

# VFR LET do IZRAELE

Text: Jiří Pruša • Foto: J. Pruša, pokud není uvedeno jinak

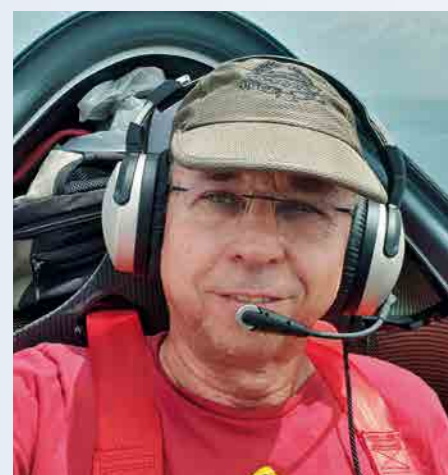
LETĚT VFR MALÝM LETADLEM NA STŘEDNÍ VÝCHOD JE BUĎ NEMOŽNÉ KVŮLI VÁLEČNÝM OPERACÍM, NEBO VELMI SLOŽITÉ KVŮLI MÍSTNÍM PŘEDPISŮM A ZÁKAZŮM. MYŠLENKA, ŽE ZKUSÍM LETĚT DO IZRAELE, MĚ NAPADLA LETOS V ZIMĚ. ZROVNA MI NAPSAL IZRAELSKÝ LSA PILOT GIDEON. POTŘEBOVAL NĚJAKÉ VYSVĚTLENÍ OHLEDNĚ APLIKACE NA VÝUKU ANGLICKÉ VFR FRAZEOLOGIE, KTEROU SI U NÁS PŘES INTERNET ZAKOUPIL.





**A**ni Gideon ale neznal přesně postup toho, jak zajistit pro zahraničního pilota a jeho letadlo povolení létat VFR nad Izraelem. Je to prý poměrně řídký případ.

Gideon začal pátrat a zjistil, že je potřeba, abych měl sponzora – Izraelce, který se za mě zaručí. Dále, že je potřeba, aby se mnou nad Izraelem létal izraelský pilot. Buď jako druhý v kabině, nebo v jiném letadle ve formaci. Současně že je ale také potřeba, abych prošel bezpečnostní prověrkou u izraelské bezpečnostní služby. Zdálo se mi toho docela dost, ale moje touha v Izraeli létat se mezitím změnila v rozhodnutí, a tak jsem se do toho pustil.



• Díky Gideonovi se mi podařilo do Izraele dostat / Selfie Gideon Miron

Asi tři týdny před plánovanou cestou jsem vyplnil složitý dotazník, přidal scany všech osobních, pilotních i letadlových dokumentů a k tomu ještě scan Gideonova izraelského pasu. Gideon mi totiž odsouhlasil, že se za mě zaručí a taky že se mnou rád obletí Izrael. Pak přišlo mailem pár doplňujících dotazů a vše utichlo. S trochou nejistoty, jak to celé dopadne, jsem cestu začal připravovat. Podle svého rutinního seznamu jsem vše připravil a do nového stroje Shark jsem upevnil i vak na palivo, s jehož pomocí jsem doufal na Kypr doletět bez mezipřistání. Vycházelo mi to na 9 až 10 hodin letu. Paní z briefingu mi ještě ráno před odletem volala, jestli jsem se s cílem svého letu nespěl, že to přece nemohu doletět. Ujistil jsem ji, že jsem se nespěl a že si sice nejsem jistý, ale doufám, že to doletím. Popřála mi hodně štěstí, já jsem před hangárem ABS Jets sedl do letadla a v 06.17 ráno jsem se za strojem Ryanair vznesl z dráhy 12 směrem na Larnaku.

Asi po půlhodině letu jsem usoudil, že už v pravé nádrži je dostatečný prostor pro testovací přečerpání paliva z vaku, a tak jsem zapnul spínač jeho pumpy. Nic se nedělo, a tak jsem ještě zkoušel různé triky, abych se ujistil, že pumpa opravdu nefunguje. Bylo to tak, a já jsem začal přemýšlet co dál. Současně s tím se zvyšovala rychlost protivětru, který u Vídně dosahoval už nějakých 60 km/h a zásadně mě tedy zpomaloval. Rozhodl jsem se přistát ve Skopji, natankovat tu a přímo do Larnaky to doletět alespoň odtamtud. O asistenci jsem požádal Honzu Marxe z ABS Jets, který prověřil a potvrdil, že ve Skopji palivo mají. Za pár minut ale následovala jeho další sms, ve které mi podal méně radostnou zprávu a to, že letiště Skopje je kvůli opravě dráhy mimo provoz.

