

11. 8. 2014



expedice Evropské ostrovy z nebe

flying-revue.cz

- ▶ 1. den Příbram
Usedom
Visby
- ▶ 2. den Visby
Mariehamn
Vaasa
- ▶ 3. den Vaasa
Oulu
Tampere
- ▶ 4. den Tampere
Hanko
Helsinki
Kärdla
- ▶ 5. den Kärdla
Kuressaare
Ruhnu
Riga
- ▶ 6. den Riga
Liepaja
Kaunas
Suwalki
- ▶ 7. den Suwalki
Wloclawek
Příbram

Ostrovy Baltského moře



17. 8. 2014

Tištěnou knihu

z expedic nad ostrovy všech moří kolem Evropy s názvem „Evropské ostrovy z moře“ můžete nyní jako předplatitel časopisu Flying Revue získat na našem webu **s 10% slevou.**

Celá kniha obsahuje přes 1000 fotografií a autentické reportáže, pilotní tipy i zkušenosti a řadu informací k evropským ostrovům a létání nad nimi.

Před odletem nad Baltské ostrovy

11. 8. 2014

Příprava začala vlastně hned po návratu z předchozí etapy. Letadlo potřebovalo větší prohlídku, která se dělá povinně po každých 100 hodinách letu. Speciální prohlídku podstoupila vrtule, která musí projít vyvažovacími testy, detekcí možných poškození a dalšími prohlídkami každých 300 hodin letu a to jsem akorát dosáhl. Vzhledem k přistání na letišti Barra, kde na letadlo nastříkala mořská voda, bylo také potřeba provést odsolení (desalinaci) včetně promazání všech čepů a zároveň pečlivě umytí od písku, který se do mnoha míst se slanou vodou dostal také.

Navíc jsme také potřebovali vyřešit umístění antény satelitního telefonu, kterou jsem zatím jen vystrkoval z okna. Nyní je připevněná pomocí suchého zipu a má podstatně lepší výhled na oblohu, takže polohové zprávy by měly chodit spolehlivěji. Taky jsme do letadla dali na testování ještě jedno zařízení ke sledování polohy letadla.

Moje vlastní příprava začala také už někdy počátkem července tím, že jsem si nahrubo načrtl trasu – a začal jsem shánět potřebné mapy – to trvá týdny, protože se musí objednávat. Získat nyní totiž například papírové letecké mapy Finska není ani jednoduché ani levné. Finsko má své území navíc rozdělené do 6 dílů, takže jsem musel přes internet objednat z holandského pilot shopu 6 map, abych pokryl celé jeho území. Během letu se sice většinou řídím elektronickými mapami, ale papírové mapy mám raději na ranní plánování letů toho dne.

Dalším krokem přípravy bylo detailnější rozvržení trasy – rozhodnutí o letištích přistání a délkách jednotlivých letů. V tomto rozhodování je třeba vzít v úvahu, zda je potřeba letět na mezinárodní letiště, zda má letiště benzín, jakou má otevírací dobu, zda je potřeba předběžné povolení přistání, u menších letišť i jejich technické parametry. Délka jednotlivých letů, na kterých chci filmovat (což je většina), nesmí být delší než 2 hodiny, protože jinak mi dojdou baterky v kamerách a v úvahu je třeba brát dostatek benzínu – pokud na nějakém letišti benzín není, musím být schopen doletět na další bez tankování.

Pak už začínám studovat jednotlivá místa z pohledu fotografické atraktivnosti, historie atd. a připravuji si detailní itinerář i s vyznačením bodů, které chci fotit a filmovat – k tomu používám Google mapu a její špendlíky a také Wikipedii a další internetové i jiné zdroje informací. Takových pět dní před odletem začínám sledovat předpověď počasí pro oblast, kam letím. Aktuální vývoj počasí se snažím co nejlépe představit a pochopit tak, abych s ním mohl pracovat a případně upravovat konkrétní trasu i časy letů.

Obvykle dva dny před odletem pak dám do kufříčku všechny nabíječky, propojovací dráty, zdroje, paměťové karty, kamery, baterie, satelitní telefon s příslušenstvím, ruční vysílačku, mapy, iPad, fotoaparáty atd. Do tašky si dám pár osobních věcí a zároveň si připravím záchranné prostředky – vestu, člun a nepromokavý vak na věci. Zajedu na letiště, prohlédnu letadlo, všechno zkontroluji, letadlo proletím a všechny věci si do něj uložím. Tohle zásadně nedělám v den odletu – jednak jsem před odletem vždy trošku nervózní, jednak při odletu ještě mluvím s více lidmi a zároveň, pokud by se ukázal nějaký problém, už by nebyl čas jej vyřešit. V den odletu pak přijdu, udělám povinnou prohlídku letadla, do letadla si dám láhev vody, trochu ovoce, počítač a vyrazím na cestu.

Čím bude cesta nad ostrovy Baltského moře zvláště zajímavá?

Ostrovy Baltského moře nejsou příliš známé, ale co jsem se o nich nyní dočetl, slibuje, že cesta nebude o nic méně zajímavá než předchozí etapy expedice *Evropské ostrovy z nebe*. Už po dvou hodinách letu se dostanu nad ostrov Usedom v Německu, kde mj. leží známé městečko Peenemunde a jeho továrna na ničivé rakety V1 a V2 z doby druhé světové války. Hned vedle je pak největší německý ostrov Rujana s krásnými skalisky a písčnými plážemi. Kousek na sever leží ostrov Bornholm patřící Dánsku, který má také co ukázat a severně od něj malé souostroví s názvem Ertholmene, kde žije asi 100 lidí. Dál pak už poletím nad dvěma největšími švédskými ostrovy Öland a Gotland.

Před odletem nad Baltské ostrovy

Pokud mi to povolí švédské řízení letového provozu, tak bych rád nafilmoval i Stockholm a pak přeletěl na letiště Mariehamn. To se nachází ve středu souostroví Ålandy, které se skládá ze 6 500 pojmenovaných ostrovů a mnoha tisíců bezejmenných skalisek a ostrůvků. Odsud pak dále na sever podél východního pobřeží Botnického moře až do Vaasa, což by měl být nejsevernější bod mé cesty, kde se otočím zpět na jih do Tampere a Helsinek – při této cestě nad vnitrozemím chci přeletět mnoho pověstných finských jezer. Z Helsinek pak zamířím přes Finský záliv do Estonska. Chci zde přeletět nejvýchodnější finské ostrůvky, za nimiž je pak už hranice s Ruskem, za kterou mě k přeletu ruských ostrovů už nepustí.

Také Estonsko má množství zajímavých ostrovů a krásné pobřeží – přeletím ostrov Hiiumaa a přistanu na největším estonském ostrově Saaremaa. Přeletět chci taky vyhlášený Kuronský přírodní park na pobřeží Litvy severně od ruského Kaliningradu a nafilmovat i vyfotit bych chtěl i všechna tři hlavní města pobaltských republik – Tallinn, Rigu a Vilnius. Při návratu pak také nafotit a nafilmovat Mazurská jezera. V itineráři mám i řadu majáků, hradů a pár dalších zajímavostí.

Jak je tato cesta složitá z pilotního pohledu?

V této etapě expedice *Evropské ostrovy z nebe* neplánuji žádné zásadně složitější přelety – nejdelší úsek má kolem třech hodin. Budu však velkou část času nad studeným Baltským mořem, což je potřeba respektovat a prověřit i připravit záchranné postupy a pomůcky pro přistání na vodu.

Jsem přesvědčený, že letadlo je technicky spolehlivé a po všech prohlídkách je tento let schopné absolvovat bez závad. Hlavním rozhodovatelem toho, jak cesta proběhne, bude tedy zřejmě počasí. Kromě předpovědi na několik dní dopředu pak sleduji jeho aktuální vývoj každý večer při plánování dalšího dne i každé ráno těsně před odletem a samozřejmě pak také za letu. Podle jeho vývoje dělám případné úpravy do trasy letu a v horších případech musím na dobré počasí prostě čekat na zemi. Ke sledování počasí jsou dnes naprosto nenahraditelné internetové zdroje a programy s nimi spojené.

Proč létám sám?

Tuto etapu, stejně jako ty předchozí budu absolvovat sám. Vede mě k tomu více důvodů – jednak v letadle není mnoho místa a jednak, když jsem sám, nenesu zodpovědnost za bezpečnost nikoho dalšího. To je pro mě při letech nad mořem hodně důležitý moment. Je samozřejmě také hodně chvil, kdy by mi bylo příjemněji ve společnosti spoluleťce, ale s tím se musím vyrovnat.

Proč to vlastně dělám?

Nemohu té touze odolat.

Jiří Pruša

Plán cesty

Trasu čtvrté etapy jsem navrhl tak, aby její maximální část vedla přes jednotlivé ostrovy s možností částečně expedici obohatit o pohledy na zajímavá města na trase. Zvažoval jsem i možné meteorologické podmínky dle výhledových předpovědí a denní trasy s mezipřistáními jsem naplánoval takto:



Den	Plánovaná trasa (body přístání)	Kalkulace trasy v km a letových hodinách
11.8.	Příbram – Garz – Visby	800 km/4 hodiny
12.8.	Visby – (Stockholm) – Mariehamn – Mariehamn	700 km/3,5hodiny
13.8.	Mariehamn – Vaasa	600 km/3 hodiny
14.8.	Vaasa – Tampere – Malmi/Helsinki	700 km/3,5 hodiny
15.8.	Helsinki – Kuressaare –Tallinn	800 km/4 hodiny
16.8.	Tallinn – Ruhnu – Riga	700 km/3,5 hodiny
17.8.	Riga – Klaipeda – Vilnius – Mikolajki	1 000 km/5 hodin
18.8.	Mikolajki – Příbram	600 km/3 hodiny

Celkový letový čas jsem propočítal na 25 letových hodin a uletěnou trasu na cca 5 900 km. Délku trvání letu jsem si rozpočítal na 7 až 8 dní.

Před čtvrtou etapou – fotokomentáře



Nezbytné jablko nesmí v kokpitu OK LEX chybět



Při čekání na odlet zbyla alespoň chvilka na rozhovor s Honzou Dvořákem, tehdy ještě šéfem blogu v iDNES.cz



Letadlo Dynamic WT9 – OK LEX čeká v dešti na svoji další příležitost. Ta přišla až ve 12:00 hodin

Foto na stránce: Jindřich Ilem

Před čtvrtou etapou – fotokomentáře



Český rozhlas Dvojka, během interview s redaktorkou ČRo Zitou Senkovou ráno před odletem na 4. etapu expedice „Evropské ostrovy z nebe“



*Trocha zamýšlení - nakonec bylo nutné kvůli počasí odlet o hodinu oddálit
Foto: Jindřich Ilem*

První den čtvrté etapy

pondělí 11. 8. 2014

Příbram – Usedom – Visby



Online informace o průběhu letu



Pláže ostrova Usedom, který je turistickým rájem Německa



Zde stál komplex vojenských laboratoří a továrny na střely V1/V2 v Peenemünde. Do dneška přežila jen elektrárna s viditelným dopravníkem na uhlí



Ještě jeden pohled na prostory vojenských laboratoří z 2. světové války v Peenemünde

10.8.2014

PŘÍBRAM

12:39

Předpokladany start další etapy expedice Evropské ostrovy z nebe je v pondělí 11. 8. kolem 11:30 z letiště Příbram (LKPM).

PŘÍBRAM - USEDOM

10:51

Jsem opět na letišti v Příbrami. Počasí je trochu smutné, poprchává a mraky nejsou moc vysoko. Odlet tedy asi o hodinku odsouvám – na severu od letiště už je vidět vyšší oblačnost a probleskuje tam sluníčko. Počasí po cestě se podle meteo zpráv zdá lepší než tady. První přistání bude na ostrově Usedom u polských hranic, tam nasadím kamery a budu filmovat Peenemünde, Rujanu a ostrov Bornholm a pak bych rád doletěl do Visby na ostrově s nám povědomým jménem Gotland. Další zprávy pošlu doufám už z letu.

12:14

Letím. Nyní jeden km zapadne od Berouna. Počasí se pomalu zlepšuje. Nyní budu podletávat prostor přiblížení na letiště Ruzyne - TMA.

12:42

5 minut do německé hranice pod Drazdanami. Počasí se rychle zlepšuje. Viditelnost skvela, dest ustal.

13:03

Už jsem za Drazdanami. Mam trochu problémy s mobilním signálem, ale jinak vše ok. Výška 5 000 stop, ještě hodinu a dvacet minut do Usedomu.

13:47

Před chvílí jsem proletel východně od Berlína. Zaciná probleskovat slunce. Výška 3 500 stop, venkovní teplota 14 stupňů, rychlost 220 km/h, západní vítr, ještě 33 minut cesty do Usedomu.

14:17

Napravo Polsko, nalevo Německo. Pode mnou hranice, přede mnou Usedom. Jestě 5 minut.

14:33

Přistál jsem na letišti Heringsdorf (EDAH) na Usedomu.

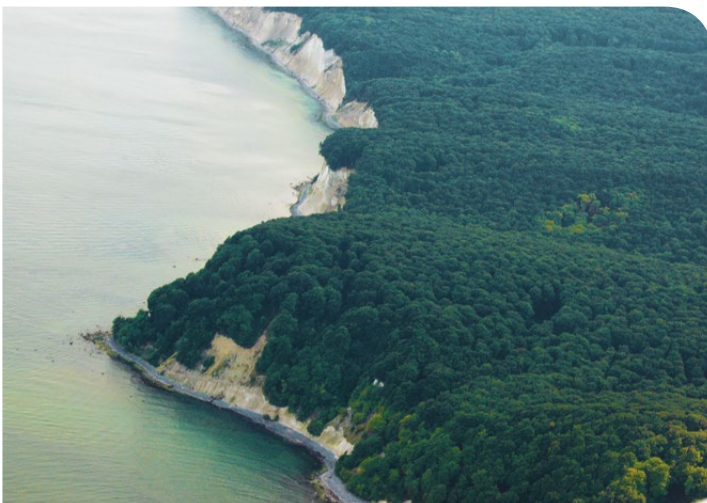
Online informace o průběhu letu



Nahoře severní část ostrova Usedom a níže jsou vidět zbytky přírodního mostu, který zřejmě ve 14. století zničila vichřice a oddělila tak Usedom od ostrůvku Ruden



Přístav Sassnitz – ostrov Rujana



Křídové útesy – severní pobřeží ostrova Rujana

USEDOM – VISBY

16:13

Opustil jsem ostrov Usedom s továrnou Peenemunde a pokračuji přes Rujanu na Bornholm.

