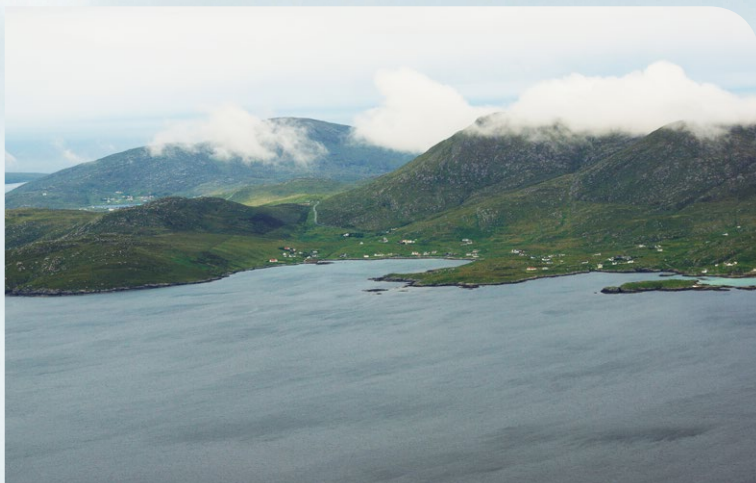




Kláster Iona na ostrůvku Iona u ostrova Mull. Iona je považována za jedno z nejstarších a nejdůležitějších církevních středisek Západní Evropy, které se zasloužilo o šíření křesťanství ve Skotsku.



Městečko Tobermory – hlavní město ostrova Mull, Vnitřní Hebridy. Vlevo dole je výrobní celkem známé whisky, která tu stojí od roku 1798 a je nabízena pod jménem Ledaig.



Tradiční skotské počasí v okolí ostrova Mull, Vnitřní Hebridy.

## GLENFORSA – BARRA

10:38

Včera večer jsem přemýšlel, jak zorganizovat další dny a hlavně let na Faerské ostrovy, což by bylo vyvrcholení mé cesty. Když bude sloužit počasí, tak dnes obletím Hebridy, Isle of Skye a další ostrovy v okolí. Myslím, že to bude na celý den stačit a rád se vrátím letištního hotelu Glenforsa. Faerské ostrovy plánuji na sobotu odpoledne nebo neděli ráno. Ted' jedu s novým kamarádem Davidem koupit 100 litrů benzínu k pumpě a pak vyrazím.

11:51

Dnes tedy letám po západní straně Skotska - Vnější a Vnitřní Hebridy. Už jsem ve vzduchu. Pochvilu trochu nejistota, ale na Skotsko docela ok. Obletel jsem klášter Iona a mirum vyfotit palírnu whisky v Tobermory. Pak na letiště Barra. Filmuji.

13:08

Přistál jsem na letišti Barra. Jediné letiště na světě, kde se přistává na pláži a jen při odlivu. 10 minut jsem letal nad letištěm a s dispečerem na vezi se radil jak přistát. Přistávat do mělké vody bylo pro mě mentálně hodně těžké...

13:33

Je to tu jak v pohádce, krásné pláže, modrá voda, malinké domečky, zelené strany, ovce. Uplný klid. Čekám na polevku, pak to tady celé ofotím a poleťím dale. Kam, to rozhodne počasí, protože se tu mota hodně mraku a deště.

## BARRA – STORNOWAY

14:41

Na cestě do Stornoway. Před startem mi ještě volali ze servisu na pracky, takže jsem z ostrova domluvil, že opravář přijde v úterý mezi 9 a 12. Měl jsem diváky na odlet, protože kromě pár spoju týdně sem nikdo neletá. Nevím proč, když tu mají tak skvělé lososové sendviče a hrachovou polevku.

14:44

Plan na odpoledne: Stornoway, Plockton, Isle of Skye, Eilean Donan Castle, Oban a Glenforsa. Večer musím letadlo umýt od pisku a slané vody z Barry.

14:55

Přeletávám Vnější Hebridy z jihu na sever. Je pod mrakem, trochu sedivo, ale jinak ok. Do Stornoway mám ještě 35 minut. Právě jsem minul letiště Benbecula.



Tradiční skotské počasí v okolí ostrova Mull, Vnitřní Hebridy.



Letiště Barra, ostrov Barra, Vnější Hebridy. Jediné letiště na světě, kde přistávací dráha je součástí pláže a může se používat jen při odlivu nebo nízkém přílivu.



Dynamic na stojánce letiště Barra.

15:27

*Bojuju s počasím, tak nejsem moc upovídaný.*

16:17

*Přistál jsem ve Stornoway - Vnější Hebridy, také nazývané Západní ostrovy (Western Isles). Počasí je tu rozharané, větrné, ale zrovna nepřísné. Chvilku vydechnu a poletím na Isle of Skye.*

## STORNOWAY – GLENFORSE

16:57

*Na cestě přes Skye k natocení nejhezčího skotského hradu Eilean Donan Castle. Chci také přistát na opuštěném letištišti Plockton. Tam v zálivu končí jedna část Golfského proudu a tak tam rostou palmy a vseli jako subtropické rostliny.*

18:32

*Plockton i hrad nafilmovány. Počasí stále sedí s přehánkami a nízkou oblačností, takže letám rádeji nad vodou. Kde se cítím bezpečněji. Skotsko je krásné.*

19:25

*Jsem zpátky v Glenforse. Zítra odletám směrem na Orkneje. Chci palet nad Kaledonským kanálem s Lochnesským jezerem. Podle počasí pak rozhodnu, jestli se vydám na Faerské ostrovy.*



Dynamic na stojánce letiště Barra.



Práh dráhy 07, jejíž začátek je vyznačen oranžovým markerem.



Marker označující střední osu dráhy 25 (opačný směr dráhy 07).

Kolem osmé hodiny ráno jsem jako obvykle skončil ranní čtyřhodinovou směnu – fotky pro iDNES.cz byly uloženy na Google disku, popisky fotek i poznámky z předchozího také, maily zodpovězené a tak jsem se vydal do velmi staromládeneckého domku mého nového kamaráda Davida, který má na starosti letiště Glenforsa.

V jeho skladu jsme se prohrabali vším možným a našli tři velké plechovky na 30 litrů, vymyli je benzinem, naložili do Davidova velmi ošumělého auta a vyrazili pro benzin k místní pumpě. Pumpa byla překvapivě otevřená a benzin měla také, jen nikdo nevěděl kolik oktanů. Paní u pumpy mě však ujistila, že tam přesně tenhle benzin už do sportovních letadel pár lidí bralo a tak, že bude vše v pořádku. Vzali jsme tedy 80 litrů, dovezli je k letadlu a pak s pomocí ruční bateriové pumpičky, na kterou je David ohromně hrdý, se nám podařilo většinu benzínu dostat do nádrží letadla. Nahodil jsem a trochu protočil motor, abych zjistil, jestli mu benzin chutná. Bylo to v pořádku. S Davidem jsme se tedy domluvili, že mi podobně pomůže i v sobotu. Mezitím jsem se dověděl, že žije spokojený manželský život, protože jeho žena bydlí v Newcastleu, tzn. několik set kilometrů odsud. S bratrem prodal rodinné pozemky ve Skotsku a koupili si pozemek v Portugalsku, kde postavili nějaké domky na pronájem. Taky mi vysvětlil, jak na letišti v Obanu pracuje 12 lidí, jeho provoz stojí kolem jednoho milionu liber ročně a tržby jsou asi 50 000. To je letiště, kam jsem původně chtěl letět, kde ale zavírali již v neuvěřitelné 4 hodiny odpoledne.... Vysvětlování ekonomické situace letiště Oban prokládal David mnoha šavnatými výrazy.

Protože jsem se rozhodl tady zůstat ještě jednu noc, nemusel jsem procházet každodenní rutinou balení, nakládání věcí do letadla a obávám, zda jsem nikde nic nezapomněl. Nahodil jsem satelitní telefon, aby začal vysílat informace o mé poloze na mapu iDNES.cz, informoval o tom Jakuba, sedl jsem do letadla a vyrazil na celodenní toulání po ostrovech západního Skotska.

První jsem nafilmoval a nafotil ostrůvek Iona s klášterem, který je řazený k nejdůležitějším centřům křesťanství v Západní Evropě, pak jsem přeletěl idyllické městečko Tobermory a vydal se za jedním z vrcholů mé cesty – na letiště Barra. Počasí se začalo zhoršovat – snižující se základna mraků, zrychlující se vítr a chvílemi velmi hustý déšť. To nebylo příliš slibné ve chvíli, kdy jsem vylétal na cestu asi 100 km nad otevřeným mořem směrem na letiště bez přistáva-



Zde probíhají bezpečnostní prohlídky cestujících odlétajících z ostrova Barra. Je to kancelář umístěná v rohu letištní restaurace.



Práh dráhy 11 vyznačený oranžovým markerem.



Pláž ostrůvku Taransay, Vnější Hebridy.

cích drah. Rozhodl jsem se, že to zkusím a pokud by se to opravdu nedalo, tak se prostě vrátím.

Následující skoro hodinu letu nebudu raději popisovat. Asi 30 km před letištěm Barra se mi podařilo spojit s jejich věží a dověděl jsem se, že počasí tam se po přechodu dešťových mraků začíná rychle zlepšovat. To byla skvělá zpráva a tak jsem čekal, až zahlédnu letiště. Žádné jsem ale neviděl – jen pláž. Trochu jsem se styděl zeptat, kde letiště je, když mi GPS ukazovala, že je kousek přede mnou. Pak jsem to zkusil a dispečer mě ujistil, že jsem správně a že mám přistávat „přes ten oranžový marker“, který značí střed dráhy. Moje hlava to ale pořád nechtěla vzít – neviděl jsem žádnou dráhu, jen písek a na něm třeptící se vodu. Létal jsem nad letištěm a nevěděl úplně co s tím. Tak jsem se ještě zeptal, jestli je to dost tvrdý povrch, abych se nezabořil. Byl jsem ujištěn, že ano a tak jsem udělal ještě jeden obhlídkový okruh a šel na přistání.

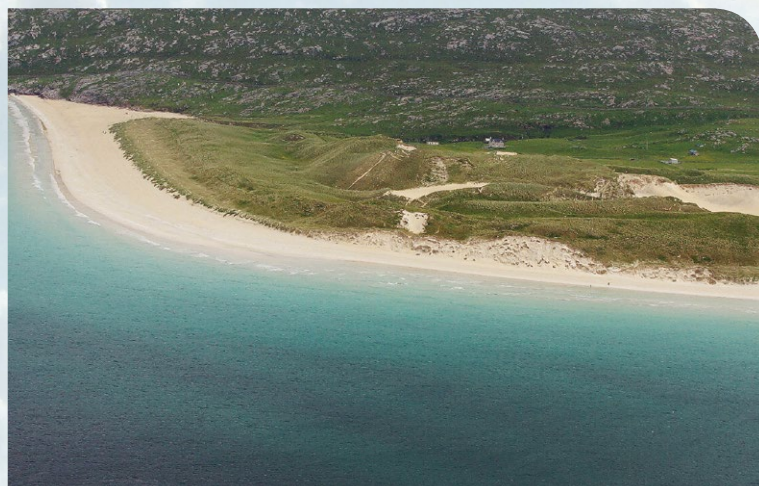
Byl to dobrý nácvik přistání na vodu, při doteku se voda rozstříkla a já jsem pokračoval směrem k věži. Letadlo dělalo neobvyklé zvuky, což byla asi voda a kamínky odhazované koly zespoda na křídla. Pak jsem se zastavil a chvíli to musel rozdýchat. Na věži jsem dostal milé přivítání a dokonce i diplom, protože mimo pilotů pravidelné linky společnosti Flybe na ostrově Barra prakticky nikdo nepřistává. Pravidelná linka malým dopravním letadlem má v létě obvykle 5 spojů týdně do Glasgow.

Terminál letiště je tvořen restaurací, ve které se odehrává prakticky vše – je zde odbavení letů, security, toalety, informace – chybí snad jen duty free obchod. Celkem je to tak 50 m<sup>2</sup> plochy vedle které stojí ještě hasičská zbrojnice. Když jsem se trochu zklidnil a najedl, vyměnil jsem baterie v kamerách, zapnul opět satelitní telefon s GPS a požádal o povolení k nahození motoru a poježdění. Vše jsem obdržel, ale nevěděl jsem, kam mám vlastně poježdět a tak jsem se domluvil, že nejlepší bude startovat podél pláže směrem na mou další destinaci – Stornoway. Na parkovišti bylo několik nadšenců, kteří mi mávali a fotili si můj start. Při rozjezdu to trochu stříkalo a drncalo, ale nakonec jsem se vznesl a udělal ještě jednu stoupavou otáčku nad letištěm, abych se rozloučil. Teprve asi po deseti minutách jsem si se studem všiml, že jsem nezavřel podvozek – to rozrušení ze startu z pláže bylo zřejmě tak velké, že potlačilo obvyklou rutinu.

Další cesta vedla od jihu k severu přes ostrovy a ostrůvky Vnějších Hebrid. Jsou tam překrásné, zce-



Primární obrazovka při přeletu jižní části ostrova Lewis and Harris, Vnější Hebridy.



Pláže na západním pobřeží ostrova jižní části ostrova Lewis and Harris, Vnější Hebridy.



Letiště a přistávací dráha hlavního města Velkých Hebrid – Stornoway, ostrov Lewis and Harris. Tento ostrov je třetím největším ostrovem Spojeného království Velké Británie a Severního Irska - po samotných ostrovech Velká Británie a Irsko.. Žije zde asi 20 tisíc obyvatel.

la opuštěné pláže a modrozelené voda. Letěl jsem ve 300 metrech výšky, abych si to užíval. Přes hlavní ostrov Lewis and Harris jsem letět nemohl, protože tam zrovna řádily těžké deště a visely nízké mraky a tak jsem to vzal kolem jeho východního pobřeží přímo do Stornoway. Odsud pak po krátké přestávce přes Isle of Skye do městečka Plockton, kde jsem opět vyměnil baterie v kamerách a pak už přes hrad Eilean Donan Castle zpět do Glenforsa. Chtěl jsem toho ještě obletět trochu více, ale počasí se zásadně zhoršilo, tak jsem byl rád, že jsem se dostal zpět tam, kde mám teď dva dny domov a kde mě po přistání hned při vystupování z letadla vítal můj kamarád David.

**Glenforsa** – 21.6.2014, 08:17



Ostrůvky Shiant, jižně od Stornoway, Lewis and Harris.



Dodávka leteckého benzínu na letišti Stornoway.



*Palírna whisky Talisker – Isle of Skye*



*Městečko Kyle of Lochalsh v dešti.  
Most spojuje pevninu s ostrovem  
Isle of Skye (vlevo).*



*Zátoka a městečko Plockton, kde  
končí jedna část Golského proudu.  
Rostou zde proto palmy a jiné  
teplomilné rostliny.*



*Dráha 20 letiště v Plockton, Skotsko.*



*Hrad Eilean Donan Castle, Skotsko.  
Tento hrad patří k nejfotografovanějším hradům Velké Británie.*



**Podívejte se** na zajímavé video z pátého dne II. etapy.

*Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!*





## Glenforsa – Lamb Holm (Orknejské ostrovy)





Nakupujeme s Davidem benzín do letadla u místní pumpy.



David s jeho chloubou – pumpou na baterii – přečerpává benzín do letadla.



Zaplňená stojánka letiště Glenforsa.

## GLENFORSA – LAMB HOLM, Orknejské ostrovy

11:14

Počasí není dneska nejlepší, ale létat snad bude možné. Právě jsem se vrátil s Davidem od pumpy a přivezl v kanystrech 100 litru benzínu, které jsem přepumpoval do letadla. Mám tedy zase asi na 7 hodin letu vystarano. Odletím asi ve 12 hodin a chci proletět Kaledonský kanál – tzn. Fort William, Fort Augustus, Loch Ness, Inverness a přistát na Orknejských ostrovech. Tam chci nafilmovat Scapa flow a spoustu dalších věcí. Přistávat budu u Davidova kamaráda, který provozuje soukromou přistávací plochu tam. Až odstartuji, napíši krátkou zprávu.

12:55

Odstaroval jsem v poledne prazského caau. Pres Fort William, Neptunovy schody a teď se blížím Kaledonským kanálem k Loch Ness. Pocasi ok. Trochu turbulentní.

12:59

Nad Fort Augustus. Tady začíná Loch Ness. Divám se po prísere. Jeste hodinu na Orkneje.

13:18

Nad Inverness.

13:41

Jdu nad otevrené more- poslední kousek na Orkneje. Stoupám do 3 000 stop. Kolem destove prehanky ale jinak pocasi ok.

14:00

jsem nad nejsevernejsim bodem pevninskeho Skotska cestou na Orkneje. Pocasi se prekvapive zlepšuje a je cim dal vice slunicka. Jen jeto drsne turbulentni. Jeste 20 minut. Doufam, ze David mi dal spravne souradnice toho letiste, jinak to nenajdu...

14:31

Pristal jsem. Vse ok.

