



# Do Paříže Eurostarem

Kamil Večeřa

Snad každý kousek krajiny je v Německu organizovaný. Oba Eurostary na fotografii letěly pod francouzskými imatrikulacími značkami, které jsou u francouzských ultralightů na spodních stranách křídel



Brno-Tuřany

**P**ohádka na úvod... Občas používám i tak trochu neexaktní techniky pro „vylepšení kvality života“. Tak jsem před časem klesal pod tíhou reality – nějak moc práce, uzávěrky, do toho nějaký ten zádrhel s tehdejší přítelkyní... No znáte to.

Vzal jsem si na pomoc techniku zvanou „voice dialog“ – to si jednoduše představíte, že můžete v místnosti vidět například postavy: sebe, svou práci, odpočinek, čas a tak podobně. Standardně vás procesem



Briefing v Brně

imaginace provází kouč nebo terapeut, ale při troše zkušeností si to může člověk zahrát sám pro sebe. Hlavní je neříkat psychiatrům, že člověk viděl nějaké postavy, jinak by mu diagnostikovali bludy, nakrmili jej prášky a případně i zdarma ubytovali ☺. Je to prostě taková „hra“, ale protože se při ní vyskytují až příliš často „velké náhody“, které pomáhají vyřešit nahromaděný problém, rád jí někdy užívám. O jednu takovou



náhodu s leteckým koncem bych se s vámi rád podělil.

Stál jsem si tak v kuchyni a představil si sebe, práci a další trable jako postavy, jak si tak postávají v místnosti. Z toho jak stály, bylo cítit, že toho je na mě nějak mnoho. Chtělo to nějakou protiváhu - odpočinek, doplnění energie, něco hezkého. Tak jsem se „díval“, kde je a jak ta „protiváha“ vypadá. Někde po levé ruce jsem si vybavil postavu. Moc pěkná ženská. Ptal jsem se, kdo nebo co to je. Po chvíli mi to bylo jasné – byla to „ta“ Francie. (Zde musím doplnit, že tak jako někdo dočerpává energii třeba lyžováním, mě dělají dobře cesty do Francie, létání, sport a další).

Přesně v tu chvíli kdy jsem si uvědomil, že to, co by mi právě teď pomohlo, je něco, co souvisí s Francií, mi zazvonil telefon. Zvednul jsem jej a na druhé straně se ozval Martin Mareček: „Volali mi z Evectoru, že už konečně můžeme přeletět to letadlo z Pisku, budou mít volno v hangáru. A teď poslouchej: Posílají v neděli tři Eurostary



Od podání letového plánu musíme počkat 30 minut, což stačí tak akorát na rychlý oběd

Foto K. Večeřa

## Časté otázky, jak na zahraniční lety

Michal Orliťa, www.orlita.net

**Jak jste jistě zaregistrovali, Česká republika se stala členem tzv. Schengenského prostoru na sklonku loňského roku a od 1. 4. 2008 jsou tato pravidla uplatňována také na letištích. Zjednodušení letu do zahraničí je jistě vítáno většinou z nás a zcela určitě bude v tomto roce zaznamenán nárůst počtu letů do zahraničí. Pro většinu pilotů v ČR se však jedná o novou zkušenost, a tak jsem si dovolil připravit odpovědi na nejčastější dotazy k tomuto tématu.**

### Musím i po vstupu do Schengenského prostoru absolvovat celní a pasové odbavení?

Ne, od 1. 4. 2008 není pasové odbavení vyžadováno při letu z/do ČR do/z členského státu Schengenského prostoru. Stejně by to mělo být i v okolních státech - přesné podmínky jsou v jejich AIPech a je vždy před letem nutné ověřit aktuální stav. Informace lze najít např. i v Bottlang Airfield Manual, kde se obvykle hledají líp a rychleji, než v AIPech. Tady ale pozor, ne všude už mají změny zahrnuté do AIP a tak třeba na Slovensku je pouze vydaný NOTAM, který umožňuje přiletět na jakékoliv letiště. Pro lety mimo EU (např. Chorvatsko) se ale nic nemění.