V Bělehradě jsem přistát nechtěl, protože tam jsem měl ještě paliva hodně a doletět odtamtud do Larnaky by vyžadovalo ještě jedno mezipřistání na Rhodosu nebo Krétě. Soluň nemá Avgas, Sofie se mi zdála moc stranou, a tak jsem se rozhodl pro Atény. S protivětre, vyhýbaje se uzavřeným vojenským prostorům nad Srbskem a jižně od Soluně, jsem nakonec v Aténách přistával tak akorát s rezervou 10 až 12 litrů. Tankování tu trvalo dlouho, a tak mi letový plán vycházel s přistáním v Larnace pár minut před zavřením letiště pro VFR provoz. První část letu ale foukal silný protivětr, a tak jsem zvažoval, že přistanu a přenocuji na Rhodosu. Protivětr byl ke mně ale milostivý a dilema rozhodl za mě tím, že se změnil na vítr boční. Moje rychlost vzrostla z asi 210 km/h na 260 km/h a ETA pro Larnaku se na mém

displeji ustálil na 19.15. Pro VFR provoz se letiště mělo zavřít v 19.40. Nálada se mi tedy zlepšila. Nad Kyprem jsem ještě musel obletět rozpadající se bouřku a v Larnace jsem sedl v 19.25.

První část trati jsem měl tedy za sebou. Stále jsem ale nevěděl, zda budu skutečně smět doletět až do Izraele, protože bezpečnostní služba zarytě mlčela a snahu Gideonova o intervenci tam striktně odmítli. Na Kypru jsem ale plánoval 3 dny pauzu, a tak jsem to nevzdával. Další den k večeru mi zazvonil telefon a mladá dáma na druhé straně se mi představila jako pracovnice bezpečnostní služby s tím, že má na mě několik otázek. Těch otázek bylo nakopec asi na 20 minut. Když jsme to vše prošli, slíbila mi, že do druhého dne dostanu vyzrozumění. To opravdu přišlo a bylo pozitivní v tom smyslu, že mi dalo kód, který jsem měl použít ke získání přístupu do příslušné sekce webu té agentury. Když se mi ten hodně nevzhledný a uživatelsky nepříjemný web podařilo otevřít, tak jsem do něj musel pro další komunikaci vložit své heslo. Pak následovaly dotazy na mé oblíbené jídlo, oblíbenou barvu a přezdívku z mládí. Svoje odpovědi jsem si raději fotil na smartphone, protože vlastně žádnou přezdívku nebo oblíbené jídlo či barvu nemám, a tak by se klidně mohlo stát, že bych při dotazování mohl odpovídat špatně. Následně jsem dostal mailem potvrzení, že jsem zaregistrovaný, ale že se stále nejedná o konečné povolení. To bych měl dostat až po vzletu z Larnaky po navázání rádiového spojení s tou agenturou. Frekvenci ale na webu neuváděli, a tak jsem musel důkladně prostudovat AIP Izraele, než jsem se k ní dopracoval.



• Na stojánce v Larnace

V pondělí 18. dubna kolem desáté jsem dorazil na letiště v Larnace. Letadlo jsem naložil a prohlédl. Následně jsem se usadil do křesla v kanceláři handlingového agenta, abych vytočil číslo do Tel Avivu, na kterém jsem měl nahlásit odlet.

„Máte zavřená dvířka u letadla a jste připravený pojíždět?“ To byla první otázka, kterou jsem dostal. Neměl jsem odvahu a ani důvod neříkat pravdu, a tak jsem tu ženu na druhém konci informoval, že jsem připravený, ale že nejsem ještě v letadle, protože jsem nevěděl, že musím telefonovat až z letadla. „Ne, musíte být již připravený k pojíždění. Tak zavolejte, až to tak bude.“ To jen trochu přidalo k mé nervozitě, která byla vyvolaná všemi těmi neobvyklými postupy.

Bylo 11.50, odlet byl naplánovaný na 12.00, měl jsem všechno vyřízené, a tak jsem sedl do letadla, zavřel kabinu, vyposlechl aktuální ATIS a zatelefonoval znovu do Tel Avivu. „Máte zavřená dvířka? Jste připravený pojíždět? Jaké je vaše heslo? Jaká je vaše oblíbená barva? Jaké je vaše oblíbené jídlo? Jaká je vaše oblíbená barva? Jaká je vaše oblíbená barva? Jaká je vaše oblíbená barva?“ Jedna otázka za druhou a já jsem se soustředil, abych odpověděl to, co jsem předtím vložil do webu. „Ano, dostáváte tedy prozatímní povolení ke vzletu. Finální povolení pro vstup do izraelského letového prostoru dostanete až po navázání rádiové komunikace s naší službou“. Tak zase o krůček blíž...

