

30.9.2014



Jiří Pruša • Jožo Skácal • Jindřich Ilem



www.prusa.org

- ▶ 1. den Příbram
Portorož
Mali Lošinj
- ▶ 2. den Mali Lošinj
Brač
Tivat
- ▶ 3. den Tivat
Korfu
Korfu
- ▶ 4. den Korfu
Zakynthos
Messolonghi
- ▶ 5. den Messolonghi
Kythira
Heraklion
- ▶ 6. den Heraklion
Rhodos
- ▶ 7. den Rhodos
Samos
- ▶ 8. den Samos
Sytos
Lesbos
- ▶ 9. den Lesbos
Soluň
- ▶ 10. den Soluň
Veliko Tarnovo
- ▶ 11. den Veliko Tarnovo
Příbram

10.10.2014

Evropské ostrovy z nebe IV. ETAPA

Ostrov Jaderského a Egejského moře





Obsah

► Představení IV. etapy na iDNES.cz	4
► Úvod ke IV. etapě	6
V den startu IV. etapy na iDNES.cz	13
Před IV. etapou a start z Příbrami – VIDEO	15
► 1. Příbram – Portorož – Mali Lošinj	16
On-line informace o průběhu letu	17
První den – zhodnocení	19
První den – zajímavé letecké situace	21
První den – VIDEO	22
► 2. Mali Lošinj – Brač – Tivat	23
On-line informace o průběhu letu	24
Druhý den – zhodnocení	25
Druhý den – fotokomentáře	28
Druhý den – zajímavé letecké situace	33
Druhý den – VIDEO	34
► 3. Tivat – Korfu – Korfu	35
On-line informace o průběhu letu	36
Třetí den – zhodnocení	37
Třetí den – fotokomentáře	39
Třetí den – zajímavé letecké situace	46
Třetí den – VIDEO	47
► 4. Korfu – Zakynthos – Messolonghi	48
On-line informace o průběhu letu	49
Čtvrtý den – zhodnocení	50
Čtvrtý den – fotokomentáře	54
Čtvrtý den – zajímavé letecké situace	57
Čtvrtý den – VIDEO	58
► 5. Messolonghi – Kythira – Heraklion	59
On-line informace o průběhu letu	60
Pátý den – zhodnocení	61
Pátý den – fotokomentáře	64
Pátý den – zajímavé letecké situace	67
Pátý den – VIDEO	68
► 6. Heraklion – Rhodos	69
On-line informace o průběhu letu	70
Šestý den – zhodnocení	71
Šestý den – fotokomentáře	73
Šestý den – VIDEO	75



Obsah

▶ 7. Rhodos – Samos	76
On-line informace o průběhu letu	77
Sedmý den – zhodnocení	78
Sedmý den – fotokomentáře	80
Sedmý den – VIDEO	86
▶ 8. Samos – Syros – Lesbos	87
On-line informace o průběhu letu	88
Osmý den – zhodnocení	89
Osmý den – fotokomentáře	92
Osmý den – VIDEO	99
▶ 9. Lesbos – Soluň	100
On-line informace o průběhu letu	101
Devátý den – zhodnocení	102
Devátý den – fotokomentáře	105
Devátý den – VIDEO	106
▶ 10. Soluň – Veliko Tarnovo	107
On-line informace o průběhu letu	108
Desátý den – zhodnocení	109
Desátý den – zajímavé letecké situace	112
▶ 11. Veliko Tarnovo – Příbram	113
On-line informace o průběhu letu	114
Jedenáctý den – zhodnocení	115
Jedenáctý den – fotokomentáře	116
Jedenáctý den – VIDEO	117
▶ Rozdíl v plánované a skutečně letěné trase	118
Itinerář skutečně letěné trasy	119
▶ Ostrovy a souostroví na trase IV. etapy expedice – Jaderské moře	121
▶ Ostrovy a souostroví na trase IV. etapy expedice – Iónské a Egejské moře	127
▶ Ostrovy a souostroví na trase IV. etapy expedice – Egejské moře – pokračování	134
▶ Závěr – Zhodnocení IV. etapy expedice	140
▶ Příloha – Vysvětlení některých leteckých pojmů	141





Ostrov Jaderského a Egejského moře



Místo, kde se do moře zřítil bájný Ikaros, ale také hranice Evropy a Asie z letadla

Kromě Akropole, Olympu, rodiště Pythagora a hraběte Draculy budou moci čtenáři iDNES.cz na zdokonalené on-line mapě sledovat stopu letounu Jiřího Pruši nad chorvatskými a řeckými ostrovy (například nad Korfu, Ithakou či Rhodosem) nebo Bosporem.

Toto vše čtenářům iDNES.cz nabídnou během následujících dvou týdnů objektivy kamer a fotoaparátů letce a cestovatele Jiřího Pruši. Stín jeho jednomotorového dolnoplošníku Dynamic WT-9 bude při poslední etapě projektu Evropské ostrovy z nebe klouzat po povrchu celkem jedenácti států a pěti moří a uletí při tom sedm a půl tisíce kilometrů.

Jak se léčí letadlo

Během předchozích etap si letadlo užilo své. Bahno a kamení plážového letiště na ostrově Barra ve Skotsku i starty a přistání na rozbitých drahách postsovětských letišť pobaltských republik udělaly svoje, při poslední cestě letoun dokonce utrpěl zranění od odraženého kamene, který prorazil potah stabilizátoru.

Dynamic tedy strávil mezidobí mezi třetí čtvrtou etapou opravou a podrobnou prohlídkou ve slovenské Prievdzi, kde se tato letadla vyrábějí. Teď už je vše v pořádku, na jihovýchod letoun vyrazí v poservisní premii. „Den před odletem ho ale ještě proletím,“ upozorňuje pilot. Pak už může v klidu myslet na odlet.

Jak se plánuje trasa

Naplánování trasy je tak trochu alchymie. „Jedna věc je, co by člověk rád viděl a následně nabídl čtenářům, druhá pak nejrůznější předpisy a omezení,“ vysvětluje Pruša. Třeba do Řecka se nedostanete malým letadlem jinak než přes mezinárodní letiště a tam je přistání i odbavení vždy komplikovanější a zdlouhavější než na malém letišti.

Vyložené chuťovka je v Řecku to, že na většině letišť nemají vhodný benzin. „Musím ho shánět a domlouvat předem a spoléhat na to, že dohoda bude skutečně platit,“ líčí pilot. V Turecku mají pro sportovní letadla přísnější metr. K přeletu Bosporského průlivu, jenž odděluje Černé a Marmarské moře, ale hlavně dva kontinenty, mezi nimiž to už po staletí jiskří – Evropu a Asii, je třeba speciální, předem vyřízené povolení. „Udělám všechno proto, abych povolení získal. Když ne, nedá se nic dělat,“ říká Pruša.

Trasa poslední etapy projektu Evropské ostrovy z nebe je oproti třem předchozím odlišná. Zejména v množství historických míst a památek, přes které Jiří Pruša poletí. V hledáčku jeho kamer je například rodiště autora asi nejslavnější matematické poučky: Pythagorovy věty či místo, kde se podle báje do moře zřítil Ikaros, nebo třeba antické památky v Aténách. Jedním z cílů je také hora Olymp.

Třešničkou na dortu pak má být Sighisoara – rodiště neblaze proslulého Vlada Napichovače čili hraběte Draculy. Příprava zabere hodiny a hodiny času. Nejen ta čistě letová. „Abych věděl, co mám chtít vidět a filmovat, musel jsem se chtít nechtě ponořit do studia mytologie a historie – ovšem nejen té řecké,“ doplňuje dvorní pilot iDNES.cz.



Jiří Pruša v kokpitu letadla OK-LEX se satelitním telefonem.

Počasí

Počasí se plánovat nedá, ale záleží na něm až na prvním místě. To letci vědí až moc dobře. Deštivý start do zatím poslední etapy nebylo nic příjemného. Nakonec se počasí sice umoudřilo, ale zdržení bylo na světě. Počasí letec sleduje vždy už týden před odletem a snaží se odhadnout jeho vývoj v oblasti, do které letí. Zatím to vypadá celkem dobře. „Zdá se, že by u nás mělo začátkem týdne propuknout babí léto, což by bylo skvělé,“ dělá si naději.

Za nejkritičtější den letu považuje totiž v této etapě právě den startu. „První den se musím dostat přes 3 500 metrů vysoké vrcholky Alp. Souvislá oblačnost, silný vítr, bouřky, to vše by mohlo přelet zkomplikovat,“ objasňuje. Právě ve vysokých nadmořských výškách musí počasí velmi pečlivě hlídat. Nízká teplota v kombinaci s oblačností může na křídlech přivodit námrazu, ztrátu vzlaku a tudíž nedobrovolný bivak na vrcholcích Alp. Jak to při přeletu Alp z Dynamicu vypadá, můžete vidět ve fotogalerii na snímcích z návratu z miniexpedice po stopách českých turistů směr Chorvatsko a zpět. Záložní řešení pro nepříznivé počasí je ale po ruce, oblet Alp přes Maďarsko.

I tentokrát s sebou Pruša veze neoprenový oblek a záchranný člun pro případné nouzové přistání na moři. Oproti „severním“ etapám se nemusí tolik obávat studeného moře, i tak ale přistání na moři není nic, co by si zrovna musel vyzkoušet. Nad pevninou může při krizové situaci využít padák, který má v sobě letadlo integrován a dopadnout „jen“ rychlostí volného pádu z pěti metrů. Protože se při tom počítá s deformační zónou podvozku, nad mořem je padák k ničemu.

S katastrofickou variantou ale cestovatel nepočítá. „Musím být připraven na každou situaci, nic víc,“ komentuje přítomnost člunu a neoprenového obleku pilot. Očekává jako vždy dobrý let i návrat. Ze své základny na příbramském letišti Dlouhá Lhota se zvedne letoun Dynamic WT-9 v úterý 30. září, znovu zde dosedne zhruba za jedenáct, dvanáct dní. „Rád bych sedal v sobotu jedenáctého října,“ plánuje Jiří Pruša.

Autor: Jan Dvořák



Úvod ke IV. etapě

O expedici, týmu, letadle a jeho vybavení

Let nad ostrovy Jaderského a Egejského moře (a také Iónského a Marmarského) představoval poslední část celé expedice s názvem „Evropské ostrovy z nebe“, kterou jsem naplánoval na rok 2014. Kvůli počasí byly cesty do jižních moří plánované na jaro a podzim a ty nad chladnější Severní a Baltské moře pak na letní měsíce. Takže ta poslední, podzimní vedla do oblastí, kde jsem předpokládal lepší počasí než ve střední a severní Evropě. S malými odchylkami tento předpoklad naštěstí vyšel a počasí můj let nějakým zásadnějším způsobem neovlivnilo. Celá letošní expedice se tak šťastně uzavřela a celý náš tým má nyní spoustu práce se zpracováním videí, fotek, textů i výrobou e-knih a přípravou i realizací přednášek.

Let nad chorvatskými i řeckými ostrovy dával logicky také možnost a potřebu věnovat se mimo letecké a geografické informace také historii a antické mytologii. Letět přes ostrovy jako Ikaria nebo Ithaka a nemyslet na Odyseu nebo Ikara a jejich osudy, by cestě odebralo mnoho z jejího kouzla. V rámci přípravy jsem tedy hodně času strávil také studiem řecké starověké i novodobé historie a mytologie.

Po předchozím letu nad ostrovy Baltského moře, který jsem absolvoval v srpnu, jsme museli vyřešit problém proraženého potahu stabilizátoru. Stabilizátor mi zřejmě prorazil kámen při startu z některého z postsovětských letišť v Baltských republikách. Oprava musela být provedena u výrobce v Prievidzi a tak bylo potřeba tam letadlo nejdříve přeletět a tam pak realizovat opravu. Současně s tím jsem také nechal udělat povinnou stohodinovou prohlídku.

I přesto se ihned po startu z Příbrami projevil problém s autopilotem, který pak trval po celou dobu a byl natolik nepříjemný, že jsem autopilota raději nepoužíval. Při tak dlouhé cestě a několikahodinových úsecích nad mořem to však je docela nepříjemná věc. I z tohoto důvodu jsem z této etapy posílal méně sms a v některých místech s větší turbulencí jsem nemohl ani fotit.

Dalším technickým problémem, který se objevil, bylo poškozené napájení zařízení, které prostřednictvím mobilních sítí odesílá z letadla každou vteřinu polohové zprávy, což umožňuje sledovat můj let velmi detailně online. Napájení se mi přes mou snahu nepodařilo opravit a tak jsem se vrátil k využívání satelitního telefonu, který však polohové zprávy odesílá jen jednou za 5 minut a kvalita zobrazení trasy je tak nižší.

Také tato e-kniha pokrývající let na ostrovy Jaderského a Egejského moře má podobnou strukturu jako tři předchozí knihy, z I. etapy – [▶ http://knihy.idnes.cz/nebe-nad-evropou-i-kanarske-ostrovy-a-zpet.htm](http://knihy.idnes.cz/nebe-nad-evropou-i-kanarske-ostrovy-a-zpet.htm), z II. etapy expedice – [▶ http://knihy.idnes.cz/nebe-nad-evropou-ii-ostrovy-severniho-more.html](http://knihy.idnes.cz/nebe-nad-evropou-ii-ostrovy-severniho-more.html), i ze III. etapy – [▶ http://knihy.idnes.cz/nebe-nad-evropou-iii-ostrovy-baltskeho-more.html](http://knihy.idnes.cz/nebe-nad-evropou-iii-ostrovy-baltskeho-more.html) tzn., že zde najdete jak fotografie a videa, tak také autentickou on-line sms reportáž, články shrnující poznatky z každého dne, ale také trochu více informací o jednotlivých ostrovech a souostrovích i vysvětlení dalších zajímavých pojmů a principů z oblastí letectví.

Úvod ke IV. etapě

Autorský tým

Autorský tým knih z expedice Evropské ostrovy z nebe je výborně stabilizovaný a sestává z nás tří – Jožo Skácal, Jindřich Ilem a já. Během těch všech etap jsme si už vypracovali přesné postupy a máme zcela jasné úkoly i silnou vlastní motivaci bezpečně absolvovat a profesionálně zdokumentovat letecké cesty nad netradičními a super zajímavými místy evropského kontinentu.



Autorský tým – zleva:
Jindřich Ilem, Jiří Pruša
a Jožo Skácal
– za námi OK-LEX

Jožo Skácal se věnuje veškeré grafice knihy a vůbec je v přípravě jednotlivých knih hlavním koordinátorem, který stanovuje celý harmonogram přípravy knihy a tlačí na nás, abychom vše plnili tak, jak jsme slíbili. Náš cíl je, aby e-kniha (i tato) vyšla nejpozději do 8 týdnů po skončení letu. To znamená nejen připravit texty, grafiku, fotky, ale také všechna videa. Jožo svoji práci popisuje takto:

Každá etapa začíná již přípravami před jejím startem a nutností koordinovat všechny potřebné činnosti pro zajištění zdárného průběhu etapy. Ne jinak tomu bylo i nyní. Vzhledem k tomu, že IV. etapa byla poslední v expedici Evropské ostrovy z nebe, myslím, že jsme se všichni snažili maximálně připravit a s trochou nervozity jsem očekával její start. Chtěl jsem zúročit zkušenosti z předešlých a navíc, ve spolupráci a koordinaci s týmem iDNES.cz přinést něco nového. Proto jsem taky netrpělivě čekal na signály nového zařízení, které nám ve vteřinových intervalech posílalo aktuální polohu OK-LEX s Jiřím na palubě a zároveň zaznamenávalo letěnou trasu. Je velice zajímavé sledovat bezprostřední polohu letadla, která mne krom jiného, i po diskuzi v týmu, vedla ke zpracování některých zajímavých leteckých situací na trase. Celou redakční práci i na této čtvrté knize z expedice, jsem zahájil již v přípravném období na etapu a zpracovával souběžně z probíhající etapou se zřetelem, autenticky zaznamenat její průběh. Během etapy největší tíha leží na Jiřím, proto i v průběhu etapy jsme v kontaktu, vyměňujeme si poznatky, či konzultujeme některé vzniklé situace, kterých během jedenácti dnů jistě nebylo málo. Můžete se o nich dočíst v této knize, které součástí je množství fotografií z Jiřího výjimečné cesty a videa zpracovaná Jindřichem, zařazená vždy na konci reportáže z každého dne etapy.

Jindřich Ilem se věnuje video a foto dokumentaci – vytváří záznamy z příletů a odletů jednotlivých etap a především zpracovává všechna videa během cesty pro publikování v iDNES.cz. Tato poslední etapa pro něj proto znamenala 11 dlouhých nocí, během nichž se dálkově připojoval na můj počítač, ze kterého stříhal, stahoval a nakonec uploadoval krátké stříhy z mnoha hodin záznamu každého dne. Pro e-knihu a další použití pak po skončení cesty připravuje delší – 5-7 minutové stříhy, které mají lepší kapacitu plněji prezentovat to, co jsem během letu nafilmoval. Jindřich svou činnost popisuje takto:

Úvod ke IV. etapě

Mé dobrodružství v Jiřího leteckých expedicích začíná ještě před dnem „S“, dnem startu. Na základě předpokládané trasy letu vytvořím základní animaci mapky uletěné trasy, která je pak součástí videa z každého dne Jiřího cesty. V okamžiku kdy Jiří přistane, mapku upravím dle skutečně uletěné trasy. V pozdních večerních hodinách, kdy se již Jiří chystá spát, prostřednictvím vzdálené správy počítače vystřihávám z jeho počítače jím označené záběry a odesílám je na sdílené úložiště redakci iDNES.cz, aby se druhý den čtenáři měli na co dívat. Když jde vše dobře a internet je stabilní, Jiřímu pošlu toužebně očekávanou zprávu, že vše je o.k. a že může jít spát. Ne vždy však máme k dispozici rychlý a stabilní internet. Odezva kurzoru při pohybu po obrazovce Jiřího počítače bývá někdy i 4 vteřiny a upload 30-60 kb/s je pro odesílání souborů s videem opravdu velmi málo. Čekání, až se vše odešle je proto někdy poměrně dlouhé a unavující.

Celou tu dobu hypnotizuji klienta vzdálené správy, aby nevypsal hlášení, že spojení bylo přerušeno z důvodu výpadku internetového připojení. V takovém případě, byť velice nerad, беру telefon a volám polospícímu Jiřímu, aby připojení obnovil a modlím se, aby trvalo souvisle alespoň několik minut než dokončím vystřihání záběrů. V takovém případě musíme nechat odeslání souborů až na druhý den a pokusit se o to od jinud, než Jiří odstartuje na další let. Taková situace se nám v této třetí etapě přihodila naštěstí jen dvakrát. Po Jiřího návratu zpět do Příbrami přebírám disk se všemi videi a začíná druhá fáze mého dobrodružství. Probrat se dlouhými hodinám videa ze tří kamer a připravit je pro tuto knihu.

Moje role je cestu v kabině dvoulístného letadélka Dynamic absolvovat tzn. pilotovat a starat se, aby všechno zařízení (kamery, satelitní telefon a další, včetně avioniky letadla) fungovalo jak má. Každý večer jsem pak, než usnu, k ruce Jindřichovi při stahování videí. Po ukončení etapy pak Jožovi při přípravě a doladování knihy.

Jak celá etapa probíhá, popisují poměrně detailně on line i v denních článcích, které jsou součástí této knihy. Celá expedice je také podporována týmem skvělých odborníků a nyní již přátel, se kterými je radost spolupracovat. Na předchozích etapách to byli zejména kolegové z iDNES.cz (Petra Škraňková, Honza Dvořák, Jakub Matějů), Aerowebu (Adam Zuska), OK-Light (Miloš Dermíšek) a Infonia (Michal Svatý, Dmitrij Jurin). Na této cestě k tomuto týmu přibyla ještě firma ABS Jets (Jan Králík, Michal Pazourek a skvělí lidé na jejich dispečinku), která velmi pružně pomáhala s letovými povoleními pro přistání na jednotlivých řeckých ostrovech. To tam není vůbec jednoduchá záležitost, a pokud člověk nemá plné zázemí telefonu, kontaktních čísel, internetu, PC a mnoha zkušeností, tak to nemusí být v tak velkém rozsahu, jak jsem to na téhle cestě potřeboval, ani schopný zajistit.

Expedice „Evropské ostrovy z nebe“

Expedice „Evropské ostrovy z nebe“ skončila a tak je dobré ji alespoň krátce zhodnotit:

Během čtyřech oficiálních a jedné zkušební etapy jsem ve 45 dnech nalétal téměř 200 hodin nad evropskými moři, ostrovy a souostrovími. Přibližně stovka ostrovů je nyní zachycená na asi 150 hodinách videí, které snímaly 3 kamery podvěšené pod křídly a ostruhou letadla (jen při poslední cestě to byly kamery dvě, protože jedna mi během letu upadla), více než 5000 fotografií a celkem asi 60 různých letišť v Německu, Francii, Itálii, Řecku, Chorvatsku, Černé hoře, Bulharsku, na Maltě, Španělsku, Portugalsku, Británii, Švédsku, Norsku, Dánsku, Finsku, Estonsku, Litvě, Lotyšsku a Polsku.

Mně samotnému expedice ukázala, že Evropa a její země a ostrovy jsou ještě mnohem zajímavější a různorodější než jsem myslel. Byl jsem dříve asi ovlivněn i tím, co jistě zná více rekreačních cestovatelů – člověk přiletí nebo přijede do hlavního města nebo nějakých turistických či historicky zajímavých míst, tam to projde a projede a podle toho si udělá obrázek. Ostrovy a zvláště ty vzdálenější a severnější už ale není tak jednoduché navštívit nebo je vidět v jejich kráse z ptáčích perspektivy. To mi expedice změnila a doufám, že do větší či menší míry každému, kdo viděl fotky nebo videa z letů třeba nad ostrovy Scilly nebo nad Faerskými ostrovy.

Úvod ke IV. etapě

Ve svých článcích i v on line zprávách jsem se snažil nezapomínat také na historické souvislosti, řeckou mytologii a dávnější i novodobou historii. Jsem totiž přesvědčený, že pokud si člověk může spojit suchý dějepis s barevnými obrazy skutečnosti, tak se pak i v historii či zeměpise může podstatně lépe orientovat. Někdy přemýšlím nad tím, že by bylo skvělé ta videa, fotky nebo e-knihy dostat do škol a o hodně tak zpříjemnit výuku jak zeměpisu, tak dějepisu. Obávám se ale, že to je na naše školství trochu avantgardní představa.

Pro přehlednost - expedice „Evropské ostrovy z nebe“ tedy sestává z těchto etap:

- Ostrovy západního Středomoří a Atlantského oceánu - absolvována ve dnech 22.4.2014 – 4.5.2014
- Ostrovy Severního moře – absolvována 16. 6. – 26. 6. 2014
- Ostrovy Baltského moře – absolvována 11.8. – 17. 8. 2014
- **Ostrovy Jaderského a Egejského moře - odlet 30. 9. – 10.10.2014**



Dynamic WT 9, připravený na start IV. etapy. Foto: Jindřich Ilem

O letadle a vybavení

Na celou expedici jsem použil letadlo Dynamic WT 9 v kategorii LSA. Hlavní důvody, pro které se mi s tímto letadlem dobře létá, jsou tyto:

- má poměrně vysokou cestovní rychlost (230 km/h), což umožňuje i velké vzdálenosti absolvovat ve zvladatelném čase. I tak ale například cesta z Bulharského Velikého Tarnova, která by tryskovému letadlu trvala kolem hodiny a půl, vzala s Dynamicem plných 6 hodin. Při kalkulaci letových časů počítám vzhledem k častému protivětru s průměrnou rychlostí 200 km/h.
- je velmi aerodynamické, což spolu se zatahovacím podvozkem, motorem Rotax o objemu 1 200 cm³ a výkonu 100 koní, umožňuje spotřebu kolem 17 l/1 hodinu letu nebo asi 8 l na 100 odletěných km. Celková maximální váha letadla je pouhých 600 kg, což v kombinaci s aerodynamikou jeho trupu podporuje velkou obratnost stroje. V poslední etapě se mi tato obratnost hodila zejména při létání v Boce Kotorské, kde v jednotlivých zátokách ohraničených vysokými horami není příliš místa na otáčení a kroužení;
- výdrž přes 7 hodin letu, což je pro dálkové cesty a zvláště nad mořem nezbytné. Několik úseků mojí cesty totiž bylo přes tisíc kilometrů dlouhých, což představuje 5 hodin letu v klidném ovzduší. S protivětrek kolem 50 km za hodinu, který je nad mořem celkem častý, se tato doba prodlouží na 6 hodin a to se už blíží limitům nejen předpisovým, ale i reálným. Je totiž potřeba počítat s tím, že přistání se silným bočním větrem

Úvod ke IV. etapě

se nemusí napoprvé povést nebo, že nad letištěm sedí bouřka. To se mi stalo před dvěma roky v Paphosu na Kypru a čekat na možnost přistát, je při svítících červených kontrolkách benzínových nádrží, docela tlak na nervy.

- kabina má vysunovací okénka, což umožňuje kvalitní fotografování/filmování také ruční kamerou. To jsme na poslední etapu ještě vylepšili tím, že jsme do letadla k pravému okénku dali stojan na kameru, který umožňuje stabilní focení při kroužení a pro mě podstatně méně námahy;
- motor pracuje na dva typy benzínu AVGAS 100 LL nebo Natural 95. To mi zejména při poslední cestě v Řecku umožnilo proletět celou trasu, protože AVGAS tam mají jen na málo letištích a tak jsem byl rád, že jsem mohl vhodný koupit a na menší letiště přivést od místní pumpy.



Nezbytná příprava letadla na start v hangáru letiště Dlouhá Lhota u Příbrami. Kabinu se snažím udržovat co nejčistší, aby bylo možné v případě nouze fotit i přes její sklo. Foto: Jindřich Ilem

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. Satelitní telefon jsem používal také pro vysílání polohových zpráv, kdy například nad mořem je to jediný způsob, jak polohové zprávy vysílat. 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.
- K záchrannému člunu a plovoucí vestě mám od cesty nad Severní moře ještě také neoprénový oblek. Ten jsem oblékl při cestě tam i zpět z Faerských ostrovů, při cestách nad teplými však neoprénové kraťasy a vestu mám jen na vedlejším sedadle. K tomu mám ještě nepromokavý vak, ve kterém mám jeden mobilní telefon a vysílačku ICOM. V případě přistání na vodu bych do něj ještě dal satelitní telefon a druhý mobilní. Bez informování o tom, kde jsem, by totiž případná pomoc byla velmi komplikovaná.

Úvod ke IV. etapě

Plán cesty

Trasu IV. etapy jsem plánoval se záměrem, aby její maximální část vedla přes jednotlivé ostrovy na trase a využít její možnosti podívat se i na historicky známá místa které nabízí. Zvažoval jsem i možné meteorologické a technické podmínky a jednotlivá přístání s mezipřístáními jsem naplánoval takto:



Úvod ke IV. etapě

Plánovaný itinerář IV. etapy

Den	Plánovaná trasa (body přistání)	Kalkulace trasy v km a letových hodinách
30.09.	Příbram – Portorož – Mali Lošinj	800 km/4 hodiny
01.10.	Mali Lošinj – Brač – Tivat – Korfu	850 km/4,3 hodiny
02.10.	Korfu – Zakynthos – Messolonghi– Megara	650 km/3,3 hodiny
03.10.	Megara – Kythira – Sitia	700 km/3,5 hodiny
04.10.	Sitia – Rhodos	300 km/1,5 hodiny
05.10.	Rhodos – Kos – Samos	400 km/2 hodiny
06.10.	Samos – Mykonos – Santorini – Paros	350 km/2 hodiny
07.10.	Paros – Syros – Skiathos	650 km/3,5 hodiny
08.10.	Skiathos – Lesbos	350 km/2 hodiny
09.10.	Lesbos – Thessaloniki – Kavala	550 km/3 hodiny
10.10.	Kavala – Veliko Tornovo – Sibiú	1 250 km/7 hodiny
11.10.	Sibiú – Kamenica – Příbram	1 000 km/5 hodiny

Celkový letový čas jsem propočítal na 42 letových hodin a uletěnou trasu na cca 7 600 km. Délku trvání letu jsem si rozpočítal na 12 dní.

Tajně jsem navíc doufal, že se mi podaří ji rozšířit o průlet nad Marmarským mořem kolem Galipoli a Bosporu do Bulharska. To se mi však nakonec podařilo jen z části.



Přes vrcholky Alp k ostrovům jihovýchodní Evropy



Alpy jako první neuralgický bod poslední etapy projektu Evropské ostrovy z nebe musí překonat sportovní letadélko Dynamic. Za nimi se otevře Jaderské pobřeží s desítkami svých ostrovů.

Ranní mlha zahalující Českou republiku vypadala sice hrozivě, brzy se ale rozpustila a na příbramském letišti Dlouhá Lhota vyklidila pole. A tak po půl jedenácté mohl pilot Jiří Pruša podle plánu se zvednutým palcem za sklem kokpitu svého Dynamicu WT-9 rolovat ke startu směr Linz.

Od té chvíle mohli čtenáři pozorovat jeho pohyb na naší on-line mapě ve speciálu Ostrovy Jaderského a Egejského moře na Cestování iDNES.cz. Polohu letadla určuje GPS a data pak odesílá přes mobilní síť.

Za Lincem na letadlo čekají Alpy. A jejich přelet se vždy odvíjí od počasí. „Doletím až k nim a tam se teprve podle počasí rozhodnu, jestli je přeletím, nebo budu muset točit na východ a obletět je přes Maďarsko. Zatím ale vypadá předpověď dobře,“ vysvětlil pilot před startem. Na dnes má cestovatel kromě přeletu Alp v plánu přistát ve slovinské Portoroži na Istrijském poloostrově a následně doletět na ostrov Lošinj, kde chce strávit první noc na trase. Během dalších dnů zamíří směr Boka Kotorská, nafilmovat chce ostrov Korfu, Atény či Rhodos. V plánu má také přelet bájně hory Olymp či ostrova Kréta. Z Kréty pak poletí k Bosporu.

Aby zachytil alespoň část ostrovů Egejského moře, bude přes něj „šněrovat“. „Přeletím ho vlastně třikrát tam a sem, byla by škoda se spokojit jen s jedním přeletem,“ říká pilot. Pokud získá povolení, uvidíme z jeho letounu i Bosporský průliv včetně mostu spojujícího Evropu s Asií. Podrobnější info najdete v článku Místo, kde se do moře zřítíl bájný Ikaros, ale také hranice Evropy a Asie z letadla.

Každý den pro čtenáře iDNES.cz pořídí ze vzduchu videa a fotografie, které následující den vyjdou ve speciálu. Zároveň bude čtenářům už během letu přibližovat aktuální situaci v SMS deníku, do nějž zprávy posílá přímo z kokpitu letounu.

Projekt Evropské ostrovy z nebe mohou čtenáři iDNES.cz sledovat už od jara, kdy letec vyrazil až na Kanárské ostrovy a přes Madeiru a Portugalsko zpět do Příbrami. Ve druhé etapě mapoval ostrovy Severního, ve třetí pak ostrovy Baltského moře.

Návrat z ostrovů Jaderského a Egejského moře plánuje v pátek 10. nebo v sobotu 11. října.

Autor: Jan Dvořák



Chvilku před startem. Na pravé straně kabiny je vidět dřevěný držák na kameru, který se za letu „kouká“ ven otevřeným okénkem. Dá se otáčet i fixovat. Foto Jindřich Ilem



Nálepky expedice mi na mnoha letištích pomáhají vyřešit složitější situace. Délka a množství cest vytvářejí určitý respekt, který pak pomůže vyřešit problémy. Tady nalepuji poslední, čtvrtou samolepku.“



Trochu pózování před odletem. Foto na stránce: Jindřich Ilem



Tady vkládám do GPS letový plán na první část cesty. Bylo to asi jen 5 bodů, tak to šlo rychle. Na složitějších cestách musím vložit až 15 bodů.



Za letu jen piji a případně sním nějaké ovoce. Alespoň jedno jablko mám tedy vždy na začátku letu někde blízko.



Zde se podívejte na vše podstatné před startem z letiště v Příbrami.

Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!





Příbram – Portorož – Mali Lošinj





Městečko Poreč – Istrie



Vrsar – Istrie



Rovinj – Istrie

PŘÍBRAM – PORTOROŽ**9:45**

Už jsem na letišti, letadlo je naložené a natankované. Sešlo se tu pár přátel, což je příjemné. Ještě se doladuje pár věcí, ale letový plán už jsem podal s odletem v 10.45. První část cesty vede do Portorože. Tam se odbavím z Schengenu a budu pokračovat na Maly Lošinj v Chorvatsku. Cestou chci filmovat Brionské ostrovy a pobřeží Istrie. Cesta do Portorože by měla při dobrém počasí trvat asi 2,5 hodiny. Další úsek pak necelou hodinu. Ozvu se z letadla.

10:53

Jsem po startu z Příbrami. Pocaší zatím vyborne. Do Portorože podle pocitace jeste 2h 30 minut. Autopilot trochu zlobi, a tak mam o neco vic prace. Jinak vse OK.

11:22

Nad Ceskym Krumlovem. Za chvili budu prechazet hranici do Rakouska severne od Freistadtu. Vyska 4 500 stop, bezvetri.

11:29

Uz nad Linzem. Pode mnou hodne oblacnosti, ale Alpy prede mnou bez mraku - skvele. Stoupam do 6 500 stop, coz je vyska, ve ktere mam povoleni prelet letiste Linz. Pak budu stoupat do 12 000, abych se dostal pres Alpy. Vse OK. Nalada dobra.

11:39

Uz stoupam nad Alpy. Pocaší zatím absolutne skvele. Viditelnost asi 100 km. Modre nebe, zasnezené vrcholky. Rychlost 220 km/h. Bocni vitr ze zapadu, odkud se take priblizuje frontova oblacnost. Te ale stihnou uletet...

12:06

Nad bodem VATET vyska 10 500 stop. Pocaší skvele. Rychlost 200 km/h.

12:10

Vyska 12 500 stop teplota 7 °C. Viditelnost vyborna. Slaby protivitr. Jeste 55 minut do Portorože. Pristi navigacni bod je GLIMIX.

12:49

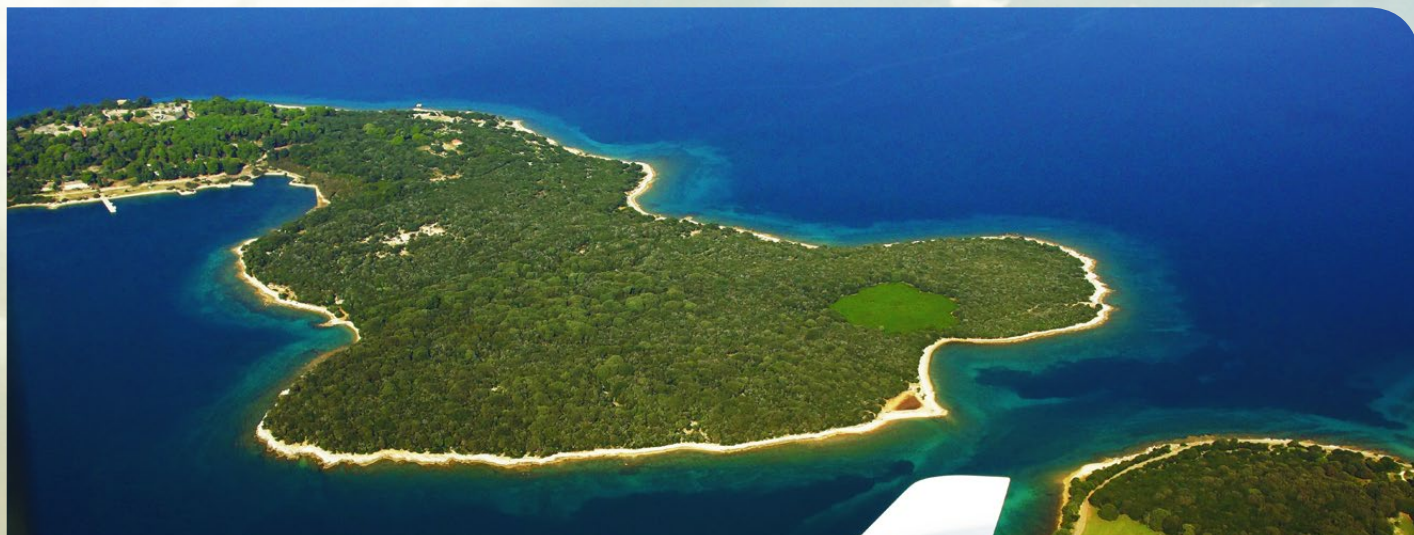
Prave jsem se koordinovane vykrizoval s Airbusem, ktery klesa na Klagenfurt. Velmi efektni, protoze byl 600 metru nade mnou.



Rovinj – Istrie



Ostrov Brijuni



Ostrov Brijuni

12:59

Uz nad Slovinskem, Alpy za mnou. Poda mnou hodne mraku. Jeste asi 25 minut do Portoroze. Ted mi ohlasili, ze v Portorozi jsou mraky dost nizko tak si asi naletim pres more a priblizim se podel pobrezi.

13:26

Po trosce bloudeni v oparu ozarenem sluncem jsem pristal na draze 33 v Portorozi. Naobedvam se, natankuji a poletim dal na jih.

14:07

Tak poledni prestávka končí, platím oběd a jdu k letadlu. Chci ještě natankovat a pak vystartuji. Sluníčko rozpouští nízké mraky a vypadá to, že cesta kolem istrijského pobřeží by mohla být fajn. Plánuji letět jen v 1 500 stopách, což slibuje možnost focení a filmování. Portorož je milé malé letiště se zahradní restaurací, což je ohromně příjemné.

PORTOROŽ – MALI LOŠINJ

15:03

Uz jsem na ceste. Ted jsem fotil Rovinj a more kolem a pokracuji na Brionske ostrovy.

15:45

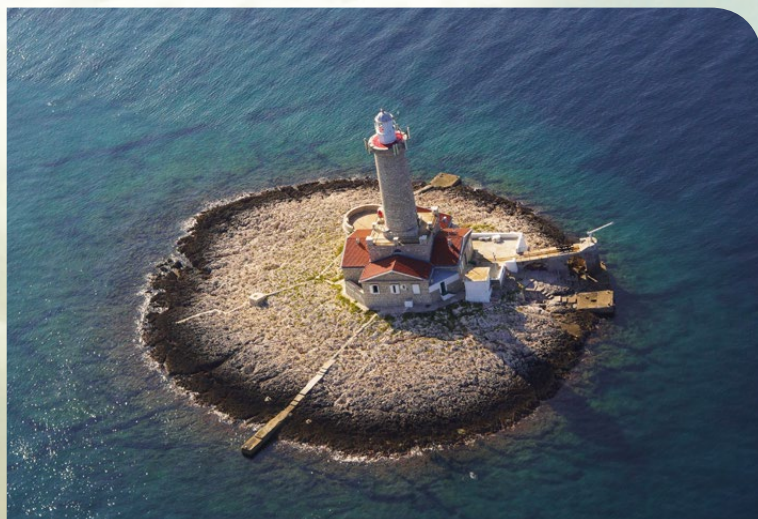
Jsem na ostrove Mali Losinj. Cestou jsem bohužel ztratil jednu kameru, která byla na ostruže. Jinak vse ok.