### Které státy jsou vlastně v tom Schengenu?

Momentálně se jedná o tyto státy: Belgie, Česká republika, Dánsko, Německo, Estonsko, Finsko, Francie, Řecko, Itálie, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Nizozemí, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Slovensko, Slovinsko, Švédsko, Španělsko. Dále pak Island a Norsko (jako nečlenové EU).

### Znamená to, že např. při letu do Německa můžu odstartovat z jakéhokoli letiště nebo plochy SLZ a nemusím do Karlových Varů na odbavení?

Ano, přesně tak.

### A co v Německu?

Tam by to mělo být stejně, i když to zatím není potvrzeno a při listování např. německým AIPem tam nic nenajdete – změna se teprve připravuje. Naprostou jistotou je tedy (do vydání příslušných změn) přistání na letištích, kde odbavení bylo v minulosti „korespondenční“ – zapíšete se do krátkého formuláře a ten se odfaxuje na cizineckou policii. Vhodné letiště je např. Straubing, Eggenfelden nebo Vilshofen. Pozor na provozní dobu a někdy i nutnost předem zavolat.

### Musím podávat letový plán?

Ano, na mezinárodní let je vyžadován mezi naprostou většinou zemí, i když jsou výjimky (např. pro lety mezi Rakouskem a Německem). O dalších výjimkách se jedná, ale zatím v platnosti nejsou.

Pokud letíte vnitrostátní let v dané zemi, tak mimo řízené prostory nebo řízená letiště v prostoru třídy G není plán obvykle vyžadován. Podrobná pravidla pro podávání FPL v dané zemi vyčtete opět z příslušné-

ho AIP nebo Bottlangu. Odkazy na AIPy jednotlivých zemí najdete například tady: [www.orlita.net/AIP](http://www.orlita.net/AIP)

**Musím požádat o nějaké speciální povolení jako SLZ nebo mít nějaké speciální vybavení?**

SLZ nejsou certifikovaná letadla dle standardů ICAO a vyžadují tedy povolení příslušného státu - na rozdíl od certifikovaných letadel, která jsou automaticky uznávána. Podrobnější informace (včetně toho, kde žádat o povolení) naleznete na stránkách <http://www.emf.aero/> sekce Download, soubor MLA flying in Europe.

Jako případ dosti zásadních omezení lze jmenovat Rakousko, kam potřebujete povolení od Austrocontrolu a kde musí mít pilot SLZ průkaz PPL (Private Pilot Licence). Každé letadlo v rakouském vzdušném prostoru musí mít navíc ELT (nárazový maják).

Kromě omezení jednotlivých států mohou být i omezení na jednotlivých letištích, vždy je dobré toto si ověřit. Jsou totiž letiště, kde je provoz UL zcela zakázán.

**Co odpovídač, ten musím mít?**

Informace opět najdete v AIPu, ale v principu není odpovídač vyžadován. Ale pozor, stejně jako u nás i v zahraničí jsou prostory, kam bez odpovídače nemůžete a navíc existuje mód S, který pomalu začíná být vyžadován. Nutnost schválené zástavby odpovídače nijak nesouvisí s mezinárodním letem, pokud nemáte zástavbu schválenou, tak ho nesmíte používat ani v zahraničí.

**Jak je to s dokumentací, která musí být na palubě?**

Stejně dokumenty jako musíte mít u nás, někde chtějí navíc hlukový certifikát. Co je ale asi nejpodstatnější, je pojistka – zkontrolujte si, že vaše pojistka pokrývá také státy, kam chcete letět a že máte dostatečné pojistné krytí – hodnoty najdete opět v AIPu nebo Bottlangu.

