



Jiří Pruša

MALÝM LETADLEM DO
GRÓNSKA

BY SMALL PLANE TO
GREENLAND





MALÝM LETADLEM DO
GRÓNSKA
BY SMALL PLANE TO
GREENLAND

Jiří Pruša

© 2021



MALÝM LETADLEM DO
GRÓNSKA
BY SMALL PLANE TO
GREENLAND

© **2021 Jiří Pruša**

© Galileo Training s.r.o., 2021
Czech Republic

Všechna práva vyhrazena
All rights reserved

ISBN 978-80-906604-2-7

Všechny fotografie v této knize pořídil Jiří Pruša,
pokud není uvedeno jinak.

*Unless otherwise stated, all photos in this book were
taken by Jiří Pruša.*

OBSAH

CONTENTS

Proč letět malým letadlem do Grónska?	5	Why fly to Greenland in a small plane?	5
Grónsko ve zkratce	7	Greenland in brief	7
VFR let do Grónska	9	VFR Flight to Greenland	9
Počasí	9	Weather	9
Trasa letu	10	Routing of the flight	10
Časování letu a jeho délka	11	Timing of the flight and duration	11
Bezpečnost	11	Safety	11
Kritické záležitosti	13	Concerns	13
Podpora	13	Support	13
Tým	14	The team	13
Přípravy	15	Preparations	15
DEN PRVNÍ		DAY ONE	
Praha – Ganderkesee Atlas – Bergen	19	Prague – Ganderkesee Atlas – Bergen	19
DEN DRUHÝ		DAY TWO	
Bergen	27	Bergen	27
DEN TŘETÍ		DAY THREE	
Bergen – Vagar – Reykjavík	29	Bergen – Vagar – Reykjavík	29
DEN ČTVRTÝ		DAY FOUR	
Reykjavík a severozápadní Island	41	Reykjavík and the north-west of Iceland	41
DEN PÁTÝ		DAY FIVE	
Střed a jižní pobřeží Islandu	51	Iceland's central region and southern coast	51
DEN ŠESTÝ		DAY SIX	
Reykjavík – Kulusuk – Narsarsuaq	67	Reykjavík – Kulusuk – Narsarsuaq	67
DEN SEDMÝ		DAY SEVEN	
Narsarsuaq – Paamiut – Kangerlussuaq	85	Narsarsuaq – Paamiut – Kangerlussuaq	85
DEN OSMÝ		DAY EIGHT	
Kangerlussuaq – Ilulissat – Nuuk	105	Kangerlussuaq – Ilulissat – Nuuk	105
DEN DEVÁTÝ		DAY NINE	
Nuuk	125	Nuuk	125
DEN DESÁTÝ		DAY TEN	
Nuuk – Narsarsuaq	131	Nuuk – Narsarsuaq	131
DEN JEDENÁCTÝ		DAY ELEVEN	
Narsarsuaq – Kulusuk – Reykjavík	153	Narsarsuaq – Kulusuk – Reykjavík	153

DEN DVANÁCTÝ		DAY TWELVE	
Reykjavík – Egilsstadir	175	Reykjavík – Egilsstadir	175
DEN TŘINÁCTÝ		DAY THIRTEEN	
Egilsstadir – Vagar – Aalborg	181	Egilsstadir – Vagar – Aalborg	181
DEN ČTRNÁCTÝ		DAY FOURTEEN	
Aalborg – Odense – Příbram	187	Aalborg – Odense – Pribram	187
Expediční statistiky	196	Expedition statistics	196
Doplňková fotogalerie	198	Additional photos	198
Pár slov na konec	211	A few words at the end	211

Kniha je bohatě vybavená fotografiemi, plánky trasy letu i screenshoty z video kamer. U screenshotů prosím čtenáře o shovívavost ohledně jejich kvality. Využití záběrů kamer umístěných pod křídlem nebo v kabině letadla ale zásadně přispělo k tomu, že jsem mohl co nejlépe dokumentovat jak celou cestu, tak různé pilotní i jiné situace.

This publication contains photos, flight charts and screenshots taken from the recordings of video cameras. We ask the reader's understanding when judging the quality of these screenshots. Their inclusion is important in documenting the whole journey including a number of piloting situations.



PROČ LETĚT MALÝM LETADLEM DO GRÓNSKA?

Ze všech mých dosavadních leteckých expedic na mě udělala největší dojem Aljaška. Prostě mě přitahuje chladné klima, prázdný velký prostor i samota, kterou člověk může v těchto místech najít. O možnosti letecké expedice do Grónska jsem už nějaký čas přemýšlel a chystal jsem se jej zařadit do obletu světa, který jsem plánoval na jaro roku 2020. Pandemie Covidu-19 ale všechno změnila a obletět svět nebylo jen tak možné ani v roce 2021. Věřil jsem ale, že částečné uvolnění cestovních pravidel v červenci 2021 nabídne alespoň možnost doletět do Grónska, a tak jsem se rozhodl to zkusit.

K tomu, že do Grónska stojí za to letět samostatně, mě přivedlo i setkání s manželi Alenou a Jaroslavem Klempířovými, kteří v této krásné části světa dlouho žili. O Grónsku, jeho lidech i svém životě tam vydávají knihy, pořádají přednášky, vystupují v televizi, publikují web. Ukazují tak krásu i historii Grónska mnoha dalším lidem. Jejich nadšení vzbudilo můj zájem a z jejich publikací i vyprávění jsem získal řadu zajímavých informací, které jsem využil i při své cestě a také v této knize. Tímto z celého srdce děkuji Aleně i Jaroslavovi za jejich přátelství i za podporu, kterou mi poskytli.

Byla to skvělá zkušenost. Našel jsem velkou a krásnou zemi s pár obyvateli. Zemi, kterou lze podle mého názoru nejlépe poznat právě ze vzduchu, protože zdejší vzdálenosti jsou ohromné a pozemní dopravní infrastruktura tu prakticky neexistuje. Nyní také přesně vím, jak vypadá ledový příkrov (Ice Cap) a co by to pro svět znamenalo, kdyby roztál. Podařilo se mi zachytit celou cestu na sférickou kameru a udělat stovky leteckých fotografií i mnoho hodin videí těch mnoha překrásných míst, která lze v Grónsku najít.

Dnes považuji let do Grónska za nejpůsobivější ze všech leteckých expedic, které jsem absolvoval. Rád bych se o svoje nadšení Grónskem podělil s každým, koho toto magické místo na Zemi zajímá. To je důvodem, proč jsem se hned po návratu v půlce srpna 2021 rozhodl připravit a vydat tuto publikaci.

Jiří Pruša
září 2021

WHY FLY TO GREENLAND IN A SMALL PLANE?

Looking back at all my many flying expeditions, I would have to say that the most memorable was my journey to Alaska. It seems I have a great affinity for colder climates and the vast emptiness and solitude to be found there. So it was quite natural that the next place I would choose to fly to would be Greenland.

It was also my meeting with a wonderful couple, Alena and Jaroslav Klempíř, which made it clear to me that a flight dedicated to Greenland would definitely be worth the effort. They had lived in that beautiful part of the world for many years and have been sharing their knowledge of and enthusiasm for Greenland through books, presentations, TV appearances, a website, and other outlets. Their enthusiasm fired my interest and their books, website and stories provided a great deal of information which I found invaluable during my journey as well as when preparing this publication. I would like to express my thanks to both Alena and Jaroslav for their friendship and the support which they offered to me.

I had included Greenland in the itinerary for a "Round the World" flight I was planning for 2020. Of course, the Covid pandemic changed all of that and, even in 2021, I was still not able to undertake a journey around the world. With the relaxing of the Covid related travel rules in July 2021, I believed flying to Greenland would be a possibility and decided to try it.

I am so glad I did. What a wonderful experience it was. I found a big and beautiful country with few inhabitants. It is a country which, to my mind, can best be discovered from the air as its distances are so great and its land transport infrastructure non-existent. I now understand the significance of the Greenland Ice Cap and what it would mean for the world if it were to melt. I was able to capture the whole trip on a spherical (360°) camera and took hundreds of photos and hours of video footage of the many beautiful sites to be found.

Today, the flight to Greenland is the one I think of as the most impressive of all my flights. That is why I wanted to share this experience and my excitement about Greenland with anyone who is interested in this magical place. In order to do so, and to allow myself to relive it all, I decided to prepare and publish this book straight after my return in mid-August 2021.

Jiří Pruša
September 2021



■ Plánovaná trasa expedice Grónsko s odletem z Letiště Václava Havla Praha

■ The Greenland expedition route as planned, starting from Prague Václav Havel Airport (Prague International Airport)



■ Celkový pohled na Letiště Václava Havla v Praze (LKPR), ze kterého expedice do Grónska odstartuje

■ A general view of Prague Václav Havel Airport from where the expedition to Greenland would start

GRÓNSKO VE ZKRATCE

Jak víme, Grónsko je největší ostrov na světě. Mezi světadílly nebyl zařazen především proto, že zde žije velmi málo lidí. Pokud porovnáme rozlohu Grónska s ostatními zeměmi, pak se ve světovém srovnání dostane na dvanáctou příčku. Kolikáté místo by se svými asi 60 000 obyvateli Grónsko získalo při srovnání podle počtu obyvatel ani nevím.

Přestože je Grónsko geograficky blíže Severní Americe, je politicky i kulturně navázané na Evropu, především na Dánsko a Norsko. Dnešní vztahy s Evropou se začaly vytvářet od roku 1721 díky misii luterána Hanse Egedeho, následované možná trochu překvapivě misemi Moravských bratří, jejichž posláním bylo šíření křesťanství a vzdělanosti. Ti založili kolonie, které přes nepřízeň podnebí přežily a podpořily jejich snahu o rozšíření křesťanství mezi místními Inuity. Grónsko se oficiálně stalo dánskou kolonií 14. ledna 1814, a tím i součástí nového uspořádání Evropy po ukončení napoleonských válek.

Během 2. světové války se Grónsko proměnilo ve skutečnosti v protektorát USA. Americká armáda na území Grónska vybudovala vojenské základny. Ty využívala v bojích proti nacistickému Německu zejména jako bázi pro letadla, která doprovázela námořní konvoje dodávající vojenský i další materiál do Evropy. Po 2. světové válce bylo Grónsko opět připojeno k Dánsku, kam bylo v roce 1953 plně začleněno a Grónané se tak stali dánskými občany. V roce 1979 získalo Grónsko autonomii, v roce 2008 ještě posílenou poté, co si Grónané v hlasování vymohli její další rozšíření. Dnes tedy Grónsko není členem EU, ale s EU je asociováno. Jeho obyvatelé jsou však občany Dánska, a tím pádem i EU. Dánská vláda má pravomoci v oblasti měnové politiky (oficiálním platidlem je v Grónsku dánská koruna), obrany a zahraničních věcí.

Celkový počet obyvatel Grónska je přibližně 60 000. Většinu tvoří Inuité, jejichž předci přišli do Grónska přes severní Kanadu z Aljašky. Hlavní střediska osídlení se nacházejí na jihozápadním pobřeží. Zbytek ostrova je velmi řídko osídlený. Pokud nepočítáme Antarktidu, je Grónsko nejméně osídlenou částí světa. Přibližně jedna třetina obyvatel žije v hlavním a největším městě Grónska Nuuk. Úředním jazykem je grónština, ale studium dánštiny a angličtiny je povinnou součástí školní výuky.

Celková rozloha Grónska činí asi 2 166 000 km². Tři čtvrtiny Grónska jsou trvale pokryté ledovým příkrovem (Ice Cap neboli „ledová čepice“) kromě jeho pobřežních oblastí. Pokud by všechen tento ledový příkrov roztál, pak by hladina všech světových moří stoupla údajně o 6 až 7 metrů... Grónsko měří od severu k jihu přibližně 2 500 km a od východu k západu až 1 000 km. Vzdálenosti mezi sousedními osadami se počítají ve stovkách kilometrů a na prostoru mezi nimi nejsou obvykle vidět vůbec žádné stopy lidské existence.

GREENLAND IN BRIEF

Greenland is the world's largest island. It has not been promoted to the status of a continent, mainly because of its very small population numbers. It is the 12th largest country, but where a country of fewer than 60,000 inhabitants sits in order of population, I really don't know.

Despite the fact that Greenland is much closer to the North American continent, it has historically been politically and culturally associated with Europe, and, in particular, with Denmark and Norway. Greenland's modern relationship with Europe began in 1721 with the arrival of the Danish-Norwegian missionary, Hans Egede, followed by the Moravian brethren whose mission was to bring Christianity and education to the native people. Between them they established lasting colonies and did their best to Christianise the Inuit people. Greenland officially became a Danish colony on 14 January 1814 as a consequence of the Napoleonic wars.

During World War II, Greenland became a de facto protectorate of the USA who used the territory for military objectives against Nazi Germany. Airports in Greenland mainly served as bases for aircraft escorting shipping convoys transporting military and other material to Europe. After the war, Greenland was reunited with Denmark and, in 1953, was fully integrated, its people becoming Danish citizens. In 1979, Greenland gained autonomy in the form of "home rule" and, in 2008, the people voted in favour of the Self-Government Act that transferred even more power from the Danish government to the local government. Today, Greenland is associated with the European Union, making its people EU citizens. The Danish government retains control of monetary policy (the Danish Krone is Greenland's currency), defence and foreign affairs.

The total population of Greenland numbers just under 60,000. The majority of the people are Inuits whose ancestors migrated to Greenland through northern Canada from Alaska. Most live on the south-west coast. Not counting Antarctica, Greenland is in fact the least densely populated country in the world. The official language is Greenlandic but learning Danish and English at school is compulsory.

The total area of Greenland is some 2,166,000 square kilometres of which three-quarters is covered by a permanent ice sheet, the "Ice Cap", occupying all of Greenland's non-coastal area. If the ice that covers Greenland were to melt, global sea levels would rise by six to seven metres. The country is about 2,500 kilometres

Grónsko nemá žádné silnice ani železnice, které by propojovaly jednotlivá města nebo usedlosti. Letecká a lodní doprava patří mezi jediné způsoby dopravy, s jejichž pomocí je možné udržovat v rámci Grónska spojení. S ohledem na ohromné vzdálenosti se však hlavním druhem osobní dopravy staly letecké spoje. Grónsko má podle grónského AIPu¹ celkem 14 letišť, která jsou využívána především k civilní dopravě. Pouze dvě z nich, Narsarsuaq a Kangerlussuaq, však mohou přijímat větší dopravní letadla umožňující mezinárodní lety. Právě tato letiště byla vybudována během 2. světové války armádou USA. Ostatní letiště jsou využívána především flotilou letadel Dash 8 společnosti Air Greenland, která poskytuje v rámci Grónska tuzemskou osobní přepravu.

Většina letů probíhá podél západního pobřeží. Lety mezi západním a východním pobřežím s přeletem až tisíc kilometrů širokého Ice Cap vyžadují vystoupat do cca 12 000 stop. VFR lety malých letadel bez protinámrazového zařízení jsou složitě realizovatelné, protože vyžadují naprosto čisté nebe na opravdu dlouhé vzdálenosti, aby bylo možné vyloučit vznik námrazy. Řešení v případě námrazy s ohledem na nadmořskou výšku Ice Cap totiž prakticky neexistuje. Nebezpečím může být také ztráta prostorové orientace v situaci, kdy spojení mraků a bílé pokrývky zcela odstraní jakýkoliv horizont a jediným řešením je let podle přístrojů.

Arktické a subarktické podnebí v Grónsku nabízí chladná léta a studené zimy. S ohledem na vliv Gólfského proudu jsou však teploty v Grónsku mírnější, než by odpovídalo jeho zeměpisným šířkám. V hlavním městě Nuuku je například průměrná zimní teplota jen kolem -9 °C. Teploty v Grónsku jsou však příliš nízké na to, aby umožnily přežít stromům, a tak zde nejsou žádné lesy – jen skály nebo tundra. Jediný přírodní les přežívá v 15 km dlouhém údolí nedaleko Nuuku. Teploty v oblasti ledového příkrovu jsou pod bodem mrazu prý po celý rok. Jak je ale vidět z některých fotografií v této knize, tak zde v létě vznikají „modrá jezera“, která jsou tvořena letním táním ledovců, takže v těchto oblastech zřejmě v létě teplota nad bod mrazu stoupá. Nakolik to je dané globálním oteplováním, nejsem schopen odhadnout.

Krajina je v blízkosti pobřeží tvořena především skalnatými útesy a horami. Směrem ke středu Grónska pak již poměrně nízkou začíná stoupající sněhový příkrov. Nejvyšším bodem Grónska je vrcholek Gunnbjorn, který je se svými 3 694 metry zároveň nejvyšším bodem celé arktické oblasti.

long and up to 1,000 kilometres wide. The distances between neighbouring settlements can be as much as 700 kilometres with no trace of human habitation in between.

There are no roads or railways connecting the different communities of Greenland. The only two modes of transport that ensure a link between them are aviation and shipping. Given the great distances, aviation has become the primary means of transport, especially for passengers. The Greenland AIP¹ lists 14 airports which are used for civil transportation. Of these, only two can accommodate medium sized jet aircraft; Narsarsuaq and Kangerlussuaq, both of which have runways that were built for the US military during WWII. The other airports are mainly used by Air Greenland's fleet of Dash 8 aircraft which operate domestically.

Most flying happens along the western shoreline. Flights between the west and east coasts require a pilot to cover as much as 1,000 kilometres over the Ice Cap at an altitude of some 12,000 feet. Such flights, if carried out with small aircraft without anti-icing equipment, can only be undertaken in perfect weather to exclude the possibility of icing. It is also very important for a pilot to be proficient in instrument flying as, often, no natural horizon is visible.

The Arctic and Sub-Arctic climate offers cool summers and cold winters. Thanks to the impact of the Gulf Stream, Greenland's winter temperatures are relatively mild for its latitude. In Nuuk, the capital, average winter temperatures are -9° C. These temperatures are, nevertheless, too low to sustain trees so the land is either rock or treeless tundra. The only natural forest in Greenland is located in the South and is a mere 15 kilometres long. On the Ice Cap, temperatures are below freezing throughout the year. However, "blue lakes" or "melt ponds" appear in the Ice Cap during July and August as a result of higher temperatures causing the ice and snow to melt. Their number and size are growing with the process of global warming. I have included photographs of some of these blue lakes in this book.

The area between the coast and the Ice Cap is formed by rocky hills. Further inland, the terrain is either flat or the gradually sloping Ice Cap. The highest elevation is the summit of Gunnbjorn Field which, at 3,694 metres is in fact the highest point in the Arctic. Vegetation in Greenland is very sparse.

1 Aeronautical Information Publication – dokument obsahující letecké informace a pravidla létání v dané zemi

1 Aeronautical Information Publication - a publication issued by each state and containing aeronautical information essential to aviation

Grónské hospodářství je závislé především na rybolovu, lovu zvěře a v posledních letech také na cestovním ruchu. Budoucnost zde má pravděpodobně také těžební průmysl, jelikož zde bylo objeveno množství vzácných kovů a minerálů, jejichž těžba bude díky globálnímu oteplování zřejmě jednodušší.

Zdá se, že pro Gróňany je velmi důležitým tématem to, aby jejich země získala plnou samostatnost a vlastní mezinárodní statut. S ohledem na malý počet obyvatel a slabou ekonomiku závislou na podpoře z Dánska se tento požadavek ale nezdá příliš životaschopný.

Greenland's economy is primarily dependent on fishing, hunting and, in recent years, tourism. There seems to be potential for the mining industry as mineral deposits will probably become more and more accessible due to global warming.

An important political issue today is the question of Greenland's becoming a fully independent country with its own international status. However, given the low population numbers, the weak economy and the country's dependence on financial subsidies from Denmark, this does not seem to be a practical option.

VFR LET DO GRÓNSKA

Počasí

Letět za podmínek VFR² znamená, že by pilot měl být stále schopný vidět zemi nebo hladinu moře a letět minimálně ve stanovené vzdálenosti od mraků. Na dlouhých tratích a zejména v severském klimatu se ale často stane, že po určitou dobu letu takové podmínky prostě nejsou. Kouřmo, mlha, nízké mraky, déšť, turbulentní vítr, nízké teploty, námraza atd. jsou nejčastějšími problémy, se kterými se pilot malého letadla, letící za podmínek VFR, může setkat. Je proto zásadně důležité, aby byl schopen i v takových podmínkách letět bezpečně a neztratil prostorovou orientaci.

Ztráta prostorové orientace při letu ve špatné viditelnosti v mraku nebo mlze přichází velmi rychle a je těžké ji řešit, pokud na to pilot není připravený nebo letadlo není vybavené potřebnou avionikou. Nejdůležitější je samozřejmě spolehlivě fungující umělý horizont. Zároveň lze ale definovat dva problémy, které je prakticky nemožné bezpečně řešit, a proto je třeba se jim za každou cenu vyhnout. Tím prvním je špatná viditelnost (nízká oblačnost, mlha atd.) na cílovém letišti. Přistávat bez alespoň marginální dohlednosti (cca 3 až 5 km a se základnou mraků nižší než nějakých 600 stop) je v hornatém terénu prakticky nemožné, v rovinném terénu pak náročné.

VFR FLIGHT TO GREENLAND

Weather

Flying under VFR² conditions means that a pilot should always be able to see the ground or sea, and fly at certain minimum distances from the clouds. It frequently happens that conditions change dramatically during a long flight, especially in the northern latitudes. Mist, fog, low cloud, turbulent winds, low temperatures, and icing are the most frequent problems which even pilots of small aircraft flying VFR must be able to deal with.

Loss of spatial orientation when flying in cloud or fog can happen very quickly and is difficult to deal with if a pilot is not prepared or does not have the appropriate avionics, especially a reliable artificial horizon. There are two other circumstances which are next to impossible to deal with safely and reliably and which should be avoided at all times. The first is a low cloud base or fog in the area of an airport. Landing in mountainous terrain requires at least marginal visibility – five kilometres of distance and the cloud base at a minimum of 600 feet above the highest point in the area. The airport at Vagar in the Faroe Islands is a good example. Approaching runway 12 through a fjord, or searching for runway 30 between the hills, can be difficult enough in good weather but practically impossible in fog or low cloud. Add to this the fact that the nearest alternate airport, Sumburgh in the Shetland Islands, is 360 kilometres away.

2 Visual Flight Rules – lety za viditelnosti, u kterých za bezpečný výkon letu plně odpovídá pilot, který musí po celou dobu letu být schopen zajistit dostatečný odstup od jiného leteckého provozu i pozemních překážek

2 VFR – Visual Flight Rules - a set of regulations under which an aircraft is operated in weather conditions allowing the pilot to see where the aircraft is going

Jako příklad lze uvést letiště Vagar na Faerských ostrovech. Přiblížení na dráhu 12 fjordem nebo hledání dráhy 30 mezi kopci může být při prvním letu náročné i při dobré viditelnosti a prakticky nemožné v mlze nebo nízkých mracích. Problém komplikuje ještě skutečnost, že nejbližším záložním letištěm je Sumburgh ležící na Shetlandských ostrovech, který je více než 350 km vzdálený. Není tam tedy vždy možné po tříhodinovém letu do Vagaru ještě doletět na záložní letiště. Jediným řešením proto je věnovat plnou pozornost předpovědi počasí a letět s maximálním množstvím paliva.

Druhým problémem (zvláště severského počasí), který nemusí mít v určité situaci řešení, je námraza. Led se může vytvořit kdekoli na povrchu letadla včetně vrtule. K jeho tvorbě dochází nejrychleji během letu v blízkosti nebo přímo v těžkém vlhkém mraku při teplotách kolem bodu mrazu. Jakmile tvorba námrazy začne, může postupovat extrémně rychle. A během několika minut může pak učinit letadlo letu neschopným. Jediným řešením pro letadlo bez protinámrazového zařízení je vzdálit se z oblasti s vlhkostí nebo sklesat do výšky s vyšší teplotou. Pokud se ale setkáte s námrazou během letu přes vysoké hory, tak taková situace nemusí mít řešení, protože sklesat není kvůli horám pod vámi možné a vzdálit se od vlhkých mraků obvykle také ne. Pokud je oblačnost vysoká, tak není ani možné vystoupat a mraky přeletět. Z tohoto důvodu je zásadně důležité nevydávat se na přelet hor v počasí, které neposkytuje naprostou jistotu, že k námrazě nemůže dojít. To je například problém přeletu sněhového příkrovu Ice Cap v Grónsku.

Trasa letu

Je jen pár možností, po jaké trati absolvovat VFR let z kontinentální Evropy do Grónska. Obecně je možné letět přes Skotsko s využitím některého z těchto letišť: Wick, Kirkwall na Orknejských ostrovech nebo Sumburgh na Shetlandských ostrovech. Alternativa vede přes Norsko, kde je vhodné především letiště Bergen. Dolet letadla pak určuje, zda je potřeba udělat mezipřistání na Faerských ostrovech, nebo lze letět až na Island. Osobně se vždy snažím, abych měl zvláště nad mořem maximum paliva. Proto bych mezipřistání ve Vagaru doporučil.

Kromě mlhy a oblačnosti je potřeba brát v úvahu také vítr. Nad severními moři není neobvyklé letět proti větru o rychlosti nějakých 80 až 90 km/h. Takový protivítr může logicky prodloužit dobu letu (a spotřebu paliva) až o třetinu. Během letu přes moře proto vždy plánuji mít alespoň o 30 % paliva víc, než by pro daný úsek bylo potřeba za normálních podmínek.

Pandemie Covidu-19 byla další záležitostí, kterou jsem musel v létě 2021 brát v úvahu. Jelikož Velká Británie byla zrovna zařazená mezi „červené“ (tzn. rizikové) země, nechtěl jsem tam přistání plánovat. Následující země (Faerské ostrovy, a tedy Dánsko, stejně jako Island a Grónsko) by mě totiž po přeletu z Británie nemusely přijmout bez karantény.

A small aircraft, arriving after a three-hour flight from Bergen, for instance, may simply not have enough fuel to divert to the Shetlands on finding Vagar closed. It is crucial to pay serious attention to the weather forecasts and to fly with maximum fuel reserves.

The second problem posed by northern weather, and one which may have no solution, is icing. Ice can develop on any of an aircraft's surfaces, including the propeller. This can happen quickly during a flight in close proximity to, or inside, wet clouds in temperatures around freezing point. Once icing starts, an aircraft can be rendered unflyable within a matter of minutes. For aircraft not equipped with anti-icing systems, the only solution is to leave the cloud and/or descend to a level where the temperature is higher. If icing occurs while flying over high mountains, and where descending is clearly not an option, there is very little a pilot can do. It may not be possible to fly over high clouds either. That is why it is critically important not to fly over high mountains in less than perfect conditions. If the weather is less than ideal, either flying around the mountains or waiting for better conditions is the only option. This is why, on day ten of the expedition for example, I decided against flying directly from Nuuk to Kulusuk over the Ice Cap and flew first to Narsarsuaq in the South instead.

Routing of the flight

There are few options when deciding which route to fly VFR from continental Europe to Greenland. Two possibilities are: via Scotland, using airports at Wick, Kirkwall in the Orkneys or Sumburgh in the Shetlands; or via Norway, landing at Bergen for example. From there on, the range of the aircraft will dictate whether to land first in the Faroe Islands or in Iceland.

As well as cloud and fog, it is also important to consider the wind conditions. It is not unusual to encounter headwinds of up to 80-90 km/h over the northern seas. Such strong headwinds can increase flight time (and fuel consumption) by as much as one-third. When flying over the sea, I always plan to carry at least 30% more fuel than otherwise needed for normal conditions. So even though I would in theory be able to fly non-stop from Bergen to Egilsstaðir in Iceland, I would not attempt such a long flight over the sea as it would not allow me a sufficient fuel reserve margin.

The Covid 19 pandemic was another issue to take into account in the summer of 2021. The UK was designated a "red" zone, so landing there would have meant that the next countries on my route (Faroe Islands, Denmark, Iceland and Greenland) could have refused me entry without quarantine.

Trasa z Islandu do Grónska pak nemá vlastně alternativy. Nejbližším letištěm od Reykjavíku je na grónské straně asi 700 km vzdálený Kulusuk. S ohledem na potřebu palivové rezervy je to tak pro většinu malých letadel zřejmě jediná možnost, kam v Grónsku směřovat. Let až na západní pobřeží je o 1 000 km delší a let do Narsarsuaqu, který leží na jihu, je delší asi o 500 km. Takové vzdálenosti jsou už většinou za hranicí bezpečného doletu malých letadel bez přídatných nádrží.

Časování letu a jeho délka

Při rozhodování o tom, kdy VFR let na sever uskutečnit, je potřeba vzít v úvahu sezónní změny počasí a také délku denního světla, které je podmínkou letů za viditelnosti. Noční VFR lety jsou v Evropě silně omezené a některé země je nepovolují vůbec. Dalším problémem je otázka provozní doby letišť na trati.

Počasí na evropském severu je obvykle nejlepší během letních měsíců. Konec července a začátek srpna se mi pro to zdál pro let do Grónska ideální. V průměru na leteckých expedicích létám kolem 5 až 6 hodin denně s tím, že maximum je cca 8 hodin. Jelikož můj stroj má výdrž nějakých 6,5 hodiny (cca 1 300 km), uletět za den 8 hodin znamená alespoň jedno mezipřistání.

Takže počasí, charakteristiky letadla, provozní hodiny letiště i omezení v souvislosti s pandemií a geografická fakta mě dovedly k rozhodnutí letět do Grónska trasu Praha – Brémy – Bergen – Vagar (Faerské ostrovy) – Reykjavík (Island) – Kulusuk (Grónsko). Také jednotlivé části letu přes moře vycházely na maximálně 3,5 hodiny (cca 700 km) a navíc trať z Bergenu na Island je nejlépe pokrytá radiovým signálem, který umožňuje být v kontaktu s řízením letového provozu během větší části letu. Doufal jsem do Bergenu doletět ve dvou úsecích první den a do Reykjavíku pak v dalších dvou úsecích druhý den. O přeletu z Reykjavíku do Kulusuku jsem se plánoval rozhodnout až podle skutečného počasí a předpovědi na další dny. Pro cestu nazpět jsem uvažoval o podobné trase.

Bezpečnost

Pravidla bezpečnosti pro lety malých letadel nad mořem říkají, jaké záchranné prostředky musí na palubě být. Mezi tyto prostředky patří především záchranné vesty pro posádku a cestující a záchranný člun s kapacitou dostatečnou pro všechny osoby na palubě.

Piloti se někdy snaží tato pravidla dodržet pouze formálně, hlavně aby splnili podmínky dané předpisem. Tento přístup má však dva velké problémy. Zaprvé je to kvalita a stav záchranných prostředků a zadruhé je to znalost a schopnost záchranné prostředky využít v reálné situaci. Půjčit si od ně-

The route from Iceland to Greenland does not actually have any alternatives. The closest of Greenland's airports to Reykjavík is Kulusuk, 700 kilometres away. In view of the need to have sufficient fuel reserves, most small aircraft will have no other choice when deciding where to land first in Greenland. Flying to the west coast is about 1,000 kilometres further and a flight to Narsarsuaq in the South is longer by 500 kilometres. Such distances are usually beyond the safe operating range for small aircraft.

Timing of the flight and duration

When deciding on the timing of a VFR flight, it is important to take into account seasonal weather and the number of daylight hours. VFR flights are limited by actual weather as well as by sunrise and sunset times. Night time VFR flights are severely restricted and, in many countries, outright prohibited. Operational hours of the airports en route vary throughout the year.

The weather in the European North is usually best during the summer and so the end of July and beginning of August seemed ideal for my flight to Greenland. On average, I normally fly around five to six hours a day on my flight expeditions, with a maximum of up to eight hours. As my aircraft has an endurance (range) of some 6.5 hours (approximately 1,300 kilometres), eight hours flying means at least two stages.

So, taking together the weather, aircraft performance, airport operating hours, pandemic constraints and geographical features, the final route I decided on for my flight to Greenland was: Prague – Bremen – Bergen – Vagar (Faroe Islands) – Reykjavík – Kulusuk (Greenland). This route had the advantage of being the easiest from the point of view of Covid 19 restrictions. In addition, the individual legs over the sea would be a maximum of 3.5 hours long (around 700 kilometres) and it is the route best covered by radio signals, allowing communications with Air Traffic Control. I planned to fly the first two legs in one day and then decide when to continue from Iceland to Greenland, depending on the weather forecast. For the flight back, I planned an almost identical routing.

Safety

There are clear rules concerning what safety equipment single engine aircraft must carry for flights over the sea: life jackets for each member of the crew and passengers; and a life raft which can accommodate all passengers and crew.

koho záchranný člun a prostě si jej hodit na sedačku může znamenat, že pilot neví, jestli člun není propíchnutý, prodřený či zda je schopný se nafouknout pomocí bombičky nebo zda nemá nějaký jiný problém. Abych o takových věcech nemusel přemýšlet a byl si jistý, že se na člun mohu spolehnout, koupil jsem si svůj vlastní. Možná to zní sobecky, ale svůj člun zásadně nepůjčuji, protože jinak bych nevěděl, co se s ním mohlo stát a jak se k němu někdo další choval.

Druhým problémem, který je trochu složitější, je schopnost umět záchranné prostředky efektivně použít. Situace, kdy letadlo přistává na vodě, je vždycky komplikovaná a pilot je při ní vystaven velkému psychickému tlaku. Bezpečnostní přistání na vodu není možné v praxi nacvičit a o to důkladněji je potřeba jej mít připravené teoreticky. Ze zkušenosti vím, že po většinu času fouká na otevřeném moři vítr a zvedá vysoké vlny. Přistát bezpečně ve vlnách je samo o sobě dost složité. Po přistání ale nastává problém s vyhozením záchranného člunu z kabiny, jeho nafouknutím a přemístěním posádky z letadla do člunu. Navíc je potřeba s sebou do člunu vzít vybavení, které nám následně může dokonce zachránit život. Mezi toto vybavení patří především satelitní telefon, PLB⁴, satelitní lokátor SPOT⁵, letecká a námořní vysílačka, trochu jídla, voda, světlice atd.

Nechci vás zatěžovat detaily, ale musím přiznat, že trávím hodně času přemýšlením nad tím, jak se v jednotlivých fázích přistání na vodu zachovat. Snažím se promyslet každou drobnost tohoto komplikovaného manévru, ale jsem si zároveň jistý, že by taková situace v realu přinesla stále hodně překvapení a problémů, které mě nenapadly.

Let nad severními, chladnými moři přináší ještě jeden problém – nízkou teplotu vody. Během svého předchozího letu na Faerské ostrovy jsem si z toho důvodu na sebe vzal neoprenový oblek. Vypadal jsem na dopravních letištích v Kirkwallu i ve Vagaru trochu směšně. To se ale dá přežít. Větší problém představovalo nepohodlí a neřešitelné svědění během letu. Takže tentokrát jsem si na let do Grónska pořídil „plovoucí oblek“ (flotation suit), který chrání proti nízkým teplotám a zároveň člověka pomáhá, společně s plovací vestou, držet nad vodou. Plovoucí oblek je pohodlný, nevypadá na veřejnosti tak směšně jako oblek neopre-

Pilots are sometimes satisfied to simply meet the regulatory requirements and carry only the minimum sea safety equipment required by law. This attitude poses two main problems. The first is the quality and condition of the safety equipment, which is often borrowed, and the second is the knowledge and ability to use it in real life situations. A borrowed life raft may be punctured or its inflating system dysfunctional. I have bought my own life raft which is good for two people and fits my aircraft. Under no circumstances would I lend it to anyone for fear that it could be damaged without my knowledge.

The second issue, the ability to use the equipment, is more problematic. Any situation in which an aircraft lands on water is an emergency involving high stress and unforeseeable conditions. Wind and waves make landing difficult to start with, and then come the problems of inflating the life raft outside the aircraft, leaving the aircraft, and getting into the life raft, while at the same time ensuring all emergency equipment is also on board. In addition to the compulsory ELT³ which is attached to the aircraft, I carry a satellite phone, PLB⁴, SPOT⁵, aviation and maritime radios, food, and water.

I don't want to bother you with too many details, but I spend a lot of time running through each part of such a scenario in my mind. I try to think through every detail but am still certain that an emergency situation, if it were to happen, would bring surprises and challenges.

Flying to the North brings yet another problem – the water temperature. For my earlier flight to the Faroe Islands, I wore a neoprene suit. I looked ridiculous at Vagar Airport and the flight was torture because of the heat and itching. So this time, I bought a flotation suit which is not only buoyant but also protects against low temperatures. The suit is comfortable, less outlandish than the neoprene for wearing in airport terminals, and less restrictive during flight.

As well as the flotation suit, life jacket and life raft, and all the emergency equipment I have mentioned, I also set off armed with a lot of ideas on what to do if I did have to land on water. All the while hoping that I would never need any of them.

3 ELT – Emergency Locator Transmitter – je také radiomaják, který je ale součástí letadla a jeho signál tak pomáhá při hledání ztroskotaného letadla. Na moři je jeho použití omezené s ohledem na rychlé potopení letadla

4 PLB – Personal Locator Beacon je vlastně radiomaják, který má člověk u sebe a jehož signál může pomoci při identifikaci, kde ztroskotaného člověka najít

5 SPOT – satelitní trasovací systém, který vysílá každé 2,5 minuty satelitní signál obsahující souřadnice aktuální polohy. Je tak možné sledovat aktuální polohu letadla a v případě problému zahájit pátrání v oblasti posledního vyslaného signálu

3 ELT – Emergency Locator Transmitter – a device which activates on impact and broadcasts position signals. The problem is that it would sink together with the aircraft, so its use for flights over the sea is limited.

4 PLB – Personal Locator Beacon – similar to ELT but it is carried and activated by the pilot

5 SPOT – Satellite tracking system indicating the precise position of the aircraft every 2.5 minutes. So if anything does go wrong, it is much easier and faster to locate the pilot

nový a není během letu tak omezující. Tento oblek by člověka ochránil před chladem i při případném přistání v horách nebo na ledovci.

K plovoucímu obleku, záchranné vestě a záchrannému člunu jsem s sebou tedy měl navíc k povinnému ELT³ i satelitní telefon, PLB, SPOT, nouzové jídlo a pití i pár světlíc a řadu nápadů, jak se chovat, pokud bych měl přistát na vodě. To vše s velkým přáním, abych nic z toho nepotřeboval.

Kritické záležitosti

Za kritické záležitosti jsem považoval počasí, technický stav letadla, pandemická omezení, dostupnost paliva a svůj zdravotní stav. Pořadí přibližně odpovídá intenzitě mých myšlenek, které jsem jednotlivým záležitostem věnoval. Zdraví je samozřejmě při takové akci zásadně důležité, a tak se jeho rozumnému stavu snažím věnovat průběžně, protože těsně před expedicí nebo během expedice už toho člověk moc nezachrání. Z tohoto důvodu jej neuvádím na prvním místě.

Podpora

Jako během každé náročnější letecké expedice i při této do Grónska jsem potřeboval partnery a podporovatele. Tradičně to byla firma ABS Jets a.s. a letecký časopis Flying Revue. Nově a speciálně pro lety po Grónsku jsem během cesty získal také výbornou podporu od společnosti AirZafari, která v Grónsku nabízí vyhlídkové lety.

ABS Jets (www.absjets.com) je renomovaná česká firma zajišťující údržbu i obsluhu letadel a plánování letů pro provozovatele letadel po celém světě. ABS Jets poskytovala letecké expedici do Grónska logistickou podporu potřebnou pro realizaci všech částí expedice – koordinaci letových plánů, komunikaci s úřady, letišti i poskytovateli služeb řízení letového provozu po celé trati, analýzy a doporučení aktuálních letových a pandemických předpisů atd. Díky ABS Jets bylo také možné expedici do Grónska začít na mezinárodním Letišti Václava Havla v Praze, kde má ABS Jets a.s. svou základnu.

Flying Revue (www.flying-revue.cz) je nejčtenějším leteckým časopisem a leteckým webem v ČR a SR. Expedice do Grónska byla prezentována na webu FR on-line a časopis FR zařadil vyčerpávající článek o expedici do svého čísla 6/2021. Pod záštitou a s podporou FR vyšla také tato publikace.

AirZafari (www.airzafari.com) je vysoce profesionální soukromá společnost provozující tři letadla Vulcanair Partenavia P68 pro 5 cestujících. Svoje služby nabízí především turistům i místním zájemcům o lety nad těmi nejzajímavějšími místy, které Grónsko nabízí. Tuto leteckou expedici podpořilo vedení společnosti poskytnutím cenných rad a doporučení pro lety nad Grónskem i poskytnutím ubytování a stravy během části expedice na grónském území.

Concerns

The main concerns I had before the trip were, in approximate order: weather; mechanical condition of the aircraft; Covid restrictions; fuel availability; health. Good health is obviously essential during flight expeditions and maintaining my health is something I work on regularly. Shortly before or during an expedition there is little one can do if illness occurs. That is why health is not shown in the first position on my list.

Support

As with most of my previous expeditions, there were two major corporate supporters – ABS Jets and Flying Revue. During the flight over Greenland itself I received excellent support from AirZafari, a company which provides sight-seeing flights over many beautiful areas of Greenland.

ABS Jets (www.absjets.com) is a well-known flight support company operating from Prague and providing aircraft maintenance, aircraft handling and flight planning services to customers worldwide. ABS Jets provided all the logistical support needed to carry out the flight: coordination of the flight plans; communication with the airports and Air Traffic Control providers en route; analysis of existing flight and health regulations; etc. Thanks to ABS Jets, the expedition could begin at Prague International Airport, which is their home base.

Flying Revue (www.flying-revue.cz) is the No 1 aviation magazine of Czechia and Slovakia. Its on-line platforms made the expedition available to the public. Flying Revue is also the publisher of this book.

AirZafari (www.airzafari.com) is a highly professional private company based in Greenland, with three Vulcanair Partenavia P68 aircraft in their fleet. The company offers its services to international tourists as well as local people interested in seeing the beauty of Greenland from the air. AirZafari's management provided support to this expedition by offering local aviation expertise as well as accommodation and subsistence in Greenland.

The Team

The eventual success of any project or idea always depends on the people behind it. And behind the expedition to Greenland was an exceptional team. ABS Jets, led by Jan Marx, were on call 24/7. Jan helped with flight planning, securing fuel and accommodation, checking weather forecasts, following the progress of the flight and, in fact,



Tým

Úspěch jakéhokoliv projektu vždy závisí na lidech, kteří za projektem stojí. Expedice do Grónska měla štěstí v tom, že ji podporoval tým skvělých lidí. Tým firmy ABS Jets byl vedený Janem Marxem, který mi navrhl, abych jej kontaktoval kdykoliv – ve dne i v noci. Jan mi pomáhal s plánováním letů, zabezpečováním paliva a ubytování, prověřováním předpovědi počasí i zjišťováním aktuální situace v pandemických předpisech jednotlivých zemí na trati a řešením problémů vznikajících změnami těchto předpisů v průběhu expedice.