Ostrovy Brijuni



Město a záliv Pula – Istrie



Maják Porer postavený v roce 1833 jižně od městečka Premantura na jižním cípu Istrie.

Už asi 10 dní jsem bedlivě sledoval vývoj počasí, protože přelet přes Alpy je vždycky trochu nejistý. Včerejší ranní mlhy i místní nízká oblačnost udržovaly napětí ohledně odletu až do desáté hodiny. Pak se vše změnilo k dobrému a já jsem v 10:40 minut odstartoval z dráhy 24 letiště Dlouhá Lhota u Příbrami na poslední etapu expedice Evropské ostrovy z nebe – tentokrát nad ostrovy Jaderského a Egejského moře. Ve skutečnosti těch moří bude více – ještě Jónské a Marmarské, ale to už by název byl moc dlouhý.

Po startu jsem vystoupal do 3 500 stop a kurz jsem upravil tak, abych se vyhnul vojenskému prostoru v Boleticích, který byl včera dopoledne aktivní. Pak jsem se přehoupl přes Šumavu a dostal se nad údolí kolem Dunaje, které bylo až k Alpám pokryté nízkou bílou oblačností. Alpy ale majestátně vystupovaly nad obzor a nebyly nad nimi žádné mraky, což bylo výborné. Domluvil jsem si transit přes kontrolní zónu letiště Linz a začal postupně stoupat tak, abych nad Alpami byl ve správný čas už ve 12 500 stopách. Ukázal se malý problém s autopilotem, který vyžaduje trochu ruční pomoci, což je ale zvladatelné. Východně od Klagenfurtu mě dispečer varoval, že zprava doleva nade mnou přeletí Airbus – to se také stalo a bylo to celkem impozantní, protože byl nade mnou jen asi 600 metrů, což se při jeho velikosti zdá vlastně velmi málo.

Po asi 30 minutách letu nad Alpami jsem se dostal nad Slovinsko a začal pomalu klesat přes italský Terst. Doletěl jsem až nad moře a pak jsem se zařadil do polohy po větru pravého okruhu dráhy 33. Portorož je velmi milé letiště s restaurací na terase. Po hodině odpočinku a mailování jsem nasadil všechny tři kamery a připravil fotoaparát na cestu kolem poloostrova Istrie směrem k ostrovu Mali Lošinj v Chorvatsku.

Umag, Novigrad, Poreč, Visar, Rovinj, Pula – krásná městečka na istrijském pobřeží jsem přelétával v rychlém sledu, abych se dostal nad souostroví Brioni, které historicky patřilo jak starověkému Římu, tak Benátkám, Rakousku, Napoleonské Francii i Itálii. V devadesátých letech 19. století zakoupil souostroví vídeňský podnikatel, který z něj vytvořil lázeňskou oblast navštěvovanou jak vídeňskou smetánkou, tak světovou aristokracií. Po krachu na New Yorské burze v roce 1929 resort zkrachoval a pan majitel raději spáchal sebevraždu. Následně ostrovy (1930) převzala Itálie a držela je až do roku 1943, kdy je obsadilo Německo.

V roce 1945 se pak ostrovy staly součástí Jugoslávie a maršál Tito si z nich udělal svou osobní letní rezidenci. Nám dobře známý slovinský architekt Jože Plečnik



Ostrov – Malé Srakane



Letiště a ostrov – Mali Lošinj



Přístav – Mali Lošinj

zde navrhl pro Tita také jeho pavilon. Tita na Brioni navštívilo kolem 100 hlav států. K tomu za ním přijížděly globální celebrity jako Elisabeth Taylor, Richard Burton, Sophia Loren, Carlo Ponti, Gina Lollobrigida a další. Po smrti Tita v roce 1980 byly ostrovy prohlášeny za národní park. Proto jsem se musel držet ve výšce nejméně 1 500 stop.

Bylo už čtvrt na čtyři a tak jsem zamířil přes Kvarnerský záliv na letiště Mali Lošinj, protože ve čtyři hodiny zavírá. Přeletěl jsem ještě ostrůvky Uniye a Srakane a nasadil na přistání na dráhu 02. Hned po výstupu z letadla jsem zjistil, že mi chybí zadní kamera. Kdy se ztratila nevím, protože let byl zcela klidný. Mrzí mě to, protože záběry kamery pod trupem letadla jsou někdy velmi zajímavé. Pokud neseženu náhradu, budeme se tedy muset spokojit s videi bez záběrů zadní kamery. Na letišti jsem pak našel mladou policistku schovanou jenom v jakési boudě, které jsem vnutil svůj pas, abych splnil předpisy – Chorvatsko ještě není v Schengenu. Pak jsem našel číslo na místní taxi a dojel do krásného malého přístavu.

Mali Lošinj – 01.10.2014, 06:36



První den – zajímavé letecké situace

Brijunské ostrovy



Brijunské ostrovy jsou zajímavým národním parkem, pro jejich natočení a nafocení jsem na obloze vykreslil obrazce, které jsou s novým zařízením vysílajícím polohové zprávy každou vteřinu, velmi přesné.



Zde najdete živé okamžiky z prvního dne III. etapy.

Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!



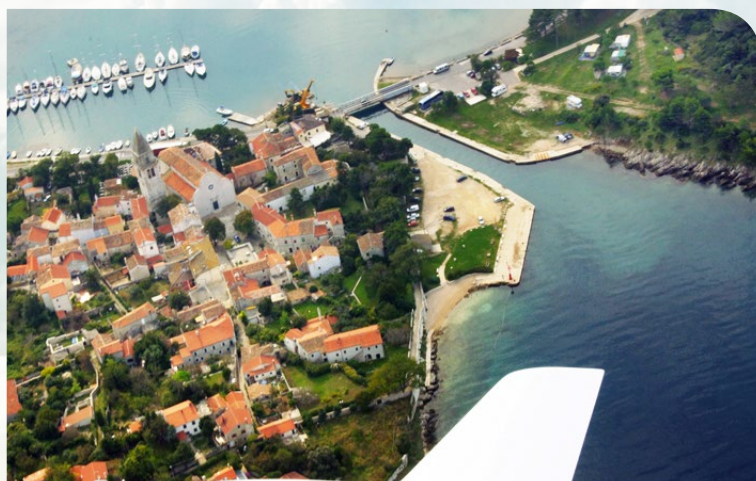


Mali Lošinj – Brač – Tivat





Dynamic OK LEX na letišti Mali Lošinj. Vpravo pod křídlem je kovový kufr s nabíječkami a černý kufrík s kamerami.



Městečko Osor a průplav mezi ostrov Lošinj (vpravo) a Cres (vlevo).



Městečko a přístav – Mali Lošinj

MALI LOŠINJ – BRAČ

10:46

Zahrívám motor na vyckavacím místě dráhy 02 na Lošinji. Po startu směr Krk, Pag a kolem pobřeží na Brač (LDSB).

12:23

Pocasi lepší. Natocil jsem Split a pokračuji na Brač. Jste asi 15 minut.

13:16

Jsem na Brači (LDSB). Pocasi už velmi jižní. Letiště zcela bez provozu, jen několik zaměstnanců... Mam trochu problémy s letovým plánem do Tivatu (LYTV). Uvidím, jak to dopadne. Pokud to nevyjde poletím buď přímo na Korfu (LGKR) nebo do Dubrovníku (LDDU).

13:55

Tak pratele z ABS Jets mi pomáhají a zdá se, že povolení bude. Jste čekám na potvrzení a do 45 minut bych mohl vyrazit na trat Korčula, Dubrovnik, Tivat. To by mi mělo také umožnit nafilmovat Boku Kotorskou.

BRAČ – TIVAT

15:05

Jsem mezi Korculou a Hvarem. Pocasi skvele, výhledy úžasné. Budu filmovat.

15:28

Korčula nafilmována.

15:29

Pokračuji na Dubrovnik a poprosil jsem uctive, aby me nechali preletet nad starym mestem. Tak uvidim jak to vyjde.

15:30

Ted letim po jižní straně poloostrova Pelješac.

15:54

Tak nad Dubrovnik mesto me nepustili, ale dovolili mi udelat jednu 360 zatačku nad Lokrumem, což mi dovolilo Dubrovnik dobre nafotit. Nyni pokračuji na Tivat.

16:56

Prošel jsem černohorskou pohraniční i celní kontrolou a teď se jedu podívat na Boku Kotorskou. Zítra bych ji rád nafilmoval zeshora.

*Útesy ostrova Dugi Otok.**Překrásné tvary ostrůvků souostrovi Kornati.**Primošten*

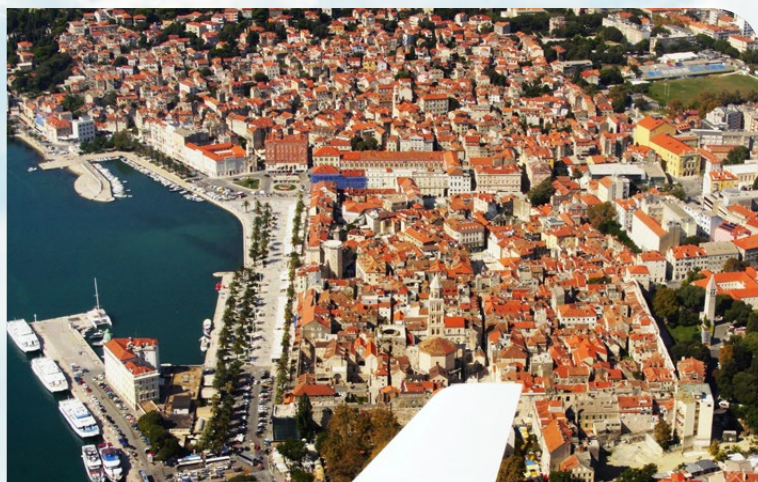
Ráno začalo sháněním benzínu. Taxikáře, který mě vyzvedl na letiště, jsem přemluvil, aby mi pomohl a tak jsme nejdříve zajeli na jeho chatičku, ke které ale neměl u sebe klíče. Museli jsme ji tedy vypáčit (doufám, že byla opravdu jeho), abychom se dostali ke dvou prázdným kanystrům. S těmi jsme dojeli k pumpě. Kanystry byly dost špinavé a tak jsem je raději ještě vypláchl benzinem a s plnými pak jsme dorazili na letiště. Policista, který letiště hlídal, sledoval právě něco napínavého v televizi a tak z nás radost neměl. K letadlu mě s benzinem ale nakonec pustil. Po troše bojování se mi podařilo větší množství benzínu z kanystrů nalít do nádrží letadla. Pak jsem podal letový plán na ostrov Brač a v 10:40 jsem mohl vyrazit.

Počasí nestálo za moc – bylo silné kouřmo a vypadalo to na déšť. Svůj plán letět přes ostrov Crest na ostrov Krk, přeletět Rijeku a pak na jih přes Pag jsem musel operativně zrušit – viditelnost byla na focení a možná i na létání severně od Malého Lošinje hodně špatná.

Na sever jsem tedy letěl jen kousek – nad městečko Osor, kde byla hodně dříve šíje spojující ostrovy Cres a Lošinj. Pak zde byl vykopán průliv, který vytvořil mezinárodní lodní cestu a Osor byl živým mezinárodním přístavem. Dnes se jedná o malé, ospalé městečko s mostem opět spojujícím oba ostrovy. Stejně jako ostrovy Krk, Pag a další v oblasti Kvarnerského zálivu (oblast jižně od Istrie), také ostrovy Cres a Lošinj měnily v průběhu historie své majitele – starý Řím, Benátská republika, Rakousko, napoleonská Francie a od roku 1920 do roku 1947 pak také Itálie. Po té byl převzat Jugoslávií a následně Chorvatskem. Je zde prý 2 600 hodin slunečního svitu ročně, ale to nemohu potvrdit. Ostrov Cres se zároveň se svými 406 km² dělí s ostrovem Krk o místo největšího ostrova Chorvatska. Lošinj má asi 36 km².

Pak jsem se stočil zpět na jih, přeletěl přístav Mali Lošinj a pokrčoval přes Dugi Otok (Dlouhý ostrov) směrem na ostrov Brač. Dugi Otok má rozlohu 114 km² ale měří na délku 45 km. Bydlí na něm jen asi 2 000 lidí, kteří asi téměř všichni pěstují hrozny, protože vinic je na ostrově vidět opravdu hodně. Na jihu pak Dugi Otok přechází do národního parku Kornati, což je asi 140 ostrovů a ostrůvků překrásných tvarů, které jsou i na mých fotkách.

Už od jižního cípu Dlouhého ostrova jsem se snažil s dispečerem na radaru ve Splitu domluvit, aby mě nechal zaletět nad město, udělat dvě otočky a nafilmovat historický střed města. Byl velmi kooperativní a tak



Staré město a přístav – Split



Diokleciánův palác – Split



Přístav a staré město – Split

mi dal jen pár instrukcí, jak si přeje, abych letěl a nad město mě pustil. Vidět Diokleciánův palác z výšky 300 metrů bylo velmi působivé – filmoval jsem a fotil, jak to šlo. Po povolených dvou otáčkách jsem odletěl směrem na letiště ostrova Brač, což je se svými 396 km² největší ostrov Dalmácie, kde žije 14 000 obyvatel. I tady se vlastníci měnili – Benátky, Rakousko, Jugoslávie, Německo, Chorvatsko.

Letiště Brač bylo zcela bez provozu, ale s poměrně hodně zaměstnanci pobíhajícími mezi různými částmi letiště a vytvářejícími tak dojem velkého shonu a množství práce. Podal jsem letový plán do Tivatu v sousedním Montenegro a za chvíli mi ze Splitu volali, jestli mám pro Tivat povolení přistát. Neměl jsem jej a tak jsem si vyžádal telefonní číslo, abych se pokusil jej dostat (podle jejich předpisů mám žádat 36 hodin napřed). I když bylo číslo v oficiálních dokumentech, nefungovalo. Zavola jsem tedy do Prahy na ABS Jets, kteří mi na této cestě nabídli pomoc a požádal jsem je o vyřízení povolení. Mezitím jsem si dal dvě nektarinky z mé zásoby, protože nic jiného na letišti nebylo možné k jídlu najít. Povolení k přistání v Tivatu přišlo a já jsem mohl asi za hodinu a půl po přistání už zase odstartovat.

Startovací dráha na Brači končí téměř nad asi 500 metrů vysokým útesem – start byl tedy velmi impozantní, pár metrů za koncem dráhy se v hloubce pode mnou otevřel překrásný záliv s atraktivním kouskem pláže nazývaným Zlatni rat. Chvilu jsem tam zběsile fotil a pak pokračoval přes Hvar směrem ke Korčule. Odtud pak Pelješackým průlivem směrem k Dubrovniku.

I tady jsem se uctivě pokusil o možnost nafilmování starého města, ale dispečer na věži letiště byl přísnější. Problém je, že dráha asi 15 km vzdáleného letiště směřuje přímo nad Dubrovnik město a tak se tam nedá kvůli provozu na letišti dlouho zdržovat. Dovolil mi tedy jen jednu otáčku a to ještě nad ostrovem Lokrum a nikoliv přímo nad městem. Lokrum se mi tedy podařilo nafilmovat a Dubrovnik alespoň trochu nafotit.

Pár minut po té jsem už nasazoval na přistání na letišti Tivat, které se dnes nachází v nezávislé republice Černá Hora (Montenegro). Tivat leží kousek od Boky Kotorské – ohromného přírodního zálivu, který je vlastně zatopeným ústím řeky. Tato oblast je překvapivě vedená jako nejdeštivější místo Evropy, protože zde ročně spadne 4 600 mm srážek. Je to dané zřejmě tím, že Boka Kotorská leží mezi vyso-



Přístav – Split

kými horami. Zajímavé je, že za první republiky byl zdejší přístav používán československými loděmi. Za První světové války pak zde proběhla velká vojenská protirakouská vzpoura, které se účastnili také čeští vojáci.

Po přistání už pak byla všechno rutina – přivázání letadla, přendání věcí do tašky, odchod na celnici, kontrola dokladů a odjezd do Herzeg Novi.

Tivat – 02.10.2014, 07:49



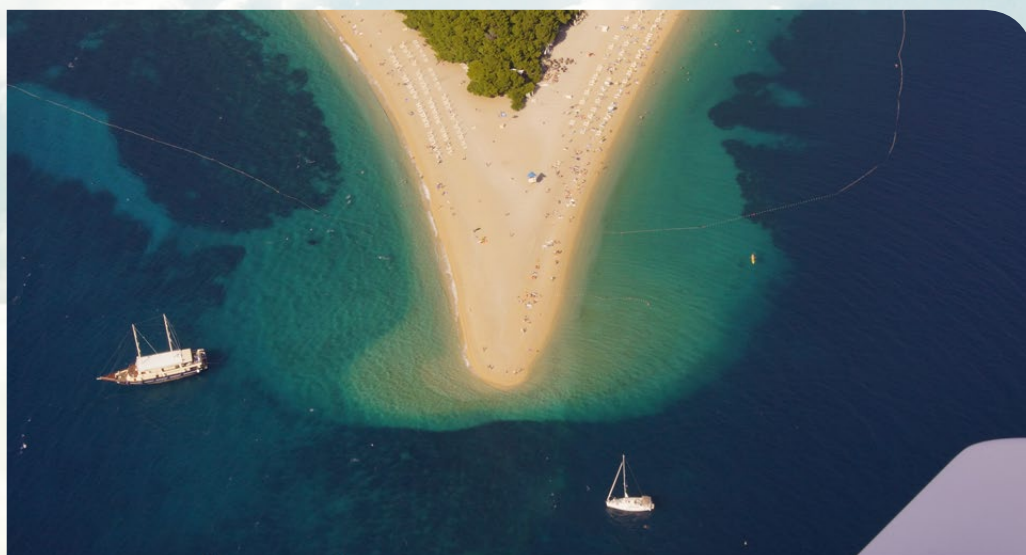
Hory a moře jižně od Splitu.



Před přistáním - poloha po větru pravého okruhu dráhy 22, letiště Brač.



Dráha 04 letiště Brač po startu.



Pláž Zlatni Rat – ostrov Brač



*Jižozápadní pobřeží ostrova Brač
s městečkem Bol.*



Ostrov a městečko Korčula.



Městečko a přístav Korčula.



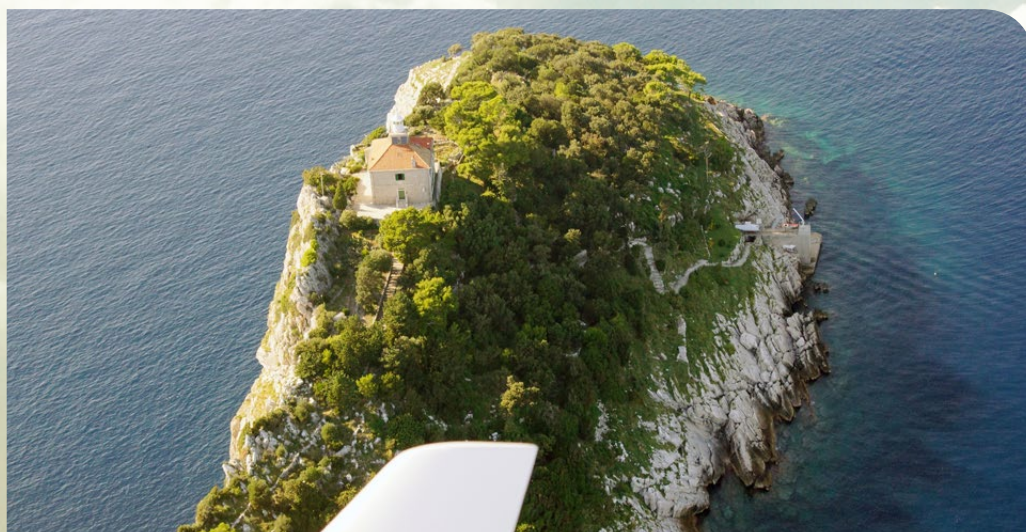
Ostrovy v zálivu na jihu ostrova Korčula.



Korčula a Pelješacký kanál – vpravo poloostrov Pelješac, vlevo Korčula.



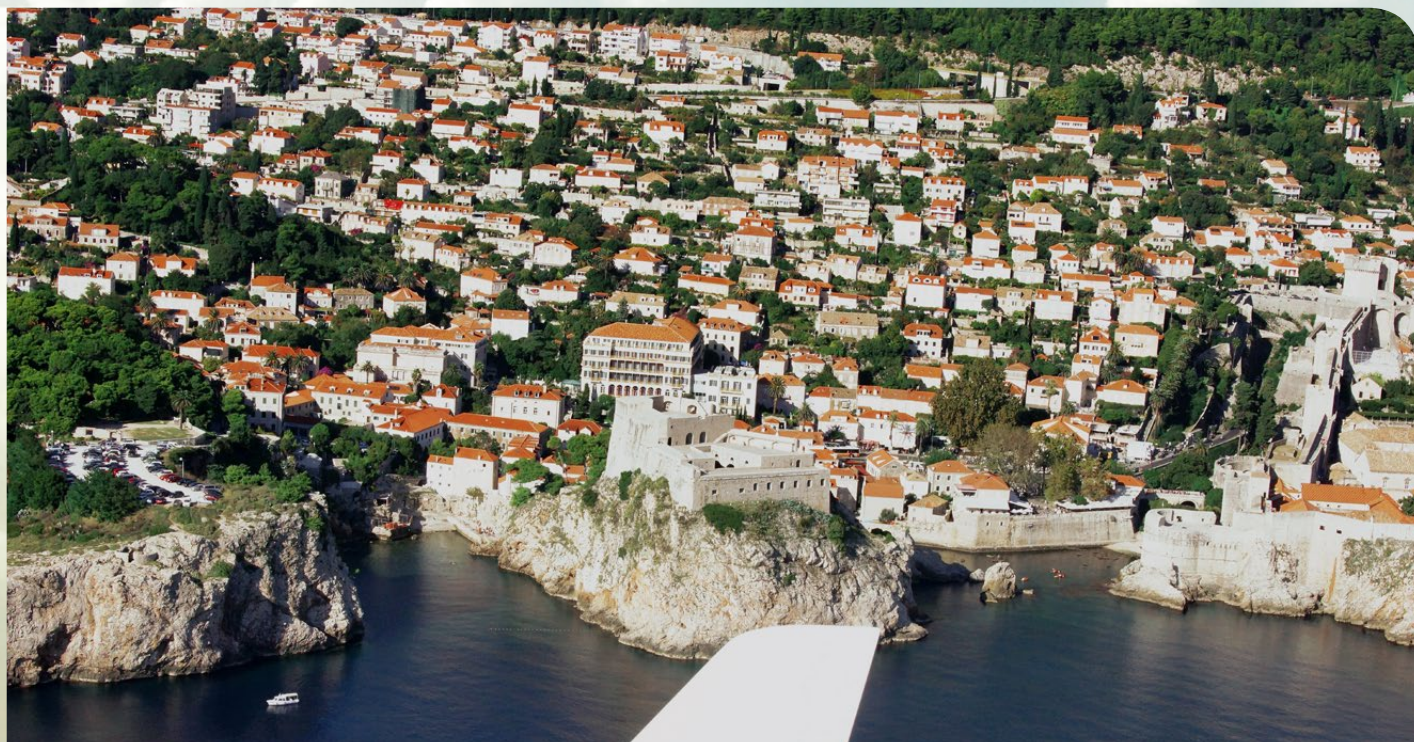
Maják Sestrice, záliv na jihu ostrova Korčula .



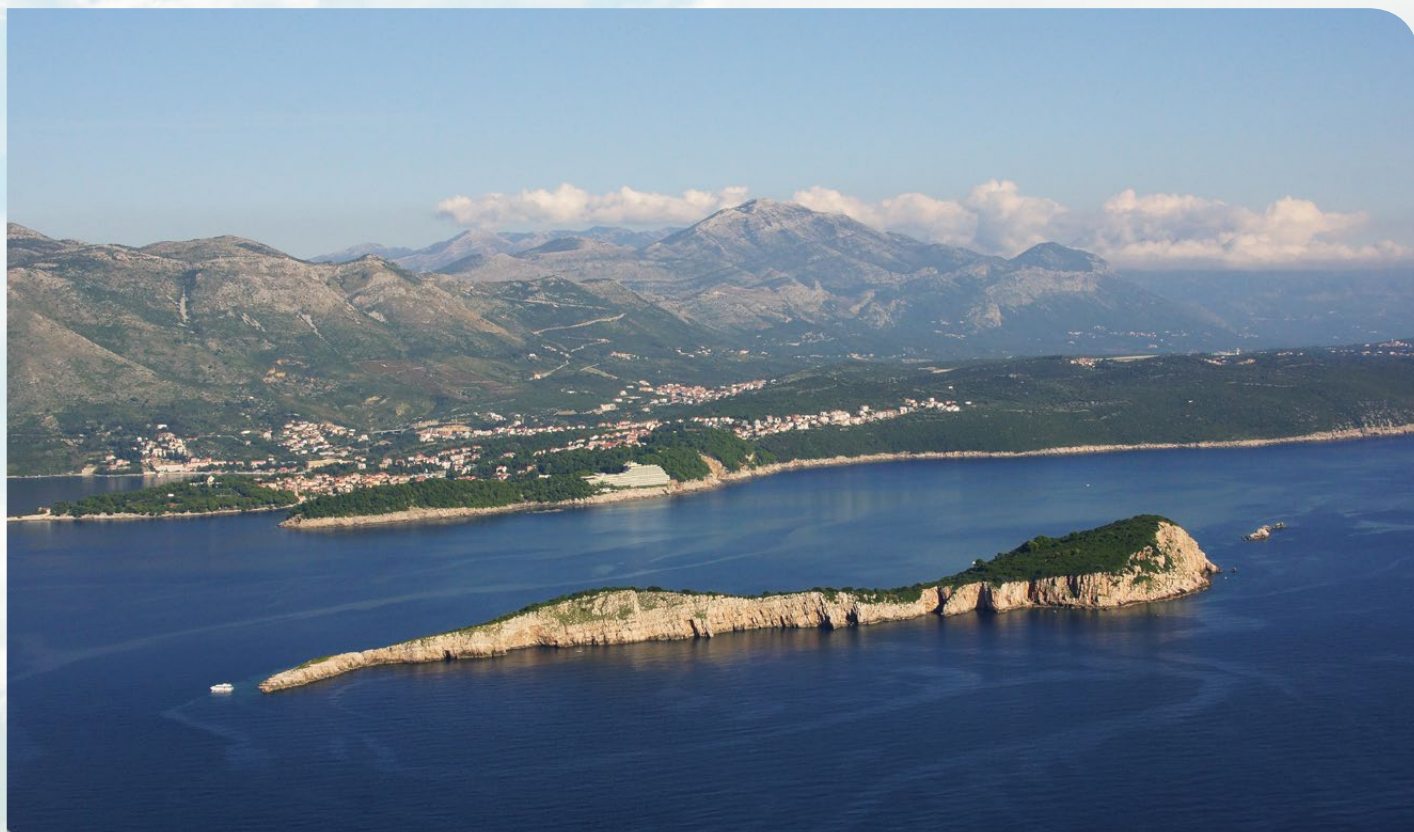
Maják na ostrově Svatého Andrija severně od Dubrovníku.



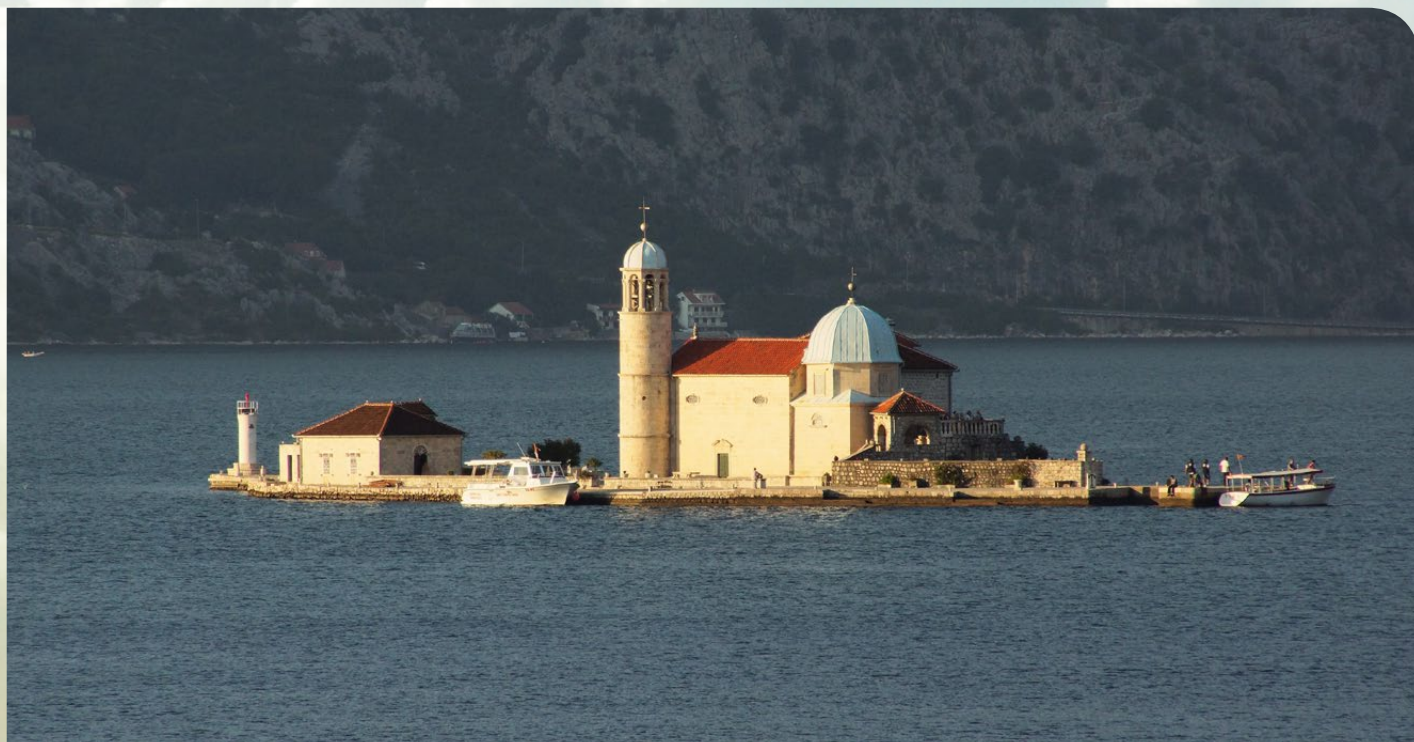
Staré město s baštami – Dubrovnik



Dubrovnik 2



Ostrov Otočić Mrkan a za ním městečko Cavtat severně od Tivatu.



Ostrůvek Gospa od Škrpelja – Boka Kotorská



Mali Lošinj

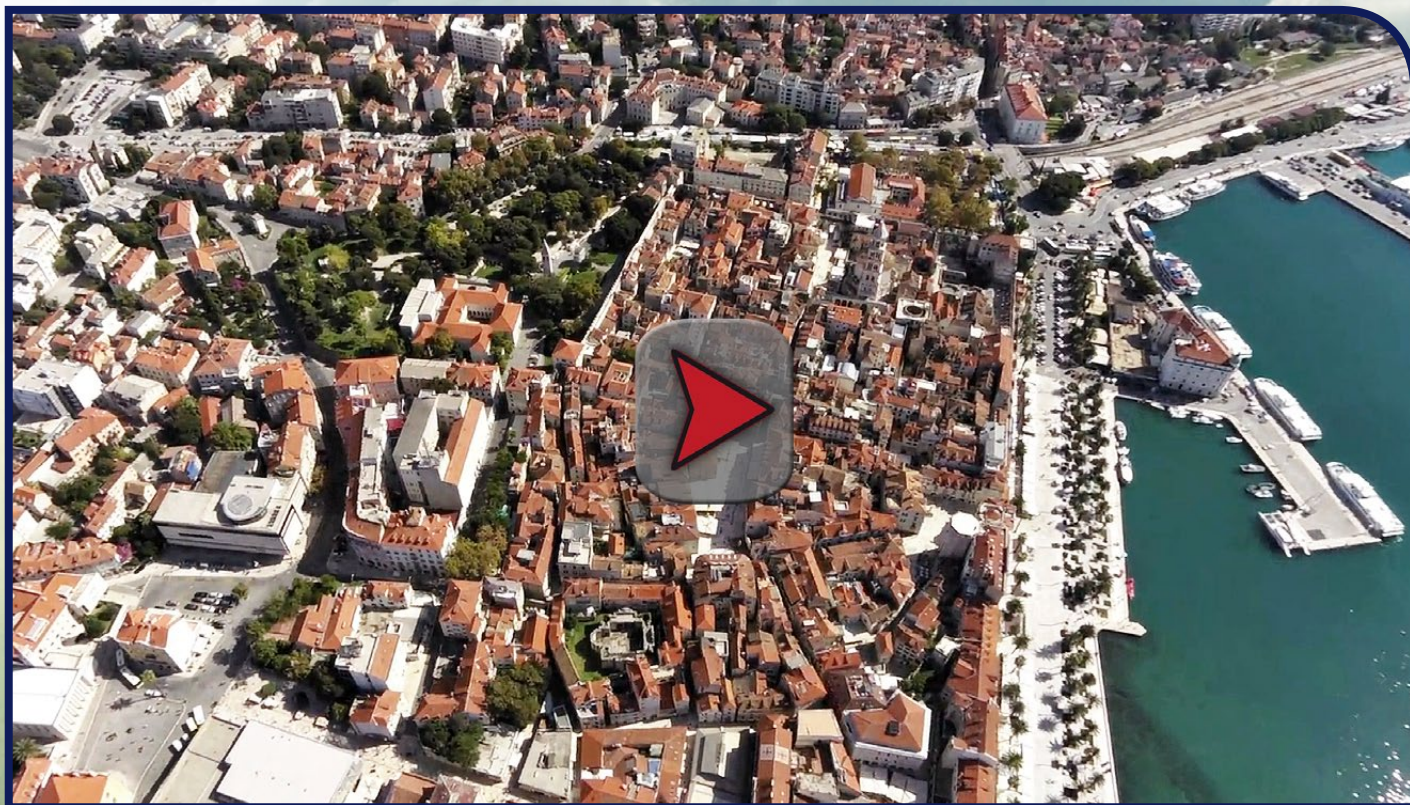


Takhle vypadalo moje filmování a focení ostrovů Mali Lošinj a Cres.



Podívejte se na video z druhého dne IV. etapy.

Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!





Tivat – Korfu – Korfu

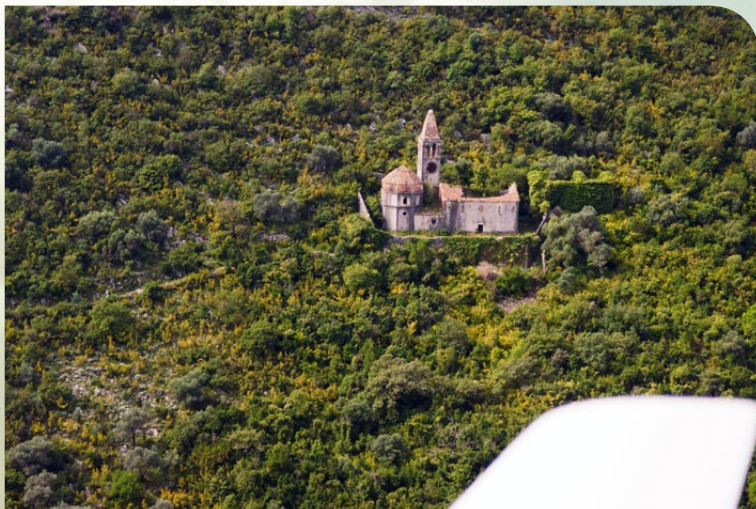




Pohled na Boku Kotorskou od Herzeg Novi.



Alespoň někdo se na mě na letišti v Tivatu usmíval – dívky, které měly na starost můj odlet.



Kostel v úbočí Kotorského zálivu v Boce Kotorské.

TIVAT - KORFU

10:57

Jsem na letisti Tivat. Plan je podany do Korfu i s obletem Boky Kotorske. Start kolem 11:15 hod. Cesta povede kolem albanskeho pobrezi a mela by trvat asi 2 hodiny.

12:22

Boka Kotorska proletana a nafilmovana. Take Budva a Svaty Stefan. Nyni u Ulcinje. Za par minut vstoupim do Albanie. Na Korfu jeste asi hodinu a pul.

12:52

Jsem akorat na urovni Tirany. Na Korfu pres Potas jeste 55 minut. Jsou nejake problemy s pohyblivou mapou. Jdeme to resit..

13:17

Stoupam nad hory na jihu Albanie. Vyska 6 500 stop. Na Korfu jeste asi pul hodiny. Co ted nastoupam, to pak musim velmi rychle zklesat, protoze tesne pred Korfu letistem je vysoka hora, kterou musim preletet a teprve pak klesat.

13:37

Klesam na pristani v Korfu, draha 17.

KORFU - KORFU

15:11

Obletavam Korfu a prilehle ostrovy. Bude to tak 90 minut a pak se vratim na noc na Korfu.

16:10

Jsem zpet na Korfu. Doplnim palivo a pujdu se ubytovat. Zitra chci vyrazit co nejdrive rano - mam toho hodne naplanovano...

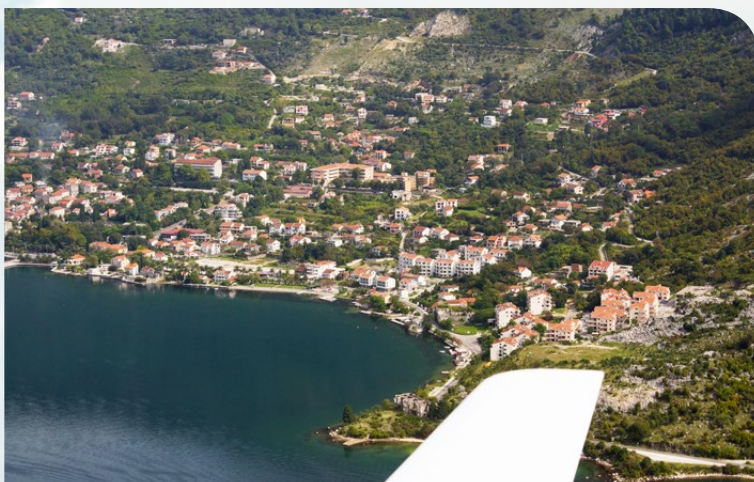
Den mi začal v Herzeg Novi, kam jsem večer dojel po hodině a půl trvající cestě kolem Boky Kotorské. Chtěl jsem co nejdříve odstartovat a tak jsem ráno využil ferry, které mi zpáteční cestu na letiště zkrátilo asi jen na půl hodiny.