**Mám barevnou GPS Garmin 296 a tam je pohyblivá mapa. Pořád potřebuji mapy?**

Ano. Jsou informace, které z GPS nepřechtete nebo je tam najdete až po dlouhém hledání, nemluvě o tom, že uspořádání např. řízených prostorů je na mapě nesrovnatelně přehlednější. A to není nějaký pozůstatek minulosti a Svazarmu, čára v mapě je základem pro každý navigační let. A teď k mapám – tak, jako u nás je ICAO mapa 1:500 000, tak každý stát vydává svoji mapu. Další variantou jsou mapy VFR+GPS od firmy Jeppesen – na rozdíl od minulosti už je lze používat i pro srovnávací navigaci. Bez dobré mapy je navigační let (a nejen do zahraničí) spíše adrenalinovým sportem, nehledě na to, že dle platných pravidel pro létání je pilot při letu povinen mít na palubě mapu s platnými leteckými údaji.

**Co mapy a plánky letišť?**

Nejspolehlivější variantou jsou AIPy jednotlivých států. V minulosti bylo jedinou cestou zajít na briefing některého z velkých letišť, dneska už je možné využívat i on-line služby. Pozor ale na aktuálnost informací a nespolehejte na nějakou osobní stránku, na které budou čtyři roky staré VFR vstupní



do Paříže, ale mají jen dva piloty. Tak jsem řekl, že to beru...“ Do významné pauzy jsem doplnil otázku: „To znamená, že máš vedle sebe volné místo?“ „Jasně! Já tam navíc potřebuji být v úterý na konferenci, tak jednu cestu místo Boeingem poletím Eurostarem a oblek si hodím dozadu.“

Plán akce byl jednoduchý: v neděli ráno se s Martinem sejdeme s ostatními v Eektoru, auto nechám na parkovišti v Kunovicích, protože počasí nakonec přeletu z Písku nepřálo, doletíme s letadly na malé letiště Dreux na západním okraji Paříže a zpátky se musím dostat nějak sám. Skupinu povede a let odkomunikuje zkušený Vlasta Ritter, a ostatní dva Eurostary poletí za ním. Ideální kombinace na můj první let do zahraničí a výcvik řízených letů VFR, který jsem právě v tu dobu s Martinem začal.

V neděli ráno jsme za úsvitu přijeli k bráně továrny vybaveni mapami Jeppesen a za chvíli si již xerozovali další podklady pro předletovou přípravu spolu s pilotem třetího letadla Radkem Surým. I když jsme letěli ve skupině, museli jsme být všichni připraveni se o sebe postarat sami.

Prvních 150 km nás čekala protrhávající se nízká oblačnost, pak už jenom modro. Po vzletu z Kunovic jsme letěli nad krásnými mraky. Následovalo přistání na mezinárodním letišti Brno-Tuřany, podání letového plánu do Schwäbisch Hall v Německu a příprava další etapy. Za půl hodiny už jsme zase seděli v letadlech. Letěli jsme přes Blatnou a za chvíli již pře-



Na obloze jsme ultralighty nepotkali, jen tento visel v Německu v hangáru

kračovali hranice s Německem v obvyklém místě Všerubského průsmyku.

Pro mě jako fotografa bylo skvělé letět s dobrými piloty – když se mi někde líbilo, požádal jsem je, oni udělali bez problémů na chvíli pěknou sevřenou skupinu, a tak nám cesta hezky ubíhala. Nad Německem jsme měli příležitost vychutnat si laskavou pozornost dispečerů. V hezkém termickém počasí



Dej přednost autu!

toho dne němečtí plachtáři nelenili, a tak nás dispečeri občas upozorňovali na jejich přítomnost či zvýšenou aktivitu na nějakém letišti, které jsme měli před sebou.