16:16

Jsem mimo mobilní signál nad morem. Na Bornholm jste 80 km.

16:36

Prave jsem zachytil mobilní signál z ostrova Bornholm. Nafilmuji západní pobřeží a pokračuji bez mezipřistání dale do švédského Visby (ESSV). Pocházejí skvěle, mírně kourmo ale slunečno. Výška 1 500 stop. Teplota 15 stupňů.

17:16

Švédské pobřeží na dohled. Jste hodinu deset do Visby.

17:25

Už jsem nad švédskou pevninou. Vše ok. Pocházejí naramne.

17:38

Nad ostrovem Öland, jižní Švédsko. Jste 40 minut do Visby.

18:27

Už mě řidič vez letiště ve Visby. Sedat bych měl za 15 minut. Pocházejí výborně, zádní vítr, rychlost 260 km/h.

18:35

Prave jsem přistál ve Visby. Teď natankuji a pujdu najít nocleh.

První den – ohlédnutí

Den jsem začal ráno ve čtyři, kdy mě vzbudil déšť. Rozhodl jsem se, že pršet brzy přestane a tak jsem se nenechal nijak zastrašit. Doladil jsem poslední věci a v sedm jsem vyrazil – nejdříve na hlavní poštu v Jindřišské, abych odeslal včas měsíční hlášení na VZP a PSSZ a pak jsem pokračoval na Vinohradskou do rozhlasu na interview k expedici *Evropské ostrovy z nebe*. V devět hodin – po interview – jsem už vyrazil na letiště do Příbrami, odkud jsem plánoval odléhat v 11:00 směrem na ostrov Usedom. Cestou déšť houstnul, a když jsem v deset na letiště přijel, tak lilo a nebylo moc vidět. Po chvíli přešlapování jsem zavolal na briefing a posunul svůj letový plán o hodinu – s odletem ve 12:00. Letadlo bylo připravené a tak jsem většinu času jen urputně sledoval těžké mraky, které běžely hodně nízko nad Brdy. V poledne se ukázala v mracích slibná mezera. Z radaru jsem věděl, že na sever se počasí zlepšuje a tak jsem skočil do stroje a vyrazil. Mezera mi postačila k tomu, abych přeletěl k Berounu, podletěl prostor letiště Ruzyně a počasí se začalo opravdu zlepšovat.

Další let proběhl celkem rutinně a tak jsem za dvě a půl hodiny sedal na letišti Heringsdorf na Usedomu, který je rozdělen hranicí mezi Polsko a Německo. Usedom má velmi zajímavý půdorys s množstvím poloostrovů. Také se mu říká Ostrov slunce, protože je to místo s rekordním množstvím sluneční svitu v Německu – v průměru 1 906 hodin ročně (v ČR takový rekord drží zřejmě Znojmo s 1 715 hodinami).

Jak i název letiště naznačuje, jedním ze dvou nejdůležitějších zdrojů obživy je tu rybolov. Ten druhý je turistika. Zajímavé pro nás je, že ve 12. století byl Usedom obydlený Slovany, které vyhnali Dánové a ty pak zase Němci a ty v roce 1945 z východní části ostrova vyhnali zase Slované – Poláci. Na Usedomu se nachází také známé městečko a letiště Peenemunde, kde byla německá armádní laboratoř vyvíjející trysková letadla a střely V1 a V2.

V Heringsdorfu jsem si před letem nad studeným mořem oblékl neopren, na sedačku vedle sebe dal záchranný člun, vestu a nepromokavý vak. Pak jsem odstartoval směrem sice na Visby, ale letěl jsem nejdříve kolem pobřeží ostrova, nafilmoval a nafotil Peenemunde, ostrůvek Ruden a přeletěl nad největší německý ostrov Rujana (Rügen) s rozlohou 935 km², který byl také až do 12. století obydlený Slovany a během třicetileté války byl několikrát v moci Albrechta z Valdštejna, takže jsem byl vlastně téměř doma.



Loď spojující Rujanu se Švédskem. Během delších přeletů moře se snažím lodě stále vyhlížet a vědět, kde se nacházejí. Kdyby...



Hlavní město ostrova Bornholm – Rønne



Západní pobřeží ostrova Bornholm

První den – ohlédnutí

Přeletěl jsem přístav Sassnitz odkud jezdí lodě do Švédska a pokračoval nad národní park Jasmund, ve kterém jsou také strmé křídové skály vysoké až 100m. Ty se mi podařilo nafilmovat, přeladil jsem na dánské řízení letového provozu a vyrazil nad moře směrem k 80 km vzdálenému dánskému ostrůvku Bornholm. To už svítilo slunce na plno a já jsem měl vítr v zádech 30 km/h, takže jsem letěl nějakých 260 km/h.

Na Bornholmu jsem se nahlásil věži letiště Ronne a požádal o vyhlídkový let v 1 500 stopách podél západního pobřeží ostrova. Řídicí mi vše povolil, dal mi dva nahlašovací body a já jsem mohl začít fotit a filmovat – nejdříve hlavní město Ronne, pak zříceniny hradu Hammershus a nakonec maják u Sandwigu. Po dalších 10 minutách jsem se dostal nad malinké souostroví Ertholmene, kde žije asi 90 lidí, ale kam prý ročně přijede až 80 000 turistů. V 17.-19. století zde byla dánská námořní základna. I z letadla bylo vidět, že souostroví má hodně historie a je velmi malebné.

Když jsem Ertholmene nafotil a nafilmoval, vystoupal jsem do 5 500 stop a pokračoval na sever směrem ke Švédsku. Po pár minutách jsem už začal mluvit se Sweden Control a po půl hodině letu jsem se dostal nad ostrůvky Utklippan s majákem a pár domky. Odsud jsem letěl dále na sever nad ostrov Öland, což je druhý největší ostrov Švédska s 25 000 obyvateli. Öland je v létě velmi populární – jezdí sem prý až půl milionu turistů. Tomu samozřejmě napomáhá 6 kilometrů dlouhý most spojující ostrov s pevninou. Most se mi podařilo dobře nafotit, pak také maják Lange Erik a už jsem se vydal směrem na Visby, hlavní město ostrova Gotland.

Gotland je s rozlohou 2 960 km² největší ostrov Švédska. Jeho hlavní město Visby je na seznamu světového dědictví UNESCO – město má nejlépe zachovalé středověké opevnění ve Skandinávii – proto mám také v plánu jej při odletu ještě také nafilmovat.

Přistání na příjemném letišti Visby proběhlo bez problémů, hned jsem natankoval, přivázal letadlo, vzal si věci a vydal se na cestu do města. Na letišti už bylo trochu mrtvo a tak jsem měl radost, když jsem našel otevřenou agenturu na půjčování kol. Jedno jsem si půjčil, dal do jeho košíku svůj kufřík s kabely a nabíječkami a leteckou tašku s počítači, mapami a osobními věcmi. Pak jsem opatrně vyrazil do středověkého města Visby, které mohu turistům rozhodně doporučit.

Visby – 12. 8. 2014, 08:51



Zřícenina hradu Hammershus, ostrov Bornholm



Městečko Sandvig – severní Bornholm



Maják Hammer Odde ležící na severním cípu Bornholmu. Maják byl postavený v roce 1885

První den – fotokomentáře



Průliv mezi ostrůvky souostroví Ertholmene, severně od Bornholmu



Souostroví Ertholmene je od roku 1971 také na seznamu světového dědictví UNESCO. Ostrovy patří Dánsku, které zde vybuodovalo na konci 17. století námořní základnu.

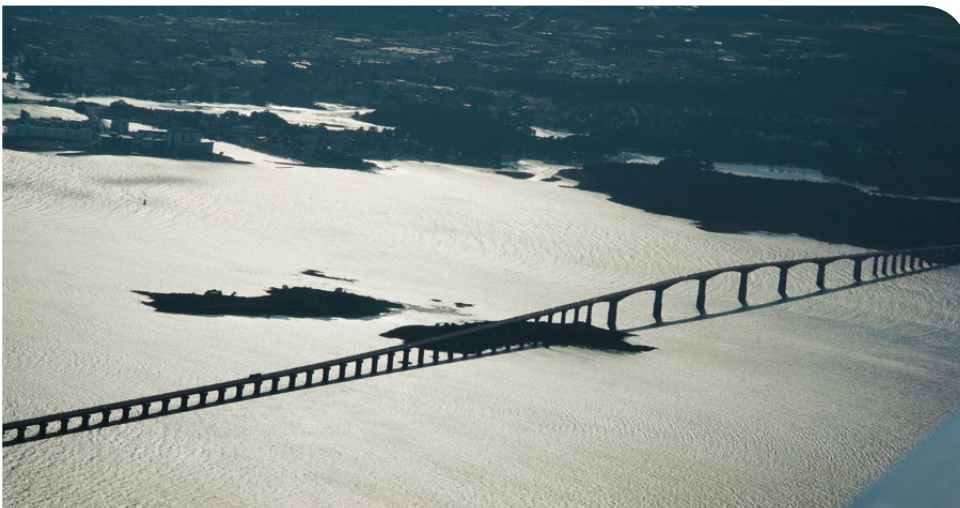


Ostrov Utklippan se stejnojmenným majákem postaveným v roce 1789 a zrekonstruovaným v roce 1972, jižní Švédsko

První den – fotokomentáře



Maják Garpen postavený v roce 1934 na místě původního majáku z roku 1893, leží v průlivu Kalmar mezi švédskou pevninou a ostrovem Öland



Most spojující ostrov Öland s pevninou. Most Öland měří 6072 metrů a stojí na 156 pilířích



Zřícenina hradu Borgholm, ostrov Öland

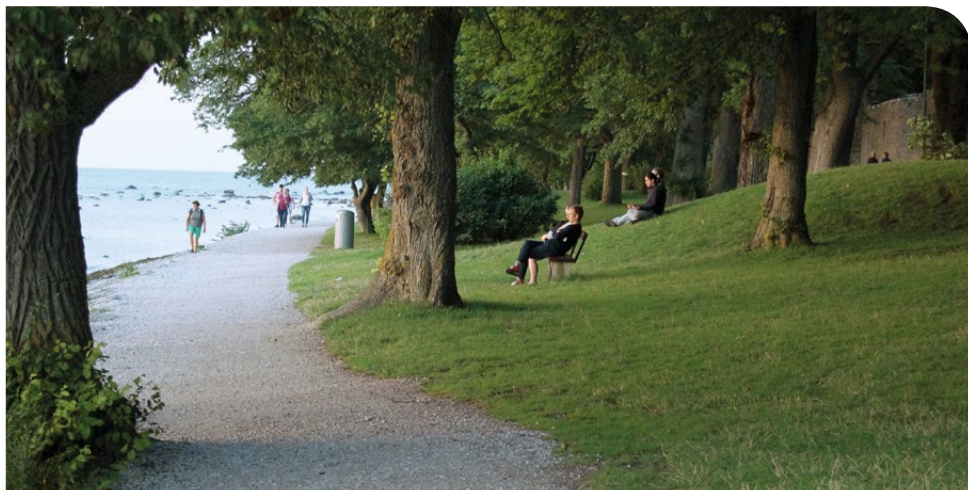
První den – fotokomentáře



Maják Lange Erik, postavený v roce 1845, vysoký 32 metrů – sever ostrova Öland



Hlavní město ostrova Gotland – Visby s viditelným středověkým opevněním



Večer v přímořském parku ve Visby

Druhý den čtvrté etapy

úterý 12. 8. 2014

Visby – Mariehamn – Vaasa



Online informace o průběhu letu



Vlajka se znakem Visby



Středověké opevnění Visby



Veřejné jsou ve Visby nejen lavičky, ale také houpací sítě

VISBY - MARIEHAMN

9:02

Za chvíli opustím hotel, vezmu pronajaté kolo, navěším na něj svoje věci a vyrazím směrem k letišti. Asi po půl hodině šlapání bych tam měl dorazit. Pak zaplatím poplatky, podám letový plán přes Stockholm do Mariehamnu ve Finsku na ostrovech Alendy, chvíli počkám až to dají do systému, nahodím motor, požádám o aktivaci plánu, povolení k poježdění a startu a vyrazím na dnešní úsek cesty. Chci nafilmovat a vyfotit Stockholm a ostrovy cestou a pak obléhat Alendy. Spát bych měl v Mariehamnu, protože to je uprostřed ohromné ostrovní říše, která mě asi dneska a už nikam nepustí. Napíši zase z letadla.

10:17

Letový plán jsem podal na 10.45. Ted připravuji letadlo, kamery, satelitní telefon a pak obleknu neopren. Az odstartuji dam vedet.

10:44

Start se 30 minut odsunul kvůli opravě drahy na letišti v Mariehamnu (EFMA).

11:30

Ve vzduchu. Nafilmoval jsem prave Visby a pokračuji na sever ke Gotlandu a k ostrovu Faro, kde bydlel a filmoval Ingmar Bergman.

11:50

Odletam od ostrova Faro smerem nad ostrov Gotska Sandon a pak nad Stockholm. Pocasi skvele. Vitr do zad, trochu turbulence.