16:04

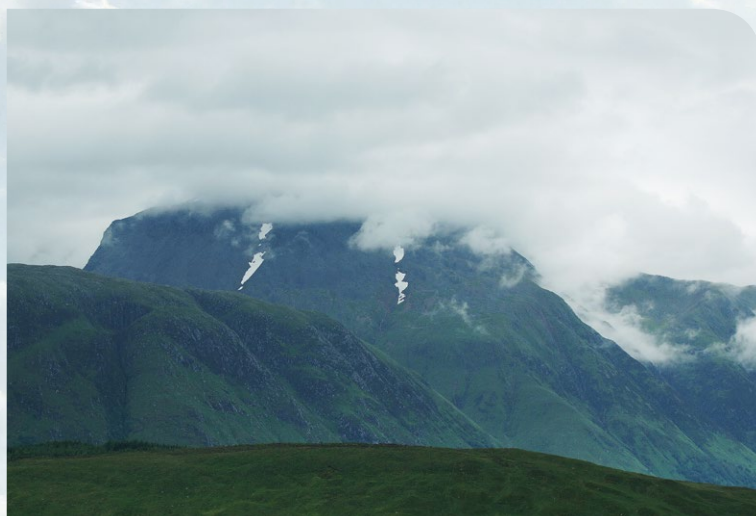
Je to tady jenom draha v trave, tak jsem poobedval sardink ze zelezne zasoby, zapil vodou a podarilo se mi domluvit telefonem nocleh. Ted letim filmovat ostrov.

18:05

Orkneje jsou obletene, nafilmovane a vyfocene. Scapa flow, bunkry, skaliska, majaky... Co slo. Pro dnesek tedy koncim. Pokud pocasi dovoli tak zitra zaleti na Shetlandske ostrovy a zpet, protoze tady je skvele letistatko, benzín a vyborni lide.



Ruiny hradu Stalker, severně mezi Obanem a Fort William.



Nejvyšší hora Velké Británie – Ben Nevis – v mracích (1 344 m.n.m.).



Jezero Loch Aber směrem od jihu k Fort William.

Po klasické ranní rutině této expedice jsme s Davidem opět vyrazili pro benzin. Den předtím jsem ho prolétal asi 70 litrů, tak jsem měl opět místo na dalších 100. David mi také vybavil možnost letět na letišti ostrůvku Lamb Holm na Orknejích, které patří jeho kamarádovi. Tak jsem se alespoň vyhnul nutnosti telefonovat na letiště Kirkwall a žádat o povolení přistání (PPR). Naložil jsem věci, sedl do letadla, do databáze vložil souřadnice Lamb Holm a vyrazil směrem na Orknejské ostrovy. Letěl jsem přes Fort William, kde začíná přibližně stokilometrový Kaledonský kanál, který byl postaven na začátku 19. století pro to, aby spojil východní a západní pobřeží severního Skotska mezi Fort William a Inverness. Jeho původně plánovaná šířka 6,5 metrů byla z úsporných důvodů během stavby zmenšená na 4,6 metrů. To se ukázalo jako velmi špatné rozhodnutí, protože modernější obchodní ani vojenské lodě jej pak nemohly používat. Dnes slouží Kaledonský kanál především rekreaci, protože probíhá nejkrásnějšími částmi skotské Vysočiny a jeho součástí je také pověstné jezero Loch Ness. Umělá část kanálu začíná ve Fort William tzv. Neptune Staircase, což je soustava osmi zdymadel, která v době své stavby byla údajně největší svého druhu vůbec. Druhá strana umělé části kanálu pak je zakončena opět soustavou zdymadel ve Fort Augustus, kde kanál využívá jezera Loch Ness.

Počasí bylo zamračené, ale nepršelo a viditelnost byla celkem slušná. Problémy s focením mi ale dělaly turbulence, které byly chvílemi při letu údolními ve výšce kolem 250 metrů velmi drsné. Při průletu jezera Loch Ness jsem se spojil s řídicí věží letiště Inverness, jejíž dispečeri se pak o mě starali až k městečku Wick na severním výběžku Skotska. Cesta je to lemovaná mnoha majáky. Když jsem přeletěl Duncansby Head, měl jsem před sebou už jen pár kilometrů na Orkneje.

Teprve nyní jsem začal pomalu zjišťovat, jak skvěle je to letiště Lamb Holm umístěné – přesně na kraji slavné zátoky Scapa Flow a to mezi Churchillovými zátarasy číslo 1 a číslo 2, které jsem plánoval hledat a fotit. Jedná se o překážky proti německým ponorkám, které Britové postavili po té, co se v říjnu 1939 do Scapa Flow propíčila německá ponorka a potopila britskou loď Royal Oak i s většinou její posádky.

Zjistil jsem, že souřadnice od Davida jsou správné, protože se přede mnou vyhoupl krásný zelený ostrůvek, jehož velká část je prostor soukromé přistávací plochy. Na další části stojí italský kostelík, který prý postavili za války italští zajatci, kteří zde byli interno-



Městečko Fort William

vání. Odhlásil jsem se letištní věži v Kirkwall, zakroužil nad letištem, abych rozhodl směr přistání i zjistil, jestli na dráze nejsou lidé, překážky nebo zvířata a přistál jsem. Davidův kamarád mě tam už čekal a tak to bylo velmi příjemné. Za chvíli ale musel odjet a tak jsem tam uprostřed prázdného letiště zůstal sám jen s velkou dávkou hladu, protože už byly asi dvě hodiny odpoledne. Využil jsem tedy své železné zásoby, otevřel si konzervu, Dobrou vodu a k tomu zakousl trvanlivý chleba. Po obědě jsem pak odstartoval na cestu k prozkoumání Scapa Flow, opevnění z druhé světové války a všech zajímavostí, které Orkneje nabízejí.

**Lamb Holm** – 22.6.2014, 11:08



Jezero Loch Ail, vpravo Kaledonský kanál s Neptunovým schodištěm.



Neptunovo schodiště a Kaledonský kanál u Fort William.



Spojení umělé části Kaledonského kanálu a jezera Loch Ness v městečku Fort Augustus prostřednictvím zdymadel, která mění výšku plavby v opačném směru než Neptunovo schodiště. Umělý kanál je asi 30 metrů nad mořskou hladinou a tedy cca 15 metrů nad hladinou Loch Ness, které má nadmořskou výšku 16 metrů a je propojené s mořem u Inverness přes ještě další soustavu zdymadel.



*Ještě jednou Fort Augustus, soustava zdymadel a jižní cíp Loch Ness.*



*Pohled na Loch Ness z jihu. Na jeho severním cípu jsou předměstí Inverness.*



*Zbytky královského Urquhart castle na břehu Loch Ness, který hrál zásadní roli v bojích o skotskou samostatnost.*



*Vrtná plošina severo-západně od Inverness.*



*Inverness*



*Pevnost Fort George severo-východně od Inverness.*



*Přístav městečka Wick*



*Maják na výběžku Noss Head.*



*Zajímavá skaliska na výběžku Duncansby.*



*Maják na výběžku Duncansby.*



*Ostrůvek s majákem Pentland Skerries mezi severo-východním výběžkem Skotska a Orkneyskými ostrovy.*



*Churchillova hráz číslo 2 brání možnost vplutí ponorek do zálivu Scapa Flow.*



*Ostrůvek Lamb Holm – vlevo nahoře je Churchillova hráz číslo 1, kudy do Scapa Flow v říjnu 1939 vplula německá ponorka, která následně potopila britskou válečnou loď Royal Oak s níž zahynulo i 833 britských vojáků. Na ostrůvku jsou zřetelně viditelné přistávací dráhy soukromého letiště, kde jsem přistál.*



*Zbytky britského opevnění 2. světové války kolem Scapa Flow.*



*Zátoka Scapa Flow*



*Zbytky britského opevnění 2. světové války kolem Scapa Flow.*



*Západní pobřeží ostrova Hoy se slavnou osamělou skálou Old Man of Hoy.*



*Maják Cangick Head, jižní část zátoky Scapa Flow.*



*Přístav Stromness*



*Věž Martello – součást britského opevnění Scapa Flow z 19. století.*



Památník na místě, kde zemřel lord Kitchener při rozbití jeho lodi o skaliska v roce 1916. Lorda Kitchenera známe z náborového vojenského plakátu „Your country needs you“.



Maják Brough of Birsay



Brough of Birsay – pěšina, která je využitelná jen při odlivu. Jedno ze slavných míst Orknejských ostrovů.



Hlavní město Orknejských ostrovů – Kirkwall s přístavem



Záběr primární obrazovky s ikonkou letadla přibližně na místě, kde byla potopena a dosud leží loď Royal Oak.



Někde v těchto místech byl potopen loď Royal Oak.



*Dynamic na letišti Lamb Holm, za ním zbytky opevnění z 2. světové války.*

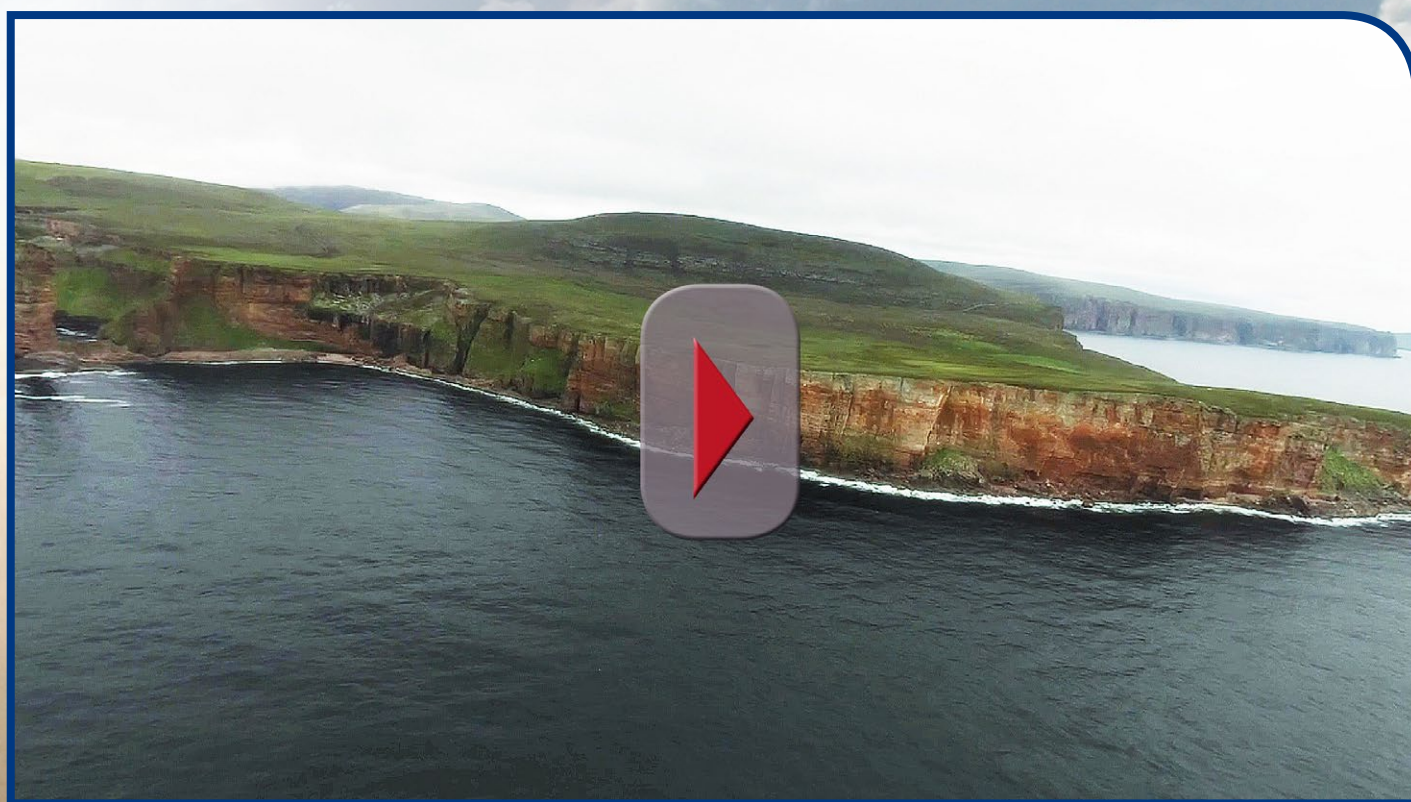


*Lodi potopené u překážky číslo 3 k zabránění průniku německých ponorek.*



**Podívejte se** na video ze šestého dne II. etapy.

*Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!*





## Lamb Holm – Lerwick – Lamb Holm





Maják na nejzápadnějším výběžku Orknejských ostrovů – North Ronaldsay.



První pohledy na jižní část Shetlandských ostrovů.

## LAMB HOLM, Orknejské ostrovy – LERWICK, Shetlandské ostrovy – LAMB HOLM

16:21

*Dneska jsem toho moc nezvládl napsat. Ráno jsem mel honicku, protože ze vcerejska bylo hodne psani a stahovani fotek a pak uz zase nebyl signal. Letel jsem z Orkneji na Shetlandy, tady jsem vzal managera mini-letiste Tingwall do letadla a obletli jsme nejzajimavejsi mista Shetland. Byl tak nadseny, ze se porad chechtal a jinak hlasite radoval. Jeste nikdy sve ostrovy takto nevidel. Ted jsem na ceste zpet na Orkneje. Jeste asi 45 minut cesty.*

16:52

*Uz jsem zpet nad prvnimi orknejskymi ostruvky a chytil jsem signal. Pocasi se zasadne zhorsilo a letim destem 300 metru nad morem abych byl pod zakladnou mraku. Jeste asi 15 minut do Lamb Holm.*



Přístav a městečko Walls – Shetlandské ostrovy



Západní pobřeží hlavního ostrova Shetland.



Shetland – západní pobřeží hlavního ostrova



Shetland – západní pobřeží tohoto hlavního ostrova celého souostroví



Venkovské sídlo údajně vlastněné polskou rodinou.

V neděli ráno jsem snídal se zajímavou společností, která se sešla v B/B, kde bydlím. Asi sedmdesátiletý pán jménem Daniel z jižní Anglie, který se nabídl jako dobrovolník pro archeologické kopací práce při výzkumu keltských osídlení na Orknejských ostrovech. Nikdy archeologii nedělal, ale vždycky si to přál, takže teď je tady na 3 týdny a za ubytování a stravu klečí celý den v archeologické jámě a s příslušnými nástroji vykopává, očišťuje a třídí nálezy. Vypadá úplně spokojeně a evidentně ho jeho práce těší. Další dva lidé jsou američtí manželé také kolem sedmdesátky, kteří žijí 8 měsíců v roce v Panamě a 4 měsíce cestují po světě. Pan manžel je bývalý policista a u snídáně mě vítal pozdravem „dobré ráno“ v češtině. Je totiž předsedou sekce pro Česko, Slovensko a Ukrajinu jakési policejní asociace a několikrát už byl v Praze. Jeho paní je evidentní maniak do cestování – na každý den má velmi přesný a nabitý program věcí, které musí navštívit a když se s manželem večer vrátí, ještě bere auto a objíždí, co chce vidět sama – světlo je tu do půlnoci, takže toho může stihnout docela dost.

Po nedělní snídani jsem musel ještě přehrát 40 fotek na disk, napsat poznámky k cestě a prověřit počasí – to mi zabralo dvě hodiny a tak jsem se k letadlu dostal až kolem jedenácté. Dovezl mě tam Mick, majitel B/B, kde jsem ubytovaný – kamarád Tommyho, majitele ostrůvku Lamb Holm s letištěm a italskou kaplí. Ten je zase kamarád Davida, správce letiště v Glenforse. Pomalu se tady integruji a je to velmi důležité, protože jinak bych nevěděl, jak získat povolení letu do Lerwicku (stačila k tomu jedna sms správnému člověku, ale číslo na které je dobré ji poslat, není samozřejmě nikde publikováno), jak připravit plánu letu na Faerské ostrovy (Skotské řízení letového provozu vyžaduje určitá specifika, o kterých jsem se nikde nedočel) a hlavně by se mi nepodařilo najít tak skvělé letiště jako je Lamb Holm. K tomu navíc potřebuji nakoupit a dovézt benzín, což také bez auta a bez kanystrů není tak jednoduché. Aby to bylo ještě trochu složitější, tak Tommy, který mi slíbil převézt benzín v pondělí ráno před odletem, uvíznul se svým letadélkem ve Stornoway, kam v neděli odletěl, ale kvůli počasí se mu nepodařilo vrátit zpět. Takže Mick mi slíbil, že to zařídí – zavolal svého kamaráda z vesnice, který vede benzinovou pumpu a řekl mu o problému. Ten mu vysvětlil, že je zrovna v Edinburgu a tak pomoci nemůže. Slíbil mu ale zavolat člověka, který bude v pondělí ráno ve službě a domluvit s ním připravení 4 kanystrů po 20 litrech. Tak uvidím, jestli dneska někam poletím – letový plán jsem podal přes Prahu, pasováky/celníky prý při odletu prý „asi“ nepotřebuji a tak, když budu mít benzín a počasí



Shetland – západní pobřeží hlavního ostrova



Shetland – západní pobřeží hlavního ostrova



Pobřeží ostrůvku Mucke Roe

nebude totálně katastrofální, kolem 11:30 v pondělí dopoledne pražského času, bych měl vylétnout.