Po příjezdu na letiště jsem podle instrukcí zašel na přepážku informací, kde jsem se měl podle instrukcí nahlásit. Paní za přepážkou nevěděla co se mnou a navíc měla nahlas puštěné rádio, kvůli kterému mě neslyšela, a já naopak nerozuměl její velmi lámané angličtině. Řešila to tak, že na mě dělala znechucené grimasy a tak mi den nezačínal nijak příjemně. Na telefon té paní nakonec přišly dvě dívky, které sice absolutně nevěděly, co se mnou mají udělat, ale alespoň se usmívaly. Nejdříve chtěly, abych se odbavil u check-in přepážky, ale nakonec jsem je přesvědčil, že to nepůjde, protože nemám žádnou letenku. Pak mě tedy vedly na security prohlídku. Tam mě ale jiná, přísně vyhlížející, mladá žena bez jakýchkoliv otázek a bez prohlídky oznámila, že s mými kufříky na letištní plochu nesmím a tečka. K zachování klidu mi velmi pomáhala myšlenka, že to zítra bude dobrý příběh pro iDNES.cz článek. Usmíval jsem se proto a celkem klidně požádal ať to nějak vyřeší, že bez „těch kufříků“ prostě nemohu odletět.

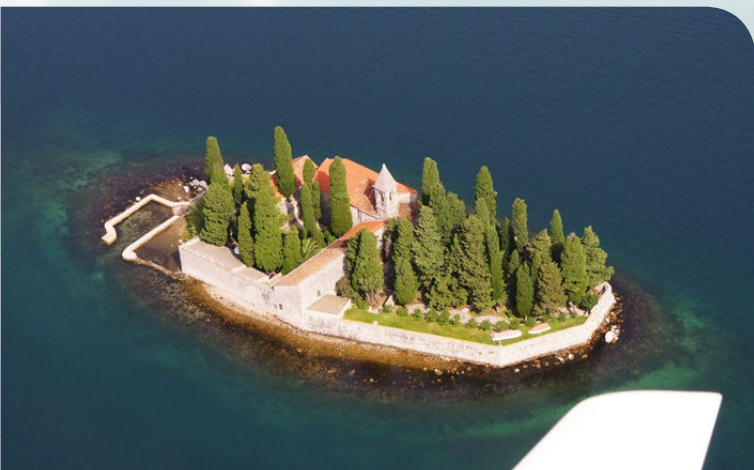
Nakonec se tam objevil nějaký šéfík a zeptal se mě, co v mých kufřících je – ukázal jsem mu kamery v jednom a dráty s nabíječkami ve druhém. Řekl, že to je ok, ať to dám na rentgen. Pak to všechno ještě prohlédli, nadělali mi ve všem binec, ale mohl jsem nakonec jít. Žena od security se mi omluvila, protože prý myslela, že tam mám nějaké nářadí s ostrými hroty a to prý nesmím. Proč se nepodívala ani nezeptala, to opravdu nevím...

Dívky mě odvedly do kanceláře, kde jsem si zavolal na věž a tam jsem domluvil oblet Boky Kotorské, což mi náladu zásadně zlepšilo. Podal jsem letový plán na Korfu a čekal, až mi jej potvrdí. Moje průvodkyně se začaly zajímat, co to vlastně dělám, kam volám a proč atd. a tak jsem jim vysvětloval, jak to na letišti vlastně chodí. Byl to jejich vůbec první let, který takto odbavovaly a nikdo jiný jim k tomu zatím nic neřekl. Byly nakonec velmi milé a vděčné za moje školení.

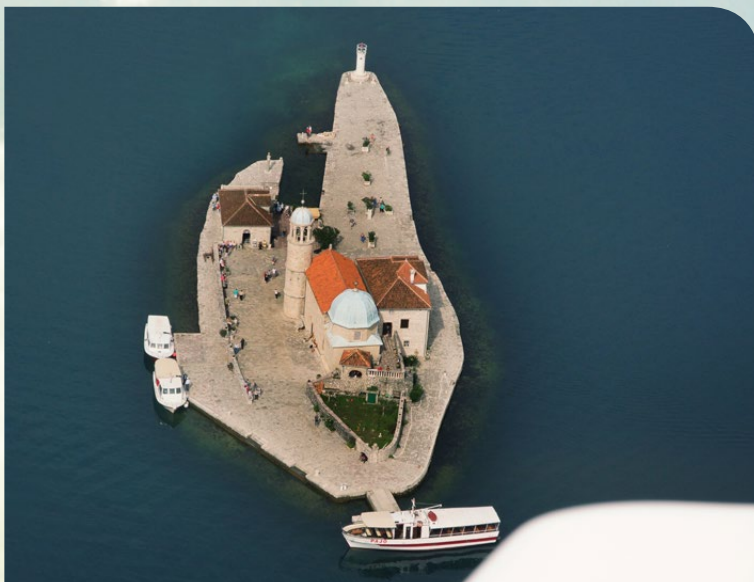
Po startu jsem ve výšce 1 000 stop zběsile prolétával jednotlivá ramena Boky Kotorské. Bylo to skvělé – kolem mě vysoké hory, pode mnou moře a úzké pobřeží s vesničkami. Jen to chvílemi chtělo trochu více soustředění, když jsem se v těch údolích točil. Pak jsem dispečerovi nahlásil „konec mise“ a vyrazil k pobřeží a podle něj pak směrem na jihovýchod. Přeletěl jsem Budvu, nafilmoval její staré město a pokračoval nad ostrůvek Sveti Štefan,



Vesnička s hezkým názvem Dobrota v Kotorském zálivu.



Ostrov Svatého Jiří – Boka Kotorská



Ostrov Gosp od Škrpjela – Boka Kotorská

který leží asi 5 km jihovýchodně od Budvy. Tento ostrůvek má impozantní historii, protože v letech 1960-1980 se tu sjížděly světové celebrity. Byly zde například: Elisabeth Taylor, Sophia Loren, princezna Margareta, Marilyn Monroe, Carlo Ponti, Kirk Douglas, Ingemar Stenmark a šachisté Boris Spassky a Bobby Fischer. Celý ostrov, který původně hostil královskou letní rezidenci je od šedesátých let vlastně jeden uzavřený resort, který byl nedávno znovu restaurován a jeho nové slávy pomohlo i to, že se tu letos v červenci oženil tenista Djoković.

Pak už jsem přeletěl Ulcinj a vletěl jsem do albánského prostoru. Dispečer mi nabídl přímou cestu na Korfu, což trochu zkrátilo moji cestu. Musel jsem ale vystoupat výš, protože přímá dráha mě zavedla dále nad moře a posléze do vysokých hor na jihu Albánie. Jakmile jsem hory překonal, byl jsem opět nad mořem – tentokrát už ale ne Jaderským, avšak Jónským, které v této oblasti začíná. Kolem půl druhé pražského času jsem přistál na Korfu. Od loňského dubna jsem byl sice rozhodnutý, že na Korfu již nikdy nepoletím, protože mi tu tehdy zmrzačili letadélko. Napsal jsem o tom tehdy na blog článek na tomto odkazu <http://prusajiri.blog.idnes.cz/c/371824/Letadolkem-z-Pribrami-na-Kypr.html>. Svůj slib jsem tedy porušil. Přeci jen jsem si to pojistil tím, že jsem ještě z Tivatu zavolał šéfa zastoupení handlingového agenta na letišti, aby o mě věděli, přijeli si pro mě na ranvej a nenechávali mě na pospas nikomu jinému. Vše proběhlo perfektně a jejich auto Follow me na mě skutečně hned u dráhy čekalo. Volbu jsem ale stejně neměl, protože do Řecka se musí přes mezinárodní letiště a to s benzinem pro můj stroj je v Řecku z této strany jen jedno – Korfu.

Trochu jsem se osvěžil a hned po hodině odstartoval znovu na cestu kolem Korfu a výlet nad Diapontské ostrovy (Ereikoussa, Othonoi a Mathraki), které leží severozápadně od Korfu a jsou již součástí Jónských ostrovů, kam patří i Korfu. Tohle poletování mi trvalo asi hodinu a půl, pak jsem se vrátil nad hlavní město Korfu, které jsem několikrát přeletěl a přistál zpět.

Korfu má ohromnou historii – nebylo například nikdy dobyté a obsazené Turkey, a proto je jeho obyvatelstvo, tradice i kuchyně odlišné od zbytku Řecka. Do roku 1864 bylo kontrolováno Brity a teprve od tohoto roku byl ostrov připojen k Řecku. Na Korfu si na konci 19. století nechala postavit letní sídlo také manželka našeho tehdejšího panovníka Františka Josefa – Alžběta, známá také jako Sissi. Tato impozantní vila, která je dnes muzeem ohromně připomíná Pelleovu vilu ve stejnojmenné ulici v Praze 6, kde jsem shodou okolností vyrostl.

Korfu – 03.10.2014, 05:44



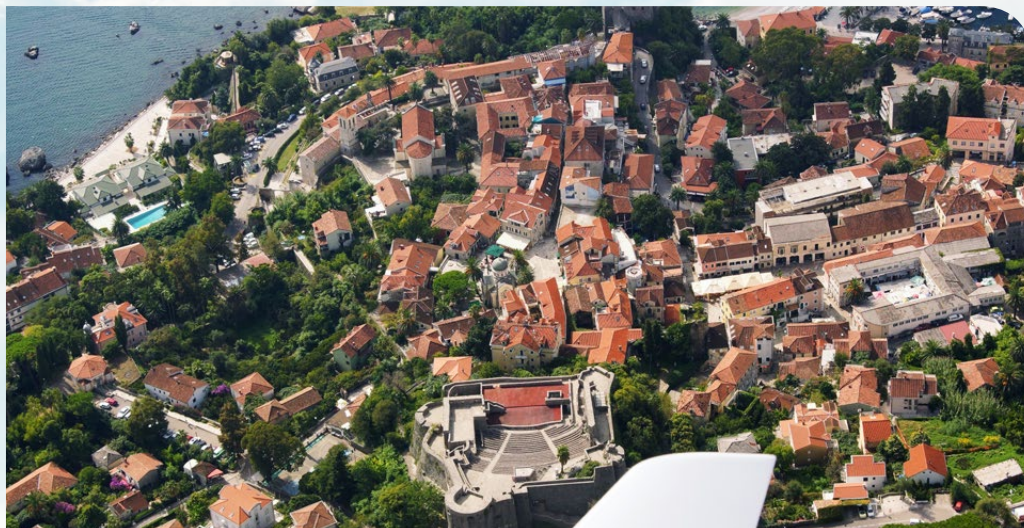
Vpravo průliv mezi Kotorským a Tivatským zálivem v Boce Kotorské.



Pevnost a amfiteátr v Herzeg Novi, Boka Kotorská, Černá Hora.



Pevnost Herzeg Novi, Boka Kotorská, Černá Hora.



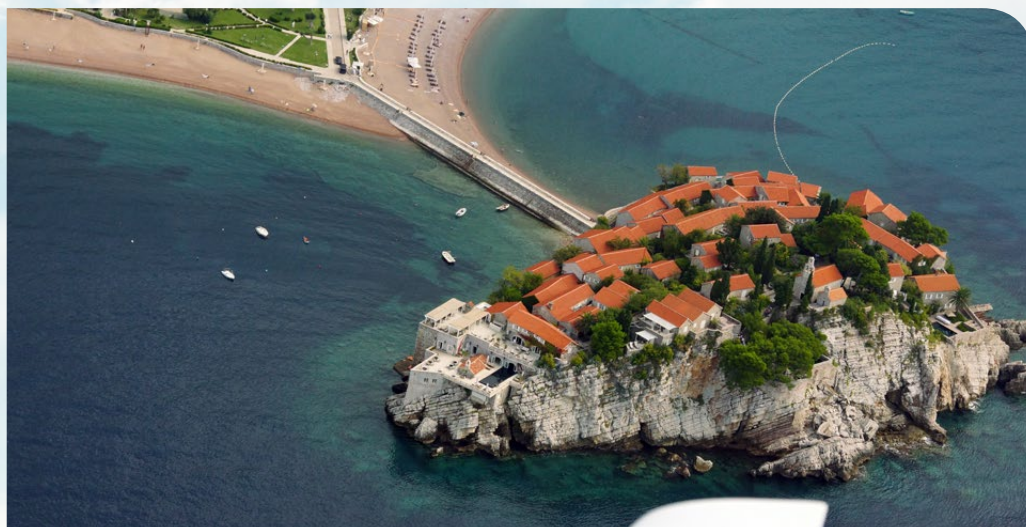
Staré město v Herzeg Novi.



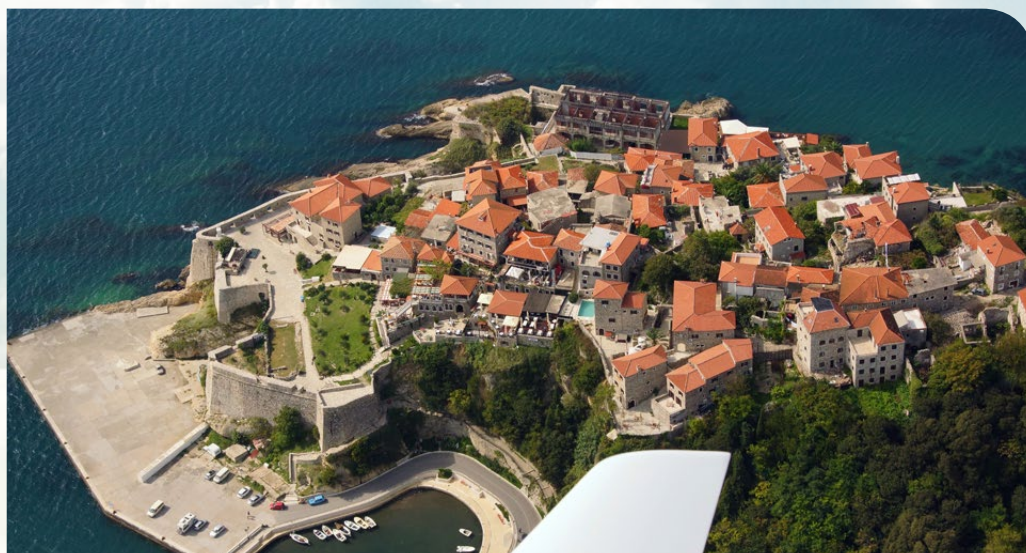
Pevnost Mamula střeží vjezd do Boky Kotorské.



Budva, Černá Hora – staré město.



Sveti Štefan – Černá Hora



Ulcinj – Černá Hora



Ulcinj – Černá Hora



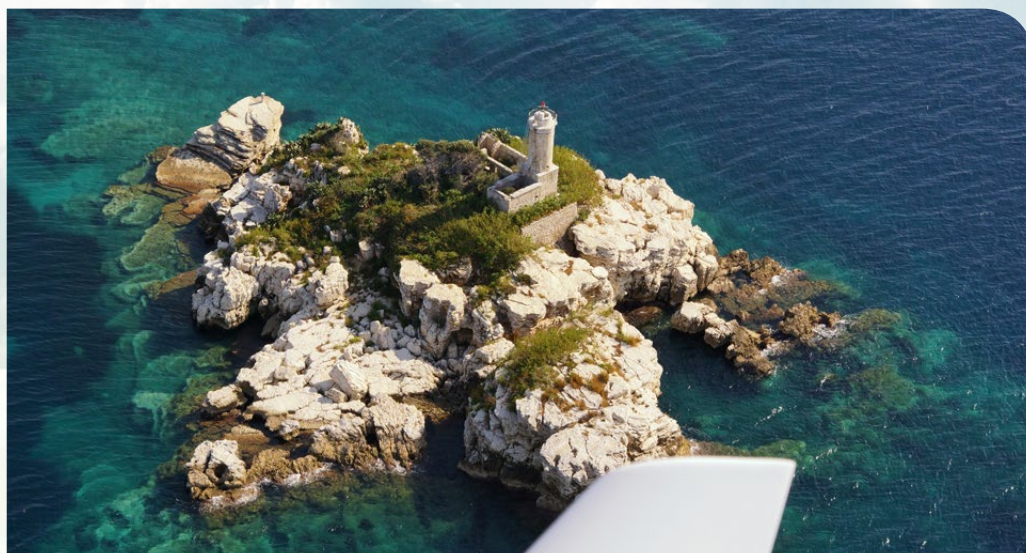
Durrës, Albánie – pohled na přístav



Pohoří v jižní Albánii



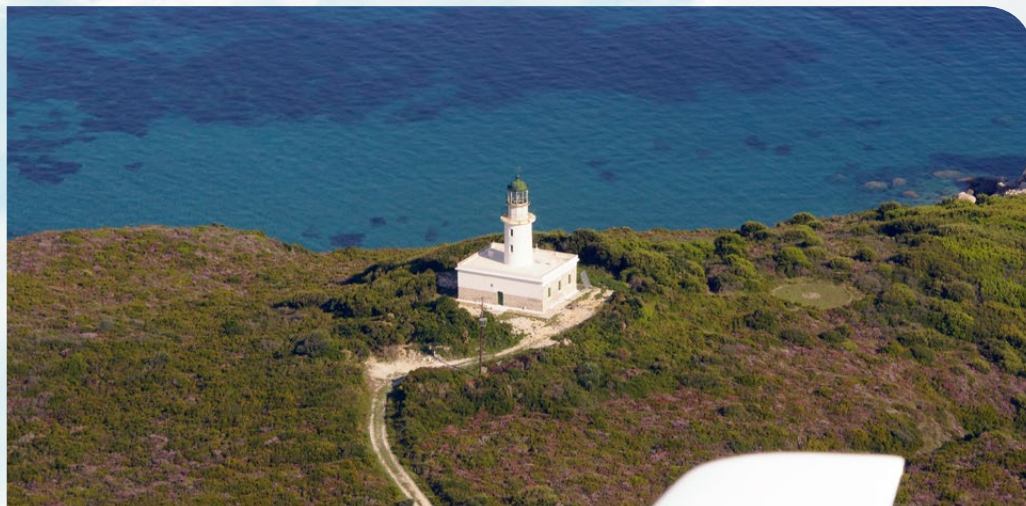
Finále dráhy 17, Korfu, Řecko



Maják Peristeres, severovýchodní Korfu, Řecko



Pobřeží ostrova Ereikoussa, Diapontské souostroví – součást Jónských ostrovů.



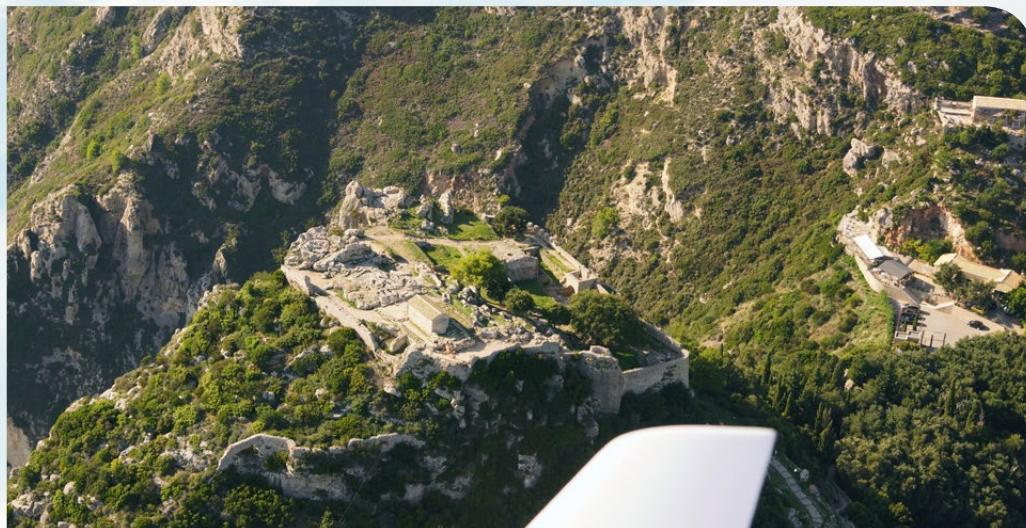
Maják na Capo Castri, ostrov Othonoi, Diapontské souostroví – součást Jónských ostrovů.



Pláž ostrova Othonoi, Diapontské souostroví – součást Jónských ostrovů.



Útesy na severozápadě ostrova Korfu.



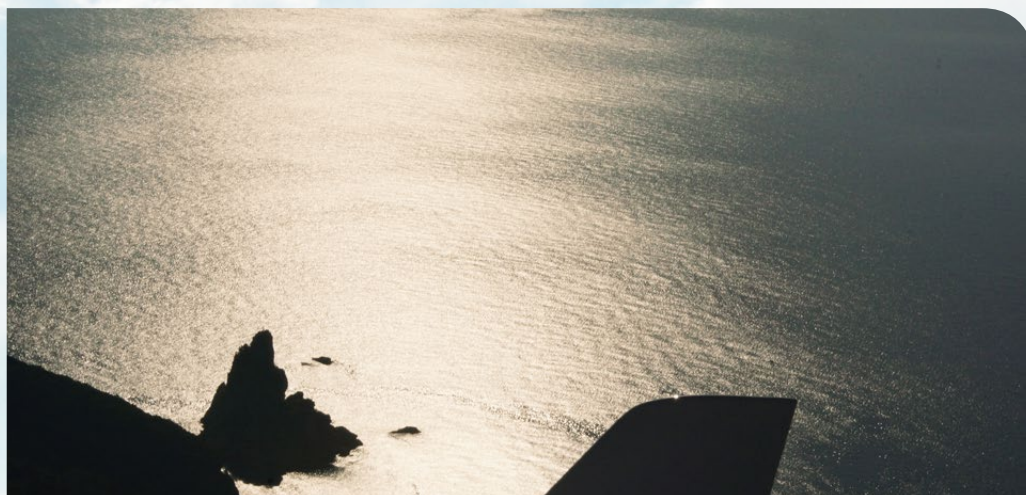
Hrad Angelocastro na severozápadním pobřeží Korfu.



Pohled na Liapadský záliv, severozápadní Korfu.



Severozápadní pobřeží Korfu.



Severozápadní pobřeží Korfu



Staré město a pevnost Korfu.



Pevnost Korfu



Boka Kotorska

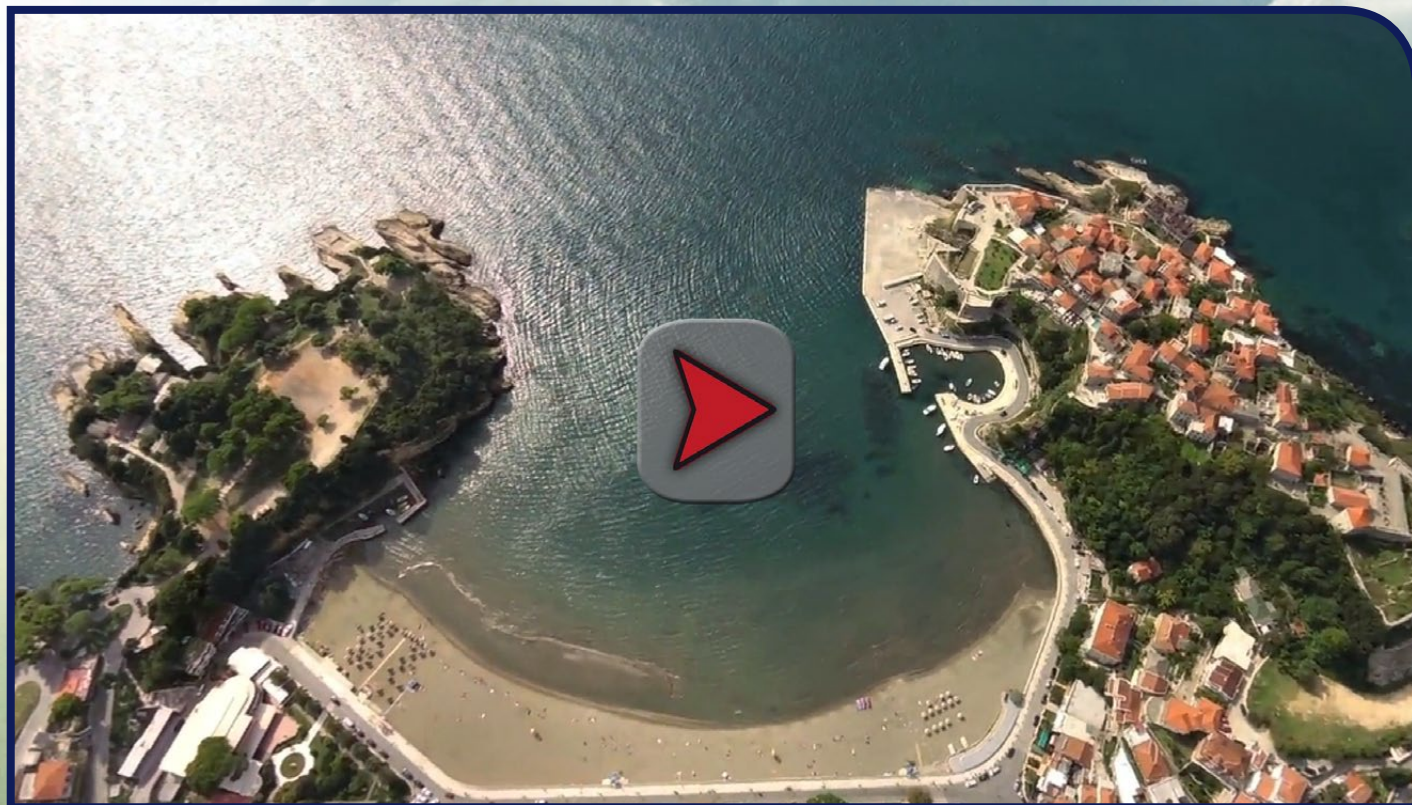


Na téhle aktuální mapce mého letu nad Bokou Kotorskou je vidět, že jsem si to tam opravdu užíval... Tady bylo také velmi příhodné, že Dynamic je velmi obratný a může točit zatáčky o malém poloměru.



Podívejte se na video z třetího dne IV. etapy.

Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!





Korfu – Zakynthos – Messolonghi

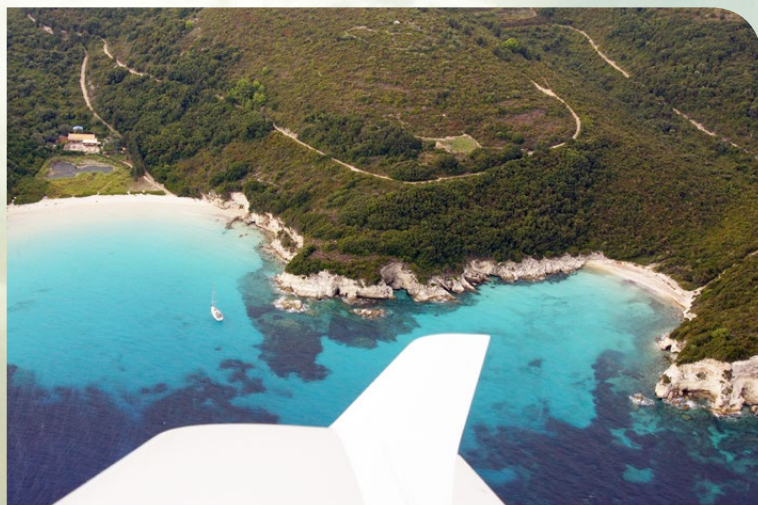




Přístav Lakka – ostrov Paxos – Jónské ostrovy



Přístav Lakka – ostrov Paxos – Jónské ostrovy



Laguny východního pobřeží ostrova Paxos.

KORFU – ZAKYNTHOS**7:12**

Na Korfu je trochu deštivé ráno a tak si zatím nejsem moc jistý, kam se mi podaří doletět a jak se bude dít fotit. Dnešní plán mám doletět na ostrov Zakynthos (LGZA), tam přistát a pak pokračovat na letiště Messolonghi, kde mám domluvený benzín. Odtud potom přes Korintský kanál na letiště Megara u Athén (LGMG). Celkem je to asi 3,5 hodiny letu. Plánuji letět také nad ostrovy Paxos a Antipaxos, Kefalonia a Ithaka. Ozvu se znovu od letadla někdy kolem deváté hodiny.

9:09

Po startu z Korfu. Pochvilu sedím ale na jihu snad lepší. Blížím se k ostrovu Paxi a pak Lefkada.

10:22

Blížím se k ostrovu Zakynthos. Proletel jsem nad Ithakou ale Odyssea jsem nezahledl. Snad přistě.

10:59

Jsem na letišti na ostrově Zakynthos. Za chvíli půjdu podat letový plán do městečka Messolonghi, kde mám po telefonu domluvený optimální 95 oktanový benzín. Snad tam ten člověk co mi to slíbil bude. ... Pak také ještě čekám na povolení letu na letiště Megara u Athén. Je nějaké polovojskové a tak s tím dělají trochu problémy. Opět ale pomáhá dispečink ABS Jets. Pokud by to nedopadlo, musel bych změnit trasu a Athény vynechat.

ZAKYNTHOS – MESSOLONGHI**13:18**

Podarilo se mi preletet a nafilmovat známou pláž na západním pobřeží Zakynthosu. Trošky lodí, pláž, skály - vše jak má být nyní zpět nad Kefalonii a mířím do Messolonghi. Trochu bojuji s vojenskými dispečery, ale celkem OK.

13:50

Přistál jsem v Messolonghi. Hezke malinke letištětko. Ted sháníme kanystry a pojedeme koupit benzín. Zůstanu do zítřka, protože do Megary u Athen to na noc není možné.

Ráno na Korfu mě probudil déšť. Trochu jsem znejistěl, jak se další cesta bude vyvíjet – jak kvůli létání tak také kvůli focení. Moře i ostrovy vypadají úplně jinak v šedém podmráčeném počasí než ve slunci s modrou oblohou. Pršet postupně přestalo, ale opar a mraky zůstaly po většinu času, kdy jsem letěl a tak některé snímky působí trochu smutněji.

Při podávání letového plánu jsem musel projít školením o vojenských prostorech na jih od Korfu, pak jsem musel v přítomnosti dispečera věže Korfu zavolat vojenskému dispečerovi letiště Andravida a domluvit s ním přesně, jak proletím jejich prostorem. Zajímavé je, že vojáci tu používají úplně jiné navigační body než civilní provoz. Tyto body (názvy a jejich souřadnice) jsou veřejně těžko dostupné, ale od pilotů se očekává, že je budou dodržovat. Domluva byla tedy trochu složitější, ale nakonec jsem si s pomocí obou dispečerů udělal svůj náčrtek a dohodl se, jak poletím – v kolik hodin, kde, jak vysoko a na jakých frekvencích budu s kým komunikovat. I přes tuto složitost se mi podařilo do trasy zahrnout všechny důležité ostrovy na jih od Korfu, které jsem plánoval – Paxi, Anti-Paxi, Lefkada, Ithaka, Kefalonia a Zakynthos.

Na letišti v Korfu se o mě vzorně staral mladý zaměstnanec Goldair Handling s nádherným jménem Adonis i jeho šéf s podobně působivým jménem Dionisos. Řecká křestní jména mají něco do sebe. Po startu z dráhy 17 jsem pokračoval nad ostrovy Paxos a Anti-Paxos, dva malé ostrovy jižně od Korfu, které jsou také součástí skupiny Jónských ostrovů. Podle řecké báje byl Paxos stvořen bohem Poseidonem, když výchovně udeřil ostrov Korfu svým trojzubcem, protože chtěl, aby on a jeho žena Amphitrita měli trochu klidu. Letěl jsem ve výšce 1 500 stop, kdy je vše skvěle vidět – oba ostrovy mají krásné pláže, spoustu oliv a Anti-Paxos také spoustu vinic. Jižně od Anti-Paxos jsem se pak stočil trochu na východ k velkému ostrovu Lefkada, který je spojený dlouhou cestou a mostem s pevninou. Lefkada je některými historiky považována za bájnou Odysseovu Ithaku.

Po průletu prostoru mezi Lefkadou a pevninou jsem pokračoval dál směrem na Ithaku, což je logicky místo, které je obecně považováno za domov krále Odyssea z Homérovy stejnojmenné epické básně. Zajímavé je také, že Jónské ostrovy Korfu, Paxi, Lefkada, Kefalonia, Ithaka, Zakynthos a Kythira tvořily v letech 1800-1807 nezávislou „Sedmiostrvní republiku“. V letech 1807-1809 patřily Francii a po té byly pak pod Británií než se v roce 1864 připojily k postupně vznikajícímu novému Řecku.



Ostrovy Anti-Paxos (blíže) a Paxos.



Město Lefkada na stejnojmenném ostrově.



Průliv mezi Lefkadou (vlevo) a pevninou (vpravo).



Městečko a přístav Nydri – ostrov Lefkada – Jónské ostrovy

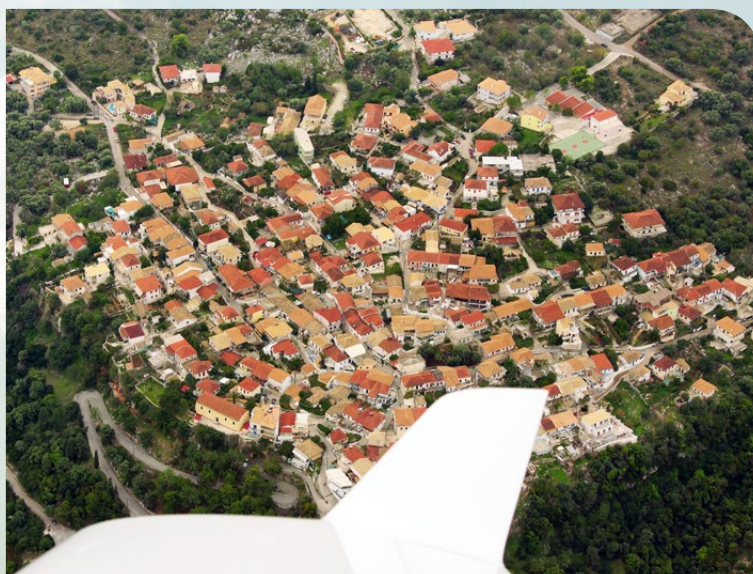


Ostrůvek Meganis u Lefkady.

Při průletu kolem Ithaky a Kefalonie jsem se musel chovat poslušně a neletět výše než 1 500 stop ani neměnit trasu. Nad tyto ostrovy jsem tedy letět nemohl, protože jejich hory jsou o něco vyšší. Fotografie i videa jsou proto jen z moře. Zatímco u Ithaky se člověk může ponořit do báji řecké historie, následující ostrov Kefalonie mé myšlenky přivedl ke skutečné a relativně nedávné tragédii, která se zde odehrála – v září 1943 po vystoupení Itálie z řad spojenců Německa zde totiž německá armáda popravila celkem asi 9 000 italských vojáků a důstojníků, kteří byli na ostrově umístěni. Příběh se stal taky motivem působivého filmu Kefalonie, který je u nás k dostání. Tématu se věnuje také kniha a film Mandolína kapitána Cornelliho.

Po opuštění jižního cípu Kefalonie jsem se přehoupal nad Zakynthos, což je třetí největší z Jónských ostrovů (Kefalonie je největší, Korfu je druhý největší). Po chvíli komunikace s letištěm a čekání na přistání dvou Airbusů jsem tu nakonec přistál i já. Během přestávky jsem řešil problém s tím, že letiště Megara u Athén, kam jsem chtěl doletět, je hlavně vojenské a tak bych potřeboval složitá povolení. Rozhodl jsem se tedy Megaru vynechat – vedl k tomu i fakt, že chci cestou filmovat Korintský průplav a přiletět na řecké vojenské letiště s kamerami na letadle by nemuselo být přijato přátelsky.

Myslím, že všichni jsme viděli na reklamních plakátech záběry pláže Navagio ostrova Zakynthos – bílý písek, modrá voda, skály a na pláži ležící vrak staré lodi. Přesně tuto pláž jsem tedy chtěl najít a nafilmovat a tak jsem se domluvil na přesné trasy s ochotnou dispečerkou na věži letiště Zakynthos.



Vesnička Spartochori – ostrov Meganis



Bájný ostrov Ithaka – Jónské ostrovy



Ostrov Ithaka a za ním ostrov Kefalonia.



Hory ostrova Kefalonia

Po startu jsem proto letěl podél západního pobřeží ostrova, které už samo je svými bílými útesy dech beroucí. Na severozápadě ostrova jsem pak Navgio opravdu našel – zakroužil jsem tam, vše nafotil a vydal se na cestu do Messolonghi. Problém ale byl, že jsem se směl držet jen do výšky 1 500 stop a byl jsem za skálami, takže jsem se nemohl dovolat rádiem ani letiště Zakynthos, ani obávaného vojenského letiště Andravida. Po chvíli snažení mě nakonec napadlo zavolat letiště Kefalonia, které nebylo tak daleko a hlavně mezi ním a mnou nebyly hory. Jeho dispečerka pak můj let zkoordinovala s vojenským letištěm Andravida a já jsem tak mohl proletět jeho prostor.