12:12

Nyni jeste asi 20 minut bez mobilniho signalu. Mezi Faro a Stockholmem.

12:27

Nad Gotska Sandon, který ma prekrasne plaze ale zda se neobydleny.

12:28

Super!!! Pusti me primo nad Stockholm mesto. Jeste 10 minut a jsem tam. Pocasi nemuze byt lepsi.

12:55

Stockholm nafilmovan a pokračuji na bod KELAS. Celkem jeste hodinu letu.

Online informace o průběhu letu



Moje plně naložené kolo před odjezdem z hotelu na letiště



OK LEX na letišti ve Visby



Visby – celkový pohled

13:31

Blížím se k ostrůvku Market, ještě rozdelenému mezi Finsko a Švédsko.

13:33

Už mluvím s vezi ve finském Mariehamnu na Alendských ostrovech. Ještě 10 minut letu. Pochvilu uchvatne, ostrovy a moře také. Tady přistanu a trochu to tu pak chci obletat.

13:46

Právě jsem přistál v Mariehamnu. Trochu se najím a pak to tady obletám a zdokumentuji. Zůstanu na noc.

MARIEHAMN – VAASA

15:50

Změnil jsem plán - počasí je skvělé, a tak to zkusím více na sever, než jsem původně myslel. Teď už letím přes Turku do Vaasy (EFVA). Měří i obloha modře. Kolem 30 stupňů...

16:04

Desítky a desítky malých ostrůvků se stromy - to jsou Alendy.

17:24

Přeletel a vyfotil jsem Turku. Nyní na cestě mezi Turku a Vaasa. Ještě asi 70 minut letu. Finsko jsou opravdu hlavně lesy a jezera jinak nic jiného ve vnitrozemí prakticky nevidím.

17:26

Už mám jen 20 minut do Vaasy. Stále velmi teplo a silná termika/turbulence.

17:54

Jsem ve Vaasa. Bohužel tu prý nemají benzin, ale s tím se budu trápit až zítra...

Druhý den – ohlédnutí



Visby – střed města



Průliv mezi ostrovy Gotland (vpravo) a Fårö (vlevo)



Západní pobřeží ostrova Fårö. Na tomto ostrově žil a natáčel Ingmar Bergman

Ráno jsem se nedočkavostí probudil už v půl čtvrté – nahrál jsem fotky, napsal článek, odpověděl mailu, zaplatil účet za plyn v Praze, proběhl městečko Visby, sbalil věci, nasnídal se, vyndal kolo z garáže hotelu Clarion a vyrazil na letiště. Po půl hodině šlapání jsem tam dorazil – vrátil jsem kolo, hledal a našel zvonek na security paní, která mě dovedla do briefing místnosti, odkud jsem podal letový plán a pak mě odvedla na plochu. Letadélko tam stálo a spořádaně na mě čekalo v paprscích krásného ranního slunce – vše výborné. Když jsem připravoval letadlo, zavolali mi ze Stockholmu, že svůj odlet musím posunout, protože letiště v Mariehamnu opravuje do čtvrt na tři dráhu. Musel jsem tedy odlet odložit asi o 45 minut, aby mi přílet vyšel už po otevření dráhy.

Po vzletu jsem obkroužil a nafilmoval Visby a pokračoval podél západního pobřeží Gotlandu směrem na sever k průlivu, na jehož druhé straně leží už ostrov Fårö – s asi 113 km², osmý největší ostrov Švédska. Zde taky bydlel a zemřel režisér Ingmar Bergmann, který tu i hodně ze svých filmů natočil. Po opuštění Fårö jsem zamířil směrem na Stockholm. Po asi deseti minutách jsem přelétával ostrov Gotska Sandon – zcela zalesněný, neobývaný ostrov, který je dnes přírodní rezervací. Jsou tu překrásné prázdné pláže.

Do Stockholmu to pak trvalo ještě asi 45 minut přes moře. Trochu ostýchavě jsem ještě před pobřežím požádal, nebo spíše zaškemral, zda by bylo možné mě pustit nad střed města – nedařilo se totiž frekventované letiště Bromma, jehož okrsek pokrývá i celý střed města a tak jsem si nedával velkou naději. Oblastní dispečer projevil pochopení, zavolal na Brommu a vše vyřídil – dostal jsem povolení přeletět střed města ve výšce 2 000 stop z východu na západ a zpět – tzn. asi 15 minut letu nad městem – moje radost bylo obrovská. Stockholm jsem tedy nafilmoval, nafotil a vydal se na severovýchod směrem k pobřežnímu ostrůvku Märket.

Po 40 minutách letu se mi podařilo ho najít – malinký, neobydlený ostrůvek uprostřed úžiny Kvarken, který je už od roku 1809 rozdělený mezi Finsko (tehdy součást Ruska) a Švédsko. Na dnešní finské straně stojí maják postavený Rusy v roce 1885 omylem na straně švédské. Až v roce 1981 se již samostatné Finsko a Švédsko dohodly na velmi komplikované úpravě hranic tak, aby maják byl ve Finsku, ale zároveň aby ani jedna země neztratila ani kousek území....

Druhý den – ohlédnutí



Severní cíp ostrova Fårö



Severní výběžek ostrova Gotska Sandön – severně od Fårö, cestou ke Stockholmu



Stockholm – předměstí

Já jsem tedy nad ostrůvkem vstoupil do Finska a poslušně jsem se proto nahlásil věži letiště Mariehamn. Dispečer si postěžoval, že letím trochu dříve a nový asfalt na prahu dráhy je prý ještě měkký, ale že můžu přistát do druhé poloviny opravované dráhy – i tak mi zbývala asi třikrát tak dlouhá dráha, než je moje minimum, tak s tím nebyl žádný problém. Letiště v Mariehamnu je trochu ospalé a moc toho tu nelétá. Po hodině pobytu v kafeterii terminálu jsem se rozhodl pokračovat přes Turku do Vaasy. Vyměnil jsem baterie v kamerách, kamery jsem nasadil na držáky a vyrazil na přelet celého souostroví Ålandy směrem k Turku.

Ålandy jsou autonomní, švédsky mluvící oblast o rozloze asi 13 300 km², která zahrnuje celkem přes 6 700 ostrovů! Jen asi 80 z nich je obydlených. Ostrovy jsou celkem ploché – nejvyšší bod je 129 m n.m. se spoustou zeleně a představují nejteplejší místo Finska. O ostrovy, zejména kvůli jejich strategické poloze v hrdle Botnického zálivu, v historii soupeřilo Švédsko s Ruskem a nakonec i s Finskem. Funguje zde také vlastní parlament a jen místní občané zde smí vlastnit půdu. Přeletět je mi trvalo přes půl hodiny, než jsem se vyhoupnul nad Turku. Odsud jsem pak po další hodině přistál ve Vaasa. První informace, kterou jsem zde dostal, byla, že nemají benzin – to je tedy nyní moje hlavní starost...

Vaasa – 13. 8. 2014, 07:14

Druhý den – fotokomentáře



Zde je výborně vidět, proč se Stockholmu občas přezdívá „Benátky severu“

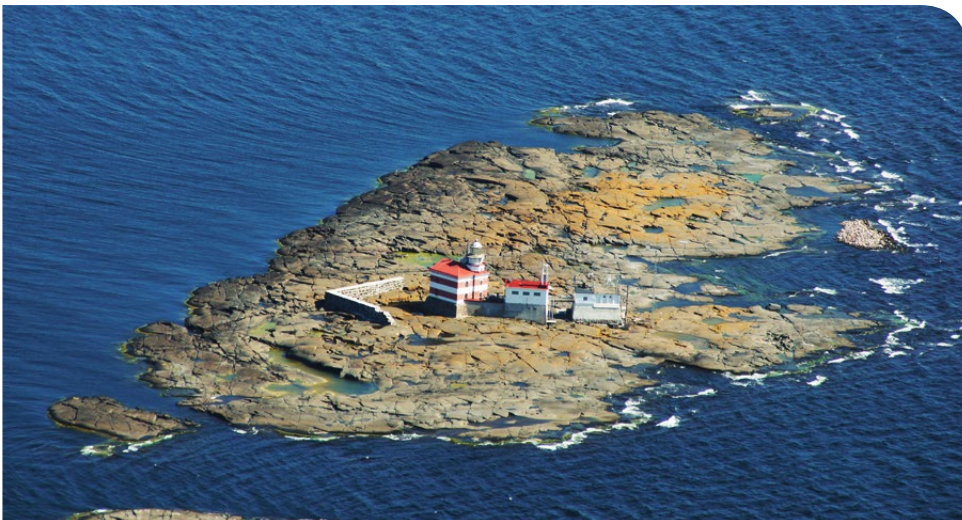


Letiště Bromma – západní Stockholm

Druhý den – fotokomentáře



Centrum Stockholmu při návratu ze západu na východ



Ostrůvek Märket rozdělený mezi Finsko a Švédsko. Jen v jediném roce 1873 se nárazem na tento ostrůvek potopilo 8 lodí. V roce 1885 zde byl tedy konečně postaven maják



Detail ostrůvku Märket ze švédské strany. Maják je od roku 1977 neudržovaný

Druhý den – fotokomentáře



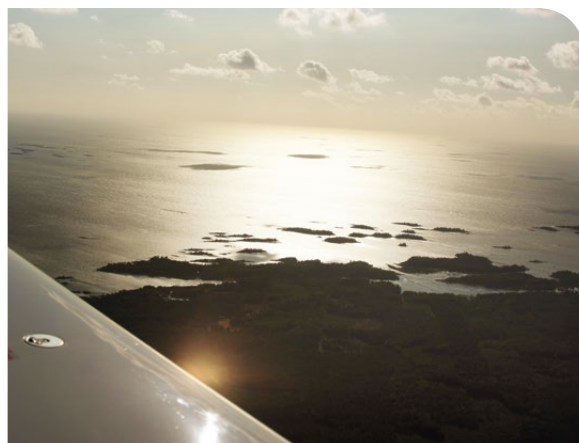
První pohled na ostrůvky souostroví Ålandské ostrovy



Ålandské ostrovy



Letiště Kumlinge – Ålandské ostrovy



Jižní část Kvarkenských ostrovů těsně před přistáním ve Vaasa



Město Turku

Třetí den čtvrté etapy

středa 13. 8. 2014

Vaasa – Oulu – Tampere



Online informace o průběhu letu



Odlet z města Vaasa proběhl v dešti



První ostrovy Kvarkenkého souostroví byly při mém přeletu ještě v dešti



Západní část Kvarkenkého souostroví vznikajícího posledních jen asi 10 000 let, kdy z této oblasti ustoupily 3 km vysoké ledovce

VAASA - OULU

9:26

Pocasi se trochu zhorsuje. Za chvilí startuji z Vaasa do Oulu (EFOU). Je to hodinu a pul. Na to benzin mam a v Oulu mi rekli, ze benzin maji. Ted jeste fotit Kvar-kenske ostrovy - ohromne zajimave - porad pribyvaji!

10:08

Kvarkenke ostrovy nafilmovany. Pres Botnický zaliv je videt svedske pbrezi. Klickuji mezi prehankami. Kde není dešt je ale slunce, takže vse ok. Ted podle pobrezi zalivu do Oulu.

10:20

Botnický zaliv ma sedohnedou a ne modrou barvu. Je videt, ze se do nej vleva na severu hodne sladke vody. V zime taky pry na dlouho zamrza a do Svedska se pres nej chodi pesky.

10:24

Zadni vítr 40 kmh. Letim rychlosti 240 kmh. To je skve-le. Do Oulu jeste 55 minut. Pocasi se na sever zlepsuje.

10:56

Jeste 30 minut do nejsevernejsiho bodu cesty - Oulu na konci Botnickeho zalovu. Obloha modra, more uz proto take mene sede. Z Oulu se asi odpoledne zacnu vracet na jih. Jeste to musim prostudovat, podivat se na pocasi a rozhodnout.

12:44

Jsem v terminálu letiště Oulu. Dal jsem si polévku a sprádám další plány. Dále na sever už nepoletím – nejsou tam ostrovy :-). Odpoledne tedy začínám točit zpět na jih – možná do Tampere. Ještě to promyslím, rozhodnu a napíšu. Počasí už není tak brilantní jako ty první dva dny, ale pořád to není katastrofa. Fouká ale velmi silný jižní vítr, který nese hodně mraků. Teď taky poletím proti silnému větru, tak to bude trochu déle trvat. Bude to ale nad pevninou, takže neopren můžu sundat – to je také dobrá zpráva...

13:04

Tak jsem právě zjistil, že přes Oulu na jih až k Černému moři vede Struveho geodetický oblouk – systém vytvořených bodů s přesnými souřadnicemi, které v polovině 19. století pomohly měřit Zemi a vytvořit přesný souřadnicový systém – tedy základ dnešního GPS. Neuvěřitelné... poletím tedy směrem na jih

Online informace o průběhu letu



Charakteristické tvary postupně se zvětšujících ostrůvků Kvarkenkého souostroví



Měličina s vystupujícími kameny bude už za pár desítek let dalším ostrovem nebo ostrovy Kvarkenkého souostroví



Podlouhlé tvary ostrovů prý vznikly tím, jak 3 km vysoký sníh a led roztával, posunoval se a tlačil před sebou volnější části povrchu země

podél této pomyslné čáry a pár bodů se budu snažit najít. Rozhodl jsem se nyní letět do Tampere – asi hodinu a půl cesty. Napíši z letu.

OULU - TAMPERE

14:38

Dokoncil jsem prave foceni ostrova Hailuoto a stacim se na jih smerem do Tampere (EFTP). Bude to pres dve hodiny, protoze ted letim proti vetru a rychlost klesla na 180 kmh. Pocasi sedive ale ok.

15:05

Lesy, lesy, lesy a zase lesy....

16:43

Jeste 10 minut do pristani v Tampere. Pocasi opet vyborne, jen silny protivitr.