Dále byl v týmu také veterán podpory leteckých expedic Jakub Matějů, který jako obvykle dohlížel na fungování sledovacího satelitního systému SPOT. Aby bylo možné zajistit stálé monitorování systému SPOT a zahájit případně rychlou akci, postup letu pozorně sledovala (a s Jakubem spolupracovala) také Julia Holm, která má velké zkušenosti se sledováním pohybu lodí ve světových mořích.

Šéf webu Flying Revue, Tomáš Zach, zajišťoval prezentaci expedice na webu a sociálních sítích FR. Navíc expedici podpořil další veterán týmu leteckých expedic Flying Revue – Jožo Skácal. Jožo jednak navrhl logo expedice, a jednak se věnoval výběru a přípravě fotografií pro tisk. Do tisku graficky připravil i celou tuto publikaci. Fotografie z odletu pak pořídil Jindřich Ilem.

Během expedice nás pak podpořil také Jens Larsen i jeho manželka Bente a dcera Mia, se kterými jsem se seznámil během letu po Grónsku. Jens je pilot a nadšený aviatik. Létá jak profesionálně, tak amatérsky v Grónsku i v Dánsku a expedici pomohl prakticky i radami. Jens mi navrhl úpravy trasy letu tak, abych neminul některá zajímavá místa a se svou manželkou, která je pilotkou Air Greenland, mi navíc poskytli ubytování v Kangerlussuaqu a v Nuuku. Jensova dcera Mia, která je šéfpilotkou společnosti AirZafari, mi pak pomohla zorientovat se ve vnitropolitické situaci Grónska i na letišti Nuuk a díky ní jsem měl možnost navštívit vojenský Met Office v Nuuku. To mi při zpáteční cestě ze západního na východní pobřeží Grónska pomohlo zvolit trasu odpovídající aktuální meteo situaci.

everything and anything else that was required. A lot of his attention was taken up by the ever-changing Covid 19 restrictions and requirements in individual countries.

Then there was Jakub Mateju, in charge of the satellite tracking system which allows on-line tracking of the flight at intervals of 2.5 minutes and alerts the appropriate services in case of a problem. Julia Holm, who is experienced in monitoring ship movements around the world's oceans and seas, collaborated with Jakub to ensure that flight progress was continuously monitored and that appropriate action would be initiated if required.

The expedition was presented on the Flying Revue website and social media under the responsibility of Tomas Zach. In addition, there was another veteran supporter of our expeditions – Jožo Skacal. Jožo designed the expedition logo and then devoted his attention to preparing the photos and the entire graphic design of this book. The photos of the departure from Prague were taken by Jindřich Ilem.

The expedition was greatly supported also by Jens Larsen, his wife, Bente, and daughter, Mia, whom I met when I was flying over Greenland. Jens is a professional pilot and a devoted aviator. He flies professionally as well as privately. Jens suggested some changes to the flight route over Greenland so that I would not miss some places well worth visiting. He and Bente, who is a pilot for Air Greenland, offered me accommodation in Kangerlussuaq and Nuuk. Mia, who is the chief pilot of AirZafari, introduced me to the airport at Nuuk and organised a visit to the Met Office there. She also gave me an interesting brief on domestic politics in Greenland.

PŘÍPRAVY

To nejdůležitější samozřejmě bylo dát moje letadlo Dynamic WT 9 LSA s imatrikulací OK LEX do prvotřídní kondice. To ale vyžadovalo také pár náhradních dílů, které nebyly momentálně k dispozici buď kvůli dlouhým dodacím termínům, letním prázdninám nebo kvůli problémům v zásobování vytvořeným pandemickou situací. Abychom to stihli, požádal jsem o pomoc výrobce letadla Aerospool s.r.o i firmu Teveso s.r.o, která zajišťuje servis motorů Rotax a samozřejmě také OK Aviation Service s.r.o v Příbrami, jehož technici vykonávají vlastní práce na údržbě letadla.

Podporu jsem ode všech dostal, a tak byl OK LEX k letu do Grónska připravený 36 hodin před odletem, který byl plánovaný na sobotu 24. července 2021. Abych letadlo prověřil, letěl jsem s ním hned po převzetí z údržby na přednášku do Přerova. Systémy letadla pracovaly normálně, a tak jsem mohl radostně potvrdit, že expedice do Grónska se skutečně konat bude.

Moje vlastní přípravy byly také velmi detailní a opatrné. Hlavním důvodem byl fakt, že velká část letu – kolem 30 letových hodin – probíhala nad studeným mořem. Chtěl jsem také celou expedici dobře zdokumentovat, což vyžadovalo, abych měl s sebou několik kamer, fotoaparát, množství kabelů, paměťové karty, hard disky, nabíječky, baterie atd. To samo představovalo samostatnou část příprav.

Vůbec poprvé jsem chystal odlet na leteckou expedici z mezinárodního letiště Praha. To znamenalo, že jsem musel OK LEX na toto letiště z Příbrami přeletět. Kolem čtvrt na pět odpoledne před odletem z Příbrami jsem od Honzy dostal informaci, že pro vstup na Faerské ostrovy musím nově mít PCR test i přesto, že jsem očkovaný. Dostal jsem se do mírného stresu, protože jsem byl v Příbrami a odběrové místo v Praze zavíralo v 17.45. Začal tedy závod s časem. Okamžitě jsem odstartoval, v Praze jsem přistál v 16.40, můj kamarád Lukáš na mě čekal na letišti a hned mě odvezl do laboratoře. V 17.30 mě otestovali a druhý den ráno jsem se tedy mohl na cestu do Grónska opravdu vydat.

PREPARATIONS

To prepare for this expedition, I was able to use some of the plans I had put together for the Round the World trip in 2019. When, early in July 2021, pandemic travel restrictions were eased slightly, I began to prepare in earnest.

First on the agenda was to get my aircraft, a Dynamic WT 9 LSA with registration OK LEX, into pristine condition. This, however, required some spare parts which were not immediately available due to the summer holiday season, as well as supply disruptions related to Covid 19. So things were not looking good for a while. To get the work done in time, I requested the assistance of the aircraft manufacturer Aerospool s.r.o, the representative of Rotax engines in Czechia, Traveso s.r.o, and the aircraft maintenance company, OK Aviation Service s.r.o. in Příbram. They all did their utmost to help.

OK LEX was ready to fly to Greenland 36 hours before my scheduled departure on Saturday 24 July. To test it, I flew to Přerov where I had a presentation scheduled for Friday afternoon. The aircraft as well as all its components exhibited no problems so on my return I confirmed that the expedition to Greenland was ON.

My own preparations were also even more careful than for previous flights since this flight included vast areas of cold seas. I also wanted to make sure the whole expedition would be well documented and that required detailed preparation of cameras, cables, memory discs and cards, chargers, batteries, etc.

The plan was to depart from the airport in Prague. This was a first for me and meant that I had to fly OK LEX from Příbram to Prague International Airport. Before doing so, I had one more hurdle to overcome. I received information from Jan that in order to enter the Faroe Islands I needed to take a PCR test. By now it was about 16.15 on the afternoon before departure. I was in Příbram and the laboratory in Prague was closing at 17.45. Racing against the clock, I landed in Prague at 16.40 where my friend Lukas was waiting to drive me straight to the laboratory. I was tested at 17.30 and, shaken but undeterred, I was ready to fly to Greenland the next day.



■ Tohle je jediná fotka, kterou jsem udělal při nakládání letadla na letišti v Příbrami. Je samozřejmě hodně důležité vědět, kde jsou jednotlivé věci uložené a být schopen řadu z nich najít i během letu. To je věc, která mi ještě občas dělá trochu problémy

■ Loading the aircraft at my home airport, Příbram. It is important to remember where everything is located so it can be found later, even in flight. I am not always successful. This is the only photo I took at Příbram



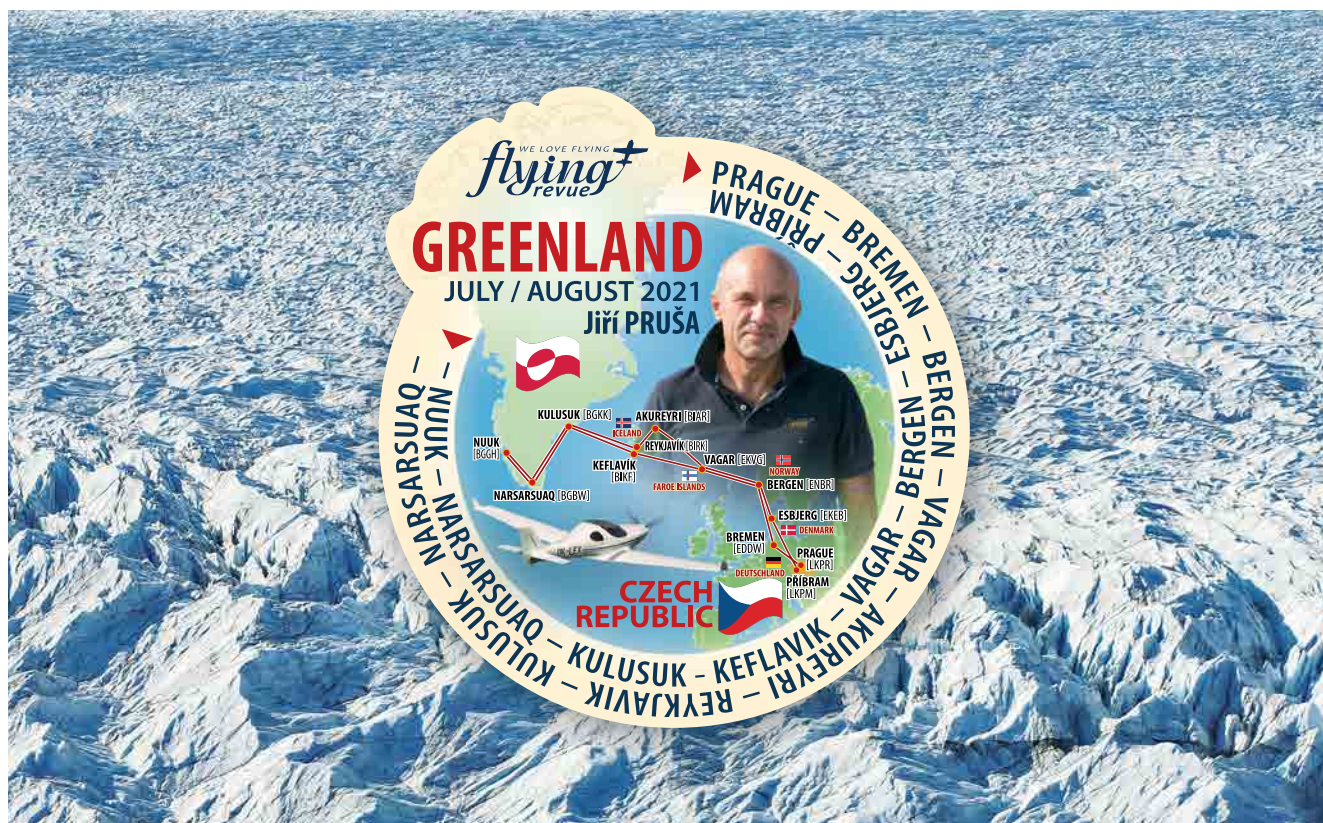
■ Během přeletu z Příbrami do Prahy. Toto je pohled na Staré letiště, kde jsou hangáry ABS Jets a.s. a odkud jsem druhý den odlétal

■ Arriving at Prague International Airport during my positioning flight the day before departure. I would be taking off from this area (the old airport)



■ Finále dráhy 24 letiště Praha asi 5 minut po přeletu Starého letiště

■ Landing on runway 24 at Prague International Airport, five minutes after the previous photo was taken

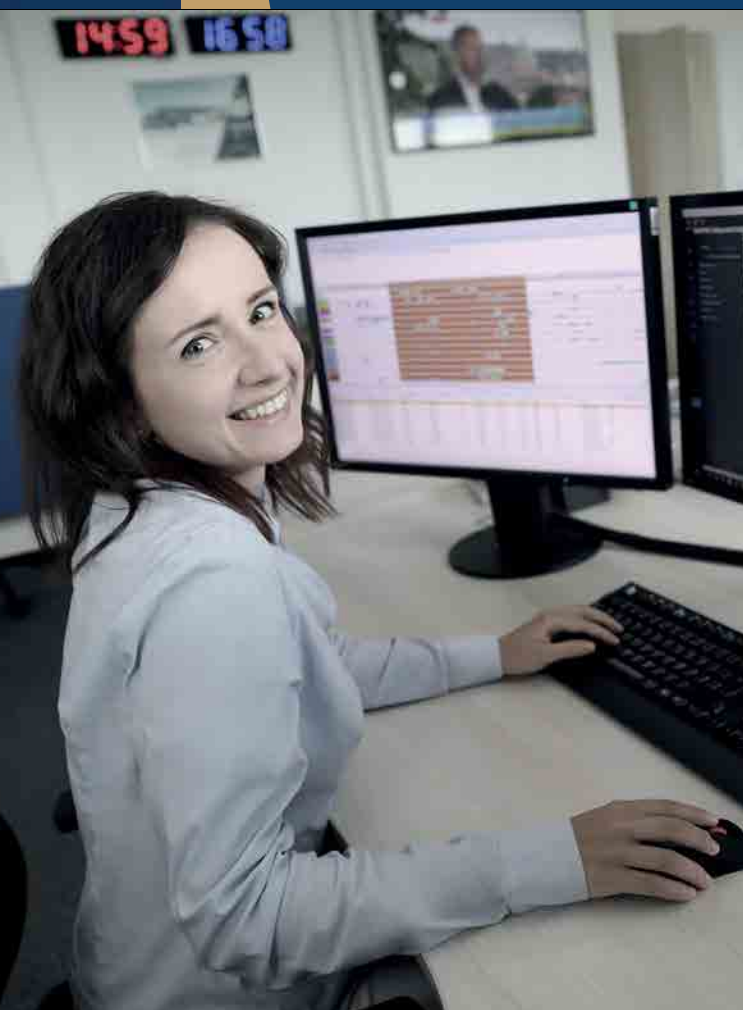


■ Samolepku expedice jsem rozdával lidem, kteří se mi na jednotlivých letištích věnovali. Tahle maličkost pomáhá vytvořit přátelskou atmosféru

■ I handed out the expedition sticker to the people who serviced the aircraft at various airports. It always helps to create a friendly atmosphere



PROUDLY SUPPORTING **JIŘÍ PRUŠA**
ON HIS **ADVENTUROUS EXPEDITIONS**
FOR OVER 7 YEARS.



FLIGHT PLANNING ACROSS THE GLOBE

M: **+420 602 316 636**

T: **+420 226 231 205**

US TOLL FREE: **+1 844 586 6250**

SITA: **PRGDPXH**

AFTN: **LKPRABPX, LKPRABPY**

E: **occ@absjets.com**



PRAHA GANDERKESEE ATLAS BERGEN

Probudil jsem se v půl čtvrté ráno a věděl jsem, že už nesunu. Prověřil jsem, jestli mám ty nejdůležitější věci v batohu, nasnídal jsem se, zamknul a kolem sedmé mě Lukáš odvezl na letiště. Letový plán jsem podal na devátou hodinu, takže vše bylo komfortní a v klidu. Bezpečnostní prohlídka na letišti byla bezproblémová a tým ABS Jets byl už připravený u hangáru. OK LEX mně vytáhl z hangáru, udělali jsme pár předletových fotografií a urovnal jsem věci v letadle. Letadlo pak s pomocí tahače přetáhli na stojánku a v 9.00 hodin jsem začal pojíždět k odletu.

Let na sportovní letiště Ganderkesee Atlas nedaleko od Brém proběhl bez problémů. Ty začaly, až když jsem prověřoval předpověď počasí na druhou část cesty. Bergen a řada dalších letišť v jeho blízkosti byly trochu překvapivě zavřené ještě kolem 13. hodiny kvůli mlze a nízké oblačnosti. Prověřil jsem předchozí METAR⁶ a zjistil jsem, že trend je dobrý a mlha se postupně zvedá. Podal jsem tedy svůj letový plán s nadějí, že, než doletím do více než ještě 3 hodiny vzdáleného Bergenu, počasí se zlepší.

Trasa letu vedla přes Helgoland – souostroví dvou ostrovů, které bylo za 2. světové války německou nedobytnou pevností. Po válce spadalo pod britskou správu, která nechala na Helgoland navést munici z poraženého Německa a roku 1947 ji největším nenukleárním výbuchem zničila. Naštěstí tím nebyl Helgoland vymazán z povrchu světa a od roku 1952 je opět osídlen civilním obyvatelstvem.

Následně jsem dostal sms zprávu od Jakuba, ve které mi poslal METAR pro Bergen a vývoj byl pozitivní – mlha se vsutku zvedala. Zavolaal jsem Jakuba přes satelitní telefon, abych zprávu prověřil a také abych otestoval satelitní telefon. Všechno bylo v pořádku.

Přiblížení do Bergenu bylo ale přece jen komplikované kvůli nízké základně mraků. Navíc na ostrůvcích v okolí letiště je řada antén a stožárů, kterým je potřeba se bezpečně vyhnout. Krajina a výhledy na ni byly však úžasné – fjordy, ostrovy, lodě... Přistál jsem na dráze 17 a Follow me auto mě navedlo na, trochu utajené, parkoviště ve vzdáleném cípu letiště. Během pár vteřin u mě zabrzdilo policejní auto s policistou, který

6 METAR – Meteorological Terminal Air Report – informace o aktuálním počasí na daném letišti. METAR se publikuje obvykle jednou za 30 nebo 60 minut a obsahuje především informace o typu a výšce oblačnosti, směru a síle větru, teplotě, rosném bodu atd.

PRAGUE GANDERKESEE ATLAS BERGEN

I woke at 03.30, finalised my packing, carefully locked the house, and left for the airport with Lukas at 07.00. Departure was scheduled for 09.00 (local time) so we were in good time. Departure formalities went smoothly and the team from ABS Jets were ready at the airport. OK LEX was pulled out from the hangar and, after taking some pre-flight photographs, I began taxiing for departure. And then I was on my way.

The flight to the little German airport of Ganderkesee Atlas, near to Bremen, was uneventful. I had my first hint of a problem here when I checked the weather forecast. Even though it was already 13.00 and the sun was shining where I was, the airport at Bergen was closed due to fog as were the airports in its vicinity. On checking the previous METARs⁶, I was relieved to see that the fog at least appeared to be gradually lifting. I filed my flight plan in the hope that by the time I reached Bergen (in more than three hours) the weather would have improved.

The flight took me over Heligoland, the archipelago of two islands which, in 1947, were all but wiped from the face of the Earth by the British Navy in what was then the largest non-nuclear detonation in history. I received a message from Jakub who sent me the latest METAR for Bergen and the news was positive as the fog was indeed lifting. I called Jakub by the satellite phone just to test it and it worked just fine.

The approach to Bergen was difficult as the cloud base was very low and I had to avoid some antennas and rocks on the surrounding islands. The scenery - fjords, islands, boats - was spectacular despite the cloud cover. I landed on runway 17 and was guided to a hidden parking spot at the far end of the airport. Within seconds a police car turned up with a policeman who wanted to see my documents, including my Covid vaccination and PCR test certificates. He seemed surprised to see the still camera sticking out of the cabin and several video cameras attached to my aircraft and I had to convince him that I was photographing for an aviation magazine and not for Norway's enemies, whoever they may be.

It took me 20 minutes to check into the airport hotel as the receptionist, not believing there would be any new arrivals that day, had abandoned the desk and was nowhere to be found.

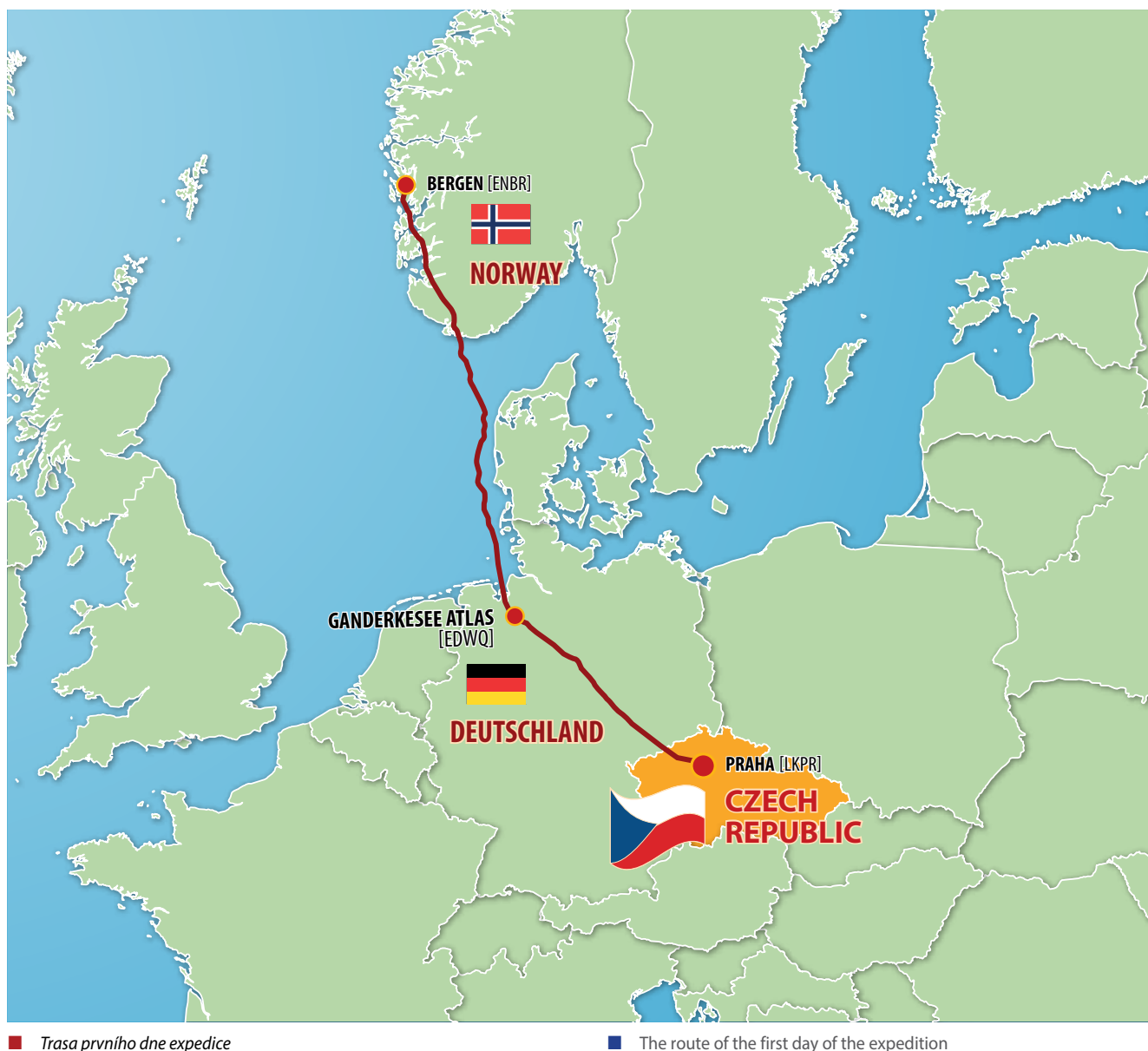
6 METAR – Meteorological Terminal Air Report – information on weather conditions at a specific airport which is published in intervals of 30 or 60 minutes

chtěl vidět můj pas včetně potvrzení o očkování a o PCR testu. Při zkoumání dokumentů si zároveň všiml mého fotoaparátu, vyfukujícího z kabiny, i sférické kamery, a tak jsem mu musel ještě prokazovat, že pracuji pro letecký časopis, a nikoliv pro vojenskou rozvědku nějaké Norsku nepřátelské země.

Ubytovat se v letištním hotelu nebylo tak jednoduché, protože v recepci nikdo nebyl. Asi po 20 minutách čekání se mi podařilo najít slečnu recepční, která se kdesi schovávala, protože nepředpokládala, že by do hotelu mohl vůbec někdo přijet. Když jsem pak prověřil předpověď počasí na neděli pro Faerské ostrovy, zjistil jsem, že letiště Vagar tam je v té době zavřené a stejné meteo podmínky že jsou očekávané i pro další den. To nebyla moc dobrá zpráva... Létání na sever je ale téměř vždycky kvůli nepříznivému počasí hodně nejisté, a tak jsem se snažil brát předpověď bez velkého vzrušení. Věřil jsem, že do rána se to spraví...

On checking the weather for the Faroe Islands, I learned that the airport in Vagar was closed with similar conditions forecast for the next day, Sunday. Not good news. However, flying to northern latitudes is always unpredictable when it comes to weather, so I did my best to remain stoic about it.

The morning will tell ...





■ Asi hodinu před odletem u jednoho z hangárů ABS Jets a.s. v části Letiště Václava Havla v Praze určené pro letadla všeobecného letectví

■ In front of one of ABS Jets' hangars in the General Aviation area of Prague International Airport, about one hour before departure



■ Poslední domluva se šéfem logistického týmu expedice Honzou Marxem

■ Final discussion with ABS Jets' Jan Marx, head of the expedition logistics team



■ Můj sofistikovaný dřevěný držák palubního fotoaparátu, který na různých letištích občas znervóznil zodpovědné úředníky

■ My sophisticated camera and stand which can arouse the suspicion of officials at some airports



■ Skupinová fotografie na tahači před jedním z hangárů ABS Jets



■ In front of one of ABS Jets' hangars



■ OK LEX je tažen na provozní stojánku. Honzova manželka Barbora si užívá neobvyklou příležitost svést se na tahači

■ OK LEX being towed to the apron. Jan's wife, Barbora, enjoys a rare opportunity to ride a tow vehicle.



■ Na sedadle cestujícího vládne trochu nepořádek. Dobře vidět jsou spací pytel (tmavě modrý), záchranný člun (žlutý) a fotoaparát na stojanu. Do odletu jsem to všechno srovnal trochu lépe (věřte mi 😊)

■ The passenger seat may look a bit of a mess with my sleeping bag (blue), life raft (yellow) and camera and stand clearly visible, but by departure everything was in much better order (trust me)



■ OK LEX už je na stojánce připravený k odletu. Pod křídlem je dobře vidět sférická kamera. Fotograf Flying Revue, Jindřich Ilem, fotí celé dění pro webové stránky časopisu

■ OK LEX in position before departure. The external spherical camera can be seen under the wing. The photographer from Flying Revue, Jindrich, is taking photos for the website



■ Dělán všechno rád na čas. Je 9.00 hodin pražského času a OK LEX začíná svou cestu do Grónska

■ I like to be on time. It is 09.00 local time in Prague as OK LEX and I begin our journey to Greenland



■ Na letišti Ganderkesee Atlas u Brém, kde jsem přistál kvůli natankování, abych mohl pokračovat další více než 3 hodiny podél dánského pobřeží a přes moře do Bergenu v Norsku

■ Ganderkesee Atlas Airfield near Bremen where I stopped for refuelling before continuing along the Danish coast and over the sea to Bergen in Norway



■ Během letu do Bergenu jsem přelétával také ostrov Heligoland, který sloužil během 2. světové války jako německá pevnost a vojenský přístav

■ On the way to Bergen, I overflew the islands of Heligoland which served as a German military port during WWII.



■ Přiblížení na přistání na dráze 17 na letišti v Bergenu po téměř celkem 7 hodinách letu z Prahy. V této chvíli jsem byl ještě celý natěšený, že příští den už budu na Islandu

■ Landing on runway 17 at Bergen Airport after almost seven hours in the air from Prague. I was all geared up to reach Iceland the next day



■ Po přistání na letišti v Bergenu mě Follow me auto dovedlo k nejvzdálenější, dobře schované parkovací stojánce. Zde mě pak okamžitě kontroloval norský policista, který chtěl vidět vše – pas, potvrzení o očkování, potvrzení o negativním PCR testu i důkaz, že pracuji pro letecký časopis. Kamery na letadle a v letadle jej trochu znervóznily

■ After landing at Bergen Airport, I was guided by the Follow Me car to the most distant, well hidden parking stand. Seconds later, a police car came to check my papers including the Covid pass, PCR test and my cameras. The policeman was concerned about the purpose of all the cameras and asked to see my journalistic credentials



■ Pohled na letiště v Bergenu z okna mého hotelového pokoje. V této chvíli jsem se ještě stále připravoval na odlet další den do Vagaru a následně na Island

■ Bergen Airport from my hotel window. At this point, I still believed I would be leaving for Vagar in the Faroe Islands in the morning

BERGEN

Probudil jsem se kolem čtvrté hodiny ráno, prověřil jsem si METAR pro letiště Vagar na Faerských ostrovech a padla na mne mizerná nálada. Letiště Vagar bylo kvůli silné mlze i nízké základně oblačnosti zavřené a předpověď nevypadala o nic lépe. Letět přímo na Island je na limitu doletu mého stroje a tak jsem to ani nezvažoval, protože nad mořem vždy hrozí nebezpečí silného protivětru a výběr záložních letišť je velmi limitovaný. V Bergenu bylo krásně, a tak bylo pro mě trochu složité akceptovat fakt, že nemohu letět dál, „kvůli špatnému počasí“. Opakovaně jsem prověřoval vývoj METARů ve Vagaru až asi do 10 hodin dopoledne, kdy jsem se finálně rozhodl to odpískat a strávit den v Bergenu. Nakonec, Bergen je považovaný za nejhezčí město Norska...

Po pár problémech s nákupem lístku jsem odjel tramvají do centra Bergenu, kde jsem většinu dne strávil obdivováním jeho krásy. Každou hodinu jsem ale ještě kontroloval meteo situaci ve Vagaru na své navigační aplikaci. Ta se ale během celého dne nezlepšila a předpověď nebyla dobrá ani pro následující den. Navíc jsem od Honzy dostal pár nepříjemných zpráv ohledně zpřísněných se požadavků pro vstup na Island i do Grónska, kde se začaly od úterý požadovat PCR testy. Můj optimismus tak utřil nějaké rány. Dokonce jsem proto začal přemýšlet, že zruším let do Grónska a místo toho pouze nafilmuji letiště v Norsku a Dánsku. Honza mě z těchto myšlenek naštěstí ale při večerním telefonátu dostal.

BERGEN

On waking, at 04.00, I checked the METAR at Vagar Airport and was met with disappointment. Vagar was closed due to heavy fog and the forecast was no better. Flying direct to Iceland was not an option as such a flight would be at the absolute limit of my aircraft's endurance, especially given the added danger of headwinds and very limited choice of alternate airports. The weather in Bergen was beautiful, so I struggled to accept that I could not fly "because of weather". By 10.00, after regular checks of the Vagar meteo, I made my decision to spend the day in Bergen. After all, it is said to be the most beautiful city in Norway.

I took the tram from the airport to the centre and walked around the city for most of the day, all the time checking the Vagar meteo situation on my navigation app. It did not improve all day, nor did it offer much hope for improvement even for the next day. At the same time, I heard from Jan that Covid testing requirements for Iceland and Greenland had been tightened over the weekend. This was another challenge to my optimism. I began considering an alternate route, flying to and filming airports in Norway and Denmark. Fortunately, Jan talked me out of that idea.



■ Druhý den expedice jsem strávil pěší prohlídkou Bergenu

■ I spent the second day of the expedition sight-seeing in Bergen on foot



■ Pohled na přístav a staré město v Bergenu. Tuhle fotografii jsem udělal během svého dřívějšího letu do Norska, kdy bylo ale prakticky stejně krásné počasí

■ Bergen port and Old Town. This photo was taken on a previous flight to Norway some years earlier. The weather in Bergen was about as great then as it was this time

BERGEN VAGAR REYKJAVÍK

Opět jsem se probudil kolem čtvrté ráno. Po včerejší zkušenosti jsem se ale nechtěl na METAR pro letiště Vagar ještě podívat, aby mne to zbytečně tak brzy ráno nerozrušilo. Po nějakých 15 minutách boje s podvědomou zvědavostí jsem ale nakonec ten METAR otevřel a přišel pozitivní šok – letiště Vagar bylo otevřené, viditelnost 10 km a základna mraků ve výšce 1 200 stop! Tedy nikoliv ideální, ale dobré.

Poté, co jsem si ten METAR přečetl, jsem už v žádném případě nemohl zůstat v posteli. Mé pohyby i dech se zrychlily a začal jsem spěšně balit, abych byl schopen co nejdříve vyrazit na letiště a abych nezmeškal příležitost vyrazit na Faerské ostrovy. Předpověď TAF⁷ na zbytek dne byla trochu nejistá a tak bylo těžké předpokládat, zda letiště Vagar zůstane otevřené celý den.

V 6.30 jsem byl první na snídani a u brány letiště Bergen jsem byl už v 7.00. Byla zavřená, ale našel jsem nedaleko ní na okně telefonní číslo, na které jsem měl zavolat, což jsem učinil. K mému velkému překvapení mi kdosi celkem příjemně hned odpověděl a řekl, ať počkám. Během 10 minut přijel k té bráně velký kloubový autobus a jeho řidič mi bránu otevřel. Pak mě pozval do autobusu a během 5 dalších minut jsem byl u letadla.

Tentokrát mi přípravy trvaly trochu déle než obvykle. Musel jsem totiž zorganizovat vše i pro případ přistání na vodu – námořní rádio, PLB, satelitní telefon, leteckou vysílačku. Všechno to zařízení muselo být také zajištěné proti proniknutí vody a připravené, abych vše mohl jedním pohybem vzít s sebou. Záchraný člun jsem přivázal k letadlu, v kapse jsem měl nůž k jeho odříznutí atd. atd. Pak jsem připevnil a nastavil kamery, připravil si trochu jídla a pití. Asi za hodinu jsem byl hotový, sedl jsem do letadla a požádal řídicího na věži o povolení dojet ještě k pumpě.

Vždycky se snažím tankovat hned po příletu. Vědět, že ráno před odletem nebudu muset tankování řešit, mne uklidňuje. Nemusím se tak také obávat, že nebude fungovat pumpa nebo se objeví nějaký jiný problém. Tentokrát se mi ale zželelo toho člověka, který na mě po příletu čekal, aby mě odvezl k té hodně vzdálené bráně. Asi mu končila služba, a tak mě trochu tlačil a já jsem akceptoval jeho návrh, abych natankoval „zítra“.

V Bergenu na letišti mají samoobslužnou pumpu. Uzemnil jsem tedy letadlo, vložil do systému informace o mé kreditní kartě a sejmul jsem čerpací pistoli. Avgas začal do mého stroje téct

7 TAF – Terminal Aerea Forecast je předpověď počasí pro dané letiště na dobu 9 – 24 hodin

BERGEN VAGAR REYKJAVÍK

Although I was awake at 04.00, I was reluctant to check the METAR for Vagar as I couldn't face disappointment so early in the morning. But, after 15 minutes, I couldn't hold out any longer and opened the METAR message. What a pleasant surprise; the airport was open, visibility 10 kilometres and the cloud base about 1,200 feet. Not ideal, but certainly flyable.

The news galvanised me into action. I started packing and was keen to set off as early as possible to take advantage of the window of opportunity offered by the good weather. The TAF⁷ for the rest of the day was not brilliant, so there was no knowing how long the airport at Vagar would remain open.

I was the first guest at breakfast which was served from 06.30. I arrived at Bergen Airport before 07.00 and called the number that I found on the locked door to which I had been instructed to report. To my great surprise, a friendly voice responded and within five minutes a large bus pulled up next to the gate which the driver opened for me. Another five minutes later, I was at my aircraft.

For this flight, I needed to make careful preparations to ensure all my gear was ready and accessible in the event of a landing on water. The maritime radio, PLB, satellite phone, and aviation radio all had to be secured to protect them from water and to ensure I could reach them in an emergency. The life raft was attached to the aircraft, and the knife to cut the rope had to be in my pocket. I secured the cameras and loaded some food and water. All this took me about an hour and then I was ready. I switched on the cameras attached to the wings, asked the tower controller for permission and taxied towards the fuel pump.

My usual routine is to refuel on arrival. It gives me peace of mind to know that I have fuel on board and that I have one less thing to worry about on departure. I prefer to avoid the risk of technical problems or lack of fuel occurring at the last minute. However, on this occasion, the official who had directed me to the remote parking when I landed was in a hurry and I agreed to refuel "tomorrow". The pump at Bergen is self-service, so having earthed the aircraft and entered my credit card information, I grabbed the nozzle. After some coughing and spluttering, the fuel

7 TAF – Terminal Area Forecast is weather forecast for a specific airport for the next 9-24 hours

velmi nejistě a kašlavě. Abych to vyprávení zkrátil, tak po 70 litrech palivo došlo a z hadice nic neteklo. Naštěstí mě to nedostalo, protože mi scházelo jen asi 10 litrů. Představa, že jsem téměř přišel o možnost odletu kvůli tomu, že jsem nenatankoval při přiletu, mě ale vyděsila. Pokud by palivo v cisterně bývalo došlo dříve, tak jsem určitě musel čekat pár hodin, než přijede nějaká velká cisterna, aby ten tank na asi 50 000 litrů naplnila.

Po celkem úspěšném natankování jsem tedy vše ještě jednou prověřil, zapnul kamery, oblékl si svůj plovoucí oblek, vložil smartphone s navigační aplikací do držáku, usadil jsem se, zavolal opět řidičího na věži, požádal o povolení nahodit motor a pojíždět k vyčkávacímu místu dráhy 17. Řidičí našel v systému můj letový plán a povolil mi pojíždět. Pak mi dal instrukci ke vstupu na dráhu a během několika desítek vteřin jsem se odlepil od země k asi tříhodinovému letu na letiště Vagar na Faerských ostrovech.

Počasí bylo na začátku cesty celkem dobré, ale jak jsem postupoval, tak se mraky stávaly mohutnější, vyšší a bylo stále složitější se jim vyhnout. Asi 100 km východně od Faerských ostrovů jsem se mrakům vyhnout již vůbec nemohl, a tak jsem jimi začal proklesávat, abych se dostal pod jejich základnu. Chtěl jsem také sklesat ještě v dostatečné vzdálenosti od Faerských ostrovů, abych si byl jistý, že pode mnou nebude žádná přepážka a že, i pokud budu nízko, budu v bezpečí.

Dispečer informační služby AFIS⁸ na věži ve Vagaru mě informoval, že základna mraků je v oblasti letiště kolem 1 200 stop nad mořem a že bych měl přistát na dráze 30. Přiblížení bylo trochu komplikovanější, protože vedlo fjordem, ve kterém byla viditelnost omezená kouřem. Na přistávací dráze mi ale rozsvítili světla, takže jsem ji pak už v dostatečné vzdálenosti viděl dobře. Vlastní přistání bylo celkem rutinní.

Na letišti ve Vagaru jsem zastavil přímo u palivové pumpy, kam okamžitě přijel pumpař. Ten byl docela upovídaný a svěřil se mi, že tak malé letadlo ve Vagaru viděl jenom jednou. Protože to bylo už moje druhé přistání ve Vagaru, není vyloučené, že i minule to byl OK LEX... Měl jsem z toho docela dobrý pocit.

Podal jsem letový plán do Reykjavíku a měl jsem tak asi hodinu na odpočinek. Ten jsem strávil komunikováním se členy expedičního týmu. Zůstat na ploše bylo lepší než se přemístit do terminálu, protože jsem tak nemusel procházet ani bezpečnostní kontrolou, ani absolvovat žádné zdravotní kontroly.

Na letišti Vagar není moc provoz, ale tak, jak to bývá, let společnosti SAS do Kodaně se začal připravovat k odletu ve stejnou chvíli, kdy jsem už já pojížděl na práh dráhy k odletu. To vytvořilo trochu tlaku na mě, abych po odpoutání letěl

flowed, and stopped at 71 litres when the fuel ran out. As luck would have it, I was only about 10 litres short of a full tank, but I didn't like to think about how I would have felt had I been obliged to wait, probably for hours, for the pump to be resupplied.

With the aircraft fuelled almost to the maximum, all systems and equipment checked, and outside cameras running, I put on my flotation suit, installed my smartphone with the navigation app, settled into my seat, and called the tower again for permission to start the engine and taxi for departure. My flight plan to Vagar, filed the evening before, was found and with everything approved, I was given permission to taxi to the holding point of runway 35. Within seconds of lining up, I took off for the more than three-hour flight to Vagar in the Faroe Islands.

For the first part of the journey, the weather was good, but as I continued, the clouds were becoming more menacing and more difficult to avoid at the 5,500 feet level that I was supposed to maintain. About 100 kilometres east of the Faroe Islands, I was no longer able to avoid the clouds, so just plunged into them while descending quickly to around 1,200 feet. I reckoned it was better to descend while still some distance from the islands. That way I could be sure there were no obstacles below the clouds and I was safe as long as I was able to maintain a reasonable altitude.

The AFIS⁸ information service at Vagar tower advised that the cloud base was at about 1,200 feet over the airport and that I should approach runway 30. Flying through a misty fjord towards the runway could have posed problems, but the runway was lit and I found it without too much trouble. The rest of the landing was routine.

Avgas was ready and waiting for me at Vagar. The fuel handler told me that he had only once seen such a small aircraft at Vagar Airport. Since I had been there once three years earlier, it may well have been me. I felt rather good about that.

I filed my flight plan to Reykjavík straight away and managed a short rest on the tarmac, using the time to communicate with my support team. Staying air-side meant I didn't have to go through security or deal with whatever inspections may have been in place in relation to Covid.

There is very little traffic at Vagar Airport, but as it turned out, an SAS flight to Copenhagen was getting ready for departure at the same time as I began taxiing.

8 AFIS - Aerodrome Flight Information Service je informační služba poskytovaná na neřízených letištích. AFIS podává pilotům jak provozní tak meteorologické informace o situaci na letišti a v jeho okolním prostoru

8 AFIS - Aerodrome Flight Information Service is an information service provided at uncontrolled airports. It gives pilots traffic as well as meteorological information for the airport and surrounding area

co nejdéle hodně nízko, co nejrychleji a často informoval o své poloze. Vagar nemá radarové krytí pro udržování bezpečné vzdálenosti mezi letadly a tak je potřeba potřebnou vzdálenost mezi letadly zajišťovat takto. Problém byl komplikovanější také kvůli tomu, že základna oblačnosti byla poměrně nízko a pravděpodobnost, že se někde dostanu do mraků, byla tak docela vysoká.

Brzy po mém vzletu z dráhy 30 jsem opravdu do nízkých mraků vletěl a tak jsem svoji výšku a vzdálenost od letiště předával přímo pilotovi Airbusu SAS. Nízký let v dešti a velmi omezené viditelnosti i bez možnosti řídit se skutečným horizontem trval asi hodinu. Ta hodina byla docela dlouhá, protože nutnost spoléhat se na umělý horizont, navíc bez autopilota, je po nějaké době celkem vyčerpávající. Tato část cesty mi proto poskytla celkem dobrou příležitost k procvičování schopnosti létat podle přístrojů. Alternativou bylo sklesat do pouhých asi 500 stop nad hladinou moře, kde byla viditelnost lepší. To je ale z mého pohledu příliš nízko v případě eventuálního problému, protože bych měl příliš málo času na jeho řešení nebo na jakékoliv rozhodování. Prostě jsem se rozhodl, že je lepší špatně vidět a letět podle přístrojů než letět příliš nízko.