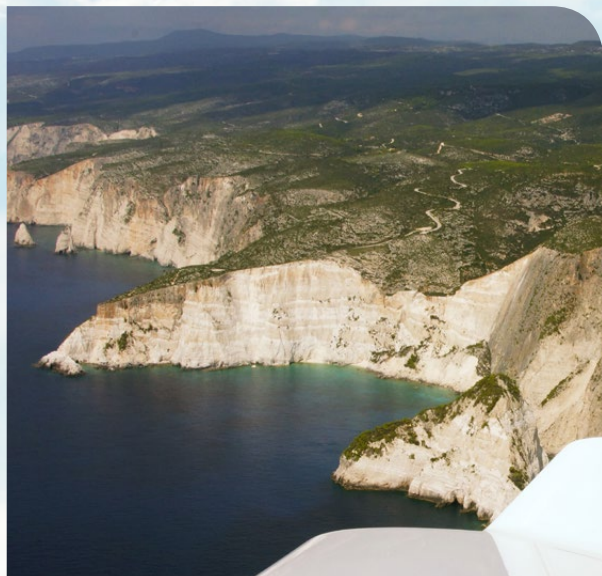
V Messolonghi je soukromé a nikde téměř nepublikované letiště ležící na severu Patraského průlivu, který odděluje řeckou pevninu od poloostrova Peloponessos. Našel jsem jej po velmi dlouhém pátrání na internetu, když jsem ještě v Praze připravoval trasu letu. Před letem jsem zavolaal na jakési číslo a tam se mi ozval velmi milý člověk, který mi vše slíbil – přistání, přenocování a hlavně benzín. Při tak velkém slibovaném štěstí najednou, jsem samozřejmě pojal podezření, zda to všechno bude pravda. A překvapivě byla – majitel letiště je penzionovaný tříhvězdičkový generál řeckého letectva – Jorgos, který mě přivítal na vysílače a hned po přistání mi vysvětlil, jak bude vypadat můj program: upoutání letadla, naložení kanystrů, odjezd k pumpě, koupě benzínu, natankování letadla, sbalení věcí, odjezd do hotelu, prohlídka města Messolonghi, společná večeře, noc v hotelu, ráno setkání v 9 hodin a po té odjezd na letiště. Přesně jak to řekl, vše probíhá. Při cestě jsem se ještě dověděl, že vzhledem ke krizi se



Pobřeží jižního cípu Kefalonie u městečka Skala.



Městečko Tragaki, ostrov Zakynthos, Jónské ostrovy



Západní pobřeží ostrova Zakynthos.



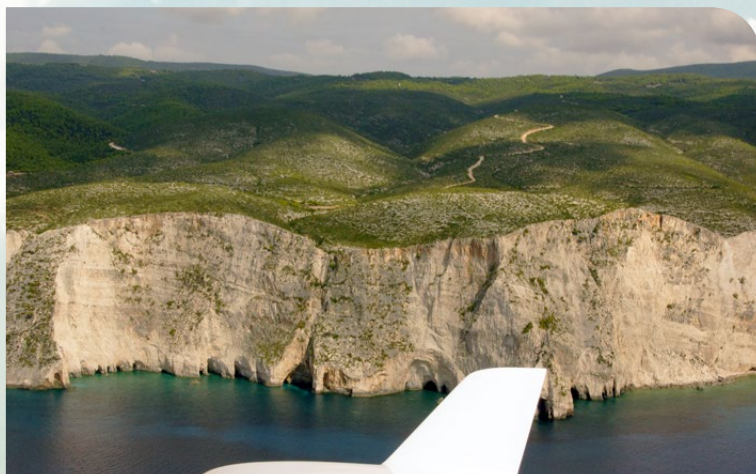
„Modré jeskyně“ na západním pobřeží ostrova Zakynthos.

pan generál nyní věnuje medařství a produkuje kolem 2 tun medu ročně. Pokud by prý chtěl někdo jeho prvotřídní med dovážet do Česka, rád bude spolupracovat. Pan generál se také snaží vytvořit letecké muzeum z vysloužilých letadel F-104 a dalších, na kterých létal. Později jsem se dověděl, že byl 4 roky také starostou Messolonghi a patřil mezi nejlepší piloty řeckého letectva. Obdivuhodný a velmi milý člověk.

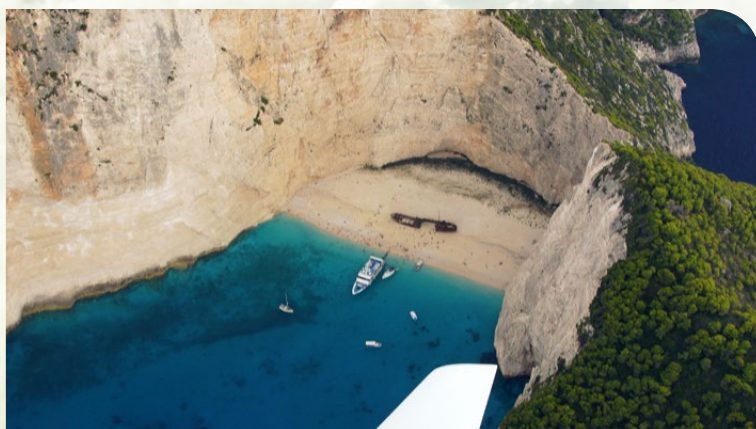
Pro mě dříve neznámé městečko Messolonghi se pak ukázalo jako historická pokladnice – žil a zemřel tu v roce 1824 lord Byron, který velmi efektivně pomáhal osvobození Řecka od turecké nadvlády. V roce 1826 pak zde došlo k tzv. exodu, kdy obyvatelé města obklíčení už asi rok tureckými vojáky prorazili obklíčení a pokusili se utéct. Podařilo se to jenom hrstce – ostatní byli zabiti nebo zotročeni. Místní muzeum je překvapivě plné zajímavých objektů včetně obrazů Evžena Delacroix a různých memorabií lorda Byrona.

Ted' mám starosti jak letět dále – řecká ostrovní letiště mají totiž velmi komplikované otvírací doby, které na sebe absolutně nenavazují. Letiště Kythira, kam chci letět dnes otvírá až ve 13:30, ale následující letiště Sitia na Krétě je otevřené jen ráno a pak večer po setmění, kdy už nemůžu letět. Podobně je to i s dalšími letišti kolem a tak to jdu nějak promýšlet. Uvidíme, jak se mi to podaří...

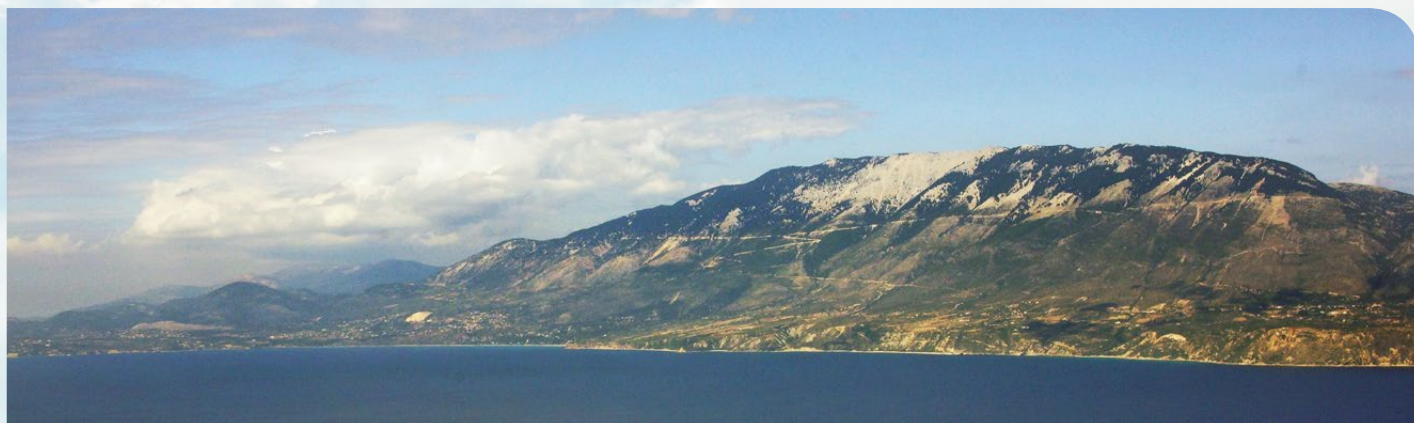
Messolonghi – 04.10.2014, 10:07



Západní pobřeží ostrova Zakynthos.



Pláž Navagio, západní pobřeží ostrova Zakynthos.



Ostrov Kefalonia ve slunci.



Jižní cíp ostrova Kefalonia.



Ostrov Oxia a za ním řecká pevnina.



Generál Jorgos (křestní jméno) mi pomáhá koupit benzín.



Generál Jorgos mi pomáhá natankovat benzín do letadla.



Cedule letiště Messolonghi.



OK LEX na letišti v Messolonghi.



Můj průvodce (také Jorgos) po památném hřbitově Messolonghi. Za ním pomník lordu Byronovi.



Exempláře připravovaného muzea vojenské letecké techniky v Messolonghi – Republic F-84F Thunderstreak.



Exempláře připravovaného muzea vojenské letecké techniky v Messolonghi – Lockheed F-104G Starfighter, vzadu vpravo Northrop F-5A Freedom Fighter.



Exempláře připravovaného muzea vojenské letecké techniky v Messolonghi – Lockheed T-33A Shooting Star.



Zakynthos



Tady je krásně vidět tato situace: Po příletu k Zakynthosu mě dispečerka dala instrukci abych severozápadně od letiště počkal 3 minuty na přistání Airbusu. Po zařazení na levý base dráhy 34 jsem dostal instrukci počkat další asi 3 minuty na přistání ještě jednoho dopravního letadla. Po hodině strávené na letišti jsem pak znovu odstartoval a letěl podél západního pobřeží, kde jsem dvakrát udělal otáčku kvůli filmování a u známé pláže Navagio jsem pak udělal dvě protisměrné otáčky. Po té jsem odletěl směrem na ostrov Kefalonia.



Tady naleznete video ze čtvrtého dne IV. etapy.

Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!





Messolonghi – Kythira – Heraklion





Ostrůvek Atoliko u Messolonghi v Patraském zálivu.



Dálniční most Rio – Antirio přes Korinthský průliv spojující řeckou pevninu a Peloponéský (polo)ostrov byl dokončený týden před olympijskými hrami v Athénách v srpnu 2004.



Dálniční most Rio – Antirio přes Korinthský záliv je údajně nejdelší samonosný most světa – měří 2 880 metrů.

MESSOLONGHI – KYTHIRA

11:43

Z Messolonghi jsem odstartoval v 10:45. Do Kythiry (LGKC), kam letím, nesmím totiž dorazit dříve než ve 12:30, kdy otvírají. Po startu jsem měl problém se zamkem kabiny, a tak jsem se po 10 minutách letu vrátil, opravil a okamžitě vyrazil na další cestu. Problém je velmi silný protivětr, který se rozbíjí o hory kolem a tvoří velmi drsné turbulence.

12:03

Mírím ke Korinthskému kanálu.

12:09

Obloha se zatahla, vítr se trochu uklidnil, tak uvidíme, co z toho bude. Za pár minut budu přeletávat Korinthský kanál.

13:14

Jsem za ostrovem Aegina. Vítr se úplně otocil a je do zad. Turbulence menší, ale stále nepříjemná.

13:38

Právě jsem přistál na velmi větrné Kythire.

KYTHIRA – HERAKLION

14:24

Odstartoval jsem z letiště Kythira.

15:09

Přeletávám ostrov Antikithira a pokračuji na letiště Heraklion na Krete. Jste hodinu letu.

16:02

Nad Kretou počasí komplikované. Problémy s komunikací kvůli vysokým horám není radio signál. Jste asi 37 minut do Heraklionu.

16:05

Momentálně v nejzřejmějším bode celé cesty.

16:17

Začínám klesat k Heraklionu.

16:25

Hodně provozu. Čekám v pořadí na povolení přistát.

16:40

Přistál jsem v Heraklionu.



Dálniční most Rio – Antirio, Peloponésos je vlevo. Stavba byla ohromně komplikovaná kvůli nepevnému dnu, seismickému prostředí, hloubce vody 60 m a postupně se vzdalujícími břehy zálivu (30 mm/rok).

Ráno přijel pan generál a odvezl mě na letiště. Cestou jsem telefonicky podal letový plán na ostrov Kythira. Připravil jsem ho tak, abych letěl přes Korinthský kanál a několik ostrovů patřících do skupiny Argo-saronických ostrovů ležících jižně od Athén. Musel jsem proto prolétávat koncovou oblast (TMA) athénskému letišti a nastudovat proto jejich postupy a hlavně názvy a polohu ohlašovacích bodů. Pan generál se mě zeptal, jestli mému letadlu nevadí ten vítr, ale já jsem jen hrdě a odmítavě zavrtěl hlavou.

Hned po startu jsem pochopil, že otázka na vítr nebyla tak úplně nelogická – vítr měl asi 60 km/h a o hory kolem se rozbíjel tak, že vytvářel silnou turbulenci i rotory, které si se mnou vesele pohrávaly. Navíc jsem asi špatně uzavřel kabinu a zámek se v tom poletování otevřel. Během letu není možné kabinu zase zamknout a tak jsem raději ještě jednou rychle přistál, kabinu zacvaknul a odletěl směrem k Athénám. Ta další hodina letu byla turbulentně jednou z nejaktivnějších, jakou jsem zatím poznal. Cestou jsem nafotil most Rio-Antirio, který spojuje Peloponés s pevninou a je tak jedním ze dvou silničních mostů, které z Peloponésu odděleného Korinthským kanálem, vytvářejí poloostrov.

Ke Korinthskému kanálu jsem doletěl asi po hodině cesty nad Patraským a posléze Korinthským zálivem. Kanál je dlouhý asi 6,5 kilometru a široký pouhých 21 metrů, což jej činí prakticky nepoužitelný pro současné nákladní lodě. Jeho stavba byla mnohokrát plánována již od starověku. Například římský císař Nero sám osobně zahájil jeho stavbu. Nero však brzy zemřel a tak byla tehdy celá stavba zapomenuta. Kanál byl nakonec dostavěn až v roce 1893. Jeho využití



Přístup ke Korinthskému kanálu z Korinthského zálivu (pokračování Patraského zálivu).



Korinthský kanál odděluje Peloponés (polo)ostrov od pevniny (vlevo)



Vpravo pevnina, uprostřed Korintský kanál, vlevo Peloponésos.

však bylo podstatně nižší, než stavitelé předpokládali. S rostoucí velikostí lodí se pak postupně stával méně a méně použitelný, takže dnes slouží spíše jen turistickým lodím.

První větší ostrov východně od Korintského průplavu je Aegina, která je ze dvou třetin tvořena zbytky vyhaslé sopky. Z Aeginy pochází velké množství pistáciových oříšků, kterým se tady velmi daří. Jinak je Aegina populární výletní místo pro Athénany, kteří zde mají také hodně rekreačních vilek. Po Aegině jsem zamířil nad ostrov Poros Argo-saronické skupiny, který je od Peloponésu oddělený jen asi 200 m širokým pásem vody. Je velmi fotogenický a tak jsem nad ním hodně létal a filmoval jej. V té chvíli jsem ještě nevěděl, že moje hlavní kamera pod letadlem se zasekla a tak že moje snaha nebude odměněna. Mohu se s Vámi tedy podělit jen o pár fotek a záběry vedlejší kamery, která však byla nastavená na snímání Korintského kanálu a mířila proto především před letadlo a nikoliv na stranu.

O nějakých 10 minut později jsem už doletěl k ostrovu Hydra, jehož jméno odráží fakt, že jsou zde prý silné vodní prameny. Ostrov sám však působí velmi



Dálniční přivaděč dálnice Athény – Peloponésos ústící na most přes Korintský kanál.



Přístav ostrova Aegina v Saronském zálivu jižně od Athén.



Cíp městečka Perdika na Aegině, za ním ostrov Moni a nakonec ostrov Aegistri – ostrovy Saronského zálivu.

suše – nemá téměř žádnou vegetaci a nejsou vidět žádné domy. Chtěl jsem původně letět ještě nad ostrov Spetses, ale viditelnost se kvůli snižující se oblačnosti a kouřmu zhoršovala a také paní dispečerka z Athén se mě už chtěla zbavit. Zamířil jsem tedy přímo na ostrov Kythira ležící pod jižním výběžkem Peloponésu. Je zajímavé, že Kythira se nepočítá mezi Argo-saronické ostrovy, ale je brána jako nejjižnější Jónský ostrov, přestože ostatní Jónské ostrovy jsou od ní hodně daleko na severu. Přistání zde bylo náročné, protože zde byl silný nárazový vítr foukající skoro kolmo na dráhu. Vše se ale zdařilo, za hodinu jsem se dal dohromady, probral letový plán s dispečerem na věži a vyrazil směrem na Krétu. Bohužel jsem musel na letiště Heraklion, protože mnou původně plánované letiště Sitia otevíralo až večer, po západu slunce.

Let sám byl celkem bez problému, ale hodně mě znervózňovalo, že po odletu z Kythiry jsem nemohl najít nikoho, kdo by se mnou na rádiu mluvil. Z frekvencí, které jsem dostal, žádná na mě mnohokrát opakované volání neodpovídala. Zkoušel jsem to pak přes vysílačky jiných letadel, která jsem slyšel a tak jsem snad pár zpráv předal takto. Radiový signál z Kréty je totiž zřejmě omezován okolními vysokými horami a já jsem letěl v 6 500 stopách, což bylo pro signál asi málo – byla to ale výška, kterou jsem dostal přidělenou, tak jsem ji nechtěl bez povolení měnit. Nakonec mi, když jsem dorazil nad západní cíp Kréty, kdosi poslal sms, jakou mám naladit frekvenci, což jsem udělal a po hodině ticha jsem se nakonec domluvil s přiblížovací službou letiště Chania. Letěl jsem podle jižního pobřeží, protože na severním jsou letiště Chania a Heraklion, jejichž oblasti jsem se musel vyhnout. Počasí v okolí 2 500m vysokých hor se zásadně zhoršilo – těžké mraky a turbulentní vítr. Nejdříve jsem mraky podlétal, ale pak jsem raději vystoupal nad ně, což mi také umožnilo konečně navázat spojení s přiblížovací službou letiště Heraklion. Zbytek byla už celkem rutina, jen před přistáním jsem musel čekat asi 15 minut ve vzduchu u letiště, abych dal přednost několika přistávajícím dopravním letadlům. Heraklion je velmi aktivní letiště...

Na Krétě mě překvapila výška hor a rozloha celého ostrova, který je z řeckých ostrovů největší a má největší počet obyvatel. Ve Středozemním moři je podle velikosti na pátém místě. Trochu to tady chci v neděli obletět a pak pokračovat směrem na Rhodos. Zítra tedy podám další zprávy.

Heraklion – 05.10.2014, 07:53



Vyhaslý kráter, který vytvořil ostrov Aegina v Saronském zálivu.



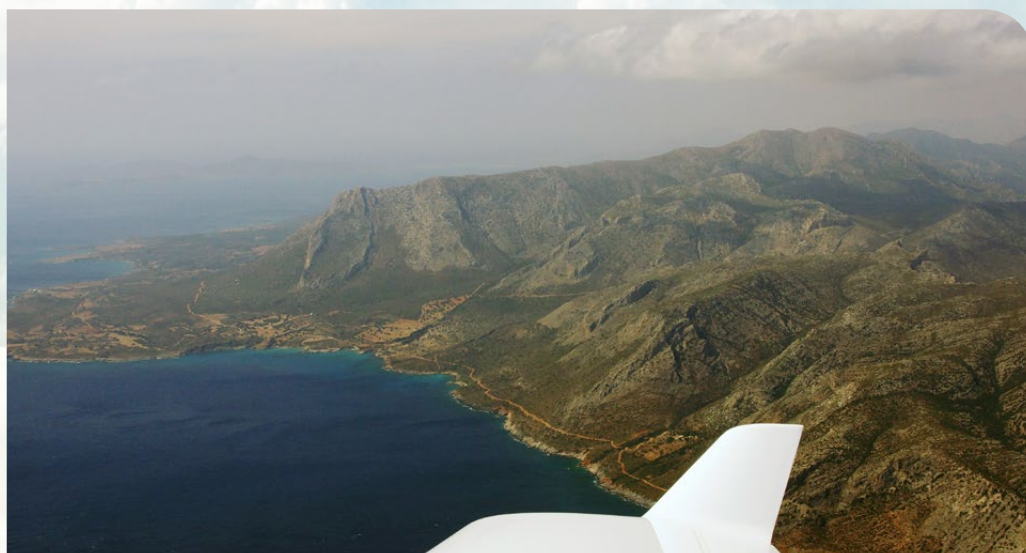
Ostrov a město Poros v Saronském zálivu Egejského moře.



Ostrov Hydra ležící v Egejském moři na předělu Saronského a Argolského zálivu.



*Ostrov Hydra, pohled z jihu.
Na ostrově je pouze jedno město
s 2 000 obyvateli.*



*Ještě jednou ostrov Hydra – pohled
z východu na západ.*



*Pobřeží ostrova Kythira – nejj jižněji
položený ostrov patřící do skupiny
Jónských ostrovů.*



Jeden z mnoha kostelíků na zbožném ostrově Kythira.



Věž letiště Aristotla Onassise na letišti v Kythiře.



Západní část ostrova Kréta - vzadu poloostrov Rodopos.



Hory ostrova Kréta vysoké kolem 2 500 metrů.



Hlavní město Kréty – Heraklion - při přeletu z jihu.



Skalani

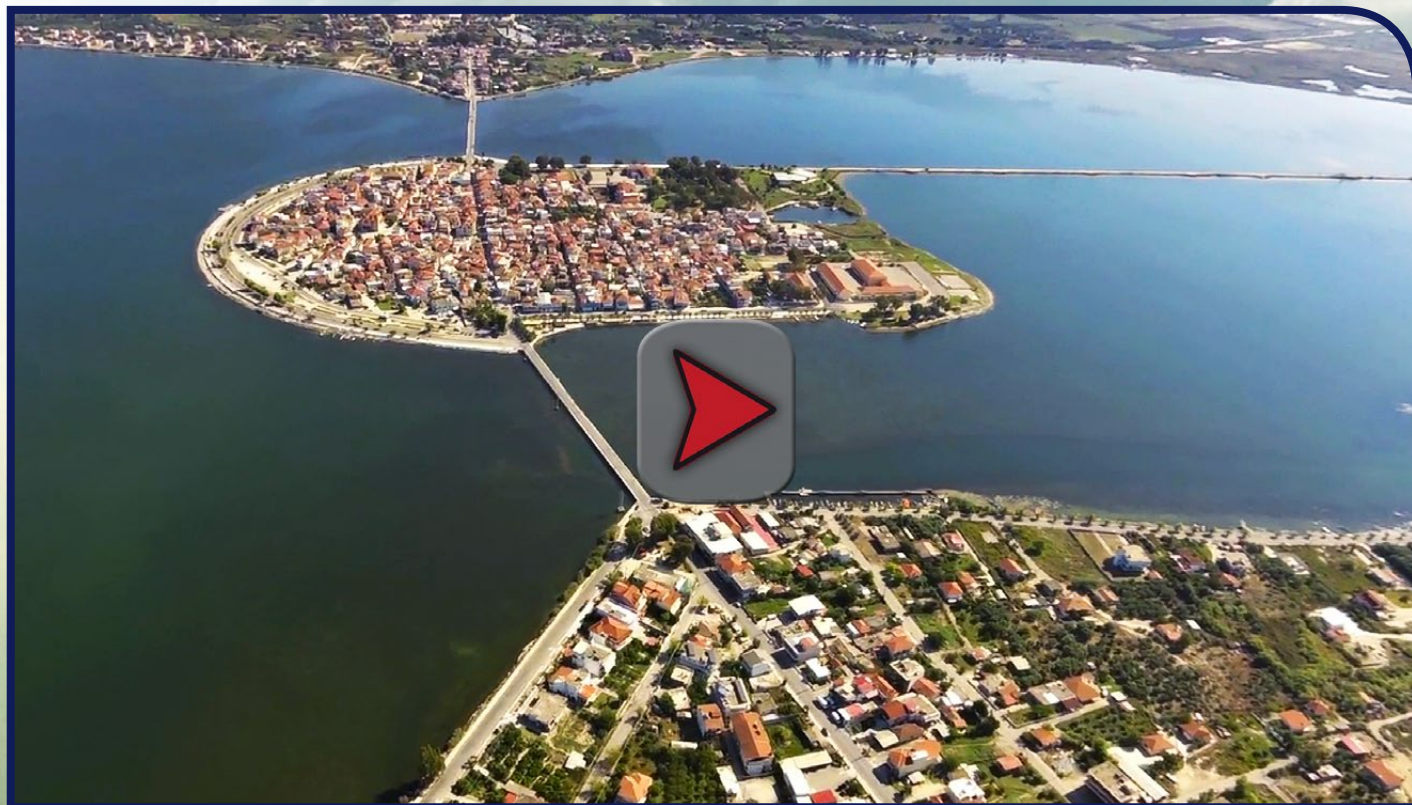


Tady je vidět moje asi 15 minutové čekání na povolení k přistání nad navigačním bodem Skalani. Na Heraklionu byl ten víkend ohromný provoz, protože spousta cestovních agentur stahovala na konci sezóny své klienty. Po té je vidět také můj start z dráhy 27, pravá zatáčka a odlet směrem k Rhodosu.



Zde se podívejte na zajímavé video z pátého dne IV. etapy.

Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!





Heraklion – Rhodos





OK – LEX na stojánce letiště Heraklion. Za ním pojíždí na start stroj Finnairu. Na horizontu ostrov Dia ležící severně od Kréty.

HERAKLION – RHODOS

11:45

Jsem připraveny na start do Rhodosu.

11:58

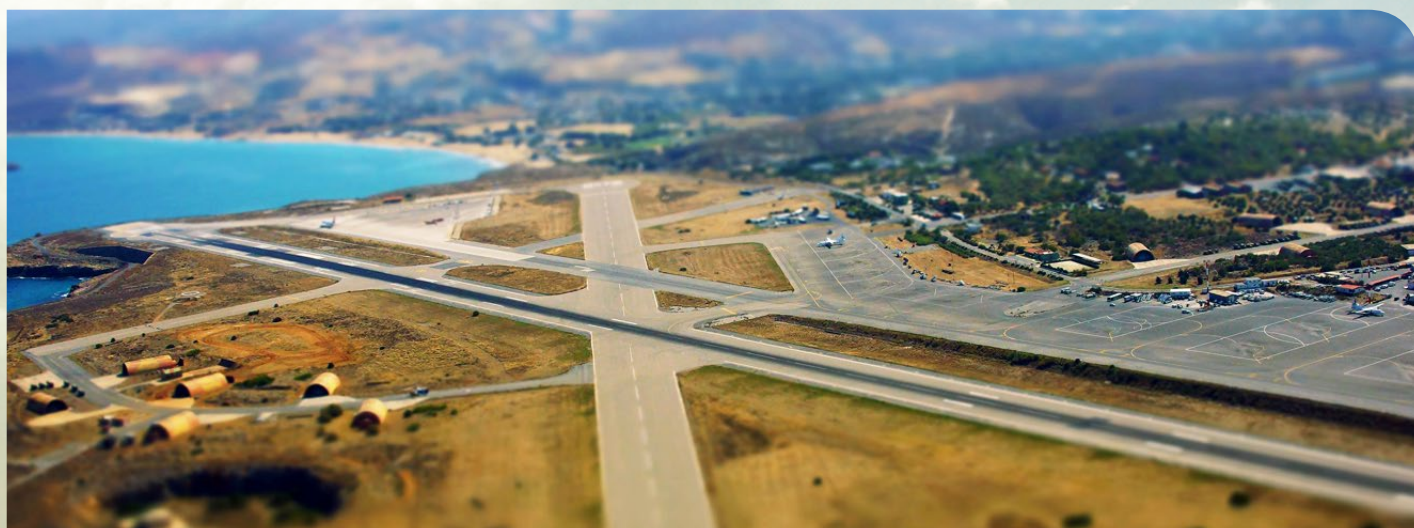
Ve vzduchu smer Rhodos (LGRP). Nyni severne od letiste Sitia. Za chvili preletim vychodni cip Krety. Na Rhodos zbyva hodina cesty.

14:12

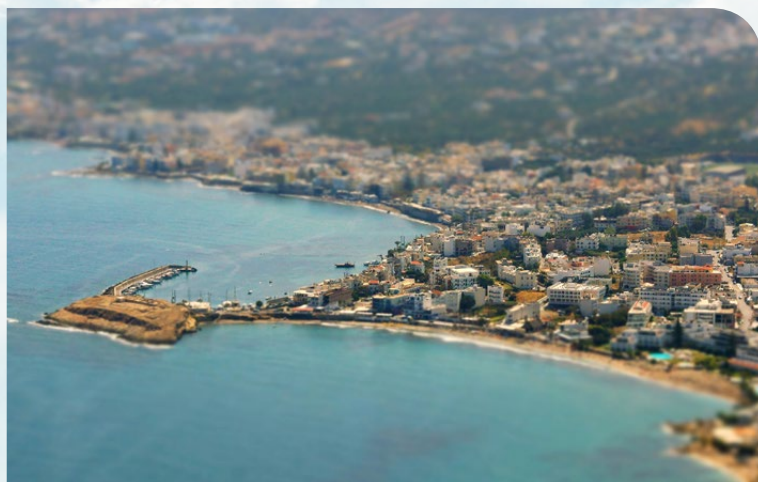
Sedl jsem na Rhodosu, vse OK. Cekam na benzin. Pokracuji zitra.



Trvalý obyvatel stojánky letiště Heraklion



Letiště Heraklion po startu. Poloha ve druhé zatáčce pravého okruhu dráhy 27.



Pláž u městečka Limenas Chersonisou, Kréta.



Ostrůvek Kalidon zvaný také Spinalonga ve Spinalonžském zálivu Krétského moře. Zde byla do roku 1958 kolonie pro nemocné leprou. Kdo se sem jednou dostal, už odsud živý neodešel.



Poloostrov Spinalonga od něhož byl ostrůvek Kalidon uměle oddělený.

Včera jsem trochu zaspal a pak jsem ještě chtěl vidět něco z města Heraklion i palác Knossos a tak jsem na letiště dojel až kolem jedenácté řeckého času. Odbavovací hala letiště Heraklion byla k prasknutí plná odlétajících turistů. Sezóna tu končí a tak si pro „své“ turisty přilétají letadla ze všech evropských zemí a to zejména v neděli. Musel jsem se proto dlouho prodírat neuvěřitelnými frontami než jsem se dostal do letištní kanceláře.

Všechno jsem vybavil, zaplatil a pak mě odvezli autem na velmi vzdálenou stojánku, kde se mi podařilo už všechny odehnat a mohl jsem tak chvíli zůstat s letadlem sám a trochu si v něm také uspořádat svoje věci. Po tom jsem toužil už tři dny. Také jsem se pokusil upravit trochu držák fotoaparátu, aby se na fotkách neobjevoval tak prominentně winglet na konci křídla. Přesně v jednu hodinu jsem pak dostal povolení zařadit se mezi odlétající letadla a po pár minutách čekání jsem odstartoval. Paní dispečerka příbližovací služby Heraklionu mi dovolila letět podél pobřeží, pokud nebudu výše než 1 500 stop, což bylo přesně to, co jsem potřeboval.

Letěl jsem nad severním pobřežím Kréty, vlastně po podobné trase jakou podle báje letěl Deдалus a jeho syn Ikarus, když utíkali ze zajetí nedaleko Knossosu. Ikarova cesta skončila nějakých 300 km na sever u ostrova Icaria, a tak si musím vzít příklad a nelétat tak blízko ke slunci. Po dvaceti minutách svého letu jsem dorazil k výběžku Svatého Mikuláše. Tady jsem se stočil na jih a po dvou minutách jsem se dostal nad ostrůvek Kalidon. Ten má relativně nedávnou historii v tom, že tu byli od začátku 20. století do roku 1958 separováni od zbytku společnosti lidé nemocní leprou. Po té, co zde byl někdo internován, už pro něj nevedla cesta zpět do normální společnosti.

Krétu, která je největším ostrovem Řecka a nepatří do žádného z řeckých souostroví, protože je pro svou velikost a význam považovaná za jedinečnou, jsem opustil po přeletu výběžku Sideros na severovýchodě. Nechal jsem tak za sebou také ostrov, který byl v květnu 1941 obětí největší německé parašutistické operace, jejíž cílem bylo ostrov vyrvat z britských rukou. Tato operace byla extrémně krutá – zahynulo jak ohromné množství německých výsadkářů tak následně i místního obyvatelstva. Výsadkáře stříleli ještě ve vzduchu, a když se jim pro taktické chyby ze strany britských vojsk podařilo ostrov získat, tak naopak zase oni popravili množství místních obyvatel. S ohledem na velké německé ztráty při bojích o Krétu Hitler pak zakázal útoky na jakákoliv místa pouze s jednotkami parašutistů.



Cape Sideros – severovýchodní Kréta



Ostrov Kasos, dvacet minut letu od Kréty směrem k Rhodosu.



Západní pobřeží ostrova Kasos.

Pokračoval jsem směrem na severovýchod a dorazil k prvním ostrovům Dodekanéských ostrovů – ostrovy Kasos a druhý největší z Dodekanéských ostrovů, velmi dlouhý, hornatý a vyschlý Karpathos. Dodekanéské ostrovy měly svou nezávislou historii a staly se součástí Řecka teprve v roce 1947. Do té doby je od roku 1912 držela Itálie a předtím byly pod tureckou kontrolou. Největším ostrovem této skupiny je Rhodos.

Jižně od Rhodosu mě zastihla bez varování zvláštní mlha nebo vodní tříšť, kterou nebylo nejdříve vidět, ale která mi při nasvícení sluncem úplně zakryla jakýkoliv horizont a tak jsem byl rád, že jsem mohl dalších asi 10 minut letět podle umělého horizontu, který v letadle mám. Udržet letadlo ve správné poloze, když je vše kolem zářivě bílo-modré a přechod mezi oblohou a mořem žádný není, je bez umělého horizontu těžko možné.

Pak mě pan dispečer příbližovací služby letiště Rhodos ještě trochu prozkoušel z navigačních bodů kolem ostrova Rhodos, když mě posílal od jednoho k druhému a používal jejich těžko vyslovitelná jména. Měl jsem ale tahák ve formě ručně načrtnuté mapky VFR reportovacích bodů kolem Rhodosu a tak jsem to zvládnul a celkem po 100 minutách letu z Kréty jsem přistál na dráze 26 letiště Rhodos – Diagoras. Později při stahování fotek jsem zjistil, že se mi rozhodilo nastavení fotoaparátu a tak některé fotky jsou v horní a spodní části trochu rozostřené – za to se omlouvám a slibuji, že to na další cestě napravím.

Rhodos – 06.10.2014, 07:22



Letiště na ostrově Karpathos.



Hory ostrova Karpathos.



Primární obrazovka při letu na severním výběžkem ostrova Karpathos.



Ostrůvek Sesklio – navigační bod před přistáním na letiště Rhodos.



Dráha 25, letiště Rhodos před přistáním.



Západ slunce nad Rhodosem.



Podívejte se na video ze šestého dne IV. etapy.

Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!





Rhodos – Samos





V poloze „po větru“ pravého okruhu dráhy 25, Rhodos. Na dráze je vidět letadlo, které přistálo chvíli po mě a na pojezdové dráze jede na start další dopravní stroj.



Celkový pohled ze severu na přístav a město Rhodos.



Celkový pohled z jihu na přístav a město Rhodos.

RHODOS – SAMOS

8:20

Start planuji cca v 11:30.

10:20

Cekam na letisti Rhodos, az si pro me nekdo prijede a provede me k letadlu a do ridici veze na podani letoveho planu.

11:11

Start asi za 10 minut. Nejdrive chci nad Rhodos mesto a pak pres Kos na Samos (LGSM) a mezitim cestou videt par ostrovu. Cesta cca 2 hodiny. Poletim tesne vedle turecke hranice smerem na sever.

11:27

Cekam na povoleni ke startu. Chci nad mesto Rhodos, a tak musim nechat pristat dve letadla, ktera jsou ve stejnem prostoru. Dispeceri zde skvele kooperuji.

11:57

Letim na hrane tureckeho prostoru. Turecke pobrezí je tu blize nez recke ostrovy.

13:05

Severne od ostrova Lerros u bodu LARKI. Pocasi skvele. Na Samos jeste 20 minut.

13:33

Po pristani na Samosu. Prekvapive tu maji muj benzin, tak opet tankuji do plna. Zstanu do zitrka. Pujdu najit nejake pamatky na Pythagora, ktery se tu narodil a vyrostl.

15:04

Půjčil jsem si miniautíčko a vyrazil se podívat na tunel, který má být osmým divem světa. Když jsem tam dojel, zjistil jsem, že ho už nějakou dobu opravují a podle (ne)ruchu na staveništi to vypadá ještě na nějaký rok. To mě docela mrzí. Zajel jsem tedy alespoň do městečka Pythagorion a v restauraci Pythagorion čekám na trochu gyrosu, abych se dal dohromady a mohl vyrazit na cestu kolem ostrova a pokusit se alespoň najít místo, kde žil Pythagoras než spočítal že čtverce nad odvěsnými trojúhelníky měří stejně jako ten nad přeponou. Počasí je tu velmi příjemné.

Ráno jsem se pobudil na jižním cípu Rhodosu, kde jsem se po setmění při objíždění ostrova ubytoval, a tak jsem měl na letiště asi hodinu cesty. Hodinku jsem strávil ještě ve městě Rhodos na severu tohoto asi 80 km dlouhého ostrova a v 11 hodin jsem dorazil na letiště.

Nechtěl jsem letět úplně přímo, ale nejdřív nad historické město Rhodos a pak se teprve vydat směrem na severozápad na další ostrovy. Uctivě jsem tedy zašel na řídicí věž a tam našel velmi milé dispečery, kteří mi slíbili udělat, co půjde. Vše ale samozřejmě závisí na provozu, protože město Rhodos je přímo v přibližovací ose dráhy 25, která byla v používání. Připravil jsem letadlo, požádal o povolení k nahození motoru a pojíždění a pak jsem oficiálně požádal o dva okruhy nad městem. Jako odpověď mi přišla informace, že během 10 minut přistávají dvě dopravní letadla, takže nad město budu moci jenom, kdybych počkal. Řekl jsem, že počkám a tak jsem dostal pokyn dojet na vyčkávací místo „A“ u vyčkávacího místa dráhy 25 a tam čekat. Mezitím se přihlásilo ke startu vojenské letadlo Herkules a tak jsem byl nejistý, jak to zvládne se dostat přede mě. Dispečer ho ale kvůli mně poslal na dráhu přes předposlední výjezd „B“, pak ho nechal pojíždět po hlavní dráze a na konci dráhy, kde jsem vjezd blokoval já, ho nechal otočit a odstartovat. Pak jsem čekal ještě pár minut, kdy sedlo jedno letadlo, dispečer mě pustil na dráhu a odstartovat a za 3 mi-



Hradby a město Rhodos.



Detailní pohled na místo, kde měla stát socha Kolosa.



Pohled na přístav s místy, kde stála socha 30 m vysokého Kolosa. Jedna z verzí říká, že byl rozkročený nad vjezdem do přístavu. Výpočty to však popírají a kloní se k myšlence, že stál v místech kulaté věže na cípu přístavu vpravo, kde je vidět kruhová věž.

nuty po mém startu přistálo další dopravní letadlo. Velmi na mě zapůsobilo, co byl kvůli mně dispečer ochotný udělat.