16:59

Prave jsem pristal v Tampere. Vse ok.



I proti slunci jsou charakteristické tvary ostrovů Kvarkenkého souostroví velmi zřetelné

Třetí den – ohlédnutí



Tři snímky starších z ostrovů Kvarkenského souostroví ležících několik desítek kilometrů severně od Vaasa

Probudil jsem ve městě Vaasa, které leží na finském břehu Botnického zálivu, asi 400 km severně od Helsinek. Botnický záliv je zde jen asi 70 km široký a Vaasa je spojená s protější švédskou Ulmeou pomocí trajektu – o mostu se zatím jen mluví. Protože voda Botnického zálivu není kvůli silným přítokům příliš slaná, tak na více než půl roku pravidelně zamrzá. V té době lze do Ulmei chodit pěšky a dříve se tak dokonce dodávala i pošta.

Celé okolí Vaasa včetně Kvarkenského souostroví leží v oblasti tzv. postglaciálního vzestupu zemské kůry. V poslední době ledové, před 10-20 tisíci lety, v této oblasti tály až 3 km vysoké ledovce. Po uvolnění jejich tlaku se zemský povrch začal pomalu uvolňovat a stoupat 8-10 mm ročně. Tento vývoj pokračuje i dnes. Proto i nové město Vaasa, vystavené před asi 150 lety, je položené zhruba 7 km západněji než to původní, které vzestup zemského povrchu připravil o přístup k moři.

Počasí ve Vaasa se ve středu ráno začalo trochu kazit. Kolem letiště postupovaly ohromné těžké mraky a začínal vítr. Raději jsem proto odlet chvíli odložil a vyletěl jsem, až se ty největší mraky odsunuly nedalekého Kvarkenského souostroví, kam jsem mířil. Po vzletu jsem musel ještě proletět několik dešťových míst a po pár minutách se začaly objevovat na povrchu mořské hladiny úzké proužky půdy. Některé sotva viditelné, jiné pak už zarostlé stromy a často pak taky i s novými domky. Relativně velmi rychlý vzestup půdy (kolem 8-10 mm za rok) vede k tomu, že zde průběžně vznikají nové ostrůvky, starší se zvětšují a řada se jich také spojuje. Tento vývoj je dokumentován i mnoha zajímavými fotografiemi ukazujícími že rozdíl jsou i během 20-30 let velmi patrné.

Po přeletu Kvarkenského souostroví jsem pokračoval podle pobřeží Botnického zálivu dále na sever až do města Oulu, které leží asi 150 km jižně od severního polárního kruhu. V Oulu jsem zůstal jen asi dvě hodinky a začal jsem se vracet na jih do Tampere. Nejdříve jsem ale ještě přeletěl ostrov Hailuoto ležící asi 30 km západně od Oulu. Také tento ostrov vznikl díky zvedání zemského povrchu po ústupu ledovců – je mu prý pouhých 1 700 let a ještě asi před 200 lety se jednalo o dva ostrovy oddělené mořskou úžinou. Pak jsem už zamířil přímo na Tampere vzdálené asi 400 km na jih.

Třetí den – ohlédnutí



Město a železářny Raahen na severu Botnického zálivu

Letěl jsem ve výšce jen 500 metrů, abych se držel pod prostorem přiblížení vojenských letišť v okolí a tak jsem krajinu viděl opravdu zblízka – lesy, jezírka, pár políček, žádné kopce – a tak stále dokola po celé dvě hodiny letu. Pak přišla větší jezera a na obzoru vyskočilo Tampere. Je zajímavé, že toto město hostí první Leninovo muzeum (otevřené v roce 1946) mimo bývalý Sovětský svaz. Zde se také v roce 1906 poprvé setkal Lenin se Stalinem – dvojice mužů, kteří zásadně ovlivnili celé 20. století.

Tampere – 14.8.2014, 07:08



Botnický záliv a v pozadí město Oulu

Třetí den – fotokomentáře



Město Oulu na severním konci Botnického zálivu



Přístaviště ferry ostrova Hailuoto spojujícího jej s pevninou

Třetí den – fotokomentáře



Záliv ostrova Hailuoto, ležícího západně od města Oulu



Krajina severně od Tampere

Třetí den – fotokomentáře



Pohled na krajinu severně od Tampere



Tampere

Čtvrtý den čtvrté etapy

čtvrtek 14. 8. 2014

Tampere – Hanko – Helsinky – Kärdla



Online informace o průběhu letu



OK LEX na letišti v Tampere



Olaf - veterán aeroklubu na letišti v Hanko mi pomáhá s přípravou letového plánu



Ostrůvky Finského souostroví ve Finském zálivu – cestou z Hanko do Helsinek

TAMPERE – HANKO

10:20

Po troše problému s letovým plánem jsem ve vzduchu smer na Hanko (EFHN) na pobřeží Finskeho zalivu. Tam nasadim kamery a budu filmovat pobřeží do Helsinek a doufam ze i Helsinky. Tam take chci dneska nocovat.

12:12

Jsem na malinkem letisti Hanko. Velmi mile, novy kamarad Olaf mi zajistil benzin a poradil jak nejlepe letet kolem Helsinek a po Estonsku. Pocasi do ted bylo pry zcela mizerne, neletove. Zlepsuje se teprve v poslednich dvou hodinach – skvele!

HANKO – HELSINKY

13:00

Helsinki vez povolila filmovani mesta!

14:32

Jsem v Helsinkach (EFHF). Je moc brzy pro dnesek skoncit, a tak budu pred treti startovat do Estonska. Proletim a doufam, ze nafilmuji Tallin a pobřeží. Pristani planuji na ostrove Kardla (EEKA). Foto Helsinek bude doufam vypadat velmi dobre. Byl jsem primo nad stredem mesta.

HELSINKY – KÄRDLA

15:27

Finsky zaliv prekonan. Nyni nad estonskym pobrezim. Pocasi sedive. Za chvili zkusim foto Tallinu.

16:02

Tallin se podarilo nafilmovat a vyfotit skvele. Nyni pokracuji podle pobrezí do Kardla.

16:45

Pristal jsem na letisti Kardla. Prsi, je sedo a zima. Co tady budu delat, zatim vubec nevim, ale uz tady zustanu. V nejhorsim mam spacak...

17:48

Odvaznemu stesti preje - 15 minut po mne sedla verni linka z Tallinu (letaji dve: rano a vecer). Byli na ni 4 lide, a tak nebyl problem se pristavenym autobusem svezt do mesta. Rano musim jet zase na odlet te ranni. Jinak bych se odsud nedostal.

Čtvrtý den – ohlédnutí

Dostat se z Tampere na letiště nebylo jednoduché – autobusy stejných čísel jezdí na různá místa... Chtěl jsem vzít jedničku, kterou jsem přijel, ale jela prostě jinam a její jiná verze měla na letiště vyrazit prý až za hodinu. Kombinací busu a taxi jsem se tam nakonec dostal. Rozhodl jsem se letět na letišátko Hanko na jihu Finska a odsud pak s nasazenými kamerami podél finského pobřeží do Helsinek.

Letiště v Hanko je vlastně jen úzká betonová dráha uprostřed lesa. Rádio tam nikdo neobsluhuje a tak jsem nad ní nejdříve zakroužil, abych si prověřil, jestli se tam dá přistát. Usoudil jsem, že ano a tak jsem sedl. Z hangáru se hned vynořil muž, který se představil jako Olaf. Hodně mi toho řekl – vysvětlil mi historii letiště – vybudovali jej Rusové, když oblast na podzim 1939 obsadili. Pak mi udělal prohlídku učebny, studovny, dílny, hangáru i hygienického zařízení letiště. Co bylo ale nejdůležitější – poskytl mi 40 litrů benzínu z jeho kanystřů. Na závěr mi také poradil, jak se přiblížit k Helsinkám – směr, výšku, komunikaci s letištěm.

Odstartoval jsem do drsného větru po dráze s loužemi vody po noční průtrži mračen. Pobřeží bylo lemované spoustou malebných ostrůvků. Asi za 40 minut jsem dorazil k Helsinkám a začal obvyklou komunikaci s přiblížovací službou letiště, prokládanou prosbami o to, aby mě paní řidičí nechala chvíli létat nad středem města. Podařilo se to a tak jsem udělal dvě otočky, než mě pak odehnala. Přistál jsem na sportovním letišti Malmi, jehož terminál mě zvenčí i zevnitř uchvátil.

Původně jsem chtěl v Helsinkách zůstat na noc, ale byly teprve 3 hodiny odpoledne a počasí se také na chvíli vylepšilo a tak jsem podal letový plán na ostrůvek Kärđla v Estonsku. Trasu jsem si stanovil tak, abych prolétával kolem Tallinu a mohl se pokusit jej také nafilmovat. Při přeletu Finského zálivu jsem se dostal na dohled od ruského letového prostoru řízeného ze St. Petersburgu. Při vstupu do estonského letového prostoru se mě hned ujal dispečer radaru v Tallinnu a pomohl mi s věží vybavit možnost nafilmování města – to se podařilo, jen jsem musel asi 10 minut kroužit severně od přístavu, než na tallinském letišti přistála dvě letadla. Staré město vypadalo z letadla úchvatně.

Pak jsem pokračoval podél pobřeží dál. Počasí se začalo zhoršovat, déšť houstnout a tak jsem byl rád, když jsem kolem půl šesté našel ostrov a pak i hezounké malé letiště Kärđla a podařilo se mi tu přistát.

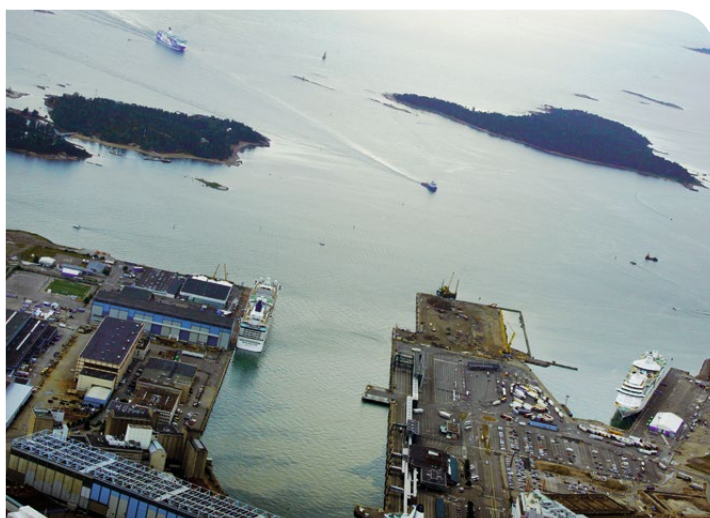
Kärđla – 15. 8. 2014, 06:17



Helsinky – střed města



Helsinky – další pohled na střed města



Helsinky – část přístavu

Čtvrtý den – fotokomentáře



Helsinki – Katajanokan



*Překrásný terminál z třicátých let
– letiště Malmi – Helsinki*



Helsinki – Katajanokan a přístav

Čtvrtý den – fotokomentáře



Helsinky – jižně od středu města



Obrazovka těsně před přeletem hranice do Estonska – Finský záliv. Ikonka letadla je severně od hranice mezi letovými prostory obou zemí



První ostrůvek u estonského pobřeží – Mohni

Čtvrtý den – fotokomentáře



Přístav Tallinn

Čtvrtý den – fotokomentáře



Tallinn – staré město a hrad Toompea



Tallinn – staré město, hrad Toompea a v pozadí část přístavu

Čtvrtý den – fotokomentáře



Tallinn – detailní pohled na staré město



Během deštivého přistání na letišti Kärda mě řídicí varovala před přítomností ptáků u prahu dráhy. Žádné ptáky jsem nikde neviděl a tak jsem se jí pak zeptal, kde se měli nacházet. „Každé letadlo musím varovat proti ptákům, tak nám to doporučila pojišťovna,“ byla její zajímavá odpověď

Pátý den čtvrté etapy

pátek 15. 8. 2014

Kärdla – Kuressaare – Ruhnu – Riga



Online informace o průběhu letu



Letiště Kärda – denně sem létají dva spoje z Tallinnu jiný provoz tu není



Maják Tahkuna, postavený v roce 1875 a vysoký 43 metrů – ostrov Hiiumaa, Estonsko



Útesy Panga – ostrov Saaremaa, Estonsko. Útesy tvoří tři schody z nichž jeden, vysoký asi 12 m, je pod vodou

KÄRDLA – KUESSAARE

8:59

Podarilo se mi dostat na letiště, domluvit se s dispečerem a použít jeho internet pro upload videí pro iDNES.cz, podat letový plán a teď už jsem ve vzduchu směrem k jednomu z majáku ostrova Kärda.

10:38

Jsem na zemi na ostrově Kuressaare (EKE). Ted odletám na ostrůvek Ruhnu (EERU). Nafilmuji ještě zdejší hrad a vyrazím nad Rizský záliv. Slunce už zase svítí a tak vladně celkově dobrá nálada.

KUESSAARE – RUHNU

11:05

Právě jsem odstartoval směrem na ostrůvek Ruhnu. Pode mnou Rizský záliv. Je velký, a tak zeme není vidět.

RUHNU – RIGA

12:20

Jsem po startu z Ruhne nad Rizským zálivem směrem na Rigu. Spousta vody, zeme zatím není vidět. Už mluvím s Riga approach. Filmování se pokusím vyřidit až při odletu - letový prostor u Rigy se zda složitější, na mapě to není úplně jasné, a tak si to ráději chci s někým probrat. Letím na letiště Spilve (EVRS) někde blízko středu města.

12:53

Přistál jsem v Rize na letišti Spilve. Zůstanu přes noc, už potřebuji trochu vydechnout. Pochvilu krásně.