Asi po třech hodinách letu v nepříliš přívětivém počasí jsem zahlédl pobřeží Islandu. Abych mohl letět pod základnou mraků a neriskovat, že se dostanu do blízkosti nějaké pozemní překážky, rozhodl jsem se letět podél pobřeží, ale nad mořem. Bylo krásné letět nějakých 500 stop nad příbojem u pobřeží, které je většinou pokryté černou lávou.

Skoro po hodině letu nad jižním pobřežím Islandu jsem musel po odbočení od pobřeží směrem k Reykjavíku navíc kličkovat mezi mraky nebo cáry mraků. Obával jsem se toho, abych nevletěl do mraků, protože mezi mnou a letištěm Reykjavík ležela pahorkatina s vrcholky ve výšce nějakých 500 metrů a s občasnými větrnými elektrárnami. Musel jsem tedy za každou cenu letět stále za dobré viditelnosti. Konečně jsem pak zahlédl letiště, dohodnul se s věží na trase přiblížení a následně jsem celkem rutinně přistál. Po mém přiletu na mě už čekala paní policistka. Hned zkontrolovala můj pas a s ním i moje potvrzení o očkování a PCR test z Prahy, který byl v pondělí v rámci limitu 72 hodin stále ještě asi hodinu platný. Překvapivě neshledala žádný problém a na Island mě bez problému pustila.

Obvykle si při leteckých expedicích nikdy nikde nedělám hotelové rezervace. To proto, že jinak bych se cítil pod tlakem povinnosti přistát na letišti, kde takovou rezervaci mám, a to by mohlo vést ke špatnému rozhodnutí třeba letět v počasí, ve kterém bych letět raději neměl.

Tento můj princip samozřejmě přináší nebezpečí, že někde žádné ubytování nenajdu nebo že nalezené ubytování je příliš drahé nebo příliš špatné. Tentokrát to byla kombinace obojího. Reykjavík byl přes problémy s Covidem-19 plný turistů a disponibilní nabídka na rezervační platformě Booking.com před-

The pressure was on me then to fly as low, as far and as quickly as possible since Vagar does not have a radar to help maintain separation between aircraft.

Sure enough, after taking off from runway 30, I encountered low hanging clouds. To ensure that the pilot of the Airbus could safely avoid me, I relayed to him my altitude and distance from the airport several times. Some 20 nautical miles out from the airport, I was engulfed by cloud and it was an hour before I emerged from it. It was a tense hour for me, relying as I was on the artificial horizon and without autopilot. On a positive note, I had plenty of opportunity to practise my proficiency in instrument flying. The alternative would have been to fly below the cloud base at around 500 feet over the sea. Flying so low allows no time for decision making and manoeuvring in case of engine trouble and I decided it was safer to fly by instrument in the vast empty space over the sea than to fly too low.

After three hours flying, I finally glimpsed the coast of Iceland. As I approached, I did descend below the base of the clouds hanging over the shore. In order to do so without the risk of hitting anything, I decided to fly along the coastline some distance out over the sea. How wonderful it was; flying 500 feet above black lava beaches with wild surf. Things became considerably trickier though about half an hour before landing when I was over hilly ground in the vicinity of Reykjavík. I had to weave quite low between the clouds while hoping to find a clear approach to the airport. Flying low in cloud so close to an airport isn't an option because of the possibility of other traffic as well as obstacles like wind turbines and antennas. Finally, I could see the airport and, having agreed with the tower on the approach path I would take, landed quite routinely.

Immediately on arrival I had to go through immigration control. The policewoman who checked my passport also checked my Covid papers. To my relief, she found everything in order and I was admitted into Iceland.

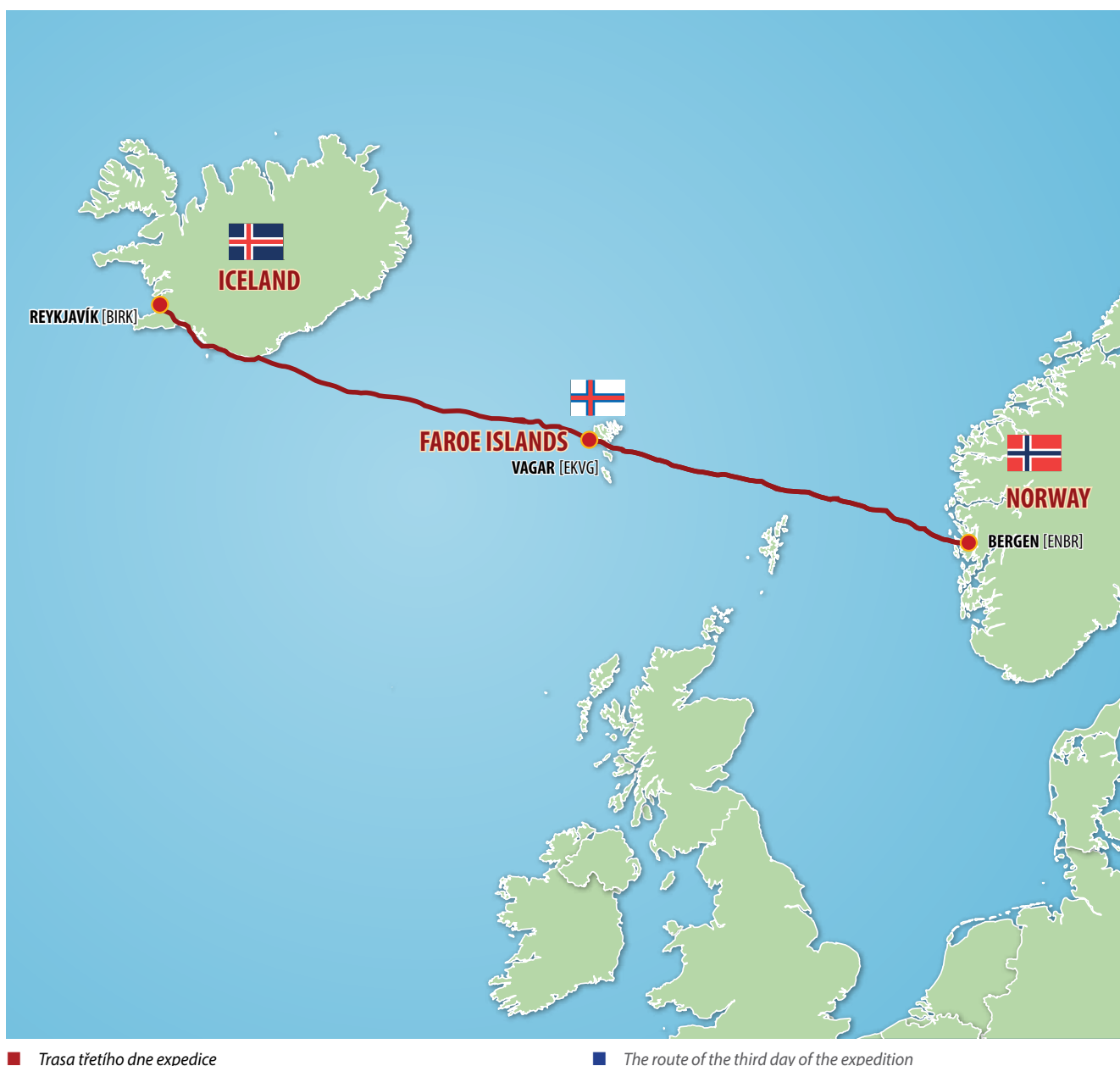
I usually do not make hotel reservations before arrival so as to avoid putting myself under pressure to land at a specific place and time, potentially leading to wrong piloting decisions. The downside of this principle is the risk of not finding accommodation at all or only finding either very expensive or substandard options. This time it was substandard. Despite Covid, Reykjavík was full of tourists and few rooms were available on Booking.com. The accommodation I finally selected was not far from the airport but, despite the high price, was of inferior quality.

As soon as I was in my room I checked the weather forecast to decide what my next steps would be. The weather in Greenland for the next two days was not

stavovala ten večer už jen pár postelí. Ubytování, které jsem si našel, nebylo daleko od letiště, ale přes svou poměrně vysokou cenu bylo dost hluboko pod rozumným standardem.

Když jsem se po delší době čekání dostal do pokoje, prověřil jsem okamžitě předpověď počasí na druhý den, abych se rozhodl, co dělat dál. Počasí v Grónsku vypadalo po další dva dny mizerně, zatímco předpověď pro Island byla slušná. Honza mě z Prahy také informoval, že Grónsko začalo od úterý vyžadovat PCR test i od plně očkovaných lidí. Rozhodl jsem se tedy zůstat v Reykjavíku dva dny až tři noci, trochu tu polétat a Island nafilmovat. Během té doby si udělat PCR test a ve čtvrtek 29. července, na kdy už byla pro Grónsko dobrá předpověď, tam odletět. Udělal jsem si tedy rezervaci na PCR test na středu ráno, 24 hodin před mým plánovaným odletem do Grónska, a připravil si plán cesty po Islandu.

looking particularly good while Iceland appeared to be in for reasonably fine conditions. In the meantime, Greenland now required a fresh PCR test even though I was fully vaccinated. I decided to stay in Reykjavík for two days and do some flying and filming in Iceland. I was able to book myself an appointment at the Reykjavík Covid centre for the PCR test 24 hours before my intended departure for Greenland on Thursday 29 July when better weather was forecast.





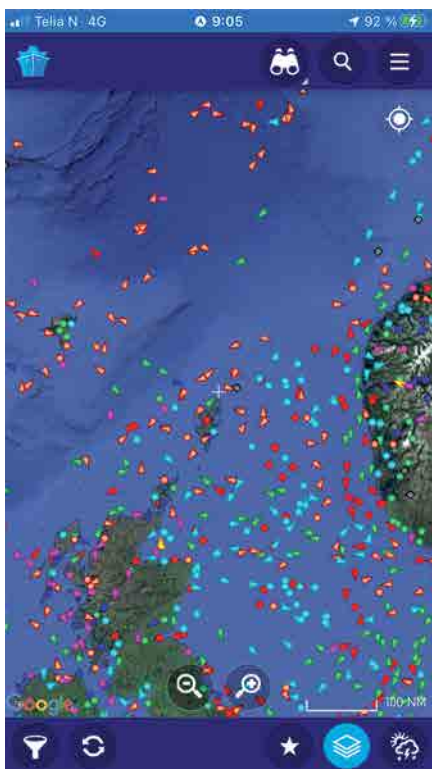
■ Odhaduji, že tato nádrž může obsahovat tak 50 000 litrů paliva. Avšak po načerpání 71 litrů do OK LEX ta velká nádrž vyschla a pumpa škytala naprázdno. Nemohu ani popsat, jak bych se býval proklínal za tankování až před odletem, kdybych musel čekat hodiny na cisternu s palivem, zatímco letiště Vagar bylo otevřeno a čekalo na mě...

■ I estimated that this tank held around 50,000 litres of fuel. However, after pumping 71 litres into OK LEX the tank ran dry. I cannot imagine how I would have felt if I had had to wait for hours for a tanker to bring new supplies, all the while knowing that Vagar airport was open and waiting for me



■ Tohle bylo celkové množství paliva, které na mě v Bergenu na letišti před odletem na Faerské ostrovy čekalo. S palivem v nádržích jsem měl celkem asi 110 litrů neboli jen o 10 litrů méně, než je plná kapacita. Ve vzduchu jsem tedy mohl vydržet asi 6 hodin, což bylo pro cestu plánovanou na 3,5 hodiny dostatečné. To bylo skvělé...

■ The gauge on the fuel tank at Bergen Airport showing the remaining supply. With the fuel already in the aircraft, I had 110 litres (10 litres less than capacity). That gave me six hours flying time for a journey scheduled to take 3.5 hours



■ Před delšími lety nad mořem si obvykle prověřuji polohu a obvyklé trati námořních lodí. V případě nutnosti přistát na vodu bych se pak snažil přistát co možná nejbližně některé z těch lodí. Tento screenshot ukazuje polohy námořních lodí ve chvíli mého odletu z Bergenu. Za letu jsem pak viděl jen jednu z nich

■ This screenshot shows the positions of maritime traffic at the time of my departure from Bergen. I like to check the general positions of shipping before a flight over the sea. In the event of a forced landing on water I would do my best to position myself as close as possible to a vessel



■ Tady natáčím předodletové selfie video pro čtenáře on-line reportáže z expedice do Grónska na webu Flying Revue. Tato videa čtenáře seznamují především s plánem letu a činností v daný den

■ Making a pre-departure selfie video for viewers of the Flying Revue website who were following the on-line reports of the expedition. I often do these to update followers on the plan of the day



■ Tak jsem připravený pro odlet z Bergenu a žádám o povolení k pojiždění na vyčkávací místo dráhy 17. Napravo mám smartphone, který se pro mě již stal hlavní navigační pomůckou, protože poskytuje více informací než palubní počítač

■ Ready for departure from Bergen and requesting permission to taxi to the holding point of the active runway. On the right is the main navigation tool used on this trip – my smart-phone



■ Vzhlédám z dráhy 17 letiště v Bergenu. Je 09.05 hodin místního času

■ Taking off from runway 17 at Bergen Airport. It is 09.05 local time



■ Poslední ostrovy mezi Bergenem a otevřeným mořem. S výjimkou přeletu Shetlandských ostrovů poletím na Faerské ostrovy stále jen přes vodu

■ The last islands between Bergen and the open sea. Apart from the Shetland Islands, there is only open water from here to the Faroes



■ Konečně... První pohled na Faerské ostrovy po asi 3,5 hodině dlouhém letu nad mořem. Jen ještě musím najít přistávací dráhu a přistát na ní

■ At last, my first glimpse of the Faroe Islands after about 3.5 hours flying over the sea. All I had to do was find the airport runway and land



■ Vidět přistávací dráhu člověka vždycky potěší. Tady jsem na finálním přiblížení na dráhu 30 letiště Vagar

■ On final approach to runway 30 at Vagar Airport. It is always a good feeling to see the runway



■ Na letišti Vagar během tankování. Na stojance jsou dvě letadla SAS. Jedno z nich začalo pojíždět k odletu ve chvíli, kdy jsem odlétal. Bylo proto následně potřeba, abych do vzdálenosti asi 20 mil od letiště opakovaně nahlašoval svou polohu a výšku

■ At Vagar Airport during refuelling. Two SAS aircraft are parked on the apron. One began taxiing for departure just as I was taking off



■ Ve Vagaru jsem natankoval, zavolał pár lidem a asi za hodinu jsem pokračoval do Reykjavíku. Tuhle fotku mi udělal palivář. Chtěl jsem ho také vyfotit, ale on se prý nerad fotí, a tak vám jej nemohu představit

■ At Vagar, I refuelled and made some phone calls before continuing on to Reykjavík. This photo was taken by the fuel man. He wasn't keen to have his photo taken so I can't show him to you



Po vzletu z dráhy 30 letím fjordem. Několikrát jsem pro letadlo SAS nahlašoval polohu a výšku, aby jeho pilot ode mne mohl udržovat dostatečnou vzdálenost

Leaving Vagar after taking off from runway 30 through the fjord. It was crucial for me to keep reporting my exact position over the radio to ensure that proper distance would be maintained between me and the SAS flight taking off soon after me



Poslední pohledy na Faerské ostrovy během letu na Island. Další tři hodiny nepředstavovaly příliš příjemný let – nízké mraky, déšť, turbulentní vítr

The last view of the Faroe Islands during the flight to Iceland. The next three hours were not pleasant with low cloud, rain and turbulent winds



Pohled na přístroje asi hodinu po vzletu z Vagaru. Před sebou mám ještě 544 km neboli asi 2,5 hodiny letu přes moře do Reykjavíku. Dobrou zprávou je, že všechno funguje, jak má. A motor klidně přede

A snapshot of the aircraft's avionics about one hour after departure from Vagar with 544 km or 2.5 hours over water still to go to reach Reykjavik. The good news is that everything was functioning well and the engine running smoothly



■ Konečně jsem nad jižním pobřežím Islandu. Počasí je zřetelně marginální se základnou mraků docela nízko. Sopečný původ povrchu islandského pobřeží je zcela zjevný

■ Finally, the southern coast of Iceland. The weather was marginal and the cloud base quite low. The volcanic origins of the surface of Iceland's coastal area are clearly recognisable



■ Posledních asi 20 minut letu do Reykjavíku se proplétám mezi mraky a pod mraky

■ Weaving between and under the clouds on the way to Reykjavík Airport



■ Finální přiblížení na dráhu 13 letiště v Reykjavíku. Toto bývalo hlavní mezinárodní letiště hlavního města Islandu. S ohledem na hluková omezení slouží nyní toto letiště již jen všeobecnému letectví a několika tuzemským linkám. Mezinárodní provoz je směřován na letiště Keflavík, které leží asi 40 km západně

■ On final approach to runway 13 at Reykjavík Airport. This was once the main airport but, due to noise considerations and the volume of traffic, it now only serves general aviation and domestic flights. International traffic is routed to Keflavik Airport, 40 kilometres to the west



■ U pumpy na letišti Reykjavík

■ At Reykjavík Airport fuel pump



■ Tady OK LEX po tři noci parkoval

■ The parking stand for OK LEX for three nights before departure for Kulusuk in Greenland

AEROSPOOL
SINCE 1991



VÝROBCA LIETADIEL

AIRCRAFT MANUFACTURER



Dynamic^{GX}

LSA, UL, UL600, Rotax 915iS included



Advantic
COMFORT LINE

4 seater



Letisková 10, 971 01 Prievidza | Slovakia



+421 46 5183 200



aerospool@aerospool.sk



aerospool.sk



REYKJAVÍK A SEVEROZÁPADNÍ ISLAND

Kladnou stránkou mizerného ubytování je, že tam nechcete zůstat ani o chvíli déle, než musíte. Vstanete, umyjete se, obléknete, sbalíte svoje věci a odejdete. To byl také můj případ, když jsem místo ranního polehávání vyskočil z postele, vysprchoval se, oblékl, všechny věci naházal do svého batohu a vyrazil pěšky na letiště. Tam jsem došel před osmou hodinou ráno a potkal jsem se tu s pilotem vyhlídkové helikoptéry, který mi dal „rychlokurs“ létání po Islandu. Hovory s místními piloty mám vždycky rád, protože se člověk dozví více a mnohem praktičtějších věcí, než je možné vyčíst z jakýchkoliv formálních dokumentů. Kolem deváté jsem pak odletěl směrem na letiště Rif a odtud jsem poskakoval z jednoho letiště severozápadního pobřeží Islandu na druhé.

Podařilo se mi přistát také na letišti Isafjordur, což jsem si přál již několik let. Důvodem toho přání bylo, že přiblížení do Isafjorduru je docela komplikované, a zároveň velmi působivé. Trasa toho dne vypadala takto: Reykjavík - Rif - Grundafjordur - Stykkisholmur - Budardalur - Rykholar - Bildudalur - Isafjordur - Rykjanes - Kaldarmelar - Reykjavík.

Podařilo se mi ten den tedy přidat 9 nových letišť do svého seznamu letišť, kde jsem již přistával. Rád bych to dotáhl přes tisícovku a prověřil, zda by to stálo za zápis do Guinnessovy knihy rekordů. Zároveň jsem samozřejmě všechna ta letiště fotil a filmoval sférickou kamerou. Videobanka Flying Revue tak bude zahrnovat nově také tato letiště.

Po návratu z Reykjavíku později odpoledne jsem natancoval, trochu srovnal věci v letadle a udělal si rezervaci lepšího ubytování než tu noc předtím. Z hotelu jsem pak vyrazil pěšky najít místo, kam jsem měl ráno přijít na PCR test. Ukázalo se, že je to asi 6 kilometrů daleko. Těch 12 kilometrů jsem pak musel ujít dvakrát – večer a ráno.

REYKJAVÍK AND THE NORTH-WEST OF ICELAND

If there is a positive side to staying in inferior accommodation it is that you don't want to spend any more time there than necessary. I was out of bed and out the door early, and set out on foot, arriving at the airport before 08.00.

There I met a helicopter pilot who gave me a crash course on flying in Iceland. How much better is it to speak to local pilots rather than only relying on reading the local regulations. Armed with his advice, I left for Rif Airfield at around 09.00 and spent the day "airport hopping" along the west coast of Iceland. For several years I have wanted to experience a landing at Isafjordur Airport; the approach is difficult and, at the same time, very spectacular. I have now added Isafjordur to my list of landings.

The airports I visited that day were: Reykjavík; Rif; Grundafjordur; Stykkisholmur; Budardalur; Rykholar; Bildudalur; Isafjordur; Rykjanes; Kaldarmelar; Reykjavík. In one day I added nine new airports to the list of around 860 at which I have landed. My plan to register for an entry in the Guinness Book of Records after reaching 1,100 airports visited, definitely had a bit of a boost. At the same time, I recorded the journey and all landings on the spherical camera outside and still camera inside the aircraft. These airports in Iceland will now be included in the videobank I am developing for VFR pilots. In addition, the footage taken by the outside cameras will feature on our YouTube channel in the series "The world from the skies" and "Unusual landings".

After returning to Reykjavík late in the afternoon, I refuelled, cleaned up the aircraft and made a reservation at a somewhat better hotel. The PCR Covid testing site where I had reserved a slot turned out to be a six-kilometre walk which I covered twice, once to find it and the next day to be tested. I think the walk did me good.



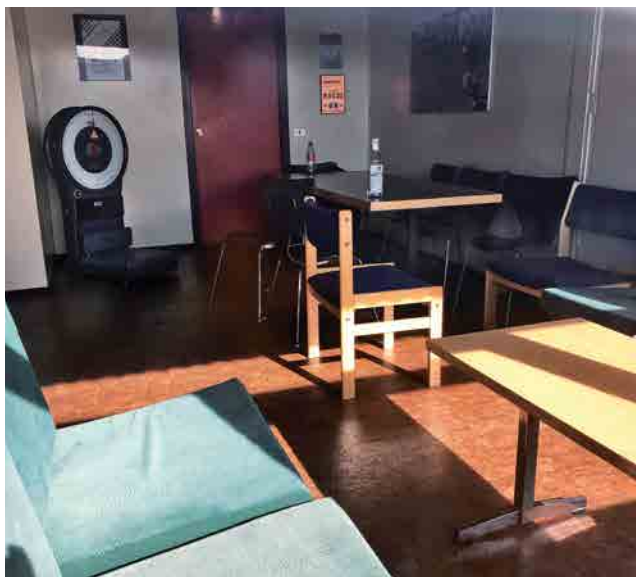
■ Trasa čtvrtého dne expedice

■ The route of the fourth day of the expedition



■ Letiště v Rifu pravděpodobně nabízí občasné spojení s Reykjavíkem, kam to po zemi je kvůli nutnosti objíždět záliv mnohem dále. Když jsem tam přistál, působilo na mě ale dost opuštěně. Jak často tam pravidelné linky létají, se mi nepodařilo zjistit

■ The airport at Rif, which probably once served connections to Reykjavík, seemed permanently abandoned when I landed there



■ Pohled skrz okno do čekárny a odbavovací místnosti letiště Rif

■ A glimpse through the window into the check-in and waiting room at Rif Airport



■ Poměrně agresivním ptákům se na několika letištích moc nelíbila moje přítomnost, a tak mě dost odvážně a za hlasitého skřehotání napadali

■ The local birds objected loudly to the competition, and at several airports they attacked fearlessly and aggressively



■ Nádrž na palivo a palivová pumpa na letišti Rif. Navíc pak krásný pohled na nedaleké vršky

■ Fuel tank and pump at Rif with stunning views of the nearby hills



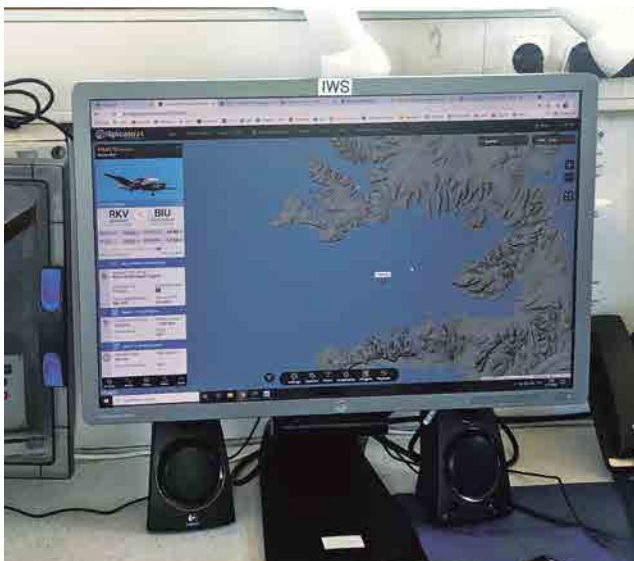
■ Letiště Bildudalur leží hned u pobřeží fjordu a jeho dráha je umístěná paralelně s pobřežím. Přiblížení k tomuto letišti mi nabídlo úžasné pohledy

■ Bildudalur Airport is located next to a fjord and its runway is parallel to the coastline. The approach to Bildudalur is simply stunning



■ OK LEX jsem na půl hodinky zaparkoval na provozní ploše letiště Bildudalur

■ OK LEX parked at the beautiful airport of Bildudalur



■ Letiště Bildudalur udržuje pravidelné letecké spojení s Reykjavíkem. Dispečer služby AFIS nemá ale k dispozici radar, a tak sleduje aktuální polohu letadla na webové aplikaci Flightradar 24

■ Bildudalur maintains flight connections with Reykjavík. The airport does not have radar so the controller uses the Flightradar 24 app to identify the positions of incoming and outgoing aircraft



■ Pohled z věže letiště Bildudalur na nedaleký fjord

■ Looking over the fjord from Bildudalur control tower



■ I v Bildudaluru jsem zase téměř vytvořil zácpu tím, že jsem přistál jen asi 10 minut před příletem jediné pravidelné linky toho dne z Reykjavíku

■ At Bildudalur I almost created a traffic jam by landing 10 minutes before the daily flight from Reykjavík



■ Přiblížení na letiště Isafjordur je jak mírně komplikované, tak překrásné. Na levém base dráhy 08 je potřeba dát pozor na skály vpravo. Vlastní dráhu je vidět na pravém břehu fjordu

■ The approach to Isafjordur Airport is both difficult and spectacular. The runway can be seen on the right of the sea. Pilots have to fly very close to the rocks before turning for final approach



■ Při letu na levém base dráhy 08 je nutné letět velmi blízko terénu. Vlastní base je prakticky polokružnice z levé polohy po větru do finálního přiblížení, protože fjord je poměrně úzký. To může být problém zejména pro větší letadla

■ Flying left base for runway 08 takes the aircraft very close to the surrounding terrain. The base itself is actually a semicircle from left downwind to the final as the fjord is quite narrow. This is definitely a challenge for bigger aircraft



■ Pohled na strmý terén a dráhu 08. Omezení délky finálního přiblížení je zde jasně patrné

■ A view of the elevated terrain and runway 08. The limited length of the final approach is clearly visible



■ S ohledem na krátkou vzdálenost mezi prahem dráhy 08 a zvýšeným terénem nedaleko od něj, je finále krátké a poměrně strmé

■ The distance between the elevated terrain and the threshold of runway 08 is limited. The final approach is therefore short and quite steep



■ Celkový pohled na letiště Isafjordur při nízkém průletu nad dráhou 08

■ Full view of the Isafjordur Airport during a low pass over runway 08



■ OK LEX na letišti v Isafjorduru

■ OK LEX at Isafjordur



■ Pohled na přístav a městečko Isafjordur po vzletu z dráhy 08

■ Isafjordur town and harbour after take-off from runway 08



■ Samostatné přistávací dráhy a menší letiště jsou na Islandu označeny takovýmito čtvercovými kužely

■ Airstrips and small landing sites in Iceland are marked and identified by these square cones



■ Létal jsem už od devíti ráno a nafilmoval do té doby už 7 letišť, a tak jsem kolem třetí odpoledne dostal hlad. Stabilizátor letadla nabízí zjevně více než jedno možné použití...

■ After flying since 09.00 and filming seven airports, I was hungry. The stabiliser serves many functions



■ Dráha v Reykjanes, kde jsem poobědval

■ The airstrip at Reykjanes where I enjoyed my lunch

GLOBALLY UNIQUE VIDEO BANK

SPHERICAL VIDEOS OF EUROPEAN AIRPORTS DURING LANDINGS, TAKE-OFFS, OVERFLIGHTS

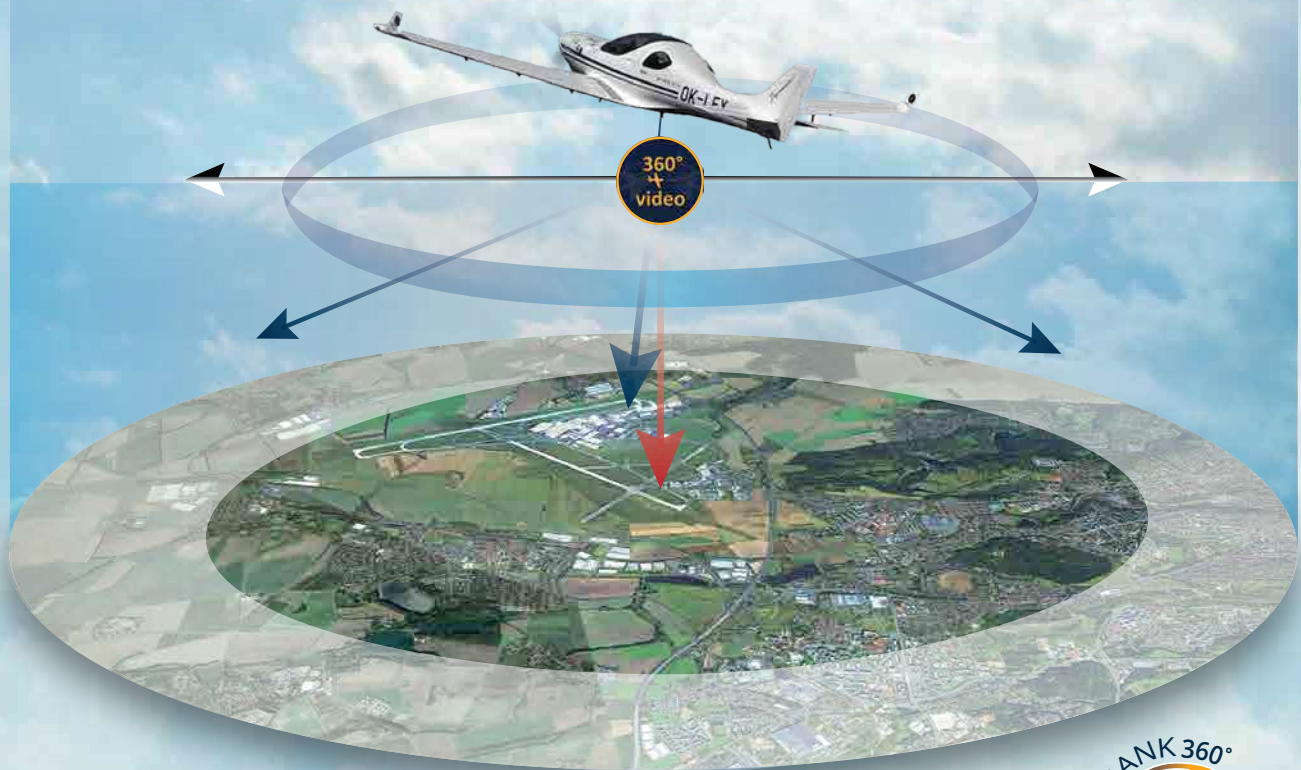
PLAN YOUR FLIGHTS

WITH FULL KNOWLEDGE OF YOUR DESTINATION AIRPORTS

CHECK ANY AIRPORT IN AUSTRIA, CROATIA, CZECHIA, SLOVAKIA, SLOVENIA

NEW VIDEOS ADDED EVERY DAY

CHOICE OF COUNTRIES STEADILY EXPANDING



WE LOVE FLYING
*fly*ing
revue



- Hundreds of airports filmed with a spherical camera under the wing of our aircraft
- Full views and details of each of hundreds of airports in the video bank
- Seven new spherical videos added every week
- Possibility to study approach path, runway and airport layout
- Airports in Austria, Croatia, Czech Republic, Germany, Slovakia, Slovenia with Hungary, Poland and Switzerland to be added by the end of 2021
- Subscription fee: 20 EUR for 12 months unrestricted access

See more at www.flying-revue.cz

STŘED A JIŽNÍ POBŘEŽÍ ISLANDU

Den jsem začal cestou do Covid centra, kde jsem měl rezervaci na devátou hodinu ráno. Naštěstí jsem instinktivně vyšel o hodinu dříve, a tak jsem do centra došel už kolem osmé, tedy ještě před jeho otevřením. Už v tu dobu tam byla fronta dlouhá asi 200 metrů a každou vteřinu se s přicházejícími hloučky lidí prodlužovala. Vypadalo to beznadějně. Když pak ale ve čtvrt na devět otevřeli, tak to šlo docela rychle. V 8.45 jsem byl hotový a mohl jsem vyrazit na letiště.

Plánoval jsem ten den přistát asi na 10 letištích včetně dvou opuštěných drah uprostřed Islandu a několika letišť na jižním pobřeží. Let začal dobře. Přistál jsem na dvou malých letištích, vyfotografoval jsem známý Geysir a nedaleké vodopády Gulfoss. Pak jsem se rozhodl letět podél říčního koryta na jednu z těch drah, umístěných mezi lávovými poli uprostřed Islandu. Protivítr sílil a stával se hodně turbulentním. Nakonec jsem se probojoval proti větru o rychlosti nějakých 90 km/h, který mě zpomaloval z obvyklých cca 200 km/h na nějakých 110 km/h. V okolí cílové dráhy bylo pak už počasí docela špatné – déšť, drsný turbulentní vítr, cáry mlhy, občasné sněhové vločky. Vítr sice foukal na dráhu z boku, ale snaha splnit cíl mě vedla na přistání. Někde jsem četl, že na Islandu se mohou vystřídat všechna roční období v jeden den. Myslím, že to byla ona situace.

Během přiblížení na dráhu jsem letěl k dráze s letadlem vychýleným nějakých 45° od osy dráhy. Pár vteřin před dosednutím jsem si ale naštěstí řekl: „Hlavním cílem je doletět do Grónska, nesmím tady riskovat žádný problém...“ Zatáhl jsem podvozek, přidal plyn, přivřel klapky a dráhu jsem jen přeletěl. Udělal jsem pár fotek a rozhodl se letět zpět k jižnímu pobřeží. Počasí na Islandu se mění rychle nejen s časem, ale i s místem. Na jižním pobřeží vzdáleném asi 100 km svítilo krásně slunce a vítr tam téměř žádný nebyl...

Během letu k pobřeží jsem dostal sms napsanou v islandštině, která mi říkala něco o Covid testu. Nedočkavě jsem hledal slovo „negative“, ale v tom pro mě naprosto nesrozumitelném textu sms jsem ho nenašel. Trochu jsem z toho znervózněl, a tak jsem přistál na nejbližší dráze, kousek od pobřeží. Dráha ale ležela daleko od jakékoliv obydlené oblasti, a tak jsem nemohl najít žádného místního člověka, který by mi pomohl s překladem. Nakonec jsem zprávu doslal člověku, který se o mě staral na letišti v Reykjavíku, a ten mi potvrdil, že jsem opravdu negativní a že oficiální potvrzení dostanu mailem. To mě zklidnilo a mohl jsem pokračovat v přeskokování z jednoho letiště jižního pobřeží na další.

ICELAND'S CENTRAL REGION AND SOUTHERN COAST

My day started with the six-kilometre walk to the Covid testing centre where I was booked for 09.00. I arrived at 08.00, fortunately, as the queue was already 200 metres long and growing fast. I was all done at 08.45 and walked another hour to the airport.

My plan for the day was to land at 10 airports further inland and on the south coast. Everything went well to begin with; I landed at two airports and photographed the famous Geysir and nearby waterfalls. But when I decided to head for a small airstrip in the centre of Iceland, Kerlingarfjöll, things changed dramatically. I flew low, following a river canyon. The increasingly turbulent headwind I had to battle reached 90 km/h, slowing me from my usual 200 km/h to barely 110. When I arrived over the airstrip, the weather really turned bad with rain, wind, fog and snowflakes. Despite the side wind, I wanted to try the landing anyway. Whoever said that you can encounter four different seasons in one day in Iceland, was absolutely right.

Approaching the abandoned airstrip, the aircraft was flying essentially sideways as I battled the wind to remain on the runway's centre line. A few seconds before touchdown, I heard my inner voice say "The main objective is to reach Greenland. Don't risk damaging the aircraft here." With that, I retracted the undercarriage, gave the engine full power, took a few photos for good measure, and headed back to the coast. The weather in Iceland really does change over very short time and distances. The coast was tranquil and sunny.

During the flight back to the coast, I received an sms in Icelandic about my Covid test. I couldn't find the word "negative" anywhere. I was a bit anxious to see the result, so landed at the first small airstrip I came across. Unfortunately, it was miles from any habitation, so I could not find anyone who could translate it for me. Finally, I sent it to someone in Reykjavík who told me that it was indeed negative and that I would be receiving the official document by email. With a great sense of relief, I continued on my airstrip-hopping way.

Just when I thought I was done and was enjoying a short rest at Selfoss Airport, I noticed smoke over one of the mountains in the direction of Keflavík. In answer to my queries, local pilots told me that it was the Fagradalsfjall volcano which, they said, had been active since March. Well,

Když jsem už počítal, že jsem pro ten den skončil a užíval jsem si chvilku klidu na letišti Selfoss, tak jsem si všiml kouře nad jednou horou směrem na západ, kde leží letiště Keflavík. Zeptal jsem se místního pilota, o co jde. „To je sopka Fagradalsfjall, která je aktivní už od letošního března,“ byla jeho odpověď. Hned mne napadlo se tam vypravit a sopku si prohlédnout i nafilmovat. Podal jsem tedy letový plán k letu zpět do Reykjavíku přes Keflavík. Směrově to nedávalo moc logiky, ale člověk na brífinku letový plán beze slova přijal. A já jsem za chvíli vyrazil směrem, kde byl kouř vidět.

Ukázalo se, že sopka leží již za hranicí CTR letiště Keflavík, a tak bylo potřeba trochu škemrat, aby mne řídící nechala nad sopkou kroužit. Nakonec se to podařilo. Pohledy to byly neuvěřitelné – volně vyvěrající a po svazích stékající láva, sirný zápach, těžké turbulence vytvářené silně přehřátými stoupáky nad jícnem sopky. Prostě ohromná síla vyvěrající ze země...

Nad sopkou jsem kroužil nějakých 15 minut a nemohl jsem se toho přírodního jevu nabažít. Filmoval, fotil a obdivoval jsem divadlo pod sebou. Nechal jsem se ale tím vším unést až příliš. Téměř jsem si totiž nevšiml, že se mi rychle tenčí zásoba paliva... Všechno ale nakonec dopadlo dobře a já jsem za chvíli přistál v Reykjavíku. Natankoval jsem do plna a letadlo jsem už trochu připravil na další den – čtvrtek 29. července 2021, kdy jsem plánoval odletět do Grónska.

that was too good to miss and I decided I had to see and film it. I filed a flight plan back to Reykjavík via Keflavik which didn't make sense in terms of direction, but the ATC people accepted it without question.

The volcano is located in the Keflavik Airport control zone and I had to do some begging to be allowed to fly to it, but I am used to that. Finally, the controller allowed me to circle over the volcano. What a spectacular sight it was; boiling lava freely flowing, the smoke and smell, not to mention the strong turbulence generated by the hot air. The power coming from the Earth was awe-inspiring. I felt I couldn't get enough of nature's theatre. I stayed over the volcano for 15 minutes, flying back and forth, around the boiling lava, filming, photographing and simply watching.

Eventually, I turned towards Reykjavík and landed after about 20 minutes. I had been so carried away by the volcano I had barely noticed that I was running out of fuel, but all was well. I landed safely and partly prepared the aircraft for the Big Day – Thursday 29 July 2021 – when I planned to fly to Greenland.