V neděli jsem se tedy vydal na výlet na Shetlandské ostrovy – zdálo se mi lepší letět tam a zase zpět, protože tady se mi líbí letiště i ubytování a nemusím znovu nic hledat. Jedna cesta na Shetlandy trvá z Orknejí přesně hodinu. Letěl jsem na letiště Trinkwall u Lewricku, hlavního městečka Shetland. Povolání jsem dostal přes sms od manažera letiště Jima, i když v neděli je toto letiště podle papírů zavřené. Zaujala ho prý zahraniční registrace mého stroje a tak se rozhodl mi věnovat čas nedělního oběda. Myslel jsem, že je to nějaké větší letiště, ale když jsem tam doletěl, nedlouhá a neširoká přistávací dráha 02/20 se ukázala prakticky to jediné, co toto letiště představuje. Jim už mi mával a radostně mě vítal. Asi je to radost tu po dlouhých dnech čekání vůbec vidět nějaké letadlo. Napadlo mě, že by bylo hezké mu nabídnout, aby se mnou Shetlandy obletěl, ukázal mi zajímavosti a cestou také fotil. To byl jeden z nejlepších nápadů mé cesty – ještě snad nikdy jsem neměl tak nadšeného spolucestujícího. Hned po mém pozvání zavolal manželce a rozrušeně ji informoval, že poletí a zároveň si vyžádal její souhlas. Za letu se pak chvílemi nahlas radostičky chechtal a říkal, že se mu to zdá jako sen a že se z toho nemůže vzpamatovat. Usilovně fotil a tak všechny fotky obletu Shetlandských ostrovů dělal on, hodně jich taky neudělal, ale jeho nadšení mi to vykompenzovalo.

Byla to prostě překrásná hodina a půl létání nad Shetlandami, což jak nyní již vím, jsou překrásné ostrovy. Jsou jiné než Orkneje – mají více skal a vyšší skaliska. Také jsou asi méně zelené. Podobně jako Orkneje mají zátoky, kde se ukrývaly vojenské lodě – na Shetlandských ostrovech to bylo ale hlavně za První světové války, zatímco na Orknejích za Druhé.

Když jsme přistáli zpět v Tingwallu, začaly se stahovat mraky a foukat vítr. Jima jsem tedy rychle vysadil, zapnul jsem kamery a bez zdržování odstartoval směrem na Orkneje. Mraky se snižovaly a někde v půlce cesty jsem vletěl do silného deště, který mě doprovázel až do přistání. S tím samozřejmě šla horší viditelnost a nízká základna mraků – musel jsem se proto plazit ve výšce asi 300 metrů. Na letiště mě přijel vyzdvihnout můj domácí Mick a vzal mě ještě na letiště Kirkwall, kde jsem se ještě vyptával na nějaké detaily letového plánu na Faerské ostrovy. Pak mi ukázal místní pamětihodnost – kostelík/kapli postavenou italskými zajatci za druhé světové války. Velmi si tady této stavby hledí a lákají na ni i italské turisty.



Můstek spojující ostrůvek Muckle Roe s ostrovem Shetland.



Pohled na severní Shetlandy.

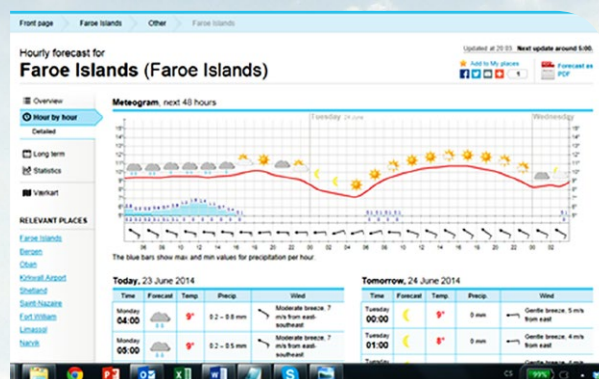


Rybářský přístav ostrova Symbister. Odsud vyplouvají rybáři mj. na lov makrel. Jejich živobytí je však prý ohroženo rybářskými kvótami EU.

Když jsme dojeli domů, udělal mi dobrou večeri a řešil problém s benzinem.

Ted' je pondělí čtyři hodiny ráno a kromě psaní a stahování fotek, sleduji počasí. V noci přestalo pršet, mraky jsou výš a předpověď (hlavně na úterý) nevypadá špatně. Let na Faerské ostrovy proto začínám brát vážně. Dnešní a úterní předpověď počasí vypadá takto – zvláště úterý by mohlo být skvělé.

Lamb Holm – 23.6.2014, 06:44



Předpověď počasí na následující dny.



Umělý chov lososů v moři.



*Východní strana hlavního ostrova Shetland – pohled směrem na jih k hlavnímu městu Lerwick.*



*V podlouhlých síťových klecích se chovají mušle určené k jídlu.*



*Lerwick Rock – skalnatý výběžek jiho-východně od Lerwicku.*



*Maják Bressay – jeden ze čtyřech majáků postavených na Shetlandských ostrovech bratry Stevensenovými, z nichž jeden (Thomas) byl otcem spisovatele R.L. Stevensona.*



*Přístav a střed města Lerwick. Černobílá loď je hotel. V současné době je na Shetlandských ostrovech nedostatek ubytování pro pracovníky na těžebních plošinách v Severním moři a tak je využíváno a takovéto náhradní řešení.*



*Předměstí Lerwicku*



*Pohled od Lerwicku směrem na sever.*



*Celkový pohled na budovu letiště Tingwall u Lerwicku.*



*Fair Island, jižně od Shetlandských ostrovů.*



*Kaple vybudovaná italskými válečnými zajatci během 2. světové války.*



*Vnitřek italské kaple*



**Podívejte se** na video ze sedmého dne II. etapy

*Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!*





## Lamb Holm – Vágar (Faerské ostrovy)





Vpředu vlajka Orknejských ostrovů a za ní pak vlajka Skotska – to vše před domem, kde jsem na Orknejích dvě noci spal.



Mezi dvěma vrstvami mraků po startu z Orknejí.



Pasová kontrola ve Vágaru proběhla tak mile, že jsem ji musel zaznamenat.

## LAMB HOLM – VÁGAR

8:39

Na dnešek 11.30 pražského času mám naplánovaný odlet na Faerské ostrovy. Počasí na Orknejích vypadá celkem dobře. Horší je to zatím na Faerských ostrovech, ale mělo by se to zlepšit. Doufám, že letový plán, který jsem musel podat přes Prahu prošel systémem a já nebudu mít problém s jeho aktivací. Taký ještě musím sehnat benzin, protože člověk, který mi jej na dneska ráno slíbil zůstal kvůli špatnému počasí viset na ostrově Mull. Let na Faerské o. by měl trvat asi 2,5 hodiny. Pokusím se poslat on line zprávu přes satelitní telefon, ale ještě to nemám odzkoušené. Do odletu již asi psát nebudu, protože budu shánět ten benzin...

9:55

Nechci ponechat nic náhodě a tak jsem zavolal do Prahy na briefing, jestli je plán v pořádku. Ochotně mi potvrdili, že ano a tak jsem zavolal na věž Kirkwall (získat telefonní číslo mě včera stálo hodně úsilí), abych se zeptal, zda letový plán mají. Neměli... Zavolal jsem tedy zpátky do Prahy, jestli ho mohou odeslat ještě jednou. Okamžitě to udělali a věž Kirkwall mi to v následném telefonickém hovoru potvrdila. Není mi jasné, kde letové plány mizí, ale je vidět, že je dobré to prověřovat, zvláště kdy jde o komplikovanější lety jako tento, kdy není možné/jednoduché to napravit po rádiu. Tak snad to teď bude ok. Počasí se trochu vylepšuje.

10:32

A prsí a prsí...

11:38

Za minutku startuji na Faerske ostrovy.

11:54

Jsem ve vzduchu. Nalada skvela. Pocasi zlobi, ale mym smerem uz neprsi. Pro jistotu mam neoprenovy oblek, kdyby se mi chtělo koupat ve studene vode. Benzin jsme zvladli, a tak jsem az po spuntý.

12:18

2000 m n.m., sviti slunce, pode mnou mraky a chvillemi more. vse ok.

12:39

Protivitr 60 km/h mi snizuje rychlost na 185 km/h, takže nyní jeste 1 h 50 minut na Faroe. Jinak vse ok.

12:44

Vitr otaci, nyní bocni, takže rychlost je 220 km/h. Me-teo letiste Vagar (EKVG) nic moc, ale na pristani ok.



Na letišti Vágar

13:24

*Jeste 150 km. Musel jsem uhnout trochu na západ kvůli počasí.*

13:46

*Zacínám klesání k Vágaru. Jestě 15 minut.*

14:09

*Přistál jsem na Faerských ostrovech. Je tu zima a vítr. Vše ok.*



Pevnost kolem majáku a přístav hlavního města Faerských ostrovů – Tórshavnu.



Maják a přístav v hlavním městě Faerských ostrovů – Tórshavnu.



Nábřeží přístavu Tórshavnu



Okraj Tórshavnu



Ostrov Nolsoy proti Tórshavnu, který leží na ostrově Streymoy.



Údolí mezi ostrovy Streymoy (vpravo) a Eysturoy (vlevo).



Na Faerských ostrovech žije prý velké množství polodivokých ovcí. Jestli je tato jedna z nich, to bohužel nevím.

Den mi začal v půl třetí ráno, kdy jsem zjistil, že už neusnu. První pohled byl z okna – těžké nízké mraky, ale nepršelo. Můj obvyklý meteo optimismus mi sliboval, že mraky se do devíti ráno zvednou a budu mít na cestu krásně. Věnoval jsem se tedy všem obvyklým dalším věcem – psaní, fotkám, letovému plánu atd. a počasí považoval za vyřešené. Kolem půl osmé pak začalo mrholit a kolem osmé už zcela regulérně pršelo.

Mezitím mi Mick, můj domácí, připravil snídani, při které stále žertoval na jakási témata, ale moje hlava byla už na tom dlouhém letu do Vágaru na Faerských ostrovech. Dosnídal jsem a napadlo mě tentokrát prověřit, zda věž v Kirkwallu opravdu dostala můj letový plán podaný přes Prahu (podat plán přes Kirkwall bylo pro mě složité, protože to chtěli faxem na oficiálním formuláři a já jsem ani jedno neměl) telefonem. Mladá dáma, které jsem se na věži dovolal, mě ujistila, že žádný můj letový plán nemají. Zavola jsem tedy do Prahy a tam mě naopak ujistili, že jej včera odeslali. Požádal jsem tedy, aby plán na letiště Kirkwall poslali znovu, což se stalo. Během dvou minut jsem zavola do Kirkwallu a prověřil, zda tam plán je. Tentokrát tam byl a tak jsem ještě zavola zpět do Prahy, abych to potvrdil a abych zároveň požádal o znovuzaslání plánu také do Vágaru, aby o mě určitě věděli. Proč to nefunguje spolehlivěji samo od sebe nevím, ale ztracený letový plán jsem měl už párkrát.

Pak jsme s Mickem sedli do auta a jeli k benzinové pumpě, kde domluvil, že nám připraví 80 litrů benzinu do čtyřech kanystrů. Kanystry tam stály připravené, jen jsme je naložili, zaplatil jsem a jeli jsme na letiště. Déšť houstnul a viditelnost se snižovala. Raději jsem s Mickem mluvil o něčem jiném, abych svou hlavu nezatěžoval věcmi, se kterými stejně nic nenačítám. Nádrže letadla jsme naplnili až po okraj, rozloučili jsme se a Mick odjel vyzvednout svoji ženu z práce v Kirkwallu. Já jsem využil samoty a vlezl do svého zbrusu nového neoprenového obleku. Byl překvapivě pohodlný a příjemně mě hřál. Přes něj jsem se oblékl, abych nepůsobil příliš legračně, až budu procházet veřejným letištěm Vágar. Pak jsem připravil a prohlédl letadlo, nasedl, nahodil, zahříval motor, nastavoval přístroje a začal jsem pojíždět. Nebylo to přitom tak jednoduché, protože v dešti se mi zevnitř kabina orosila, zvenčí měla velké kapky, a moje letadlo nemá stírače.

Pak jsem odstartoval tak, abych se mohl proplést mezi těžkými šedivými mraky a stoupat. Taky jsem se přihlásil věži v Kirkwallu a požádal o aktivaci letového plánu. Dispečerka mluvila pár slov česky a tak to byl

celkem veselý rozhovor. Velmi rychle po opuštění ostrova se začalo počasí měnit – mezi mraky se objevovaly velké díry, déšť skončil a já jsem mohl stoupat do své plánované hladiny 6 500 stop. Tam už svítilo sluníčko a tak moje nálada dosahovala pozitivního vrcholu. Pak jsem úspěšně odzkoušel posílání sms ze satelitního telefonu a vše fungovalo. Čekaly mě asi dvě a půl hodiny letu nad Severním mořem. Vše proběhlo výborně, dokonce i vítr se v polovině cesty obrátil a z protivětru se stal zadní vítr, takže se mi zvýšila rychlost ze 180 km/h na asi 230 km/h. Ve 12:05 UTC času (o dvě hodiny méně než letní čas v ČR) jsem přistál na letišti Vágar. Tady vše proběhlo celkem přátelsky – první člověk, se kterým jsem se setkal, byla usměvavá mladá policistka s velkým revolverem, která chtěla vidět můj pas. Byla při tom ale velmi milá, tak jsem to nevnímal vůbec negativně. Na věži jsem si pak domluvil létání na druhý den – pokud bude počasí, chci obletět a nafilmovat celé Faerské ostrovy. Původně jsem chtěl létat ještě odpoledne, ale nízké těžké mraky mi v tom bránily. Tak jsem si půjčil auto, zarezervoval ubytování a vyrazil objevovat Faerské ostrovy ze země. Tady je ještě pár informací k těmto ostrovům, které u nás nejsou příliš známé:

Faerské ostrovy jsou nominálně součástí Dánska, avšak nejsou součástí EU. Jako platidlo se tu používá dánská koruna, Dánsko je také zodpovědné za obranu, zahraniční politiku, udržování policie a soudnictví, jinak se ale vše rozhoduje a řeší přímo na ostrovech. Zajímavé je, že oficiálním jazykem je faerština, která je prý v mluvené formě podobná norštině a v psané formě islandštině. Celková plocha ostrovů je asi 1 400 km<sup>2</sup> a žije tu kolem 50 000 obyvatel, kteří jsou nordického a částečně i skotského původu. Během 2. světové války byly Faerské ostrovy přátelsky okupovány britskými jednotkami, protože vláda Velké Británie se asi správně obávala, že by toto strategické místo uprostřed Atlantiku obsadil a využíval Hitler. Faerské ostrovy se podle mých poznatků velmi podobají Skotsku – mohutné kopce vysoké většinou do 500 metrů, zeleně zbarvené a na nich celkem dost ovčí. Kopce jsou pak oddělovány táhlými údolími, z nichž mnoho vytváří fjordy. Kromě hlavního města Tórshavnu jsou tu vlastně jen menší vesničky a to obvykle kolem přístavů ve fjordech.

Vágar – 24.6.2014, 07:50

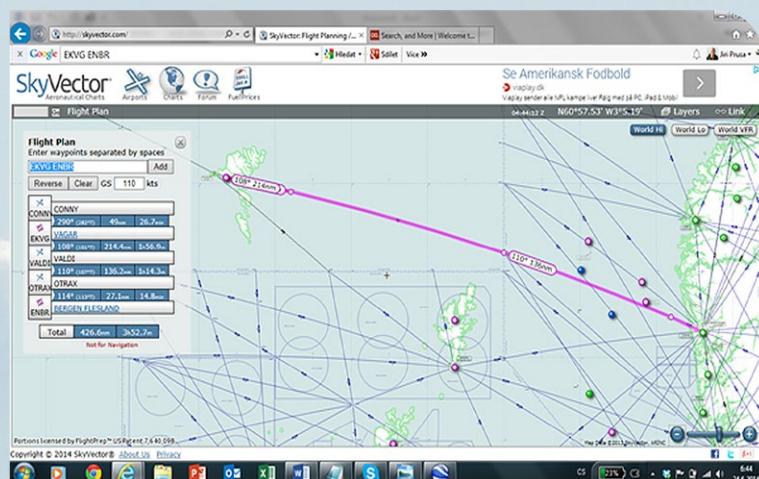


Most mezi ostrovy Streymoy a Eysturoy.



## Vágar – Bergen





Grafická ukázka letového plánu Vágar – Bergen.



Kostelík a městečko Servágur na ostrově Vágar.



Věž letiště Vágar s malým Dynamicem.

## VÁGAR – BERGEN

10:54

Dorazil jsem na letiště, ale první dopravní letadlo letí až ve tři hodiny, tak na security nikdo není. Po nekom, kdo by me prohledl se shanej. Až se to podari tak obletim ostrovy, přistanu, natankuji a vyrazim na asi 3,5 hodiny dlouhou cestu do Bergenu. Dam vedet, jak to zvladam.

11:32

Vše ok. Jsem prohlednutý a za pár minut startuji k obletu Faerských ostrovů. Na vezi jsou velmi kooperativní, tak to je skvele. Poletim ve výšce asi 300 m.n.m.