Okolo poledního jsme přistáli na letišti Schwäbisch Hall. Letiště se skládá vlastně ze dvou. Jedno je mezinárodní letiště s asfaltovou dráhou a hned vedle je aeroklubové travnaté letiště, kde právě probíhaly výsadky a plachtařský provoz. Vtipné na tom je, že mezi oběma letišti vede silnice, a tak když chcete přejet na aeroklubové



letiště natankovat Natural, musíte projet přes křižovatku s touto silnicí.

Po doplnění paliva a podání letového plánu do Francie jsme poobědvali ve stínu našich letadel a pak se vydali na další cestu. Cestou bylo zajímavé sledovat, jak se mění krajina v souladu s obecně známými povahami jednotlivých národů. Po přeletu hranice s Německem nastal rázem pořádek. Všechna políčka a celá krajina byla ve srovnání s naší organizovaná,



Malebně francouzské vesničky

uklizená. Na hranicích s Francií začaly přibývat vinice, kamenné vesničky a ubývalo organizovanosti.

Letíme pořád na západ. Před Rýnem nás dispečerka trochu přimáčkla do 1500 stop, ale po přeletu hranice s Francií už můžeme letět zase pohodlně trochu výš a kochat se. I když v tu dobu jsme byli ve vzduchu už pěkných pár hodin a má zadní část říkala cosi o ztrátě iluzí o romantice dlouhých přeletů.

Na francouzském území se nám mapa značně zahušťuje změtí vojenských omezených prostorů, ale letíme o víkend, tak jsou v podstatě všechny neaktivní. Za francouzskými hranicemi jsou Vogézy – hornatý zalesněný pás téměř bez možnosti nouzového přistání. Tuto cestu jsme Vogézy obletěli horem a pak se vydali na místní aeroklubové letiště Epinal. Domorodci nám doplnili palivo, uzavřeli telefonem letový plán a za chvíli jsme mohli pokračovat.

body. Nejlepší je využít <http://www.ead.eurocontrol.int/>, případně hledat AIPy jednotlivých států (pokud jsou volně přístupné). Ale pozor, když do google.com zadáte AIP Germany, tak to jako první odkaz vyhodí německý vojenský AIP. Hledání v AIPech je dost nepohodlné, a tak firma Jeppesen vydává Bottlang Airfield Manual (je to několik knih podle států) – je to příručka pro VFR lety a pokud létáte častěji, tak se zcela určitě vyplatí koupit si pravidelné aktualizace. Pro náhodné lety je dobré se domluvit s někým, kdo je ochoten cely Bottlang zapůjčit nebo zakoupit tzv. Trip Kit.

**Jaké se platí přistávací poplatky a jaké jsou ceny paliva?**

Různé ☹. AVGAS koupíte někde mezi 2 a 2.5 EUR za litr (Natural je lacinější – pokud je k dispozici), přistání stojí od 5 do 15 EUR. Ale to je velmi orientační, někde nebudete platit třeba nic, někde dvakrát tolik.

**A jak se platí?**

Hotově nebo platební kartou. Plnění se někdy platí přímo u pumpy, někde dostanete kartu na odemčení stojanu. Postupů a variant je mnoho.

**Syn umí výrobně anglicky (studuje angličtinu), já toho moc neumím – znám pár základních slovíček jako take-off a landing. Myslíte, že bychom mohli letět spolu s tím, že by mi překládala?**

Klidně spolu leťte, ale ne mimo ČR nebo Slovensko. Pro zvládnutí letu je naprosto nutné umět anglickou frazeologii a současně také běžnou otevřenou řeč. Na rozdíl od IFR frazeologie je VFR frazeologie dost rozmanitá a neomezují se na pár základních slovíček. Z pohledu předpisu je pro lety do zahraničí nutné všeobecné vysvědčení radiofonisty – omezené vysvědčení je platné pouze v ČR. Povinnost jiné zkoušky z angličtiny pro piloty SLZ není v současné době (březen 2008) upravena žádným předpisem. Tím spíše by každý měl zvážit své schopnosti a zkušenosti.