■ Fronta na PCR test v Reykjavíku kolem osmé hodiny ráno

■ The waiting line for the PCR Covid test in Reykjavik at 08.00



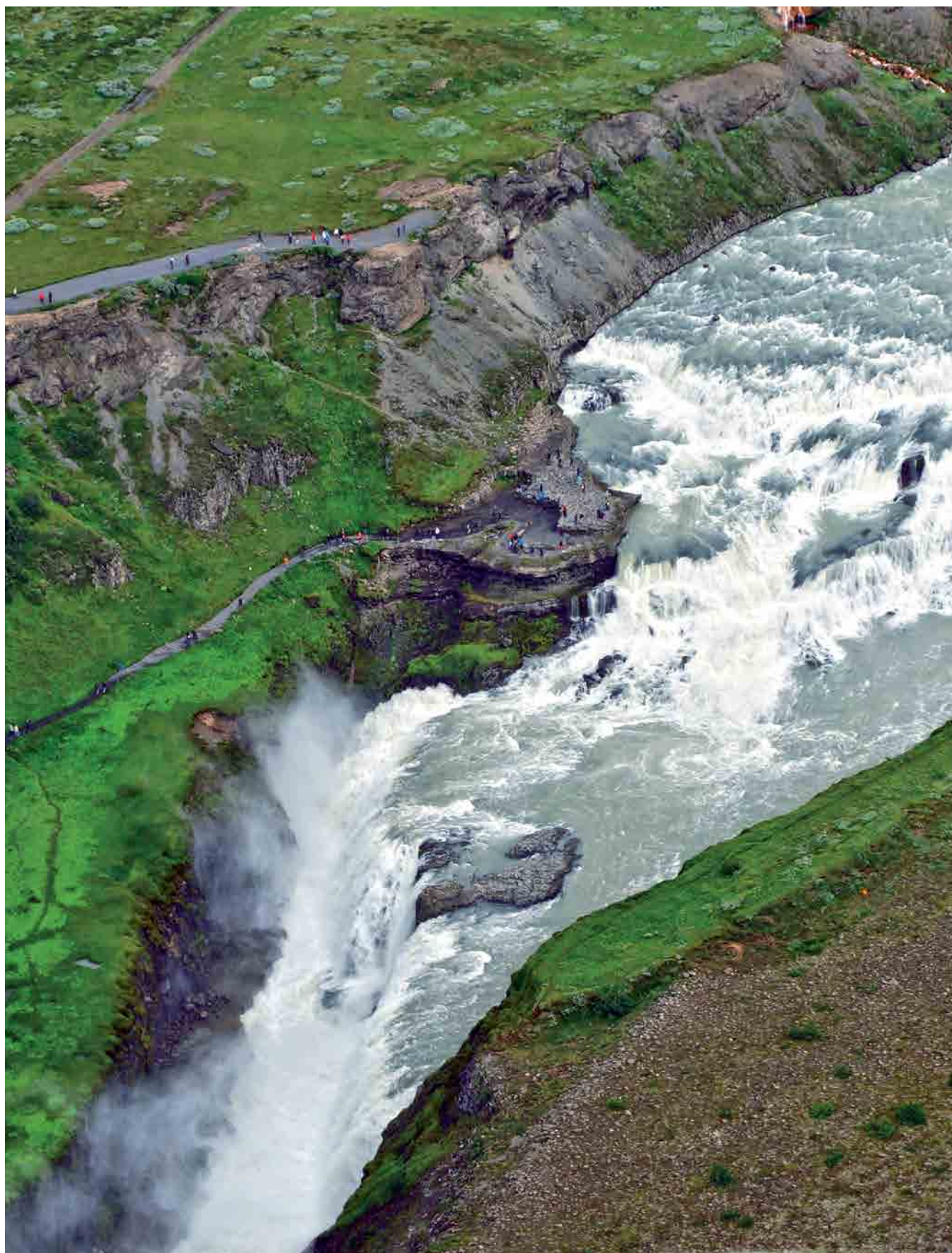
■ Pěší cesta mi nabídla možnost vidět OK LEX ze silnice, vedoucí kolem letiště

■ OK LEX from the road - a view made possible because I went to the airport on foot



■ Island je známý intenzivním využíváním geotermální energie

■ Iceland is well known for its use of geothermal energy



■ Toto je jeden z nejpopulárnějších vodopádů na Islandu – Gullfoss na řece Hvítá. Nedaleko odsud pak leží také známý horký pramen Geysir

■ Gullfoss, on the river Hvítá, is one of the most visited waterfalls in Iceland



■ Horký pramen Geysir, který v nepravidelných intervalech vyfukuje pro potěšení turistů páru a horkou vodu



■ The hot spring called the Geysir (from where all other geysers get their name) regularly shoots steam and hot water into the air, attracting many visitors to the area



■ Vík í Mýrdal je nejjížněji položená vesnička na Islandu. Žije zde asi 300 obyvatel a je zde přistávací dráha

■ Vík í Mýrdal is the southernmost village of Iceland. It has a population of about 300 people and its own landing strip



■ Před každým vzletem musím vyčistit, zapnout a zkontrolovat sférické kamery

■ Before each take-off I have to clean, switch on, and check the cameras



■ Nalevo můžete vidět štěrkovou dráhu Kerlingarfjorll. Asi hodinu mi trvalo k ní proti silnému větru doletět, ale nakonec jsem se rozhodl zde kvůli drsnému nárazovému větru nepřistát

■ On the left is the dirt airstrip at Kerlingarfjorll. It took almost an hour to get there because of the strong headwinds, but in the end, I decided against landing in the extremely strong gusty side winds



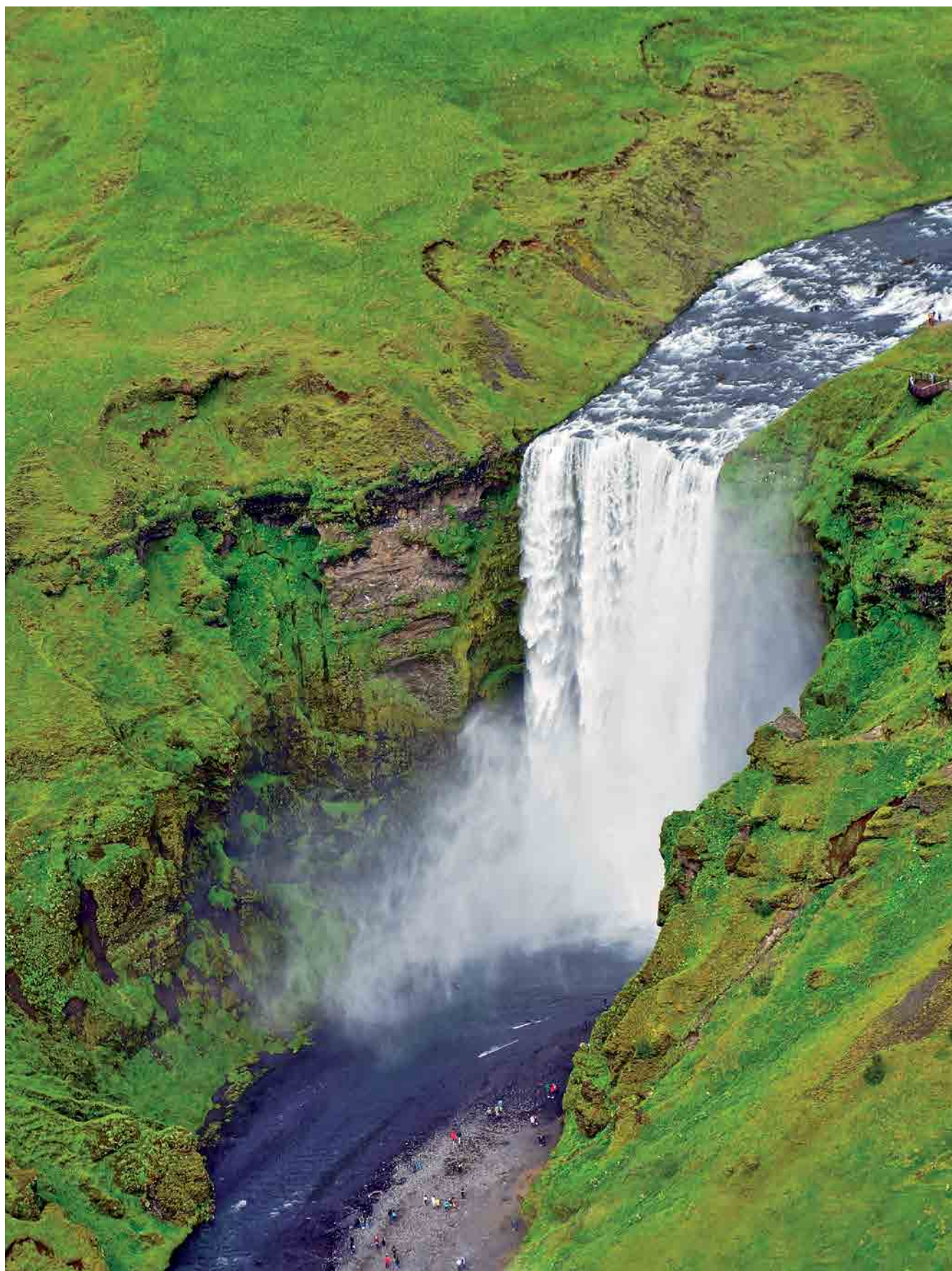
■ Pohledy na kopce, lávová pole i tající ledovce v oblasti centrálního Islandu jsou vždy jedinečné

■ The views of hills, lava fields and melting glaciers in central Iceland are unique



■ Finále přistání na dráhu s jednoduchým názvem Kirkjubaejarklaustur, kde jsem původně doufal najít někoho, kdo by mi pomohl přeložit sms z Covid centra v Reykjavíku

■ Final approach to the landing strip simply called Kirkjubaejarklaustur where I had hoped to find someone to help me translate the sms from Iceland's Covid testing centre



■ Další krásný vodopád. Tento se nachází nedaleko jižního pobřeží Islandu

■ One of the beautiful waterfalls close to the southern coast of Iceland



■ V dobrém počasí nabízí jižní pobřeží Islandu překrásné pohledy na různé skalní útvary v moři i na souši

■ When the weather is good, the southern coast of Iceland offers spectacular views of many interesting rock formations



■ Proslavená turistická atrakce „Brána Dyrhólaey“

■ The famous Dyrhólaey Arch



■ Zbytky trupu letadla DC-3 na jižním pobřeží Islandu. Toto letadlo zde nouzově přistálo v listopadu 1973 z nepříliš jasných důvodů. Všichni na palubě toto přistání přežili, ale letadlo zde už zůstalo

■ Remains of a DC-3 fuselage on the southern coast of Iceland. The aircraft crash landed here in 1973 for reasons that have never become clear. Everyone survived



■ Jak dráha, tak terminál letiště Bakki jsou dobře udržované a zřejmě slouží letům spojujícím tuto oblast s asi 150 km vzdáleným Reykjavíkem

■ Both the runway and the terminal at Bakki Airport are well maintained and probably serve flights connecting the area with Reykjavík, about 150 kilometres to the west

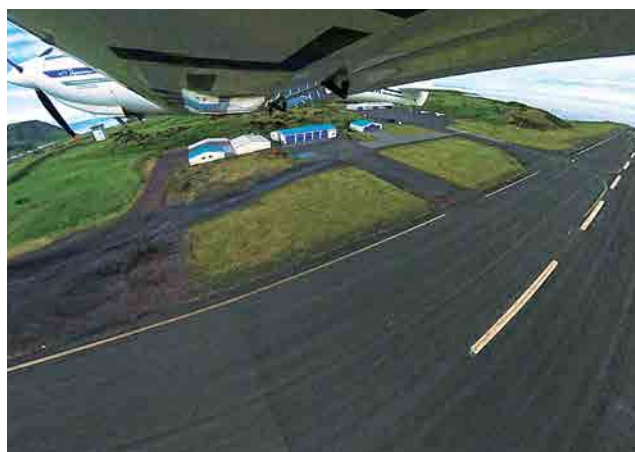


■ Pohled na sopečné Vestmanské ostrovy. Poslední erupce zde proběhla v lednu 1973

■ The Westman Islands are of volcanic origin. The last eruption here occurred in January 1973



- Přistání na letišti Vestmanských ostrovů. Přiblížení je velmi působivé, protože práh dráhy leží na vysokém útesu nad mořem
- Landing at the Westman Islands Airport. The approach is spectacular because the runway threshold is on top of a high cliff



- Letiště Vestmanských ostrovů krátce po vzletu
- Westman Islands Airport shortly after take-off



- Letištní věž, klubovna a místnost brifinku letiště Selfoss. Tady jsem se dozvěděl informaci o aktivní sopce, jejíž dým byl vidět na horizontu
- The briefing room and tower at Sulfoss Airport. It was here that I learned about the active volcano that was visible on the horizon



■ Let směrem k sopce Fagradalsfjall, která je od března 2021 aktivní. Leží nedaleko mezinárodního letiště Keflavík, ale naštěstí nechrlí sopečných prach, a tak letecký provoz tolik neohrožuje



■ Jícen sopky s bublající lávou, která odtéká po svahu. Létání nad sopkou nabízí dramatické pocity. Úzké a velmi prudké stoupavé proudy nad horkou lávou a jícnem vyvolávají při jejich průletu pocit, jako by do letadla občas někdo uhodil velkým kladivem

■ The crater with boiling lava flowing away down the hill. Flying over the volcano offers some dramatic moments. The thermals over the hot lava are so powerful that flying through them feels like the aircraft is being hit with a very large hammer



■ Approaching Fagradalsfjall volcano which has been active since March 2021. It is located close to Keflavik International Airport, but fortunately does not generate volcanic ash so disruption of commercial air traffic is limited



■ Detailní záběr jícnu sopky Fagradalsfjall. Není dobré létat tu příliš dlouho nebo příliš nízko. Nedostatek kyslíku a sírné výpary nejsou dobré ani pro pilota, ani pro letadlo a jeho motor

■ A detailed photo of Fagradalsfjall crater. It is important not to spend too much time or fly too low over the crater. Sulphur fumes and the lack of oxygen are probably good for neither the pilot nor the aircraft

INTERACTIVE LEARNING APPLICATION ENGLISH



VFR COMMUNICATION



- Communication at each phase of a VFR flight
- VFR communication rules and practice exercises
- Tutorials and motivational videos, animations and photographs
- Flight animations with aircraft position announcements
- Over 300 recordings of actual VFR communications from many countries in Europe, USA, Canada, and Africa
- Examples of communication broadcasts presented by professionals
- Ability to record and continually improve your radio communication skills
- Highlights of the differences between European and American aviation English
- On-line dictionary of English VFR phraseology
- Practical advice to VFR pilots on how to make their international flights easier and safer
- Several knowledge tests to evaluate your communication skills



**MORE INFORMATION
MAY BE FOUND ON OUR WEBSITE**

www.flying-revue.com

REYKJAVÍK KULUSUK NARSARSUAQ

Ačkoliv jsem nocoval v dobrém hotelu, nemohl jsem moc spát. Snad nějaké dvě hodiny. Byl jsem asi trochu napjatý z letu mezi Islandem a Grónskem. Předpověď počasí byla dobrá, ale i tak, byl to přece jen trochu speciální let. Na letiště jsem vyrazil v 7 hodin ráno s modrou oblohou nad hlavou. Kolem tři čtvrtě na osm jsem byl na místě. Trochu jsem si popovídal s člověkem z handlingu, připravil jsem si všechny kamery, oblékl si svůj plovoucí oblek, trochu důkladněji jsem udělal předletovou prohlídku letadla a v 9 hodin přesně jsem se rozjžděl po dráze 01 k odletu na letiště Kulusuk ležící na východním pobřeží Grónska. Všechno probíhalo klidně. Asi po hodině letu jsem ztratil radiovou komunikaci s Icelandic Control, což mě ale nepřekvapilo, protože jsem podle pravidel platných v této oblasti mohl letět maximálně ve výšce 5 500 stop nad mořem.

Monitoroval jsem naštěstí ale také bezpečnostní frekvenci 121,5 MHz, na které mi během krátké chvíle volal pilot letu Air France 075 (Vancouver-Paříž) s dotazem z Icelandic Control. Prostě chtěli vědět, kde přesně se nacházím, v jaké výšce letím a jaký je můj odhad času přistání v Kulusuku. Je to dobrý pocit vědět, že se o člověka někdo zajímá. Měl jsem ale navíc satelitní telefon, který jsem si připojil do sluchátek, takže jsem mohl občas někomu zavolat a slyšet přátelský hlas nebo domluvit, co bylo třeba.

Přiblížení do Kulusuku bylo jedno z nejkrásnějších, jaká jsem kdy zažil

Asi 200 km od východního pobřeží Grónska jsem zahlédl první kusy ledu volně plovoucí v moři. Podařilo se mi také znovu navázat přímou radiovou komunikaci. Tentokrát s Nuuk Information, což je grónská letová informační služba. Asi 50 km před letištěm Kulusuk jsem naladil frekvenci AFIS Kulusuk a dostal jsem aktuální informaci o počasí na letišti. Přiblížení na toto letiště bylo jedno z nejkrásnějších, jaká jsem kdy viděl – vedlo průlivem, ve kterém plavaly velké kry. Po chvíli jsem zatočil doleva za kopec a přistál jsem na šterkové dráze 29 letiště Kulusuk.

Během pár desítek vteřin byli u letadla dva usměvaví Inuité s palivovou cisternou, kteří začali okamžitě plnit nádrže OK LEX. Letištní šéf byl přátelský a nabídl mi kávu. Ten den nebyl na letišti jiný provoz, a tak jsme chvíli hovořili, zaplatil jsem přistávací poplatky i palivo a během asi 30 minut jsem byl opět ve vzduchu. Směřoval jsem do Narsarsuaqu, který leží asi 3 hodiny letu směrem na jih.

REYKJAVÍK KULUSUK NARSARSUAQ

Despite staying at a much better hotel, I didn't sleep any more than about two hours. No doubt the next day's flight was going round in my mind. The weather forecast was good but this was a special flight for me. I started walking to the airport at 07.00 under blue skies, and arrived at 07.45. After a chat with the airport official who looked after handling and parking of my aircraft, I prepared the plane and all the cameras, put on my flotation suit and went extra carefully through the routine check list. By 09.00 I was taking off from runway 01 and on my way to my first destination in Greenland, Kulusuk Airport on the east coast. The flight went smoothly. After about an hour, I lost radio contact with Icelandic Control which was not altogether surprising given the low maximum altitude (5,500 feet) at which VFR flights are allowed to operate over the North Atlantic.

Fortunately, I tuned in to the emergency frequency 121.5 MHz, as within a few minutes, the captain of Air France 075 (Vancouver to Paris) called me with a message from Icelandic Control. They just wanted to know my position, altitude and estimated time of arrival in Kulusuk. It is a good feeling to know someone is looking out for you. In any case, I had my satellite phone connected to my headset so I could call my team to tell them where I was, hear some news, or simply coordinate with them as necessary.

The approach to Kulusuk was one of the most beautiful I have ever seen

About 200 kilometres before reaching Greenland, I spotted the first pieces of ice floating in the sea. Radio communication resumed, this time with Nuuk Information, the Greenlandic flight information service. When I tuned in to their frequency at about 50 kilometres from Kulusuk Airport, they responded immediately with information on the weather at Kulusuk. The approach to Kulusuk was one of the most beautiful I have ever seen, leading through an ice-dotted strait, with mountains on either side and blue sky above. I turned left and landed on the dirt runway 29 of Kulusuk Airport.

Within seconds, two smiling Inuit men appeared and began fuelling up the plane. The friendly airport manager offered me a coffee as there was no other traffic. We spoke for a while, I paid for the landing and fuel and within 30 minutes I was in the air again, heading for Narsarsuaq which is three hours away to the south.

Asi minutu po vzletu jsem ve sluchátkách zaslechl jiného pilota, který mi volal po rádiu. Zvláštní... Ukázalo se, že to je pilot helikoptéry, který poskytuje základní služby místní komunitě. Byl velmi přátelský a chtěl vidět moje letadlo. Tak jsem kolem něj udělal půlkruh a ukazoval mu OK LEX z různých úhlů. Překvapivě mi nabídl, že mohu přenocovat u jeho rodiny v Nuuku. Protože jsem šéfovi letiště nechal svoji vizitku, tohoto pilota jsem poprosil, aby si ji vzal nebo ofotil a večer, až budu v Narsarsuaqu, že si zavoláme.

Pohledy na pobřežní krajinu během cesty do Narsarsuaqu byly naprosto dechberoucí. Holé, drsné a vysoké skály, led, sníh, fjordy, kry, modré moře, nikde žádní lidé a na úseku dlouhém asi 700 km žádné stopy po civilizaci. Kulusuk a Narsarsuaq, vzdálené od sebe asi 700 km, jsou vlastně sousedé – mezi nimi není žádná další lidská usedlost.

Můj let se trochu prodlužoval díky tomu, že jsem si dělal různé kratší vyhlídkové odskoky a trochu také kvůli silicímu protivětru. Jelikož jsem byl ve vzduchu už nějaké 4 hodiny a letiště mělo asi během hodiny zavírat, rozhodl jsem se zkrátit poslední část cesty tím, že přeletím kus ledového příkrovu, bílého Ice Cap. Trochu mě překvapilo, když jsem zjistil, že kus od břehu do vnitrozemí už nebyly vidět žádné hory, ale jen ve svahu stoupající sníh a led. Nakonec jsem letěl ve výšce asi 8 000 stop nad mořem, ale jen asi 500 stop nad bílým povrchem. Trvalo mi celkem asi 30 minut, než jsem v jižním úzkém cípu Ice Cap přeletěl.

Najít samotné letiště Narsarsuaq bylo docela složité, protože je schované ve fjordu, který navazuje na jiný fjord a kaňon. Musel jsem tedy letět mezi horami a doufat, že najdu to správné místo, kde mám odbočit, abych se dostal k letišti. Moje 3D mapa mi v tom velmi pomáhala, bez ní by bylo rozhodování, kterým směrem se v dlouhém údolí nebo fjordu vydat, trochu složité.

Letiště Narsarsuaq je bývalé vojenské letiště s dlouhou betonovou dráhou a velmi omezeným provozem. Je to jedno z pouhých dvou letišť v Grónsku, která jsou schopná přijímat větší dopravní letadla. Moje přistání bylo klidné, tankování bez problému a všichni, kdo se starali o OK LEX a o mě, byli milí – opět se jednalo o usměvavé Inuity.

Mezi těmi asi šesti budovami kolem letiště představuje hotel Narsarsuaq jednu z nich. Honza Marx mi tam udělal během mého letu rezervaci. Po asi osmi hodinách letu jsem se navečerel a věnoval se tomu, abych uspořádal všechna videa, fotky a poznámky. Pak náhle zazvonil telefon a na druhé straně byl Jens – ten pilot helikoptéry, se kterým jsem mluvil po rádiu během vzletu z letiště Kulusuk. Nejenže potvrdil, že mohu spát u jeho rodiny v Nuuku, ale také mi navrhl, že mohu využít ubytování v domě v Kangerlussuaqu, kam letím zítra a který slouží pilotům létajícím pro společnost AirZafari, kterou vede jeho dcera Mia.

A minute after take-off I heard another pilot calling me on the radio. Strange. It turned out to be a helicopter pilot who provided essential services to the local community. He was friendly and wanted to have a look at my aircraft. I obliged by making a semi-circle around him so he could see it from different angles. He invited me to stay overnight with his family in Nuuk. I was surprised, but since I had left my business card with the airport manager, I suggested he pick it up and we agreed to speak in the evening when I had landed at Narsarsuaq.

The views on the way to Narsarsuaq were breathtaking; bare rock mountains, sea, ice, snow, fjords, icebergs, blue sky and, no people. There was no trace of civilisation over a stretch of some 700 kilometres. In fact, Kulusuk and Narsarsuaq are neighbours – there is no other settlement between them.

At this point the flight was becoming rather long thanks to my sightseeing deviations and the headwinds. I had already been in the air for four hours and with the airport due to close in one hour I decided to shorten the last part of the flight by flying over the Ice Cap. It came as a surprise to me to discover that there were no mountains, just a snowy slope reaching higher and higher. Flying at 8,000 feet over the sea but only 500 feet over the snow, I took about 30 minutes to cross this narrow part of the Ice Cap.

Narsarsuaq Airport proved to be difficult to find as the airport is hidden in a fjord which connects to another fjord. This meant I had to fly through a virtual maze of fjords hoping to find the right one to lead me to the airport. My 3D map was a great help; without it, it would have been difficult to see which way to go.

The airport at Narsarsuaq is ex-military with a long concrete runway and very limited traffic. It is one of only two airports in Greenland capable of accommodating larger commercial aircraft. My landing was fine, refuelling too, and all the people who looked after me and my aircraft were very pleasant. Once again, smiling Inuits.

Among the six or so buildings at the airport, one is the local hotel where Jan had made a reservation for me while I was in the air. After eight hours flying I certainly needed some rest and time to organise all the videos and photos as well as my notes. Suddenly my phone rang and it was Jens, the pilot with whom I had communicated just after departure from Kulusuk. Jens not only confirmed that I could stay with his family in Nuuk, but also proposed that I could use the accommodation in the house in Kangerlussuaq which they use for pilots of the air sight-seeing company owned by his daughter.

Bylo složité to odmítnout a v Kangerlussuaqu také moc příležitostí k ubytování není (žije zde celkem 514 místních obyvatel) a hlavní místní hotel je kvůli pandemii zjevně uzavřený. Takže jsem se s Jensem rád domluvil, že mu po mém přiletu do Kangerlussuaqu zavolám a on mi telefonicky pomůže najít klíče jak od domu, tak od auta. Ty měly být na tajném místě v pultu informačního kiosku na letišti v Kangerlussuaqu...

How could I refuse such a generous offer. In any case accommodation was in short supply due to the size of Kangerlussuaq (514 inhabitants) and the main hotel being closed due to Covid restrictions. So we agreed that on my arrival in Kangerlussuaq, I would call Jens and he would direct me to the keys to both the house and a car. The keys, apparently, were in a secret place at the information desk at Kangerlussuaq Airport.





■ Ke konci letu z Reykjavíku, který trval asi 3,5 hodiny, se blíží k východnímu pobřeží Grónska



■ *Approaching the east coast of Greenland after flying 3.5 hours from Reykjavik*



■ Přilet do fjordu vedoucího k letišti Kulusuk. Jeho štěrková dráha je vidět nalevo

■ Entering the fjord leading to Kulusuk Airport. The dirt runway is visible on the left



■ Tankování začalo okamžitě po mém přistání. V Kulusuku jsem neměl moc času, protože letiště Narsarsuaq zavíralo během asi 5 hodin a já jsem měl před sebou alespoň 4 hodiny letu. Obával jsem se také, že let mi může prodloužit protivítr

■ Refuelling started immediately after landing. Narsarsuaq Airport was due to close in five hours and I needed at least four to get there with the added risk of head winds



■ Po vzletu z Kulusuku. Někdy v této chvíli mi po rádiu zavolal pilot helikoptéry Jens. Tak začala komunikace, která přinesla celé expedici mnoho skvělého

■ After take-off from Kulusuk. It was about this time that Jens, the helicopter pilot, contacted me marking the beginning of our communication which brought so much good to the whole expedition



■ Okolí letiště Kulusuk po vzletu

■ The vicinity of Kulusuk Airport after take-off



■ Můj první pohled na Ice Cap se sněhovou a ledovou pokrývkou, typickou pro většinu Grónska. Mnoho sněhových ledovců po bocích Ice Cap klouže do moře. Při kontaktu s mořem a díky vyšší mořské teplotě se postupně lámou a vytvářejí plovoucí kry

■ My first view of the Ice Cap which covers most of Greenland. The many glaciers on its slopes take the snow and ice to the sea where they break up on contact with the sea forming floating icebergs



■ Počet fjordů a ledovců v Grónsku je nepředstavitelný, ale člověk se rozhodně obdivováním krásy každého z nich neunaví...

■ There are an incredible number of fjords and glaciers in Greenland, and I will never tire of admiring their beauty



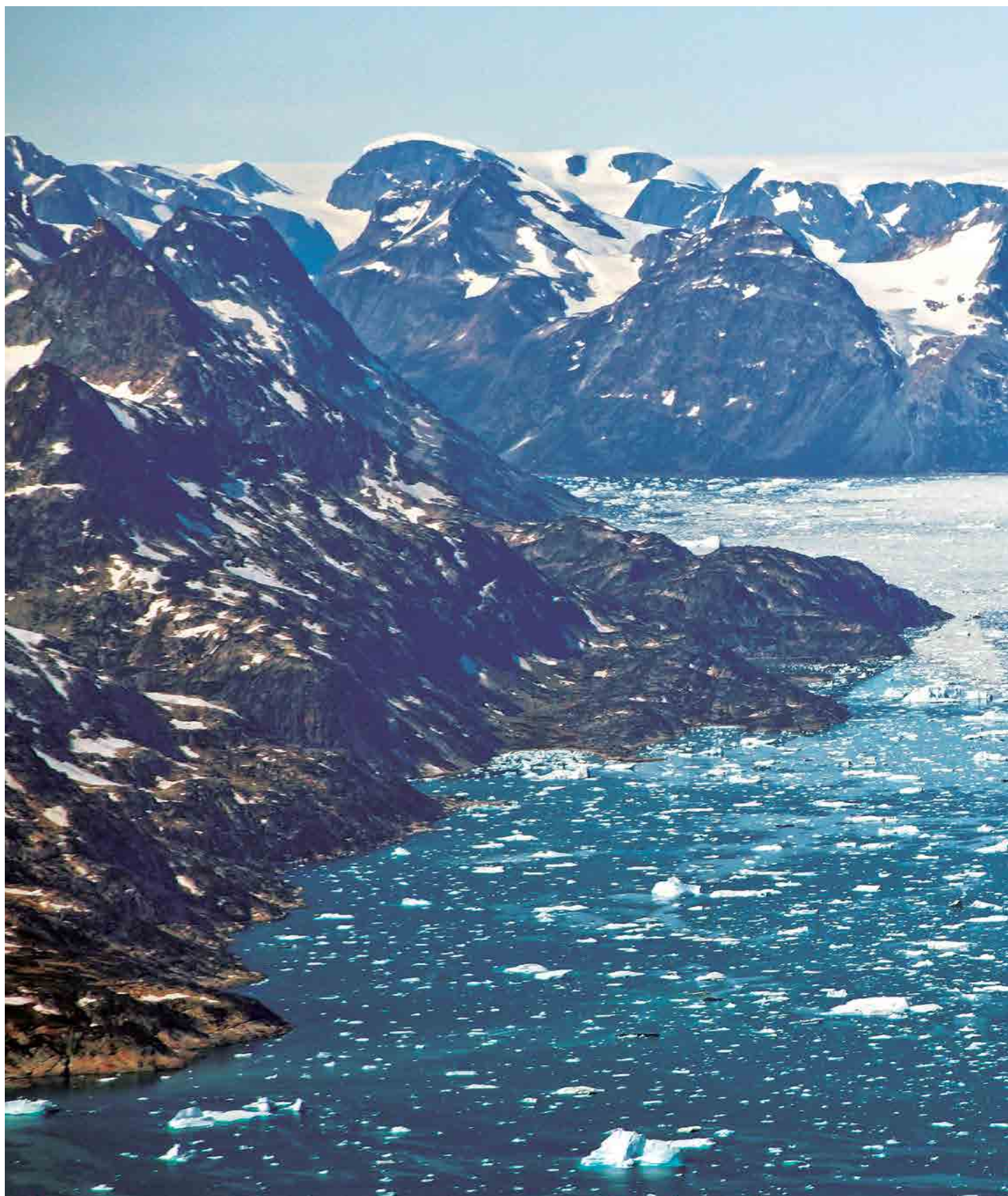
■ Spodní část ledovce, ze které se odlamují kry plovoucí po moři

■ The leading edge of the glacier reaches the sea, creating floating icebergs



■ Jen asi desetina každé kry je nad hladinou moře. Zbytek je pod hladinou...

■ Only about one-tenth of an iceberg protrudes above the surface of the water. The rest is below the surface



■ *Východ Grónska je ještě méně obydlený než jeho západní pobřeží. Na trase dlouhé asi 700 km jsem neviděl lidské obydlí ani jiné stopy lidské existence. Pouze překrásné pohledy jako tento...*



■ *The east coast of Greenland is even less populated than the west coast. For 700 kilometres I did not see any habitation or other trace of human existence. Just spectacular views like this one*



■ Buď je tento fjord někde u ústí do moře mělký a kry se o mělčinu zarážejí, nebo je některý ledovec, který do něj vtéká, velmi produktivní. Stéká rychle a tvoří tak velké množství ker

■ Either there is something preventing the icebergs from flowing out into the open sea, or the glacier is flowing fast and producing a greater number of icebergs than can escape



■ Detailní pohled na jinou samotářskou kru. Ohromně se mi líbilo létat nízko nad krami a prohlížet si je

■ A close view of another single iceberg. I enjoyed flying low over them while trying to estimate their dimensions



■ Čas běžel a já jsem začal mít obavy, abych na letiště v Narsarsuaqu doletěl ještě před zavírací dobou. Rozhodl jsem se proto si cestu zkrátit tím, že poletím přes část Ice Cap. To znamenalo vystoupat do výšky asi 8 000 stop a nasadit si tmavé brýle, protože intenzita světla při letu proti slunci nad sněhovým a ledovým povrchem se dala bez tmavých brýlí těžko vydržet

■ I was concerned I would not reach the airport at Narsarsuaq before it closed for the day, so I opted to cut the journey shorter by flying over part of the Ice Cap. This meant climbing to 8,000 feet and wearing dark glasses. The intensity of the light when flying into the sun over the Ice Cap would have been unbearable otherwise.



■ Velké části Ice Cap jsou prostě sněhové pláně

■ Large sections of the Ice Cap are just snow-covered plains



■ Okraj Ice Cap velmi zřetelně odděluje sníh a led od pobřežních hor

■ The edge of the Ice Cap is very distinct where it meets the coastal mountains



■ Tady už začínám klesat k letišti Narsarsuaq. Ledovec, který je zde viditelný skrz údolí, končí nějakých 20 kilometrů východně od letiště

■ At this point I was descending towards the airport at Narsarsuaq. The glacier visible here through the valley comes to an end 20 kilometres east of the airport



■ Úžasný pohled na ledovec, který je rozdělován na dvě části mohutnou skálou

■ This spectacular glacier has split its path around a mountain peak



■ Konečná část údolí vedoucího k fjordu, na jehož konci leží letiště Nar-sarsuaq

■ The final section of the valley leading to the fjord which leads to the airport



■ *Finální přiblížení na dráhu 06 letiště Narsarsuaq. To je jedním ze dvou mezinárodních letišť Grónska, která mohou přijímat větší dopravní letadla. Letiště bylo původně postavené americkou armádou jako základna pro letadla, která během 2. světové války doprovázela loďní konvoje ze Severní Ameriky do Evropy a vyhledávala i ničila německé ponorky*

■ *On final approach to runway 06 at Narsarsuaq Airport. This is one of two airports in Greenland which can accommodate larger jet aircraft. It was originally built by the US Air Force as a base for aircraft involved in either escorting allied convoys or tracking and destroying German submarines*



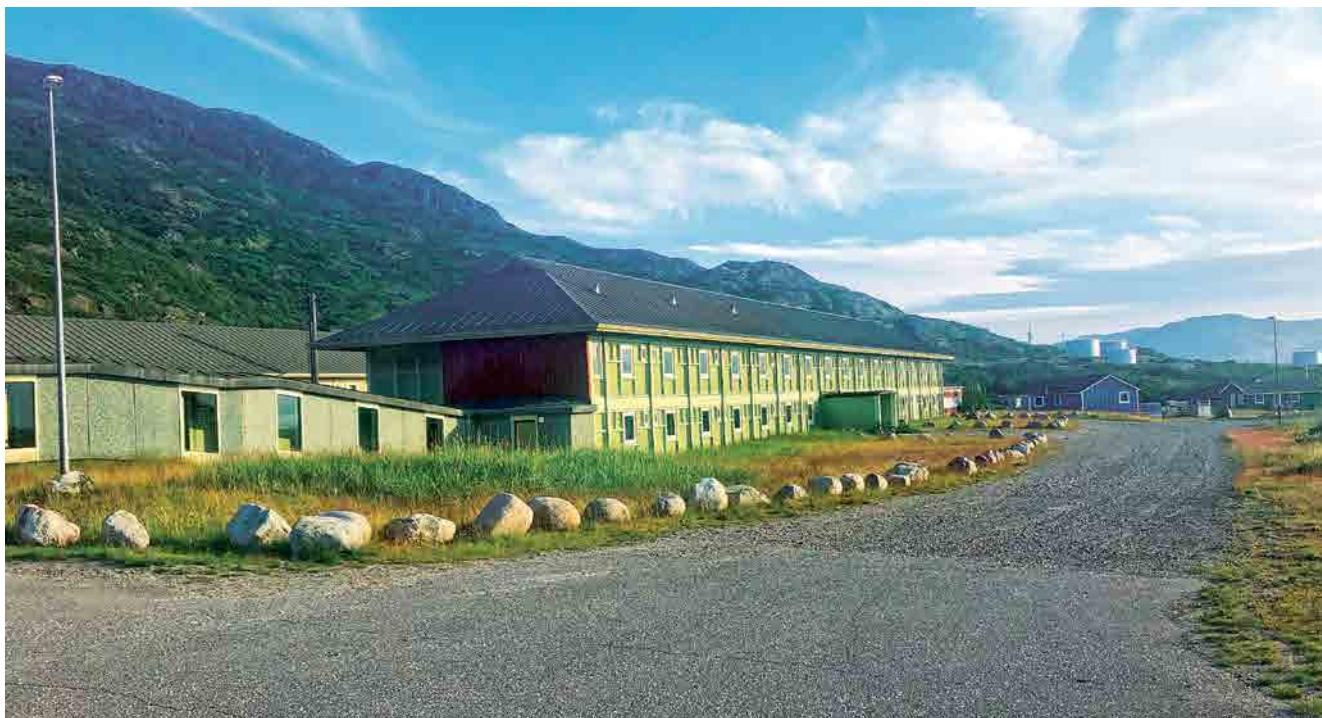
■ *Cisterna s palivem byla u letadla po přistání během chvilky*

■ *The fuelling service arrived within seconds of my landing*



■ *Tady se ptám po něčem těžkém, k čemu bych mohl připoutat letadlo na noc. Předpověď upozorňovala na silný nárazový vítr... Dostal jsem betonové kvádry a letadlo jsem na noc bezpečně upoutal, což mi zajistilo klidnou noc. Tento screenshot jsem mohl udělat proto, že jsem zapomněl hned po příletu vypnout kameru. A ta tak natáčela dění kolem letadla i po přistání*

■ *For several minutes I forgot to switch off the camera. As a result, I now have a screenshot of myself asking for weights with which to tie the aircraft down overnight. The forecast was for strong winds. I did find the weights and was able to rest worry free*



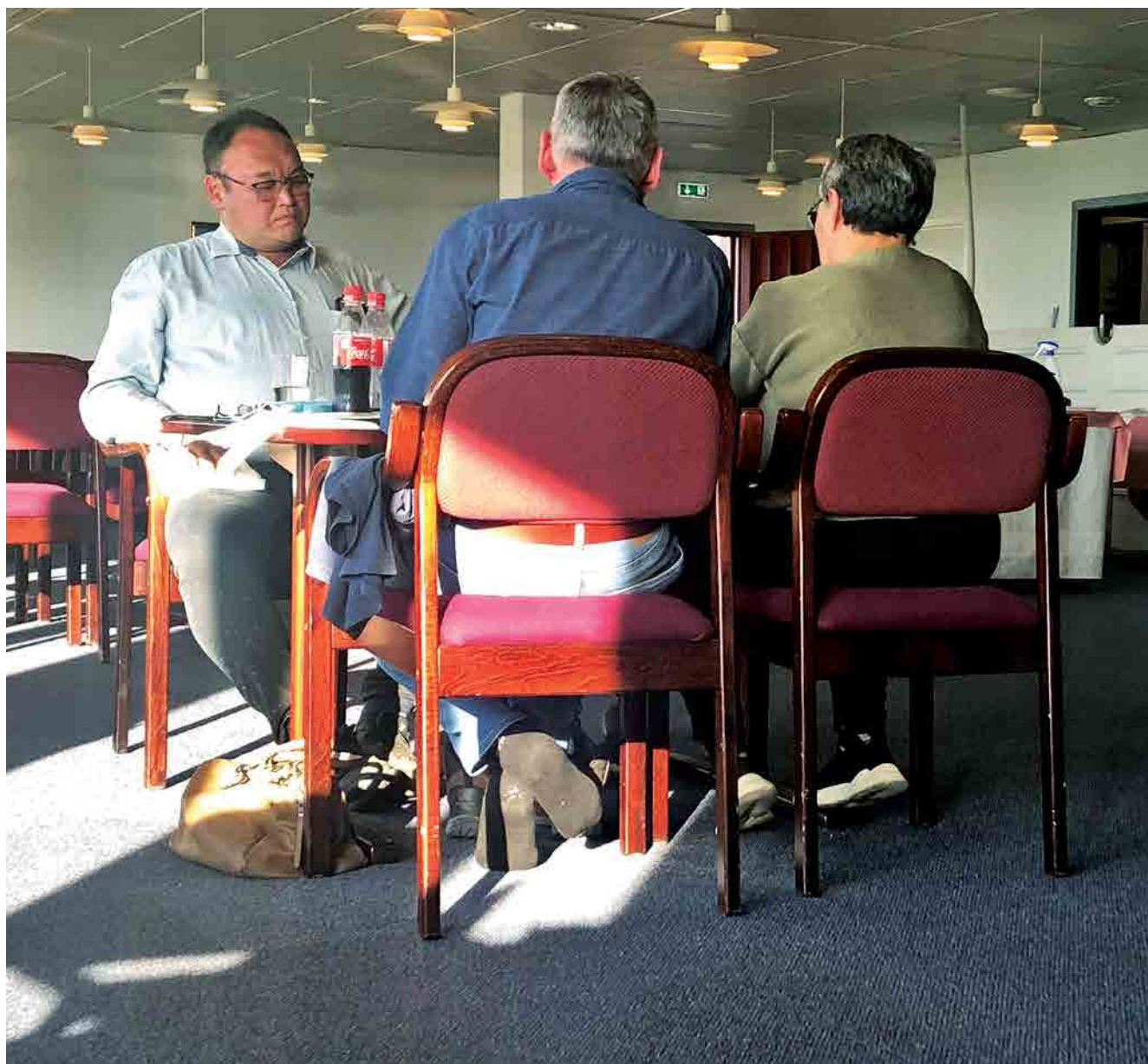
■ Pohled cestou pěšky z letištního terminálu do hotelu v Narsarsuaq. Kvůli velmi omezenému množství silnic jsou cestující z dopravních letů převáženi do svých domovů v okolí letiště i helikoptéry

■ On the way to Hotel Narsarsuaq which is located close to the airport. As there are no roads, passengers for commercial flights are brought in by helicopter from some locations



■ Hotel Narsarsuaq byl téměř prázdný jako výsledek proticovidových opatření, které Grónsko zavedlo. Ta prakticky zabránila zahraničním turistům do Grónska přijet

■ Hotel Narsarsuaq was almost empty. The very strict Covid regulations imposed by Greenland were keeping foreign tourists away



■ V hotelové restauraci byl na večeri obsazený jen jeden další stůl...

■ At dinner, I shared the restaurant with just one other group

NARSARSUAQ PAAMIUT KANGERLUSSUAQ

Počasí v Narsarsuaqu nebylo ráno moc dobré – mraky, lehký déšť a silný nárazový vítr. Vítr našťastí foukal ve směru dráhy, takže nebyl z boku a já jsem mohl plánovat odlet do Kangerlussuaqu bez větších obav. Paní v letištní kanceláři byla milá a poskytla mi meteo předpověď pro mou denní trasu. Abych neletěl celou téměř čtyřhodinovou cestu v jednom kuse, tak jsem se rozhodl přistát na letišti v Paamiutu, který leží asi hodinu a půl severně od Narsarsuaqu. Během mého odletu z Narsarsuaqu v té chvíli právě přistával charterový let B737. Byl to let, který se tam objevuje možná jednou za měsíc. Takže to normálně nepřilíží rušné letiště muselo zvládnout nápor provozu tvořeného celkem dvěma letadly a já jsem musel chvíli čekat.

Vítr rozbíjející se o okolní hory si se mnou začal hned po vzletu trochu nepříjemně pohrávat. Výhledy byly krásné, jako vlastně stále v Grónsku, ale obloha byla tmavě šedá. Jak jsem se prodíral směrem na sever, počasí se postupně zlepšovalo. Na letišti v Paamiutu jsem přesto ještě přistával do deště. Paamiut je vlastně nejnovější letiště v Grónsku, postavené v roce 2007. Ani jeho dráha není ale dostatečně dlouhá pro letadla větší než Dash 8. Popovídal jsem si tu se šéfem letiště a jeho lidmi, prošel jsem se po odbavovacím terminálu, udělal pár fotografií a pokračoval jsem dále na sever. Během dalších asi 30 minut letu se obloha začala čistit a postupně modrat.