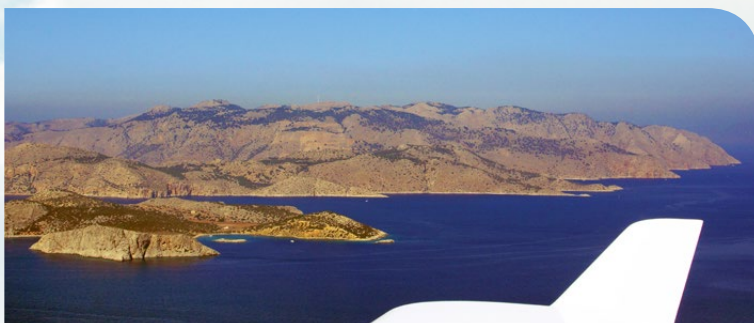
Po pár minutách letu jsem byl nad městem. Zvláštní pozornost jsem věnoval přístavu a místům, kde stávala 30 metrů vysoká socha Kolosa, který zde kolem roku 300 před Kristem postavili Rhodosané jako dík za to, že se makedonské armádě nepodařilo ostrov obsadit. Na výrobu sochy použili kov z roztažených zbraní ukořistěných útočníkovi. Při zemětřesení v roce 226 před Kristem se však Kolos, který se počítá mezi sedm divů světa, zřítíl. Místo, kde stál, jsem zachytil a vyrazil podél turecké hranice směrem na navigační bod SESKLIO.

Postupně přede mnou z modří vystupovaly další ostrovy ze skupiny Dodekanéských ostrovů – majestátní Tilos, sopečný Nisyros, půvabný Gyalí a pak velký Kos, který zasahuje až k turecké pevnině. Nad Nisyrosem jsem chvíli kroužil, protože jícen jeho ne tak úplně vyhaslé sopky byl opravdu působivý. Tady si mě od rhodského řízení letového prostoru převzala věž letiště Kos a já jsem pokračoval na sever nad nejsevernější Dodekanéské ostrovy Kalymnos, Leroi, Lepsos a Arkoi. Bez výjimky kouzelné ostrovy krásně kontrastují s modří okolního moře. Nad Arkoi jsem se už nahlásil věži ostrova Samos a během pár minut jsem přistál.

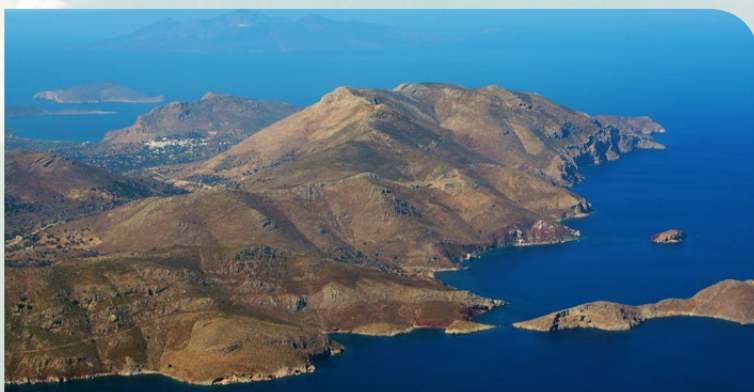
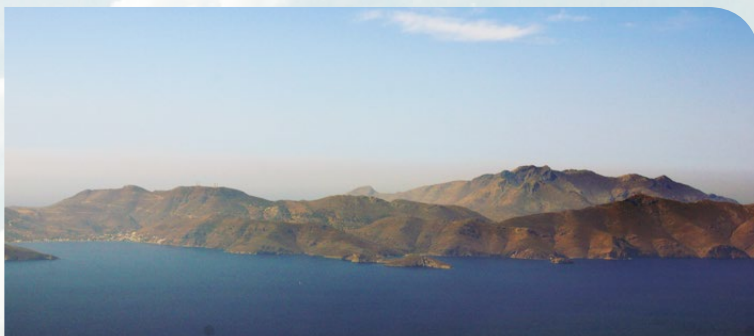
Samos už nepatří k Dodekanéským ostrovům ale ke skupině, které se říká „Ostrovy severo-východního Egejského moře“, do které patří celkem přes 20 řeckých ostrovů v blízkosti tureckého pobřeží. Samos mě vábil proto, že se zde narodil filosof a matematik Pythagoras, jehož poznatky nás všechny trápily už na základní škole. Také jsem chtěl vidět tunel Eupalinos, který je považován za špičku starověkého stavitelství – jedná se o více než 1 km dlouhý tunel pod horou u města Pythagoreion, kterým byla přiváděna do města voda. Tunel byl stavěn z obou stran najednou, což bylo v té době velmi odvážné řešení. Bohužel se mi jej nepodařilo vidět, protože již přes rok je v rekonstrukci jeho vstupní brána. Samo město Pythagoreion, které je také součástí světového dědictví UNESCO však stojí za návštěvu.

V úterý budu pokračovat na Kykládské ostrovy a pak zpět na Ostrovy severo-východního Egejského moře. Tyto dva dny by měly být srdcem celé výpravy nad ostrovy Egejského moře.

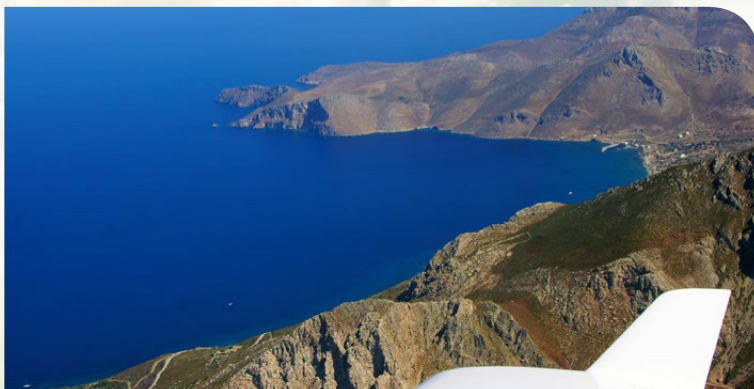
Samos – 07.10.2014, 06:58



Vlevo v popředí ostrůvek Sesklío a za ním ostrov Symi. Na horizontu pak turecká pevnina.



Dva záběry ostrova Tilos - Dodekanéské ostrovy



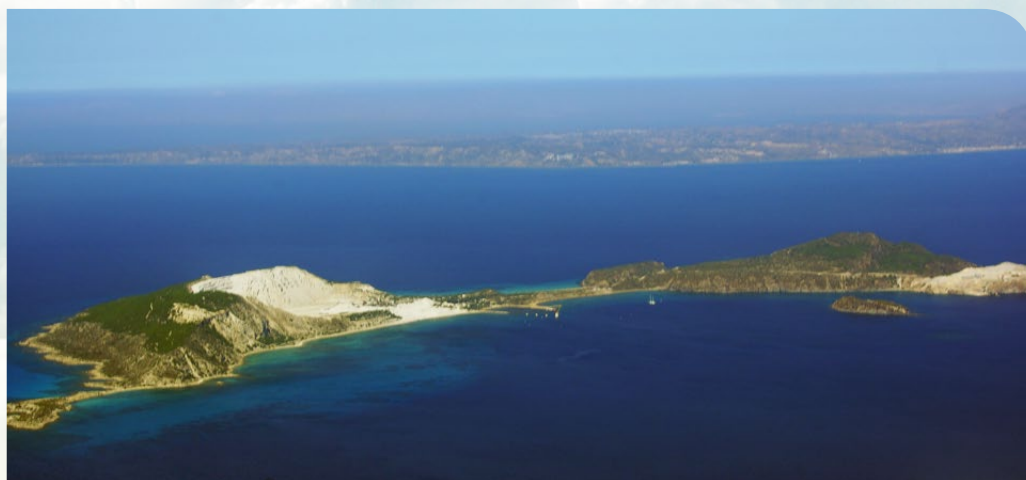
Ostrov Nisyros



Na obou snímcích je jícen sopky ostrova Nisyros z různých pohledů.



Okraj jícnu sopky ostrova Nisyros – vysoký přibližně 1 000 metrů.



Ostrůvek Gyali severně od Nisyrosu.



Ostrov Kos focený směrem ze západu.



*Ostrov Kalymnos, severně od Gyali
a Nisyrosu.*



Letiště ostrova Leros.



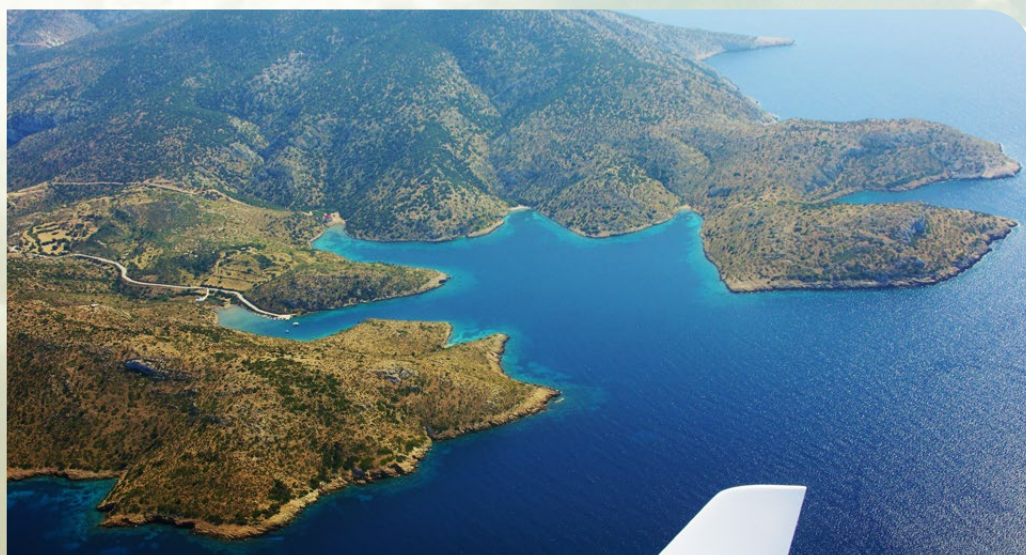
Ostrůvky jižně od ostrova Lipsi.



Ostrůvky jižně od ostrova Lipsi.



Ostrov Lipsi



Ostrov Arkoi



Přistání na ostrově Samos.



Městečko a pevnost Pythagorion.



Podvečer na Samosu.

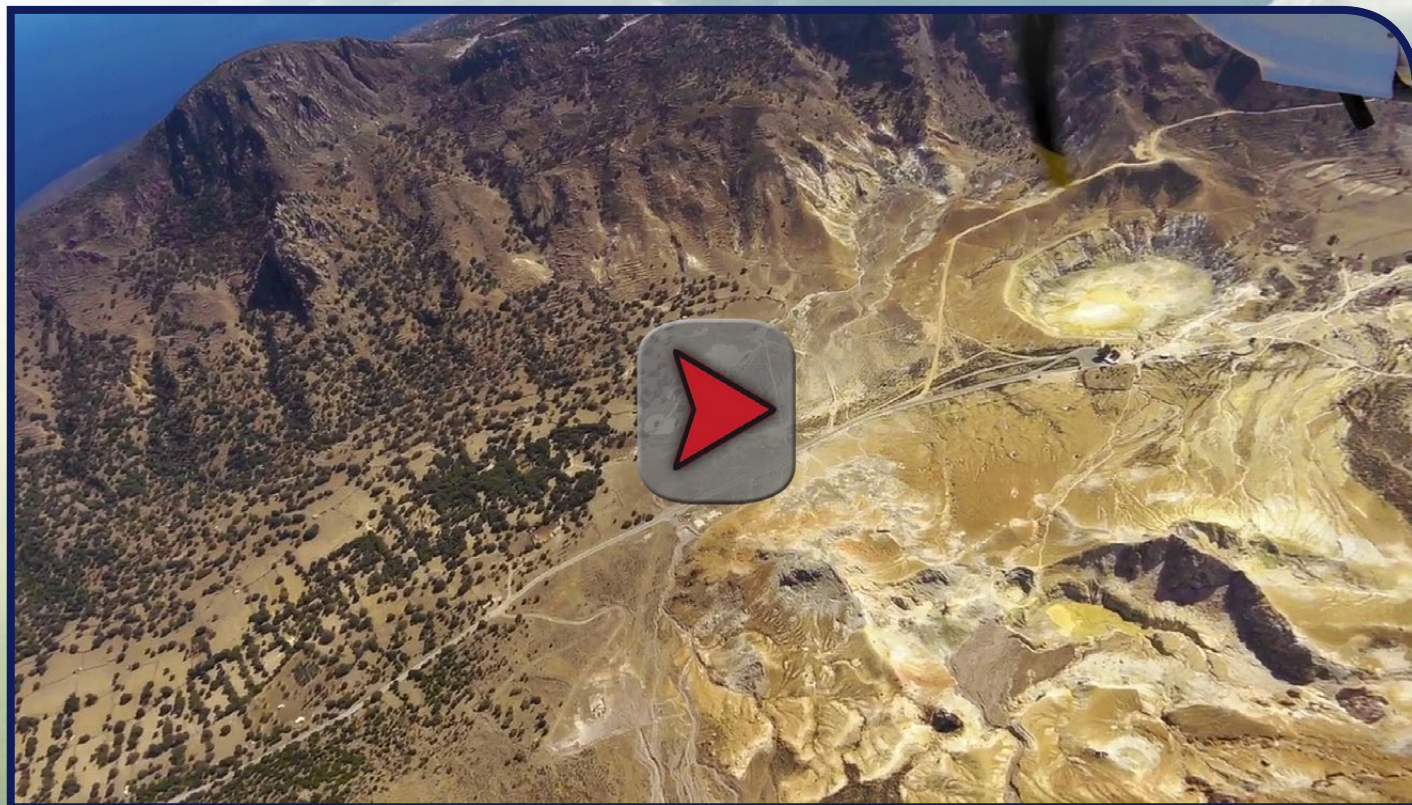


Zavřený přístup k tunelu Eupalinos.



Podívejte se na video ze sedmého dne IV. etapy

Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!





Samos – Syros – Lesbos





Socha Pythagorovi – přístav městečka Pythagoreio



Ukazatel směru u letiště.

SAMOS – SYROS

9:34

Behem par minut startuji na dvouhodinovou cestu nad Kykladskými ostrovy.

9:42

Musím čekat, protože vojenské letadlo se rozhodlo tady udelat z neznámých důvodů nízký průlet.

9:56

Mirim k ostrovu Ikaria severně od něj spadl do moře bájný Ikaros. More se tu jmenuje také Ikarské.

10:14

Nad Ikarii. Vpravo místo, kde skončil Ikaros.

11:57

iDNES.cz: Omlouváme se za problémy s on-line mapou.

12:03

Podarilo se mi proletět také Mykonos, Santorini, Milos, Naxos a několik menších Kykladských ostrovů. Ted už letím na Syros (LGSO), kde za chvíli přistanu.

13:10

Přistál jsem na letišti Syros. Mále mile letiště. Pochvilu skvěle. Za hodinu a půl pokračuji na Lesbos. Ted ještě sháním benzin. Vypadá to nadejné protože na malých letištích nedělá problémy security.

SYROS – LESBOS

15:53

Nad ostrovem Chios. V dalece je vidět turecký Izmir.

16:05

Blížím se k jižnímu břehu ostrova Lesbos. Vpravo turecké pobřeží. Musím dávat pozor, abych nevleťel do tureckého prostoru. Jsou na to pryč hodně hbití.

16:56

Po přistání na Lesbosu. Jedu to tu trochu prozkoumat a pak najít nocleh.



OK LEX na letišti v Samosu, východ Egejského moře.



Samos letiště nesliboval, ale nakonec přijeli s touto malou cisternou.



Letiště Samos po startu v poloze po větru pravého okruhu dráhy 09.

Ráno v Pythagoreiu bylo krásné. Vyběhl jsem ještě se podívat na idylický přístávek plný restaurací a plachetnic, na konci jehož mola stojí socha věnovaná Pythagorovi. Vyfotit se mi ji podařilo teprve na podruhé, protože při prvním pokusu jsem ji fotil bez karty.

Pak jsem už, jak jsem naučený, dojel na letiště, zaplatil poplatky, prošel security, vyjel na věž, promluvil s dispečerem, podal letový plán a po té mě ohromným kloubovým autobusem, ve kterém jsem byl sám, dovezli 300 metrů k mému zcela osamocenému letadélku. Celou cestu mě doprovázel jeden letištní zaměstnanec, kterého jsem se snažil setřást tím, že jsem mu říkal, ať se nezdržuje a klidně mě už nechá, že to zvládnou atd., ale on mi tvrdošíjně a přátelsky oznamoval, že „má čas“ a „že to je jeho práce“. Takhle to je často – já potřebuji být na přípravu trochu sám, protože když mi někdo stále kouká pod ruce a ještě se snaží udržovat konverzaci lámanou angličtinou, tak se mi velmi těžko soustředí na množství věcí, které musím před odletem udělat – mimo letecké věci je to ještě přidělení a nastavení kamer, jejich spuštění atd. Takže čas do mého odletu jsem prožil s tímto jinak milým člověkem.

Po startu jsem se vydal směrem nad další ostrov severo-východního Egejského moře - Ikárie ležícím v části nazývané „Ikarské moře“. Severně od ostrova se umísťuje oblast, kde se Ikarovi rozpustila křídla a on spadl. Než jsem k Ikarii dorazil, přelétával jsem ale ještě ostrůvky Fourni, o kterých jsem nic nevěděl, ale které jsou naprosto pohádkové.

Ikarii se nepodařilo připojit k novému řeckému státu, který se formoval ve dvacátých letech 19. století a zůstala dalších skoro 100 let pod tureckou nadvládou. Podařilo se to až v roce 1912, kdy Ikařané šli tak daleko, že jednak pomohli osvobodit také Samos a Chios a jednak vyhlásili vlastní Ikarskou republiku s vlastní vládou, poštovními známkami, hymnou, armádou a dalšími atributy státnosti. Po 5 měsících se pak Ikárie ze strachu z italské okupace připojila k Řecku. Ikaria je dnes zařazená mezi 5 světových „modrých zón“, kde se lidé dožívají nejvyššího věku – jeden ze tří se dožije věku nad 90 let. Dalším takovým místem v Evropě je Sardinie.

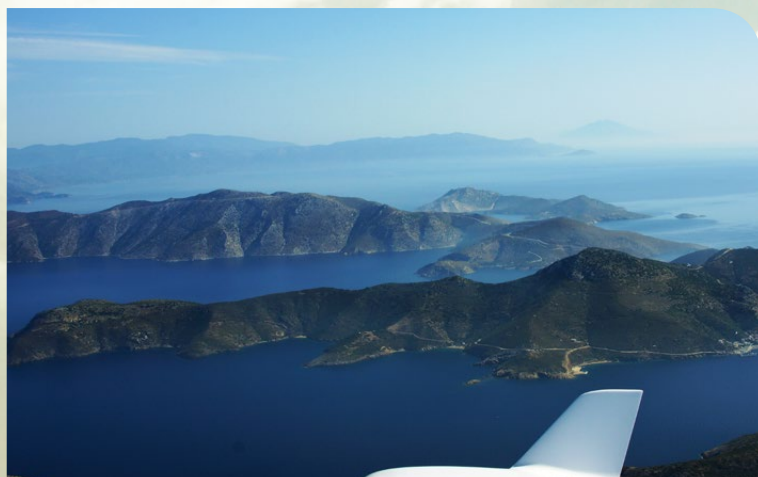
Po asi 20 minutách letu směrem na východ se přede mnou vyhoupl známý ostrov Mykonos, který má asi 65 km čtverečných. Mykonos byl v řeckých bájích místem bitvy mezi Diem a Titány. Dnes je to jeden z turisticky nejpopulárnějších řeckých ostrovů.



Shluk ostrůvků Fourni v Ikarském moři, jihovýchodně od Ikarie.



Ostrůvky Fourni, vzadu ostrov Samos.



Ještě jednou ostrůvky Fourni směrem od Ikarie.

Ze vzduchu má velmi zajímavý tvar. Nad Mykonosem jsem se stočil na jih směrem na Naxos, kde podle bájí vyrostl Zeus a dále Paros, až k vulkanickému ostrovu Santorini.

Ostrov Santorini je dnes v podstatě jen to, co zůstalo z ohromného sopečného výbuchu někdy před 3 600 lety, který zničil veškerý život na původním ostrůvku. Tsunami tímto výbuchem vytvořená prý zřejmě zničila také Minojskou civilizaci na ostrově Kréta, který leží asi 120 km jižně. Výbuch je v některých pověstech obviňován i ze zničení bájně Atlantidy. Laguna uvnitř kráteru Santorini měří asi 12x7 km a je na třech stranách obklíčená útesy vysokými až 300 m. Na útesech se tísní spousta domků, které vypadají, že spadnou do moře. Hloubka vody v laguně je asi 400 m. Od Santorini jsem letěl směrem na západ kolem řady ostrovů ze skupiny Kyklád až k ostrovu Milos, který leží na jiho-západním cípu této skupiny. Na tomto ostrově se našla také socha Venuše, která je dnes vystavovaná v muzeu Louvre v Paříži. Podobně jako Santorini, také Milos vznikl sopečnou erupcí. Ostatní kykladské ostrovy vznikly vzedmutím horniny.



Socha Venuše z ostrova Milos v pařížském muzeu Louvre.

U ostrova Milos mě už začalo řídit střediska koncové oblasti letiště Athén a tak jsem ztratil svobodu volného pohybu a musel jsem začít dodržovat přesně navigační body, které mi trochu nejistá dispečer-



Letiště ostrova Ikarie.



Pohled na ostrov Icaria, jeden ze skupiny ostrovů Východo-egejského moře.



Radiomaják a komunikační zařízení na ostrově Icaria.

ka předepisovala. Asi po 20 minutách letu směrem na sever jsem dorazil na ostrov Syros, jehož hlavní město Ermupoli je považováno za hlavní město celé ostrovní skupiny Kyklád.

Přestože letiště Syros deklaruje, že nemá benzín, nebyl vůbec problém si tu benzín objednat a během 30 minut mi jej speciální cisternou přivezli od místní pumpy – naprosto úžasná služba, která mi vyřešila problém, jak se probojovat až do Soluně, protože cestou už nikde benzín nedostanu. S dispečerem na věži jsme probrali ekonomickou situaci v Řecku – nadával na ní - a pak jsem odstartoval na svůj již třetí přelet Egejského moře na této cestě. Syros byl myslím také dvoustým letišťem, kde jsem přistával s nějakým malým letadlem.

Cesta mě vedla přes nejsevernější ostrov Kyklád Andros, k ostrovu Chios a odsud těsně podél tureckého pobřeží až na ostrov Lesbos, kde jsem kolem šesté večer řeckého času přistál.

Lesbos – 08.10.2014, 06:55



Hřbet ostrova Ikarie.



Ikarské moře severně od Ikarie – zde někam spadl Ikaros, když mu slunce rozpustilo křídla.



Hlavní město a přístav ostrova Mykonos, Kykladské ostrovy.



Další pohled na hlavní město ostrova Mykonos, Kykladské ostrovy.



Městečko Ornos mezi dvěma zálivy ostrova Mykonos, Kykladské ostrovy.



Letiště ostrova Naxos, Kykladské ostrovy. V pozadí ostrov Paros.



Severní horní hrana zaplaveného jícnu sopky – ostrov Santorini, Kykladské ostrovy.



*Západní horní hrana zaplaveného
jícnu sopky – ostrov Santorini, Kyk-
ladské ostrovy.*



*Zbytky vulkánu uprostřed jícnu
sopky – ostrov Santorini, Kyklad-
ské ostrovy.*



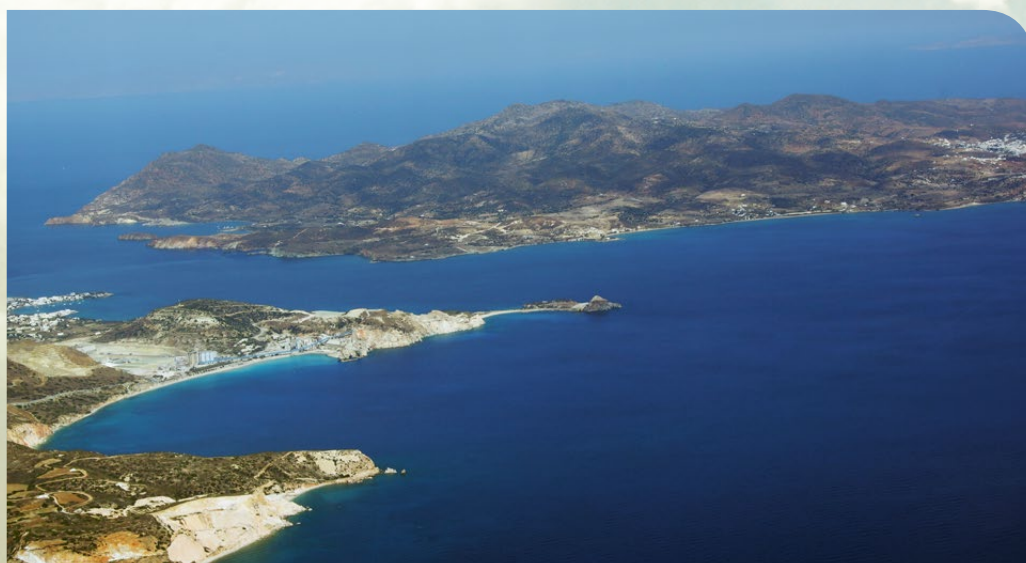
*Zbytky vulkánu uprostřed jícnu
sopky – ostrov Santorini, Kykladské
ostrovy.*



Východní horní hrana zaplaveného jícnu sopky – ostrov Santorini, Kykladské ostrovy.



Kardiotissa, Sikinos a Ios (odpředu dozadu) – Kykladské ostrovy.



Kimolos severně od ostrova Milos – Kykladské ostrovy.



Městečko Adamantas, Milos, Kykladské ostrovy.



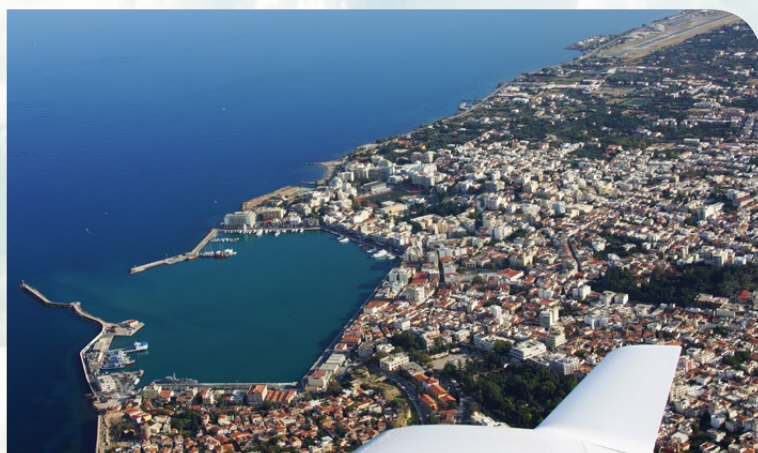
Paros a Antiparos, Kykladské ostrovy.



Letiště ostrova Syros a vzadu hlavní město Ermupoli.



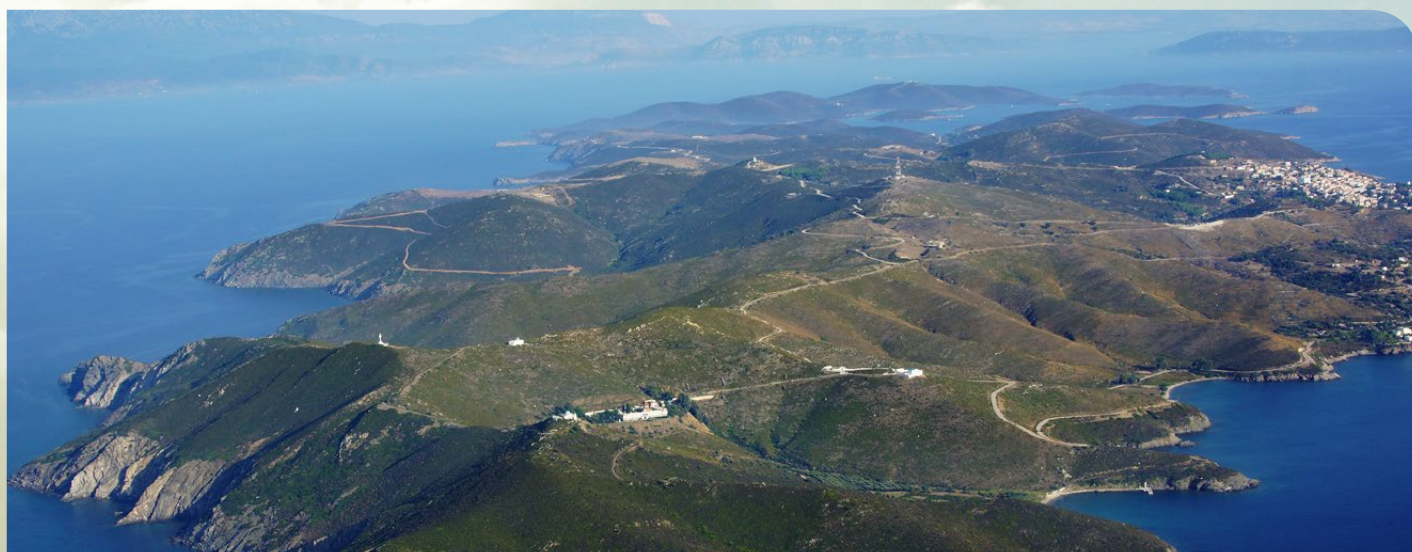
Ermupoli, hlavní město ostrova Syros.



Hlavní město ostrova Chios.



Dispečer letištní věže letiště Syros.



Ostrov Oinousses východně od ostrova Chios, východní Egejské moře.



Hrdlo zálivu Kolpos Geras, ostrov Lesbos, východní Egejské moře.



Letiště Mitilini, na ostrově Lesbos



Tady naleznete video z osmého dne IV. etapy

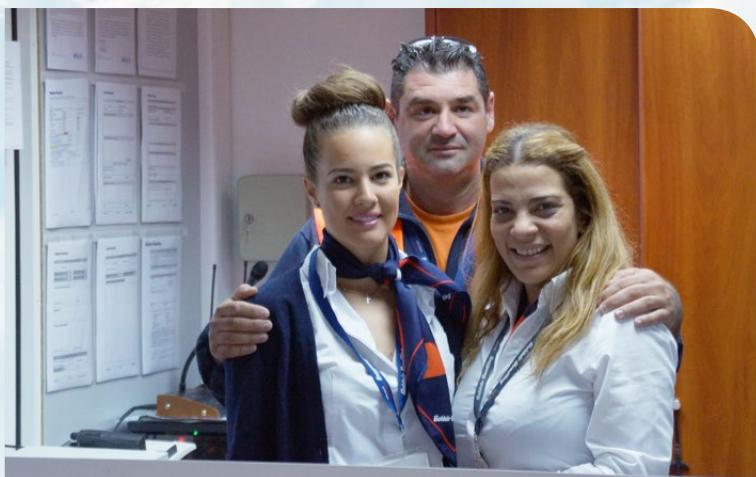
Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!





Lesbos – Soluň





Příjemní lidé, kteří se o mě starali na letišti Lesbos.



Hlavní město a přístav ostrova Lesbos - Mitilini.



Město Skyros na stejnojmenném ostrově, nejjižnější ze Sporadských ostrovů

LESBOS – SOLUŇ

8:02

Jsem zatím na ostrově Lesbos u tureckého pobřeží. Dneska se zdá bude problém s počasím, protože nad severním Řeckem se drží těžká oblačnost, má přšet a taky hrozí bouřkami. To mi samozřejmě trochu ohrožuje plán, protože chci dneska doletět do Soluně. Taky jsem chtěl nafilmovat horu Olymp, což v nízké oblačnosti logicky nepůjde... Odlet jsem zatím trochu odsunul, abych mohl počasí trochu lépe odhadnout. Nyní je plán odletět z Lesbosu kolem 11. hodiny pražského času směrem na Soluň (LGTS). Tam se mi snad podaří dotankovat a ve čtvrtek plánuji už přeletět do Bulharska – Velké Tarnovo. Vše ale závisí na počasí.

10:30

Odstartoval jsem z Lesbosu.

10:50

Opouštím východní pobřeží Egejského moře a jdu na jeho čtvrtý prelet tento týden. Vše ok, počasí trochu kourmo.

11:58

Přiletám k pobřeží ostrova Skiros. Vše OK.

12:10

Přeletel jsem Skiros a pokračuji na Skiathos. Pčasí lepší, výška 2 000 stop.

13:06

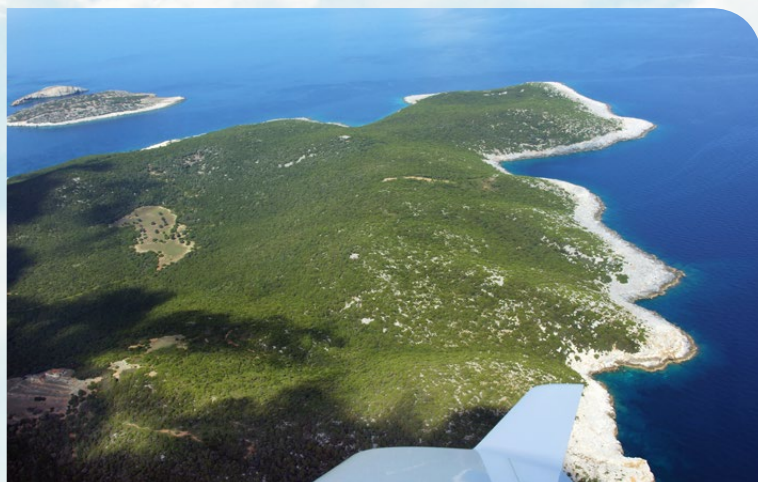
Je za mnou i krásně zelený Skiathos. Posledních 25 minut jsem prožil par horkých chvil, protože zadná z frekvencí na letišti a informační služby neodpovídala. Letet do vojenských prostorů bez povolení není dobře, a tak jsem sháněl někoho, kdo by mi pomohl. Už snad OK.

13:35

Teď mě zase trochu zlobí počasí. Budu asi podléhat těžké destové mraky. Uvidím, jak se počasí vyvine dál. Do Soluně ještě 30 minut.

13:57

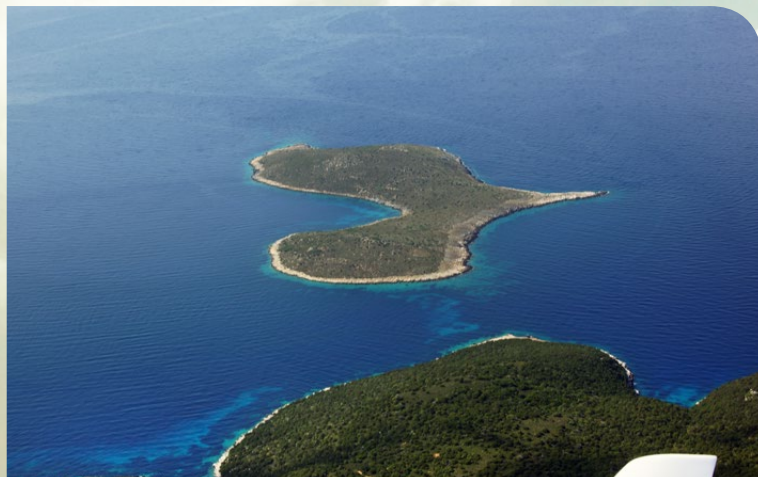
Přistál jsem v Soluni. Pčasí nevalné.



Severní cíp ostrova Skyros, Sporadské ostrovy.



Ostrov Skantzoura, Sporadské ostrovy.



Ostrůvek tvaru srdce u ostrova Skantzoura, Sporadské ostrovy.

Ráno na Lesbosu (též Lesvosu) bylo pošmourné a také meteo předpověď pro severní Egejské moře a Soluň ukazovaly, že se počasí horší a na severu že bude dost deště a nízká oblačnost. Podle satelitních obrázků se mi zdálo, že bude nejlepší do Soluně přiletět někdy kolem třetí odpoledne, kdy by snad počasí mohlo být trochu lepší. Byla to sice hodně spekulativní úvaha, ale odlet na téměř tříhodinovou cestu jsem kvůli ní stanovil na půl jednou.

Na letiště jsem přijel kolem půl jedenácté, protože jsem se chtěl ještě pokusit opravit zařízení, které pro pohyblivou mapu iDNES.cz vysílá signály, ale předchozí den je prostě vysílat přestalo. Podal jsem letový plán, promluvil s dispečerem a pak mě dívka, která mě dostala na starost, odvedla k jakémusi člověku, který chtěl znát detaily o letadle. Vše jsem mu řekl a on to zaznamenával do počítače. Pak mi oznámil, že typ letadla WT-9 (Dynamic) v systému nemají a co tedy s tím chci dělat. Přišlo mi to legrační a taky jsem správně neodhadl toho člověka, protože jsem při tak hloupé otázce myslel, že trochu žertujeme a tak jsem řekl, že by bylo dobré vyměnit systém. Mrsknul po mě zlým okem a řekl mi, že když jsem přilétával, viděl na mém letadle kamery. S těmi ale nesmím odlétat. Tím mě zasáhl na velmi citlivém místě... a já jsem skončil s žertováním. To je také důvod, proč jsem na této části cesty filmoval jen jednou kamerou, která byla při startu na druhé straně než letištní budova.

K letadlu mě přes prázdné letiště vezli a doprovázeli celkem 4 lidé ve dvou autech. Když jsme k letadlu dojeli, snažil jsem se celému týmu poděkovat a odehnat je zpátky do jejich teplého doupěte. Říkali, ať si nelámu hlavu, že mají čas a že tam se mnou počkají, kdybych něco potřeboval. Takže mi pod ruce další skoro hodinu koukali neustále 4 lidé a většinu mých úkonů komentovali v řečtině nebo se na něco vyptávali. Opravu jsem nakonec vzdal, připravil letadlo a přesně v poledne jsem startoval.

Přeletěl jsem Lesbos ze severu na jih a pak letěl podle jeho jižního pobřeží – jeho plocha je přes 1 600 km² (třetí největší řecký ostrov) a je zarostlý stromy a vinnými. Ten přenesený výraz, který asi každému naskočí při zmínce názvu ostrova, vychází z veršů básničky Sappho, která se na ostrově v 7. století před Kristem narodila, žila a vedla zde dívčí internátní školu. Její verše se věnovaly silnému emotivnímu vztahu mezi ženami a ostrov tak v tomto smyslu proslavily. Obyvatelé ostrova se prý tomuto používání názvu ostrova brání, ale zřejmě s tím moc nenadělají. Mimo Sappho na ostrově žil také filosof Aristoteles.