**Nemám kvalifikaci řízení lety VFR, můžu letět do zahraničí?**

Let do zahraničí lze jistě provést mimo řízené letiště a řízené prostory, ale jednoznačně lze doporučit nejprve získání léto kvalifikace před jakýmkoliv letem do zahraničí.

**Ovládám německou frazeologii, musím do rádia mluvit anglicky, když poletím do Německa?**

Jistě že ne, na každém německém letišti se německy domluvíte, není nutné trénovat angličtinu. V některých zemích jsou rádi, že mluvíte jejich jazykem – např. ve Francii je angličtina na frekvenci spíše na závalu a občas slyšíte i nechůť, s jakou vám v tomto jazyce odpovídají. Ale pozor, stále musíte mít všeobecné vysvědčení radiofonisty (na které je potřeba angličtina).

**Někdo mi říkal, že vzlet je možný pouze z řízeného letiště, že mi řídicí potom musí „otevřít“ letový plán...**

Ne, to není pravda, letový plán si můžete „otevřít“ i po vzletu z jakékoliv plochy SLZ na frekvenci Praha Information 126.1. Po přistání ale nezapomeňte plán uzavřít telefonicky - zejména v zahraničí, kdy jste plní dojmů, jak



Čas běžel a na letišti Dreux blízko Versailles to byl ještě kus cesty.

Paříž jsme obléтали jihem, a tak mě napadlo malé přízpusobené trati ke královskému zámku Fontainebleau. Sice už bylo sluníčko nízko, ale přesto vznikla fotografie, které mohla ilustrovat v článku o ultralehkém létání v časopise Playboy, že létání je o radosti a ne jen o zmačkaném plechu, rozoraném poli atd. Alespoň malé vyvážení zpráv ve většině běžného tisku a televizích, které se o sportovním létání zmíní, až když se stane nehoda.

Přistáli jsme asi hodinu před západem Slunce. Jeden z francouzských zákazníků se těšil na svůj nový úžasný stroj tolik, že si jej hned převzal a přeletěl na své letišti. Vlasta si letadlo určené do Portugalska připravoval na další cestu. Než přijel hlavní francouzský organizátor, byla už tma. V noci jsme se nechali odvézt k hotelu, kde měl Martin zamluvený pokoj a nechal nás tam po dohodě s apatickým recepčním všechny přespat. Den na to měl kolega z Evectoru objednaný let do Prahy a já jsem vyrazil hledat autobusový spoj. Eurolines bývají v pohodě, ale právě ten den byl autobus úplně plný. To mi mooc vadilo ☺... Martin mi prodloužil azyl, a tak jsem si užil prosluněnou Paříž, kafičko, croissant, bagetu... No úžasně.

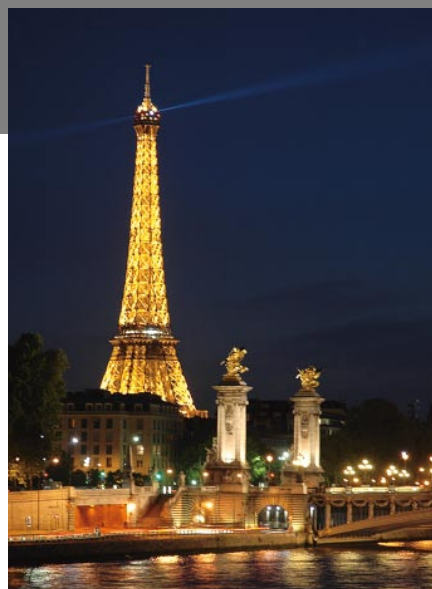
Vše vyšlo akorát, autobus přijel do Prahy na Florenc v 9 hodin a v 9:30 mi nedaleko začínal seminář. Nepochybně jsem přijel z největší dálky, i když tu byli i Moraváci z Uherského Hradiště. Jistě si domyslíte, že tu byla ještě jedna šťastná náhoda – po skončení kurzu mě mí noví přátelé vzali s sebou na Moravu a vysadili u mého auta v Kunovicích.