Po asi 2,5 hodinách letu z Paamiutu jsem přelétával hlavní město Grónska Nuuk. V té chvíli se tam právě blížil Dash 8 společnosti Air Greenland, a tak jsem musel svůj let kolem Nuuku koordinovat s jeho přiblížením. Vše proběhlo dobře a já jsem pokračoval v letu fantastickými fjordy směrem k letišti Kangerlussuaq. Toto letiště bývalo za 2. světové války americkou základnou a dnes tu sídlí arktická jednotka dánského vojenského letectva. Je to ale letiště se smíšeným, vojenským i civilním provozem, kde mohou s ohledem na délku a povrch dráhy přistávat i větší dopravní letadla. Toto letiště je také běžně plánované jako záložní pro lety dopravních letadel létajících mezi Evropou a Severní Amerikou.

V Grónsku nemáme žádnou kriminalitu

Když jsem po příletu a natankování procházel terminálem a přemýšlel, jestli mám zavolat svého nového kamaráda Jense a probrat s ním možnost přespat v domě pro jejich piloty, tak mi zazvonil telefon. Byl to Jens... Telefonicky mě krok po kroku vedl při hledání místa s klíči v pultu informačního kiosku. Obával jsem se, že mně někdo vynadá. Klečel jsem to-

NARSARSUAQ PAAMIUT KANGERLUSSUAQ

In the morning, the weather at Narsarsuaq was deteriorating – cloud, light rain and strong gusty winds. Fortunately, there was no side wind, so I could plan my departure without too much concern. Inga, a very helpful lady at the airport briefing office, gave me weather and wind forecasts for all of my journey. I did not want to do another 3.5 hour flight, so decided to include a stop at Paamiut Airport, about 1.5 hours away, in my flight plan. Once again, I was the cause of congestion at the airport. I was required to wait at Narsarsuaq as a B737 was landing at exactly the same time as I planned to depart. It was a charter flight that comes here only perhaps once a month.

The flight was quite bumpy as turbulence developed over the many rocky coastal mountains. The scenery was interesting, as I had come to expect in Greenland, but very grey. The weather gradually improved as I progressed to the North but it was still raining at Paamiut Airport when I landed there. Built in 2007, Paamiut Airport is the newest in Greenland. I had a chat with the airport manager and his people, walked through the terminal, took some photos (of course) and took off again to continue my flight north. After about 30 minutes the sky began to turn blue.

About 2.5 hours into the flight from Paamiut, I overflew the capital, Nuuk. As an Air Greenland Dash 8 was about to land, we had to coordinate my overflight with its approach. Everything went well of course, and I continued through several fantastic fjords towards Kangerlussuaq Airport. Kangerlussuaq was a US base during WWII and today is home to a Danish Arctic Air Force unit as well as being a civilian airport. It has a long concrete runway and a lot of space; it is the other airport in Greenland capable of accommodating bigger jet aircraft and is routinely used as an alternate airport in the flight plans of commercial airlines flying between Europe and North America.

There is no crime in Greenland...

As I walked through the terminal, wondering whether I should call my invisible new friend, Jens, about the keys to his house, my phone rang. It was Jens. He guided me through the search for the keys at the airport information office counter. I was surprised that no-one was paying any attention to me as I knelt behind the empty counter rifling

tiž na zemi před pultem ze strany zaměstnanců, kteří tam nebyli, a podle Jensových pokynů, který si nebyl jistý, kde přesně klíče jsou, jsem procházel jednotlivé přihrádky a šuplíky. Nikdo si mě ani nevšiml a nevšímal a Jens mě po telefonu zklidňoval: „V Grónsku nemáme žádnou kriminalitu, tak nikdo ho ani nenapadne tě sledovat.“ A měl pravdu, zajímavé...

Pak jsem nakonec našel jak klíče od domu, tak klíč k autu zaparkovanému před terminálem. Auto jsem odemkl, otočil klíčkem a ono opravdu nastartovalo. S pomocí Jense se mi pak podařilo najít dům a odemknout jej. Byl to skvělý pocit, skvělé ubytování, skvělý večer...

through drawers and shelves. Jens, still on the phone, reassured me. "There is no crime in Greenland so no-one watches anyone else." Interesting ...

I found the keys to the house and to a car parked in front of the terminal. I started the car and with the continued telephonic guidance of Jens, managed to find the house. What a great feeling, great accommodation, great evening ...



■ Trasa sedmého dne expedice

■ The route of the seventh day of the expedition



■ Letištní terminál a věž v Narsarsuaqu

■ The airport terminal and tower at Narsarsuaq

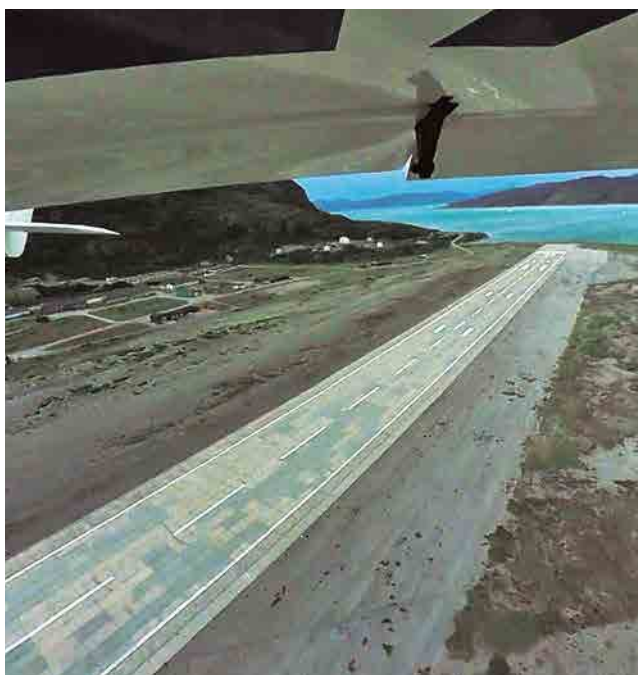


■ Inga, pracovnice brífinku na letišti v Narsarsuaqu, byla velmi přátelská a nápomocná. Poskytla mi meteo informace i předpověď pro let do Paamiutu a Kangerlussuaqu. Podala také můj letový plán

■ Inga, the briefing officer at Narsarsuaq Airport who was very helpful and friendly. She provided me with the meteo information for the flight to Paamiut and Kangerlussuaq and filed my flight plan

■ Toto je můj letový plán pro let z Narsarsuaqu do Paamiutu

■ My flight plan for the flight from Narsarsuaq to Paamiut



■ Vítr byl nárazový a hodně silný, ale naštěstí foukal ve směru dráhy, takže jsem mohl odstartovat bez větších problémů. Později ale můj let poměrně hodně znepříjemňoval, protože jeho poryvy byly ještě znásobené turbulencemi nad pobřežními horami

■ The wind was very strong and gusty but, fortunately, blowing along the runway, so not a great cause for concern. However, later in the flight, the wind blowing through the coastal mountains would become much more turbulent



■ Počasí po vzletu během letu k západnímu pobřeží Grónska působilo stále temněji

■ The weather worsened soon after take-off while I was flying towards the west coast



■ Základna mraků se dostávala stále níž a síla větru rostla

■ The cloud base was getting lower and the wind strengthening



■ Rozhodl jsem se stočit se mírně zpět do vnitrozemí, kde se počasí zdálo trochu lepší. To znamenalo letět opět kus přes Ice Cap a sledovat vidinu modré oblohy na konci mračného tunelu

■ Turning inland where the weather appeared to be better. This meant flying over the Ice Cap again in pursuit of the promise of blue sky at the end of the cloud tunnel



■ Po obletu špatného počasí se základna mraků začala opět trochu zvyšovat a já jsem se mohl vrátit zpět k pobřeží

■ After flying around the bad weather, I returned to the coast as the cloud base lifted



■ Let kolem pobřeží mi nabízel pohledy na množství ledovců a fjordů

■ Flying along the coastline meant I could enjoy more spectacular views of glaciers and fjords



■ Západní pobřeží působí méně divoce než východní strana Grónska

■ The west coast looks less wild than the eastern side of Greenland



■ Myslím, že kraj západní strany Ice Cap je položený trochu níž, než je tomu na východě, kde jsou pobřežní hory taky strmější

■ I believe that the western edge of the Ice Cap is somewhat lower than in the east where the coastal mountains are also steeper



■ Žádná lidská obydlí, jen led, fjordy, skály a moře jsou k vidění při letu z Narsarsuaq do Paamiutu...

■ There is no human habitation, just ice, fjords, rocks and sea between the airports of Narsarsuaq and Paamiut



■ Krátké finále dráhy 35 letiště v Paamiutu. Toto je nejmladší letiště v Grónsku – postavené v roce 2007. Jeho dráha je se svými 800 metry délky ale pro větší dopravní letadla krátká, a tak ji využívá pro své vnitrozemské lety asi téměř výlučně Air Greenland. Celkový počet obyvatel Paamiutu je asi 1 500 a jejich hlavním zdrojem obživy je rybolov

■ Short final at Paamiut Airport. This is the newest airport in Greenland, built in 2007. At 800 metres, the runway is not long enough for larger aircraft, so is mostly used by Air Greenland for domestic services. The population of Paamiut is around 1,500 whose main source of livelihood is fishing



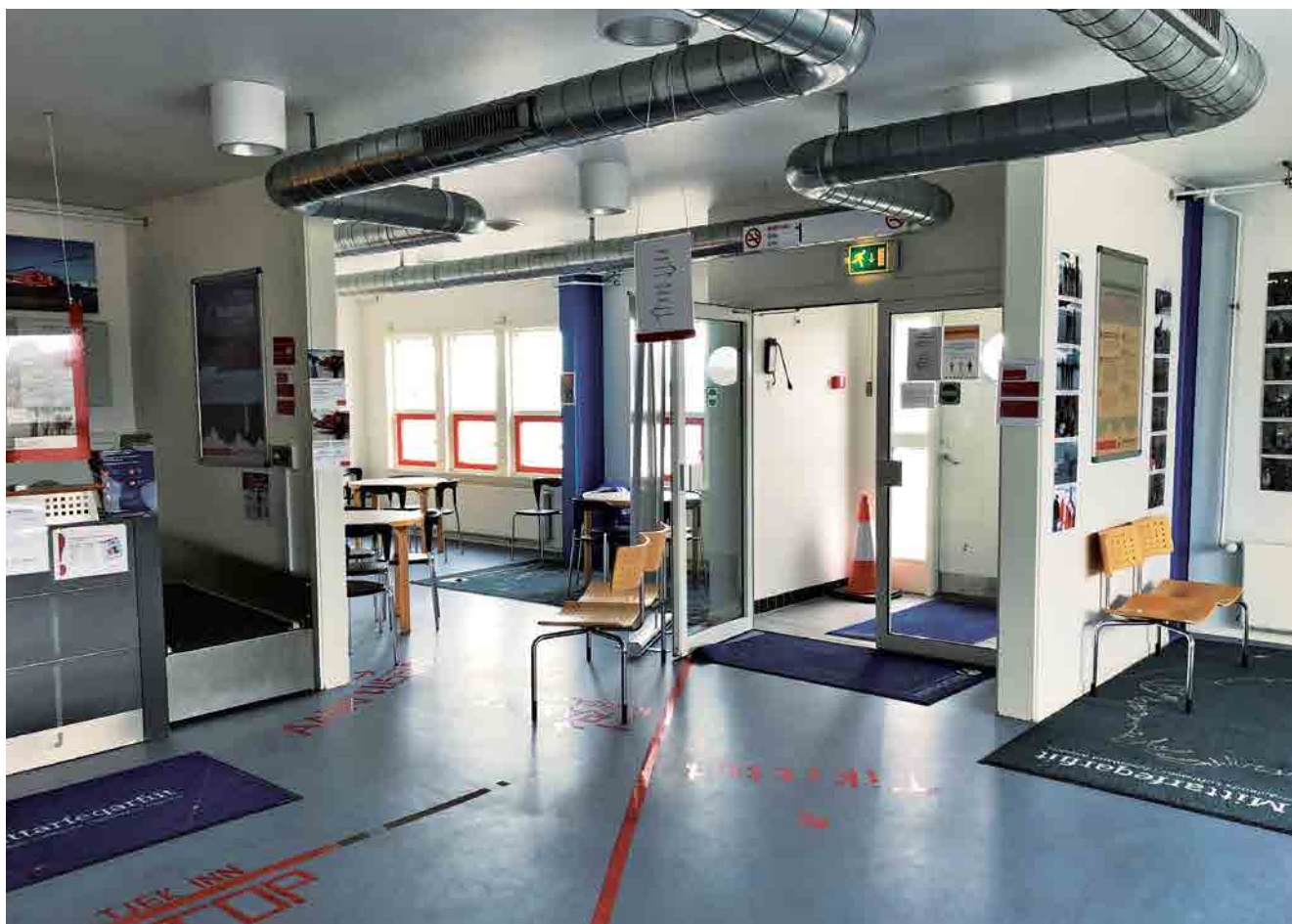
■ S jedním z pracovníků letiště Paamiut na ochozu letištní věže, odkud je vidět i na práh dráhy 35

■ One of the Paamiut Airport staff at the airport tower overlooking the runway threshold



■ OK LEX před terminálem letiště Paamiut. Zastavil jsem se tu jen asi na půl hodiny a pak jsem pokračoval dál na sever podél západního pobřeží

■ OK LEX in front of Paamiut terminal building. I stopped here for just 30 minutes before continuing along the west coast towards the North



■ Uvnitř terminálu pro cestující na letišti Paamiut

■ Inside the passenger terminal at Paamiut



■ Dráha 17/35 chvíli po vzletu z Paamiutu

■ Take-off from Paamiut runway 17/35



■ Severně od Paamiutu se počasí začalo zlepšovat a místa s modrou oblohou byla stále větší

■ North of Paamiut the weather started improving with more and more patches of blue sky.



■ Osada Qeqertarsuatsiaat s asi 200 obyvateli byla jedinou stopou lidské existence, kterou jsem viděl mezi Paamiutem a Nuukem, které jsou od sebe vzdálené asi 300 km

■ The settlement of Qeqertarsuatsiaat, with some 200 inhabitants, was the only trace of human habitation I saw in the 300 kilometres that separate Paamiut and Nuuk



■ Hlavní a největší město v Grónsku Nuuk viděný během mého letu z Paamiutu do Kangerlussuaqu. Nuuk má asi 18 000 obyvatel



■ Nuuk, the capital and largest city in Greenland, taken during my flight from Paamiut to Kangerlussuaq. Nuuk has a population of around 18,000



■ Kry severně od Nuuku

■ Icebergs north of Nuuk



■ Jeden z dalších ledovců, které do moře přinášejí sníh a led z oblasti Ice Cap

■ One of the other glaciers that bring snow and ice from the Ice Cap area to the sea



■ Mezi Nuukem a Kangerlussuaqem je několik úžasných a dlouhých fjordů. Prolétávat jimi přináší člověku naprostý pocit blaha

■ There are several fantastic fjords between Nuuk and Kangerlussuaq. Flying through them in good weather is true bliss





■ Do řady fjordů dodává vodu, led a kry i několik ledovců vtékajících do nich ze stran

■ There is often more than one glacier delivering water and icebergs to each of the fjords



■ Kde to terén umožní, tam Ice Cap vtéká bez omezení do přilehlých fjordů



■ Where the terrain permits, the Ice Cap flows seamlessly into the adjoining fjords



■ Při pohledu na některé starší fotografie je vidět, že díky globálnímu oteplování se konce ledovců posunují stále dál a výše do vnitrozemí. Pro Grónsko srovnávací fotografie nemám, ale například v Alpách je to naprosto zřetelné

■ Some older photographs suggest that as a result of climate change, the front edge of the glaciers is receding inland



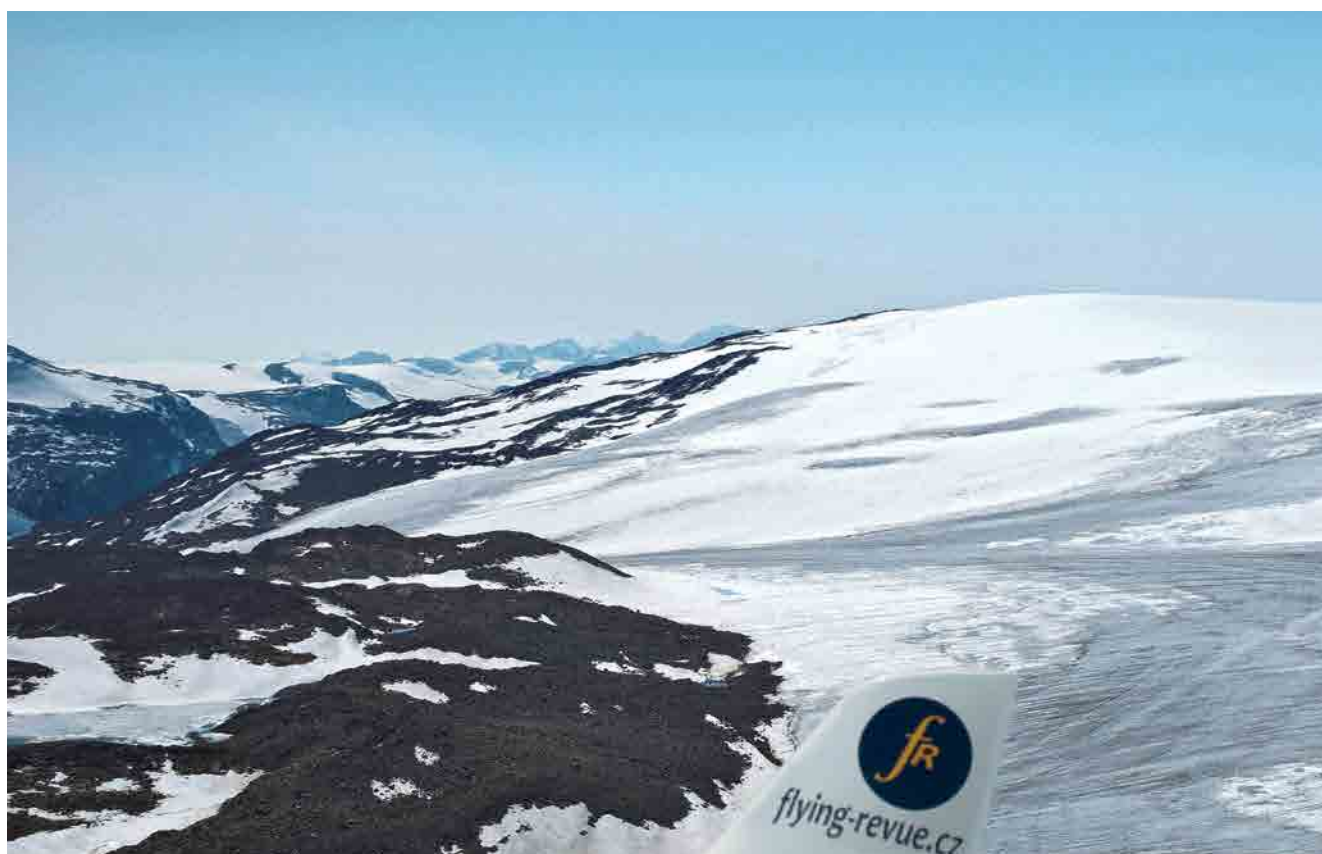
■ Zajímavé je, že v některých fjordech nejsou žádné kry ani ledová tříšť

■ Some fjords are completely free of icebergs



■ Když letíte nad takovou krásou, tak je vlastně nemožné přestat to vše fotit a obdivovat

■ I found it impossible to stop taking photos of the many beautiful glaciers



■ Ledová pokrývka na vrcholku hor s výškou asi 2 000 metrů

■ More of the Ice Cap at an altitude of 6,000 feet



■ Přistání na dráze 09 letiště Kangerlussuaq. Toto je hlavní mezinárodní letiště Grónska, jehož dráha dovoluje přistát i větším letadlům na mezinárodních linkách. Letiště leží na konci stejnojmenného fjordu, asi 150 km od pobřeží, takže je méně náchylné k problémům s mlhou a silným větrem. Podobně jako Narsarsuaq bylo také toto letiště postaveno americkou armádou během 2. světové války

■ Landing on runway 09 at Kangerlussuaq, the main international airport of Greenland. Its runway allows bigger jets to land. The airport is at the end of the Kangerlussuaq fjord, 150 km from the sea, making it less vulnerable to fog and winds. Like Narsarsuaq, this airport was built by the US during WWII



■ Stejně jako i na ostatních letištích, kde jsem v Grónsku přistával, služby jsou tu velmi rychlé. Během pár desítek vteřin po přistání se už letadlu někdo věnuje

■ Service at all Greenland's airports is very efficient. Within seconds of landing the aircraft is attended to



■ Po více než 5 letových hodinách od odletu z Narsarsuaq potřeboval OK LEX asi 100 litrů paliva

■ After more than five hours in the air since departing from Narsarsuaq, OK LEX needed about 100 litres of fuel



■ Silnice, vedoucí kolem letiště. Většina budov se tu nachází v blízkosti letiště. V první budově zleva je velmi dobře zásobený místní supermarket

■ The road around the airport. Most buildings are in very close proximity to the airport. The first building on the left houses the local, very well stocked supermarket



■ Hlavní náměstí s poštou, umístěnou v červené budově a se supermarketem v té bílé

■ The main square with the post office in the red building and the supermarket in the white building to the left



■ Hotel Kangerlussuaq, umístěný hned vedle letiště, byl zřejmě zcela prázdný

■ Hotel Kangerlussuaq, next to the airport, appeared from the outside to be empty



■ Dům a auto, které mi Jens poskytl pro můj jednonoční pobyt v Kangerlussuaqu

■ The car and house that Jens offered me for the night in Kangerlussuaq

KANGERLUSSUAQ ILULISSAT NUUK

Když jsem ráno opouštěl dům, kde jsem přespal díky své radiokomunikaci s přátelským Jensem, musel jsem myslet na to, abych vypnul vodu, zamkl dům, postavil auto na parkoviště, zamkl jej také a pak uložil všechny klíče na stejné místo, kde jsem je den předtím našel. Letiště v Kangerlussuaqu je velmi profesionální a jeho administrativní služby pracují již o hodinu dříve, než se letiště otevře pro provoz. Takže ještě před zahájením letového provozu jsem měl zaplacené poplatky i palivo a podaný letový plán pro let do Ilulissatu.

Na Jensovu radu jsem se rozhodl letět nad okrajem Ice Capu. To byla zřejmě nejzajímavější trasa, protože jsem mohl vidět jak ohromnou oblast bílého Ice Capu pokrytého sněhem, tak také hornatou oblast vyplňující prostor mezi mořem a ledovou čepicí. Asi po hodině letu jsem byl nad proslaveným Icefjordem neboli Ledovcovým fjordem, který je na seznamu přírodního bohatství UNESCO. Icefjord je plný kusů ledů a ker, z nichž ty největší se často zarazí v mělčích vodách fjordu, což vede k hromadění velkého množství ledu a tříště. Obě moje kamery celou tu krásu nepřetržitě snímaly.

Informoval jsem AFIS letiště Ilulissat o své přítomnosti v jeho oblasti a následně jsem v 10.30 místního času přistál. Karen, mladá žena pracující pro AirZafari, na mě již čekala a vzala mě autem na prohlídku Ilulissatu. Ilulissat je malé město, a tak nám na prohlídku stačila hodinka. Ještě před polednem jsme tedy byli zpět na letišti. Natankoval jsem, zaplatil přistávací poplatky i palivo a kolem čtvrt na jednu jsem už vzlétal ke své čtyřhodinové cestě zpět na jih do Nuuku. Bojoval jsem s protivětre a nějaký čas jsem si nebyl jistý, jestli to do Nuuku stihnu před skončením provozní doby letiště, která byla jen do 17. hodiny místního času. Rozhodl jsem se proto vynechat několik fjordů, které jsem původně chtěl proletět, a dal jsem motoru plné otáčky. Nakonec jsem přistál včas. Část Jensovy rodiny – jeho žena Bente a dcera Mia na mě čekaly na letišti, takže to vypadalo jako návrat domů. Důkladně jsme připoutali letadlo a kolem sedmé večer jsme už byli všichni usazení v restauraci. Bylo to poprvé v mém životě, kdy jsem byl v restauraci se čtyřmi mladými ženami najednou, protože Mia vzala ještě dvě kamarádky.

Po večeri jsem si pak užíval naprosto unikátní výhled z ložnice Jensova domu v Nuuku. Dvě ze stěn jsou tam ze skla, takže člověk má i z postele panoramatický výhled na přilehlý fjord a část města. Ty pohledy byly úžasné...

KANGERLUSSUAQ ILULISSAT NUUK

Before leaving the house where I had stayed thanks to my radio friend Jens, I took care of a few domestic details, in order to leave things as I found them. The airport at Kangerlussuaq is very efficient. Its administration services open an hour before the airport opens for flight operations, so I was able to pay for my landing and fuel and file my flight plan to Ilulissat immediately. Within 20 minutes I was in the air and on my way.

Following the advice of Jens, I decided to fly over the edge of the Ice Cap. Taking this interesting route, one can see both the vast area of the Ice Cap covered with snow and ice, as well as the mountainous area in between the sea and the Ice Cap. After about an hour, I came to the UNESCO protected Icefjord which is filled with blocks of ice stuck in the shallow waters of the fjord. Every camera on board was filming all this beauty non-stop.

I advised the airport at Ilulissat of my presence in the area, then landed at 10.30. I was met by Karen, a young woman working for AirZafari, who took me on a brief tour of Ilulissat. The town is small so an hour was sufficient, meaning we were back at the airport before noon. After the usual routine of paying for the landing and fuel, I was back on my southbound journey to Nuuk by 12.15.

I had to battle headwinds and for some time was not sure if I would make it all the way to Nuuk before its operational day closed at 17.00. I had no time to waste. I made the decision to leave out some of the fjords I had originally wanted to fly through and gave the engine full throttle. In the end, I landed in time. Jens' family - his wife, Bente, and daughter, Mia - were waiting for me at the airport. How wonderful to have a welcoming committee. By 19.00 I was installed in a restaurant with four young women as Mia had brought two of her friends along too.

As for my room at Jens' family house in Nuuk, two of the walls had been replaced by full floor to ceiling windows offering a breathtaking panoramic view of the sea and the other side of the fjord. I couldn't get enough of that view.



■ Trasa osmého dne expedice

■ The route of the eighth day of the expedition



■ Na Jensovu radu jsem z Kangerlussuaq do Ilulissatu letěl podél hrany Ice Capu. Na konci jsem pak strávil 30 minut letu nad Icefordem

■ On Jens' advice I flew from Kangerlussuaq to Ilulissat along the edge of the Ice Cap in order to spend the last 30 minutes flying over the Iceford



■ Let z Kangerlussuaqu do Ilulissatu pokrývá vzdálenost asi 200 km

■ On the flight from Kangerlussuaq to Ilulissat over a distance of 200 kilometres



■ Čas od času se ukázalo jedno z modrých jezírek, ve kterých se shromažďuje voda z tajícího ledu a sněhu

■ Blue lakes appear from time to time in the Ice Cap



■ Toto je začátek Icefjordu, který je na seznamu přírodního bohatství UNESCO pro unikátní krásu ledu a ker, které v něm plují. Tady jsem změnil směr letu a dále jsem místo na sever pokračoval na západ (doleva) přes Icefjord směrem k Ilulissatu

■ The beginning of the Icefjord which is protected by UNESCO for the unparalleled beauty of its icebergs. Here I changed direction, turning to the west (left) to fly over the Icefjord towards Ilulissat



■ Icefjord je zásobovaný ledem z ledovce Jakobshavn, který je nejproduktivnějším ledovcem na severní polokouli. Do Icefjordu vtéká rychlostí asi 30 metrů za den

■ Icefjord is fed with ice by Jakobshavn Glacier, the most productive in the Northern Hemisphere. The glacier flows at a rate of 30 metres per day into the Icefjord



■ Detailní záběr na strukturu ledovce

■ Closeup of an iceberg structure



■ Ledovec Jakobshavn dodává do Icefjordu kolem 20 miliard tun ledu ročně

■ Jakobshavn Glacier supplies an estimated 20 billion tonnes of icebergs into the Icefjord per year



■ Celkový pohled na Icefjord, který vede do Ilulissatu, vzdáleného asi 40 km

■ Full view of the Icefjord leading to Ilulissat



■ Některé z ker, které se vytvářejí na konci ledovce Jakobshavn, jsou až kilometr vysoké, což znamená, že nějakých 900 metrů z jejich celkové výšky je pod vodou a nad hladinu vystupuje jen 100 metrů. Často zasahují příliš hluboko na to, aby pluly. A tak se zachytí o dno fjordu, někdy i na pár let před tím, než jsou rozlámané dalšími krami, které do nich narazí

■ Some of the icebergs coming from the Jakobshavn Glacier are up to one kilometre high which means that 900 metres of them is under water. They can often be too tall to float so they sit on the bottom of the fjord, sometimes for several years, until they are broken up by the new ice coming down the fjord



■ Icefjord je asi 7 km široký a na každé straně má skalnatý břeh

■ The Icefjord is seven kilometres wide with a rocky shoreline on each side



■ Do této větve Icefjordu neústí žádný ledovec, a tak jsou kry jen v té části, kam se dostanou z hlavního ramene



■ *This side branch of the Icefjord does not see the same volume of icebergs as the main stream. These may have been pushed here from the main branch of the fjord*



■ Rozměr zácpy vytvořené množstvím ker a ledu generovaného ledovcem Jakobshavn je těžké pochopit

■ The sheer volume of ice generated by the Jakobshavn Glacier creates a kind of traffic jam that is difficult to comprehend



■ Toto je čelo Icefjordu. Dověděl jsem se, že tyto kry sedí na dně, které je mělké, neboť tající kry ze sebe postupně uvolňují množství kamene a štěrku. Tím se vstup Icefjordu do zálivu Disko Bay během tisíců let stále zandší

■ The leading edge of the Icefjord. I was told that these icebergs sit on the bottom of the fjord waters, made shallow by the huge quantities of rocks, stones and gravel released by melting icebergs. Thus, the entry into neighbouring Disko Bay is partially blocked, keeping the Icefjord choked



■ Další dva pohledy na čelo Icefjordu. Napravo je Disko Bay, s ostrovem Disko na jeho druhé straně

■ More views of the front section of Icefjord. To the right is Disko Bay with Disko Island on the other side



■ Pohled na přední část Icefjordu se zablokovanými krami a kry plující ve vodách Disko Bay

■ A closer view of the icebergs stuck underwater at the edge of the Icefjord and Disko Bay



■ V Icefjordu a vodách Disko Bay se zablokovala přední linie ledovců

■ The front line of icebergs blocked in the Icefjord and the waters of Disko Bay



■ Pohled na Ilulissat z „polohy po větru“ pravého okruhu dráhy 25. Ilulissat má asi 5 000 obyvatel a leží na pobřeží vedle ústí Icefjordu do Disko Bay

■ Ilulissat from the position “right downwind” runway 25. Ilulissat has a population of about 5,000 and is on the shore of Disko Bay



■ Finále dráhy 25 letiště Ilulissat. Na horizontu jsou dobře vidět čelní kry Icefjordu

■ Final approach to runway 25 at Ilulissat Airport. The icebergs at the front of the Icefjord are clearly visible on the horizon



■ Budova terminálu s letištní věží letiště Ilulissat

■ The terminal and tower at Ilulissat Airport



■ Stále usměvavá Karen, která pracuje pro leteckou vyhlídkovou společnost AirZafari v Ilulissatu. Tady stojí před jedním ze tří strojů používaných společností AirZafari pro jejich velmi žádané lety nad nejzajímavější místa Grónska

■ The ever-smiling Karen who works for sight-seeing company, AirZafari. Karen gave me a brief tour of Ilulissat. Here she is in front of one of the three planes used by AirZafari for their popular tours of the most interesting sights in Greenland



■ Sobota poledne na letišti v Ilulissatu se dvěma navazujícími spoji letadel Dash 8 společnosti Air Greenland

■ Saturday midday at Ilulissat Airport with two Air Greenland Dash 8 services connecting



■ Během prohlídky Ilulissatu mi Karen udělala tuto fotku. Na obzoru jsou vidět ohromné kry v Disko Bay

■ Karen took this photo during our sight-seeing tour. On the horizon you can see the huge icebergs in Disko Bay



■ Detailní pohled na kry v Disko Bay

■ A closer view of the magnificent icebergs in Disko Bay



■ Ještě několik ker v Disko Bay tak, jak jsem je viděl po vzletu z letiště Ilulissat

■ More icebergs in Disko Bay seen after my take-off from Ilulissat



■ Záliv Disko Bay je tak krásný, že jsem nemohl odolat jej přeletět a prohlédnout si trochu také vlastní ostrov Disko. Tady už stoupám směrem k vlastní ledové čepici ostrova Disko

■ Climbing towards Disko Island's Ice Cap. Disko Bay is so beautiful I could not resist flying over it to explore Disko Island



■ Krásné tvary ledu, sněhu a hor na vrcholcích ostrova Disko

■ One of the beautiful shapes to be found in the ice, snow and mountains of Disko Island



■ Ledová čepice a hory ostrova Disko

■ The Ice Cap and mountains of Disko Island



■ Létání nad ostrovem Disko ve mně vyvolalo pocit prostorového i časového nekonečna a já jsem trochu zapomněl, že vlastně spěchám. Když jsem si čas opět asi po hodině obdivování ostrova uvědomil společně se skutečností, že do Nuuku poletím proti silicím větru, trochu jsem znervózněl. Bylo asi 13.30, letiště Nuuk zavírá v sobotu v 17.00. S poměrně silným protivětre jsem potřeboval do Nuuku více než 3 hodiny. Raději jsem tedy tu krásnou oblast rychle opustil, přidal plyn a maximální rychlostí letěl na jih směrem k Nuuku

■ Flying over Disko Island gave me a sense of endless space and I forgot about time. And about the strong headwind which would slow down my flight to Nuuk. I had 3.5 hours before the airport was due to close and would need a good three hours to do it. Leaving this beautiful place, reluctantly, I continued at full speed to Nuuk



■ Cestou do Nuuku jsem přelétával také toto letiště jménem Asiaat

■ The airport at Asiaat which I overflew on the way to Nuuk



■ Ale ani spěch zpět do Nuuku mně nezabránil obdivovat několik překrásných scenérií během této části letu

■ Rushing back to Nuuk at full speed did not stop me admiring the magnificent sights on the way



■ Na nejkratší trase do Nuuku se mi postavily do cesty hory s výškou přes 2 000 metrů, a tak jsem musel vystoupat asi do 8 000 stop, abych je bezpečně přeletěl

■ The high mountains on the shortest route to Nuuk meant I had to climb to 8,000 feet to cross them safely



■ Je 16.40 a přistávám v Nuuku. Let nejkratší cestou a plnou rychlostí v trochu zklidněném protivětru ve druhé části cesty trochu zkrátí délku mého letu z Ilulissatu do Nuuku a já jsem zvládl přistát 20 minut před zavírací dobou

■ Landing at Nuuk at around 16.40. I made it 20 minutes before the airport closed, by flying the shortest route at full speed. Calmer headwinds during the second half of the flight also helped reduce my flying time



■ OK LEX potřeboval v Nuuku zabezpečit proti větru. V předpovědi na noc a neděli hrozil silný nárazový vítr

■ OK LEX needed to be sheltered and secured well at Nuuk as strong gusty winds were forecast overnight and on Sunday



■ Odměna. Na skvělé večeři v ještě skvělejší společnosti ve výborném hotelu v centru Nuuku. Je kolem osmé večer a slunce svítí naplno

■ An excellent dinner in even more excellent company in a top hotel in Nuuk

AIRZAFARI



COME FLY WITH US OVER GREENLAND

ALL WINDOW SEATING
MINIMUM NOISE AND OPTIMUM ALTITUDE

MAINLY OPERATING OUT OF
ILULISSAT AND KANGERLUSSUAQ



www.airzafari.com

NUUK

Letiště v Nuuku je v neděli zavřené, a tak jsem získal jeden bezletový den. To bylo výborné, protože jsem tak mohl Nuuk trochu projít a taky si trochu odpočinout. Ten čas jsem využil také k nabíjení baterií do kamer, stahování a organizování videí a fotografií i jejich nahrávání na Google disk, aby se tak dostaly na web Flying Revue. Navštívil jsem také místní muzeum i dům, který byl původně postavený Moravskými bratry, kteří se zde od čtyřicátých let 18. století účastnili rozšiřování křesťanství a vzdělanosti mezi domorodými Inuity.

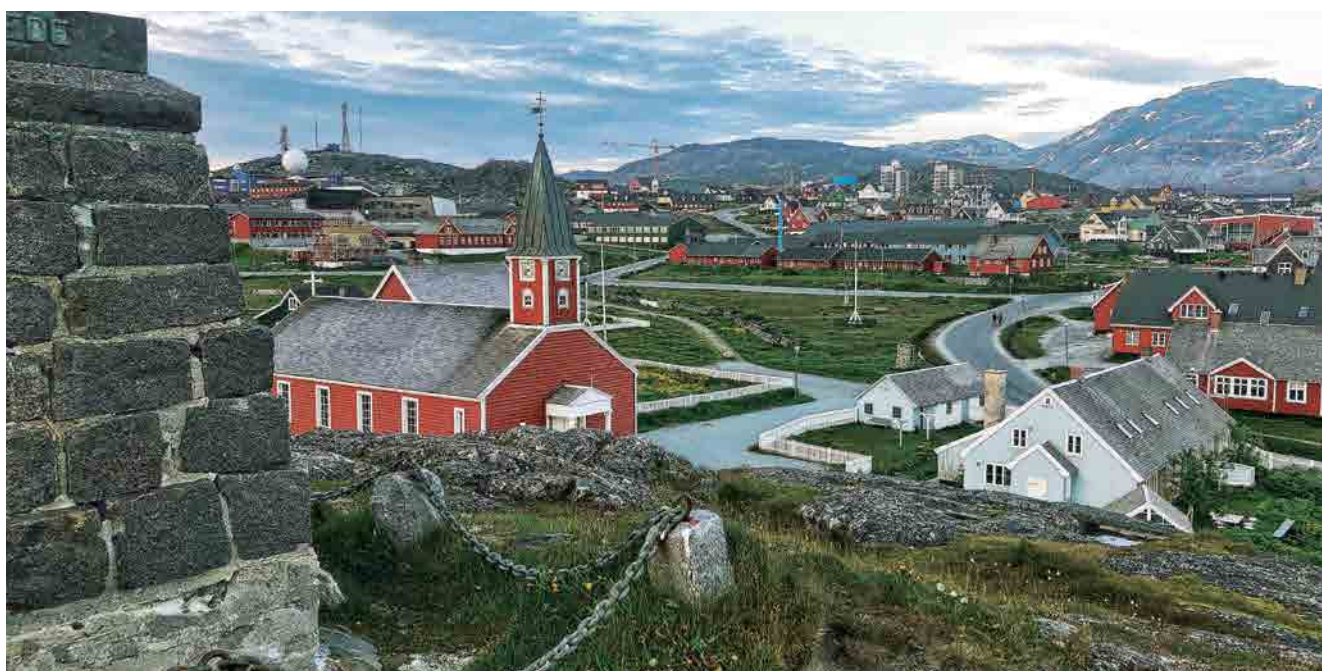
NUUK

The airport in Nuuk is closed on Sundays which gave me a day off with no flying. It was a good opportunity to walk around Nuuk and get some rest. I visited the local museum and the house built by the Moravian missionaries who brought education with them and who were instrumental in converting the local population to Christianity. I also took time out to recharge batteries, organise videos and photos, and upload some of them onto my video disk.