Pátý den – ohlédnutí

Po nočních problémech s internetem, kdy se nám nepodařilo nahrát videa na google disk, začal den kvůli ospalosti trochu mrzutě. Taky jsem nevěděl, v kolik hodin jede autobus na letiště k odletu letadla do Tallinnu v 9:05 a tak jsem rychle posnídal a už v 07:30 jsem byl na zastávce. Tam jsem se dověděl, že jede až v 8:40 – odbavení je tu otázka minut a při průměru 5 cestujících na let není ani třeba počítat s velkými frontami.

Po pár minutách čekání na zastávce autobusu za mnou udýchaně přiběhl vyděšený majitel hotýlku a v ruce třímal moji kreditní kartu, kterou jsem si ve čtvrtek večer po zaplacení zapomněl vzít – to od něj bylo velmi milé. Když viděl, že na zastávce musím čekat ještě skoro hodinu, doběhl pro auto a na letiště mě zavezl. Tam se mi podařilo dostat se do letištní věže, kde mě řidičí nechal rozbalit si můj počítač a další zařízení, připojit se na internet, zavolat kolegovi do Prahy a všechna videa během hodiny nahrát. Článek s videem mohl tedy vyjít jako obvykle. Řidičí mi ještě na mapě ukázal místo, kde spadla před asi 5 000 lety největší část meteoritu, který asi 10 km nad zemí vybuchl. Poznamenal jsem si místo do mapy, abych se tam mohl podívat.

Letadlo z Tallinnu, které přistávalo v 08:50, muselo opakovat přistání, protože na prahu dráhy bylo množství mořských ptáků. Když slyšeli zvuk motorů, vyplašili se a vzletli. Na dráhu hned vyjelo auto a řidič se troubením i střílením světlic snažil ptáky odehnat. Při mém přistání jsem naštěstí sice dostal varování, ale žádní ptáci nevzlétli. Jelikož ale hustě přšelo, tak jsem si s tím moc nelámal hlavu a přistání jsem dokončil. Pokud bych



5 000 let starý kráter po meteoritu



Letiště v Kuressaare – ostrov Saaremaa – Estonsko

Pátý den – ohlédnutí

do ptáka narazil, mohlo by to znamenat zásadní nepříjemnost. Také letadlo z Tallinnu napodruhé přistálo bez problémů, spolehlivě vysadilo své tři pasažéry a čtyři nabralo na cestu zpět. Za 10 minut, přesně na čas, linka do Tallinnu odletěla, já jsem skončil upload videí a vydal se připravit svoje letadlo k odletu. Ve tři čtvrtě na deset jsem odlétal – akorát včas, než letiště bude zase mezi desátou a třetí hodinou odpoledne zavřené. Po vzletu jsem zamířil na jeden z majáků, kterými je druhý největší ostrov Estonska – Hiiumaa, proslavený.

Pak jsem zamířil na jih, směrem na letiště Kuressaare na největším estonském ostrově Saaremaa, asi 30 minut letu směrem na jih. Cestou se mi kráter po meteoritu skutečně podařilo najít a tak jej můžete vidět na screenshotu a na videu. Fotku jsem se ani nesnažil dělat, protože jsem kroužil dost nízko a ve velmi úzkém kruhu s velkým náklonem. V takové situaci není na fotografování volná ruka ani hlava. Video záběry se ale podařily velmi dobře.

Letiště Kuressaare je trochu větší než Kärdla, ale ani zde se toho moc neděje – na rozdíl od Kärdly je otevřený celý den – na věži sedí a čte si řídicí le-



Pevnost v Kuressaare ze 14. století



Ruhnu – pobřeží ostrova

Pátý den – ohlédnutí



Travnaté letiště na ostrově Ruhnu

tového provozu, v terminálu sedí a čte si pokladní zatímco po terminálu běhá uklízečka, která vše leští do maxima. Můj přílet je očividně překvapil. Řídicí mi ale pomohl připravit letový plán do Rigy a paní v pokladně ode mne vybrala 8 EUR za přistání.

Po nafilmování místního, evidentně velmi dobře udržovaného hradu, jsem zamířil na ostrůvek Ruhnu uprostřed Rižského zálivu. Také zde se udržuje v chodu letiště – sice jen s travnatou plochou, ale vzorně upravené. Podle slov člověka, který je za letiště zodpovědný, sem létá 4x týdně jedno letadlo z městečka Parnu a 4x týdně letadlo z Kuressaare. Je tu také nesmírné množství vos, které se na letadlo slétly okamžitě po otevření kabiny a z nichž jedné se podařilo mi v nestřeženém okamžiku dát žihadlo. S ředitelem letiště se mi podařilo komunikovat v ruštině, protože to byl jediný jazyk, který kromě estonštiny trochu ovládal.

Pár minut po startu z Ruhnu jsem doletěl na hranici mezi Estonskem a Lotyšskem, která prochází Rižským zálivem, a začal jsem komunikovat se službou přiblížení letiště v Rize. Neletěl jsem na mezinárodní letiště, ale na sportovní letiště Spilve kousek od středu města, což bylo do druhé poloviny osmdesátých let hlavní dopravní letiště Rigy. Přiblížení bylo trochu složité, protože jsem se musel vyhýbat prostoru letiště Riga. Po přistání na velmi rozbitém povrchu dráhy jsem přešel na ještě horší stojánku a dostal jsem vynadáno, že jsem svůj přílet nenahlásil telefonicky dříve. Pak mi někdo nabídl svezení do města a tak jsem se rozhodl zůstat v Rize na noc.

Riga – 16. 8. 2014, 05:43



Tabule s označením letiště Ruhnu



Hlavní terminál letiště Ruhnu

Pátý den – fotokomentáře



Ředitel letiště Ruhnu před hlavním terminálem svého letiště



Letiště Spilve, Riga, Lotyšsko – v provozu již od 1. světové války. Koncem 80. let nahrazené novým, mezinárodním letištěm. Spilve je nyní používán jen jako výcviková база a pro sportovní létání. Budova za letadly je bývalé administrativní středisko a řídicí věž



Terminál letiště Spilve, jehož architektura ukazuje, že vznikl v době Sovětského svazu

Šestý den čtvrté etapy

sobota 16. 8. 2014

Riga – Liepaja – Kaunas – Suwalki



Online informace o průběhu letu



Jeden z exponátů na oslavách 60. výročí otevření terminálu letiště Spilve-Riga



Riga – trochu moc vzdálený střed města



Letiště Liepaja – pobřeží Lotyšska

RIGA – LIEPAJA

8:32

Na letišti ve Spilve mají dneska velké oslavy 60 let otevření terminálu. Musel jsem proto odletět už v 8 hodin. Abych neprekazel. Filmovani Rigy se bohužel moc nevyvedlo. Dispečer me nad staré mesto nepustil a ja jsem nebyl dost blízko, aby zabery k necemu vypadaly. Ted na ceste do Lipaje.

9:10

Tady na palube nalada dobra. Otacky 5 050, rychlost 170 km/h, teplota 15 C, protivitr 25 km/h, krevni tlak v limitu, vyska 1 500 stop, do Liepaji jeste 25 minut, destino.

LIEPAJA – KAUNAS

11:00

Po vzletu z Liepaja, nad pobrezim smerem na jih a pak na vychod do Kaunasu (EYKA) v Litve. Pocasi sede. Jinak ok.

11:06

Pode mnou desitky kilometru krasnych liduprazdnych plazi.

11:16

Prave jsem preletel hranici do Litvy.

11:37

Prede mnou velky bourkovy mrak. Vyhybam se na vychod do vnitrozemi.

11:39

Tak mi Kaunas prave oznamil, ze nemaji palivo. To je pri klickovani mezi bourkami v desti ta nejlepsi zprava... Alespon mam o cem premyslet.

KAUNAS – SUWALKI

15:49

Tak vse vyreseno. Benzin jsem komplikovane ziskal na druhem letisti a nydni pokracuji pres Vilnius do Polska.

16:43

Vilnius skvele nafilmovany a vyfoceny. Velmi pratel-ske rizeni letoveho provozu. Stare mesto uzasne.

Online informace o průběhu letu



Liepaja na pobřeží Lotyšska

17:13

Za par minut preletim do Polska. Pristavat chci na letisti Suwalki. Pokud to pujde, budu tam taky nocovat.

18:13

Pristal jsem v Suwalki. Moc mile aeroklubove letiste. Dostal jsem hned pridelenou palandu, tak konecne uziju svuj spacak a nemusim se starat o dopravu do mesta a rano zpatky...



Opuštěné pláže – pobřeží Lotyšska



Letiště Palanga – severní pobřeží Litvy



Shluk stanů na pobřeží Litvy



Kaunas – staré město a soutok řek Niemen (zleva) a Neris (zprava)

Šestý den – ohlédnutí



Aleksotas – dnes sportovní letiště 3 km jižně od centra Kaunasu. Je to jedno z nejstarších letišť v Evropě. V roce 2015 slavilo sto let od svého založení



Řeka Niemen a staré město v Kaunasu



Stojánka letiště Aleksotas. Domek uprostřed je opravdu neobvyklé řešení

Letiště Spilve oslavovalo v sobotu 60. výročí otevření svého velmi sovětského terminálu a tak bylo od deseti hodin ráno pro letecký provoz uzavřené. Dorazil jsem tam tedy už v 8 hodin ráno a připravil stroj. Ve Spilve nemají řídicí věž a tak jsem se jeho šéfa zeptal, zda používají dráhu 14 nebo 32 – řekl mi, že to záleží na situaci a protože je dnes vítr z boku, tak to může být kterákoliv. Ať prý poslouchám rádio, že to budou piloti hlásit.

Pojízděcí dráha zde vede přímo na práh dráhy 32, která je vlastně pokračováním té pojízděcí. Jel jsem tedy až k ní a zastavil se, abych se trochu zorientoval. Rádio bylo úplně ticho, nikdo nic nevysílal a já jsem došel k závěru, že ještě nikdo nelétá. Během pár vteřin nade mnou ale proletěla s rachotem Cessna 172 těsně po vzletu z druhé strany. Z toho jsem s trochou vyděšením pochopil, že se startuje z dráhy 14. Vyjel jsem tedy na stranu a přešel na práh dráhy 14 po paralelní, velmi zarostlé pojízděcí dráze. Opravdu svérázné...

Šéf letiště mi také řekl, že není potřeba, abych podával letový plán, když chci fotit střed města, protože kontrolní zóna dopravního letiště Riga končí kousek od něj a já tak mohu zůstat mimo ní a přesto střed města dobře vidět. Bohužel střed města byl od hranice řízené zóny (CTR) dost daleko. Když jsem tedy požádal věž o povolení mě pustit nad střed města, odmítli mě s tím, že nemám letový plán a tak to nejde. Dost mě to rozladilo, protože Riga tak zůstala jediným z baltských hlavních měst, jehož střed se mi nepodařilo nafilmovat. Někdy člověk dostane od místních rady dobré a někdy méně... Během rozjezdu na dráze se pak ze strany objevilo auto, které se mnou závodilo až do chvíle, kdy jsem se odpoutal od země.

Cesta přes Lotyšsko směrem k pobřeží na letiště Lepaja proběhla bez problémů. Letiště bylo ale těsně po bouři s těžkým deštěm a tak jeho dráha s mnoha dírami, nerovnostmi a trávou byla pokrytá řadou velkých louží, které s letadlem při přistání cukaly a poskytovaly vodu na velké fontány od kol. Nebyl zde absolutně žádný provoz – jen řídicí Olga na věži, její otec technik dole a pán na vybírání poplatků a otevírání závor, který seděl sám ve speciální kanceláři a trpělivě čekal na nějakou práci. Podal jsem tu letový plán do Kaunasu v Litvě, kde podle oficiálních informací měli letecký benzín.

Po vzletu jsem směřoval podél krásných opuštěných pláží směrem na litevskou hranici. Těsně po jejím přeletu jsem z letiště Palanga dostal zprávu, že

Šestý den – ohlédnutí



OK LEX čekající na benzín na letišti Kaunas - Aleksotas



S pomocí této řidičky se mi podařilo letištního pumpaře přivábit v sobotu odpoledne z jeho 50 km vzdálené chaty. Sám bych to býval určitě nezvládl!



Klášter Pažaislis – asi 10 km jihovýchodně od Kaunasu

Kaunas mi vzkazuje, že letecký benzín nemají, tečka. Jižně od Palangy se ve stejné chvíli docela rychle vytvářel bouřkový mrak a chvílemi se z něho blýskalo. Kdosi z jiného letadla mi říkal, že benzín mohu dostat na letišti kdesi jižně od Vilnius, ať prý tam najdu Aljošu a ten mi ho prodá. Mezitím se mě ještě z Palangy ptali, v jakém letím počasí a tak moje hlava byla celkem pod tlakem. Nakonec se ukázalo, že bouřky se tam vytvořily asi čtyři a tak jsem kličkoval mezi nimi a ještě dvěma zakázanými prostory, kterých je na jihu Litvy před hranicí s ruským Kaliningradem celkem dost.

Rozhodl jsem se, že plán nebudu měnit, doletím na velké letiště v Kaunasu a tam se rozhodnu co dál – měl bych v té chvíli mít benzín ještě asi na hodinu letu. To mi také dalo příležitost nafilmovat historický střed Kaunasu. Po přistání na letišti, kde stála jen dvě letadla společnosti Ryanair, mi potvrdili, že benzín nemají. Přesvědčil jsem je, aby zatelefonovali na pár letišť kolem, ale někde to nikdo nebral, a jinde benzín neměli. Rozhodl jsem se tedy přeletět zpět asi 20 km na sportovní letiště Aleksotas, kde sice benzín prý také nemají, ale usoudil jsem, že tam mohu sehnat taxíka a kanystr a pro benzín dojet. To není na dopravním letišti se security prohlídkami možné.