*Pobřeží ostrova Skopelos, Sporadské ostrovy.**Letiště ostrova Skiathos, Sporadské ostrovy.**Hlavní město Skiathos ostrova Skiathos, Sporadské ostrovy*

Po přeletu Lesbosu jsem se vydal na svůj již čtvrtý přelet Egejského moře na této cestě směrem ke Sporadským ostrovům ležícím v jeho severozápadní části. Počasí se při příletu k ostrovům začalo horšit. První jsem přeletěl ostrov Skyros a pak následovaly další Sporadské ostrovy – Skantzoura, Skopelos, a nejzápadnější Skiathos. Oblačnost nad ostrovy už byla ale místy velmi nízko a tak jsem se musel věnovat hlavně kličkování mezi mraky, které mi bránilo fotografovat.

Na Skiathosu byla v roce 1807, tzn. nějakých 20 let před vyhlášením nezávislého Řecka, vytvořena a poprvé zaválala řecká vlajka, které přísahali věrnost organizátoři ozbrojeného odporu proti turecké nadvládě. Na ostrovech Skopelos a Skiathos pak byl v roce 2008 nafilmován film *Mamma Mia*.

Po přeletu Skiathosu jsem se stočil směrem na sever, plánoval jsem letět kolem pobřeží a nafotit posvátnou horu Olymp. Bohužel, počasí se zhoršovalo, mraky mě tlačily stále níž a déšť snížil viditelnost. Současně jsem nebyl schopen navázat radiový kontakt ani s jednou z asi 5-ti stanic řízení letového prostoru v okolí. Asi hodinu jsem tedy letěl v trochu nervózní situaci, která se navíc odehrávala v místech, kde jsou vojenské prostory, do kterých nesmím bez povolení vletět. Nakonec jsem vše, kromě nafocení Olympu zvládnul a ve tři hodiny jsem se vyhoupl ze špatného počasí kousek pod Soluní. Tady už bylo počasí lepší, jen na obzoru byla vidět formující se bouřka. Chtěl jsem tedy co nejdříve přistát, ale musel jsem asi 15 minut kroužit nad bodem AGELO západně od letiště, protože na něm právě přistávalo několik dopravních letadel.

To, co se odehrálo po mém přistání na letišti Makedonia v Soluni, považuji za jedno z vrcholných děl řecké byrokracie 21. století. Pokusím se jej ve stručnosti popsat:

Do Řecka i z Řecka se smí přilétávat jen přes mezinárodní letiště (na rozdíl od zbytku zemí Schengenu, kde se může použít kterékoliv letiště). Řecko má v dosahu sportovních letadel z Evropy takových letišť vlastně jen pět – Korfu na západě, Soluň, Kavala a Alexandropoulis na východě, a Athény. Kavala i Alexandropoulis uvádějí, že nemají benzín. Dostat povolení (slot) pro Athény je složitý a drahý proces a Athény jsou také daleko na dolet. Zbývají tedy jen Korfu a Soluň. Letiště Soluň má v oficiálních informacích potvrzeno, že je zde k dostání benzín Avgas 100 LL, který potřebuji. Při přípravě cesty jsem ale spíše náhodou zjistil, že před rokem tento benzín



Celkový pohled na letiště a město Skiathos, na obzoru ostrov Skopelos.



Západní pobřeží ostrova Skiathos.



Hora bohů Olymp je v těchto mracích.

přestali na letišti prodávat. Podařilo se mi najít aeroklub, který na letišti sídlí a dostat se k jeho šéfovi, kterého jsem přemluvil, aby mi vyšli vstříc a prodali 60 litrů benzínu. Po velkém zdráhání mi to slíbil a já jsem si to s ním ještě před startem z Lesbosu znovu potvrdil. Po přistání v Soluni mě navedli na stojánku asi 100 metrů od hangáru aeroklubu, která navíc nemá možnost poutání letadla. Šéfovi aeroklubu jsem zavolaal a potvrdil jsem, že jsem na místě. Řekl, že tam není, ale že pro mě přijdou jeho kolegové. Pak taky přijel člověk, který se měl postarat o mě a letadlo – řekl jsem mu, že nejdříve potřebuji k pumpě aeroklubu a pak teprve na stojánku. Řekl, že to není možné. Trval jsem na svém a tak se odjel zeptat na věž. Za chvíli přijela velmi důležitá úřednice z Úřadu civilního letectví a řekla mi, že smím jen na přidělenou stojánku a aeroklub, že nemá licenci mi nějaký benzín prodávat. Vysvětlil jsem jí, že když mi benzín prodá letiště, rád ho koupím. Na to mi řekla, že benzín neprodávají. Pak se mě zeptala, jestli je letadlo klubové a chtěla vidět papíry od letadla. Když viděla, že klubové není, tak řekla, že rozhodně tankovat nesmím. Nevěřil jsem svým smyslům a tak jsem ji po svém zvyku oznámil, že se tedy nehnu ani od letadla ani s letadlem nikam neodletím, protože nemám benzín. Konečně zapnula hlavu, ucítila problém i pro sebe a řekla, že si tedy letadlo smím odtlačit k pumpě. Sedla do svého velkého auta, které jí koupili vděční řeční daňoví poplatníci a jela dva metry od levého křídla letadla, které jsem s velkým úsilím tlačil, protože mi nedovolila nahodit motor. Protože aeroklub nemá licenci, musel jsem ještě jet do terminálu z karty vyzvednout hotovost a tu použít „jako dar“ aeroklubu. Já jsem naopak dostal „jako dar“ 60 litrů benzínu. Když jsem se vrátil, úřednice už u pumpy nebyla. Po načerpání paliva jsem letadlo zase odtlačil na stojánku, ale vyžádal jsem si jinou, s poutacími oky, protože vítr před bouřkou zásadně zesiloval. V klidu mě drželo jen vědomí, že o tom budu moci napsat zajímavou zprávu do článku iDNES.cz.

Ve čtvrtek plánuji čtyřhodinový let do Veliko Tarnovo v Bulharsku. Požádal jsem si o letový plán přes Bospor, tak uvidím, jestli mi ho turecké řízení letového provozu schválí. Když ne, tak poletím o dvě hodiny kratší přímou trasu.

Soluň – 09.10.2014, 07:26



*Maják a navigační bod AGELO
letišťe Macedonia v Soluni.*



*Blížící se bouřka nad letišťem
v Soluni.*



Provoz na letišti v Soluni.



Podívejte se na video z devátého dne IV. etapy

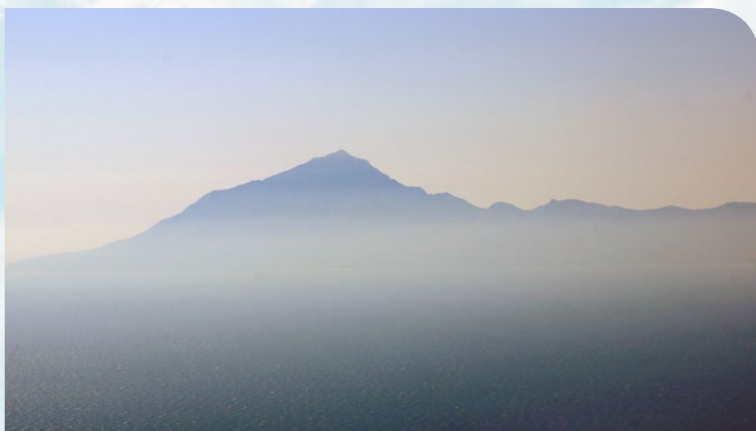
Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!





Soluň – Veliko Tarnovo





Hora Athos na poloostrově Athos. Zde je celkem asi 20 mužských klášterů, které jsou dostupné vlastně jen po moři. Počet návštěvníků oblasti je omezen a smějí to být pouze muži..



Ostrov Thasos – severní Egejské moře



Východní cíp ostrova Thasos.

SOLUŇ – VELIKO TARNOVO

9:59

Připravuji letadlo k odletu ze Solune. Letový plán, který jsem včera podával bohužel v systému nikdo nenasel a tak jsem musel podat nový a čekám asi do 10:30, než mi dovoli odletet. Pochvilu ale celkem OK. Pokud me cestou někdo nezastaví, rád bych proletel Bospor.

11:27

V Soluni vše proběhlo OK a odletel jsem v 11:25. Nyní vychodně od ostrova Kavala.

11:29

Pochvilu tady už podstatně lépe než u Solune, kde byla nízká oblačnost. Do Turecka ještě 30 minut.

12:52

Jsem nad Marmarským morem a kolem Galipoli mířím k Bosporu. Mám problém s tím, že se nemohu na zadnou z frekvencí, které jsem dostal, dovolat. Zkusím to přes jiná letadla. Není to příjemné, protože Turecko je přísne.

13:16

Je to nervak. Nejméně 200x jsem někoho volal, ale bez reakce, tak jsem musel čekat půl hodiny před TMA Istanbul, než mi někdo pomohl dostat povolení.

13:27

Tak Bospor nebude. Kolem Istanbulu je ohromný provoz, a tak me vyhnali...

13:35

Dál budu pokračovat přes navigační body IBLAL a KOTEV.

13:59

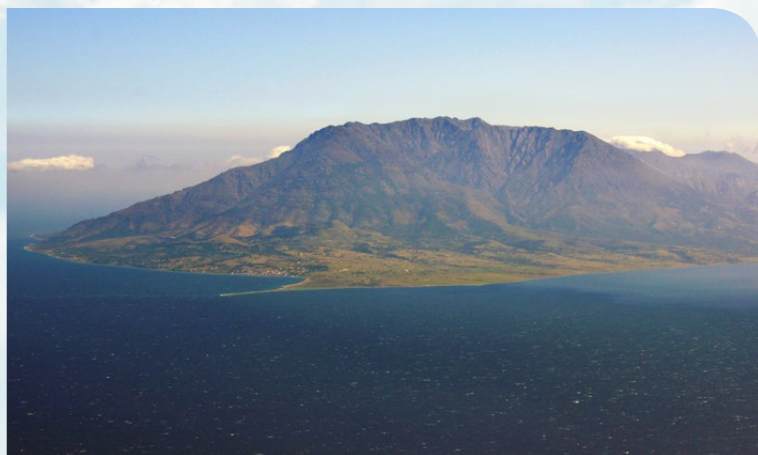
Napravo je už vidět Černé moře. Do Bulharska 15 minut.

15:09

Nafotil jsem Sozopol a Primorsk a pokračuji do Velikého Tarnova (LBGO). Přistání asi za 30 minut.

16:04

Jsem na zemi. Letiště ne moc příjemné, ale nějak to zvladnu.



Ostrov Samothraki – hraniční ostrov Řecka asi 5 minut letu východně je již hranice s Tureckem.



Sozopol – Černé moře – Bulharsko



Ostrov Svatého Ivana u Sozopolu v Bulharsku. Poslední ostrov celé expedice.

Na čtvrtek jsem měl naplánovaný přelet nejsevernějších řeckých ostrovů Thasos a Samothraki, průlet nad Marmarským mořem, Princovými ostrovy a Bosporem v Turecku a přes bulharské pobřeží do vnitrozemí na letiště se světovým názvem Gorna Oryahovitsa nedaleko Velkého Tarnova uprostřed Bulharska. Z Turecka jsem měl trochu obavy, protože tam zahraniční sportovní letadla nevidí rádi a tomu také odpovídají jejich předpisy. Proto jsem ještě prověřil, zda byl správně rozeslaný letový plán, který jsem výjimečně podal už ve středu večer přes Prahu. Reakce Prahy byla, že vše je v pořádku. Dříve bych šel klidně do letadla, nahlásil se věži a čekal až mi otevřenou letový plán. To už teď ale zásadně nedělám, protože když v systému plán z nějakých důvodů není, tak to znamená zase z letadla vystoupit, dostat se zpět do věže, podat plán a čekat obvykle hodinu než se plán do systému dostane. Na velkém letišti jako Soluň je problém se i dostat od letadla do věže, protože po ploše samozřejmě sám chodit nesmím... Takže před odletem vždy zavolám na věž nebo tam zajdu a zeptám se, jestli je s mým plánem vše v pořádku nebo jej prostě v té chvíli teprve podávám. Ve čtvrtek jsem tedy dorazil na věž a dověděl se, že v systému žádný plán nemají. Celý, poměrně komplikovaný, letový plán s asi 15 nahlášovacími body jsem našťastí měl ve svém chytrém telefonu a tak mi jeho nové podání netrvalo tak dlouho. Byl jsem ale nejistý z toho, jestli Turkům stačí jedna hodina na případné odmítnutí plánu. To už jsem ale nemohl řešit a tak jsem šel k letadlu, vše si připravil a za hodinu odstartoval.

Počasí nebylo valné – kouřmo a hodně nízkých mraků, což v hornatém terénu kolem Soluně není příjemné. Zvolil jsem tedy taktiku mraky a kouřmo nadletět. Požádal jsem věž o povolení stoupat do 5 500 stop. Povolení jsem dostal a vystoupal tak do perfektního počasí. Vpravo jsem v dálce viděl poloostrov Athos, kde jsem původně chtěl nafotit kláštery mnichů, kteří tam žijí stranou civilizace, ale špatná viditelnost i fakt, že jsem se pohyboval v řízené oblasti letiště Soluň mě od toho odradily. Přeletěl jsem tedy nejprve ostrov Thasos a pak i Samothraki – dva evidentně ne příliš obydlené, velmi hornaté ostrovy téměř bez vegetace. Za Samothraki jsem od dispečera letiště Kavala dostal instrukce ozvat se na turecké straně jedné ze dvou frekvencí, které mi dal. Do Turecka jsem přecházel nad bodem BELGI, pár minut letu východně od Samontraki.

Nad BELGI jsem poslušně přeladil a začal vysílat na frekvenci 119,3 MHz Istanbul info. Nikdo se neozýval a tak jsem střídavě volal také 120,5 MHz přibliž-

žovací službu nedalekého letiště Canakkali. Ani ta se bohužel neozývala. Při tom jsem dával ještě velký pozor, abych nevletěl do velmi blízkého vojenského prostoru nad ostrovem Cokceada po mé pravé straně. Obě frekvence jsem neustále střídal a volal a volal. Odpověď žádná, na Istanbul info jsem jen začal slyšet komunikaci od pilotů, ale neslyšel jsem pozemní stanici. Téměř hodinu jsem tak letěl nad Tureckem, obával se, aby mě nepřiletěly doprovodit na zem turecké stíhačky a neustále volal do éteru svou volací značku a názvy těch dvou míst, kam jsem se snažil dovolat. Zároveň jsem se postupně blížil ke koncové oblasti letiště Istanbul, která sahá nějakých 150 km západně od Istanbulu. Piloti dvou různých letadel se mi snažili pomoci a prý předali mou zprávu na Istanbul info, z čehož jsem měl radost, protože jsem alespoň věřil, že když o mě vědí a vědí také, že se snažím neúspěšně komunikovat, nepošlou na mě stíhačky. Nazpátek jsem ale žádné instrukce nedostal. Když jsem doletěl k hranici koncového prostoru Istanbulu, nastal další problém – letět dál s tím, že blíž Istanbulu spojení konečně navážu nebo se raději držet mimo koncový prostor a snažit se hledat jiné řešení? Rozhodl jsem se pro druhou možnost, protože létat v řízeném prostoru tak frekventovaného letiště jako Istanbul bez povolení je z mnoha důvodů riskantní a samozřejmě i zakázané.

Těsně před koncovou oblastí (TMA) jsem tedy začal kroužit a na frekvenci Istanbul info jsem prosil o spolupráci dopravní letadla, která jsem slyšel, jak s Istanbulem ze své výšky v klidu komunikují. Já jsem se bez koordinace se službou řízení ale obával stoupat výše než 6 500 stop, což byla výška z mého letového plánu. Také jsem se musel držet mimo mraky, kterých bylo v mé výšce poměrně hodně. Asi po půl hodině kroužení, kdy jsem už ztrácel vizi co dál, mi nějaký pilot sdělil, že Istanbul info mi povolují vstup do TMA a průlet přímo směrem na bod IBLAL, což jsou hranice s Bulharskem. To znamenalo, že mě nechtějí pustit proletět kolem Istanbulu přes Bospor. Asi po 10 minutách dalšího letu se mi konečně podařilo s dispečerem Istanbul info a potom i Istanbulu přiblížovací služby navázat přímý kontakt. Ještě jednou jsem požádal o let přes Bospor, ale byl jsem striktně odmítnut. Držel jsem tedy směr na sever, který moji cestu zkracoval asi o hodinu a tím jsem tedy kompenzoval ztrátu času vyčkávaním na komunikaci. Z tohoto pohledu to bylo tedy pozitivní, protože jinak bych se už dostával do celkového letového času asi 6 hodin, což je na limitech zásoby benzínu. Taký jsem toho měl po asi dvou vysoce stresujících hodinách docela dost.



Městečko Pomorie – Bulharsko



Pomorie pláž – Bulharsko



Letiště Burgas – Bulharsko



Přistávací dráha letiště Gorna Oryahovitsa u Velkého Tarnova, Bulharsko.

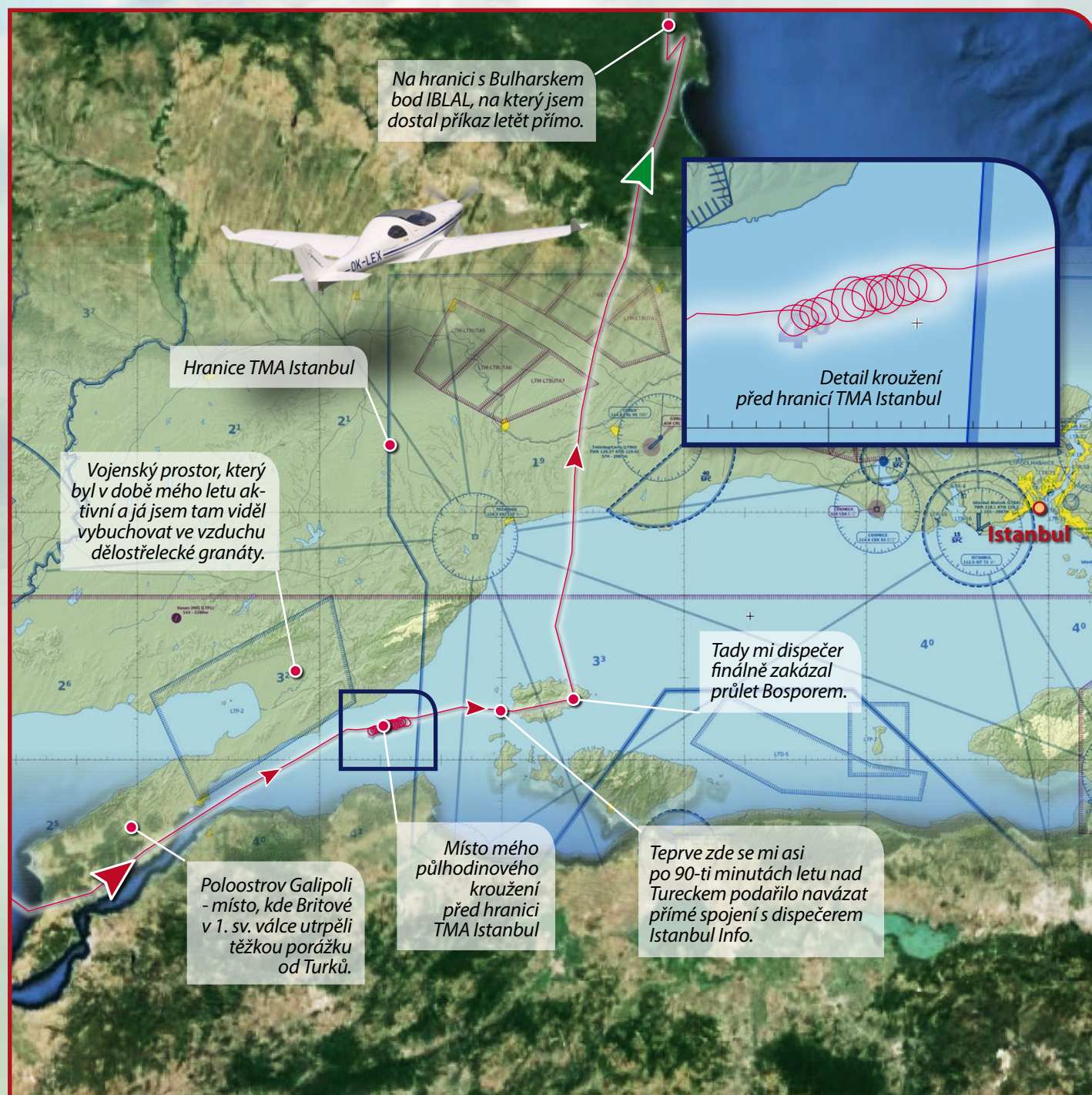
Přeletěl jsem bod IBLAL na hranici s Bulharskem, bez problému navázal kontakt se Sofia Control a pak z přiblížovací službou letiště Burgas. Přeletěl jsem Sozopol, Primorsko, Burgas a po další hodině letu jsem přistál na zcela prázdném mezinárodním letišti Gorna Oryahovitsa u Velkého Tarnova. Vše bylo ok, až na maličkost, že mi mladý muž, který přišel k letadlu, řekl, že mi nemohou nijak pomoci se získáním benzínu na další cestu. To byla při mých prázdných nádržích trochu znepokojující zpráva a tak jsem k tomu člověku nejdříve pojal nedůvěru. Na naprosto prázdném letišti sehnali někde pasováka, šéfa administrace i pracovníka obsluhy letadel. Vylézali ze svých kanceláří a s překvapením zjišťovali, že na jejich letišti přiletělo nějaké letadlo. Při běhání po letišti jsem se postupně spřátelil s tím hochem, který dělal šéfa čehosi a on nakonec slíbil zavolat taxikáře, vše mu vysvětlit a pomoci mi tak se dostat k pumpě, koupit benzín a načerpat ho do letadla. Na rozdíl od Řecka, kde měla letiště různé neuvěřitelné otevírací časy, pracuje letiště Gorna Oryahovitsa každý den od 6 hodin ráno do 22 hodin večer a tak jsme měli na celou akci poměrně dost času. To, že během té dlouhé otevírací doby obvykle nepřiletí ani jediné letadlo nikoho zřejmě moc netrápí. Nějakých 20 lidí může přeci na letišti trávit ve dvou směnách svůj pracovní čas a dostávat výplatu.

Taxikář přijel a tak jsme vyrazili k pumpě. Na pumpě nám nejdříve řekli, že mají jen jeden kanystr na 10 litrů. Potřeboval jsem litrů 80 a tak to by bývalo znamenalo 8 cest na 10 km vzdálené letiště a zpět, což nebylo zvladatelné. Tlačil jsem je, aby hledali dále a nakonec se podařilo najít 4 kanystry po 10 litrech. Byly nové a tak jsem je musel koupit. Po dvou cestách jsem tedy nakonec letadlo naplnil, vzal si věci a s taxikem jsme vyrazili do hotelu. Ve zcela prázdném, hezkém hotelu ze mě byla recepční trochu překvapená, protože tam už zřejmě delší dobu žádného hosta neměli. Vše ale proběhlo v pořádku a já jsem dostal i heslo na internet. Teprve později jsem přišel na to, že heslo sice mám, ale žádné připojení tam nefunguje. Na druhou stranu jsem bez problémů ve zcela prázdné restauraci dostal po příjezdu kolem deváté večer výborné jídlo, na které jsem se již celkem těšil, protože naposled jsem měl snídani v Soluni.

Veliko Tarnovo – 10.10.2014, 08:49



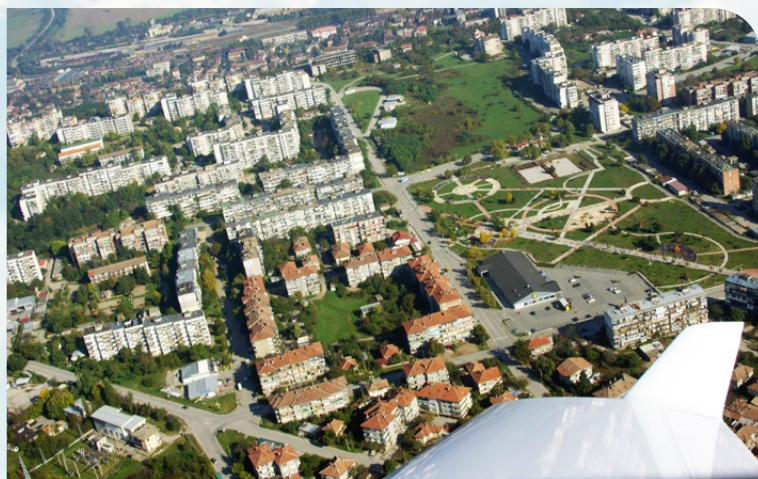
Istanbulský letecký prostor



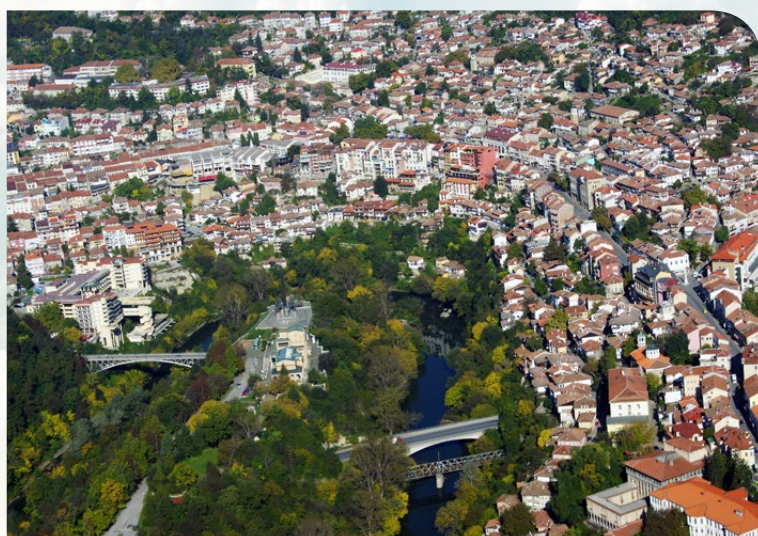


Veliko Tarnovo – Příbram





Město Gorna Oryahovitsa po startu směrem na Příbram.



Historické město Veliko Tarnovo, po určitou dobu též hlavní město Bulharska.



Pevnost Tsarevets – Veliko Tarnovo – Bulharsko

VELIKO TARNOVO – PŘÍBRAM

9:51

Odstartoval jsem a mirim do Příbrami. Prima vzdalenost je cca 1150 km, uvidim jak to pujde.

10:02

Pokud nebudu muset pristavat kvuli palivu, tak bych mel v Příbrami sedat kolem pul ctvrté. Samozrejme to muze ovlivnit i pocasi.

11:28

Jsem nad rumunskymi Karpaty. Vse ok, pocitac ukazuje do Příbrami jeste 3:58 hodiny. Benzinu tak priblizne na dolet. Takze otazka jestli to dotahnu se zodpovi az nekde nad Ceskem...

12:17

Za 5 minut budu nad bodem BUDOP coz je muj vstupni bod do Madarska.

12:48

Jsem vychodne od Budapesti, vyska 4 500 stop. Rychlost 213 km/h, slunicko, venkovni teplota 15 st. V kabine dobra nalada.

13:41

Situace se vylepsuje. Do Příbrami jeste 2 hod. 10 min, benzinu na 3 hodiny. Je to zmenou vetru z proti na bocni.

13:44

Dlouho jsem nemel mobilni signal, tak predchozi SMS odesla asi s velkym zpozdenim. Ted jdem uz nad Nitrou, pocasi skvele, do cile jeste 90 minut a benzinu na 140 minut, takže bych to i s pozadovnou rezervou mel do Příbrami zvladnout.

14:15

Nad Moravou - jeste 60 min. cesty.

14:48

Jsem za Brnem. Silne zhorsena viditelnost.

15:48

Sednul jsem ve 15:33 v Příbrami. Vse OK.



Primární obrazovka při odletu od Veliko Tarnovo.



Hřbety Karpat – Rumunsko



Karpaty – Rumunsko

Ráno svítlo slunce a také moje interpretace předpovědi počasí pro Česko byla lepší než na sobotu a tak jsem se rozhodl vynechat přistání a přenocování v rumunském Sibiu a letět raději přímo do Příbrami. Touto změnou jsem si ušetřil také další problémy se sháněním benzínu, protože přímo mi benzín vycházel s půlhodinovou rezervou, jak má být. S mezipřistáním v Sibiu by však benzín nevyšel a bylo by potřeba ho někde sehnat, protože ani letiště Sibiu jej nemá.

V půl desáté pražského času jsem tedy odstartoval směrem na Příbram. Počítač délku cesty vyčíslil na 6,5 hodiny. Počasí bylo nejdříve skvělé, před Karpatami se trochu zatáhlo, ale za nimi až k Brnu prakticky žádné mraky nebyly. Mírný protivítr se změnil na boční vítr a tak se moje rezerva benzínu postupně zvyšovala tím, jak se letový čas zkracoval. U Brna se počasí ale najednou zásadně změnilo – souvislá oblačnost mě donutila sklesat až na 2 000 stop – k tomu jsem musel vyžádat povolení nejdříve přiblížovací služby letiště Brno, pak věže letiště Brno a nakonec jsem musel požádat o průlet řízenou zónou vojenského letiště Náměšť. Letět tak nízkou v silném oparu není nic příjemného a tak jsem chvíli uvažoval o návratu na letiště Brno. U Jihlavy se začala základna mraků ale zase pomalu zvyšovat a tak jsem nakonec doletěl až do Příbrami, kde jsem v 15.33, tzn. přesně 6 hodin po startu a s hodinovou rezervou benzínu přistál. Tím jsem dokončil celou expedici Evropské ostrovy z nebe.

Praha – 11.10.2014, 10:24



Karpaty – Rumunsko



Přistání na letišti v Příbrami



Radost z návratu. Vlevo je vidět stojan pod ruční kameru.



Už můžu vystoupit na zem?



Chlubím se jako rybář.



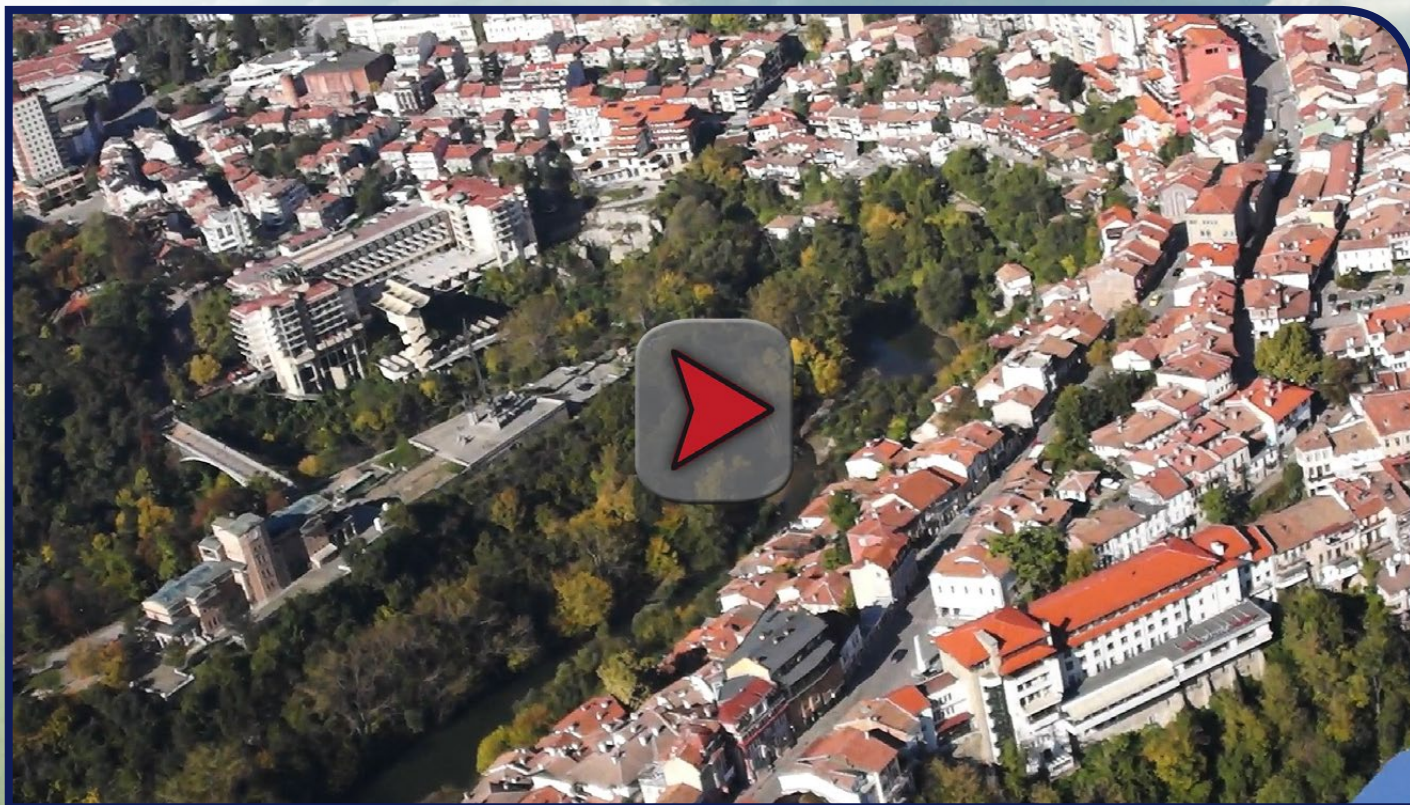
Ještě kontrolní pohled na přístrojovou desku, jestli je všechno včetně hlavního spínače vypnuté.

Foto na stránce: Jindřich Ilem



Podívejte se na video z desátého a jedenáctého dne IV. etapy

Pro přehrání HD videa - je nutné připojení k internetu!





Rozdíl v plánované a skutečně letěné trase





Itinerář skutečně letěné trasy

Den etapy	Datum	Aktuální úsek	Trvání (hod.)	Délka (NM)	Poznámka
1.	30.10.2014	Příbram – Portorož Portorož – Mali Lošinj	2,4 1,1	264 121	Skvělé počasí nad Alpami Ztracená zadní kamera
2.	01.10.2014	Mali Lošinj – Brač Brač – Tivat	1,7 1,6	187 176	Těžké kouřmo, vynechání Rijeky Problémy s PPR
3.	02.10.2014	Tivat – Korfu Korfu – Korfu	2,5 1,1	275 121	Létání nad Bokou Kotorskou Problémy s fotografováním
4.	03.10.2014	Korfu – Zakynthos Zakynthos – Messolonghi	1,6 1	176 110	Problémy s komunikací, vojenské prostory Skvělé letiště, dostupný benzin
5.	04.10.2014	Messolonghi – Kythira Kythira – Heraklion	2,8 1,5	208 165	Silný boční vítr na přistání Problémy s komunikací
6.	05.10.2014	Heraklion – Rhodos	1,9	209	Těžké zářivé kouřmo před Rhodosem
7.	06.10.2014	Rhodos – Samos	2,4	264	Benzín na letišti oproti AIP
8.	07.10.2014	Samos – Syros Syros – Lesbos	1,9 1,7	209 187	Benzin natural od pumpy Typ letadla nebyl v systému
9.	08.10.2014	Lesbos – Soluň	3	330	Problém s navázáním komunikace a benzínem
10.	09.10.2014	Soluň – Veliko Tarnovo	5,3	583	Nemožnost navázat komunikaci s Istanbul info
11.	10.10.2014	Veliko Tarnovo – Příbram	5,9	649	Problémy s benzinem, nízká oblačnost a mlha u Brna
Celkem			39,4	4 334	tj. asi 8 000 km

Poznámky:

- NM – námořní míle, letecké vzdálenosti/rychlosti se uvádějí v NM ve kterých mi je také kalkuluje můj letový software. (1 NM = asi 1,8 km)
- Uvedené vzdálenosti jsou nejkratší přímé vzdálenosti kalkulované mezi danými dvěma body.
- Časomíra je dle vestavěného měřidla letového času v letadle
- Celková skutečná vzdálenost byla podle odhadu cca o 15-20 % větší. Rozdíl je daný filmováním, příkazy řízení letového provozu a úpravami trasy.
- Celkem jsem ve třetí etapě expedice přistál na 18-ti letištích.

Z mapky vyplývá, že plán celé IV. části expedice se v principu podařilo splnit. Jako u každé cesty, i zde ale došlo k několika odchylkám. Bude zajímavé si vysvětlit, jaké důvody k nim vedly:

1. Poprvé jsem se od plánu odchýlil při letu z letiště Messolonghi. Původně jsem plánoval letět na letiště Megara u Athén a pokusit se filmovat také Athény město. Při vyžadování povolení k přistání v Megaře se ukázalo, že letiště je z 90% vojenské a má přísná pravidla zejména pro nocování letadel. Následkem toho, jsem mohl během 24 hodin dostat jen povolení k přistání ale ne k přenocování. Také jsem si uvědomil, že přistát na vojenském letišti se podvěšenými kamerami by nebylo asi to nejvhodnější – v paměti mi vytanuli naši dva krajané, kteří musel kvůli fotografování v blízkosti kasáren strávit v Řeckém vězení pár měsíců života. Kamery jsem plánoval zejména na průlet Korinthským kanálem a tak jsem je opravdu chtěl na letadle mít. Přistání v Megaře jsem tedy zrušil a letěl přímo na ostrov Kythira.
2. Další změna bylo použití letiště Heraklion místo letiště Sitia na Krétě – to mě celkem mrzelo, protože Heraklion má ohromný provoz zatímco na Sitii by bylo přistání a vše další jednodušší. Problém byl ale v tom, že Sitia v den, kdy jsem



Rozdíl v plánované a skutečně letěné trase

tam letěl, měla otvírací dobu dopoledne a pak zase večer od 19.30, tzn. po setmění. Letiště ostrova Kythira otevíralo naopak ve 13:30 a zavíralo v 16:30. Neměl jsem tedy možnost let naplánovat tak, abych byl na obou letištích během otvírací doby a tak jsem musel využít letiště Heraklion.