■ Devátý den expedice

■ The ninth day of the expedition



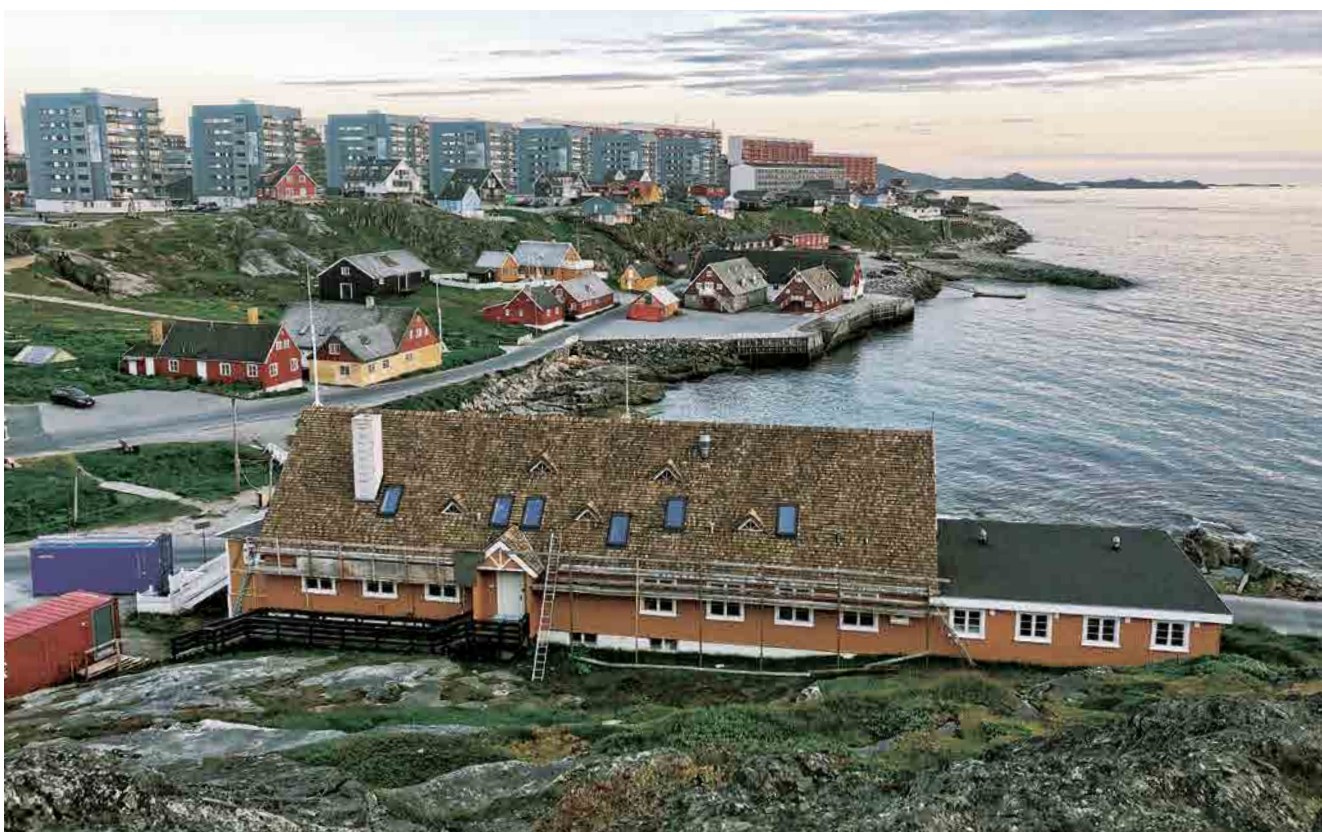
■ Pohled na kostel a město. Hlavní a největší město Grónska Nuuk má dnes asi 18 000 obyvatel. Většina z nich jsou Inuité nebo etničtí Dánové

■ Nuuk Cathedral and town. Nuuk is the capital and largest city in Greenland. The population numbers around 18,000, most of whom are of Inuit and Danish descent



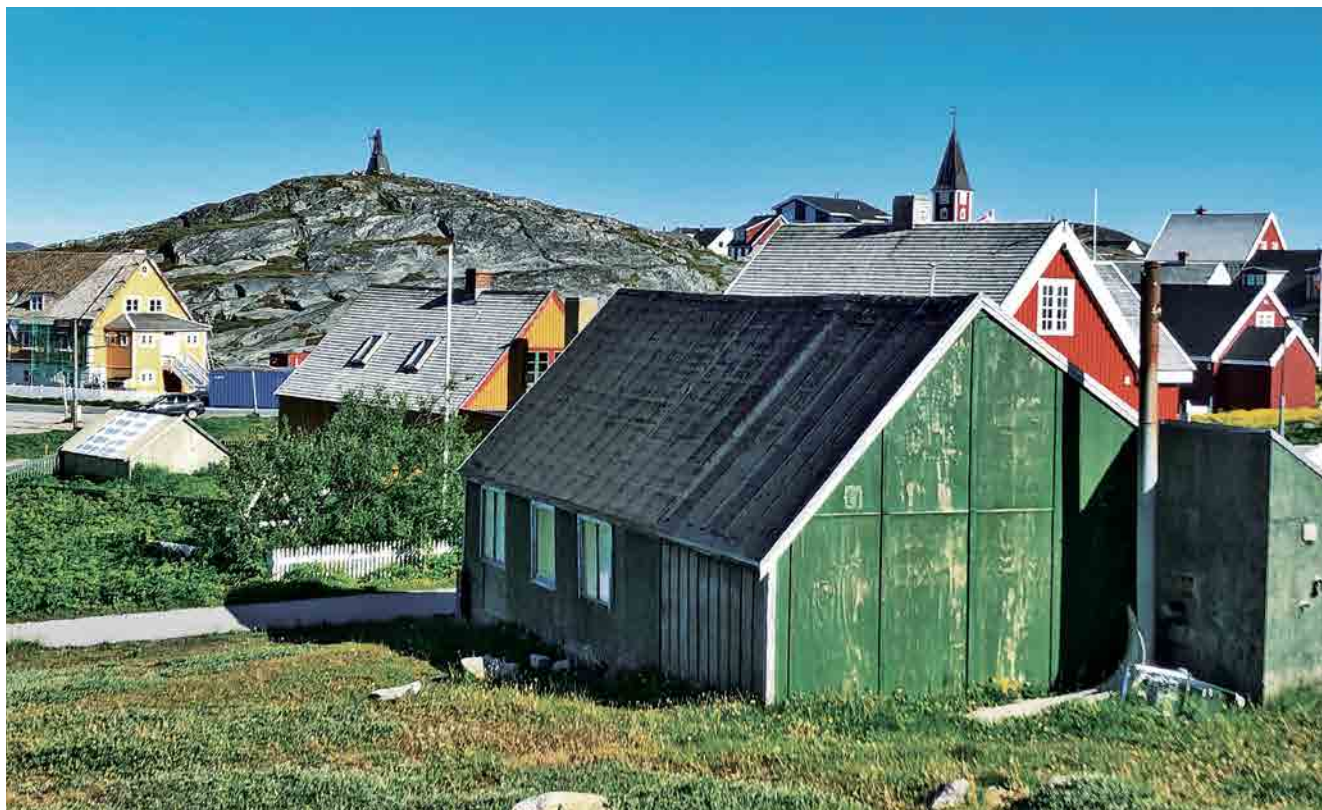
■ Trochu jiný pohled na místní kostel a hřbitov. Vlevo na horizontu je dobře vidět charakteristický tvar ikonické hory Sermitsiaq, vysoké 1 210 metrů

■ The church and the local cemetery. The distinctive shape of Nuuk's iconic mountain, Sermitsiaq (1,200 metres), can be seen on the horizon



■ Část Starého města. Nuuk byl dle dostupných informací založen v roce 1728, ale celá tato oblast je obydlená již po dobu delší než 4 000 let

■ Part of the old town. Nuuk was established in 1728 but the area has been inhabited for over 4,000 years



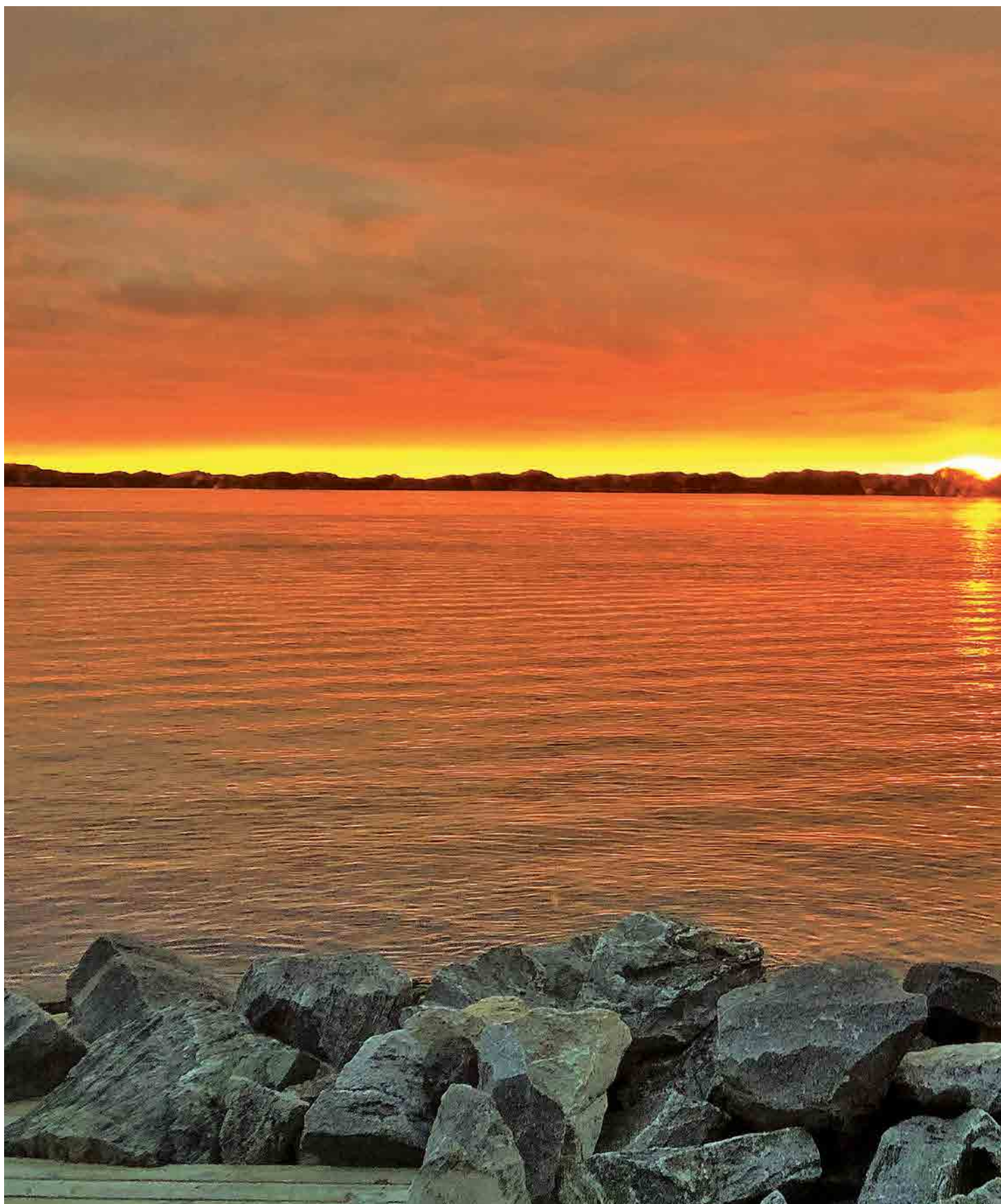
■ Starší části města Nuuk se sochou Hanse Egedeho. Jedná se o dánsko-norského luteránského misionáře, který zde založil luteránskou misii a následně i samotné město Nuuk

■ Part of Nuuk old town with a statue of Hans Egede, the Danish-Norwegian Lutheran missionary who established a mission among the Inuits and founded the town of Nuuk



■ Silnice s pevným povrchem existují v Grónsku jen ve městech a usedlostech. Tyto jednotlivé komunity ale nejsou silnicemi vzájemně propojeny. Důvodem jsou ohromné vzdálenosti, malá hustota obyvatel, složitý terén i drsné klimatické podmínky. Cestovat lze tedy jen vzduchem nebo po vodě

■ Paved roads exist within Greenland's larger towns, but great distances, low population density, harsh climate and difficult terrain have meant that there is no road system connecting the towns with each other



■ Západ slunce v Nuuku



■ *Sunset at Nuuk*



■ Letadlo Just Aircraft Super STOL - Experimental s motorem Rotax 912ULS není s cestovní rychlostí 80 uzlů (asi 150 km/h) žádný rychlý stroj, ale umožňuje velmi krátká přistání a vzlety i na neupravených drahách. Vlastník tohoto stroje, přátelský pilot René, s ním létá po západním Grónsku, kde přistál prý již na více než 300 různých místech a drahách. Letadlo je zjevně inspirované typem Super Cub. Je sice asi o 150 kg lehčí, ale má podobné výkony, což je na letadlo kategorie LSA velmi dobré. Poprvé se tento typ objevil v roce 2013 na letecké výstavě v Oshkoshi

■ The Just Super STOL Aircraft – Experimental with a Rotax 912ULS engine is not a very fast aircraft but allows short distance landings and take-offs on unmaintained landing strips. The owner of this aircraft, a friendly pilot called René, flies it around western Greenland where he has already landed at over 300 different locations. The aircraft is inspired by the much older, famous Super Cub aircraft and has similar performance characteristics, but it is some 150 kg lighter which is excellent for an LSA category aircraft. The Just Super STOL was first presented to the public at Oshkosh Air Show in 2013



■ Další ze tří letadel P68C v letce společnosti AirZafari. Toto je hangárované na letišti Nuuk, kde létá vyhlídkové lety pro turisty i místní, kteří si přejí obdivovat krásu Nuuku a okolí ze vzduchu

■ Another of the three P68C aircraft in the fleet of AirZafari. This one is stationed at Nuuk where it is used for sight-seeing flights for tourists and locals alike

NUUK NARSARSUAQ

Den jsem začal cestou na testovací centrum Covid, abych si nechal udělat nový PCR test a mohl se dostat bez karantény zpět na Island. Když jsem to zvládnul, vrátil jsem se a Jensova dcera Mia mě odvezla na letiště. Cestou jsme se ještě zastavili na meteo pracovišti ve městě. Zvažoval jsem možnost letět do Kulusuku přímo přes Ice Cap, ale k tomu jsem si potřeboval být jistý zcela modrou oblohou nad středem Grónska. Diskuze s meteorology mi ale ukázala, že přímá cesta by vedla oblastí s mraky, kterou bych mohl prolétat až 3 hodiny, což by ve výšce 10 000 – 12 000 stop znamenalo velké nebezpečí námrazy. Alternativou byla možnost tu oblačnost obletět severně. To by mě ale bývalo mohlo stát až 2 hodiny letu navíc, a tak jsem se rozhodl letět raději zpět na jih do Narsarsuaqu a odsud pak opět podél východního pobřeží zpět do Kulusuku.

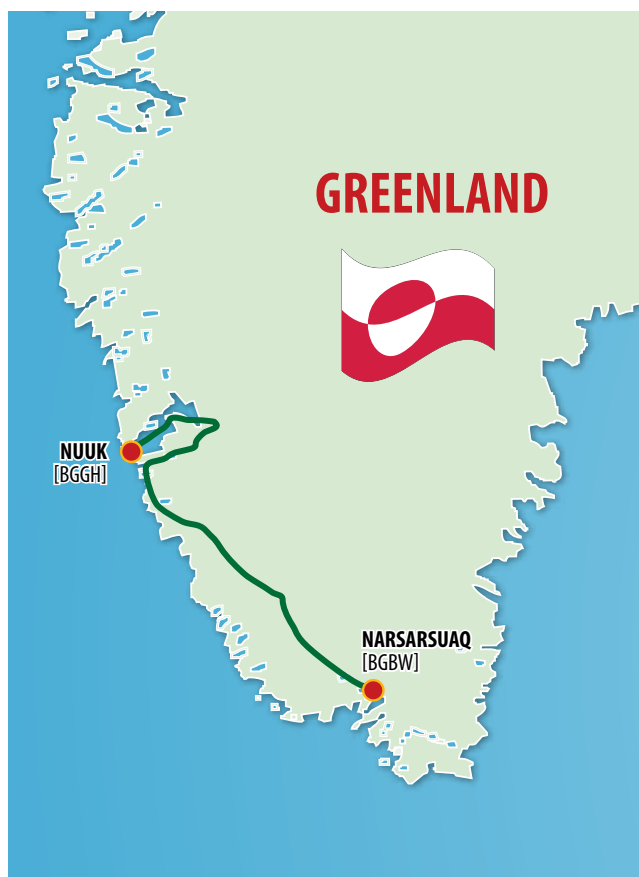
Po příjezdu na letiště jsem natankoval, zaplatil, připravil letadlo, rozloučil se a vydal se na cestu do Narsarsuaqu. Cestu jsem si nejdříve, trochu lehkovážně, prodloužil vyhlídkovým letem po atraktivním okolí Nuuku. Cesta se později prodlužovala sama tím, jak jsem bojoval s protivětrím. Abych délku letu udržel pod pěti hodinami, tak jsem si poslední část letu chtěl zkrátit přeletem Ice Capu a nechtěně i trochu nevědomky jsem se tak dostal nad mraky. Dostat se zpět pod základnu mraků není v horském terénu jednoduché. Nejdříve jsem se dispečera informační služby letiště Narsarsuaq zeptal na výšku základny oblačnosti. Odpověď byla: „Dva tisíce stop“. To jednak znamenalo, že letiště je otevřené a jednak, že mraky jsou dost vysoko, abych se z nich mohl v bezpečné výšce dostat. Vyletěl jsem proto nad moře a tam jsem v kruzích klesal. Ve výšce kolem 2 000 stop se pode mnou objevila hladina moře a kry. To byl moment, který nazývám „velká radost“. Samotné přistání už byla rutinní záležitost. Letadlo jsem zaparkoval na jeho „obvyklém“ místě, natankoval jsem, připoutal letadlo, vyndal paměťové karty z kamer, vzal všechny baterie a nabíjecí kabely, přibalil jedno tričko, ponožky i prádlo a vyrazil jsem do hotelu u letiště, kde jsem nocoval už tři dny předtím.

NUUK NARSARSUAQ

The day started with an early morning walk to the PCR testing centre for yet another test which I needed to ensure I would be allowed back into Iceland on my journey home. On my return, Jens' daughter, Mia, drove me to the airport. On the way we stopped at the local Met Office since I was considering flying directly to Kulusuk over the Ice Cap and wanted to consult with them on the weather first. It emerged from the discussion that I would have to either fly through cloud at some 12,000 feet for over three hours, or deviate to the north to avoid the cloud; a course that would take an additional two hours. In the end, I decided to fly south, back to Narsarsuaq, overnight there, and continue northwards along the east coast to Kulusuk in the morning.

At Nuuk Airport, I refuelled, made my preparations and departed for Narsarsuaq. The flight took 90 minutes longer than planned, initially because I was enjoying the fjords around Nuuk and later due to strong headwinds. I did fly over the southern tip of the Ice Cap and inadvertently found myself above the cloud. Descending through the cloud proved to be tricky. When I asked the airport tower how high the cloud base was, the response was: 2,000 feet. That was good news as it gave me space to come out of the cloud while still over the hills; at least according to the 3D map. Opting for caution, I flew out over the open sea before descending through the cloud in downward circles. Coming out of the cloud at 2,000 feet and seeing the fjord and sea below me was a moment of what I call "Great Joy".

The landing itself turned out to be routine. I taxied to my "usual" stand, refuelled, tied the aircraft down, retrieved all the memory cards from the cameras and, as usual, took one T-shirt, one pair of socks and one piece of underwear and then walked to the nearby hotel where I had stayed three days earlier.



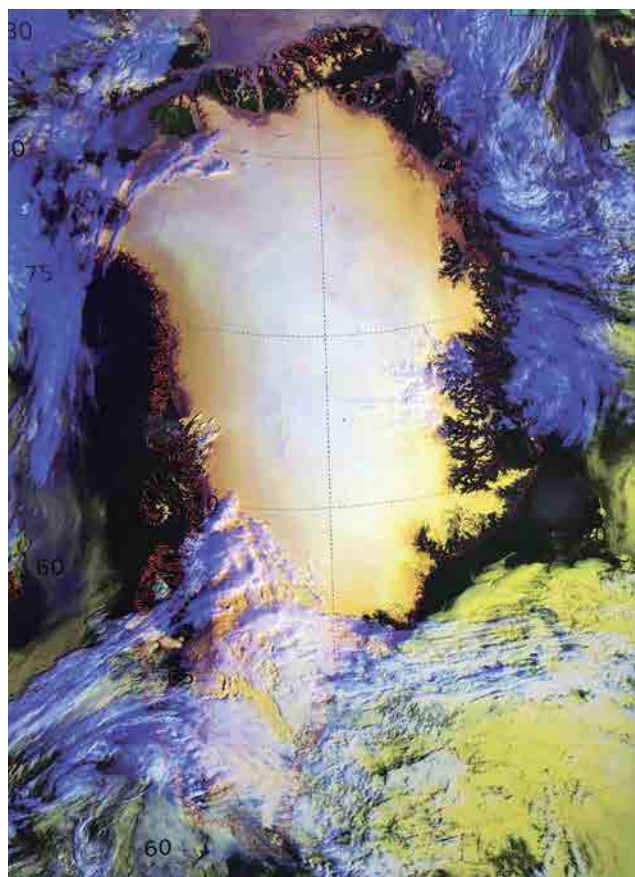
■ Trasa desátého dne expedice

■ The route of the tenth day of the expedition



■ Letadlo Dash 8 společnosti Air Greenland se na letišti Nuuk připravuje na další let do jedné z jeho tuzemských destinací

■ An Air Greenland Dash 8 at Nuuk Airport, preparing for a flight to one of its domestic destinations



■ Po prostudování satelitního záběru počasí nad Grónskem jsem se rozhodl neletět přímo přes Ice Cap, abych se nedostal do mraků a námrazy. Mohl jsem mraky sice obletět ze severu, ale to by mě bývalo mohlo dostat na limitu doletu letadla. Letěl jsem tedy zpět do Narsarsuaqu. Cestou jsem i tak bojoval s nepříliš příznivým počasím, ale nemusel jsem alespoň letět tak dlouho ve velké výšce a nízké teplotě v blízkosti mraků nebo jimi prolétat

■ After studying this satellite picture of the weather over Greenland, I abandoned my plan to fly over the Ice Cap due to the risk of icing or having to fly too far to the north to avoid it. I flew back to Narsarsuaq, battling less than favourable weather on that route too, but the distance I had to fly at high altitude was much shorter



■ Tankování v Nuuku před mým odletem zpět do Narsarsuaqu

■ Refuelling at Nuuk Airport before my departure for Narsarsuaq



■ Mia, mladá sebevědomá šéfpilotka a majitelka společnosti AirZafari – populární grónské letecké společnosti, nabízející vyhlídkové lety po Grónsku

■ Mia, the confident chief pilot at AirZafari, the best known sight-seeing company in Greenland



■ Město a okolí Nuuk chvíli po vzletu z dráhy 22

■ The town and vicinity of Nuuk just after take-off from runway 22



■ Chtěl jsem si krásné okolí Nuuku prohlédnout trochu lépe, a tak jsem letěl podle náčrtku, který mi udělal pilot René. Ten vlastní letadlo, které jsem v této publikaci představil předchozí den

■ To see more of the beautiful scenery around Nuuk, I followed the recommendations of René, pilot and owner of the Just Super STOL Aircraft I saw earlier



■ Toto je Quinngua Valley, ve kterém se nachází jediný přírodní les v Grónsku

■ Quinngua Valley, home to the only natural forest in Greenland



■ Miluji létat údolními a fjordy a přitom se dívat na hory po stranách zespodu

■ For me, flying through valleys where the mountains are higher than I am, is a very special experience



■ Ale vlastně jakýkoliv pohled na fjordy a hory v Grónsku je krásný...

■ Stunning views of fjords and mountains everywhere you look



■ Vesnička Kapisillit, východně od Nuuku

■ The village of Kapisillit, east of Nuuk



■ ... a nikde nikdo není

■ And now there is no-one



■ Tady se snažím co nejlépe nafotit a nafilmovat čelo ledovce

■ Doing my best to capture the majesty of the leading edge of a glacier



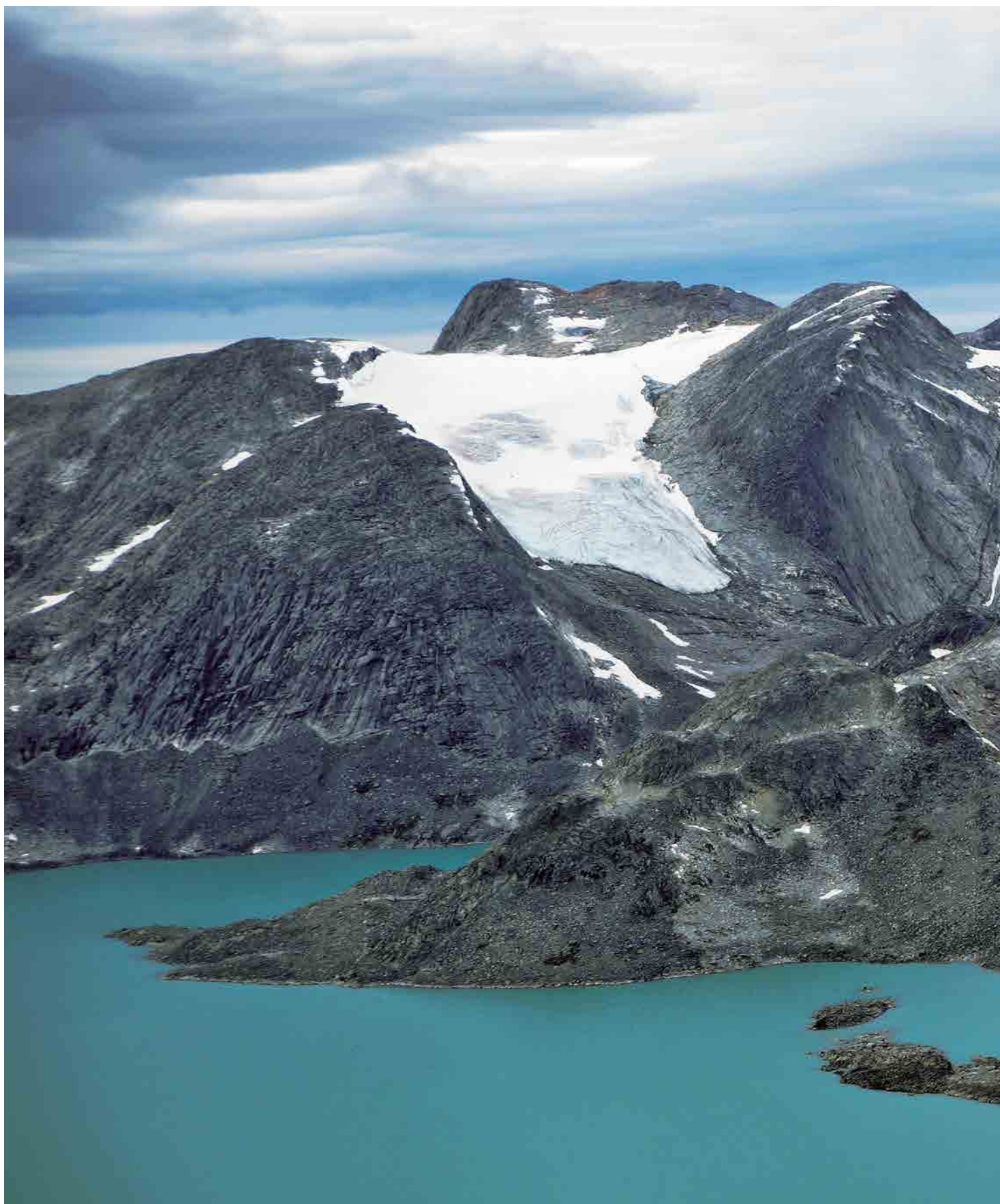
■ Během letu na jih se základna oblačnosti snižovala

■ During the flight south, the clouds were getting lower

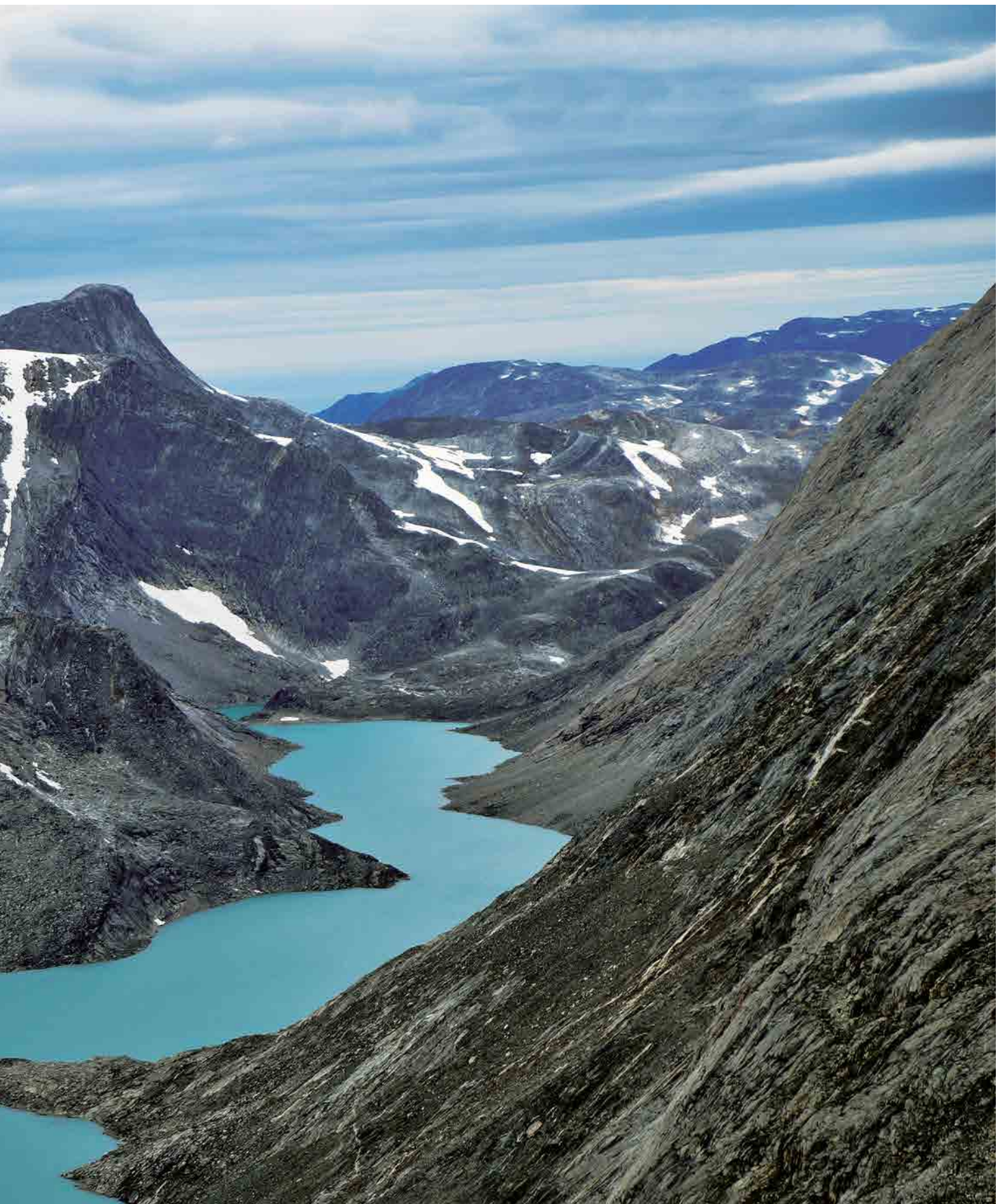


■ Někdo se mě jednou ptal, jestli by se dalo přistát na ledovci. Odpověď nechávám na vás ...

■ Someone asked me if it was possible to land on a glacier. I leave the answer to you...



■ *Během letu směrem k Ice Capu*



■ *Heading towards the edge of the Ice Cap*



■ *Během letu směrem k Ice Capu*



■ Heading towards the edge of the Ice Cap



■ *Během letu směrem k Ice Capu*

■ *Heading towards the edge of the Ice Cap*



■ *Jak se tyhle kusy ledu dostaly na suché a vysoko položené místo, mi není jasné ...*

■ *Icebergs in a dry area, at high altitude. How they got there is a mystery to me*



■ Překrásných modrých jezer je v této části Ice Cap poměrně hodně. Je to zřejmě i vlivem vysokých teplot v létě 2021

■ Wonderful blue lakes are quite numerous in this part of the Ice Cap

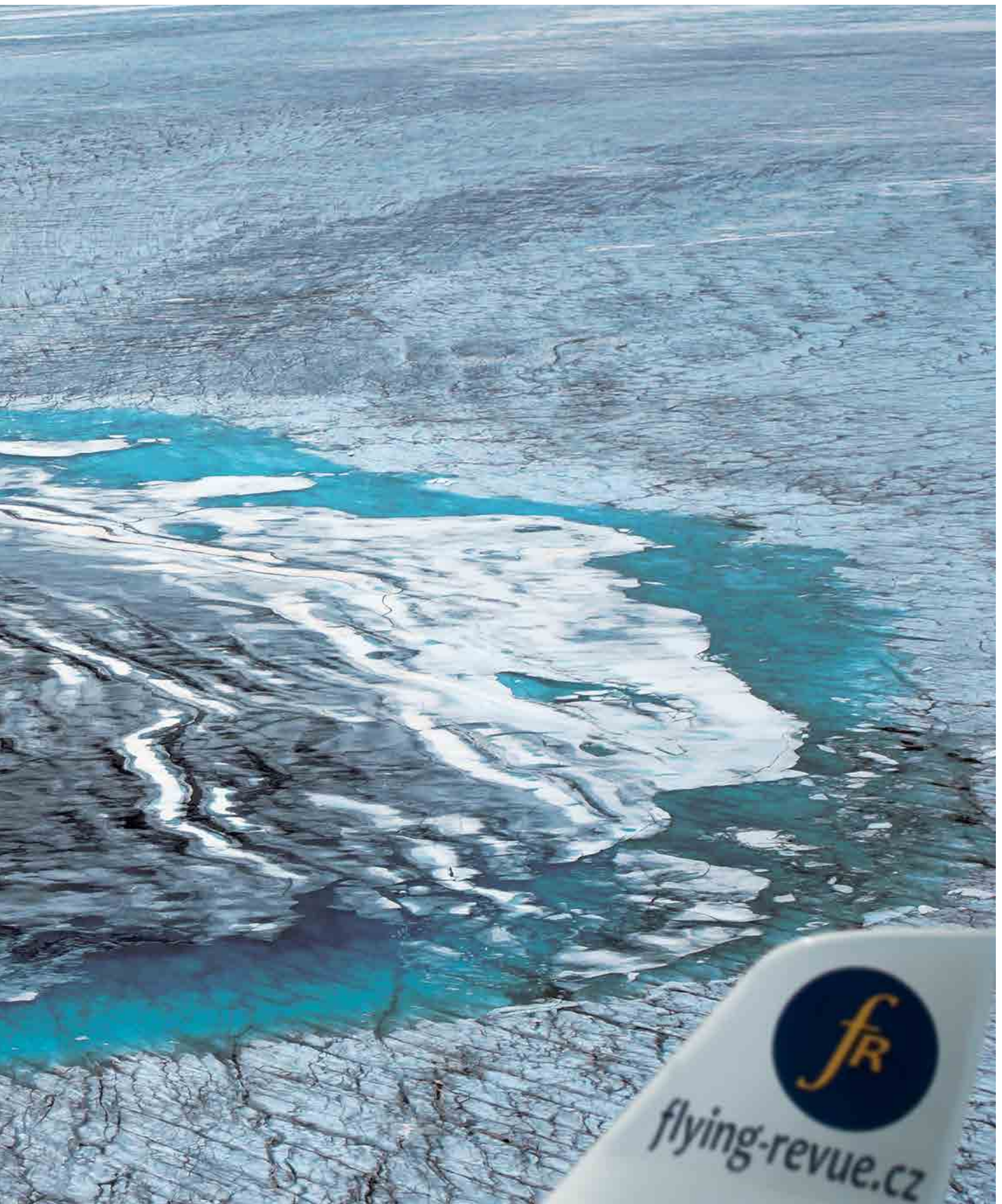


■ Modrá jezera (blue lakes) se nazývají také „melt ponds“ neboli přibližně „rybníky tání“. Objevují se na ledové čepici během období tání v červenci a části srpna. Představují velké zásoby sladké vody, ale zároveň ukazují na tání ledovců. Čím jsou tedy větší a čím jich je více, tím je tání intenzivnější

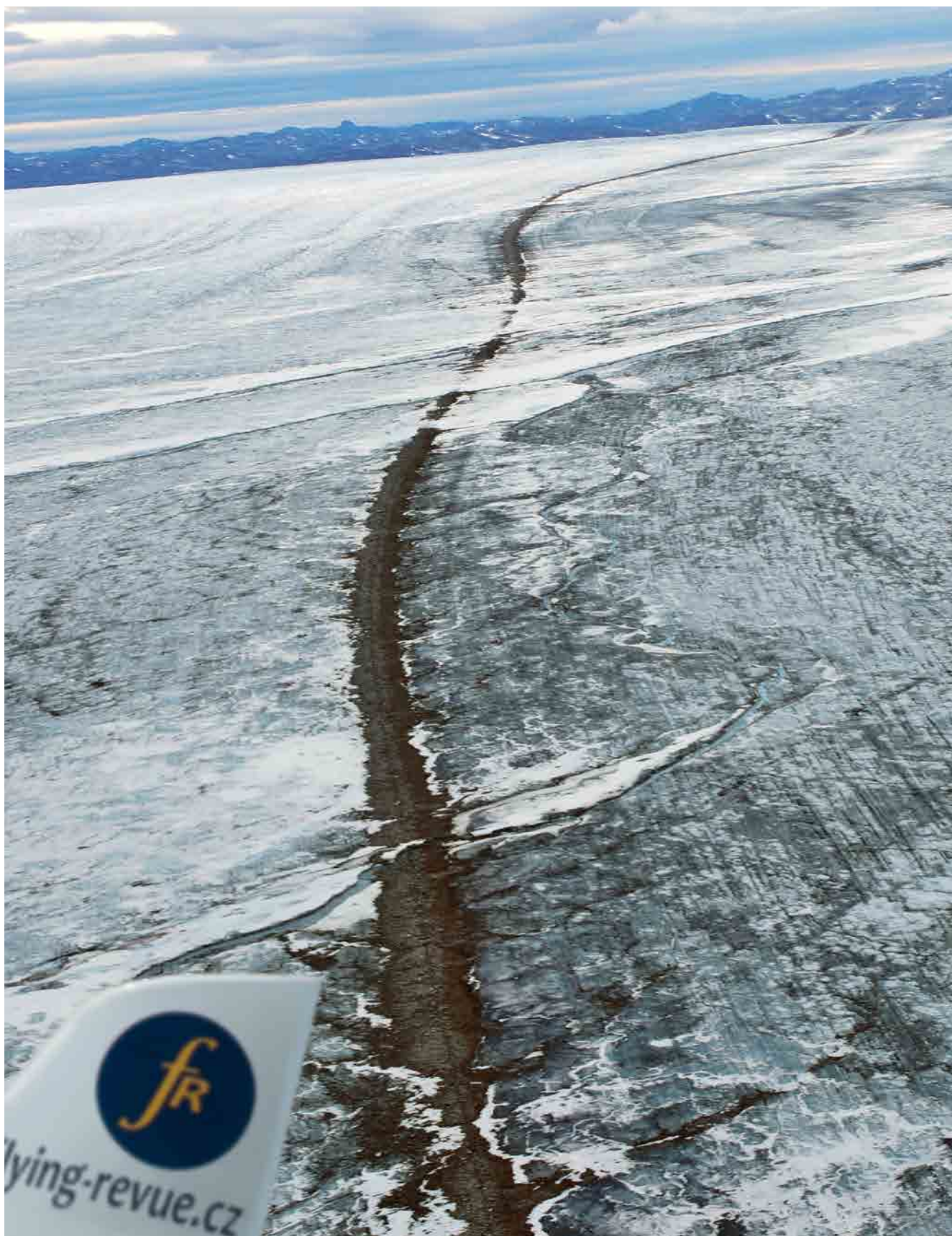
■ The blue lakes are also called melt ponds as they appear by mid-summer each year, during the melting period. They contain a large volume of fresh water and with global warming, their number is growing



■ Některá z modrých jezer jsou mělká, a jiná dosahují hloubky až 10 metrů



■ Some blue lakes are shallow, others as deep as 10 metres



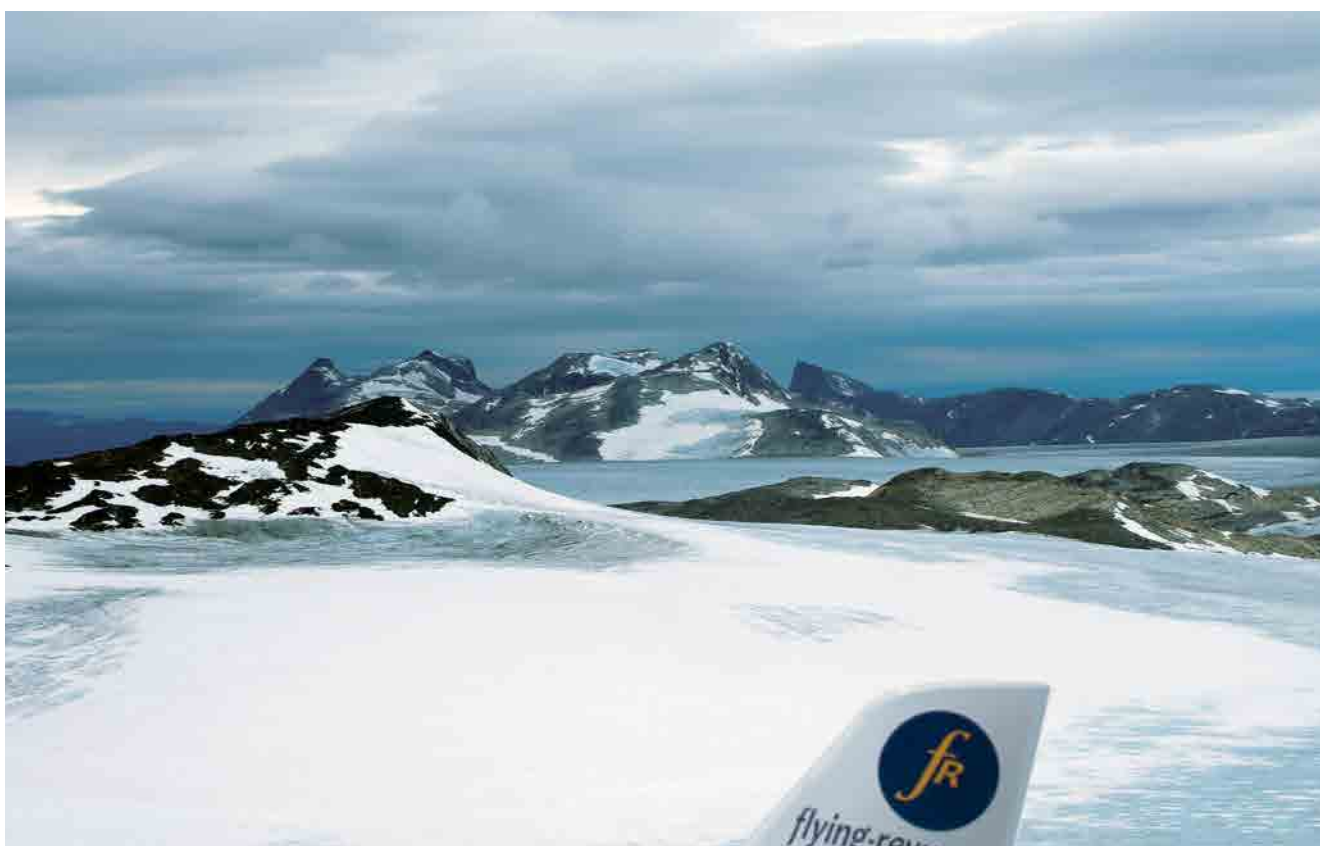
■ Tohle není silnice ani cesta. Je to výsledek toho, když ledovec obtéká skálu, drtí ji i vytlačuje kameny a kamennou drť. Tento proces pak postupně vytváří v bílé ploše ledovců daleko viditelné tmavé stopy

■ This is not a road. It is the result of a glacier flowing around a rock. The glacier crushes the rock, pushing out stones and gravel, thus creating a visible dark line



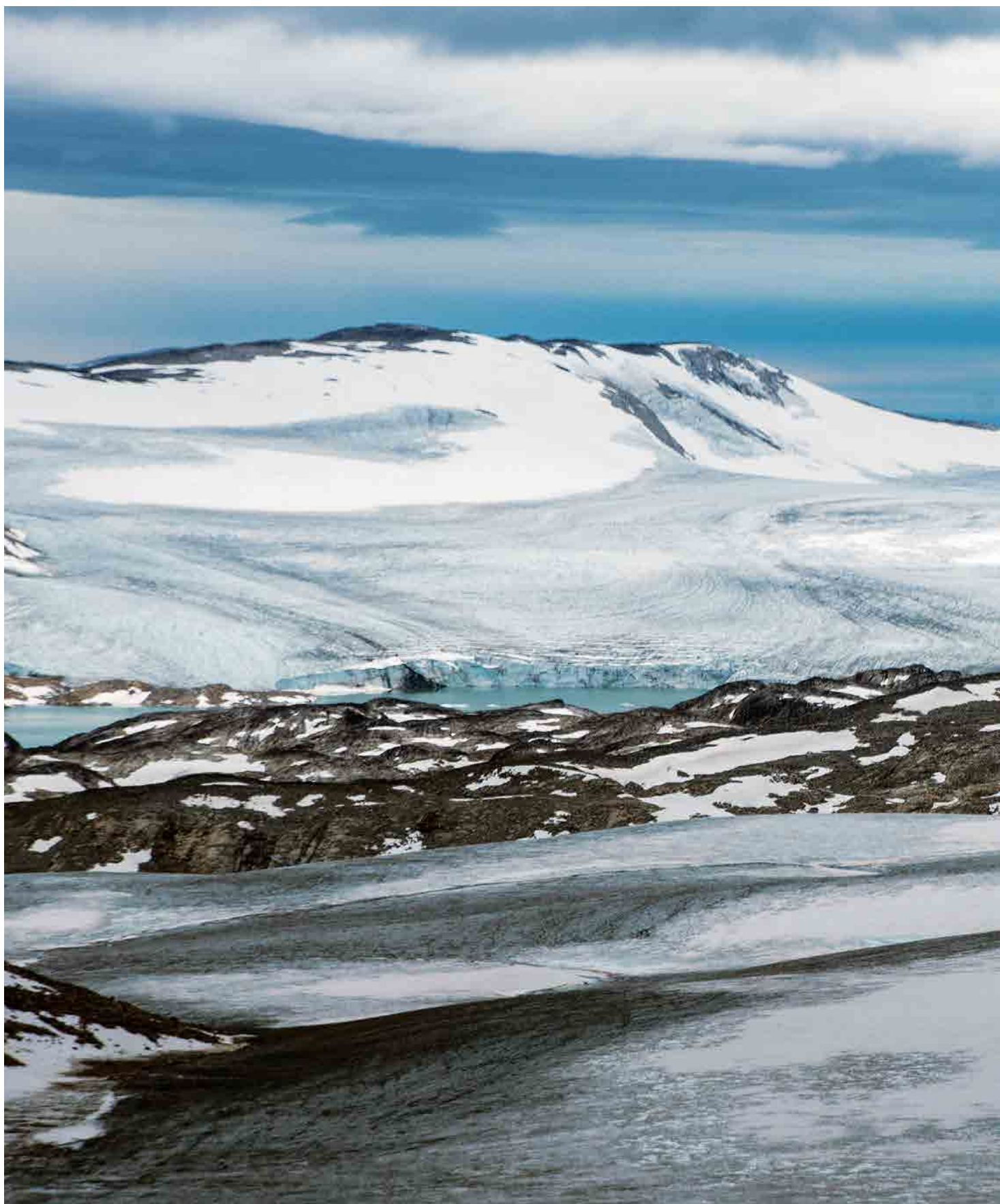
■ Během letu nad hranou Ice Cap směrem na jih

■ Flying south along the edge of the Ice Cap



■ Pohled směrem k pobřežním horám na jihozápadě

■ Towards the coastal mountains in the south-west



■ *Letím hlouběji nad ledovou čepicí*



■ *Flying deeper over the Ice Cap*



■ Pohled směrem k pobřežním horám na jihozápadě

■ Towards the coastal mountains in the south-west



■ Horizont najednou zmizel a nebylo možné rozeznat hranu mezi mraky a ledovou pokrývkou. Nebylo ani možné hned poznat, zda to podé mnou je led a sníh nebo mrak. Jediná možnost byla letět podle umělého horizontu

■ When the horizon suddenly disappears, it becomes impossible to distinguish between the cloud and snow cover. The only way to fly in these conditions is with an artificial horizon



■ A pak přišla navíc mlha a déšť...