Po zaplacení přistávacích poplatků jsem odletěl a za 10 minut opět přistál v Aleksotas. Řidička mi řekla, že benzín sice ve skutečnosti mají, ale pumpař v sobotu a v neděli nepracuje. To jsem viděl jako příležitost a tak jsem ji po deseti minutách dovedl k tomu, aby pumpaři zavolala a zeptala se jej, zda by nemohl přijet. Udělala to, mluvila na něj milým hlasem a on podlehl – slíbil přijet ze své 50 km vzdálené chaty a benzín mi prodat. Za hodinu opravdu dorazil, načepoval mi 104 litry a já jsem mohl pokračovat. Tentokrát to bylo přes Vilnius na sportovní letiště Suwalki v Polsku. Už jsem byl poučený a tak jsem do letového plánu dal průlet nad středem Vilnius, což mi umožnilo udělat zajímavé fotky i videa tohoto překrásného hlavního města Litvy.

Na aeroklubovém letišti Suwalki mi nabídli možnost přespat na letišti. To bylo skvělé, protože jsem nevěděl, jak se dostat do města a zpět. Konečně jsem také mohl použít svůj spacák. Dostal jsem palandu na společné ložnici a vrátil se tak do svých let na vojně v Táboře...

Suwalki – 17. 8. 2014, 06:37

Šestý den – fotokomentáře



Televizní věž ve Vilniusu

Šestý den – fotokomentáře



Vilnius – staré město



Vilnius – nádraží a letiště

Šestý den – fotokomentáře



Krajina východního Polska

Sedmý den čtvrté etapy

neděle 17. 8. 2014

Suwalki – Wloclawek – Příbram



Online informace o průběhu letu



Na letišti Suwalki



Plachtařští nadšenci v Suwalki začínají létat už v půl sedmé ráno



Mazurská jezera

SUWALKI – WLOCLAWEK

7:26

V Suwalki je krásné ráno. Budu startovat do posledního dne cesty. Poletím přes Mazurska jezera k Wroclavi. Tam někde sednu, vydechnu a budu pokračovat do Přibrami.

7:47

Bojuji se silným protivětrém - 60 km/h, který mě zpomaluje na 150 km/h. Jinak ale počasí krásné.

9:44

Pocasi se zasadne zhorsilo. Musel jsem pristat na letisti Wloclawek.

WLOCLAWEK - PRIBRAM

11:14

Uz opet ve vzduchu. Pocasi narocne. Prilet do Přibrami ted vychazi na 14. hodinu.

12:56

Jeste deset km do ceske hranice severne od Broumova. Viditelnost vyborna, turbulence stale celkem dramaticke. Do Přibrami jeste hodinu a dest minut.

13:33

Mam na dohled Rip, tak uz se blizim. Za mnou Mlada Boleslav. Prahu Ruzyne budu obletavat ze zapadu.

14:07

Podletem jsem prostor priblizeni Ruzyne a stoupam nad Brdy. Jeste 10 minut do pristani v Přibrami.

14:33

Jsem na zemi. Vse ok.

Sedmý den – zhodnocení

Do posledního dne této části expedice *Evropské ostrovy z nebe* mě ve čtyři hodiny ráno probudil budík jednoho z mých spoluspících na společné noclehárně letiště Suwalki. On jej zamáchl a spal dál, já jsem už věděl, že nebudu spát a tak jsem vstal. Večer jsem si sice kvůli bujaré zábavě ve společné ložnici svůj spacák rozbil pod křídlem letadla, ale když jsem už usínal, tak mě přišla delegace místních přesvědčit, abych spal uvnitř. Teď mě mrzelo, že jsem je poslechl...Venku by žádný budík nezvonil.

Šel jsem se podívat na letadlo a zjistil jsem, že se mi utrhla kamera na ostruze. S minimem naděje jsem šel zpět po trase, kterou jsem pojížděl od přistávací dráhy. Po 200 metrech jsem kameru našel i s držákem. Byly tam velké drny a při zhoupnutí letadla kamera asi zachytila o drn a utrhla se. Pak jsem posnídal kedlubnu, trochu čaje, napsal svůj denní příspěvek do online reportáže a kolem sedmé hodiny jsem naložil a prohlédl letadlo, nahodil motor a v půl osmé jsem odletěl.

Sluníčko svítilo, nad zemí lehký opar – naprosto idylické letní ráno. Během pár minut se pode mnou začala objevovat jezírka a pak více – dostal jsem se nad oblast Mazurských jezer. Bylo to tak krásné, že jsem chtěl pořád fotit. Trochu mě znepokojovalo jen to, že vítr stále sílil a nakonec jsem letěl proti větru o rychlosti asi 60 km/h, což v tom idylickém sluníčku a bezmračné obloze působilo zvláštně. Pak se začaly objevovat mráčky, a když jsem jihozápadně od Varšavy přeletěl Vislu, tak se přede mnou objevila hradba mraků až k zemi. Můj plán mezipřistát až u Vratislavi tak ztroskotal. Poprvé na této cestě jsem musel kvůli počasí měnit plán – trochu jsem se vrátil a přistál na letišti Wloclawek. Alespoň jsem tam dostal něco teplého k jídlu a přečkal tam asi hodinu a půl, než se mraky a těžké kouřmo odsunuly někam jinam.

Do Česka jsem vstoupil severně od Broumova, Prahu jsem oblétil ze západu a v Příbrami jsem přistál ve 14.16. Tak jsem uzavřel etapu s názvem *Ostrovy Baltského moře*, při které jsem strávil v letadle asi 30 hodin a uletěl přes 6 000 kilometrů. Cestou jsem přistával v Německu, Švédsku, Finsku, Estonsku, Lotyšsku, Litvě a Polsku.

Praha – 18. 8. 2014, 08:53



Mazurská jezera



Hrad Szyczo – východní Polsko



Přelet přes Vislu

Sedmý den – fotokomentáře



Čekání na lepší počasí – letiště Wloclawek, Polsko



Těsně po přistání na letišti Dlouhá Lhota u Příbrami
Foto: Jožo Skácal



V kabině letadla po přistání z cesty nad Baltskými ostrovy
Foto: Jožo Skácal

Sedmý den – fotokomentáře



Teď se musí všechno vyndat a letadlo trochu uklidit...
Foto: Jindřich Ilem



Posílání SMS s informací o přeletu
Foto: Jindřich Ilem



Popisování dojmů z turbulencí
Foto: Jindřich Ilem



Úspěchem této etapy byl průlet nad Stokholmem, a jeho východní částí

Čtvrtá etapa

11. 8. 2014 – 17. 8. 2014

Rozdíl v plánované a skutečně letěné trase



Rozdíl v plánované a skutečně letěné trase

K rozdílům skutečné trasy oproti plánu letu obecně dochází kvůli počasí, životnosti baterií v kamerách, zájmovostem na trase, času potřebnému k vyřízení formalit, celkovému postupu cesty, osobním pocitům a náladě, doporučením místních pilotů a případně dalším důvodům.

Hlavní odchylka cesty nad Baltskými ostrovy byl let až na sever Botnického zálivu do finského města Oulu. Tak daleko na sever jsem svůj let původně neplánoval, protože jsem měl obavy z počasí a nechtěl jsem na sebe vytvářet tlak, že se musím za každou cenu dostat až do Oulu. Počasí ale bylo příznivé, můj postup cesty trochu rychlejší než plán a tak jsem tam prostě zamířil.

Plán jsem také změnil v tom, že jsem přistál na letištích Heringsdorf na ostrově Usedom a na klubovém letišti Hanko západně od Helsinek. Obě tato přistání měla jako hlavní důvod to, že jsem na nich chtěl nasadit kamery s čerstvými bateriemi. Při letu z Heringsdorfu jsem takto mohl nafilmovat ostrovy Usedom, Rujanu, Bornholm a jižní část Švédska. Po odletu z Hanko jsem získal dostatek natáčecího času na jižní pobřeží Finska a Helsinky. K nahrazení Tallinnu letištem Kärdla mě vedla možnost nafilmovat Tallinn během cesty z Helsinek, což by při přistávání bylo jen těžko možné. Zároveň na velkých dopravních letištích nerad přistávám, protože je tam pro sportovní letadla obvykle méně příznivé prostředí (složitá security postupy, vysoké poplatky, dlouhý čas ztracený při odbavení přeletu i odletu).

Původně plánované přistání v Klajpedě jsem nahradil přistáním na letišti Liepaja hlavně proto, že do Liepaje nebyl potřeba letový plán, který mi v Rize šéf letiště Spilve rozmluvil podávat. V Liepaje jsem ho pak bez problému podal pro let přes hranice na letiště Kaunas. Ten jsem do trasy zahrnul ze stejného důvodu jako Kärdlu, tzn., abych mohl dobře nafilmovat další zajímavé město – tentokrát Vilnius. Nahrazení letiště Mikolajki letištem Suwalki byla spíše náhodná volba při přípravě letového plánu z Kaunasu. Cestou ze Suwalki jsem pak přistál na sportovním letišti Wloclawek jednak pro to, že mě k tomu donutilo počasí a jednak proto, že jsem potřeboval přehodit baterie v kamerách – ty vydrží jen asi 2 hodiny 20 minut a celá cesta ze Suwalki do Příbrami by zabrala asi 5,5 hodiny.



Zhoršující se počasí, které mě nakonec donutilo přistát na letišti Wloclawek

Skutečně proletěná trasa čtvrté etapy expedice Evropské ostrovy z nebe

Letový den	Datum	Úsek	Trvání (hod.)	Délka (NM)	Poznámka
1.	11.8.2014	Příbram – Usedom	2,7	280	Zpočátku množství přeháněk, turbulence
		Usedom – Visby	2,7	260	Zadní vítr, přelet Usedomu a Rujany
2.	12.8.2014	Visby – Mariehamn	2,3	150	Přelet Stockholmu
		Mariehamn – Vaasa	2,7	200	Let přes Turku, silný protivítr
3.	13.8.2014	Vaasa – Oulu	1,8	160	Přelet Kvarkenského souostroví
		Oulu – Tampere	2,5	170	Silný protivítr
4.	14.8.2014	Tampere – Hanko	1,1	100	Prázdné letiště, po těžkém dešti
		Hanko – Helsinky	1,1	90	Filmování Helsinek, turbulentní let
		Helsinky – Kärdla	2	100	Přelet Finského zálivu a Tallinnu, déšť a ptáci na přistání
5.	15.8.2014	Kärdla – Kuressaare	0,6	45	Přelet ostrova Hiiumaa, hledání stop po meteoritu
		Kuressaare – Ruhnu	0,6	40	Travnaté letiště bez provozu
		Ruhnu – Riga	0,9	60	
6.	16.8.2014	Riga – Liepaja	1,2	100	Oblétávání CTR Riga, protivítr
		Liepaja – Kaunas	2	170	Bez benzínu, nepříliš příjemné
		Kaunas – Kaunas/Aleksotas	0,2	15	Milé letiště, benzin 95 i AVGAS
		Kaunas – Suwalki	1,5	100	Let přes Vilnius, filmování Vilniusu
7.	17.8.2014	Suwalki – Wloclawek	2,1	170	Silný protivítr, nutnost bezpečnostního přistání kvůli viditelnosti
		Wloclawek – Příbram	2,4	190	Vysoce turbulentní
Celkem			30,4	2 400	tj. asi 4 300 km přímé cesty a k tomu cca 1 000 km filmování

Poznámky:

- NM – námořní míle, letecké vzdálenosti/rychlosti se uvádějí v NM, ve kterých mi je také kalkuluje můj letový software. (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.
- Celkem jsem během čtvrté etapy přistál na 18 letištích.

Ostrovky a souostroví na trase čtvrté etapy



Ostrov a souostroví čtvrté etapy

Tento přehled navazuje na informace o ostrovech a zajímavých místech uvedených v reportážích z předchozích etap expedice *Evropské ostrovy z nebe*.

37 Usedom (Německo)

V češtině se tento ostrov objevuje také pod názvem Uznojem. Od druhé světové války jím prochází hranice mezi Německem a Polskem, která z jeho celkové rozlohy 445 km² dává Německu 373 km² a zbytek Polsku. Usedom, druhý největší ostrov Německa, je také nazývaný jako Ostrov slunce, protože s 1 906 hodinami je to místo s největším množstvím slunečního svitu v Německu. Ostrov navštěvoval také například poslední německý císař Vilém II., který zde jezdil na plachetnici.

Ve 12. století byl Usedom obýván Slovy a německá kolonizace ostrova začala ve 13. století. V roce 1945, jako součást posunu polského území z východu na západ, byla německá populace z východní části ostrova vyhnána, protože tato část včetně hlavního města ostrova Swinemunde (Świnoujście) připadla Polsku.

Na ostrově Usedom leží také neblaze proslulé městečko Peenemunde, kde se během druhé světové války nacházela armádní laboratoř, testovací a výrobní zařízení pro rakety V1/V2. Ve Swinemünde byl také vojenský přístav. Spojenci tato zařízení v letech 1943 a 1945 vybombardovali.

Na Usedomu jsou dvě příjemná letiště – Heringsdorf, na kterém jsem přistával nyní a Peenemunde, kde jsem byl před rokem. Poplatky jsou zde asi 7 EUR za přistání, je zde dost prostoru na parkování a na obou letištích je dostupný benzín AVGAS 100 LL. Usedom je také velmi členitý a má dlouhé pláže, takže při hezkém počasí nabízí let nad ním krásné pohledy.

38 Rujana (Německo)

Německy se tento ostrov nazývá Rügen a se svými 935 km² je to největší ostrov Německa. Rujana byla od 6. až do 12. století obydlená Pobaltskými Slovy a během třicetileté války jej měl několikrát v moci také Albrecht z Valdštejna. Po druhé světové válce byla Rujana součástí NDR (Německá demokratická republika) a nyní patří ke sjednocenému Německu. Žije zde téměř 80 000 obyvatel. Známým městem je na severovýchodě Sassnitz, odkud vyplouvají lodě do Švédska. Na severu ostrova je národní park Jasmund, který je známý příkrými křídovými skalami, které se mi také podařilo vyfotografovat a nafilmovat.