Byla to hezká akce – přibily nám zkušenosti a osm hodin v zápisníku letů, Evectoru fotografie do fotobanky a zahra-

ničním pilotům tři hezká letadla pro létání pro radost. Ještě že se některé náhody neřídí statistikou a čas od času se takhle příjemně shluknou ☺. ■



*Francouzi jsou pro mě inspirací tím, jak umějí odpočívat. Asi nemají odkaz Rakousko-Uherské monarchie, že jediným správným potěšením je radost z dobře vykonané práce*



jte to zvládli, se na to rádo zapomíná. Pro mezinárodní lety zatím není možné plán uzavřít za letu, i když se to v zahraničí někdy stane.

### **Co přistání na velkých letištích, není lepší, že je tam řídicí, který se o uzavření plánu postará?**

Z tohoto hlediska určitě, ale můžete tam narazit na takové věci, že nemůžete např. pěšky chodit po ploše, že vás vozí autem nebo že pro přístup zpátky do mašiny musíte projít přes bezpečnostní kontrolu a ukazovat pilotní průkaz. A to všechno stojí peníze a často nemalé. Menší letiště se službou info (která je často vykonávána profesionálně) jsou obvykle příjemnější a lepší.

### **Nad Šumavou jsem se nedovolal nikoho na Munich Information, znamená to, že nemám povolený vstup do německého prostoru a musím se vrátit?**

Ne, tato situace není neobvyklá a pokud nevstupujete přímo do řízeného prostoru, tak klidně pokračujte v letu a zkuste to za chvíli. Máte podaný FPL a ví se o vás, takže nikdo nebude posílat hotovostní stíhače.

### **Proč mi za letu několikrát mění kód odpovídače?**

Každé stanoviště řízení letů má přiděleny určité kódy, které používá. Někdy se stane, že s jedním kódem letíte třeba hodinu, ale dost často se stává, že ho měníte. Není třeba se znepokojovat a ani se s tím nedá nic dělat. Pokud startujete z neřízeného letiště, tak se obvykle nastavuje kód 7000. Někde najdete pro Německo 0021, ale to už neplatí, už mají 7000 jako jinde. Pokud nemáte odpovídač se Stand-by kódem, tak si nezapomeňte ho přepnout do Stand-by před tím, než začnete měnit kód.

### **Jsou v zahraničí omezené, nebezpečné a zakázané prostory jako u nás?**

Ano, v principu to funguje úplně stejně jako u nás. Ale pozor, v některých státech (třeba ve Francii) je těch prostorů relativně hodně a hodně se překrývají. Někde vám řídicí na Infu pomůže a bude vás varovat, že míříte do omezeného prostoru (třeba v Německu), jinde (třeba ve Francii) se na Infu kolikrát nikoho nedovoláte a když ano, tak vám takovou informaci neposkytnou a přesto, že s vámi mají radarový kontakt, nechají vás vletět do řízeného prostoru. Smutné, ale je to tak.

### **Řídicí na Infu? Info je přece AFIS na letišti, ne?**

Ano, to máte pravdu, ale stejný volací znak mají má také Praha Information na 126,10. V ČR je to rozlišeno podle předpisu alespoň Broumov Info a Praha Information, ale venku to tak kolikrát není, a tak je nutné rozlišovat, koho voláte. Na Praha nebo Munich information vám takovou informaci dají, na Kyjov info se nic takového asi nedozvíte.

### **ED nebo LF? Co to znamená?**

Tak, jako ČR má přiděleno LK, tak každý stát má přidělen nějaký kód. Německo je ED, Francie LF, Rakousko LO. Ale pozor, jsou výjimky, třeba některá německá letiště začínají na ET. Podobně se označují i další věci – jako např. omezené prostory - LF (D) je ekvivalent našeho LK (D).