14:31

Jsem po startu z Faerských ostrovů na Bergen. Za chvíli ztratím signál, budu psát přes satelit. Pochvilu ok. Mirný protivítr. Čas letu asi 3,5 hodiny.

15:02

Už mě řídí Reykjavík Control. Slunečno, bez větru, vše ok. Mířím na kontrolní bod VALDI.

15:39

Řídí mě Shetlandy. Jste 2 hodiny letu. Vše ok.

15:53

Pode mnou vidět mraky a moře. Napravo, tj. jižně, v oparu Shetlandy.

15:56

Předpokladaný čas přistání v Bergenu je 16 hod. UTC (18 hod. v Praze). Nyní jsem 10 mil jižně od navigačního bodu VALDI.

16:30

Výška 6 500 stop, viditelnost 100 km, slunce, rychlost 202 km/h, ETA Bergen 15:55 UTC, pode mnou mraky.

17:01

Už vidím zemi. Jste cca 150 km.

17:04

Objevil se mi právě norský mobilní signál. Mam jeste 140 km do Bergenu. Pochvilu skvele, nalada vyborna.

17:21

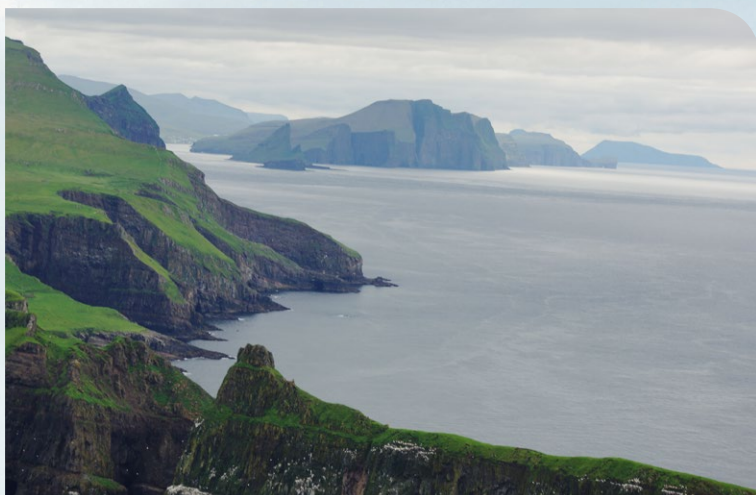
Mobilní signál je asi z ropných/plynových tezebních plosin, které jsou pode mnou.



Pobřeží a ostrůvek u jižního okraje ostrova Vágar.



Maják na západním cípu ostrůvku Mykines.



Pohled od západu k východu na jižní pobřeží ostrova Vágar, vzadu ostrůvky Kotlur a Hestlur.

17:29

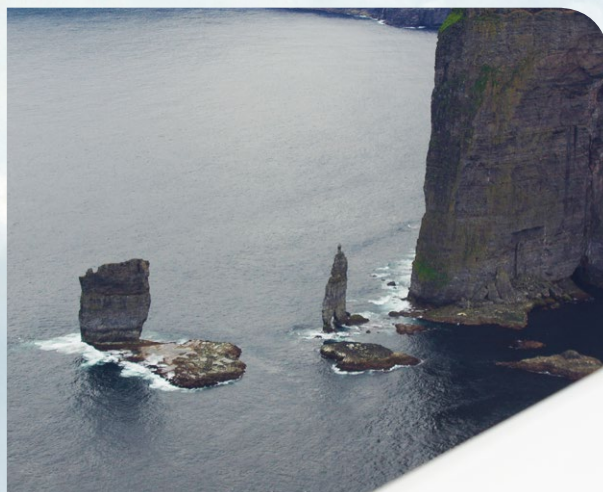
Vyska 6 500 stop, venkovní teplota 6 stupňů C, rychlost 207 km/h, dohlednost 100 km, motor 4 850 rpm, vzdálenost do Bergenu 100 km.

17:42

Zacínám klesání k Bergenu. Jste 20 minut letu. Pobřeží dobře vidět, počasí skvělé. Ridi me Norove. Squawk 4170, QNH 1017.

18:04

Přistál jsem v Bergenu. Vše ok, budu tankovat. Zůstávám tu na noc.



Vágar – severní okraj ostrova



Vágar – západní cíp ostrova



Vesnička Trollanes – sever ostrova Eysturoy



Průliv mezi ostrovy Kalsoy a Kungoy, pohled od severu k jihu.



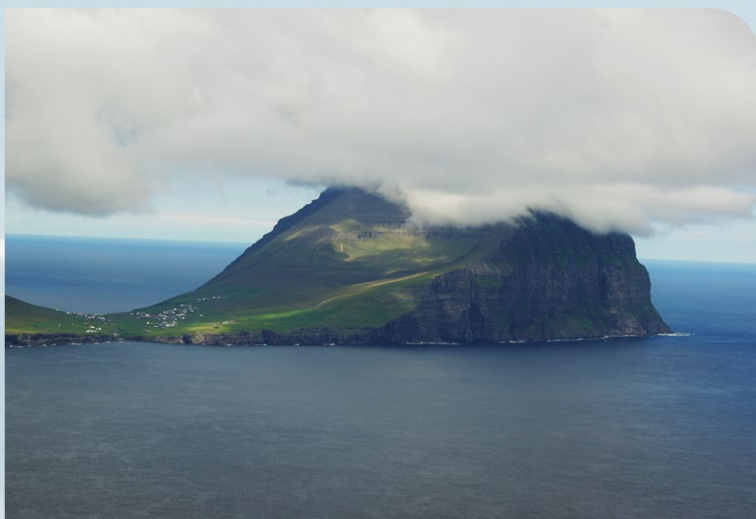
Most spojující ostrovy Kungoy a Norduroyggjar.

Meteo předpověď pro Faerské ostrovy byla na úterý velmi dobrá a smálo se z ní sluníčko, na které jsem se kvůli plánovanému filmování a focení velmi těšil. Úterní ráno, bylo ale šedivé a ani další hodiny se to moc nezlepšovalo. Lidé, se kterými jsem mluvil, vyjadřovali ale radost, jak skvělé počasí to je – jsou totiž zvyklí na více než 280 deštivých dní v roce. Snížil jsem tedy svoje nároky a začal jsem se radovat, že mraky jsou výše než včera a že nepříší.

Přípravu na úterní létání jsem zahájil po snídani tím, že jsem si už v hotelu oblékl svůj neoprénový oblek, protože na veřejných místech se mi do toho moc nechce. Letiště Vágar je od Tórshavnu, kde jsem nocoval, vzdálené po silnici 50 km. Vzdušnou čarou je to asi 20 km. Cesta se klikatí a také vede dlouhým podmořským tunelem spojujícím sousední ostrovy. Na letiště jsem dorazil kolem půl desáté a narazil jsem na staženou roletu u security, protože další let dne – do Kodaně – měl letět až ve 14:45. Nebylo jednoduché najít někoho, kdo by mě bezpečnostně prověřil, ale po půl hodině se mi to nakonec podařilo. Pak už to šlo rychle – příprava letadla, přidělení kamer pod křídla a pod směrovku a start na oblet ostrova ve směru hodinových ručiček (všechny ostrovy obléhám ve směru hodinových ručiček, protože kamery pod křídly jsou namířené napravo). Nevím, jestli to na videích a fotkách je tak patrné, ale Faerské ostrovy působí pohádkově. Mohutné skály, krásné zátoky a průlivy, zelené ostrovy, malebné vesničky... Oblet ostrovů mi trval asi hodinu a půl, během které jsem se každých asi dvacet minut musel hlásit věži ve Vágaru a sdělovat svou přesnou polohu. Nemají tam radar, tak se to musí dělat takto.

Po přistání z tohoto dech beroucího letu jsem natancoval a zašel na věž zaplatit, doladit letový plán a trochu popovídat s dispečery – studentem a jeho instruktorem. Byli milí a tak jsem je také vyfotil. Kolem půl druhé místního času jsem pak odstartoval na 3,5 hodiny dlouhou cestu. Počasí bylo příznivé – nad mraky bylo slunečno, protivítr minimální nebo žádný, teplota asi 7 °C. Po té, co jsem proletěl severně od Shetland, začaly mraky mizet a na modrém moři se ukazovala řada těžebních plošin. V té chvíli naskočil taky mobilní signál, který jsem očekával až za dalších asi 150 km. Norské pobřeží bylo zalité sluncem a také teplota začala stoupat až na nějakých 20 stupňů. V neoprenu mi začínalo být celkem teplo...

Letiště v Bergenu je velmi rušné – ročně zde projde asi 6 milionů cestujících (Praha má kolem 11 milionů) – a tak jsem po zařazení do polohy po vě-



Ostrůvek Fugloy – severovýchod Faerských ostrovů.



Ostrůvek Fugloy a severo-východní cíp ostrova Svinoy.



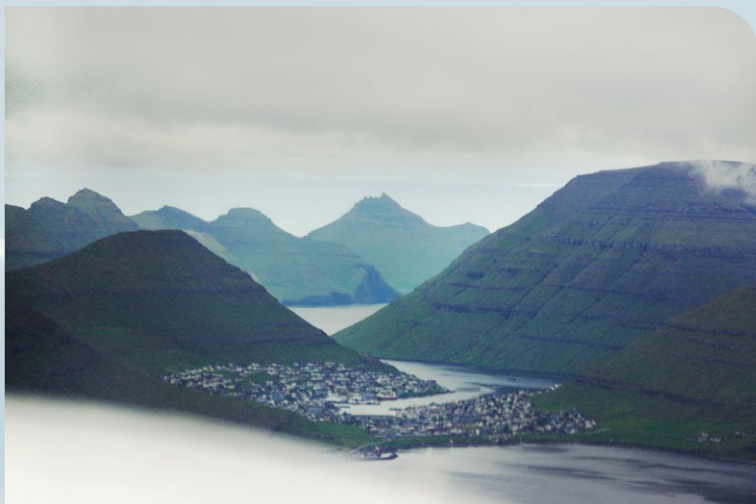
Skaliska ostrova Svinoy.

tru levého okruhu dráhy 35 musel ještě udělat jednu otáčku, abych měl dostatečný odstup od přistávajícího B-737 Lufthansy. Přistál jsem, natankoval a vzal taxi do města. Když jsem řidiči řekl, že nemám žádnou hotelovou rezervaci, trochu zaváhal a pak mi řekl, že najít ubytování v Bergenu je v této době složité. Moc jsem tomu nevěnoval pozornost, protože škarohlídy prostě ignoruji. Když mi v prvním hotelu řekli, že jsou plní, tak mě to nechalo klidným a pokračovali jsme k dalšímu. Nakonec těch odmítavých hotelů bylo, myslím celkem 18 a v té chvíli už řidiči došla nápaditost a přiznal, že o dalším neví.

Když mi sdělil cenu, sám cítil, že to je opravdu hodně a tak, aby mi pomohl se s tím vyrovnat, mi řekl, že to je špatný den. Rád беру věci filosoficky, když nic jiného stejně nemá smysl a tak jsem mu řekl, že špatný den to není, protože jsem právě v pořádku dorazil z Faerských ostrovů, což byl jeden z mých hlavních letošních snů a taky, že ten den je velmi dobrý pro něj, což potvrzuje relativitu náhledu na svět. Pak jsem ještě dodal, že se vlastně nic neděje, protože ty peníze se neztratily, jen se o ně teď bude muset starat on. Trochu znejistěle se na mě podíval a rychle se rozloučil.

Byl jsem rád, že už jsem sám, protože mi nesedí, když mě někdo má moc pod kontrolou. Poměrně rychle jsem se zorientoval a našel turistickou centrálu, kde mají otevřeno až do 10 hodin večer (sluníčko svítilo až do 23 hodin) a kde mi pomohli najít celkem příjemné soukromé ubytování ve středu města. Teprve když jsem se ubytoval, jsem si uvědomil, že se necítím nějak ve své kůži a snažil jsem se zjistit, co mi je. Přišel jsem na to, že mám na sobě pořád ten neoprén. Když jsem ze sebe strhal, bylo mi zase skvěle a vyrazil jsem se projít.

**Bergen – 25.6.2014, 07:44**



*Pohled na Faerské ostrovy z jihu na sever přes městečko Klaksvík.*



*Městečko Klaksvík*



*Vlevo jih ostrova Kungur, vpravo ostrov Norduroyggjar.*



*Přístav hlavního města Tórshavn.*



*Přístav ostrova Nólsoy ležícího asi 3 minuty letu východně od hlavního města Tórshavn.*



*Cestovní loď na rejdě přístavu Tórshavn.*



*Cestovní loď u mola přístavu Tórshavn.*



*Vesnička na jižním cípu ostrova Streymoy.*



*Ostrůvek Koltur – jih Faerských ostrovů.*



*Pohled na dráhu 12 letiště Vágar při finále přistání.*



*Jižní cíp ostrova Vágar. Za ním je letiště Vágar.*



*Ostrov Sandoy – jižně od Vágaru*



Ostrov Sandoy – jižně od Vágaru



Důkazní fotka, že jsem na letišti Vágar opravdu byl.



Letiště Vágar – čerpání paliva



Řídicí letového provozu (dispečer) na věži letiště Vágar.



Primární obrazovka při letu severně od Shetland.



Pohled z kabiny letadla severně od Shetland.



*První pohled na norské pobřeží ze vzdálenosti asi 50 km.*



*Těžební věž asi 100 km západně od norského pobřeží.*



*Zátoka a ostrůvky u města Bergen.*



*B 737 společnosti Lufthansa na finále dráhy 35 letiště Flesland – Bergen. Já v této chvíli začínám točit 360°, abychom měli dostatečný rozestup.*

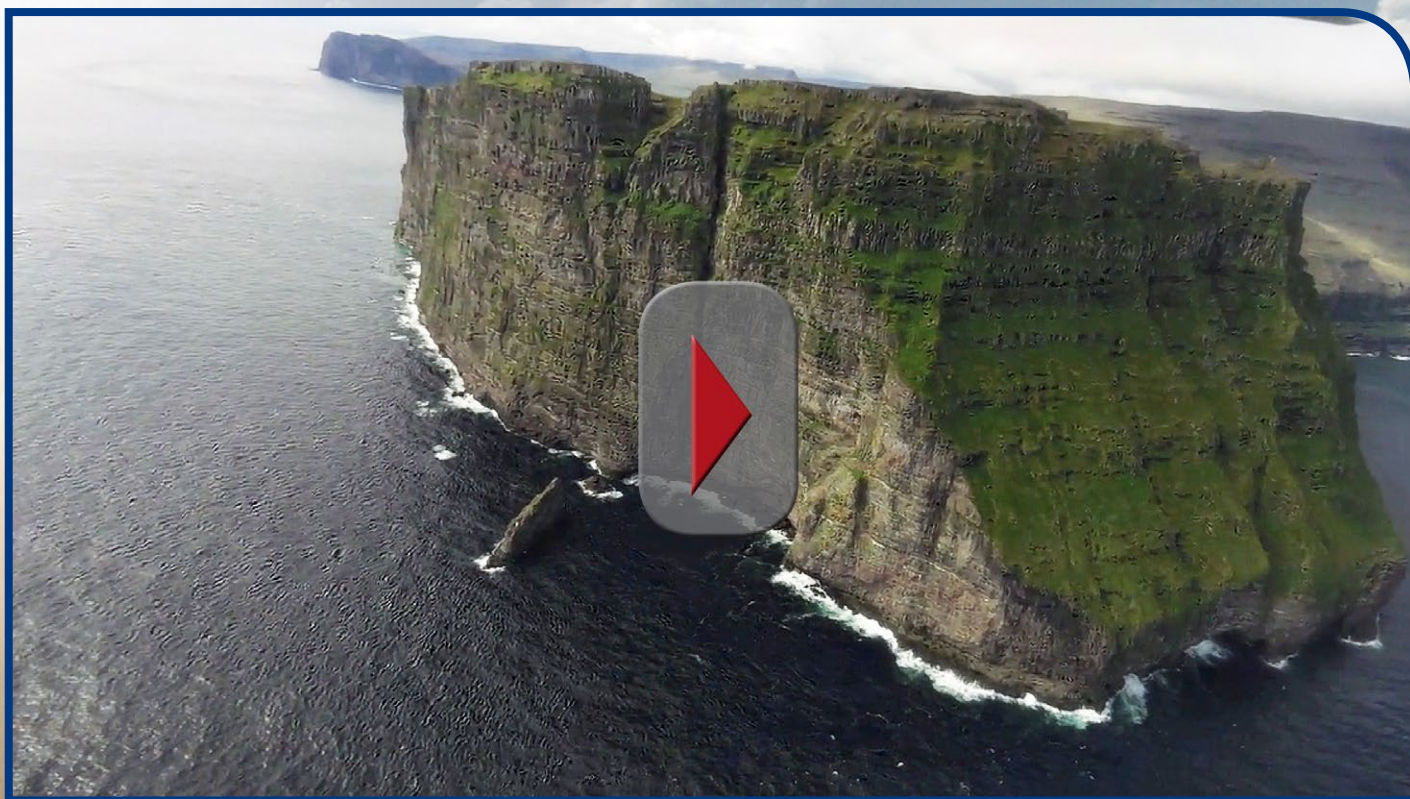


*Dráha 35 při mém finále na letiště Flesland.*



**Podívejte se** na video z devátého dne II. etapy.

*Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!*





## Bergen – Skien – Esbjerg





Město Bergen – přístav 1



Město Bergen – přístav 2



Město Bergen – přístav 3

## BERGEN - SKIEN

9:59

*Cekam na doprovod k letadlu na letisti v Bergenu. Dnesni plan je nafilmovat a nafotit fjordy a ledovce v okoli Bergenu a pak doletet na letiste Skien jihozapadne od Osla. Tam se podle casu a pocasi rozhodnu co dale. Navrat do Pribrami planuji na ctvrtkek kolem poledne.*