První lázně zde byly založeny už v roce 1816 a Rujana byla až do druhé světové války nejznámější německé letovisko. V nacistickém období 1936-39 zde byla na místě zvaném Prora pod heslem „Radostí k síle“ postaveno monumentální rekreační středisko pro 20 000 německých pracujících, dlouhé 4,5 km a sestávající z řady kolosálních budov. Nyní, v období po znovusjednocení Německa, Rujana opět postupně získává svůj věhlas.

Letiště je zde jedno – s názvem Guttin. Osobní zkušenost se službami zde nemohu poskytnout, protože jsem zde nepřistával. Vlastní přelet ostrova nabízí hezké pohledy s asi nejzajímavější částí na severu nad národním parkem Jasmund, kde je však třeba dodržovat minimální výšku 2 000 stop.

39 Bornholm (Dánsko)

Bornholm je ostrov patřící k Dánsku, přestože švédské i německé břehy jsou mu blíž. Má rozlohu 590 km² a celkem asi 43 000 obyvatel. Spolu s ostrůvky souostroví Ertholmene představuje nejvýchodnější část Dánska, ale mluví se zde dialektem podobným švédštině.

Během druhé světové války byl Bornholm okupován německou armádou. Ta se pak v květnu 1945 chtěla vzdát Američanům, ale její velitel žádného nenašel. Rusům během čekání došla trpělivost

Ostrov a souostroví čtvrté etapy

a 7.- 8. května 1945 zcela rozbombardovali hlavní město ostrova, Ronne. Pak se na ostrově vydili a okupovali jej až do dubna 1946, kdy po složitých jednáních z ostrova odešli. Následně pak byl ostrov důležitou výspou NATO v sousedství států Varšavské dohody – Polska a NDR.

Na severu Bornholmu jsou působivé trosky hradu Hammershus, které jsem fotil i natáčel. Jediné letiště na ostrově je u města Ronne. Tentokrát jsem tam nepřistával, ale moje zkušenost z předchozího roku je velmi dobrá – příjemné malé letiště s dostatkem místa pro parkování, nízkými poplatky a dostupným benzinem AVGAS 100 LL. Od německého pobřeží je ostrov vzdálen nějakých 30 minut letu.

40 Souostroví Ertholmene (Dánsko)

Toto mini souostroví leží asi 20 km severovýchodně od ostrova Bornholm. Trvale na této nejvýchodnější výspě dánského území žije asi 90 obyvatel. Celková plocha souostroví je pouhých 0,4 km². Toto souostroví je také známé po názvem Christiansø. Historicky zde byla dánská námořní základna, která sloužila až do roku 1855. V roce 1810 zde žilo přes osm set obyvatel.

V současné době je zde hlavním zdrojem obživy cestovní ruch a rybolov. Během roku se sem přijede podívat neuvěřitelných 80 000 turistů. Souostroví nemá žádné letiště a já jsem jej jen přeletěl cestou mezi Bornholmem a jižním Švédskem.

41 Ostrov Öland (Švédsko)

Je druhý největší švédský ostrov, který má rozlohu 1342 km², 25 000 obyvatel a délku 137 km. S pevninou je spojený Ölandským mostem, který byl dostavěn v roce 1972 a umožňuje každý rok až půl milionu turistů, aby ostrov navštívili. Na ostrově se nachází velké množství památek z osídlení v době železné.

Hlavním městem ostrova je Borgholm, u něhož se také nacházejí ruiny hradu Borgholm, který vyhořel v roce 1806 a od té doby nebyl restaurován. Nedaleko od Borgholmu se rozkládá letní sídlo nynější královské rodiny.

Na severním cípu se nachází vysoký maják s názvem Dlouhý Erik (Lange Erik), který jsem při přeletu také nafotil. Letěl jsem nad západním pobřežím ostrova z jihu na sever, avšak nepřistával jsem zde. Hlavní letiště ostrova se nachází u města Borgholm.

42 Ostrov Gotland (Švédsko)

Ostrov je se svou rozlohou 2960 km² největším ostrovem Švédska a žije na něm kolem 60 000 obyvatel. Ostrov má dokonce svůj vlastní jazyk – gotlandštinu, která je podobná švédštině. Historicky o tento ostrov soupeřilo Dánsko a Švédsko, takže v různých obdobích ostrov střídal svou státní příslušnost.

Hlavním městem ostrova je Visby, které je také na seznamu světového dědictví UNESCO. Tam jej dostalo především jeho velmi zachovalé středověké opevnění, jež město obepíná i dnes a které se mi podařilo jak vyfotit, tak nafilmovat. Do Visby se sjíždí tisíce turistů a při procházení jeho ulicemi jsem se cítil trochu jako v Benátkách – nekonečné množství návštěvníků. Také ubytování nebylo jednoduché najít.

Letiště Visby se nachází jen asi 3 km od středu města a tak jsem si půjčil kolo a ten kousek cesty jsem během nějakých dvaceti minut odšlapal. Letiště ve Visby je velmi příjemné s hezkou travnatou plochou pro sportovní letadla a samoobslužnou pumpou nabízející AVGAS 100 LL.

Ostrov a souostroví čtvrté etapy

43 Fårö (Švédsko) Nepoměrně menší ostrov Fårö (111 km²) leží severně od Gotlandu a je od něj oddělen úzkým průlivem. Tento ostrov je známý především tím, že zde bydlel a zemřel režisér Ingmar Bergman, který zde také natáčel mnoho svých filmů. Natáčel zde i ruský režisér Andrej Tarkovskij. Na ostrově žije asi jen 600 obyvatel, kteří k dorozumívání používají údajně nejstarší verzi gotlandštiny. Na ostrově nejsou žádné banky, zdravotnická zařízení, pošta nebo policie. Ostrov je turisticky velmi populární a i při jeho krátkém přeletu bylo vidět, že je velmi atraktivní.

44 Gotska Sandon (Švédsko)

Asi po patnácti minutách letu ze severního cípu ostrova Fårö jsem doletěl nad zalesněný a neobydlený ostrov Gotska Sandon (Gotlandský písčiny ostrov), který má rozlohu asi 36 km². Ostrov, který je celý vyhlášen jako národní park, je lemován překrásnými, zcela prázdnými plážemi. Krása písčných pláží mě na severském ostrově překvapila a tak jsem nad ním chvíli létal, prohlížel si ho, filmoval a fotil, než jsem vyrazil na severozápad směrem ke Stockholmu.

45 Ostrov Märket (Finsko, Švédsko)

Při letu ze Stockholmu na Ålandské souostroví ve Finsku jsem letěl trochu severně a přímo na hranici mezi Švédskem a Finskem se objevil ostrůvek Märket. Je to malý, neobydlený ostrov, který je od roku 1809 rozdělen mezi Švédsko a Finsko (tehdy Rusko). V roce 1885 zde byl postavený maják, který zde dosud stojí a je krásně vidět na fotografiích i videu, které se mi podařilo udělat.

Neobydlený, miniaturní ostrov Märket byl a je nejen rozdělený mezi dva státy, ale zároveň je hranice na něm od roku 1981 vedena velmi komplikovaným způsobem. V tomto roce se totiž hranice upravila tak, aby maják, který je finský, byl opravdu na finském území. Zároveň bylo vše třeba udělat tak, aby ani jedna ze zemí nepřišla ani o píď svého území. Finská část ostrova tvoří také nejzápadnější cíp finského území.

U ostrova žije velká skupina tuleňů, kteří se v létě stávají společně s ostrůvkem zajímavým turistickým cílem. Finská část ostrova je také velmi ceněným místem pro radioamatérské vysílání. Spojení uskutečněná s vysílačkami z toho území jsou v radioamatérské komunitě vysoce hodnocena.

46 Souostroví Ålandy (Finsko)

Ålandy jsou autonomní, demilitarizovaný a švédsky mluvící kraj a provincie Finska, jehož hlavním městem je Mariehamn. Celková rozloha tohoto souostroví ležícího v hrdle Botnického zálivu je 13 300 km². Je zde celkem 6 757 ostrovů a útesů, které představují 1 555 km² pevniny. Jen 80 z nich je ale obydlených a žije zde asi 28 000 obyvatel. Půdu si zde smějí kupovat jenom místní obyvatelé, což je i potvrzené v přístupové smlouvě Finska k EU. Tato oblast má zároveň svůj vlastní parlament. Celé souostroví je turisticky velmi populární a tak je v létě složité i drahé zde najít ubytování. Možná i pro to, že se jedná o nejteplejší oblast Finska. Velmi populární je zde cykloturistika.

Největší ostrov se jmenuje Hlavní ostrov Åland, žije na něm 90% ze všech obyvatel souostroví. Od sud je mnohem blíže ke švédskému než k finskému pobřeží. I to byl asi důvod, proč místní, švédsky mluvící obyvatelé si v naprosté většině přáli být součástí Švédska. V současné době však je veškeré napětí tohoto problému již otázkou minulosti a Ålandy jsou vysoce autonomní součástí Finska.

Zajímavé je, že během druhé světové války sloužily lodě registrované na Ålandách jak německým, tak spojeneckým potřebám. Ani jedna z válčících stran proto tyto lodě nepotápěla, protože nebylo nikdy zcela jasné, čí náklad vezou.

Ostrov a souostroví čtvrté etapy

Letiště v Mariehamnu je sice hlavním letištěm Åland, ale příliš provozu tam není. Během mých asi 3 hodin, které jsem na letišti strávil, nepřistálo ani neodletělo žádné letadlo.

47 Kvarkenské souostroví (Finsko)

Kvarken je název průlivu s mnoha ostrovy a ostrůvky, který leží na jihu Botnického zálivu. Úžina mezi Finskem a Švédskem je v těchto místech jen asi 80 km široká, a tak jsem při letu nad Finským pobřežím v této oblasti viděl na horizontu švédskou pevninu. Ostrůvky, skaliska a mělčiny Kvarkenského souostroví u Vaasy rozdělují záliv na dvě části. Severní část se jmenuje Bottenviken (Botnická zátoka) a jižní Bottenhavet (Botnické moře). Tyto dvě části jsou pak spojené průlivem Kvarken.

Přestože je Botnický záliv součástí Baltského moře, je v něm velmi málo slaná voda. To je způsobené množstvím sladkovodních přítoků na severu zálivu. Tato skutečnost vede k tomu, že Botnický záliv na 6-8 měsíců v roce zamrzá. Dříve se proto přes zamrzlý záliv doručovala mezi oběma zeměmi i pošta. Dokonce přes něj v napoleonských válkách přešla i ruská armáda.

Uprostřed Kvarkenského souostroví je 36m vysoký maják projektovaný věhlasným odborníkem na stavbu majáků Henry Le Paute, spolupracovníkem Gustava Eiffela. Asi i proto se maják podobá Eiffelovce. Bohužel se mi jej ale nepodařilo vyfotit, protože oblast Kvarken je součástí řízeného prostoru letiště Vaasa a tak jsem musel respektovat pokyny řídícího.

Od roku 2006 je Kvarkenské souostroví součástí světového dědictví UNESCO. Jeho unikátnost je především v tom, že zemský povrch se v této oblasti každý rok zdvihá o 0,8 – 1 cm ročně, což poměrně rychle mění rozlohu i počet ostrovů a ostrůvků celého souostroví. Tato skutečnost je výsledkem roztažení až 3 km vysoké vrstvy ledu cca před 10-20 tisíci lety, po ukončení poslední doby ledové. Zemský povrch, který byl dříve ohromnou vahou ledu stlačován, se nyní postupně uvolňuje, což se projevuje právě jeho postupným zdviháním a „rychlým“ přibýváním plochy ostrovů.

Nejbližším letištěm Kvarkenských ostrovů je Vaasa. Toto letiště je od města poměrně vzdálené a nedá se tu dostat benzín. Jinak věž letiště se ke mně chovala celkem přátelsky a dovolila mi nad ostrovy létat a fotit, přestože jsem se pohyboval v prostoru jejich TMA. Musel jsem se jen držet v maximální výšce 2 000 stop, což mi ale nijak nevadilo.

48 Ostrov Hailuoto (Finsko)

Tento silně zalesněný ostrov leží na severu Botnického zálivu, západně od města Oulu. V roce 2011 zaujímal plochu 200,5 km². Tato plocha se však díky postglaciálnímu zdvihání zemského povrchu stále zvětšuje – podobně jako u jižněji položených Kvarkenských ostrovů. Celý tento ostrov se začal z moře zdvihát teprve asi před 1700 lety. Původně také vznikl jako dva ostrovy, které se teprve asi před dvěma sty lety spojily v jeden. Očekává se, že v geologicky nedaleké budoucnosti se tento ostrov spojí s pevninou. V dnešní době je v létě spojení zajišťované ferry, které se mi podařilo nafilmovat i vyfotit. V zimě pak na ostrov vede oficiální silnice po zamrzlé hladině Botnického zálivu.

49 Ostrov Mohni (Estonsko)

Leží pár kilometrů severně od estonského pobřeží ve Finském zálivu. Z letadla je vidět jeho zajímavý tvar a maják. Na ostrově prý žijí nyní trvale dva lidé. Mohni je první známka estonského pobřeží, kterou člověk při přeletu od Helsinek najde.

50 Ostrov Hiiumaa (Estonsko)

Je se svými 989 km² druhým největším estonským ostrovem, jehož největším městem je Kärdla. Jižně od Kärdly leží také místní letiště, kde přistávají denně dva spoje z Tallinnu. Letiště je to

Ostrov a souostroví čtvrté etapy

malé, ale velmi dobře udržované a příjemné. K dostání je tu také benzín AVGAS 100 LL. Dostat se z letiště do města není úplně jednoduché, pokud se nestrefíte na přílet/odlet linkového spoje do Tallinnu, kdy je přistavený mikrobus.