■ And then came rain and fog



■ Situaci jsem vyřešil tím, že jsem vyletěl nad moře, kde jsem mohl sklesat pod základnu mraků bez obav střetu s nějakou překážkou. Tady je pohled, který mne neobyčejně potěšil – konečně zase vidím... hladinu moře s krami - moment „velké radosti“

■ My moment of "Great Joy" when I came out of the cloud having decided to fly out to sea before descending



■ A vše bylo najednou zase v pořádku. Dokonce se přede mnou objevila i modrá obloha...

■ Suddenly everything was fine again. That is blue sky in the distance



■ Asi po dalších třiceti minutách jsem přistál podruhé během této expedice v Narsarsuaqu

■ Landing at Narsarsuaq Airport for the second time on this trip

NARSARSUAQ KULUSUK REYKJAVÍK

Až do chvíle, než jsem ráno přišel na letiště, se všechno zdálo být v pořádku. Jako obvykle jsem zaplatil poplatky a palivo, podal letový plán a připravil letadlo. Když jsem už nahodil motor, tak mi z věže dispečer AFIS nahlásil, že letiště kvůli nízké oblačnosti právě uzavřeli. Základna oblačnosti totiž během pár minut klesla z původních 1 500 stop, což je v Narsarsuaqu minimum, na pouhých 700 stop. Také stroj Dash 8 společnosti Air Greenland z Nuuku, který se právě chystal přistát, se musel po krátkém vyčkávání vrátit zpět do Nuuku.

Trvalo to nekonečné dvě hodiny, během kterých jsem rázoval po letišti jako tygr v kleci. Pak jsem zašel na věž, abych situaci probral s dispečerem. Slíbil mi letiště otevřít, jakmile to výška základny mraků nad letištem dovolí. Doporučil mi ale, abych byl připravený pak co nejdříve odletět, protože se letiště může zase velmi rychle zavřít. Sedl jsem si tedy do letadla a vyčkával.

Příležitost přišla a během dalších asi pěti minut jsem už stoupal nad nedaleký ledovec. Následný problém spočíval v tom, že jsem potřeboval stoupat do asi 10 000 stop, protože jsem plánoval letět přes jižní cíp Ice Capu, abych se vyhnul nízkým mrakům ve fjordech. To mě nutilo najít dostatečně velké „díry“ mezi mraky a vystoupat do výšky, kde už ale byla teplota pod bodem mrazu. Začal jsem se trochu obávat námrazy, až poletím v blízkosti oblačnosti nebo oblačností. Můj sestup po přeletu nejvyšší části ledové čepice byl proto hodně opatrný s ohledem na silnou vrstvu mraků. Pod jejich základnou, která byla ve výši 4 000 stop, byla však už viditelnost výborná.

Po dobu asi jedné hodiny to byl překrásný let – skály, ledovce, fjordy, moře... Pak jsem ale přiletěl do oblasti s nízkou oblačností a celkem asi polovinu cesty jsem tak musel letět podle umělého horizontu. Navíc jsem ještě předával komunikaci z letadla letícího asi půl hodiny za mnou, kterému se však nedařilo navázat komunikaci s Nuuk Information. To všechno dohromady mě celkem vyšťavilo a já jsem byl rád, když se mi chvíli před letištem Kulusuk podařilo rozeznat pobřežní hory a ledovce. Šéf letiště Kulusuk nechal rozsvítit dráhová světla, abych mohl bezpečně přistát i přes dohlednost sníženou oparem s deštěm.

Na letišti v Kulusuku byla po mém přiletu celkem tři letadla a čtvrté to, jehož zprávy jsem předával, se chystalo na přistání. Takže tu byl na poměry Kulusuku velmi silný provoz. Problém byl v tom, že letiště Narsarsuaq bylo opět

NARSARSUAQ KULUSUK REYKJAVÍK

In the morning the cloud base lowered to 700 feet. The VFR minimum at Narsarsuaq is 1,500 feet. I already had my engine running when the tower controller informed me the airport had just closed. An Air Greenland flight from Nuuk that had been about to land was forced to turn back. After an interminable two hours spent pacing back and forth, I finally went to the tower to talk to the controller. He promised to open the airport as soon as the ceiling over the airport was high enough, with the proviso that I should be ready to depart immediately in case the clouds came back in again.

When the opportunity came, I took off without delay and was climbing over the nearby glacier within five minutes. I planned to fly over the Ice Cap and needed to climb to 10,000 feet in order to avoid low cloud in the fjords. This took me above the cloud to an altitude of freezing temperatures and consequent concerns about possible icing while descending through or close to the cloud. I flew beyond the Ice Cap to reach the shore before descending to avoid the risk posed by the rocky mountains. It was a nervous descent through the thick layer of cloud, but below 4,000 feet, to my great relief, the visibility was excellent.

The good conditions lasted an hour as I overflew fabulous rock formations, glaciers, fjords and the sea. Then I found myself in another area of low cloud and had to rely on the artificial horizon for half of the flight. In addition, another aircraft that was about 30 minutes behind me was unable to establish direct communication with Nuuk Information, so I was relaying messages between them. I was quite exhausted and happy when, just before Kulusuk Airport, I could make out the coastal mountains and glaciers. The Kulusuk Airport manager gave me the latest meteo information over the radio and lit the runway for me. I landed safely despite reduced visibility due to haze.

Unusually, there were three aircraft at Kulusuk Airport and a fourth, the aircraft flying behind me, was approaching. Narsarsuaq closed soon after my departure so no airports within reach were open because of the weather conditions. Pilots coming from Iceland were grounded here until the next day or possibly even longer, waiting for the weather to clear up. The forecast for the flight to Reykjavík was not perfect either, but what mattered to me was the promise according to its TAF that I would be able to land there. So, within 25 minutes of landing, I fuelled up, paid my landing fees, and left Kulusuk without any further delay. Twenty minutes after leaving the airport, when I was

zavřené, a tak dvě letadla z Islandu musela čekat v Kulusuku, až se počasí zlepší – myslím, že tam zůstala 2 dny. Ani předpověď počasí pro můj další let nebyla bez vady, ale letiště v Reykjavíku bylo otevřené a předpověď slibovala, že to tak zůstane. To bylo pro mě důležité, protože během 25 minut jsem měl natankováno, vyřízené všechny formalities a chystal jsem se pokračovat dál do Reykjavíku. Můj odhad příletu tam byl ve 21 hodin místního času. V tu dobu je na Islandu počátkem srpna ještě světlo a letiště je otevřené do 23 hodin. Když jsem z Kulusuku vyletěl nad moře a dokončil jsem všechnu rutinní komunikaci, tak jsem si otevřel konzervu s hovězím masem, abych se konečně, poprvé od snídane v hotelu brzy ráno, trochu najedl.

Co nebylo v pořádku, bylo počasí na cestě

Časově bylo tedy vše v pořádku. První hodina nad mořem proběhla celkem dobře. Pak ale se mraky začaly zvětšovat a rozšiřovat se nahoru i dolů. Snažil jsem se najít mezi nimi mezeru, ve které by se dalo letět za rozumné viditelnosti, ale nakonec nebylo možné do mraků nevletět. Nejdříve jsem věřil, že se z mizerného počasí rychle dostanu, ale skončilo to pak až asi jen 100 km před Reykjavíkem.

Po většinu času toho nepříjemného letu jsem neměl, stejně jako cestou tam, ani rádiovou komunikaci. I tentokrát jsem monitoroval frekvenci 121,5 MHz. Při této cestě mě kontaktoval pilot letadla LOTu na letu z New Yorku do Varšavy s požadavkem o upřesnění mé polohy a času příletu. V Reykjavíku jsem pak přistál do slušného počasí ve 21.07 LT⁹/UTC.

Na letišti mě čekal přátelský mladý Polák jménem Artur. Do kanceláře za chvíli přišli tři policisté, aby mě před vstupem na Island prověřili. Všechno proběhlo v pořádku, protože jsem měl očkování z Prahy a PCR test z Grónska. Když odešli, ještě jsme natankovali letadlo a Artur mě vzal do hotelu, který jsem si po příletu zarezervoval. Tím tento celkem napínavý den skončil...

finished with the routine post-departure communication, I decided to have something to eat for the first time since breakfast at the hotel. It was, after all, almost 18.00. (I opened a tin of beef for anyone interested.)

What was not OK, was the weather en route

Sunset in Reykjavík comes late in early August and the airport stays open until 23.00. With an estimated arrival time of 21.00, I felt I had a good margin. So, time-wise everything was OK and the first hour over the sea passed without any problem. What was not OK was the weather en route. The clouds started growing bigger and the cloud base was progressively getting lower. It was more and more difficult to find a tunnel with unconstrained visibility. In the end, I found myself surrounded by cloud and had to fly relying on the artificial horizon again. Despite my hopes that it would pass soon, the situation did not improve until 100 kilometres before Reykjavík.

For most of time I had no radio communication with Air Traffic Control as there is no signal at low altitudes. Again, as had happened on the way to Greenland, I was contacted by an airliner on the emergency frequency, 121.5 MHz. On this occasion it was a LOT flight to Warsaw from New York. After that, I landed without any further problems at 21.07 LT⁹/UTC.

A friendly young Polish man named Artur was waiting for me at the airport handling office. Three immigration officers arrived and with my vaccination pass and the negative result of the Covid test taken in Greenland I was cleared without any problem. I refuelled, as is my usual routine, gathered my belongings and accepted a lift to the hotel from Artur.

So day 11 of the Greenland expedition came to a close. I put it down as probably the least enjoyable given the weather I had just experienced over the Atlantic between Greenland and Iceland.

9 LT – Local Time – označení pro místní čas, UTC – Coordinated Universal Time odpovídá času platnému na nultém poledníku. Na Islandu jsou oba tyto časy shodné

9 LT – Local Time – UTC – Coordinated Universal Time corresponding to the time at 0° longitude. Both UTC and LT are identical in Iceland



■ Trasa jedenáctého dne expedice

■ The route of the eleventh day of the expedition



■ Ráno na letišti v Narsarsuaqu bylo deštivé a mraky byly nízké. Letiště zavřelo asi 5 minut před mým plánovaným odletem

■ A wet morning in Narsarsuaq with low cloud. The airport closed operations five minutes before my planned departure



■ Narsarsuaq a Nuuk jsou obvyklá tranzitní letiště při dodávkách malých letadel od výrobce zákazníkovi ze Severní Ameriky do Evropy nebo případně také obráceně. Tento leták nabízí informaci ohledně letů do Kanady, která leží nějaké 3 až 4 hodiny letu na západ

■ Narsarsuaq and Nuuk Airports are regular transit stops for delivery of general aviation aircraft between North America and Europe. This leaflet on the wall provides information for flights to Canada, which is three to four hours away



■ Situace se po další dvě hodiny moc nezlepšovala...

■ Not a very encouraging outlook for the next two hours



■ Pak kolem desáté místního času se ukázalo světlo na konci nedalekého údolí a přislíbilo zlepšení meteo podmínek

■ 10.00 local time and light at the end of the valley promised hope



■ Během asi 20 minut těžké nízké mraky zmizely, letiště se otevřelo a já jsem bez zbytečného otálení odletěl

■ Within 20 minutes the heavy clouds disappeared, the airport reopened and I was on my way



■ Abych nabral co nejvíc výšky co nejrychleji, udělal jsem dvě stoupavé plné otáčky ještě nad letištěm

■ To gain altitude as quickly as possible in the good conditions, I climbed in two full circles over the airport



■ A hned potom jsem se vydal na cestu severovýchodním směrem

■ The start of my journey towards the north-east



■ *Mraky ve směru letu nebyly kompaktní a občas se objevovala i modrá obloha...*

■ *Light cloud and frequent blue sky*



■ *Po chvíli jsem už přelétával ledovec*



■ *Všechno bylo celkem v pořádku a já jsem si užíval překrásné pohledy*

■ *I enjoyed spectacular views*



■ *Flying over another glacier*



■ Detail ledovce s nízkými mraky nad ním



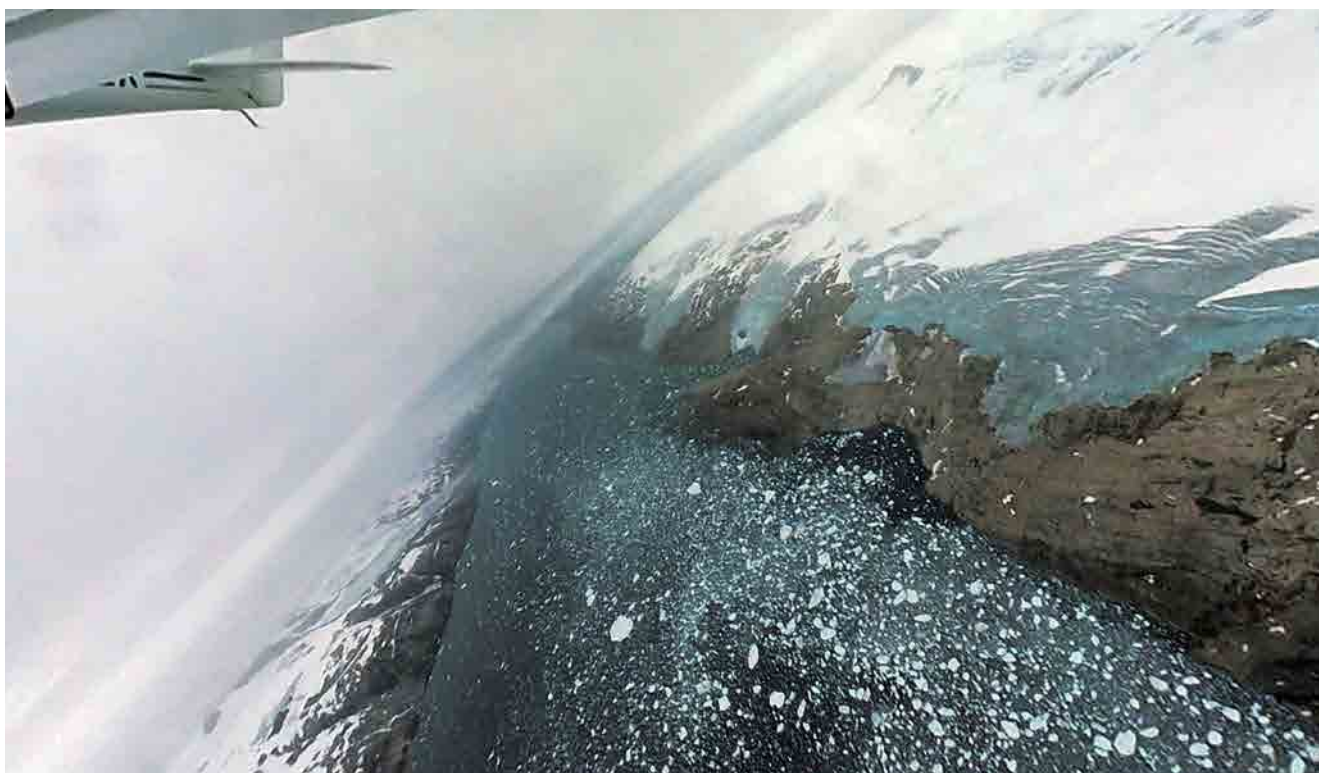
■ Detail of the glacier with the low cloud hanging over it



■ *S tím, jak ledovec stoupal po svahu nahoru, základna mraků mě tlačila stále víc k zemi*



■ *As the glacier rose higher, the cloud base was forcing me closer to the surface*



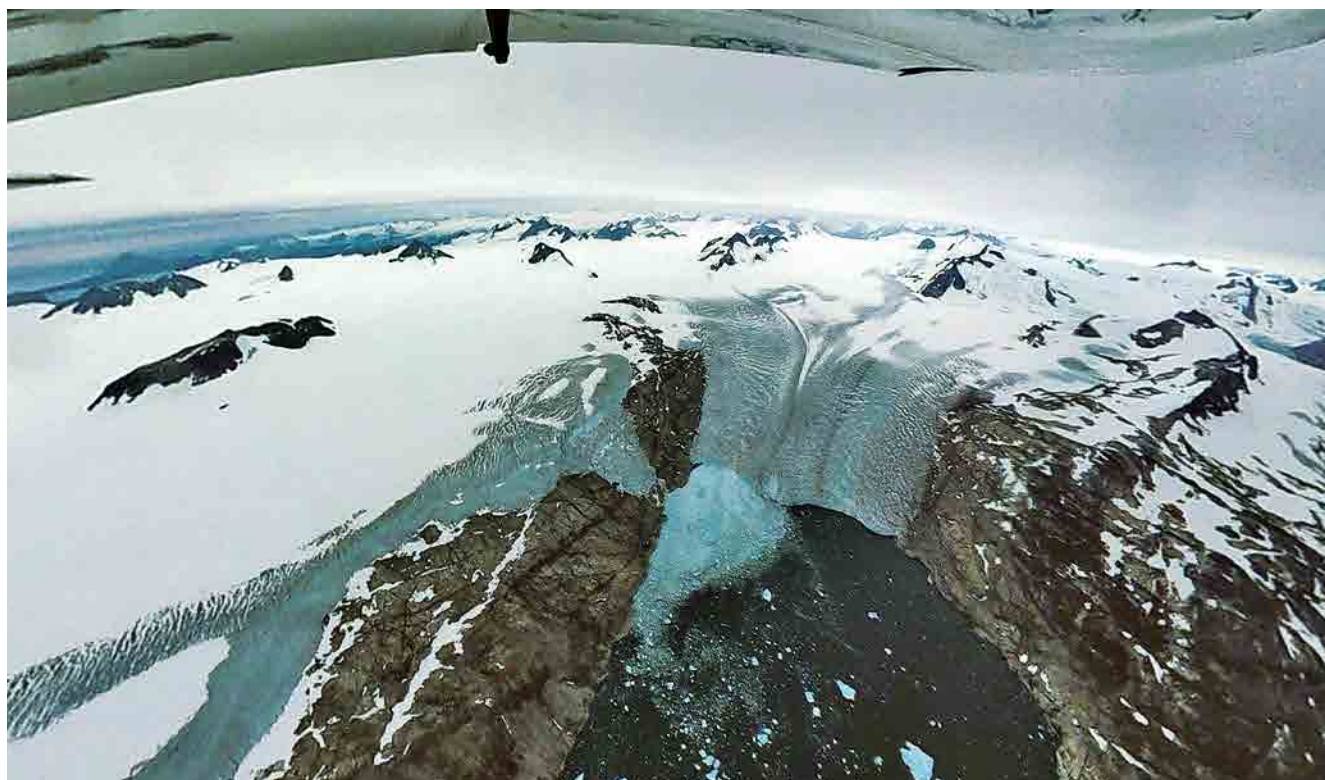
■ Problém se objevil zase až na východním pobřeží, kde se pode mnou opět objevila silná vrstva mraků. Vyletěl jsem opět nad moře, abych sklesal mimo možné překážky. Tady je vidět záblesk „velké radosti“, když se pode mnou v bezpečné výšce otevíral pohled na mořskou hladinu v jednom z fjordů

■ Over the east coast with low cloud, I had to fly over the sea before descending in bad visibility. This is my “Great Joy” moment of breaking free from the cloud and seeing the surface of the fjord below



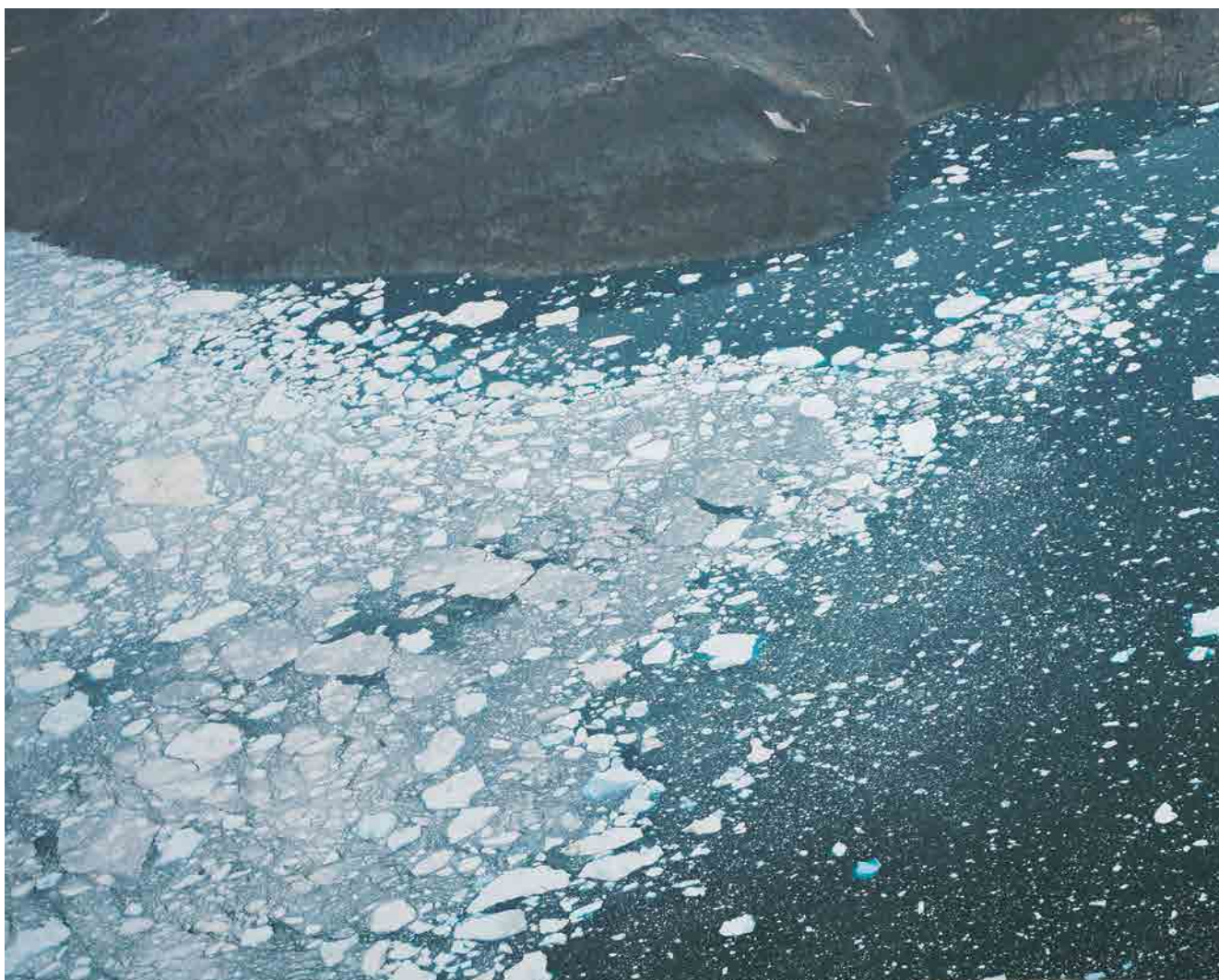
■ A pak další tucty skvělých výhledů na opuštěné východní pobřeží

■ Seemingly endless wonderful vistas along the deserted east coast



■ S fjordy, ledem, ledovci, krami, skálami, to vše dohromady na jednom místě...

■ Fjords, ice, glaciers, icebergs, rocks, all together in one grand vista





■ Do fjordu pode mnou zjevně ústí nějaký velmi produktivní ledovec...

■ A fjord obviously fed with icebergs from a very productive glacier



■ Osamělé kry

■ Solitary icebergs



■ Zamračené počasí ještě přidalo na dramatickosti těchto pohledů

■ The clouds made the views even more impressive



■ Tady jsem zřejmě opět blízko dalšímu produktivnímu ledovci

■ Close to yet another prolific glacier



■ *Let ve výšce nějakých 1 000 stop nad krami a skalnatými ostrovy v šedém chladném počasí na mě působil jako přelet v čase do prehistorie*

■ *Flying at 1,000 feet in grey conditions over icebergs and rocky islands felt like travelling back in time to a prehistoric world*



■ *Tam někde přede mnou, asi 50 minut letu, je můj první cíl toho dne – letiště Kulusuk*

■ *Somewhere out there ... about 50 minutes further on ... is my first destination for the day – Kulusuk*



■ Ještě 30 minut zbývá do Kulusuku

■ 30 minutes to Kulusuk



■ Už jen 20 minut do Kulusuku

■ 20 minutes to Kulusuk



■ 10 minut do Kulusuku

■ 10 minutes to Kulusuk



■ Na finále dráhy 11 v Kulusuku

■ On final approach to runway 11 at Kulusuk



■ Údajně nejrychlejší UL letadlo na světě, švýcarsko-italský Risen. Tento stroj je na cestě z Milána k zákazníkovi v New Yorku. Kvůli opět zavřenému letišti Narsarsuaq musel italský ferry pilot, který letadlo přelétával, zůstat na noc v Kulusuku... Později jsem zjistil, že za pár dní musel v Kanadě do karantény kvůli přísným proticovidovým opatřením. Tam musel čekat dalších pár dní...

■ A "Risen", said to be the fastest microlight aircraft in the world, on its way from Milan to its new owner in New York. As Narsarsuaq Airport was closed again, the Italian pilot ferrying the Risen to New York was stuck for the night. I understand he was held up again for several days in Canada because of Covid regulations



■ Po natankování v Kulusuku jsem během dalších pár minut už poježděl k odletu do Reykjavíku

■ After refuelling at Kulusuk. Within five minutes, I was on my way to Reykjavík



■ Za necelých celkem 30 minut po přistání v Kulusuku jsem byl už připravený k odletu z osvětlené šterkové dráhy 11

■ 30 minutes after landing at Kulusuk, I was ready and the runway lit for my take-off



■ Toto je ten fjord, který vypadal ve slunci při mém přeletu před pěti dny tak krásně. Moje cílové letiště Reykjavík leží asi 3,5 hodiny letu v tomto směru. Vnější kamery jsem na tento přelet pod křídla neumístil, protože kromě mořské hladiny a cárů mraků nebylo možné nic jiného vidět...

■ Once again over the fjord that I had found so beautiful when I arrived five days ago. Heading now for Reykjavík, 3.5 hours ahead. I did not install my outside cameras as this flight would be nothing but open sea



■ Přistání na letišti v Reykjavíku. Mezi předchozí a touto fotografií je asi 700 kilometrů a 3,5 hodiny letu, na který nevzpomínám zcela bez chmur...

■ Landing at Reykjavík. This photo and the preceding one are separated by 700 kilometres and 3.5 hours which I can't say I remember fondly

REYKJAVÍK EGILSSTADIR

Reykjavík není velké město, takže stejně jako v předchozích dnech zde, i tentokrát jsem opustil hotel v osm ráno a na letiště jsem za chvíli došel pěšky. S Polákem Arturem jsme si dali kávu, trochu jsme si povídali o rozdílech mezi našimi slovanskými zeměmi i o tvrdší islandské mentalitě. Pak, kolem desáté, jsem se rozhodl, že počasí i čas jsou správné na to, abych se vydal na další část svého obletu jednotlivých islandských letišť, tentokrát v severní části Islandu. Měl jsem v plánu přistát na 8 až 10 letištích, nafilmovat a nafotit je, zůstat v Akureyri na noc a odsud pak ráno odletět do Vagaru na Faerských ostrovech.

Když jsem podával telefonicky letový plán, tak muž na druhé straně telefonu mi řekl, že letiště Reykjavík je pro VFR provoz zavřené kvůli nízké základně mraků. Vrátil jsem se tedy zpět do Arturovy kanceláře a strávil tam další dvě hodiny čtením a odesíláním mailů i hovorem s Arturem, který kvůli zavřenému letišti neměl moc práce. Pak, asi ve 13.00 hodin, mi poslední METAR ukázal trochu zlepšení a letiště se otevřelo. Skočil jsem do letadla a okamžitě jsem odletěl. Na sever to ale nešlo, protože tam byla základna mraků podle informací stále velmi nízká. Rozhodl jsem se proto letět ještě jednou podél jižního pobřeží a na noc zůstat v Egilsstadiru, což je také mezinárodní letiště, odkud mohu do Vagaru odletět. Tímto způsobem jsem ztratil ubytování, které jsem si ten den výjimečně v Akureyri již zarezervoval i zaplatil. To mi jen potvrdilo mou zásadu hotelové rezervace nedělat dříve, než jsem na místě. Skutečnost, že pro Egilsstadir jsem si už rezervaci neudělal, se ale také ukázala jako chyba. Udělat všechno správně někdy prostě asi nejde.

Během letu nad jižním pobřežím Islandu jsem přistál na dvou nových letištích a po asi celkem třech hodinách letu jsem konečně přistál v Egilsstadiru. Další tři hodiny jsem tam hledal pokoj nebo alespoň postel k přespání. Žádnou postel ani pokoj jsem ale nenašel ani v Egilsstadiru, ani v širokém okolí. Poprosil jsem pak o pomoc i barmana a hasiče na letišti, ale ani to mi řešení nepřineslo. Když jsem obtelefonoval všechny hotely a campy, pensiony a na Booking.com také zjistil, že k dispozici nic nemají, tak jsem to vzdal. Vrátil jsem se zpět k letadlu a pod křídlo jsem natáhl svůj spacák, ve kterém jsem se pak skvěle vyspal. Ještě předtím, než jsem usnul, jsem ale prověřil předpověď pro Vagar a Egilsstadir na ráno. Už večer byla obě letiště pod VFR minimy a předpověď na ráno nebyla lepší. Neměl jsem tedy příliš nadějí, že budu druhý den ráno schopný do Vagaru odletět včas, abych do večera stihl doletět na nějaké letiště v Norsku nebo v Dánsku. Zda se mi vůbec druhý den podaří odletět, nebylo v té chvíli také vůbec jasné.

REYKJAVÍK EGILSSTADIR

Reykjavík is not a big city, so, as on previous days, I left the hotel at 08.00 and walked to the airport. I had a coffee with Artur and we chatted about the contrast between our Slavic countries and the harsher Icelandic environment. My plan for the day involved flying over the north of Iceland, with the intention of landing at eight to 10 airports, filming them of course, and ending the day at Akureyri where I would stay the night before setting off from there to Vagar in the Faroe Islands the next day.

When I filed the flight plan, the official at the other end of the phone gave me the news that Reykjavík airport was closed for VFR traffic due to the low cloud base. There was nothing for it but to wait and spend the next two hours dealing with emails and chatting with Artur. The airport opened again at 13.00 and I was able to depart straight away.

But with the cloud base almost to the ground according to the METAR information, flying north was impossible. I decided to fly the southern route and change my destination from Akureyri to Egilsstadir. I lost the accommodation I had booked and paid for in Akureyri, proving my point about not making advance reservations while flying VFR in northern climates. On the other hand, not making a new reservation at Egilsstadir proved to be a mistake as well.

I added two more new airports to my list of landings as I made my way over the southern coast of Iceland. After three hours, I reached my final stop at Egilsstadir. I searched for three hours for a room but nothing was available in Egilsstadir or its vicinity. I called all the hotels and B&Bs, checked Booking.com and other websites and even asked the airport bartender and the fire rescue men for advice. But no luck. That is how I came to spend the night in a sleeping bag under the wing of my aircraft. To add to my woes, the weather forecast for the next day at both Egilsstadir and Vagar showed conditions unsuitable for VFR flying and the forecast for the morning was no better. So, I went to sleep without much hope that I would be able to leave early enough to fly to Vagar and then on to Norway or Denmark, or even that I could leave at all.



■ Trasa dvanáctého dne expedice

■ The route of the twelfth day of the expedition



■ Po vzletu z letiště Reykjavík

■ After take-off from Reykjavík Airport



■ Počasí podél jižního pobřeží bylo podle meteo informací zřejmě lepší než na severu Islandu. Musel jsem ale stejně letět dost nízko a vyhýbat se mrakům...

■ The weather along the southern coast was better than in the north of Iceland according to the meteo information. I had to fly quite low anyway to avoid the low clouds



■ Letmé přistání na dráze ve Víku, pokryté lávovou struskou

■ A touch and go at Vik Airfield on its lava-covered runway



■ Počasí se směrem na východ Islandu naštěstí trochu zlepšovalo

■ To my relief, the weather in the east was improving



- Po vzletu z dráhy Faguholsmyri, kde jsem na chvíli přistál
- Taking off from Faguholsmyri airstrip after a very brief landing



- Ledovcové jezírko Jokulsarlon na konci ledovce Breidamerkurjökull, který je zde také vidět
- Glacial Lake Jokulsarlon at the end of the Breidamerkurjokull glacier, visible in this photo



- Letiště Hofn Hornafjordur bylo schované za trochou mraků
- Hofn Hornafjordur Airport hidden behind a few clouds



- Vlastní přistání na letišti Hofn Hornafjordur proběhlo ale bez problémů
- A problem-free landing at Hofn Hornafjordur Airport



■ Letiště Hofn Hornafjordur slouží dopravním účelům. Je to neřízené letiště, ale s profesionální informační službou AFIS

■ Hofn Hornafjordur Airport is used for commercial transport. It is uncontrolled but has professional AFIS



■ Čekárna a gate pro cestující letiště Hofn Hornafjordur

■ The passenger gate at Hofn Hornafjordur Airport



■ Na finále dráhy 03 (do srpna 2021 dráha 04) v Egilsstadiru

■ On final approach to Egilsstadir Airport



■ Věž a terminál letiště Egilsstadir. Letiště je neřízené, ale je otevřené 24 hodin, protože se jedná o záložní letiště pro mezinárodní letiště v Keflavíku

■ Egilsstadir tower and terminal. The airport is uncontrolled but provides 24/7 information services (AFIS) since it serves as an alternate airport to Keflavik International Airport

EGILSSTADIR VAGAR AALBORG

Když jsem se ráno probudil pod křídlem letadla, tak můj první pohled směřoval logicky na oblohu – základna mraků se zdála nízko a dohlednost byla snižená přízemní mlhou. Můj druhý pohled patřil METARu pro Vagar na Faerských ostrovech, kam jsem chtěl odletět, co nejdříve to bude možné. Velká červená tečka na mé navigační aplikaci mi jasně sdělovala, že letiště Vagar je zavřené kvůli malé dohlednosti, nízkým mrakům a mlze. To nebyl příliš dobrý začátek dne, během kterého jsem chtěl nad mořem uletět vzdálenost asi 1 700 kilometrů.

Kolem osmé hodiny jsem se šel podívat na věž, abych si promluvil s dispečerem AFIS a také abych prověřil, zda můj letový plán je v systému. Také jsem chtěl vědět, jak to vypadá s meteo předpovědí. Když jsme to všechno řešili, tak mraky i mlha se trochu zvedly a letiště se alespoň marginálně otevřelo pro VFR provoz. Utíkal jsem k letadlu, abych tu příležitost nepromeškal a rozhodl jsem se okamžitě odletět. Měl jsem v plánu směřovat na Vagar, ale v případě, že by tam bylo špatné počasí, pokračovat na letiště Sumburgh na Shetlandských ostrovech nebo případně na některé z letišť na severu Skotska. Chtěl jsem ale udělat maximum pro to, abych nemusel ve Velké Británii přistát, protože ta v té době byla kvůli Covidu-19 stále „červenou zemí“, což by mi bývalo mohlo zkomplikovat přistání v „zelených zemích“ na cestě domů.

Ve chvíli, kdy jsem zahříval motor, jsem ještě jednou prověřil METAR pro Vagar a i tam se počasí trochu zlepšilo, takže i Vagar se pro VFR provoz otevřel. To bylo povzbuzující a já jsem tak vyrazil na 2,5 hodiny dlouhou cestu do Vagaru trochu optimističtěji. Cestou jsem navíc dostal další METAR, který zlepšování meteo podmínek potvrdil. Přiblížení a přistání ve Vagaru proběhlo celkem dobře. Jakmile jsem zastavil, zavolał jsem Honzu Marxu, aby mi prověřil, zda letiště v Aalborgu v Dánsku bude ve 21.00 hodin ještě otevřené. Honza mi za chvíli zavolał a potvrdil, že letiště Aalborg je otevřené do 23. hodiny místního času a západ slunce že je kolem 22. hodiny. Podal jsem tedy letový plán do Aalborgu, i když to bylo na hranici mého doletu. Plánoval jsem, že pokud bych viděl, že mi palivo nevystačí, tak bych mohl přistát asi o hodinu dříve na některém z letišť v jižním Norsku.

Hned po vzletu mi můj palubní počítač ukázal, že mi bude chybět palivo asi na hodinu letu. To byla mrzutá zpráva. Začal jsem hledat optimální výšku s minimálním protivětrm a ladil jsem motor na co nejmenší spotřebu.

EGILSSTADIR VAGAR AALBORG

Waking up in the morning under the wing of my aircraft, I didn't have far to go to check the sky. The cloud base was obviously low and visibility reduced by mist and fog. My second check was the METAR for Vagar in the Faroe Islands which I was hoping to reach as early in the morning as possible. The big red dot on my app left no doubt that Vagar airport was closed for poor visibility, fog and low cloud. I had been hoping to cover 1,700 kilometres over the sea today,

At 08.00 I went to see the AFIS people at the Egilsstadir tower to check the readiness of my flight plan as well as the weather forecast. While I was speaking with them, the clouds lifted a little and the airport partially opened for VFR traffic. Not wanting to miss this window of opportunity, I rushed to the aircraft and prepared to leave right away. My intention was to head for Vagar with the option, should the airport be closed for bad weather, of continuing to Sumburgh in the Shetland Islands or alternatively, to another airport in northern Scotland where the weather seemed to be better. My preference was not to land in the UK as it was still a Covid red zone which may have presented problems in the green zone countries on my way home.

As I was warming up the engine, a last look at the METAR in Vagar showed that the weather had improved slightly so Vagar too was partially open. Encouraged, I took off for the 2.5 hour flight, feeling somewhat relieved. The updated METAR I managed to get during the flight confirmed the positive trend of improving weather conditions at the airport. The approach and landing at Vagar went without any problems.

After landing, I asked Jan in Prague to check if the airport at Aalborg in Denmark would still be open at 20.00. Sunset at Aalborg is also late, around 22.00 local time, and Jan confirmed the airport was open until 23.00. So I filed my flight plan to Aalborg. I had to consider that Aalborg is 1,150 kilometres from Vagar or almost six hours flying time in good conditions. Headwinds could make it difficult to reach Aalborg but, as the last part of the flight would take me over the southern tip of Norway, I was confident I could land there in the event of a shortage of fuel.

Sure enough, after take-off, the GPS indicated that with the headwind, I was about one hour's worth of fuel short. Never good news. I looked for the best altitude where the

Nakonec to všechno vyšlo – Shetlandy i jižní Norsko jsem přeletěl a v Aalborgu jsem přistál ve 20.15 i s povinnou rezervou paliva na dalších alespoň 30 minut letu.

Toto tedy byl nejdelší letový úsek během expedice do Grónska – trval asi 6 hodin a 15 minut.

headwinds would be weaker and fine-tuned the engine to minimise fuel flow. These measures were successful in the end. I flew over the Shetlands to the southern tip of Norway without having to land, and made it to Aalborg as originally planned at 20.15 with, I must add, the legal minimum of 30 minutes of fuel reserve in the tanks.

This was the longest leg of the Greenland expedition – around 6 hours 15 minutes.