10:37

*Tak uz cekam 40 minut. Porad cekam pred kulatym okenkem, kam me postavili, trochu se rozciluji s dalsimi tremi cekajicimi, ale to je tak vse, co mohu delat. Uz jsem to trikrat urgoval, vzdy jsem dostal ujisteni, ze uz nekdo jede, ale nic. V Norsku jsem to cekal trochu organizovanejsi. Zvlaste pri cenach, ktere tady uctuji.*

10:43

*Tak uz jedeme 4 v aute pro 3 cestujici. Tasky na kolehou, protoze kufr je plny nejakych odpadku. Uroven sluzeb nulova. Lide velmi neprijemni.*

11:49

*Cekam na povoleni ke startu, pristava nekolik dopravnich letadel za sebou.*

12:18

*Letim smerem k ledovci Folgefonna. Nyni 4 500 stop konecna vyska bude 6 500.*

13:10

*Obletel jsem dva ledovce a proletel dva fjordy, taky jsem nafilmoval a vyfotil Bergen. Ted mirim do Skienu. Vyska 5 500 stop, teplota 8 °C.*

14:10

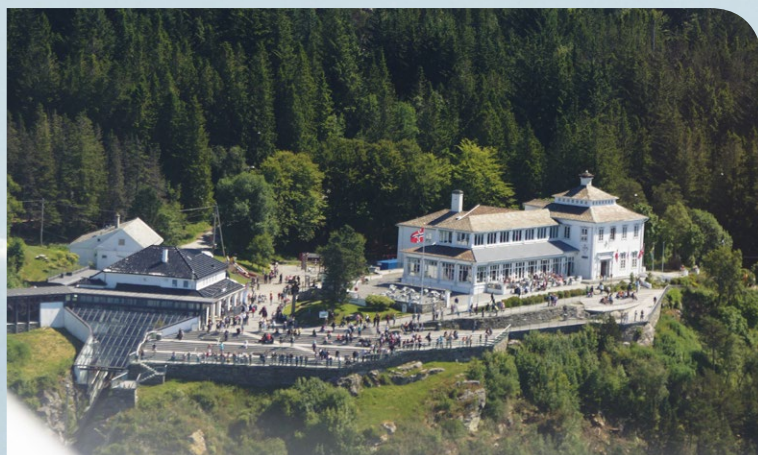
*Pocasi se zhorsuje - prehanky, vitr, turbulence. Pristani ve Skienu za 10 minut.*

14:12

*Pristal jsem ve Skienu. Prsi, ale jen mistne. Maji kvuli pracim zavrenou ranvej do 13:30 UTC, tak mam pres hodinku cas. Vse ok. Ozvu se pri startu do Helgolandu v Nemecku.*

14:26

*Skien je prekrasne male letistatko, kde temer nikdo neni, ale je tu vez s prijemnym dispecerem a terminal s fungujici restauraci. Dam si obed, podam letovy plan do Helgolandu a pak vyrazim.*



Horská restaurace nedaleko od Bergenu.



Cestou k ledovci Folgefona



Fjord Hardanger

15:47

Prace na ranveji trvají dele, do Helgolandu potřebuji 3 hodiny a letiště tam zavírá v 18:30. Odletět smím až v 16:15. Tuto aritmetickou krizovku řeším tím, poletím do Esbjergu v Dánsku, kde mají otevřeno do 22:00 a je to na cestě.

## SKIEN - ESBJERG

16:39

Stoupám směrem na Esbjerg. Už jsem asi 15 km nad průlivem Skagerrak, který dělí Norsko od Dánska.

16:47

Jsem ve výšce 5 500 stop. Slunce svítí jak o život. Pode mnou krásné modré moře. Letím na navigační bod NERDO.

17:27

Právě přeletávám dánské severní pobřeží. Jste přesně hodina do Esbjergu.

17:36

Na obzoru už je vidět sever Dánska. Teplota 9 °C, slunce, výška 5 500 stop. Pode mnou pár lodí.

18:08

Tak už klesám na přistání v Esbjergu. Jste 20 minut. Dost tady prší.

18:49

Jsem na zemi, mám natankováno na zítřek, jdu hledat ubytování. Vše ok. Pro dnešek končím.



Ledovec Folgefona – a okolí



Fjord Hardanger



Fjordu Hardanger – druhé rameno



Zobrazení průletu fjordem na primární obrazovce.

Odlet z Bergenu byl poznamenán tím, že se jedná o velké letiště, pro které je provoz malých letadel jen přítěží a podle toho s nimi jednájí. Po příchodu na letiště mě člověk z přepážky letiště odvedl ke dveřím vedoucím na rampu letiště a řekl mi, že musím stát právě na tomto přesném bodě, abych byl vidět skrz „tamhle ten průzor“ ve dveřích. Auto prý přijede za 10 minut, a když mě skrz průzor neuvidí, zase odjede. Stál jsem v naznačeném čtverečku, nehýbal a jen jsem psal sms do on-line iDNES.cz. Když jsem tam čekal již 20 minut, začal jsem ztrácet víru, že pro mě někdo přijede. Zašel jsem tedy (couvavým krokem, za stálého sledování průzoru ve dveřích) k nějaké přepážce, kde seděla paní, která neměla nic na práci. Požádal jsem jí, jestli by mohla zavolat na přepážku letiště a říci jim o mém problému. Odmítla mě s tím, ať si tam zajdu – ta přepážka ale byla daleko a já bych cestou tam přestal plnit příkaz stát ve svém čtverečku. Paní ale byla tvrdá a tak jsem se tam nakonec vypravil. Pán z přepážky letiště zavolal zase někde pro to auto, ale řekli mu, že už tam prý byli a že tedy přijedou za 10 minut. To už jsme tam byli celkem čtyři lidé, protože přišla posádka ještě dalšího letadla. Nakonec z toho bylo celkem 50 minut, a když auto přijelo, mělo plný kufr a jen tři sedačky pro 4 lidi. Seděli jsme tam napěchovaní, naštvaní a s věcmi na klně. Řidič se dost agresivně ptal, u kterého hangáru máme letadla. My jsme to samozřejmě neuměli odříkávat a zvláště ne v norštině, protože on nic jiného neuměl. Nakonec jsme se k letadlům dostali – o hodinu později a celkem zbytečně otrávení.

Vlastní odlet to nakonec ale vše vynahradil – řídící letového provozu z věže mi povolil letět nad Bergen město, což bylo naprosto spektakulární – přístav, modrá mořská voda, zátoky atd. – vše je zachyceno na fotografiích a videu. Bylo to dech beroucí. Pak jsem se otočil zpět na jihovýchod a zamířil přes fjord Hardanger směrem k ledovci Folgefona. Ten je asi 5 500 stop vysoko a kvůli blízkosti letiště jsem musel postupně žádat o povolení stoupat vždy o 1 000-1 500 stop výše. Pak jsem byl nad ledovcem – bílá plocha působí trochu oslepujivě, ale pohledy to byly majestátní. Přehoupl jsem se směrem nad druhé rameno fjordu Hardanger a pokračoval nad ním nad ledovec Hardanger-jokulen. Celé to létání nad ledovci a fjordy ve slunečném počasí bylo velmi působivé a tak jsem v té oblasti strávil asi hodinu. Nakonec jsem ale odletět musel, abych se v rozumný čas dostal do Skienu, což bylo moje mezipřistání na cestě na Helgoland.

Při přeletu ke Skienu jsem se dověděl, že ranvej je na 3 hodiny zavřená kvůli kontrole nějakých zaříze-



Fjordu Hardanger – druhé rameno



Fjord Hardanger – další pohled



Hardanger – vrcholek ledovce

ní. Po chvilce komunikace mi nakonec dovolil přistát s tím, že přistanu na začátek dráhy, kde žádné práce neprobíhaly. Vše se bez problému zvládlo a já jsem jel k benzinové pumpě. Tam ale nikdo nebyl a věž mi potvrdila, že tam asi taky ten den nikdo už nebude. Také jsem se dověděl, že ranvej bude pro odlet otevřená za hodinu a půl. Skočil jsem si tedy na oběd, což byla chyba, protože nejdříve jsem měl podat letový plán. Jak jsem se po obědě dověděl, v Norsku chtějí totiž mezinárodní letové plány podávat 2 hodiny před letem a ne jen hodinu, jako u nás a ve většině dalších zemí. Tím se můj odlet odsouval až na 16:45. Cesta na Helgoland trvá kolem třech hodin a tak mi přílet vycházel někdy na 19:45. Zavolaal jsem tedy raději do Helgolandu, jakou mají otevírací dobu, a dověděl jsem se, že jen do 18:30.

Podařilo se mi sice vložení plánu do systému urychlit ze dvou hodin na hodinu, ale stejně už mi přílet v rámci provozních hodin Helgolandu nevycházel. Rozhodl jsem se tedy letět do Esbjergu v Dánsku. Tam mi potvrdili, že jsou otevření až do deseti večer a že mají benzin. Cesta do Esbjergu pak proběhla zcela v klidu a kolem sedmé večer jsem tam přistál.

**Esbjerg** – 26.6.2014, 06:18



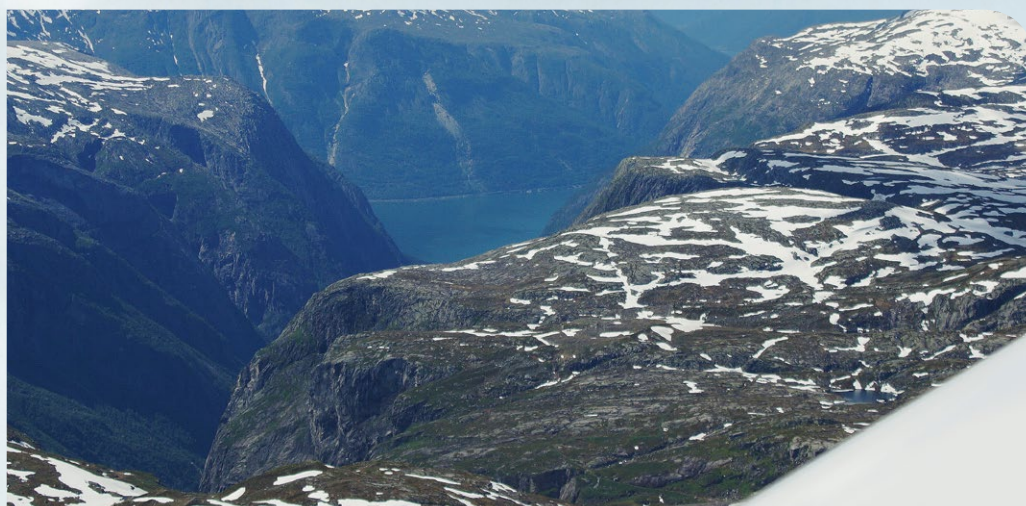
Ledovec Hardanger – okolí.



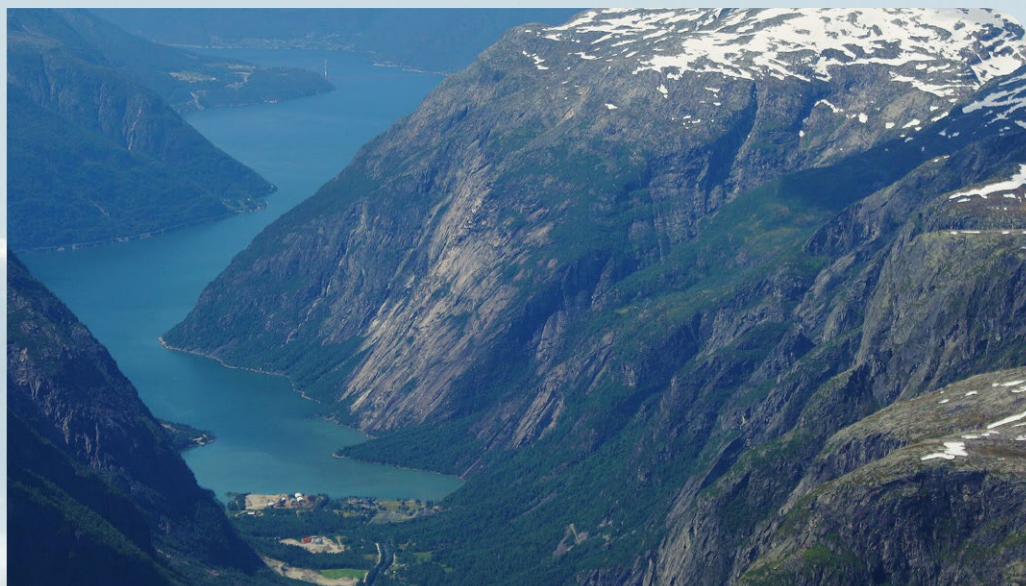
*Ledovec Hardanger-Jokulen stékající do údolí.*



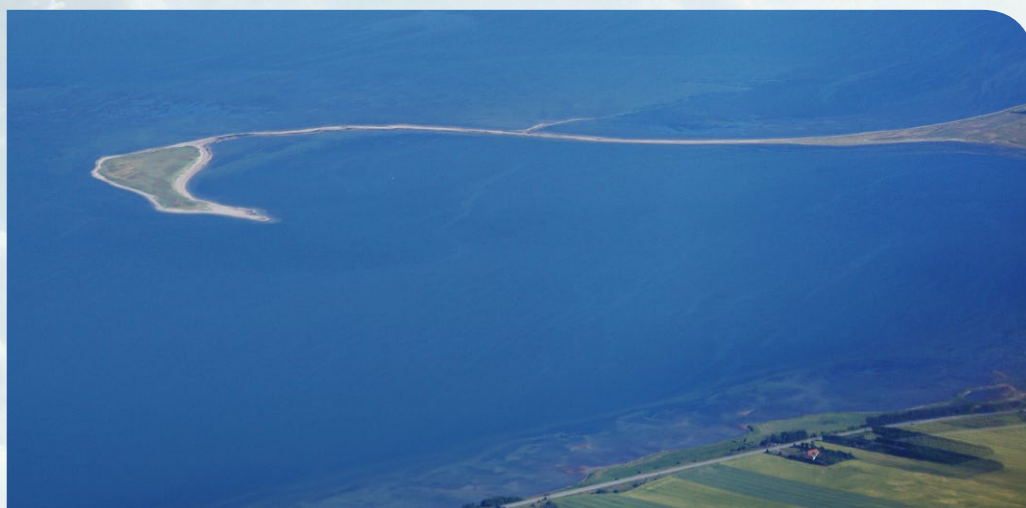
*Ledovec Hardanger-Jokulen stékající do údolí.*



*Fjord Hardanger po odletu z ledovce Hardanger-Jokulen.*



*Jeste jeden pohled na Fjord Hardanger po odletu z ledovce Hardanger-Jokulen.*

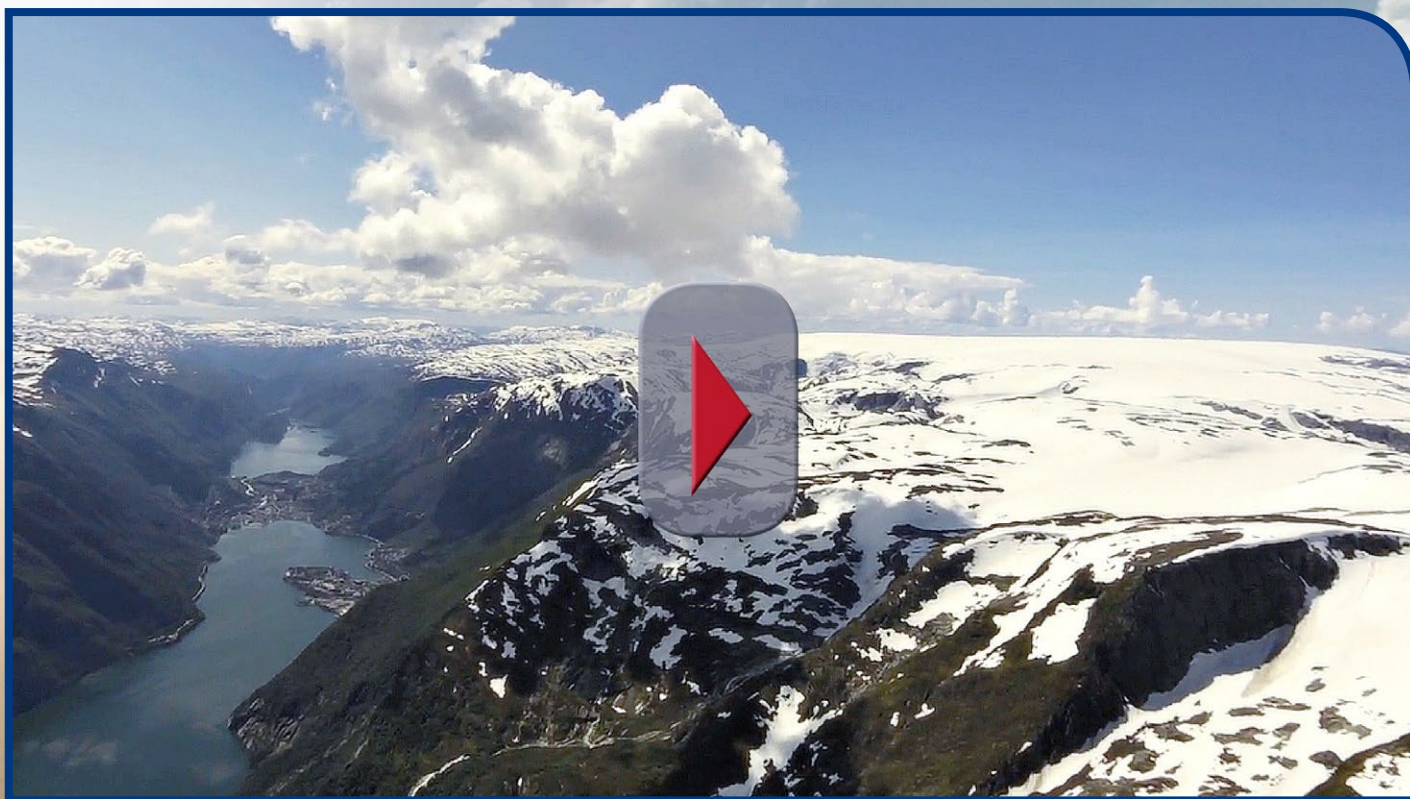


*Ostrůvek Feggesund – severní Dánsko.*



**Podívejte se** na zajímavé video z desátého dne II. etapy.

*Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!*





## Esbjerg – Příbram





Ostrov Mando – Severofríské ostrovy.