Ostrov se pyšní třemi historickými majáky, z nichž bohužel jen jeden jsem přeletěl a nafilmoval, což mě docela mrzí. Maják Kopu na západě ostrova patří dokonce k nejstarším majákům na světě. Byl vystavěn již v roce 1531. Od té doby je neustále v používání a jeho světlo je vidět na vzdálenost 50 km.

51 Ostrov Saaremaa (Estonsko)

Je se svou rozlohou 2 673 km² největším ostrovem Estonska a žije tu asi 15 000 obyvatel. Na jihu ostrova kousek od letiště leží překrásná pevnost Kuressaare. Na severu jsou turisticky hojně navštěvované útesy Panga. Ve vnitrozemí leží oblast Kaali, kde přibližně před 5 000 lety dopadly zbytky vybuchlého meteoritu a jím vytvořená největší jáma je viditelná i z letadla.

Letiště je tu také hodně ospalé. Kromě dvou denních spojů s Tallinnem a asi čtyř týdenních spojů s ostrovem Ruhnu se tu prakticky nic neděje.

52 Ostrov Ruhnu (Estonsko)

Malý ostrůvek uprostřed Rižského zálivu, asi 20 minut letu jižně od ostrova Saaremaa, který patří Estonsku. Celková rozloha je asi 12 km², což jej řadí na desáté místo mezi estonskými ostrovy. Žije tu kolem stovky obyvatel. Je zde travnaté letiště, na které létá týdně pár spojů z estonského městečka Parnu, a hodně lesa. Oblétět celý tento ostrůvek mi trvalo asi 5 minut, během kterých jsem si zároveň prohlédl dráhu, na které jsem měl přistát. Letiště je spravované oblastním letištěm v Kuressaare, které také vybírá poplatky za přistání. Letiště je hezky udržované, ale kromě možnosti vzletu a přistání tu žádné služby nejsou.

Zajímavá je historie ostrova během druhé světové války, kdy byl ostrov, podobně jako všechny tři baltské země nejdříve okupován Sovětským svazem, pak Německem a v roce 1944 opět Sovětským svazem. Během druhé sovětské okupace všichni obyvatelé ostrova s výjimkou dvou rodin utekli na lodi do Švédska. Maják na ostrově navrhl Gustav Eiffel.

Několik slov na závěr čtvrté etapy a k přípravě etapy páté

Čtvrtá etapa expedice *Evropské ostrovy z nebe*, která se věnovala zejména ostrovům Baltského moře, byla o něco kratší než předchozí dvě etapy. Současně ale mohu říci, že, alespoň pro mě, přinesla mnoho nového, protože jsem se prostě v zeměpisu i názvech Baltského moře ztrácel nebo jsem je neznal – Kvarkenské ostrovy, Ålandské ostrovy, ostrovy Gotland a Öland byly pro mě neznámými pojmy. Možná bych byval měl i problém na mapě přesně určit polohu Botnického zálivu a Botnického moře.

Také mě překvapilo, kolik je v této oblasti součástí světového dědictví UNESCO, – např. města Visby, Tallinn a Vilnius nebo Kvarkenské ostrovy. Jsem proto moc rád, že se mi většinu z těchto míst podařilo vyfotit a nafilmovat. K tomu navíc pak i města jako Stockholm, Helsinky nebo méně známý, ale historicky velmi bohatý Kaunas. Prostě jsem nyní z Baltského moře, jeho historie i geografie nadšený a rozhodně se tam budu chtít vrátit a trochu více si vše prohlédnout a prostudovat. Je totiž jasné, že pokrýt takové množství tak hodnotných míst není prostě během 7 dnů v žádném případě možné a po letecké cestě by asi mělo následovat několik pozemních prohlídek....

Sám jsem si na začátku celé expedice neuměl představit, jak nádherné a rozmanité evropské ostrovy vlastně jsou. Samozřejmě jsem u všech čtyřech dosavadních etap měl také velké štěstí v tom, že mi přálo počasí, které mi nezabránilo doletět na žádný z cílových ostrovů. A tak jsem měl možnost prakticky všechny navštívené a přelétávané ostrovy vidět, vyfotit i nafilmovat ve skvělých barvách a za výborné viditelnosti. K tomu, aby se mohli těmito pohledy kochat také další zájemci, snímám většinu letů paralelně třemi až čtyřmi kamerami a k tomu dělám množství fotografií.

Další – pátá etapa expedice *Evropské ostrovy z nebe* se bude věnovat ostrovům v Jaderském moři (chorvatské ostrovy) a ostrovům v Egejském moři (řecké ostrovy). Také zde je ostrovů podstatně více, než jsem si sám uměl představit. Moje studie ukazují, že se jedná o téměř tisícovku ostrovů, z nichž velké množství je romanticky překrásných. Bude tedy asi velmi těžké udělat a realizovat vyčerpávající a správný výběr těch nejlepších a nejzajímavějších. Jsem si také vědomý toho, že bude potřeba více času, aby můj vzorek byl opravdu dostatečný a tak na tuto cestu předběžně plánuji 14 dní.

Jiří Pruša – 24.8.2014



Při příští etapě Vám rád představím krásu ostrovů v Jaderském a Egejském moři

Pár leteckých výrazů

Tato příloha je vlastně pokračováním a doplněním výrazů, které jsou vysvětleny v předchozích reportážích z ostrovů západního Středomoří a východního Atlantského oceánu a z ostrovů Severního moře. Cílem je pomoci každému čtenáři se lépe orientovat v terminologii letectví a letecké dopravy.

Letový plán (FPL) Při létání za viditelnosti (VFR) jsou ve vztahu k letovému plánu v principu dvě možnosti – letět bez plánu nebo s plánem. Možnost volby je však pouze omezená, protože v řadě případů je podání letového plánu povinné – zejména např. při přeletu většiny státních hranic nebo při letu do řízených prostorů velkých dopravních letišť.

VFR letový plán má standardizovanou formu a skládá se v principu ze tří hlavních částí – informace o letadle (registrace, typ, základní přístrojové vybavení atd.), informace o plánovaném letu (odkud kam, trasa, délka, záložní letiště, doba letu) a informace týkající se bezpečnosti letu (množství paliva na palubě, počet osob, barva letadla, vybavení nouzovým radiomajákem, vybavení záchrannými prostředky atd.).

Podávat letový plán je nutné s dostatečným předstihem před odletem letadla – obvykle 1 hodinu. Během tohoto času je letový plán distribuován do systému řízení letového provozu a detaily plánu tak dostanou všechna stanoviště řízení letového provozu ležící na plánované trase letu. Během času od podání do vzletu mají také jednotlivá pracoviště včetně např. cílového letiště možnost upozornit na problémy v letovém plánu – např., že přistání je plánováno mimo provozní dobu letiště. Plán je obvykle možné podat faxem na standardizovaném formuláři, telefonicky nebo internetově.

Po vzletu letadla je letový plán aktivován, aby bylo možné pracovat s přesným časem jeho vzletu a od toho odvozovat čas nad jednotlivými body trasy. Cílem podávání plánu je nejen lepší kontrola nad leteckým provozem, ale také zvýšení bezpečnosti. Pokud by letadlo v nějakou chvíli ze systému zmizelo nebo by nedoletělo do cíle, je možné po něm okamžitě vyhlásit pátrání. Z toho důvodu má také kapitán letadla povinnost letový plán po přistání telefonicky nebo rádiem ukončit, aby bylo jasné, že v pořádku přistál.

Kontrolní zóna letiště (CTR) CTR je oblast kolem větších civilních nebo vojenských letišť, kde se letadla mohou pohybovat pouze se souhlasem a pod kontrolou řídicí věže daného letiště. Jejich pohyb musí být koordinován s ostatními letadly pohybujícími se v CTR. Povinností proto je mít letadlo vybavené sekundárním odpovídačem a radiostanicí. Bez těchto pomůcek nemůže být letadlo vstup do CTR povolen. Při plánování letu je lepší se průletu CTR vyhnout, protože zejména u větších letišť je možné, že bude třeba na průlet CTR určitý čas čekat na hranici CTR, kvůli přistávajícím nebo odlétávajícím letadlům. Průlet CTR v případech, kdy na určitém letišti nepřistávám, si tedy obvykle plánuji jen v případech, kdy chci například filmovat střed města, který se často nachází právě v CTR.

TMA Zkratka TMA označuje koncovou oblast řízeného letiště (Terminal Area) – je to poměrně rozsáhlý prostor (i několik desítek kilometrů) kolem letiště, ve kterém jsou letadla řízena z pozemního stanoviště řídicí letového provozu. Rozdíl oproti CTR je především v tom, že TMA nesahá až k zemi, ale jako schodovitě – jako obrácená pyramida se se vzdáleností od letiště jeho spodní hladina zvyšuje.

Například TMA letiště Praha Ruzyně začíná západně od Kladna, kde se bez povolení věže nesmí žádné letadlo pohybovat výše než 1500 stop nad mořem. Nad Rakovníkem je to už 2500 stop a východně od Plzně 4500 stop. Tím je zajištěno, že neřízený provoz se nedostane do kolize s letadly, která přistávají na ruzyňskou dráhu 24 nebo z této dráhy vzlétají. Podobně je to kolem celého letiště a to samozřejmě jak v Praze, tak na všech řízených letištích. V této souvislosti se například v této publikaci objevuje informace, že bylo nutné „podletět přiblížovací prostor letiště Praha Ruzyně“ - tzn. bylo nutné se držet pod maximální spodní výškou TMA v místě průletu.

Pár leteckých výrazů

Okruh

Okruh je pomyslný obrazec kolem každého letiště, který slouží k orientaci a určení polohy letadla a jeho řízení zejména před přistáním, případně při výcviku. Okruh má obvykle tvar obdélníku, kdy jedna z jeho delších stran je tvořena prodlouženou ranvejí (vzletovou a přistávací dráhou) a má 4 zatáčky a prostory mezi nimi: první zatáčka (po vzletu), druhá zatáčka, třetí zatáčka a čtvrtá zatáčka (před přistáním). Úseku mezi druhou a třetí zatáčkou se říká „po větru“, úseku mezi třetí a čtvrtou zatáčkou se říká „base“ a fázi letu po čtvrté zatáčce se říká „finále“. Okruhy mohou být ve vztahu k přistávací dráze levé nebo pravé.

Při přiblížení letadla k letišti s cílem zde přistát, dostane pilot od řídicího letového provozu daného letiště instrukci se zařadit do určitého místa letištního okruhu – například do polohy „po větru pravého okruhu dráhy 24“ nebo „na levý base dráhy 06“, případně „na přímé finále dráhy 09“. Pilot a řídicí tak okamžitě vědí, kam letadlo směřuje, nebo kde se nachází či bude nacházet. To je zásadně důležité pro koordinaci a bezpečnost přilétávajících a odlétajících letadel.

Před přiletem na neřízená letiště, kde žádný řídicí letového provozu není, je třeba chvíli poslouchat hlášení zde létajících pilotů a zjistit, jaká dráha je v používání a jaké se zde létají okruhy. Teprve pak se může pilot rozhodnout jakým směrem u letiště letět a kam se zařadit. V každém případě je pak důležité o svém rozhodnutí také všechna případná letadla kolem daného letiště rádiem na letištní frekvenci informovat. Takové hlášení vypadá např. takto: „Oskar Kilo Lima Echo X-ray (OK LEX), během dvou minut se zařadím do druhé zatáčky pravého okruhu dráhy 07“. Z tohoto hlášení pak všichni piloti v okolí daného letiště ví, co pilot OK LEX plánuje udělat a v jakém místě je potřeba na jeho přítomnost dávat pozor. Ke zvýšení přesnosti slouží také obvyklá výška okruhu stanovená na 1000 stop nad letištem, tzn. asi 300 metrů.

Vzletová a přistávací dráha (runway)

V hovorové češtině se často používá výraz „ranvej“, oficiálně pak také zkratka VPD. Jedná se o betonovou nebo travnatou dráhu, která slouží pro přistávání a vzlety letadel. Před použitím VPD určitého letiště má kapitán letadla povinnost si prověřit, zda tato dráha svými charakteristikami odpovídá typu jeho letadla – například nosnost dráhy vs. váha letadla, délka dráhy vs. minimální délka dráhy potřebná pro přistání/vzlet daného letadla apod. Čím menší letadlo je, tím více letišť jeho charakteristikám vyhovuje a naopak. S letadlem Dynamic musím řešit problém s nedostatečnými parametry VPD spíše výjimečně.

Každá dráha má dvě označení, podle směru jejího použití – např. označení dráhy 27/09 znamená, že při přiblížení z východu přistávám na dráhu vedoucí směrem na západ ve směru 270°. Opačně pak při přiblížení ze západu přistávám na dráhu ve směru 90°, tzn. na východ. Rozhodnutí o tom, kterým směrem se má přistávat/startovat záleží především na směru větru – zásada je přistávat i vzletávat proti větru. U řízených letišť o směru dráhy rozhoduje letištní řídicí letového provozu a u neřízených letišť sami piloti. Je však potřeba přistávat ve stejném směru, z čehož vyplývá potřeba si na neřízených letištích napřed používanou dráhou ověřit u jiných pilotů, kteří na daném letišti aktuálně létají.

Pojezdová dráha

Většina letišť má mimo vzletové a přistávací dráhy ještě tzv. pojezdové dráhy. Tyto dráhy v principu umožňují letadlům dojet z místa přistání na stojánku nebo naopak ze stojánky na místo vzletu (práh dráhy). Pojezdové dráhy jsou obvykle užší a většinou vedou paralelně s VPD ve vzdálenosti dostatečné k tomu, aby spolu pojíždějící a vzlétající letadla nemohla přijít do kolize. Na větších letištích jsou pojezdové dráhy označené písmeny a příslušný řídicí letového provozu dá posádce letadla přesnou instrukci, kterou pojezdovou dráhu využít a na jaké křižovatce kam uhnout.