3. Při letu z Rhodosu jsem přeletěl bez mezipřistání letiště ostrova Kos – pro přistání na Kosu je třeba povolení (PPR). Jelikož jsem tam ale ani přistávat nemusel (benzín jsem nepotřeboval a baterie v kamerách vydrží 2 hodiny a to bylo dost až na Samos), tak jsem se s PPR ani s vlastním přistáním nechtěl zdržovat a Kos jsem jen přeletěl a nafilmoval.
4. Z podobných důvodů jako u Kosu jsem vynechal přistání na ostrově Mykonos. Baterie mi stačily, benzín jsem měl ze Samosu a tak jsem si jen domluvil možnost ostrov obletět, nafilmovat, vyfotit a pokračovat přes Naxos na Santorini.
5. Místo ostrova Paros jsem pro mezipřistání zvolil ostrov Syros – tuto změnu jsem udělal proto, že letiště ostrova Syros nemá povinný handling – tzn. ušetřené peníze i čas. Volba se ukázala jako skvělá, protože na Syrosu jsem objevil možnost objednat si dovoz benzínu od místní pumpy přímo do letadla. To mi podstatně zjednodušilo plánování dalšího letu.
6. Místo na Skiathos jsem ze Syrosu letěl na Lesbos – jednalo se jen o prohození těchto ostrovů na trati, které mi umožnil dostatek benzínu. Zároveň jsem vynechal následné přistání na Skiathosu – důvodem byla i zde omezená otvírací doba, která nezapadala do mých časových možností.
7. Při letu ze Soluně jsem neletěl přímo do Velkého Tarnova, ale letěl jsem přes Turecko. Tuto trasu jsem v hlavě plánoval již od začátku přípravy cesty, ale nechtěl jsem ji publikovat, protože jsem měl obavy, zda dostanu povolení letět tureckým prostorem a proletět Bosporem. Realita mě nechala někdy mezi – nad Tureckem jsem kus letěl, ale přes Bospor mě nakonec dispečer kvůli hustému provozu a problémy v naší rádiové komunikaci, nepustil a tak jsem se nakonec nad Marmarským mořem musel stočit přímo na sever do Bulharska.
8. Po přistání ve Velkém Tarnovu jsem z trasy vynechal Sibiu a Kamenicu nad Cirohou. Hlavním důvodem byla dobrá prognóza počasí na pátek 10. 11. 2014 a trochu méně dobrá na druhý den. Vedlejším důvodem byl očekávaný problém s nedostatkem benzínu v Sibiu a tím nucené další přistání v Kamenici – pouze kvůli palivu. Takže nakonec jsem to vyřešil přímým letem z Velkého Tarnova přímo do Příbrami. Rozhodnutí se ukázalo jako správné, protože druhý den – v sobotu, bylo počasí nad velkou částí ČR včetně Příbrami neletové (základna oblačnosti kolem 200 m, místní mlhy).

Změnil bych teď něco na trase, kterou jsem letěl?

Myslím, že plán letu, tak jak jsem připravil, byl celkem v pořádku – průměrně na den plánuji kolem 4 hodin letu, což se možná nezdá moc, ale s časem nutným cestu na letiště a zpět, na přípravu letu a časem nutným na letištní byrokracii i přípravu letadla to znamená nějakých 8-9 hodin, což je asi maximum, kdy je možné ještě si cestu příjemně užít, nabít všechny baterie, něco napsat a prvotně zpracovat fotky a videa. Plánovaných 40 hodin na 10 – 11 dnů bylo tedy akorát. Trasa obsahovala množství ostrovů, k nimž se mi ještě podařilo přidat pár zajímavých míst jako Boku Kotorskou, Korinthský kanál a města Split, Dubrovník nebo Ulcinj, která se mi podařilo nafilmovat.

Myslím, že jsem trochu odbyl ostrov Kréta. To bylo asi výsledkem toho, že při mém příletu jsem tam měl problémy s komunikací, kdy vysoké hory nepouštěly rádiový signál a také jsem viděl, že je tam velmi silný provoz na letištích Chania i Heraklion. Nechtěl jsem tam tedy poletovat bez spolehlivého kontaktu a dělat problémy místním dispečerům.

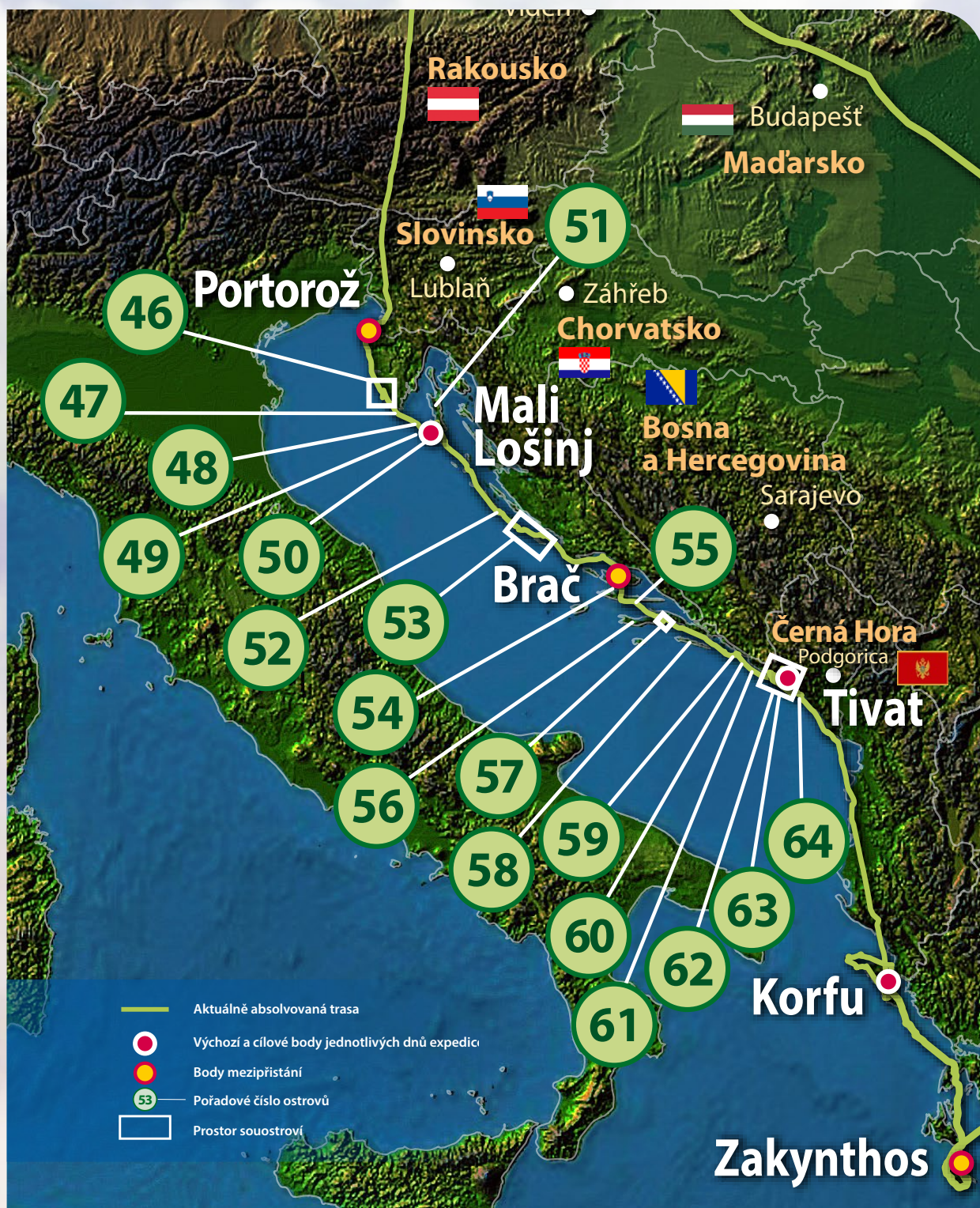
Mrzelo mě hodně, že se mi nepodařilo proletět Bospor, jak jsem si přál, ale nemyslím, že jsem mohl dělat něco více pro to, abych se k němu dostal. Rozhodnutí dispečera je zákon, který musím respektovat bez ohledu na to, zda mi vyhovuje nebo ne.

Volba aktuální trasy byla také ovlivněná dostupností benzínu a to je v Řecku poměrně velký problém, který není jednoduché řešit. Myslím tedy, že celkově byla trasa zvolena dobře a pár odchylek odpovídalo situaci tak, jak se při cestě odvíjela. Nyní bych se možná jen trochu více snažil přistát na některém ze Sporadských ostrovů – nejspíše na ostrovu Skiathos.



Ostrovky a souostroví na trase IV. etapy expedice

Ostrovky Jaderského moře





Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

Přehled ostrovů a souostroví

Tento přehled zahrnuje všechny ostrovy a souostroví Jaderského a Egejského moře na trase IV. etapy expedice Evropské ostrovy z nebe a přímo navazuje na informace o ostrovech a zajímavých místech uvedených v reportážních knihách z první etapy, věnované ostrovům západního Středomoří a východního Atlantského oceánu, z druhé etapy zaměřené na ostrovy Severního moře a z III. etapy, které cílem byly ostrovy Baltského moře. Číslování ostrovů a souostroví proto navazuje na předchozí reportáže v knihách z těchto etap, které v případě zájmu můžete získat zde: [▶ http://knihy.idnes.cz/nebe-nad-evropou-i-kanarske-ostrovy-a-zpet.html](http://knihy.idnes.cz/nebe-nad-evropou-i-kanarske-ostrovy-a-zpet.html) – kniha z první etapy, [▶ http://knihy.idnes.cz/nebe-nad-evropou-ii-ostrovy-severniho-more.html](http://knihy.idnes.cz/nebe-nad-evropou-ii-ostrovy-severniho-more.html) – kniha z druhé etapy a také [▶ http://knihy.idnes.cz/nebe-nad-evropou-iii-ostrovy-baltskeho-more.html](http://knihy.idnes.cz/nebe-nad-evropou-iii-ostrovy-baltskeho-more.html) – z třetí etapy expedice Evropské ostrovy z nebe.

OSTROVY JADERSKÉHO MOŘE



V Jaderském moři leží celkem asi 1 200 ostrovů, z nichž asi 70 je obydlených. Tyto ostrovy se nacházejí na území všech států kolem Jaderského moře (Itálie, Chorvatsko, Černá Hora, Albánie), avšak Chorvatsku jich patří nejvíce a hlavně těch nejzajímavějších. Tento můj přelet nad ostrovy Jaderského moře se věnoval ostrovům východního pobřeží Jaderského moře, kde leží právě tyto nejzajímavější ostrovy. Směrem na jih jsem pak měl také možnost přeletět a zdokumentovat ostrovy patřící Černé Hoře. Ostrovy v Albánii jsem kvůli letové trase, kterou jsem dostal, nemohl přelétávat, ale tyto ostrovy nepatří k těm nejzajímavějším, tak věřím, že to nebylo tolik na škodu. V žádném případě totiž stejně není možné zachytit ostrovy všechny...

Trochu mě také ovlivnilo počasí, které mi zabránilo se věnovat ostrovům v Kvarnerském zálivu v oblasti kolem Rijeki. Pro opar nebylo totiž prakticky vidět a tak jsem se raději stočil směrem na jih trochu dříve, než jsem plánoval. Můj let kolem pobřeží Jaderského moře začal v Portoroži a skončil na hranici Albánie a Řecka, kde se z Jaderského moře stává moře Iónské.

46 Brijunské ostrovy (*Brioni*)

Leží 2 – 5 km západně od Istrijského poloostrova v Chorvatsku. Jedná se o skupinu celkem čtrnácti ostrovů, z nichž největší Velký Brijun s plochou asi 6 km². Toto atraktivní souostroví patřilo jak starověkému Římu, tak Benátkám, Rakousku, Napoleonské Francii i Itálii. V devadesátých letech 19. století zakoupil souostroví vídeňský podnikatel Karl Kupelwieser, který z něj vytvořil exkluzivní lázeňskou oblast. Po krachu na New Yorkské burze v roce 1929 resort zkrachoval a Karl Kupelwieser spáchal v roce 1930 sebevraždu. Následně (1930) ostrovy převzala Itálie a držela je až do roku 1943, kdy je obsadilo Německo.

V roce 1945 se pak ostrovy staly součástí Jugoslávie a maršál Tito si z nich udělal svou osobní letní rezidenci. Známý slovinský architekt Jože Plečnik zde navrhl pro Tita také jeho pavilon. Tito na „jeho“ ostrovech navštívil kolem 100 hlav států. Zde se také v roce 1956 zrodila myšlenka vytvoření Hnutí nezájímavých zemí, které nejsou zapojeny do žádných mocenských bloků. V současné době je v této organizaci kolem 120 zemí.

K tomu na ostrov za Titem přijížděly také celebrity jako Elisabeth Taylor, Richard Burton, Sophia Loren, Carlo Ponti, Gina Lollobrigida a další. Po smrti Tita v roce 1980 byly ostrovy prohlášeny za národní park, kterým jsou dodnes. Zároveň jsou Brijunské ostrovy rozvíjeny jako konferenční centrum.



Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

OSTROVY KVARNERSKÉHO ZÁLIVU

Jižne od Poreru jsem pak už vyletěl nad Kvarnerský záliv, ve kterém se nachází řada ostrovů, z nichž největší jsou Krk, Cres, Rab, Lošinj, Sušak a Pag. K nim pak patří ještě řada dalších, menších a leží tu i město a přístav Rijeka. Ostrovky Kvarnerského zálivu jsem chtěl přeletět a nafilmovat, ale zabránilo mi v tom počasí. Hned po startu z Lošinje směrem na Rijeku jsem se dostal do houstnoucího kouřma a tak jsem doletěl jen na šíji mezi ostrovky Cres a Lošinj u města Osor a musel jsem se obrátit směrem na jih, kde počasí vypadalo lépe. Ostrovky Krk, Rab a Pag jsem tedy musel bohužel vynechat stejně tak jako plánovaný přelet Rijeky. Po deseti minutách jsem přiletěl nad ostrůvek Unije

47 Porer

Je malinký ostrůvek vysoký 80 m, který leží v Kvarnerském zálivu jižně od poloostrova Premantura. Obejít ostrůvek pěšky trvá prý asi jednu minutu. V roce 1833 na něm byl postavený maják, jehož nižší část nyní slouží jako luxusní ubytování pro turisty. Zakroužil jsem nad ním a vyfotil ho při cestě z Portoreže na Malij Lošinj.

48 Unije

Ostrůvek, který je součástí tzv. Cres-lošinského souostroví, které je součástí skupiny ostrovů Kvarnerského zálivu a leží nějakých 10 km západně od Lošinje. Je na něm také malé letiště, které jsem však na této cestě přeletěl a přistál v nedalekém Malém Lošinji.

49 Velké a Malé Srakane

Ostrůvky ležící mezi ostrovky Unije a Lošinj. Mají dohromady asi 3 km² a celkem zde žije 5 obyvatel, což ukazuje na rychlé vylidňování, protože před deseti lety jich tu žilo 12. V době kdy ostrůvky patřily „nám“ v rámci Rakousko-Uherska (do První světové války), se jmenovaly Gross a Klein Kanidol.

50 Lošinj

Další z ostrovů Kvarnerského souostroví, jehož rozloha je 75 km² a má asi 8 000 obyvatel. Podobně jako ostatní ostrovky v této oblasti, jeho novodobá historie je velmi pestrá – dnes patří Chorvatsku, předtím byl Jugoslávský, ještě předtím okupován Němci a v letech 1919 – 1943 patřil Itálii – Italové zde tvořili většinové obyvatelstvo. Do konce První světové války patřil Rakousko-Uhersku a před tím Francii a ještě předtím (do konce 18. století) Benátské republice. Úzký ostrov je přibližně v půlce rozdělený průplavem. Jsou na něm dvě městečka – Veli Lošinj a Malý Lošinj. Skutečná velikost je však přesně opačná než jejich názvy. Malý Lošinj je podstatně větší než Veli Lošinj...

Na Lošinji je hezké malé letiště, které slouží také jako mezinárodní, protože je možné tu udělat celní a pasovou prohlídku. Při příletu ze slovinského Portorože jsem takovou prohlídkou prošel, protože Chorvatsko zatím ještě není součástí schengenského prostoru.

51 Cres

Společně s ostrovem Krk se plochou 406 km² dělí o prvenství největšího chorvatského ostrova. Žije zde přes 3 000 obyvatel. Původně byl tento ostrov propojen se sousedním ostrovem Lošinj úzká šíjí mezi těmito ostrovky byla však uměle prokopána u městečka Osor. Dříve to byl vlastně mezinárodní přístav, ležící na kanálu umožňující mezinárodní námořní dopravu. Tento průplav se mi podařilo dobře natočit.



Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

Stejně jako ostatní ostrovky v této oblasti, také Cres měnil své majitele – starý Řím, Benátská republika, Rakousko, napoleonská Francie a od roku 1920 do roku 1947 pak také Itálie (s výjimkou německé okupace). Po té byl převzat Jugoslávií a následně Chorvatskem.

52 Dugi Otok (*Dlouhý ostrov*)

Tento ostrov má rozlohu sice jen 114 km², ale je 45 km dlouhý a žije na něm 2 000 obyvatel. Dugi Otok patří již k části Chorvatska zvané Dalmácie. Při přeletu jsem tu viděl ohromné množství vinic a zemědělské půdy. Jihovýchodní část ostrova patří už k národnímu parku Kornati.

To, že se jedná o velmi dlouhý ostrov, jsem viděl i z letadla – letěl jsem kolem něj skoro 20 minut. Podařilo se mi udělat pár fotek jeho útesů i natočit jeho pobřeží. Trochu problémem bylo ale stále přetrvávající kouřmo.

53 Kornati ostrovky

Ostrůvky Kornati jsou také někde uváděny jako Stomorské ostrovky. Jedná se o oblast velikosti asi 300 km², přibližně na úrovni mezi městy Zadar a Šibenik. Do tohoto souostroví patří celkem 140 ostrovů a ostrůvků. Ostrovky Kornati představují nejhustější souostroví ve Středozemním moři. Celkem 89 ostrovů Kornati je součástí Národního parku Kornati, který má přísná pravidla pro pobyt a pohyb osob na ostrovech.

Ostrovky Kornati jsou snadno odlišitelné i z letadla, protože mají úžasné půvabné tvary a vypadají velmi jinak než jiné, i velmi blízké ostrovky. Nejsou příliš vysoké a neviděl jsem, že by měly nějaké útesy. Vesměs jsou oválné – to je nakonec vše vidět i na fotografiích, které jsem z nich pořídil.

54 Brač

Jižně pod Spletem ležící ostrov Brač je se svými 396 km² největším ostrovem chorvatské Dalmácie a s nejvyšším bodem nad mořem 778 m je také nejvyšším ostrovem v Jaderském moři. Také Brač mnohokrát změnil svého majitele jako i ostatní ostrovky v této oblasti. Po První světové válce nepatřil ale Itálii, nýbrž Království Srbů, Chorvatů a Slovenců které se v roce 1929 přeměnilo na Jugoslávii. Brač je velmi atraktivní i ze vzduchu, jak ukazuje pár fotek, které jsou v této knize také zařazeny.

Letiště na Brači je také mezinárodní, tzn. že lze sem přiletět ze zahraničí přímo a nechat se tu odbavit. Mají tu také benzín Avgas.

55 Hvar

Západně od ostrova Brač leží také hodně známý ostrov Hvar. Nemohl jsem nad ním moc létat, protože se to nelíbilo přiblížovací službě letiště Split a tak jsem ho jen přeletěl napříč směrem z Brače nad ostrov Korčula. Hvar má rozlohu 297 km² a 11 000 obyvatel a je se svou délkou 68 km zároveň nejdelším ostrovem Jaderského moře.

56 Korčula

Ostrov Korčula, je podobně jako Hvar součástí tzv. Centrálního Dalmátského souostroví. Leží asi 5 minut letu od Hvaru rovnoběžně s velmi dlouhým poloostrovem Pelješac, od kterého je oddělená úzkým Pelejšackým průlivem. Letět nad tímto krásně modrým průlivem a ve slunci se kochat pohledy vpravo na Korčulu a vlevo na Pelješac je prostě nádherné. 47 kilometrů dlouhá Korčula je se svými



Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

279 km² šestý největší ostrov v Jaderském moři. Korčula patřila nejdříve Benátské republice a pak od roku 1797 až do roku 1918 Rakousku, Itálii 1918-1921, pak Království Srbů, Chorvatů a Slovinců/Jugoslávii a Chorvatsku.

Na ostrově Korčula leží romantické městečko a přístav Korčula, které jsem chvíli filmoval a pak jsem se přesunul na jihovýchod nad ostrůvky Sestrice.

57 Sestrice

V překladu "Sestry" jsou dva malé ostrůvky v Pelješackém kanálu, jižně od poloostrova Pelješac. Na Vela sestrice (Velká sestra) byl v roce 1871 postaven maják, jehož světla jsou vidět na vzdálenost asi 20 km.

58 Mljet

Ostrov s rozlohou asi 98 Km² a 1 000 obyvateli. Je 37 km dlouhý oddělený od poloostrova Pelješac kanálem Mljet. Je to nejjihněji položený větší ostrov Dalmácie. Tento ostrov má nechvalnou historii ekologické škody způsobené člověkem – na jižním pobřeží ostrova byl vykopán kanál spojující sladkovodní Veliko jezero s mořem. Cílem bylo zjednodušit vodní dopravu. Současně s tím se však podařilo zničit zásoby sladké vody ve Veliko jezero, do kterého prolíná slaná voda z moře.

ELAFITSKÉ OSTROVY

Je malá skupinka ostrovů severně od Dubrovníku a zahrnuje také ostrov Lokrum v těsné blízkosti pevnosti Dubrovnik. Mezi ostrovy této skupiny patří například: obývané ostrovy Šipan, Lopud, Koločep, ale také Sv. Andrej a dalších asi 10 neobydlených ostrůvků. Prakticky všechny tyto ostrovy leží v TMA letiště Dubrovnik a tak jsem neměl volnost nad všemi létat.

59 Svatý Andrej

Je součástí Elafitských ostrovů a jeho plocha je pouhých 5 hektarů. Leží pár kilometrů severně od Dubrovníku v TMA letiště Dubrovnik. Má velmi skalnaté a nehostinné pobřeží. Ostrov je jinak pokrytý hlavně křovinami. Na ostrůvku byl postaven maják, jehož stavbu financovalo Rakousko-Uhersko a Benediktinský klášter, který financovala jedna z místních bohatých rodin. Světlo majáku Svatého Andrije je jedno z nejsilnějších v Jaderském moři a je vidět až na vzdálenost 50 km.

60 Lokrum

Lokrum je malý ostrov pouhých 600 metrů jižně od Dubrovníku, který je podle některých zdrojů také součástí skupiny Elafitských ostrovů. Na tomto ostrůvku měl svoje letní sídlo rakouský Arcivévoda Maxmilián (krátce také mexický císař). Je tu také klášter a botanická zahrada. Z řízení letového provozu letiště Dubrovnik mi povolili udělat jeden kruh nad Lokrumem, ale nad město mě nepustili. Podařilo se mi ale okruh trochu prodloužit a tak jsem se protáhl kousek od hradeb Dubrovníku, který se mi podařilo i nafotit.

61 Mrkan

Je malý podlouhlý chorvatský ostrůvek ležící pár kilometrů západně od letiště Dubrovnik. Kromě ornitologické observatoře je na něm ještě románských kostelíků. Asi 5 minut letu na jih od něj, tzn. nějakých 20 km od Mrkanu je hranice mezi Chorvatskem a Černou Horou.



Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

PERASTSKÉ OSTROVY - BOKA KOTORSKA



Boka Kotorská je největší přírodní záliv vytvořený zatopením ústí řeky. Je to také místo s největším množstvím srážek v Evropě (4 600 mm ročně). Její celková délka je 28 km. Zátoka je také na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. V roce 1918 tu proběhla neúspěšná vojenská vzpoura, které se zúčastnilo i několik českých námořníků. V zátocce leží také dva Perastské ostrovy, které se mi podařilo obletět, nafotit a nafilmovat. Leží v Boce Kotorské – jedná se o dva malé ostrůvky – Svatého Georgije a ostrov Gospa od Škrpjela nebo-li Panna Marie ve skalách.

62 Gospa od Škrpjela

Je uměle vytvořený ostrov, který prý vznikl tím, že na tomto místě byly po dvě století potápěny lodi plné kamení místními námořníky. Dělal to pro to, že v blízkosti našli v roce 1452 ikonu panny Marie s Ježíškem. Při návratu z každé úspěšné plavby pak jako díky přivezli na toto místo další kameny. Na ostrově je kostel Panny Marie ze skal. Dnes tento zvyk pokračuje na každý rok 22. července, což je výročí nalezení ikony.

63 Sv. Dorde

Na rozdíl od ostrova Gospa od Škrpjela je ostrov Sv. Dorde přírodní. Nachází se na něm benediktinský klášter.

64 Sv. Stefan

Dříve ostrov, nyní poloostrov spojený se zemí úzkou šíjí leží pár kilometrů jižně od města Budva v Černé Hoře. V 15. století Sv. Stefan opevněným městečkem, které bylo schopné se bránit tureckým nájezdům. V té době zde dokonce sídlil dvůr srbského krále. Ve třicátých letech minulého století zde pak bylo vystavěno letní sídlo pro královnu Marii Kardordevic. Během Titova režimu v Jugoslávii byly všichni obyvatelé Sv. Stefanu vystěhováni a ten se stal místem, kam se sjížděly světové celebrity, pro které tu také bylo vystavěno kasino. Ostrov navštívili např. Elisbath Taylor, Sophia Loren, Princezna Margareta, Carlo Ponti, Ingemar Stenmark, Kirk Douglas nebo Orson Welles.

Dnes je na 30 hektarů velkém Sv. Stefanu luxusní resort.



Propojení ostrova Sv. Stefan s pevninou.



Ostrovky Iónského a Egejského moře





Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

ŘECKÉ OSTROVY



Různé prameny uvádí, že počet ostrovů v Řecku je 1 200 – 6 000. Tento velký rozptyl v počtu ostrovů je dán tím, že při definování co je a co není ostrov těchto jsou používána různá kritéria pro pojem „ostrov“. Osobně se kloním k počtu 1 200, který nezahrnuje jednotlivá skaliska v blízkosti větších ostrovů nebo na širém moři a zahrnuje také jen ostrovy, které mají své pojmenování. Obydlených ostrovů má pak Řecko asi 200. Celková plocha řeckých ostrovů je asi 25 200 km², což je více než čtvrtina rozlohy České republiky.

Řecké ostrovy se nacházejí ve dvou částech Středozemního moře – v Iónském moři a v moři Egejském. Ostrovy jsou rozdělené do celkem sedmi ostrovních skupin – Iónské ostrovy, Argo-saronské ostrovy, Kréta, Dodekanéské ostrovy, Kykládské ostrovy, Ostrovy Severovýchodního Egejského moře, Euboa a Sporádské ostrovy (dohromady).

Moje cesta pokryla všechny tyto ostrovní skupiny, avšak logicky jsem nemohl přeletět a zdokumentovat všechny ostrovy do nich patřící. Věnoval jsem pozornost tedy těm hlavním z pohledu turistického věhlasu a zajímavé historie. Některé ostrovy se pak do mého itineráře dostaly tím, že leží na trase, kterou jsem letěl.

OSTROVY IÓNSKÉHO MOŘE

IÓNSKÉ OSTROVY

Iónské ostrovy leží v Iónském moři, které se rozprostírá jižně od řecké hranice s Albánií a je vlastně volným pokračováním Jaderského moře směrem na jih. Obě moře jsou spojená Otrantským průlivem. Tyto ostrovy se nacházejí u západního pobřeží řecké pevniny a nejjižnější z nich – Kythira, pak pod jižním cípem Peloponesu. Součástí této skupiny ostrovů je sedm velkých ostrovů – Kerkyra (Korfu), Paxi, Lefkada, Ithaka, Kefalonia, Zakynthos, Kythira. Mimo tyto hlavní ostrovy pak oblast „Iónské ostrovy“ zahrnuje velké množství menších ostrovů a ostrůvků a také souostroví. Nejsevernější se nachází severně od Korfu, nedaleko hranice s Albánií a jmenuje se Diapontské souostroví.

Podobně jako chorvatské ostrovy v Jaderském moři, i Iónské ostrovy prožily mnoho změn svých pánů – od 3. století před Kristem patřily Římu a následně do roku 1186 Byzantské říši a a pak Benátské republice. Od roku 1797 pak krátce Francii, kterou vyhnali Rusové a vznikla zde Republika sedmi spojených ostrovů pod ruskou svrchovaností. Od roku 1809 se zde pak usadili Britové, kteří vytvořili „Spojený stát sedmi Iónských ostrovů“. Teprve v roce 1864 přešly Iónské ostrovy pod řeckou svrchovanost.

Turecké vlivy jsou tu tedy podstatně méně viditelné – například kuchyně na Korfu zahrnuje pokrmy odlišné od jiných ostrovů i vlastního Řecka, kde byl turecký vliv podstatně delší a silnější.

65 Diapontské souostroví

Toto souostroví je tvořeno ostrovy Othonoi, Ereikoussa a Mathraki a je součástí skupiny Iónských ostrovů. Ostrov Othonoi je současně nejzápadnějším bodem Řecka. Přes jednotlivé ostrovy Diapontského souostroví jsem letěl při okružní cestě kolem Korfu a okolí. Doletět k nejvzdálenějšímu Othonoi z Korfu trvalo asi 15 minut. Na ostrůvcích jsou vidět vesničky, pláže, majáky – jak to má na správném ostrově být. Celkem na těchto ostrovech žije kolem 1500 lidí. K souostroví patří také neobydlené ostrůvky Diakopo, Diaplo a Tracheia.

66 Korfu

Je druhý největší ostrov Iónského souostroví (největší je Kefalonie). Je zde mezinárodní letiště, které jsem použil pro vstup do Řecka. Korfu si v historii prožilo množství bojů i změn vlastníků – ubránilo se několika tureckým obléháním, až nakonec po napoleonských válkách připadlo pod britskou korunu a stejně jako všechny Iónské ostrovy se mohlo připojit k novodobému Řecku až v roce 1864. Od roku 2007 je Korfu na seznamu světového dědictví UNESCO. Na ostrově je také vila, kterou si zde na konci 19. století nechala vystavět manželka císaře Františka Josefa – Alžběta, zvaná Sissi.



Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

67 Souostroví Paxi

Je skupinka ostrůvků patřících mezi Iónské ostrovy, která leží jižně od Korfu. Leží jižně od Korfu, Největším z Paxi ostrovů jsou Paxos a nedaleký Antipaxos. Antipaxos je známý pro svá skvělá vína a dvě z nejlepších řeckých pláží. Hlavním centrem ostrovů Paxi je přístav a městečko Gaios, které jsem také nafilmoval. Ostrůvky byly podle pověsti stvořeny, když se bůh moře Poseidon rozzlobil a trojzubcem udeřil Krétu, ze které se Paxi oddělily.

Doletět nad ostrůvky Paxi mi z jižního cípu Korfu trvalo nějakých 15 minut.

68 Lefkada

Ostrov Lefkada leží jihovýchodně od Paxi, asi 20 minut letu, tzn. nějakých 60 kilometrů. Lefkada je spojená s řeckou pevninou dlouhou cestou vedoucí přes plovoucí most. Hlavní město ostrova má stejný název jako ostrov a je to první místo, kam jsem přiletěl, protože leží na severním cípu ostrova. Některé výklady Homérovy Odyssey říkají, že Lefkada byla vlastně tím Odysseovým královstvím o kterém Homér píše jako o Ithace. Jiné to však vyvracejí a já jsem se proto rozhodl věřit tomu, že tím královstvím byl ostrov Ithaca, jak tomu i jeho název nasvědčuje. Na ostrově také podle pověsti spáchala sebevraždu básnířka Sappho, která proslavila svými erotickými básněmi ostrov Lesbos.

Já jsem ostrov Lefkada obletěl z východu, nad úžinou mezi ostrovem a pevninou a po přeletu ostrova Meganisi u jihovýchodního cípu Lefkady jsem pokračoval směrem na Ithaku.

69 Meganisi

V překladu znamená Meganisi "Velký ostrov". Na Meganisi žije ve třech vesničkách kolem tisícovky obyvatel. Podle některých zdrojů byl ostrov Meganisi součástí Odysseova království a v Homérově eposu Odyssea byl zmiňován jako ostrov Krocylea.

70 Ithaka

Leží asi 25 km jižně od Meganisi a Lefkady, má rozlohu 120 km² a žije zde kolem 3 000 obyvatel. Ithaka je od starověku považovaná za domov hrdiny a krále Odyssea.

Je to vlastně vysoký hřbet hor, který byl při mém letu v mírném oparu a který jsem, kvůli tomu, že se nachází v TMA vojenského letiště Andravida, nemohl bohužel přeletět a nafotit. Ithacký přístav je jedním z největších přírodních přístavů na světě.

Západně a jihozápadně od Ithaky se pak nachází mnohem větší ostrov Kefalonie.

71 Kefalonie (Cephalonia)

Kefalonie je největší ostrov ze skupiny Iónských ostrovů. Jeho rozloha je 781 km² a je poměrně vysoký – nejvyšší bod je hora Ainos vysoká 1 628 m, což je druhý nejvyšší ostrovní vrcholek na řeckých ostrovech (nejvyšší je vrcholek Dirfi – 1 743 m na ostrově Euboia). Ostrov leží v srdci zóny častých zemětřesení a tak zaznamenává kolem tuctu menších třesů každý rok. V roce 1953 tu velké zemětřesení s epicentrem pod jeho jižní částí, zničilo téměř všechny budovy na ostrově a způsobilo trvalé zdvižení středu ostrova o 60 cm. Největší škody však způsobil následný odliv obyvatel, kdy z celkového počtu asi 125 000 jich 100 000 trvale odešlo. Dnes na Kefalonii žije kolem 35 000 obyvatel.

Kefalonie se smutně proslavila v roce 1943 masakrem italské divize Acqui, kdy po vystoupení Itálie z války tady německá armáda popravila až 9 000 vojáků a důstojníků italské armády. Navíc byla pak Kefalonie také jedním ze míst bojů řecké občanské války a tak pro ni začal mír až v roce 1949.



Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

72 Zakynthos

Je s rozlohou 407 km² a asi 40 000 obyvateli třetí největší (po Kefalonii a Korfu) ostrov Iónských ostrovů, který prožil podobné změny státní příslušnosti jako zbytek Iónských ostrovů. Za Druhé světové války se zde vyznamenal místní biskup a starosta, kteří neuposlechli příkazy místní německé okupační správy vydat 275 Židů k transportu do koncentračního tábora. S nasazením života zorganizovali jejich schování v různých místech na ostrově. Akce byla úspěšná, protože válku všichni přežili.

Podobně jako Kefalonie, která se nachází pouhých asi 5 minut letu nebo 15 km severně, prožil Zakynthos v roce 1953 tragické zemětřesení. Jeho epicentrum bylo právě na nejbližším, jižním výběžku Kefalonie. Po zemětřesení zůstalo nezničených jen několik budov a i ze Zakynthosu se obyvatelé z velké části vystěhovali. Řada se jich však později vrátila. Dnes je, také díky turistice, Zakynthos velmi prosperující ostrov. Ohromně krásné je jeho západní pobřeží s mohutnými útesy a „modrými“ jeskyněmi, které jsem proletěl a nafilmoval od jihu na sever. Leží zde také fotogenická pláž Navagio.

Na ostrově napsal v roce 1823 báseň Óda na svobodu básník Dionisios Solomos. Tato báseň byla později zhudebněna a její část se stala řeckou a posléze také kyperskou národní hymnou.

OSTROVY EGEJSKÉHO MOŘE

ARGO-SARONSKÉ OSTROVY

Skupina ostrovů nacházejících se jižně od Athén v Saronském a jižnějším Argolském zálivu. Někdy jsou také označovány jen jako Saronské ostrovy. Do této skupiny jsou zahrnovány ostrovy Salamis, Aegina, Angistri, Poros, Hydra, Dokos a Spetses a pár menších ostrovů jako například Moni.

Plánoval jsem přeletět všechny tyto ostrovy. Ostrov Salamis, kde proběhla velká bitva „U Salaminu“ v níž Řekové zvítězili nad Peršany a zabránili tak svému podmanění jsem chtěl přeletět po přistání na letišti Megara. Tam jsem se však nedostal a tak jsem Salaminu, která je navíc ve vojenském vzdušném prostoru, musel vynechat. Nakonec jsem kvůli špatné viditelnosti vynechal i ostrovy Spetses a Dokos. Aeginu, Angistri, Poros a Hydru jsem však po průletu nad Korinthsých kanálem přeletěl a zdokumentoval.

73 Aegina

Ostrov trojúhelníkového tvaru ležící asi 30 km jižně od Athén, který zaujímá plochu 87 km². Dvě třetiny plochy ostrova zaujímají zbytky vyhaslé sopky, která Aeginu vytvořila. Ostrov je velmi populární víkendové výletní místo pro Athéňany, kteří zde mají množství letních domků.

74 Agkistri

Je malý ostrov pár kilometrů západně od ostrova Aegina. Má rozlohu asi 14 km² a žije tu kolem 1 100 obyvatel.

75 Poros

Je ostrov o rozloze 50 km², se čtyřmi tisíci obyvateli, ležící jižně od ostrova Aegina. Je také součástí skupiny Argo-saronských ostrovů. Od Peloponesu je oddělen mořským kanálem širokým jen asi 200 metrů. Stejnomené městečko ležící na jižním cípu ostrova na stránkách hory a kolem přístavu působí ze vzduchu idylicky. V 19. století zde byla ruská základna zajišťující plavbu ruských obchodních a vojenských lodí.

Původně se jednalo o jeden ostrov, avšak již ve starověku byla úzká šíje mezi dvěma částmi ostrova prokopána a vznikly tak dva ostrovy – menší Sfairia na jihu, kde leží hlavní město Poros a severní, větší Kalavria.



Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

76 Hydra

Hydra se nachází na pomezí Saronského a Argolského zálivu, asi 25 km jižně od Porosu. Rozloha ostrova je asi 52 km² a žije tu kolem dvou tisíc obyvatel. Z výšky na mě ostrov působil velmi vyschle a téměř bez vegetace. Překvapilo mě proto, že jeho název vznikl ve starověku jako odraz toho, že na ostrově jsou silné vodní prameny.

IÓNSKÉ OSTROVY *(poslední dva ostrovy Iónského moře na trase IV. etapy)*

77 Kythira

Je nejjihnější z Iónských ostrovů. Leží jižně od Peloponésu a já jsem k němu doletěl asi po 35 minutách letu od ostrova Hydra směrem na jih. Kythira má rozlohu 280 km² a velmi skalnaté pobřeží. Asi polovinu ostrovních pláží nelze proto navštívit s použitím auta, protože jsou ukryté ve skalnatých zátokách. Kythira je po velkou část roku vystavena drsným větrům přicházejícím z okolního otevřeného moře. I moje přistání probíhalo s mírným vzrušením při silném bočním větru. Také Kythira leží v seismické oblasti – poslední velké zemětřesení zde proběhlo v roce 1903, kdy byla zničena řada staveb a byly zaznamenány i ztráty na životech.