Ostrov Romo Strand – Severofríské ostrovy.



Ostrov Sylt – Severofríské ostrovy

## Esbjerg – Příbram

7:27

*Jsem na cestě na letiště v Esbjergu. Letový plán do Příbrami je podán, teď ještě aby prošel systémem... Chci letět přes Helgoland a Fríské ostrovy. Vše budu fotit/filmovat a od německého pobřeží pak budu mířit přímo do Příbrami.*

8:21

*Letiště Esbjerg je velmi efektivní. Behem 5ti minut vše vyřizeno, letový plán prošel, a tak jsem již ve vzduchu. Přistát v Příbrami bych měl kolem 13:30 ale ještě upřesním. Délka dnešní trasy je asi 1 000 km.*

9:03

*Blížím se k ostrovu Helgoland. Už z něj dostávám mobilní signál. Chci ho dvakrát obletět a nafilmovat a pak pokračovat k Fríským ostrovům.*

9:52

*Jeden z Fríských ostrovů vyfocen a nafilmován. Ostatní podobné a hlavní problém je, že se horsí počasí, tak odsud radši chci co nejdrive zmizet.*

9:54

*Přiletám nad ústí Labe do moře severně od Hamburku. Teď prostě poletím na jih po Labi.*

10:12

*Přilet do Příbrami mi teď vychází na 13:15 LT.*

11:24

*Jsem pár kilometrů západně od Lipska. Jste 1 h 45 minut do Příbrami. Počasí celkem dobré.*

11:57

*Do naší hranice to mám ještě 35 minut. Do Příbrami 1 h 20 m. Celkem 220 km.*

12:24

*Precházím hranici do Česka severozápadně od KLV. Precházím na frekvenci APP KLV. Do Příbrami ještě 45 minut.*

12:49

*Klesám, abych podlehl TMA Praha. Jste asi 25 minut letu.*

15:11

*Jsem na zemi, letadlo uklizeno a v hlavě další etapa. Díky za zájem o letání a těším se v srpnu na shledanou při cestě po ostrovech v Baltském moři. Behem pár týdnů bude z poslední cesty k dispozici také elektronická kniha.*



Ostrov Dune souostroví Helgoland. Na ostrově Dune je letiště Helgolandu, na který se z letiště dostanete lodí. Cesta trvá asi 10 minut.



Celkový pohled na hlavní ostrov Helgolandu. Za Druhé světové války zde byla německá ponorková základna a po válce se jej Britové snažili bombardováním zcela smazat z povrchu světa.



Hlavní ostrov Helgolandu s přístavem.

Ráno posledního dne cesty v Esbjergu bylo slunečné. Probudil jsem se jako obvykle kolem čtvrté, napsal poznámky z předchozího dne, stáhnul a popsal fotky, prověřil počasí na cestě, připravil a podal letový plán a v diskusi k článku o příletu do Bergenu jsem si přečetl příspěvek pana Maňase, že „člověk si musí umět sednout k netu a nebýt lenoch“, aby neměl ty problémy, které jsem zmiňoval ve svém článku z předchozího dne. Trošku mě to zaskočilo, ale pak jsem si uvědomil, že pan Maňas nemůže vědět, že si nejsem nikdy tak úplně jistý kam a v kolik doletím. Taky, že udělat si rezervaci znamená, že se tam člověk podvědomě bude snažit dostat, což může být ve špatném počasí při mém létání velmi špatný rádce a tak že prostě rezervace ubytování raději nikdy nedělám – a vozím si spacák, kdyby to opravdu někde nevyšlo. A že i ta nejistota toho, kde a jak budu večer spát, je pro mě součástí radosti z mého stylu cestování.

Ráno bylo ale moc hezké, a tak mi to náladu nezkažilo. Letiště v Esbjergu se ukázalo jako velmi příjemné a vše zde proběhlo během pěti minut včetně prověření letového plánu v systému. Napoprvé tam nebyl, ale pak dispečer z věže zavolal na briefing do Kodaně a odtamtud mu jej hned poslali. Pořád jsem počítal, jak dlouho a kudy poletím, protože jsem chtěl ještě nafilmovat souostroví Helgoland a Fríské ostrovy a zároveň doletět do Příbrami kolem půl druhé, což byl čas, na kterém jsme se domluvili s přáteli. Moc mi to nevycházelo, protože při plánovaném letovém času 6 hodin to při odletu v půl deváté znamenalo 14:30.

Přeletěl jsem Severofríské ostrovy, souostroví Helgoland a dorazil jsem k Východofríským ostrůvům – nad těmi jsem chtěl letět až k holandské hranici a pak se stočit na jihovýchod směrem na Příbram. A tady se rozhodnutí udělalo samo – směrem na západ se rychle vytvářela bouřka a několik pilotů ve vzduchu si o ní předávalo informace. Svůj záměr jsem tedy zrušil a stočil se směrem na Příbram prakticky u ústí Labe do Severního moře. To cestu zkrátilo o hodinu a já jsem už jen dával pozor, abych nepřiletěl moc brzy. To by znamenalo, že bych nemohl mít z příletu žádné fotky.

Přelet Německa byl hodně dlouhý – asi 3 hodiny v dost silných turbulencích a nad krajinou, která je samozřejmě hezká, ale ne tak spektakulární jako třeba ta kolem Bergenu. Trochu jsem bojoval s únavou a tak jsem byl opravdu rád, když se kolem tři čtvrtě na jednu pode mnou už objevily Karlovy Vary a na kopci nad nimi hotel Imperiál. Ještě jsem musel obletět dva aktivní vojenské prostory – LK R 4 u Karlových Var



Útesy hlavního ostrova Helgoland. Na ostrově jsou zakázány jak automobily a motorky, tak kola.



Procházková trasa vedoucí po horní části hlavního ostrova Helgolandu, který lze obejít za hodinu běžné chůze.

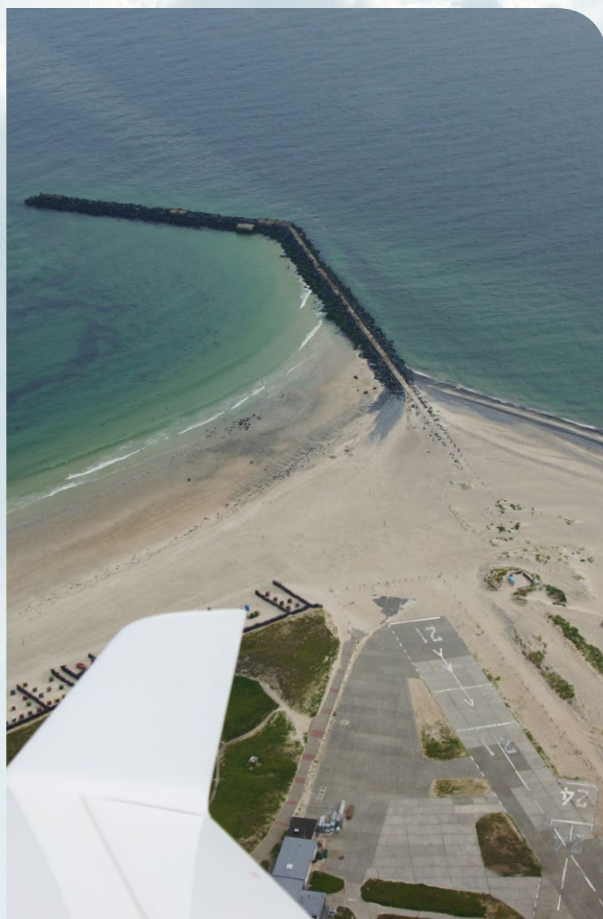


Ostrov Wangerooge – Východofríské ostrovy ležící v blízkosti pobřeží severního Německa, nedaleko ústí Labe do Severního moře.

a LK R 5 zahrnující velkou část Brd – a letiště Příbram se vyhoupllo přímo přede mnou. Bylo 13:15, udělal jsem dva průlety nad dráhou a přistál. Další už víte ze včerejší reportáže.

Ted' připravíme z cesty nad Severním mořem elektronickou knížku a začnu připravovat další etapu expedice Evropské ostrovy z nebe – tentokrát nad ostrovy Baltského moře.

**Příbram** – 27.6.2014, 07:13



Část přistávací dráhy na ostrově Dune.



**Podívejte se** na video ze závěrečného, jedenáctého dne II. etapy.

*Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!*





### Za sebou má víc jak 9 000 km nad Severním mořem, nyní už je zpět v Příbrami

Divukrásné ostrovy severní Evropy má za sebou, dnes Jiří Pruša přistál po devíti tisících kilometrech a čtyřiačtyřiceti hodinách ve vzduchu na mateřském letišti v Příbrami.

#### Jaký hlavní dojem si odnášíš z druhé etapy projektu Evropa z nebe?

Ostrovy v Severním moři jsou velmi odlišné od těch na jihu Evropy. Charakterizuje je divukrásné drsné pobřeží tvořené často rozervanými několik desítek metrů vysokými skalami, podobně divoké počasí. Překrásné ostrovy kolem Skotska, Shetlandy i Faerské ostrovy se mi navíc díky počasí podařilo i podrobně nafotit.

Počasí je přitom v této části Evropy velkou sázkou do loterie. Na Faerských ostrovech například s oblibou říkají, že zde můžete zažít čtyři roční období v jednom dni. Tak rychle a tak hodně se tam počasí mění. I proto je můj hlavní dojem z této etapy ten, že mi až obdivuhodně vyšlo počasí. Kromě Fríských ostrovů, kterým jsem se z části dnes musel vyhnout kvůli místním bouřkám, jsem bez problémů mohl letět, fotit i filmovat vše, co jsem si naplánoval, což mě opravdu nadchlo. A to včetně Faerských ostrovů – jistotu, že se mi tam podaří přistát, jsem přitom měl až deset minut před přistáním.

#### Nejzajímavějším zážitkem bylo asi přistání na pláži...

Bezpochyby. Přistání na letišti na ostrově Barra, jehož přistávací dráha leží na pláži a přistát se na ní dá pouze při odlivu nebo nízkém přílivu, bylo i pro mě neobyčejnou zkušeností. Najít dráhu byla i přes veškerou přípravu docela detektivka. Pokudyn dispečera zněl najít markery, tedy orientační tyče začátku a konce dráhy.

Ovšem z letadla najít dva kilometry od sebe vzdálené, ne právě vysoké, tyče bez jakékoli signalizace není zrovna jednoduché. Když jsem je našel, i samo přistání bylo docela drsné. Věděl jsem, že se tu přistává na pláži, že ale budu přistávat do vody, to jsem nečekal. Jak ostatně čtenáři mohli vidět na videu z přistání, vody a hlavně bláta a kamínků bylo dosti divoké. Už jsem pro své letadlo v Příbrami objednal pořádné čištění.



Jiří Pruša jako pravý šampión, v dresu iDNES.cz. Foto: Jindřich Ilem

#### Kdy bude expedice pokračovat třetí etapou?

Rád bych pokračoval v srpnu. Během této etapy mám v plánu obletět ostrovy Baltského moře – Německo, Švédsko, Finsko, Rusko, Pobaltské republiky. Je to moc zajímavá, ale také velmi opomíjená a tedy neznámá část Evropy. Těším se, že se při ní zase sejde-me se čtenáři iDNES.cz.

Autor: Jan Dvořák



Po dosednutí na přistávací dráhu. Foto: Jindřich Ilem



Po náročné II. etapě s úsměvem doma. Foto: Jindřich Ilem



Natáčení rozhovoru pro iDNES.cz. Foto: Jindřich Ilem



Co všechno se vejde do kufříku. Foto: Jindřich Ilem



Jiří Pruša mezi svými ve vestibulu Příbramského letiště. Foto: Jindřich Ilem



Jiří Pruša – teď již může začít příprava na třetí etapu.  
Foto: Jindřich Ilem



## Rozdíl v plánované a skutečně letěné trase





## Itinerář II. etapy expedice

### Skutečný itinerář II. etapy „Evropské ostrovy z nebe“

Den etapy	Datum	Aktuální úsek	Trvání (hod.)	Délka (NM)	Poznámka
1.	16.6. 2014	Příbram – Auxerre-Branches	3,7	450	Drsné turbulence
		Auxerre-Branches – St. Nazaire	2,6	215	Problémy s polohovými zprávami, vyhýbání atomových elektrárnám, problémy najít některé zámky
2.	17.6. 2014	St. Nazaire – St. Malo	1,1	90	Špatné počasí, detailní celní prohlídka
		St. Malo – Jersey	1	40	Oblet ostrova Jersey
3.	18.6. 2014	Jersey – Exeter	1,7	95	Během letu došlo k náhodnému odeslání emergency zprávy
		Exeter – St. Mary's	1,5	185	Cestou hodně vojenských prostorů
4.	19.6. 2014	St. Mary's – Swansea	2,2	250	Na letišti došel benzín
		Swansea – Glenforsa	3,3	370	Skvělé malé letiště s ubytováním a přátelským zacházením
5.	20.6. 2014	Glenforsa – Barra	1,5	110	Neuvěřitelné přistání na písčném letišti
		Barra – Stornoway	1,1	90	Cestou bouřky a špatné počasí
		Stornoway – Plockton	0,9	70	Milé malé letiště bez provozu
		Plockton – Glenforsa	0,9	70	
6.	21.6. 2014	Glenforsa – Lamb Holm	2,2	230	Velké turbulence, skvělé soukromé letiště
		Lamb Holm – Lamb Holm	1,6	–	Oblet ostrova ve velmi příjemné spolupráci s věží Kirkwall
7.	22.6. 2014	Lamb Holm – Lerwick	1,1	80	Přátelské letiště, otevřeli jej pro mě i přes zavírací dobu v neděli v poledne
		Lerwick – Lerwick	1,2	–	Oblet Shetland s managerem letiště, velmi krásné
		Lerwick – Lamb Holm	1,2	80	Cestou bouřky a špatné počasí
8.	23.6. 2014	Lamb Holm – Vágar	3,2	270	Start do špatného počasí, postupně vylepšení, přistání ok
9.	24.6. 2014	Vágar – Vágar	1,3	–	Úchvatný oblet Faerských ostrovů, skvělá spolupráce s věží Vágar
		Vágar – Bergen	2,9	380	Let zcela bez problémů, čekání kvůli provozu v Bergenu
10.	25.6. 2014	Bergen – Skien	2	110	Zavřená dráha, zdržení, přátelské zacházení
		Skien – Esbjerg	2,2	210	Let v klidu, velmi příjemné letiště
11.	26.6. 2014	Esbjerg – Příbram	5,1	390	Turbulentní let, cestou bouřky, které zabránily cestu nad Západofríské ostrovy
Celkem			45,5	3 785	tj. asi 7 000 km přímé cesty a k tomu cca 1 000 km filmování

#### 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 a úpravami trasy.

Celkem jsem v druhé etapě expedice přistál na 18-ti letištích.