■ *Byl jsem šťastný, že mám spací pytel na noc pod křídlem...*

■ *I was happy to have my sleeping bag with me for the night spent under the wing*



■ *Pohled na letiště Egilsstadir z letištní věže*

■ *Egilsstadir Airport from the tower*

NOVA 4G 10:33 37 %

< What's Here? METAR

METAR from 08:00 Z M

33 MIN AGO

WIND 000° @ 6 kt
 TEMP 10° / 9°, 94 %
 PRESSURE 1004 hPa
 VISIBILITY 9999 m
 CLOUD Scattered at 700 ft, Broken at 1 100 ft,
 Overcast at 1 500 ft

NOVA 3G 11:33 75 %

< METAR for EKVG

METAR from 09:20 Z V

14 MIN AGO

WIND 140° @ 6 kt
 TEMP 14° / 13°, 94 %
 PRESSURE 1002 hPa
 VISIBILITY 9999 m
 CLOUD Few at 1 300 ft, Broken at 2 000 ft,
 Broken at 6 100 ft



■ Aktuální počasí ve Vagaru bylo marginální, ale předpověď se zlepšila. Jako záložní letiště jsem si určil Sumburgh na Shetlandech a počítal jsem s tím, že pokud by i tam bylo špatné počasí, doletím na některé letiště v severním Skotsku

■ The forecast was positive for Vagar but the weather was marginal at the time of my departure from Egilsstaðir. I had Sumburgh in the Shetland Islands or other airports in northern Scotland as alternates just in case there was a problem

■ Po asi hodině letu do Vagaru zachytil můj telefon odkudsi GSM signál a mně se tak podařilo si stáhnout tento aktuální METAR. Byla to skvělá zpráva, kterou zde můžete vidět. Meteo situace ve Vagaru se zásadně zlepšila

■ Good news. About an hour into my flight to Vagar my phone picked up a GSM signal and I was able to download the actual METAR for Vagar where the situation had dramatically improved



■ Přiblížení na dráhu 12 letiště Vagar během zpáteční cesty. Jelikož jsem letěl na východ, to znamená proti času, ztrácel jsem během tohoto dne 2 hodiny. Ve Vagaru jsem proto po přistání jen rychle natankoval, zaplatil a během 30 minut jsem byl už opět ve vzduchu. Nestačil jsem ani udělat žádnou fotku a neměl jsem nainstalované vnější kamery. Nemohu vám tedy ukázat nic jiného než tento screenshot pořízený ze záznamu kamery v kabině letadla

■ Landing at Vagar on the return journey. As I was flying west to east, I was losing two hours out of the day. Therefore, I quickly refuelled, paid the airport fees and within 30 minutes was in the air again. I did not have my cameras installed for my brief stopover in Vagar



■ Na letišti Vagar po přistání poježdění na stojánku

■ At Vagar Airport, taxiing to a stand after landing



■ Jednotlivá stanoviště řízení letového provozu mi během této cesty měnila navigační body, ke kterým jsem měl směřovat. Nakonec jsem to řešil tak, že jsem z palubního počítače vymazal celý svůj letový plán mimo cílových letišť a jednotlivé navigační body jsem doplňoval až podle dispozic řízení letového provozu. Tady jsem už nějaké dvě hodiny letu od Vagaru a mám před sebou další 4 hodiny letu do asi 730 km vzdáleného Aalborgu

■ As Air Traffic Control were changing my planned route during the flight, I was adding the new navigation points to my itinerary as I flew along. At this point I was two hours out of Vagar with four hours to cover the 730 kilometres to Aalborg



■ Konečné přiblížení na dráhu 08L v Aalborgu po osmé hodině večer. Dlouhý den úspěšně končí...

■ Landing at Aalborg's runway 08L at about 20.15. A long and successful day is about to come to an end



■ Po dosednutí na dráhu 08L v Aalborgu

■ After landing on runway 08L in Aalborg

AALBORG ODENSE PŘÍBRAM

Jens, jehož pohostinnosti jsem si v Grónsku užíval po 3 dny, mi napsal, že bude několik dalších dní v Dánsku. Ukázalo se, že „jeho“ dánské letiště Odense leží na trase mé cesty z Aalborgu do Příbrami a tak jsme se domluvili, že se kolem poledne konečně setkáme osobně.

Můj odlet z Aalborgu zdržel problém u palivové pumpy, kdy se mi nedařilo spustit čerpadlo, a tak jsem musel zavolat pomoc. Ukázalo se, že jsem návod, který byl pouze v dánštině, nepochopil úplně správně a že nepomohla ani moje intuice jak palivo z pumpy získat. Všechno ale s pomocí pracovníka letiště nakonec dobře dopadlo a kolem půl desáté dopoledne jsem mohl odletět. Cestou do Odense jsem udělal letmá přistání na dvou dalších letištích, abych je nafilmoval pro naši videobanku.

Pak jsme se v Odense potkali s Jensem. Přestože jsme se osobně viděli poprvé v životě, bylo to, jako bychom se znali roky – komunikovali jsme spolu velmi lehce. Jens mě provedl svým hangárem v Odense, ukázal mi několik svých letadel-veteránů. Své muzeum má věnované z velké části studené válce. Popsal mi svoje plány přeměnit letiště v Odense na „Mekku“ všeobecného letectví (ty plány se týkají ubytování, restaurací, leteckých sletů a dalších akcí, letadel, fotografií, výstav atd.). Pak jsme společně poobědvali a já jsem se vydal na poslední část expedice Grónsko, která trvala 3,5 hodiny. V 17.49 místního času 6. srpna 2021 jsem přistál na letišti v Příbrami.

Letecká expedice do Grónska skončila.

AALBORG ODENSE PŘÍBRAM

By coincidence, Jens, whose generous hospitality I had gladly taken up for three nights, messaged me that he would be in Denmark for the next few days. His Danish airport base, Odense, was on my way from Aalborg to Pribram so we agreed to meet there at around noon.

My departure from Aalborg was delayed by my inability to fuel the aircraft. The instructions on the pump were in Danish and my intuition on how to operate the system proved to be inaccurate. After calling for assistance by radio, I was finally ready to leave at 09.30. The flight to Odense went well and I managed two “touch and go” landings at airports to add to my tally of airports landed at, and to add more video footage of airports to our videobank.

Jens and I had not met face to face before, but when we did, it was as if we had known each other for years. We fell into easy conversation as he took me through his hangar at Odense, where he showed me his vintage aircraft, and his museum devoted to the Cold War. He has plans to develop the airport into a general aviation mecca with accommodation, restaurant, events, aircraft displays, photos, exhibitions, and fly-ins. We had lunch together before I left for the last leg of my Greenland expedition.

My flight to Pribram took 3.5 hours. At 17.49 local time on 6 August 2021, I touched down at Pribram Airport and the expedition to Greenland was over.



■ OK LEX na stojance letadel všeobecného letectví letiště Aalborg

■ OK LEX at the general aviation area of Aalborg Airport



■ Trasa čtrnáctého dne expedice

■ The route of the fourteenth day of the expedition



■ Po vzletu z letiště Aalborg

■ Just after take-off from Aalborg



■ Na letišti Randers jsem udělal letmé přistání a nafilmoval je pro video-banku FR

■ The airport at Randers, Denmark where I performed a touch and go landing



■ Střed města a přístav v Aarhusu během mého letu z Aalborgu do Odense

■ Centre and port of the city of Aarhus in Denmark



■ Finále dráhy 11 při letmém přistání na letišti Endelave

■ Final approach for a touch and go at Endelave Island landing strip



■ Celkový pohled na travnatou přistávací dráhu Endelave



■ Osobní terminál a věž letiště Hanse Christiana Andersena v Odense

■ The terminal and tower at Hans Christian Andersen Airport in Odense



■ A full view of the green Endlave landing strip



■ Podnikavý Jens nachází pro svůj letištní hangár mimo poskytování útluku pro letadla ještě různá další využití – muzeum, ložnice, místo pro pořádání různých akcí a zde také malý snack bar

■ The entrepreneurial Jens can envisage many more uses for an airport hangar besides providing shelter to aircraft. He imagines a museum, accommodation, an event venue and, as can be seen here, a snack bar



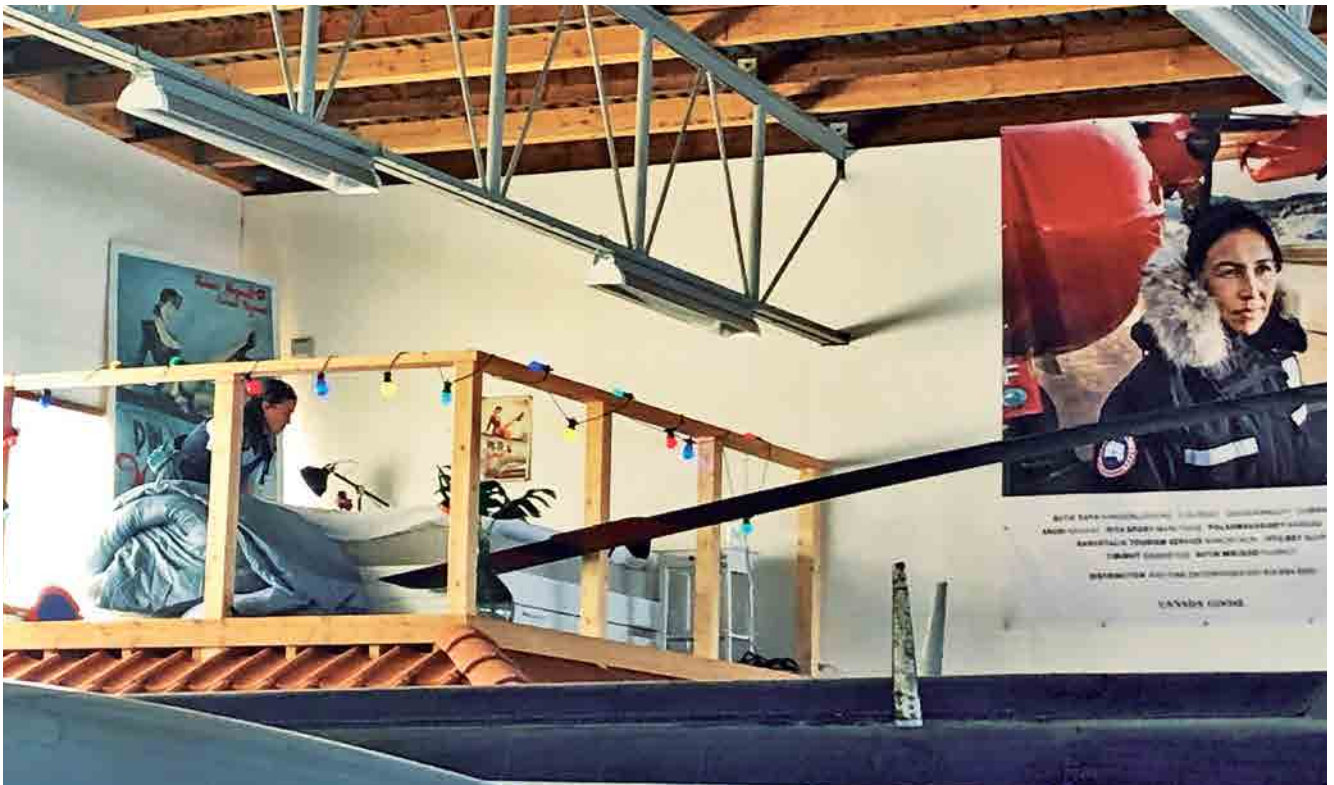
■ Výstava Jensových letadel v jeho hangáru – zde Aero L-29 Delfín v provozuschopném stavu

■ The aircraft display at Jens' hangar – An Aero L-29 Delfin, a Czech made cold war military training jet, in flyable condition



■ Vrtulník Mi 2 zakoupený v Maďarsku

■ A Mi 2 helicopter bought in Hungary



■ Využít hangár jako ložnici je skvělý nápad, který jsem zde viděl poprvé v životě

■ This was the first time I had seen a hangar used for sleeping accommodation



■ Stroj Antonov 2 v provozuschopném stavu. S ním byl Jens také na srazu těchto letadel v ČR na letišti ve Vrchlabí

■ An Antonov 2 in airworthy condition. Jens went to Vrchlabí in Czechia with it for an Antonov-2 international fly-in some time ago



■ S Jensem před mým strojem OK LEX

■ With Jens in front of my OK LEX aircraft



■ I Jensova druhá dcera Anna dokončuje kvalifikaci obchodního pilota. Celá Jensova rodina je tedy letectví naprosto oddaná

■ Jens' second daughter Anna is also completing a commercial pilot qualification. So Jens' whole family is completely committed to aviation



■ Když jsem Jensovi telefonoval, tak to nemohl vzít, protože s manželkou zrovna někam letěli. Poslal mi tedy alespoň tohle selfie

■ When I called Jens he could not answer the phone as he was in flight with his wife Bente. So, instead he sent me this selfie



■ Jens si fotografuje mou sférickou kameru pod křídlem, aniž by zřejmě věděl, že ta jej už natáčí...

■ Jens taking a photo of my under-wing spherical camera, probably unaware that it was running



■ Před odletem na letišti v Odense

■ Before departure from Odense Airport



■ Poslední vzlet během expedice Grónsko – tentokrát z letiště Hanse Christiana Andersena v Odense. Celá expedice byla vlastně jako z pohádky...

■ The last take-off of my Greenland journey, this time from Hans Christian Andersen Airport in Odense. The whole trip was indeed a fairly tale adventure



■ Přistání v Příbrami po více než třech hodinách letu z Odense. Expedice do Grónska končí

■ Landing at Příbram three hours later. The expedition to Greenland is now history



■ Pojždění na domovském letišti v Příbrami

■ Taxiing at my home airport in Příbram



EXPEDIČNÍ STATISTIKY

71 letových hodin, z nichž asi 25 bylo nad otevřeným mořem

43 přistání na celkem **37** letištích, z nichž na **33** jsem přistával poprvé

Celková uletěná vzdálenost – asi **15 000** km

Trvání expedice:

15 dní – odlet z letiště Praha 24. 7. 2021
– návrat do Příbrami 6. 8. 2021

EXPEDITION STATISTICS

71 flight hours of which about 25 were over open sea

43 landings at **37** airports of which **33** were "first time" airports for me

Distance covered – approximately **15,000** kilometres

Duration of the expedition:

15 days – departure from Praha 24 July 2021
– arrival in Příbram 6 August 2021



DOPLŇKOVÁ FOTOGALERIE

Aby si mohl každý čtenář této publikace udělat kompletní představu o tom, jak vypadá Island a Grónsko ze vzduchu i s jakými situacemi se člověk při létání v těchto severských zemích setká, připravili jsme doplňkovou fotogalerii, která obsahuje jak fotografie pořízené ze země nebo ze vzduchu, tak řadu screenshotů vytvořených ze záběrů sférické kamery pod křídlem letadla. Jednotlivé snímky jsou seřazeny chronologicky, a tak si části celé cesty, které vás zaujaly, můžete jednoduše připomenout ještě jednou a z jiných pohledů.



■ Před odletem a následně během všech přistání je potřeba čistit čočku sférické kamery, kontrolovat její baterii i kapacitu SD karty. Při delším letu nad mořem se ale nedá dělat prakticky nic proti tomu, aby se na čočce neusazoval film slané vodní tříště

■ Before every departure and on each landing, I have to clean the lenses and check the battery as well as the remaining capacity of the SD card



■ Množství záchranného, filmového a běžného vybavení na cestu do Grónska zabralo i sedačku spolucestujícího

■ The quantity of equipment needed for the trip to Greenland was such that the passenger seat was fully occupied

ADDITIONAL PHOTOS

To give our readers a more complete understanding of the flight expedition over Iceland and Greenland we have included additional land and aerial photos as well as screenshots taken from the recordings of the spherical camera attached to the wing of the aircraft. The photos and screenshots are presented in chronological order to make it easier to refer to portions of the expedition which may be of particular interest.



■ Držák sférické kamery byl vytištěn na 3D tiskárně. K tomu, aby kamera mohla běžet po celou dobu letu, je napájena power bankou a data ukládá na SD kartu 256Gb

■ The spherical camera holder was produced on a 3D printer. To ensure that the camera can record the whole flight it is supplied from a power bank and uses an SD card with 256 Gb capacity



■ Věž letiště Vagar poskytuje profesionální AFIS služby, ale letiště je neřízené, to znamená, že zodpovědnost za veškerá rozhodnutí je plně na pilotovi

■ Vagar Airport tower provides professional AFIS services but the airport is uncontrolled. This means that the pilot is fully responsible for all his/her actions



■ Tady je dobře vidět zamračené počasí v okolí Reykjavíku během mého přeletu z Faerských ostrovů. Tu asi půlhodinku mezi jižním pobřežím a letištěm Reykjavík jsem musel hodně kličkovat, abych se udržel ve VFR počasí

■ Some thirty minutes before reaching Reykjavík during the flight from Faroe Islands the weather worsened again. I had to zig-zag carefully around and between the clouds to maintain full visibility in the proximity of Reykjavík Airport



■ Jeden z hejna velmi agresivních a hlasitých ptáků, kterým se nelíbilo, že jsem přistál na letišti Rif

■ One of the very aggressive and noisy birds that were not happy to see me land at Rif Airport



■ Celkový pohled na městečko Isafjörður i celý záliv kolem. Letiště je přibližně vlevo uprostřed. Skály po stranách a na konci fjordu určují vlastně velikost i tvar provozního okruhu letiště

■ Full view of Isafjörður town and the surrounding fjord. The airport is to the left, roughly in the middle. The surrounding mountains actually define the size and shape of the airport traffic circuit



■ Jeden z krásných pohledů na pobřeží severozápadního Islandu

■ One of the beautiful views of Iceland's north-western coastline



■ Terminál letiště Isafjörður z příjezdové strany k letišti

■ View of Isafjörður Airport terminal from the public road



■ Severozápadní Island při letu z Isafjörduru

■ The north-western coast of Iceland during the flight from Isafjörður



■ Přistání v Thingeyri jsem musel kvůli ovci, která vběhla na dráhu, v poslední chvíli zrušit

■ I had to abort my landing at Thingeyri at the last moment because of a sheep that decided to enter the runway seconds before my touchdown



■ Tady jsem na finále přistávací dráhy v Reykjanes

■ On final approach to Reykjanes airstrip



■ Snižující se základna mraků mě během návratu z Reykjanes tlačila pořád níž

■ The lowering cloud base during my return from Reykjanes pushed me ever closer to the ground



■ Ještě jeden pohled na frontu lidí v Reykjavíku, kteří, stejně jako já, potřebovali z nějakých důvodů PCR test a přišli do Covid centra přede mnou

■ One more look at the long line of people in Reykjavik who, like myself, for one reason or another needed a PCR test



■ Během nízkého letu nad říčkou Hvítá směrem do vnitrozemí Islandu na přistávací dráhu Kerlingarfjoll se počasí postupně horšilo a protivítr dosahoval až 90 km/h

■ Low flight over the river Hvítá towards the airstrip at Kerlingarfjoll. The weather was progressively getting worse with the headwind reaching up to 90 km/h



■ Pohled zpět, směrem k jižnímu pobřeží při letu nad říčkou Hvítá směrem na sever, do vnitrozemí

■ Looking back towards the South while flying to the centre of Iceland along the river Hvítá



■ Přelet lávových polí u jižního pobřeží Islandu

■ Flying over extensive lava fields on the southern coast of Iceland



■ Během stoupání po letném přistání na dráze Vík u jižního pobřeží Islandu

■ During climbout after a touch and go landing at Vík Airstrip



■ Těsně před dotekem během přistání na dráze Skogasandur, jižní pobřeží Islandu

■ A second before touch down at Skogasandur airstrip located on the southern coast of Iceland



■ Nízký let kolem věhlasné pláže Reynisfjara pokryté černým pískem, vzadu městečko Vík í Mýrdal

■ Low flight along the famous black sand beach at Reynisfjara. The town in the distance is Vík í Mýrdal



■ Krátké mezipřistání na letišti Vestmannaeyjar na Vestmanských ostrovech

■ A short break after landing at Vestmannaeyjar Airport



■ Přístav a městečko Vestmannaeyjar po vzletu z místního letiště

■ The port and town of Vestmannaeyjar at Westman Islands after take-off from the local airfield



■ Let směrem na sopečné Vestmanské ostrovy ležící asi 10 km od jižního pobřeží Islandu

■ Over the southern coast of Iceland flying towards Westman Islands which are some 10 kms away



■ Co to asi tak znamená? Islandština stejně jako grónština jsou opravdu složité k naučení...

■ What could this mean? The Icelandic language, as well as Greenlandic, looks like it would be really quite difficult to learn



■ Letiště Selfoss, odkud jsem letěl filmovat aktivní kráter hory Fagradalsfjal

■ The airport at Selfoss from which I departed to film the Fagradalsfjal volcano



■ Pohled na přístav v Reykjavíku během odletu do Kulusuku v Grónsku

■ View of the port in Reykjavik on my departure to Kulusuk in Greenland



■ Finále na dráhu 29 letiště Kulusuk po přeletu z Reykjavíku

■ Final approach to runway 29 at Kulusuk airport after my flight from Reykjavik



■ Na letišti Kulusuk jsem po přeletu z Reykjavíku strávil něco málo přes 30 minut a rychle jsem pokračoval do Narsarsuaq

■ I spent just over 30 minutes at Kulusuk Airport between my arrival from Reykjavik and departure to Narsarsuaq



■ Fjord přede mnou by měl vést k letišti Narsarsuaq

■ The fjord between the mountains ahead should lead towards Narsarsuaq Airport



■ Tak Narsarsuaq by měl být za tou skálou vpravo...

■ Narsarsuaq Airport should be just around the rock formation on the right...



■ Je to skvělé, letiště Narsarsuaq se za skálou opravdu objevilo

■ Wonderful, there it is



■ Neobvyklá provozní špička při odletu z Narsarsuaq

■ A somewhat surprising traffic jam at the time of my departure from Narsarsuaq



■ Letiště Narsarsuaq a okolí při odletu na letiště Paamiut

■ Full view of Narsarsuaq Airport and its surrounding area



■ Nepříjemně vypadající počasí během cesty z Narsarsuaqu do Paamiutu

■ Unpleasant looking weather during my flight from Narsarsuaq to Paamiut



■ Mezi Narsarsuaqem a Paamiutem

■ Between Narsarsuaq and Paamiut



■ Pár vteřin po vypnutí motoru..., letiště Paamiut

■ Just a couple of seconds after cutting off the engine...Paamiut Airport



■ Pohled z letištní věže na stojánku a dráhu letiště Paamiut v Grónsku

■ View of the apron and runway at Paamiut Airport in Greenland



■ Pohled z letištní věže na silnici vedoucí z letiště do městečka Paamiut

■ A view from the airport tower towards the road leading to the small town of Paamiut



■ Celkový pohled na hlavní město Grónska Nuuk a jeho okolí během letu z Narsarsuaqu do Kangerlussuaqu

■ Looking towards the capital of Greenland, Nuuk, and the surrounding area during my flight from Narsarsuaq to Kangerlussuaq



■ Přelet jednoho z mnoha fjordů na západním pobřeží Grónska. Na horizontu je vidět začátek ledové čepice, která se rozkládá na celkové ploše asi 1,7 milion km² a je hluboká až 3 000 metrů

■ Flying over one of many fjords on the western coast of Greenland. You can see the edge of the Ice Cap on the horizon. The Ice Cap covers an area of some 1.7 million km² and it is up to 3,000 metres deep



■ Mezi Nuukem a Kangerlussuaqem je množství krásných, dlouhých fjordů, do nichž z různých míst vtéká řada ledovců

■ There are many beautiful, long fjords between Nuuk and Kangerlussuaq which are supplied with ice and water by a number of glaciers



■ Pohled dozadu na fjord během přistání na dráze 09 letiště Kangerlussuaq

■ Looking back towards the fjord just before touchdown at runway 09, Kangerlussuaq Airport



■ Zajímavé silniční ukazatele v Kangerlussuaqu

■ Interesting signposts in Kangerlussuaq



■ Městečko Kangerlussuaq je obklopené působivými skalními útesy. Je to také výchozí bod zajímavých turistických cest

■ The small town of Kangerlussuaq is surrounded by impressive rock formations. The town is a popular departure point for hikers



■ Věž a provozní budovy s hangáry na letišti Kangerlussuaq

■ Kangerlussuaq Airport tower and hangars



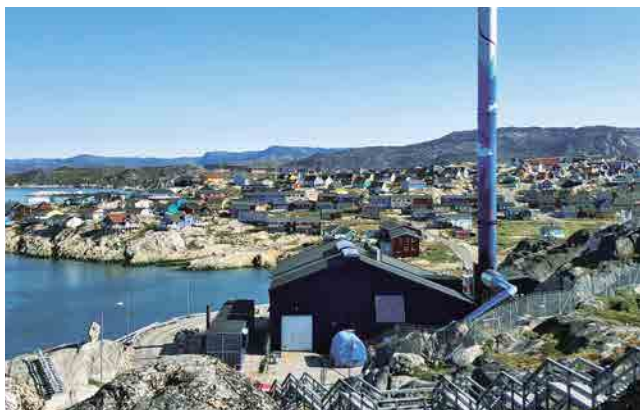
■ Čelo Icefjordu u Ilulissatu. Někde v těchto místech se zřejmě pod hladinou vytváří násyp z tajících ker, který postupně blokuje cestu ker do zálivu Disko

■ The front edge of the Icefjord at Ilulissat. Near here is the entry into Disko Bay which seems to be blocked by the sediment released over thousands of years from the melting icebergs



■ Ještě jiný pohled na čelo Icefjordu u jeho ústí do zálivu Disko

■ One more view of the front of the Icefjord where it enters Disko Bay at Ilulissat



■ Pohled na město Ilulissat během mé krátké prohlídky města. V Ilulissatu žije asi 5 000 obyvatel

■ Ilulissat town during a brief sight-seeing tour. The town is a home to some 5,000 inhabitants



■ Pohled přes kostel v Ilulissatu směrem k zálivu Disko Bay, ve kterém plavou kry uvolněné z Icefjordu

■ Looking towards Disko Bay in Ilulissat with large icebergs visible on the horizon behind the church



■ Pohled dozadu na pobřeží ostrova Disko

■ Looking back when leaving Disko Island for Nuuk



■ Tady je krásně vidět celkem šest ledovců vtékajících do jednoho z fjordů severně od Nuuku

■ An interesting view of six glaciers entering one of the fjords north of Nuuk



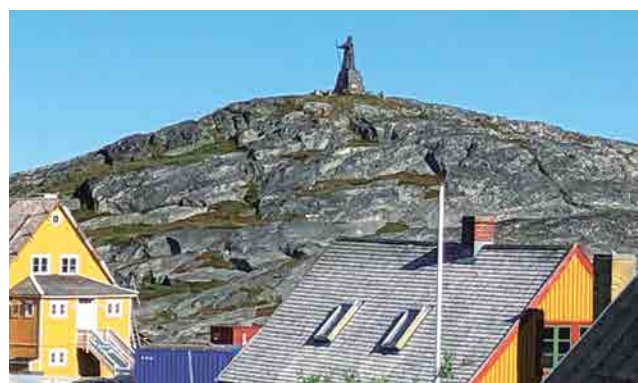
■ Letiště Aasiaat nebylo při mém letu z Ilulissatu do Nuuku v provozu, a tak jsem zde nemohl přistát

■ View of Aasiaat Airport during the flight from Ilulissat to Nuuk. I could not land here as the airport was closed



■ Pohled na fjord u hlavního města Nuuk během západu slunce

■ View of the fjord at the capital, Nuuk, at sunset



■ Socha Hanse Egedeho v Nuuku. Tento luteránský misionář založil Nuuk v roce 1728

■ The statue of Hans Egede, the Lutheran missionary who founded Nuuk in 1728



■ Po vzletu z letiště Nuuk

■ During climbout on departure from Nuuk Airport



■ Tady je Pitotova trubice, která když zamrzne, tak přístroje ztratí informaci o rychlosti letadla. S ohledem na složité předpisy nemohu mít na OK LEX Pitotovu trubici s elektrickým vyhříváním, a tak se nesmím ztrátou informace o rychlosti prostě nechat rozhodit...

■ When the entry into the Pitot tube freezes up, the aircraft's avionics lose speed indication. Because of of rules which I won't go into now, I cannot fit an electrically heated Pitot tube on my OK LEX. Therefore, I need to be ready to fly the aircraft at times without speed information



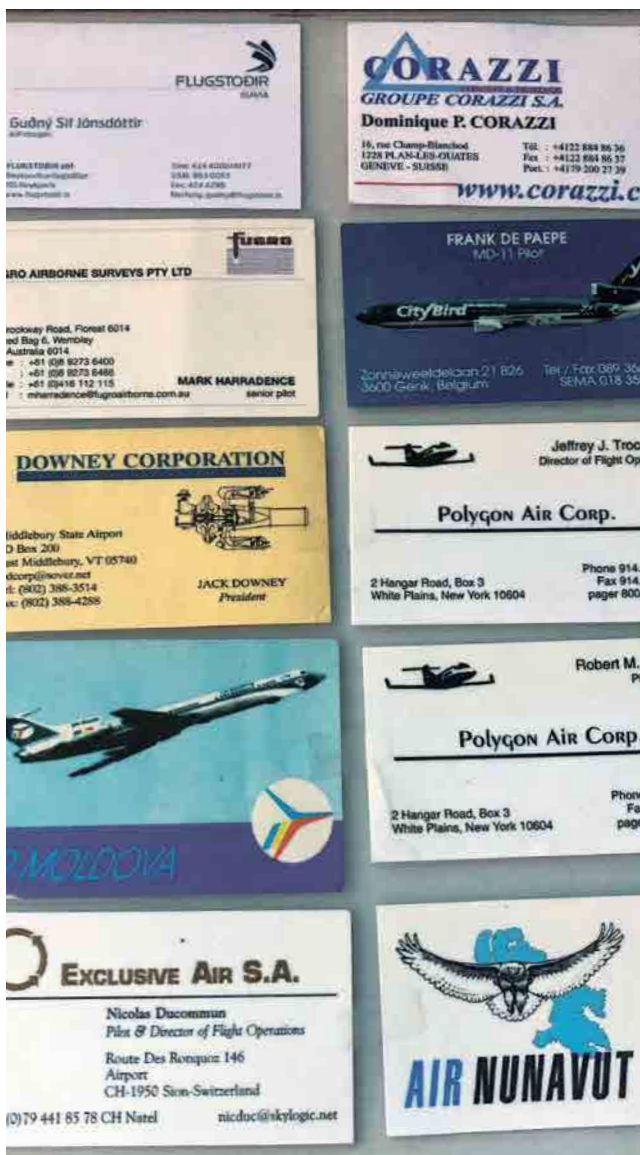
■ Pohled na Ice Cap během cesty z Nuuku do Narsarsuaqu. Nejisté počasí, které z odpoledne převládalo, je tu zřetelně vidět

■ View of the Ice Cap during the flight from Nuuk to Narsarsuaq. The weather was deteriorating as can be seen here...



■ „Velká radost“ při „vypadnutí“ z mraku bezpečně vysoko nad fjordem asi 80 km od letiště Narsarsuaq

■ Another view during my moment of „Great Joy“ when regaining visibility about 80 km from Narsarsuaq airport



■ Na letišti v Narsarsuaqu mají nástěnky s desítkami vizitek pilotů, kteří zde přistáli. Toto je jedna z nich

■ There are a number of notice boards at Narsarsuaq Airport where pilots who have landed there have pinned their business cards. This is one of them



■ Přímé přiblížení na dráhu 06 letiště Narsarsuaq. Za koncem dráhy je v údolí vidět ledovec a za ním Ice Cap

■ Straight-in approach to runway 06 at Narsarsuaq airport. A glacier and the Ice Cap are visible beyond the runway



■ Krajina západně od Kulusuku během přiblížení na už trochu vymodlené přistání po průletu špatného počasí na trati z Narsarsuaqu

■ The vicinity of Kulusuk Airport during my final approach after almost two hours of flying in very bad weather on the Narsarsuaq-Kulusuk leg



■ Kry, které se uvolňují z ledovců, mají často ohromné rozměry a zajímavé tvary

■ The icebergs released from the glaciers can have extraordinary dimensions and fascinating shapes



■ Z krátkého mezipřistání v Kulusuku při cestě zpět do Reykjavíku

■ A brief technical landing at Kulusuk. Within a few minutes I was on my way to Reykjavík



■ Ještě jeden pohled na věž letiště Kulusuk při mezipřistání na cestě zpět do Reykjavíku. V popředí je vidět zřejmě nejrychlejší UL letadlo na světě Risen, které zde čekalo na lepší počasí pro svou cestu k zákazníkovi v New Yorku

■ View of Kulusuk Airport tower during the technical landing on my return flight to Reykjavík. In the foreground is the Risen, allegedly the fastest microlight aircraft in the world, grounded here because of the weather on its way to its new owner in New York



■ Pohled z věže na terminál letiště Hofn Hornafjörður na Islandu. Během mé krátké zastávky zde tu nebyl žádný provoz. Dívka u prázdné odbavovací přepážky si proto mohla v klidu povídat se svým citem

■ Looking from the tower towards the terminal of Hofn Hornafjörður Airport in Iceland. There was no traffic during my brief stay



■ Zázemí pracovníka služby AFIS na věži letiště Hofn Hornafjörður na Islandu

■ The kitchenette in the AFIS post at Hofn Hornafjörður Airport in Iceland



■ S cílem udělat letiště v Odense co nejatraktivnější, zrekonstruoval zde Jens některé prostory jako ubytování pro piloty a jejich posádky

■ To make the airport at Odense as homely as possible, Jens converted some of the space into pleasant sleeping areas for overnighting pilots and crews

PÁR SLOV NA KONEC

Když všechno proběhne dobře a člověk se vrátí v pořádku domů, tak se letecká expedice zdá vlastně hodně jednoduchá. Všechno se ale vždy nemusí vyvíjet jen dobře. Dva zásadní zdroje problémů jsou zejména počasí a případná technická porucha letadla během letu. Žádný zásadnější technický problém s letadlem jsem naštěstí neměl, a tak jsem svoje vybavení ani přípravu na přistání na moři nemusel testovat. Nepříznivého počasí jsem ale užil hodně.

Komukoliv, kdo bude dálkový VFR let s malým letadlem plánovat, proto kromě přípravy a vybavení na různé nouzové situace doporučuji si spolehlivě nacvičit schopnost létat podle umělého horizontu. Důležitou vlastností, kterou lze také nacvičit, je ještě zachování schopnosti racionálně uvažovat i při stresu z nějaké kritické situace.

Za zásadní považuji také nutnost vyhýbat se situacím, které řešení prostě mít nemusí. Může se jednat například o let v blízkosti nebo uvnitř mraku nad vrcholky hor v teplotách kolem bodu mrazu, kdy se na letadle může tvořit nebezpečná námraza. Pilot v takové situaci nemá možnost sklesat do oblasti vyšších teplot a nemusí mít už ani možnost se vrátit – počasí se za ním buď zavřelo nebo nemá dostatek paliva. Nejlepší řešení tedy je se do takové situace vůbec nedostát, což znamená věnovat zvýšenou pozornost meteo předpovědi při přeletu vysokých hor nebo oblastí s možností tvorby námrazy. Jestliže věnujeme dostatečnou pozornost bezpečnosti, tak VFR létání nám může nabídnout skvělé zážitky a nejkrásnější pohledy na zeměkouli.

Pokud tato publikace kohokoliv inspiruje k dálkovému VFR letu do nějakých zajímavých končin naší planety, tak mám opravdu radost a rád poskytnu jakoukoliv zkušenost nebo názor při jeho přípravě. V každém případě vám přeji hezký let, skvělé zážitky i bezpečný návrat.

Jiří Pruša

září 2021 | jiri@prusa.org

Za skvělou spoluprací při přípravě této publikace děkuji jazykové korektorce anglického textu, Lesley Williams, i jazykové korektorce českého textu, Daně Bartoňové. Za velkou trpělivost při grafickém zpracování všech podkladů knihy patří můj velký dík Jožovi Skácalovi, grafikovi časopisu Flying Revue.

A FEW WORDS AT THE END

If everything goes well, a flight expedition can appear to be quite simple. But things don't always go according to plan. The two main potential sources of trouble are the weather and technical issues during flight. Fortunately, I did not encounter any technical problems so my ability and preparedness to land on the sea or anywhere other than at an airport were not tested. However, I did encounter a fair share of bad weather.

In addition to being prepared for the various standard emergency situations which are part of any pilot's training, I would recommend to anyone planning a long haul VFR flight with a small aircraft to focus on two issues: the ability to fly in limited visibility with the support of an artificial horizon; and being able to think clearly and rationally even under the stress of a critical situation. This too can be trained for.

Avoiding circumstances for which there may not be a satisfactory solution is also extremely important. An example might be a flight close to or inside cloud when the outside air temperature is around freezing point, making the aircraft prone to dangerous icing. A pilot may be unable to descend to an altitude with warmer air and, if the weather has deteriorated and fuel is low, turning back may not be possible either. So the best and often only way to avoid such a scenario is to pay meticulous attention to the weather forecast and if the danger of icing over mountains is likely, simply cancel the flight. Undertaken with safety as a priority, VFR flying is enormously rewarding as I hope readers of this book will see.

If this publication has inspired anyone to plan a long haul VFR flight, I would be genuinely happy and would gladly offer the benefit of my experience or point of view. In any case I wish you a great flight, excellent experiences, and a safe return.

Jiří Pruša

September 2021 | jiri@prusa.org

I would like to express my thanks to Lesley Williams for her excellent co-operation in fine-tuning, proofreading and correcting the English language portion of the book. My thanks go also to the language editor of the Czech version, Dana Bartoňová. I would also like to thank Jožo Skácal, graphics editor of Flying Revue magazine, for his work and patience in processing all the text, photos, charts and screenshots in this book.



MALÝM LETADLEM DO GRÓNSKA

BY SMALL PLANE TO GREENLAND



Autor:

Author: **Jiří Pruša**

Jazyková úprava (česká):

Language editor (Czech): **Dana Bartoňová**

Jazyková úprava (anglická):

Language editor (English): **Lesley Williams**

Návrh obálky:

Cover design: **Jožo Skácal**

Grafické zpracování:

Layout and design: **A.S. Anskera**

Vydavatel:

Publisher: **Galileo Training s. r. o. – Flying Revue**

Štefkova 15, 169 00 Praha 6

IČO: 279 10 661

DIČ: CZ279 10 661

BIN: 279 10 661

Objednávky:

Distributed by: **www.flying-revue.cz**

Tiskárna:

Printed in Czech Republic by: **powerprint s.r.o.**

Rok vydání:

Published: **2021**

ISBN: 978-80-906604-2-7



Jiří PRUŠA

Pilot a publicista *Pilot and journalist*

Jiří Pruša stanul poprvé na letišti ve svých čtyřech letech. Od patnácti létal na větroních a později také na paraglideru. V posledních deseti letech se věnuje především dálkovému VFR létání na malých motorových letadlech. Pilotováním malých letadel a větronů strávil celkem přibližně 3 000 hodin a po připočtení 33 letišť po návratu z Grónska přistál celkem již na více než 900 letištích po celém světě. Výčet jeho letišť zahrnuje i letiště Wales u Beringova průlivu na Aljašce, Údolí smrti ve východní Kalifornii, letiště na ostrově Madeira, pouštní letiště Cap Juby na západní Sahaře, či řady letišť na Islandu a v Grónsku. Přeletěl několikrát Saharu a také pouště Namib a Kalahari v Africe nebo poušť Mojave v USA. Ve svém letadle Dynamic létá se sférickou kamerou umístěnou pod letadlem a s fotoaparátem i kamerou v kabině. To mu umožňuje krásy světa, viděné ze vzduchu, ukázat každému, kdo nemá příležitost se na ně podívat na vlastní oči. Pro výcvikové účely zaznamenává často také leteckou komunikaci a záznamy využívá pro tvorbu učebních pomůcek pro piloty, z nichž největší úspěch zaznamenala učebnice *VFR Anglická komunikace* vydaná v češtině a ruštině i počítačová aplikace se stejným názvem vytvořená v češtině, ruštině, němčině a mezinárodní verze i v angličtině.

Z leteckých expedic Jiří Pruša zveřejnil desítky článků v časopise *Flying Revue* a vydal úspěšné publikace *Evropské ostrovy z nebe* a *Svět z nebe*. Společně s režisérem Petrem Nikolaevem pak vytvořili televizní dokumenty *Karibské ostrovy z nebe* a *Jaderské ostrovy z nebe*. Na internetové televizi *Stream* jsou také pravidelně publikována jeho letecká videa v rámci seriálů *Neobvyklá přistání*, *Svět z nebe*, *Historie z nebe*. Veřejnosti se představil i na dvou multimediálních výstavách leteckých videí a fotografií *Báječný svět létání I a II* v pražském Karolinu.

„Vidět svět ze vzduchu poskytuje zcela novou možnost pochopit jeho krásu. Jsem fascinovaný ledovci, sopkami, horami, letišti, městy, majáky. Žádná překážka není dost velká, aby mi zabránila najít ty nejzajímavější záběry a z letadla je nafotit i nafilmovat, abych se o pohledy na krásu světa ze vzduchu mohl podělit,“ říká Jiří Pruša. Publikace *Malým letadlem do Grónska* jeho slova jen potvrzuje.

It was Jiří's father who first took him to the airport in Prague at the age of four. Since he was 15 he has flown gliders and also, later, paragliders. For the last twelve years he has been focussing on long range VFR international flights in single engine small aircraft. He has accumulated over 3,000 flight hours and, after adding the 33 airports from his expedition to Greenland, the number of airports he has landed at around the globe has grown to over 900. These include Wales airstrip in the Bering Strait, Death Valley Airport in California, Funchal Airport in Madeira and the desert airfield of Cap Juby in Morocco. He has flown several times over the Sahara as well as the Namib desert in Namibia, the Kalahari desert in Botswana and the Mojave desert in California.

He always flies with a spherical camera attached to his Dynamic aircraft or any other aircraft he may be renting. In addition, he always has a still camera and two video cameras inside the cockpit. This way he manages to share the beauty of aerial views of many places around the globe with people who may not have the opportunity to see them with their own eyes.

For educational purposes, Jiří often records VFR aviation communications in various countries and uses the recordings to create study tools and materials for pilots. The most successful is his innovative textbook, English VFR Communication, published in both the Czech and Russian languages. Also very popular is his practical computer application of the same name, which is available in Czech, Russian and German. There is an international version in English.

Jiří publishes a bi-monthly aviation magazine, Flying Revue, for which he has written dozens of articles based on his experiences on flight expeditions over all of Europe, the USA including Alaska, the Caribbean, Australia, Russia, New Zealand and many countries in Africa. Over the last two years he has also published two books: European Islands from the Skies and The World from the Skies. Jointly with his friend, renowned movie director, Petr Nikolaev, they created two successful TV documentaries: Caribbean Islands from the Skies and Adriatic Islands from the Skies. Jiří publishes many of his videos on YouTube and internet TV Stream. He is well known to Czech audiences for two exhibitions of his multimedia event, The Beautiful World of Flying, organised in 2017 and 2018 in Karolinum, the most prestigious exhibition hall in Prague.

"To see the world from above gives you a whole new perspective and understanding of its beauty. I am fascinated by islands, glaciers, volcanoes, mountains, airports, cities, lighthouses, and historical places. I spare no effort to fly to and find the most attractive or interesting examples, photograph them, film them and share the beauty of them through photographs, videos, presentations, books or articles. I hope you will enjoy the views shown in this book on Greenland as much as I do" Jiří Pruša