78 Antikythira

Tento malý ostrov o rozloze asi 20 km², ležící jižně od Kythiry, kde žije asi 50 lidí, jsem přelétával při cestě směrem na jih ke Krétě. Společně s Kythirou je brán ještě jako součást Iónských ostrovů.

KRÉTA

79 Kréta

Kréta není pro svou velikost a důležitost zařazena do žádné skupiny ostrovů a stojí zcela samostatně. Při letu kolem jejího jižního pobřeží jsem prolétával nejjihnější bodem celé cesty. Kréta byla ve třetím a druhém tisíciletí před Kristem střediskem Minojské civilizace, která je považována za první zdokumentovanou civilizaci v Evropě. Největší dochovanou památkou na toto období jsou zbytky paláce Knossos severně od Heraklionu. Odsud také měl s pomocí křídel utíkat Daidalos a jeho syn Ikaros. Jak víme, Ikarovi se křídla letem vysoko, blízko slunci, rozežhala a on se pádem do moře zabil. Do moře spadl asi 300 km severně od Kréty, blízko ostrova Ikaría.

Kréta má podlouhlý tvar s délkou 260 km. Její plocha je 8 340 km² a žije na ní přes 600 000 obyvatel. Svou rozlohou je po Sicíli, Sardinii, Korsice a Kypru pátým největším ostrovem Středozemního moře. Hlavním městem ostrova je Heraklion. Kolem Kréty je ještě řada menších ostrůvků se zajímavou historií. Můj problém se zdokumentováním těchto ostrovů byl v tom, že na Krétě jsou dvě velká letiště s velkým provozem, která mi bránila v tom, abych Krétu dostatečně prozkoumal ze vzduchu. Podařilo se mi proletět a zdokumentovat jen jihozápadní a severovýchodní pobřeží Kréty a ostrůvek Spinalonga.

Kréta má velmi bohatou, i když trochu jinou historii než většina ostatních řeckých ostrovů. K Řecku se připojila oficiálně až roku 1913 po pravidelně opakovaných povstáních proti turecké nadvládě v období druhé poloviny 19. století. Mezi roky 1830-1840 patřila Kréta dokonce Egyptu.

Asi největší drama novodobé historie prožila Kréta v období Druhé světové války, kdy se v květnu 1941 stala důvodem Bitvy o Krétu, ve které zahynulo asi 8 000 německých a britských vojáků a k tomu i mnoho místních obyvatel. Jednalo se o největší výsadkovou akci v dějinách a Hitler na základě ohromných ztrát další podobné akce zakázal.



Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

80 Kalydon (též nazývaný Spinalonga)

Je malinký ostrov ležící v zálivu Mirabello na severovýchodě Kréty. Od roku 1903 na něm bylo zřízené leprosárium. Důvodem bylo, že ostrov byl oddělený od pevniny, ale bylo celkem jednoduché jej zásobovat. Dalším důvodem byla snaha vypudit z ostrova místní Turky. Život na ostrově byl pro nemocné leprou velmi smutný. Jednu výhodu však jejich komunita měla – ostrůvku se zcela vyhnula Druhá světová válka, protože němečtí vojáci na ostrov raději nikdy nepřišli a jen dávali pozor, aby z něj nikdo neodešel na pevninu. Leprosárium bylo pak zrušené v roce 1958.

Ostrov jsem několikrát obkroužil a viděl na něm zbytky opevnění, domů a hřbitova. Také hodně turistů, protože dnes je to populární výletní místo.

DODEKANÉSKÉ OSTROVY

Východně od Kréty, v blízkosti hranic s Tureckem se nachází další skupina (nyní) řeckých ostrovů – Dodekanéské ostrovy, což v překladu znamená „Dvanáct ostrovů“. Skupinu tedy tvoří tyto hlavní ostrovy: Rhodos, Kos, Patmos, Astipalea, Kalimnos, Karpathos, Kasos, Leros, Nisyros, Symi, Tilos a Kaste-llorizo. K tomu pak ještě asi 250 menších ostrovů v této oblasti.

Dodekanéské ostrovy mají jinou novodobou historii než ostatní řecké ostrovy – po získání velké míry autonomie v roce 1830 byly ostrovy nominálně stále pod Osmanskou říší, zažily silný hospodářský rozmach. Následně od roku 1912 až do roku 1947 patřily Itálii. Teprve v roce 1947 byly pak připojeny k Řecku. Celkem na Dodekanéských ostrovech žije dnes asi 200 000 obyvatel.

81 Kasos

Nejjihnější ostrov skupiny Dodekanéských ostrovů, ke kterému jsem z Kréty cestou na Rhodos dole-ťel asi po 15 minutách letu směrem na severovýchod. Kasos má rozlohu asi 70 km² a žije na něm kolem tisícovky obyvatel.

82 Karpathos

Je po Rhodosu druhý největší ostrov z Dodekanéské ostrovní skupiny – má rozlohu asi 324 km² a žije na něm kolem 6 000 obyvatel. Leží jen minutku letu východně od Kasosu. Ze vzduchu je ostrov vidět jako poměrně úzký, dlouhý a velmi hornatý hřbet s nejvyššími vrcholky přes tisíc metrů vysokými. Na ostrově je letiště s dráhou dlouhou 2 400 metrů, která ze vzduchu působí trochu příliš dlouhá na tak malý ostrov. Je proto pravděpodobné, že letiště bylo budováno jako vojenské.

83 Rhodos

Při pokračování letu severovýchodním směrem se po asi 15 minutách letu vynoří obrysy ostrova Rhodos i přilehlých ostrůvků Chalki a Alimia, které leží západně od Rhodosu. Letiště je umístěné na se-vero-východě ostrova a tak jsem kolem jeho západního pobřeží letěl poměrně dlouhou dobu, protože je asi 80 km dlouhý a s rozlohou 1 408 km² je to největší Dodekanéský ostrov. Žije zde kolem 120 000 lidí.

Hlavním městem je stejnomenné Rhodos s 50 000 obyvateli ležící na severním cípu ostrova. Ostrov je proslavený tím, že zde byla roku 280 př.n.l. postavena socha Kolossa, která je považována za jeden ze sedmi divů světa. Zřítla se v roce 226 př.n.l. při zemětřesení, které Rhodos tehdy zasáhlo. Socha byla vyso-ká 30 metrů a byla ve své době údajně nejvyšší sochou na světě.

Během Druhé světové války byla na Rhodosu italská vojska. Po přejití Itálie na stranu Spojenců se os-trov snažili získat Briti. To se jim ale nepodařilo, ostrov se dostal pod kontrolu německé armády a pod tou zůstal až do konce války. Tak, jako zbytek Dodekanéských ostrovů, zůstal Rhodos italským až do roku 1947.



Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

84 Sesklío

Malý ostrůvek severně od Rhodosu, který je používán jako navigační bod pro pohyb letadel v prostoru TMA letiště Rhodos. Také jsem nad ním letěl a tak mohu potvrdit, že jsou zde hezké romantické pláže a zřejmě tu nikdo trvale nežije. Ostrůvek se nachází pár kilometrů od hranic s Tureckem.

85 Tilos

Severo-západně od Rhodosu, nějakých 10 minut letu leží ostrov Tilos. Z modrého oparu se vynořil tak majestátně, že bych ho kvůli tomu zařadil mezi nejhezčí řecké ostrovy. Žije na něm asi 800 obyvatel a má rozlohu asi 65 km².

86 Nisyros

Na rozdíl od většiny ostatních Dodekanéských ostrovů je Nisyros (společně s Gyalí) vulkanického původu s dosud aktivní sopkou, jejíž jícen se mi podařilo nafotit i nafilmovat. Má rozlohu 50 km² a kolem tisícovky obyvatel.

87 Gyalí

Velmi romanticky vyhlížející ostrůvek Gyalí se ukázal již při letu nad Nisyrosem, od něhož leží pár kilometrů na sever a s nímž sdílí svůj vulkanický původ. Je asi 6 km dlouhý a nejvíce 4 km široký. Žije na něm trvale jen asi 10 lidí.

88 Kos

Ostrov propletený s výběžkem turecké pevniny, od které je asi jen 4 km vzdálený. Má rozlohu 287 km² a žije na něm kolem 35 000 obyvatel. Ze vzduchu nepůsobil nijak výjimečně, ale jeho historie byla, podobně jako i u jiných řeckých ostrovů, velmi bohatá, o čemž svědčí množství památek na ostrově.

89 Kalimnos

Leží jen asi 15 km severně od ostrova Kos a kousek západně od tureckého poloostrova Bodrum, kde ležel starodávňý Halikarnass. Na ostrově žije asi 16 000 obyvatel, což jej činí třetím nejlidnatějším ostrovem ze skupiny Dodekanéských ostrovů. Ostrov má rozlohu asi 135 km².

90 Leros

Leží kousek na sever od Kalimnosu, má rozlohu asi 74 km² a žije zde kolem 8 000 obyvatel. Je tu působivý hrad a malé letiště, které se mi podařilo vyfotografovat.

91 Leipsoi

Leží mezi ostrovy Leros (na jihu) a Samos (na severu). Jedná se vlastně souostroví tvořené malými ostrůvky v nejsevernějším cípu skupiny Dodekanéských ostrovů, protože severněji ležící ostrov Samos už do této skupiny nepatří. Leží zde také vodní prameny u místa zvaného Fountani, což je podle mého názoru, zdroj slova fontána. Žije zde na rozloze asi 18 km² přibližně 800 lidí. Z letadla mají ostrůvky velmi zajímavé tvary.

92 Arkoi

Je ostrůvek, který slouží jako navigační bod pro přiblížení na ostrov Samos, který je od něj asi 10 minut letu. Žije zde asi 50 lidí a na ostrůvku není evidentně moc vegetace.



Ostrovky Egejského moře (pokračování)





Ostrov a souostroví IV. etapy expedice

OSTROVY SEVERO-VÝCHODNÍHO EGEJSKÉHO MOŘE

Tato skupina ostrovů se rozkládá severně od Dodekanéských ostrovů při východním pobřeží Egejského moře. Hlavní ostrovy patří do této skupiny jsou Samos, Ikaria, Chios, Lesbos, Fourni, Samothrace, Thasos, Korseon, Psara, Oinousses, Agios a další ostrovy v oblasti sevrovýchodního Egejského moře, tzn. řeckých ostrovů u tureckého pobřeží i ostrovy patří v této oblasti už Turecku.

Z logistických důvodů (zejména dostupnost benzínu) jsem se těmito ostrovy věnoval na dvakrát – nejdříve jsem přeletěl Samos a Ikarii a pak většinu Kykládských ostrovů a teprve pak jsem se vrátil zpět přes Egejské moře a přes ostrov Chios jsem přeletěl na Lesbos a pak opět zpět na západní pobřeží Egejského moře.

93 Samos

Ostrov Samos leží severně od Dodekanéských ostrovů a jen asi 1,5 kilometru od tureckého pobřeží Malé Asie. Samos je známý tím, že se zde narodil Pythagoras, což připomíná svým názvem i přístav Pythagoerion nedaleko letiště.

Na ostrově je také asi 1 km dlouhý tunel vybudovaný jako součást akvaduktu. Tunel je známý tím, že jako zřejmě první na světě byl budován z obou stran najednou a obě strany se podařilo propojit. Na ostrově také žil astronom Airstarchus ze Samosu, který byl prý vůbec první, kdo řekl, že se Země otáčí kolem Slunce a nikoliv naopak.

Památky na ostrově Samos patří také do kulturního dědictví UNESCO. K Řecku se Samos připojil v březnu 1913. Za Druhé světové války byl okupován Itálií až do září 1943, pak byl krátce držen Spojenci a od listopadu 1943 byl v německých rukách až do října 1944, kdy byl osvobozený speciální jednotkou řecké zahraniční armády.

94 Fourni Korseon

Obvykle se pro toto malé souostroví ležící ani ne 10 minut letu směrem na západ od Samosu, používá zjednodušený název Fourni. Rozloha těchto ostrůvků je asi 45 km² a žije zde kolem 1 500 obyvatel.

Dokud jsem tyto ostrůvky neviděl, nic zvláštního jsem od nich neočekával. Jakmile jsem ale byl nad nimi, nechtělo se mi pryč – jejich roztodivné tvary, vesničky v zálivech i útesy jsou opravdu překrásné. Po 10 minutách létání, koukání a focení jsem se ale vydal dále směrem na jiho-západ.

95 Ikaria

U ostrova s tímto názvem asi nikoho nepřekvapí, že to bylo zde, kde měl bájný Daidalův syn Ikaros spadnout do moře a zemřít, protože neposlechl svého otce a letěl příliš blízko slunci, které rozpustilo vosk na jeho křídlech. Také proto se moře severně od ostrova Ikaria, kde mělo k pádu dojít, nazývá Ikarské moře. Zde tedy skončila asi 300 km dlouhá cesta Daidala a jeho syna Ikara při útěku ze zajetí v Knossu na Krétě.

Ostrov Ikaria má rozlohu asi 255 km² a žije na něm asi 8 000 obyvatel. Při pohledu z letadla je to velmi hornatý ostrov s nejvyššími vrcholky kolem 1 000 m.n.m. Zajímavá je i novodobější historie Ikarie, které se podařilo v roce 1827 osvobodit od turecké nadvlády, ale nebyla z nějakých důvodů přijata do nově budovaného Řecka a tak musela znovu akceptovat přináležitost k Otomanské říši. Tam zůstala až do roku 1912, kdy zde byl vyhlášen nezávislý stát Ikaria, který zahrnoval i souostroví Fourni Korseon. Tento nezávislý stát existoval po dobu 5 měsíců – měl svou armádu, vládu, vlajku, erb, poštovní známky i národní hymnu. Po 5-ti měsících nezávislosti se pak Ikarie včlenila do Řecka.

Ikarie je jednou s pěti „modrých zón“, což jsou oblasti s nejdelším průměrným věkem. Jeden ze tří Ikařanů se dožije věku více než 90-ti let. Jako důvod se dává zdravá středomořská strava i nízkostresový životní styl.



Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

KYKLADSKÉ OSTROVY

Kykládké ostrovky leží uprostřed Egejského moře a zahrnují přes 200 ostrovů, z nichž největší nebo nejznámější jsou Amorgos, Andros, Antiparos, Ios, Kea, Milos, Mykonos, Naxos, Paros, Syros, Thera (Santorini) a další. Většina menších ostrovů v této skupině je neobydlená.

Ostrovky v této oblasti představují vrcholy ponořených horských hřbetů s výjimkou dvou vulkanických ostrovů – Milos a Santorini (Thera).

96 Mykonos

Ostrov Mykonos leží asi 15 minut letu jihozápadně od Ikarie a je tak již součástí Kykládkých ostrovů. Jeho rozloha je asi 86 km², žije zde kolem 10 000 stálých obyvatel a je pojmenovaný po Mykonosovi, potomkovi boha Apollona. Zde se také měla odehrát velká bitva mezi ústředním bohem Diem a Titány (Giganty), při které tyto neporazitelné obry zabil Hercules.

Z letadla bylo skvěle vidět jeho hlavní, stejnojmenné město i známá řada větrných mlýnů v jeho přístavu.

97 Naxos

Má rozlohu 429 km² a je proto v Kykládách největším ostrovem na kterém žije kolem 6 000 lidí. Naxos leží asi 15 minut letu nebo 50 km jižně od Mykonosu. S Naxem je spojená řada řeckých mytologických výjevů. Měl zde vyrůst bůh Zeus (nejvyšší hora ostrova i Kyklád je právě Mount Zeus s výškou 1 001 m.n.m.) i strádat opuštěná princezna Ariadna Krétská. Bohyně Artemis se zde odhodlala žít s obrem jménem Otus, aby zabránila obležení bohů obry.

Tento ostrov jsem přelétával cestou z Mykonosu směrem na jih nad Santorini.

98 Paros

Při letu směrem na jih nad ostrovem Naxos je také možné sledovat po pravé straně ostrov Paros, který má rozlohu asi 75 km². Na tomto ostrově se těží bílý průsvitný mramor, který používají a používali i ve starověku sochaři.

V září roku 2000 zde také ztroskotala loď „Express Samina“ se 473 cestujícími a 63 členy posádky. Celkem 82 lidí následkem této havárie zahynulo. Důvodem byla nedbalost posádky, která nechala loď jet na autopilota a nevěnovala pozornost tomu, že loď snesl vítr mimo její plánovanou trať a v plné rychlosti narazila na skály. Řada z obětí by také bývala nemusela zemřít, kdyby se o ně členové posádky postarali tak, jak bylo jejich povinností.

99 Ios

Velmi hornatý ostrov s rozlohou asi 110 km² a počtem obyvatel kolem dvou tisíc. Místo, kde byly natáčeny filmy Ginger and Cinnamon (Zázvor a skořice) nebo Magická hlubina. Na tomto ostrově se také údajně narodila matka básníka Homéra.

100 Thira a Thirasia - Santorini

Thira starořecký název pro ostrov Santorini, který se skládá ze dvou ostrovů – většího Thira a menšího Thirasia, mezi kterými je zaplavený jícen sopky, která toto souostroví vytvořila. Název Santorini souostroví získalo asi až ve 13. století.



Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

Celková rozloha souostroví je 90 km² a žije tu asi 10 000 stálých obyvatel. Zvnějšku se ostrovní pevnina zvedá postupně, avšak vnitřní prstenec má strmá skaliska, na jejichž vrcholcích je vystavěno množství obytných domů, které se přetlačují o životní prostor. Pohled na celý zaplavený vulkán s vyřezlým kamenným, kouřícím středem je velmi působivý stejně jako pohled na celý zaplavený kráter, který je využíván jako skvěle chráněný velký přístav.

Celé souostroví je místem ohromné vulkanické erupce někdy v polovině druhého tisíciletí př. n. l., která vyvolala také vlnu tsunami, jež pravděpodobně zničila Minojskou civilizaci na 110 kilometrů jižněji položené Krétě. V roce 1956 tady bylo také velmi silné zemětřesení, které zničilo asi polovinu všech budov na ostrově a ostatní poškodilo. Většina obyvatel se po tomto zemětřesení odstěhovala do Athén.

101 Folegandros, Kardiotissa, Sikinos

Jsou tři ostrovy z Kykládského souostroví, ležící severovýchodně od Santorini, které jsem míjel po pravé straně při letu ze Santorini na ostrov Milos. Zdají se být hornaté jen s omezeným množstvím vegetace, avšak, podobně jako i některé další řecké ostrovy, působí v modrém moři a oparu velmi majestátně.

102 Milos

Tento ostrov leží v jiho-západním cípu skupiny Kykládských ostrovů. Podobně jako Santorini je vulkanického původu a i zde jsou dosud velmi horká místa i šířící se prameny.

Tento ostrov asi nejvíce proslavila soška bohyně Afrodity, která je nyní vystavena v muzeu Louvre. Dnes zde žije na ploše celkem asi 160 km² kolem 5 000 obyvatel.

103 Kimolos

Ostrov s bohatou historií, protože Kimolos patřil Athénám a velmi blízký, jižněji ležící Milos Spartě. Obě tato mocná města spolu o nadvládu nad oběma ostrovy bojovala.

104 Sifnos

Na tomto méně známém ostrově se již od 3. tisíciletí př.n.l. těžilo zlato, stříbro a olovo a zde se také razily první mince na území dnešního Řecka. Ve své době byl tedy Sifnos velmi bohatý. Ze vzduchu nepůsobil Sifnos ve srovnání s jinými ostrovy ničím zvláštně nebo neobvykle.

105 Syros

Další ze skupiny Kykládských ostrovů, jehož hlavní město Ermounpoli je považováno za hlavní město Kykládských ostrovů. Ermounpoli je umístěné v přirozeném skalním amfiteátru a tak je na něj ze vzduchu a zřejmě i od moře, překrásný výhled. Po startu jsem nad ním tedy strávil pár minut, abych si jej prohlédl, nafotil a nafilmoval. Syros má rozlohu asi 84 km² a žije zde asi 21 000 obyvatel. Na ostrově je velmi příjemné letiště, na které si lze objednat i dodávku benzínu 95.

106 Andros

Je nejsevernější ze skupiny Kykládských ostrovů. Do řecké novodobé historie se zapsal tím, že zde byla 10. května 1821 vyhlášena řecká válka za nezávislost (proti Osmanské říši) a vztyčená řecká vlajka na útesech tohoto ostrova.

Dnes je tento 380 km² velký ostrov poměrně řídky obydlený – žije zde jen asi 8 000 obyvatel. Při letu ze Syrosu na Lesbos jsem oblétnul jeho atraktivní severní cíp a pobřeží.



Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

107 Chios

Se svou rozlohou 842 km² řadí na páté místo mezi řeckými ostrovy při srovnání jejich velikosti. Chios je oddělen od Turecka jen úzkým (cca 5 km) Chioským kanálem, takže jsem při letu nad východním pobřežím ostrova mohl turecké pobřeží velmi dobře vidět. Také Chios má svou pamětihodnost, která je součástí světového dědictví UNESCO – je jím klášter Nea Moni z 11. století.

Chios má tvar půlměsíce a je asi 50 km dlouhý s nejvyššími vrcholky kolem 1 200 m.n.m. V období boje za nezávislost Řecka – ve dvacátých letech 19. století – zde došlo k tzv. „Masakru na Kiosu“, při kterém byly zlikvidovány celé vesnice a kolem 100 000 lidí vyhnáno, zabito nebo zotročeno. Tento čin velmi uškodil pověsti Otomanské říše a vyvolal zájem západní veřejnosti o osud této části Evropy. K tomu samozřejmě pomohlo také to, že se tomuto boji za nezávislé Řecko věnovali i spisovatelé Lord Byron a Victor Hugo. V roce 1881 tu pak řádilo zemětřesení, které zabilo až 10 000 obyvatel.

Chios je také jedním z míst, která jsou uváděna jako možné rodiště básníka Homéra.

108 Lesbos

Má celkovou rozlohu 1 632 km² a je to tak třetí největší řecký ostrov a osmý největší ostrov ve Středozemním moři. Celkem žije na Lesbu asi 90 000 obyvatel a jeho hlavní město je Mytilini, což byl dříve také někdy používaný název pro celý ostrov.

Na ostrově žila nebo se narodila celá řada známých osobností – např. básnířka Sappho v 7. století př.n.l., která svými básněmi věnující se lásce mezi ženami dala jménu ostrova jeho druhý význam, filosof Ariostoteles a řada nám méně známých antických umělců či pozdějších vojevůdců. V letech 1911-1996 tu žaké žil básník Odysseas Elytis, držitel Nobelovy ceny za literaturu.

Hlavními částmi ostrova Lesbos, které mě při přeletu ostrova i během letu kolem jeho pobřeží zaujaly, jsou ohromné vnitřní zálivy Kallonis a Geras. Přístup do nich je z moře možný jen velmi úzkým hrdlem mezi skalami a tak musely jistě sloužit jako velmi bezpečné ohromné přístavy.

SPORADSKÉ OSTROVY

Toto souostroví leží u řeckého pobřeží v severozápadní části Egejského moře. Do skupiny Sporadských ostrovů patří 24 hlavních ostrovů. Administrativně se do ní řadí také druhý největší řecký ostrov Euboa. Sporadské ostrovy jsou brány jako jedny z nejkouzelnějších řeckých ostrovů zejména pro průzračnost vody kolem nich a množství zeleně na ostrovech.

Při mém přeletu oblastí Sporadských ostrovů se postupně zhoršovalo počasí a tak jsem se nemohl filmování a focení těchto velmi atraktivních ostrovů věnovat tolik, jak bych si přál.

109 Skyros

Tento ostrov je nejjihnější a s rozlohou asi 209 km² také největším ostrovem Sporadského souostroví. Žije na něm kolem 3 000 obyvatel. Skyros má v Egejském moři strategickou polohu a to je také důvod toho, že se zde nachází velké vojenské letiště, které jsem přelétával.



Ostrovky a souostroví IV. etapy expedice

110 Skantzoura

Je zelený ostrov ležící asi 10 minut letu severovýchodně od ostrova Skyros. Má zajímavý tvar a ze vzduchu velmi hezký. Ostrov Skantzoura je neobydlený.

111 Skopelos

Je další ze Sporadských ostrovů – jeho rozloha je asi 96 km² a má zajímavý tvar saxofonu nebo podobného nástroje. Podobně jako ostatní Sporadské ostrovy je i Skopelos velmi hornatý, ale je zde i hodně zeleně, což tyto ostrovy odlišuje od skupiny Kykládských, které jsou většinou velmi suché. Společně se sousedním Skiathosem to bylo také místo, kde se v roce 2008 natáčel film Mamma Mia.

112 Skiathos

Je nejzápadnějším ostrovem Sporadských ostrovů. I tento ostrov je velmi skalnatý, ale na mnoha místech má bujnou zelenou vegetaci. Zde byla vytvořena a poprvé tu také zavlála v roce 1807 řecká vlajka. Vojenští velitelé povstaleckých sil, které se v té době na území Řecka formovaly, tu také složili do rukou místního biskupa svou přísahu věrnosti.

Společně s ostrovem Skopelos byl i Skiathos místem natáčení filmu Mamma Mia.

113 Thassos

Ostrov ležící blízko (asi 10 km) od severního pobřeží Egejského moře, který je také nejsevernějším řeckým ostrovem. Jeho rozloha je 380 km² a žije na něm kolem 15 000 lidí.

Začátkem 19. století jej turecký sultán Mahmud II věnoval egyptskému sultánovi jako odměnu za jeho podporu při potlačování řeckého boje za nezávislost. Egyptská vláda na ostrově byla poměrně bezbolestná a tak ostrov prosperoval. V roce 1912 se pak stal součástí Řecka. Během Druhé světové války byl obsazen bulharskými vojsky, která v té době byla na straně Německa.

114 Samothrace

Samothrace byl poslední řecký ostrov, který jsem na této cestě přelétával. Má rozlohu 178 km² a žije tu asi 3 000 obyvatel. Je velmi hornatý a jeho vrcholek Mt. Saos ční do výšky 1 611 m.n.m. patří mezi nejvyšší vrcholy řeckých ostrovů. Tomuto ostrovu chybí přírodní přístav, což jej v historii mocensky diskvalifikovalo.

OSTROVY ČERNÉHO MOŘE

Cestu jsem měl naplánovanou tak, abych mohl také zdokumentovat průlet Dardanelami, Marmarským mořem a Bosporem do Černého moře. To se však kvůli problémům s komunikací a silnému provozu u Istanbulu nepodařilo. Bohužel jsem tak nezdokumentoval několik tureckých ostrovů v Egejském a Marmarském moři a přeletěl jsem pak přímo nad Černé moře jižně od Burgasu. Zde jsem objevil jediný a také poslední ostrov celé expedice „Evropské ostrovy z nebe“, ostrov Svatého Ivana u Sozopolu v Bulharsku.

Černé moře příliš mnoho ostrovů nemá – celkem jen asi 30, které se nacházejí v Bulharsku, Rumunsku, Turecku, ale především v letecky nyní těžko dostupných oblastech Krymu. Svatý Ivan je tedy zatím jediným ostrovem Černého moře, který jsem přelétával.

115 Svatý Ivan



Přestože má rozlohu pouhých 0,7 km², jedná se o největší bulharský ostrov. Na ostrově je maják, který byl v roce 1884 postaven francouzskými staviteli. Dnes je ostrov ptáčí přírodní rezervací.

IV. etapa expedice – ZÁVĚR

Zhodnocení IV. etapy Ostrovy Jaderského a Egejského moře

Musím říct, že poslední etapa expedice „Evropské ostrovy z nebe“ byla pro množství překrásných a historicky významných ostrovů i dalších míst z obecně poznávacího pohledu nejbohatší ze všech částí expedice. Také příprava na ní i studium související s přípravou této e-knihy zabraly podstatně více času než ostatní etapy expedice. To bylo dáno tím, že jsem se snažil pochopit a vyřešit nejen problematiku létání v jednotlivých navštívených zemích, ale také starověkou i novověkou historii míst, která hrála historicky velmi důležitou roli.

Prakticky všechny ostrovy na této cestě také v minulých dobách mnohokrát změnily svou státní příslušnost a to zejména podle toho, která z námořních mocností Středozemního moře měla momentálně nejsilnější armádu a tím také největší vliv.

Letecky mi tato cesta ukázala řadu problémů, které je třeba v Řecku překonávat – množství vojenských prostorů, povinný handling, povinnost předběžného souhlasu k přistání a hlavně nedostatečná nabídka benzínu na řeckých letištích. Jako problém se ukázal také VFR průlet na Dardanelami a Bosporem. Na základě zkušenosti z této cesty jsem ale došel k rozhodnutí, že se o tento průlet pokusím při nejbližší příležitosti znovu, avšak v opačném směru – z Bulharska.

Pokud se týká letadla, tak jsem se po této cestě, kdy jsem více než polovinu z celkově asi 40 hodin letu strávil nad mořem, rozhodl absolvovat teoretické i praktické školení kontroly stavu motoru před delšími letovými úseky. Rád bych minimalizoval pravděpodobnost nějaké technické závady za letu a také zlepšil svoje schopnosti správně identifikovat případný problém za letu a odpovídajícím způsobem na něj reagovat.

Plánujeme také co nejdříve vydat ještě pátou e-knihu z celé expedice. Ta bude zahrnovat nejenom shrnutí řady pilotních a leteckých poznatků ze všech čtyř etap, ale také bude poprvé prezentovat fotografie a videa ze zkušební (březnové) etapy. Ta vedla nad Messinský průliv, Sicílii, Maltu, Lampedusu, Pantelerii, Liparské ostrovy, pobřeží Amalfi a ostrovy Capri a Ischia. Některá videa, které jsem během ní pořídil jsou opravdu unikátní – jako například aktivní jícen sopek Etna a Stromboli z výšky asi 200 metrů.

Tato poslední etapa uzavřela celou expedici „Evropské ostrovy z nebe“ a tak nyní vyvstává otázka, kam se vypravíme dále. Přesný plán ještě není, ale přemýšlím o cestě po stopách československých legionářů na Sibiři, o letu na Island nebo Azorské ostrovy. Také myslím, že za pozornost určitě stojí letecké zdokumentování Alp – jejich lyžařských středisek a ledovců. Na rozhodování je ale nyní, v šednoucím podzimním počasí celkem dost času.





Příloha – Vysvětlení některých leteckých pojmů

Táto příloha navazuje a doplňuje výrazy, které byly publikovány a vysvětleny v předchozích třech reportážních knihách z ostrovů Západního Středomoří a východního Atlantského oceánu, z ostrovů Severního moře a ostrovů Baltského moře. Cílem je přiblížit každému čtenáři některé používané výrazy v leteckém provozu a tím pomoci se lépe orientovat v terminologii letectví. Věříme, že i tento skromný slovníček výrazů přispěje k naplnění tohoto cíle a mnohým čtenářům může být nápomocen při orientaci v leteckém prostředí.

Winglet

– jedná se o kolmo umístěnou plošku na konci křídla. Známe je především z novějších typů dopravních i sportovních letadel. Winglet Dynamica OK LEX je vidět na řadě fotografií terénu pode mnou, protože fotoaparát směřuje přes křídlo a není jednoduché se wingletu při focení vyhnout. Účelem wingletů je snížit tzv. indukovaný odpor, který vzniká na konci křídel vyrovnáváním podtlaku nad křídlem a vyššího tlaku pod křídlem. Výsledkem používání wingletů je snížení spotřeby paliva (udává se 2-5%), zvýšení rychlosti letadla a jeho zlepšená manévrovatelnost.

Umělý horizont

– je přístroj, který pilotovi ukazuje polohu letadla vůči zemi. V normálních podmínkách viditelnosti není umělý horizont pro let VFR prakticky potřebný. Naprosto jiná situace ale nastane, když se viditelnost vlivem mlhy, nasvíceného oparu nebo mraků sníží a pilot ztratí oční kontakt s přirozeným horizontem. Schopnost udržovat letadlo ve správné poloze velice rychle mizí a letadlo se tak může dostat do vývrtky nebo jiné těžko zvladatelné polohy, aniž by si pilot nebezpečí takové situace plně uvědomoval.

Umělý horizont pilotovi nahrazuje ten skutečný a v případě omezené viditelnosti je nutné letět právě podle umělého horizontu, který umožní, aby pilot letadlo udržel ve správné poloze vůči zemi. Mě taková situace zaskočila u ostrova Rhodos, kdy se kolem mě ve slunečních paprscích rozsvítila vodní tříšť a přirozený zemský horizont jsem zcela ztratil z dohledu. Umělý horizont mi pomohl tuto situaci bez problému vyřešit. Bez něj by to bylo složitější.

Koncová oblast - TMA

TMA (Terminal Manoeuvring Area) je oblast kolem řízené zóny letišť (CTR), kde se letadla mohou pohybovat jen se souhlasem příslušného řídicího letového provozu (obvykle služby „přiblížení“- Approach - daného letiště). Vstup do TMA proto podléhá přesným podmínkám – tou hlavní je souhlas příslušného dispečera se vstupem daného letadla v určité výšce a nad určitým bodem, pohyb letadla po dané trase a opuštění prostoru v určité výšce a nad určitým bodem. Navíc, pro průlet TMA musí být letadlo vybaveno obousměrnou radiostanicí a odpovídačem s modem C, který umožňuje řídicímu sledovat jak polohu, tak výšku letadla a zajistit tak dostatečný rozestup mezi ním a dalšími letadly v jeho okolí.

Body přeletu (navigační body)

– pro možnost efektivního řízení letového provozu potřebuje dispečer znát v určitých okamžicích přesnou polohu letadla, aby jej mohl koordinovat s dalším provozem v oblasti nebo mu dávat potřebné navigační informace. Používání geografických bodů (názvy vesnic, měst, hor atd.) je velmi nepřesné a tak jsou stanoveny navigační body, které mají přesné souřadnice. Jedná se často o zcela fiktivní body, ale když letadlo dorazí k bodu s danými souřadnicemi a svou polohu nahlásí, dispečer přesně ví, kdy se stroj nachází. Při VFR letech není ve všech zemích povinné navigační body používat, ale já osobně se je snažím používat vždy, kde jsou nějaké k dispozici. Problém je ale někdy v tom, že ne všechny takovéto body jsou ve všech mapách zobrazené a tak se, zejména kolem letišť stává, že dispečer mi dá pokyn letět v TMA letiště k nějakému bodu, který na mé mapě není.

Řešení takového problému je možné jednak před letem (o což se samozřejmě vždy snažím), kdy si vyhledám podrobnou leteckou mapu okolí letiště a navigační body určím z ní. Pokud taková mapa není k dispozici nebo nakonec dispečer použije přeci jen bod, který jsem ani ve speciální mapě nenašel (v Řecku například vojenští dispečeri používají body, které na civilních mapách nejsou a Řecko dokonce ani žádné oficiální letecké mapy nevydává), pak je jediné řešení a to



Příloha – Vysvětlení některých leteckých pojmů

zeptat se na směr, kterým mám letět a vzdálenost nebo na souřadnice toho bodu, který má na mysli. Tato situace může být někdy trochu stresující, protože u velkých letišť nemá dispečer na takovouto konverzaci obvykle čas. Při průletu TMA velkých letišť je proto potřeba udělat maximum pro to, aby člověk jména navigačních bodů a jejich polohu znal. Příklady jmen jsou například: VEKEN, CHARLIE, WHISKY, BRAVO, SKALANI ATD.)

PPR

– jedná se o zkratku výrazu Prior Permission Required. V praxi to znamená, že letiště, které má podmínku PPR, je potřeba před naplánováním letu kontaktovat a požádat o souhlas s přistáním (Prior Permission). U přísnějších PPR letišť navíc někdy stanovené kolik minimálně hodin před letem je potřeba o souhlas požádat. Na této cestě například letiště Tivat vyžadovalo podat žádost 36 hodin před letem. Nakonec se však podařilo povolení získat i přes to, že žádost přišla asi 2 hodiny před plánovaným přistáním – za vším je člověk.

V USA jsou PPR vyžadována prakticky všemi soukromými letišti, protože majitelé třeba nemají pojištění zodpovědnosti za letadla třetích stran a při případné nehodě by za ní mohli nést odpovědnost. Přistání proto spíše nepovolí. V Evropě je řada PPR letišť například ve Velké Británii, ale také v Řecku nebo Španělsku. Jsou ale také v ČR i dalších zemích.

Moje zkušenost je, že i když určité letiště není PPR, je dobré tam před odletem zatelefonovat a zeptat se, zda letiště je otevřené a zda má benzín nebo jiné služby, které potřebujeme. Pokud to člověk neudělá, může přiletět a zjistit, že „benzín včera došel“ nebo, že „dnes je dráha kvůli opravě značení uzavřená“. Existuje sice informační služba NOTAM (Notices to Airmen), kde by vše mělo být k dohledání, ale telefonický dotaz mi dává ještě potvrzenou jistotu. Například u Soluně jsem nikde nenašel psanou informaci, že už benzín neprodává a teprve na můj telefonický dotaz jsem to zjistil a mohl se podle toho zařídit.

Handling

Jedná se o výraz zahrnující obsluhu letadel. V případě dopravních letadel zahrnuje handling velké množství služeb (od vyprázdnění toalet a úklid kabiny až po vytlačení letadla ze stojánky). U sportovních letadel většina takových služeb není potřeba a tak handling nevyžadují. Existuje však řada zemí nebo letišť, kde je handling povinný. U větších dopravních letišť je to celkem pochopitelné, protože do handlingu patří i naváděcí služba Follow me nebo odvoz a přívaz k letadlu. Bez pomoci není tyto úkony často jednoduché bezpečně vyřešit. Problém handlingu malých letadel ale je, že je často velmi drahý – ve Španělsku, kde je prakticky všude povinný se cena vyšplhala například až na 200 EUR. Volba poskytovatele je totiž prakticky nutná a službu si vzít je povinnost, takže poskytovatel má možnost účtovat cenu podle svého rozhodnutí.

V Řecku je handling povinný i na řadě malých letišť a tak hodně přistání znamená hodně času a hodně peněz. Jednou klíčkou z této situace v Řecku je, že pokud jste členem letecké asociace AOPA, je handling za 26 EUR, což je snesitelné. Plná cena je kolem 120 EUR. Naštěstí jsem svůj AOPA průkaz měl s sebou, takže jsem zvládal handling za AOPA cenu.



IV. ETAPA Evropské ostrovy z nebe Ostrovy Jaderského a Egejského moře

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

▶ www.prusa.org

Evropské ostrovy z nebe **IV. ETAPA**



Ostrov Jaderského
▶ a Egejského moře



▶ iDNES.cz – mediální partner projektu

Připravujeme • souhrn z expedice **Evropské ostrovy z nebe**