## Ostrovky a souostrovy na trase II. etapy expedice





## Ostrovky a souostroví II. etapy expedice

### Přehled ostrovů a souostroví

Tento přehled navazuje na podobné informace o ostrovech uvedené v reportáži z první etapy, věnované ostrovům západního Středomoří a východního Atlantského oceánu. Číslování ostrovů a souostroví proto navazuje na předchozí reportáž, kterou v případě Vašeho zájmu můžete získat zde: <http://knihy.idnes.cz/nebe-nad-evropou-i-kanarske-ostrovky-a-zpet.html>

#### 18 Souostroví Chausey

Velmi málo známý 12 km dlouhý a 6 km široký shluk 52 ostrůvků v průlivu La Manche asi 20 km od francouzského pobřeží. Rozdíl mezi přílivem a odlivem zde dosahuje až 14 metrů. Hlavní ostrov souostroví se jmenuje Grande Ile (Velký ostrov), který je 1,5 km dlouhý a asi 500 metrů široký. Ostatní ostrůvky jsou podstatně menší. Velikost ostrůvků se samozřejmě zásadně mění s přílivem a odlivem. Souostroví bylo historicky předmětem sporů mezi Británií a Francií. Dnes patří Francii – to je také důvod, proč nejsou tyto ostrůvky součástí Normanských ostrovů (Channel Islands). Zajímavé je, že na souostroví Chausey se také těžila žula, která byla použita na stavbu Mont Saint Michel (viz reportáž z 1. etapy expedice Evropské ostrovy z nebe), na dlažební kostky v Londýně i na několika dalších místech.

V létě zde žije až 100 obyvatel. Protože však většina domů na těchto ostrovech slouží svým majitelům jen v létě, je počet obyvatel v zimě jen asi 10. Přes léto sem však z nedalekého St. Malo přijíždí až 200 000 turistů, což vzhledem k malé rozloze ostrovů představuje největší hustotu turistů na jednotku plochy ve Francii. Stavba domů je zde nyní již zakázána a ostrovy žijí především z turistiky – je zde hotel, restaurace a obchod. Své využití ostrůvky měly (nebo ještě mají?) jako úkryt pro zboží pašované mezi Normanskými ostrovy a Francií.

Z letadla jsou ostrůvky Chausey velmi malebné a dostat se k nim mi trvalo z letiště Dinard jen asi 15 minut. Žádná přistávací dráha ani plocha zde není.

#### 19 Les Minquiers (Minkies)

Je shluk ostrůvků ležících asi 15 km jižně od ostrova Jersey. Tyto ostrůvky patří již pod Britskou korunu a jsou spravovány z Jersey. Letový prostor nad nimi je řízen britskými letovými dispečery. Největší z ostrůvků je 50 metrů dlouhý a asi 20 metrů široký. Je zde několik domků avšak nežijí zde prý trvale žádní obyvatelé.

#### 20 Normanské ostrovy (Channel Islands)

Tyto ostrovy nacházející se v Lamanšském průlivu mají celkovou plochu 194 km<sup>2</sup>. Některé z nich jsou vzdáleny jen 18 km – nebo méně než 10 minut letu – od francouzského pobřeží. Největší z nich je ostrov Jersey - 116 km<sup>2</sup> a druhý Guernsey – 65 km<sup>2</sup>. Následují ostrovy Alderney - 7,9 km<sup>2</sup>, Sark - 5,5 km<sup>2</sup>, Herm - 2 km<sup>2</sup> a Jethou - 0,2 km<sup>2</sup>.

V 9. století se na Normanských ostrovech začali zabydlovat Vikingové. Později se staly ostrovy součástí normanského vévodství a spolu s ním byly připojeny v roce 933 k Anglii. V roce 1204 přešla pevninská část Normandie do francouzského držení, ale Normanské ostrovy už zůstaly pod vládou Anglie. Francouzský vliv na ostrovech připomínají ještě dnes zeměpisná jména i dvojzřetelné názvy ulic, ale místní francouzská nářečí normanského původu byla vytlačena angličtinou. Dnes žije na těchto ostrovech celkem na 170 000 obyvatel.

Ostrovky Jersey a Guernsey tvoří od 13. století dvě velmi nezávislé oblasti. Každý z těchto ostrovů je samosprávným územím závislým na britské koruně avšak s autonomií včetně vlastního zákonodárství – pouze obrana a zahraniční politika se za tyto ostrovy řeší v Londýně. Přestože Velká Británie je členem EU, Normanské ostrovy jejími členy nejsou. Z toho pak vyplývají i určité problémy – například při mém letu na Jersey jsem ve Francii byl podroben velmi důkladné celní/pasové prohlídce, z Jersey do Velké Británie jsem musel letět na mezinárodní letiště Exeter a zde po pasové a celní kontrole teprve oficiálně vstoupit na britskou půdu. Nezávislost ostrovů dovolila vytvořit si liberální daňové zákony, které jim umožňují poskytovat již od 60. let 20. století služby daňových rájů. Jersey i Guernsey mají i svou vlastní měnu. Obyvatelé Jersey častují obyvatele Guernsey přívlastkem „oslové“ a ti jim to oplácí přezdívkou „ropuchy“.



## Ostrov a souostroví II. etapy expedice

Jersey - má téměř sto tisíc obyvatel, téměř třetina jich žije v hlavním městě St. Helier. Francouzi se jen těžko smířovali s tím, že ostrov Jersey, který se nachází pouhých 30 km od francouzského pobřeží, patří k Anglii. V roce 1781 došlo proto i k francouzské invazi. Následovala půlhodinová bitva, jejíž výsledek rozhodl ve prospěch Anglie.

Na ostrově Guernsey žije kolem 60 000 obyvatel, z toho téměř 17 000 v hlavním městě St. Peter Port. Na ostrově se nachází mnoho prehistorických památek.

Pod správu ostrova Guernsey patří ostrov Alderney s dvěma tisíci obyvateli a částečně také hodně nezávislý Sark se 600 obyvateli. Tento ostrov je také znám tím, že jsou zde zakázána auta a lidé používají k přepravě pouze kola a koně. Sark je uznáván jako samostatná entita a to dokonce i v mezinárodním měřítku. Má svůj parlament, rozpočet a zákony, což mu umožnilo vytvořit si zákonodárství, které dovoluje poskytovat své vlastní služby daňového ráje. Vliv vlády v Guernsey se na ostrove Sark se projevuje jen tím, že některé zákony jsou zde platné, jen pokud jsou odsouhlaseny parlamenty obou těchto ostrovů.

Po porážce Francie v červnu 1940, byly Normanské ostrovy okupovány německými jednotkami až do konce války. Okupace ostrovů proběhla relativně klidně, protože Velká Británie ostrovy nebránila. Během tohoto období zde bylo postaveno mnoho bunkrů a opevnění za použití nejdříve španělských, později sovětských a polských válečných zajatců. Po vyložení Spojenců v Normandii 6. června 1944 námořní blokáda přerušila dodávky potravin z Francie a okupanti i okupovaní trpěli mnoho měsíců hladu.

Na každém ze tří hlavních ostrovů je letiště. Největší letiště je na ostrově Jersey, kde jsem také přistál. Zacházení i služby zde byly výtečné – dostal jsem povolení obletět a nafilmovat celý ostrov Jersey a druhý den i všechny ostatní ostrovy. Parkování i přistávací poplatky jsou zcela minimální a velmi hezky se o mě postarali v aviatickém klubu na letišti.

### 21 Isles of Scilly

Je souostroví asi 50 km západně od výběžku britské pevniny nazývané Land's End. Tvoří jej dnes 5 obývaných ostrovů a řada menších neobydlených skalisek a ostrůvků. Celkem zde žije kolem dvou tisíc obyvatel. Hlavním ostrovem je St. Mary's, s asi 1 700 obyvateli. Na tomto ostrově je také jediné letiště těchto ostrovů, kam létají pravidelné spoje z Land's End a Exeteru a kde jsem také přistál. Letiště má betonovou dráhu, která do poloviny stoupá a pak klesá, protože vede přes vrcholek kopce. Tak, jako na většinu britských letišť, je zde potřeba povolení - PPR (Prior Permission Required).

Isles of Scilly mají zřejmě nejteplejší a nejklidnější podnebí z celé Velké Británie. To má za následek, že turistická sezóna zde začíná již v dubnu a trvá až do října. Krása ostrovů i příznivé podnebí přispívají k rozkvětu turistiky. Dnes asi 85 % příjmů na ostrovech pramení z turistiky a začátkem června bylo pro mě dost složité najít ubytování i jen na jednu noc. Jak ze země, tak z letadla jsou Isles of Scilly pohádkově krásné a připomínají spíše některé z Karibských ostrovů.

### 22 Lundy

Nenápadný, nevelký ostrov ležící uprostřed Bristolského zálivu, který je také považován za východní hraniční bod tzv. Keltského moře, ležící mezi Irskem a západním pobřežím Anglie. Žije zde nyní 28 obyvatel a je zde také 400 m dlouhá přistávací travnatá plocha, kterou jsem však nevyzkoušel.

Ostrov Lundy má neuvěřitelnou historii, kdy byl v různých obdobích využíván piráty mnoha zemí při přepadání lodí plujících do Bristolského zálivu, ve 13. století byl také nezávislým královstvím ovládaným rodinou Marisco, která zde vystavěla hrad. V 17. století využívali ostrov otrokáři z Maroka (republika Salé) pro transit bílých otroků unesených z Anglie a po několika lety jej drželi jako vlastnictví Otomanské říše. Na konci 18. století a začátku 19. století sloužil ostrov jako tajné vězení pro trestance, kteří měli být odvezeni do Ameriky a za jejichž transport vláda soukromému dopravci zaplatila – ten je však odvezl pouze na Lundy. Schovávalo se zde také kradené zboží nebo zboží z lodí, které byly pojišťovnám deklarovány jako ztroskotané. Dnes patří do sbírky národního dědictví a je známý pro svou velmi bohatou biodiverzitu.

Během Druhé světové války zde přistály dva sestřelené německé He 111 a jejich posádky zde byly vzaty do zajetí. Ostrov má kromě hradu také dva majáky a kostel.



## Ostrov a souostroví II. etapy expedice

### 23 Isle of Man

Dnes žije na Isle of Man o rozloze 572 km<sup>2</sup> přes 80 tisíc obyvatel, z toho třetina v hlavním městě Douglas. Zde je také jediné letiště ostrova. Na ostrově Man jsem však nepřistával a to hlavně proto, abych se vyhnul dalším administrativním problémům vyplývajícím z toho, že ostrov leží právně mimo EU a tak bych musel při odletu i při příletu z/do Británie opět použít pouze mezinárodní letiště a při tom absolvovat celní a pasové procedury. Letiště Douglas jsem však přeletěl a vyfotil.

Isle of Man leží v Irském moři. V 8. století se jej zmocnili Vikingové. Později mu vládly dynastie irské, pak norské a skotské až do roku 1399, kdy se dostal natrvalo pod anglickou kontrolu. Od roku 1765 je samosprávným územím britské koruny podobně jako Normanské ostrovy. Za obranu a zahraniční politiku je tak zodpovědná britská vláda, ale všechny domácí záležitosti řeší parlament ostrova. Ten vznikl již v roce 979 a je tak nejstarším nepřetržitě fungujícím parlamentem světa. Spolu s angličtinou je zde oficiálním jazykem manština – původní jazyk na bázi keltštiny.

Ostrov je také proslulý tím, že zde je mimo obce neomezená rychlost pro všechna motorová vozidla. To vytváří příznivé prostředí pro motocyklové závody, které jsou již od začátku 20. století mezinárodně proslulé. Hlavním zdrojem obživy je zemědělství a rybolov. V poslední době se zde také rozvinul turistický ruch a služby daňového ráje – off shore společnosti, bankovní účty, nulové nebo nízké daně pro cizí daňové subjekty.

### 24 Hebrides

Název používaný pro velmi rozsáhlou a rozmanitou skupinu ostrovů západně od Skotska. Hebridy se dělí ještě na Vnější a Vnitřní (Outer Hebrides, Inner Hebrides). Vnitřní Hebridy leží blíže skotskému pobřeží a zahrnují ostrovy Islay, Jura, Skye, Mull, Raasay, Staffe a Small Isles. Vnější Hebridy jsou pak vlastně řetězec více než 100 ostrovů a řady skalisek, která jsou vzdálená kolem 70 km západně od skotského pobřeží. Celkem 15 z těchto ostrovů je obydlených. Mezi ty hlavní patří Barra, Benbecula, Berneray a Lewis and Harris. Celkově mají Hebridy rozlohu asi 7200 km<sup>2</sup> a asi 45 000 obyvatel a ostrov Lewis and Harris je rozlohou třetí největší po Velké Británii a Irsku. Podnebí Hebrid je ovlivňováno Golfským proudem, díky kterému jsou zde malé výkyvy teplot v různých ročních obdobích a mrzne tu jen výjimečně. Proto se zde daří palmám i jiným teplo-milným rostlinám.

Překážkou sportovnímu létání tady často je počasí – déšť, mlha, nízká viditelnost a častý vítr. Všechna letiště tu jsou velmi málo využitá. Na ostrově Barra pak leží údajně jediné letiště na světě, kde se přistává na pláži a to jen v době, kdy zde není vysoký příliv. Toto přistání jsem vyzkoušel a měl jsem problém se rozhodnout přistát na plochu, na které se zrcadlila voda a já jsem se obával, že pod vodou je spíše bláto, než pevný povrch.

Společně s Orknejskými ostrovy i ostrovem Isle of Man, také Hebridy patřily od 11. do 13. století k Norsku. Posléze pak ke Skotsku. S tím se také měnily jazyky na Hebridách používané – od staronorštiny, přes keltštinu až po angličtinu. Hlavní zdroje obživy tu jsou rybolov, zemědělství a turistika.

Do Hebrid patří také malý ostrůvek Iona, který jsem přelétával, filmoval a fotil. Na něm je klášter vybudovaný původně již v 6. století, který měl zásadní důležitost při šíření křesťanství ve Skotsku. Klášter byl také centrem vzdělanosti a byli zde korunováni a pohřbíváni králové. Na ostrůvku žije přes 100 obyvatel a každý den sem přijíždí množství jednodenních turistů.

### 25 Orkneje

Jsou vlastně ostrovním pokračováním Skotska směrem na sever. Po přeletu majáku na Duncansby Head jsou jižní ostrovy Orkneji již jasně viditelné. Toto souostroví je tvořené více než sedmdesáti ostrovy, z nichž jen dvacet je obydleno. Stejně jako na Shetlandech, se hlavní ostrov jmenuje Mainland. Žije zde přes osm tisíc obyvatel a v hlavním městě Kirkwall, které se tu také nachází, jich žije asi dva tisíce. Na celých Orknejských ostrovech žije celkem asi 20 000 obyvatel.

Hlavní letiště Orknejského souostroví leží právě blízko Kirkwallu a má relativně čilý ruch, hezký terminál a profesionální služby. Pro VFR sportovní létání je ale velmi zajímavé soukromé sportovní letiště na ostrůvku Lamb Holm, kde však nejsou žádné služby a benzin je třeba si přivezt od pumpy. Avgas je k dostání pouze v Kirkwallu.



## Ostrov a souostroví II. etapy expedice

Orkneje jsou obývané po více než 8000 let, o čemž svědčí mnoho prehistorických památek – obydlí, pohřebiště, kulturní místa. Nejznámější je pak neolitická vesnice Skara Brae, která je také na seznamu světového dědictví UNESCO. Původně patřily Orkneje k Norsku a od roku 1472 pak ke Skotsku.

Orkneje jsou strategicky velmi důležité a to i proto, že ostrovy Mainland, Graemsay, Burray, South Ronaldsay a Hoy velmi účinně chrání vodní plochu o rozloze přes 300 km<sup>2</sup>, kolem které tvoří přirozenou hradbu. Tato plocha se nazývá Scapa Flow a byly o ni pro její strategický význam po staletí sváděny boje. V roce 1904 si Scapa Flow vybrala Britská Royal Navy za svou hlavní námořní základnu a německým ponorkám se sem po celou dobu První světové války nepodařilo proniknout. Po skončení války v roce 1918 zde bylo shromážděno celkem 74 německých lodí, které měly podle Versaillské smlouvy připadnout vítězným mocnostem. Německý velitel se tomuto rozhodnutí však odmítl podřídit a 21. června 1919 dal povel lodí potopit. Ke dnu tak šlo celkem 52 vojenských lodí. I dnes přitahuje sedm zachovalých vraků pozornost sportovních potápěčů.

K dalším vrakům potopených lodí se však potápět nesmí – jedná se o ty, které byly prohlášeny za vojenské hřbitovy, protože v nich zahynula velká část jejich posádky. Je to HMS Hampshire u západního pobřeží ostrova Mainland, na které zahynul v roce 1916 lord admirál Kitchener a 643 námořníků a další takovou lodí je HMS Vanguard, na které při záhadném výbuchu v roce 1917 zahynulo 804 mužů posádky.

Nejznámější lodí potopenou přímo ve Scapa Flow je ale britská bitevní loď Royal Oak. Tu potopila německá ponorka, jejíž velitel měl 14. října 1939 tu odvahu, že se nechal do zátoky nepozorovaně vnést s mořským přílivem, Royal Oak torpedovat a nezpozorován opět zmizet. To stálo život 833 britských námořníků a velkou ostudu pro Royal Navy. Winston Churchill proto nařídil postavit několik hrází a pevností s cílem opakování takovéto katastrofy zabránit.

### 26 Shetlandy

Shetlandy je souostroví tvořené 16 hlavními ostrovy a asi stovkou neobydlených ostrůvků, které se nachází na hranici mezi Atlantským oceánem a Severním mořem. Shetlandy dnes patří ke Skotsku, tedy Velké Británii. Jejich celková rozloha je 1 468 km<sup>2</sup>. Od Orknejí, se kterými mají hodně společného, mají Shetlandy nejkratší vzdálenost kolem 80 km. Z letiště Kirkwall na letiště Tingwall je ale vzdálenost asi dvakrát větší a tak let zabere kolem hodiny.

Hlavní ostrov Shetland se jmenuje také Mainland a má rozlohu něco méně než 1 000 km<sup>2</sup>. Na něm se také nachází hlavní a jediné město Lerwick, které je současně hlavním přístavem celého souostroví, na kterém žije asi 23 000 obyvatel a z toho 19 000 právě na Mainlandu. Jeho letiště Tingwall je představováno vlastně jen vzletovou/přistávací dráhou a bungalowem s letištní kanceláří. Letiště je v provozu jen v pracovní dny a v sobotu dopoledne.

Shetlandští muži měli vždy reputaci skvělých námořníků. Už za napoleonských válek je britská Royal Navy verbovala různými způsoby do svých řad. Také během obou světových válek bylo jejich umění vysoce ceněno a současně byly jejich ztráty v relaci k počtu obyvatel například během První světové války největší v celé Británii. Ve Druhé světové válce se pak proslavilo třicet shetlandských rybářských lodí tím, že pomáhaly uprchlíkům i partyzánům v okupovaném Norsku. Jejich spolehlivost a pravidelnost byla tak proslavená, že se jim dostalo přezdívky „Shetland Bus“.

Podnebí je tu celkem mírné, ale v průměru 285 dní v roce prší a v létě se zde často vyskytují mlhy. Skutečnost, že se mi podařilo tu bez problému a v suchu přistát, obletět ostrovy i se vrátit na Orkneje, je proto celkem výjimečná.

Hlavním zdrojem obživy býval rybolov, ale po zavedení kvót na lov ryb, zde toto odvětví velmi upadá. Na důležitosti nabývá ale práce pro těžářské společnosti, které ve vodách nedaleko Shetlandu těží plyn a naftu.

### 27 Faerské ostrovy

V překladu „Ovčí ostrovy“ je souostroví sopečného původu, nacházející se v severním Atlantském oceánu, přes 300 km severozápadně od Skotska. Tvoří jej 18 hlavních ostrovů, 11 menších ostrovů a 779 malých ostrůvků. Celková plocha souostroví je asi 1 400 km<sup>2</sup> a žije tu asi 48 000 obyvatel. Vlivem Gofského proudu je tu rozdíl mezi zimními a letními teplotami minimální – v zimě je tu v průměru 3 – 4 °C a v létě 10 – 11 °C. Prší v průměru 260 dní v roce a vítr i mlhy jsou to obvyklé. Proto plánování letů za viditelnosti je i v případě Faerských ostrovů hodně nejistou záležitostí.



## Ostrov a souostroví II. etapy expedice

Po mnohaletém vlivu Norska se v roce 1814 Faerské ostrovy staly součástí Dánska. Mluví se tu faerským jazykem, který připomíná norštinu a islandštinu a má také psanou formu.

12. dubna 1940, tedy tři dny po obsazení Dánska německou armádou zorganizovala Britská vláda „přátelskou invazi“ Faerských ostrovů s cílem zabránit možnosti využití tohoto strategického místa německými vojsky. Soužití vojáků a civilního obyvatelstva bylo zřejmě celkem spokojené, protože asi 170 ostrovanek se posléze provdalo za britské vojáky. Také anglická čokoláda a fish and chips jsou zde stále velmi populární. Britská okupace skončila v květnu 1945, souostroví bylo navráćeno Dánsku a v roce 1948 dostalo rozsáhlou vnitřní autonomii.

Letiště je na Faerských ostrovech jediné – Vágar, vzdálený po silnici asi 50 km od hlavního města Tórshavnu. Letiště je, kromě ceny za dodávku paliva, sportovnímu létání celkem vstřícné, ale problémem samozřejmě zůstává počasí – časté mlhy, vítr a déšť a nemožnost přistát na jiném letišti. Mně se podařilo se proplést celkem hustými mraky a přistát tu, avšak na oblet ostrovů jsem musel čekat do druhého dne, kdy byla oblačnost o něco vyšší a všichni si pochvalovali, jak nádherné počasí mají.

Faerské ostrovy se postupně stávají turisticky velmi vyhledávanou destinací a také jsou vyhlášené jako vysoce ekologická turistická oblast. Jsou nádherné svou zelení, fjordy a hlavně vysokými strmými útesy, z nichž ten nejvyšší měří plných 725 metrů.

### 28 Helgoland

Helgoland je vlastně souostroví dvou ostrůvků – „Hlavní ostrov“ Hauptinsel – 1 km<sup>2</sup> a Dune – 0,7 km<sup>2</sup>, které leží asi 20 minut letu nebo 50 km severně od ústí řeky Labe do Severního moře. Ostrůvky bývaly spojené přírodní cestou, kterou však zničila těžká bouře v roce 1720. Dnes spojení zajišťují motorové lodě. Žije tu nyní kolem 1100 obyvatel.

Souostroví Helgoland má velmi bohatou historii – původně patřilo Dánsku, od roku 1807 pak Velké Británii a ta jej v roce 1890 vyměnila s Německem za ostrov Zanzibar v Africe. Během Druhé světové války bylo využíváno německou armádou jako ponorková základna. Jeho osud po Druhé světové válce byl hodně nejistý – nebyli tu žádní obyvatelé a dohlížela na něj Velká Británie, která se jej snažila cíleným bombardováním vymazat z povrchu země, což se naštěstí podařilo jen částečně.

Na Helgolandu je zákaz používání motorových dopravních prostředků i jízdních kol. Hlavní obživu ostrovanům poskytuje turistika. Ostrůvky jsou sice součástí EU, ale jsou vyňaty ze společné oblasti DPH a tak se zde volně prodává bezcelní zboží jako cigarety a alkohol.

Letiště tu leží na ostrůvku Dune, kde kromě kempu už nic jiného není. Létají sem malá dopravní letadla Britten Norman Islander 2 a také pár sportovních. Dráha napříč malého ostrova je tu poměrně krátká, poryvový vítr často silný. Tentokrát jsem tu nepřistával, jen jsem ostrovy nafilmoval a nafotil a pokračoval dále k pobřeží severního Německa.

### 29 Fríské ostrovy

Pás Fríských ostrovů se rozprostírá od holandského (Západofríské ostrovy), přes německé až po dánské pobřeží (Východofríské a Severofríské ostrovy). Celková plocha těchto asi padesáti ostrovů je asi 1 000 km<sup>2</sup> a žije tu celkem asi 82 000 obyvatel – 4 000 v dánské, 54 000 v německé a 24 000 v holandské části ostrovů. Obydlená je jen asi třetina těchto ostrovů, které jsou od pevniny odděleny velmi úzkou mořskou úžinou.

Fríské ostrovy jsou velmi ploché a jsou tvořeny především písčnými dunami – vznikly údajně jako výsledek tání ledovců před asi 12 000 lety, které zdvihlo hladinu Severního moře a zaplavilo nižší části pevniny. Pro svou jedinečnost se z velké části staly Fríské ostrovy přírodní rezervací. I při pohledu z letadla je jasné, že hlavním zdrojem obživy tu nemůže být nic jiného než turistika a zřejmě také rybolov. Kvůli počasí se mi bohužel nepodařilo celé souostroví proletět a tak moje zkušenost a fotografie pokrývají jen Severofríské ostrovy a část Východofríských ostrovů. Směrem k holandské hranici řádily bouřky a tak jsem se musel této oblasti vyhnout.



## II. etapa expedice – ostrovy Severního moře – závěr

Druhá etapa expedice „Evropské ostrovy z nebe“, která byla zaměřena na ostrovy Severního moře, proběhla velmi úspěšně – podařilo se mi proletět celou trasu podle plánu, počasí mě nezdrželo více než o půl dne, technika kromě drobných problémů se satelitním telefonem pracovala bez problémů, a spolehlivě také pracoval motor i celé letadlo.

Redakce iDNES.cz i této etapě věnovala velkou pozornost, což mi dodávalo potřebnou důvěru, že o méně známá místa Evropy je opravdu zájem. To potvrdila i vysoká sledovanost jednotlivých denních reportáží, fotografií i videí. Zaujalo mě pár příspěvků v diskusi k reportážím, které naznačovaly, že některé pasáže jsou asi uměle dramatizované. Rád bych proto každého ujistil, že je to zcela naopak – případné dramatictější momenty z jednotlivých letů spíše vynechávám, protože můj cíl není svoji cestu prezentovat jako riskantní podnik, ale spíše jen jako neotřelý pohled na přírodní krásy, které nám náš kontinent nabízí.

Nyní po dokončení této reportážní elektronické knihy z druhé etapy již nastává čas na přípravu etapy třetí – Ostrovy Baltského moře. Součástí této přípravy je i pravidelná prohlídka letadla, které mají nyní v práci mechanici. Tak bych rád vylepšil letecké snímání krajiny ruční kamerou, která je momentálně použitelná během letu jen omezeně, protože se musím věnovat především pilotování. S právě vyvíjeným stojanem na sedadle cestujícího a dálkovou spouští by se měl problém vyřešit a já věřím, že fotografie z další etapy nazvané „Ostrovy Baltského moře“, budou tak nabízet ještě kvalitnější požitek z pohledu na ostrovní krásy.

O zlepšení se budeme také snažit v umístění antény satelitního telefonu, protože současné řešení, kdy je anténa vysunutá z levého okénka a fixovaná lepicí páskou, má svoje problémy. Anténa totiž někdy vypadne a okénko se nedá používat pro případné fotografování. Do letadla také fouká, což nemusí vadit v dobrém počasí, ale v dešti nebo při letu ve velkých výškách to může být nepříjemné.



*Důležitý komunikační prvek – anténa satelitního telefonu.*

Snažíme se i vylepšovat kvalitu našich reportážních knih – zejména provést čtenáře příběhem etapy s jednoduchým přístupem k videím a fotografiím z cest. Jeho cílem je nejenom čtenáři přiblížit krásy evropských ostrovů a přinést základní historické i geografické informace o jednotlivých ostrovech nebo souostrovích, ale taky seznámit se základními principy i pojmy sportovního a dopravního letectví.

V těchto dnech už jsem také začal připravovat detailní trasu etapy „Ostrovy Baltského moře“ a tak mohu už slíbit, že bude také velmi zajímavá – nejdříve povede přes dánský ostrov Bornholm a dále přes největší švédské ostrovy Oland a Gotland do Stockholmu. Odsud pak na málo známé, ale podle všeho, překrásné souostroví Alandy (je tu 20 000



## II. etapa expedice – ostrovy Severního moře – závěr

ostrovů!). Alandy patří k Finsku, ale mají autonomní status a jsou i vyjmuty z jednotné celní zóny EU. Rád bych zde také přeletěl a nafilmoval ostrůvek Märket, který měří jen 350 m na délku a 150 m na šířku a je ještě navíc rozdělený komplikovanou hranicí mezi Finsko a Švédsko.

Dále plánuji letět po východní straně Botnického zálivu na sever až na letiště Vaasa. Po nafilmování zdejších souostroví Vallgrund a Kvarken (5 600 ostrovů!) se pak chci stočit zpět na jih, doletět přes vnitrozemí Finska do Helsinek. Odsud pak zmapovat ostrovy Finského zálivu. Zda se mi podaří přeletět i ostrovy, které si po válce s Finskem ponechalo v roce 1945 Rusko, ještě nevím, ale rozhodně se o to pokusím. Pokud jsem si dal ambici přeletět co nejvíce evropských ostrovů, pak je Finsko země, kterou nelze v Evropě minout – celkový počet ostrovů a ostrůvků se zde odhaduje na 50 000!.

Následně plánuji přistát v Talinnu a zdokumentovat největší estonské ostrovy Hiiumaa a Saaremaa. Odsud pak letět přes Řížský záliv do Vilniusu a přes Polsko zpět do Příbrami. Během této cesty bych měl přeletět také místo, kde se v roce 1994 potopila loď MS Estonia – tato katastrofa se řadí mezi 20 nejhorších lodních neštěstí v celé dostupné historii lodní dopravy.

Celá cesta by měla trvat 7-8 dní a pokrýt asi 4500 km. Bude tedy kratší než ty předešlé, ale informace, které nyní čerpám, ukazují na to, že by rozhodně neměla být o nic méně zajímavá a oblétování několika souostroví ji zřejmě ještě prodlouží. Přesné datum budu muset teprve rozhodnout, ale určitě se na cestu plánuji vydat během srpna 2014. Kromě toho, že se už teď na cestu velmi těším, se také obávám, že pozdější odlet by už znamenal reálné nebezpečí špatného počasí.

Budu velmi rád, když i tato cesta přitáhne zájem co nejvíce čtenářů iDNES.cz a těším se na shledání v srpnu.

**Jiří Pruša – 7. 7. 2014**



*Na viděnou z nebe nad ostrovy Baltského moře.*



## Příloha – Některé použité výrazy

K výrazům, které jsou vysvětleny v předchozí reportáži z ostrovů Západního Středomoří a východního Atlantského oceánu, přidáváme dnes několik dalších. Cílem je pomoci každému čtenáři se lépe orientovat v oblasti letectví a letecké dopravy. Věříme, že na konci čtvrté reportáže se každý bude v letectví pohybovat mnohem lépe a jistěji.

### Primární radar

– poskytuje informaci o pohybu všech letadel ve sledovaném prostoru aniž tato musí být vybavená speciálním zařízením. Neposkytuje ale další potřebné informace k identifikaci určitého letadla. Proto se primární radary v letovém provozu často kombinují s radary sekundárními, které poskytují detailnější informace.

### Sekundární radar

– zpracovává informace předávané v pravidelných krátkých intervalech tzv. odpovídačem umístěným v letadle. V civilním letovém provozu je sekundární radar hlavním zdrojem informací a primární radary je v exponovanějších oblastech doplňují. Problém sekundárního radaru je v tom, že „nevidí“ letadla, která nejsou vybavena odpovídačem. Proto je v exponovanějších prostorech kombinován s primárním radarem.

### Odpovídač

– zařízení umístěné v letadle, které vysílá informace, které toto letadlo identifikují a poskytují také některé další informace – například jeho aktuální výšku. Signály z odpovídače jednotlivých letadel jsou zpracovávány sekundárním radarem, který je pak zobrazuje na obrazovce příslušného řídicího letového prostoru (dispečera), zodpovědného za daný prostor.

### Squawk

– tímto výrazem se v komunikaci mezi piloty a řídicími letového provozu (dispečery) označuje kód složený ze čtyř číslic (např. 3703), vysílaný odpovídačem umístěným v letadle. Letadlu je takový kód pro jeho celý let nebo jen část letu přidělován řídicím letového provozu, který pak takové letadlo na obrazovce snadno identifikuje a může sledovat i řídit jeho činnost.

### QNH

– je zkratka pro označení tlaku vzduchu (např. 1010 ) přepočteného na hladinu moře. Aby bylo možné zajistit potřebné výškové rozestupy mezi jednotlivými letadly, tak řídicí letového provozu pilotovi vždy oznamuje hodnotu QNH platnou v tu dobu v prostoru, kterým letadlo prolétá a pilot tento tlak nastaví na výškoměru svého letadla. Tím se zajišťuje, že všechna letadla v tomto prostoru používají stejnou hodnotu tlaku vzduchu a tím také výškoměry v jejich letadlech indikují srovnatelné výškové údaje. Pokud by se QNH informace v různých letadlech v určitém prostoru nesjednotila, výškoměry letadel přilétávajících z různých míst by ukazovala hodnoty podle aktuálního tlaku v těchto místech. To by vedlo k nedodržování výškových rozestupů a nebezpečí kolizí mezi letadly.

### ETA

– zkratka vychází z anglického výrazu Estimated Time of Arrival a používá se obecně ke zkrácení komunikace. Znamená „očekávaný čas příletu“ letadla do stanoveného místa (letišť, navigační bod atd.). Informace o příletu letadla OK-LEX do Příbrami (LKPM) v 7.15 hodin místního času pak vypadá takto: ETA OKLEX LKPM 0715 LT (LT – Local Time nebo-li místní čas)

### PPR

(Prior Permission Required) – je zkratka používaná pro předběžné povolení předtím, než se pilot rozhodne letět na určité letiště. Podmínka PPR je obvykle používána na vojenských, soukromých nebo klubových letištích, ale někdy i na běžných veřejných letištích. Například ve Velké Británii má podmínku PPR většina letišť. V případě, že si pilot nevyžádá předběžné povolení na letiště, které jej vyžaduje, může mu pak toto letiště odmítnout souhlas k přistání.



## II. ETAPA Evropské ostrovy z nebe Ostrovy Severního moře

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

[www.pruša.org](http://www.pruša.org)



## Evropské ostrovy z nebe **III. ETAPA** Ostrovy Baltského moře

Evropské ostrovy z nebe sledujte on-line na [iDNES.cz](http://iDNES.cz) ► mediální partner projektu