„Pojíždějte přes Charlie na vyčkávací místo Delta,“ byla instrukce ze stanoviště Larnaca Ground, a tak jsem pojížděl. Na vyčkávacím místě Delta jsem se nahlásil a pak jsem už jenom čekal. Přistálo i vzlétlo několik dopravních letadel, jakási výcviková C172 udělala několik letmých přistání a já jsem se v alespoň 40stupňovém horku pod sluncem smažil v kabině. Asi dvakrát jsem se zdvořile a trochu plaše připomenul a vždy jsem dostal ujištění, že „už to bude“. K povolení vstupu na dráhu jsem nakonec čekal celých 30 minut. Po vytožené instrukci „OK BUG11, vzlet z dráhy 04 povolen, po vzletu zatočte doprava na kurz 164 a stoupejte maximálně do 1 500 stop,“ jsem se srovnal na dráze, dal plný plyn a vznesl se na další úsek své expedice do Izraele.

Z 1 500 stop se mi nedařilo spojení s Tel Avivem navázat, a tak jsem si vyžádal povolení stoupat do 3 500 stop. Konečně jsem navázal spojení s bezpečnostní službou v Tel Avivu.



„Jaké je vaše heslo? Jaká je vaše oblíbená barva? Jaké je vaše oblíbené jídlo? Jaká je vaše přezdívka?“ – už bez váhání odpovídám na ty záludné otázky, a nakonec přijde vytožená odpověď: „Máte povolen vstup do FIR Tel Aviv“. Podlézavě jsem poděkoval a ulehčeně vydechl. Letěl jsem v těžkém kouřmu saharského písečného prachu, který tu noc přinesl východní vítr. Po dostoupaní do finální vyžádaných 5 500 stop už proto nebyla hladina moře vidět, i když mraky nebyly nikde žádné. Venkovní teplota byla ale i v té výšce kolem 30 stupňů a k tomu do mě ještě pražilo slunce.

Po necelé hodině letu jsem přešel z aplikace Sky Demon na aplikaci AirnavPro. Můj obvyklý Sky Demon totiž nemá mapy Středního východu, a tak jsem se musel zorientovat v pro mě trochu nezvyklých mapách a funkcionalitách AirnavPro. Zároveň jsem přeladil na Tel Aviv Control, jehož řídicí mě následně předal řídicímu vojenskému, který velmi striktně požadoval, abych držel výšku nejméně 2 500 stop až k bodu

GALIM ležícímu na izraelském pobřeží. Pode mnou byl totiž aktivovaný vojenský prostor.

Po navázání komunikace s věží letiště Haifa, které leží těsně vedle toho vojenského prostoru, jsem dostal informaci „OK BUG11, vítr 9 uzlů, 150 stupňů, dráha 16 pro přistání volná, máte pořadí jedna“. Po hodně strmém až drsném vyklesání jsem na dráze 16 přistál. Na stojánce jsem zahlédl čekat Gideonova. „Welcome to Israel, Jiri!“ vyhrkne na mě radostně. Já jsem měl taky radost a byl jsem rád, že tu konečně jsem. V terminálu toho jinak mrtvého letiště mě mladá pasová úřednice, která přišla speciálně kvůli mně, prověřila a pustila do Izraele. Hned poté se na mě ještě vrhnul zdravotník covidové služby, kterého pro mě Gideon musel objednat, protože do Izraele bylo v dubnu 2022 možné bez omezení vstoupit až po získání negativního výsledku PCR testu. Po dvouhodinové karanténě v domě jiného pilota jsem se dověděl, že jsem „čistý“ a tak jsem byl konečně a legálně v Izraeli. →



• S Gidim po přistání / Foto: Guy Kehila



Druhý den jsme odjeli zpět na letiště Haifa a ve dvou letadlech jsme se vydali na prohlídku severní části Izraele. Viditelnost nebyla kvůli písečnému prachu stále moc dobrá. Alespoň časová mojí cesty bylo ale příznivé, protože v období velikonočních svátků izraelská armáda uvolňuje většinu jinak uzavře-

k pobřeží, podél kterého jsme pokračovali směrem na jih. Vlevo od nás ubíhaly pobřežní stavby v místech jako Netanja, Tel Aviv, Jaffa, Bat Yam...

„Sklesej do 400 stop a uхни 45 stupňů doleva, na deváté hodině uvidíš dráhu. Musíš přeletět za ni, pak se otočit o necelých 180 stupňů, přeletět přes

její střed a zařadit se do polohy po větru levého okruhu dráhy 36. Nesmíš ale nikde letět výš než 400 stop, protože v 500 stopách létají tranzitní letadla a výš se tu nesmí. Tam už létají vojáci z nedaleké heliokoptérové základny“, instruoval mě Doren. Letět ve 400 stopách nad zemí je obvykle atraktivní. Pokud to ale znamená, že v turbulentním povětří, které s letadlem hází nahoru a dolů, člověk letí jen nějakých 30 metrů nad vrcholky stožárů a střechami budov, tak jej pud sebezáchovy přirozeně žene do výšky. „Klesej, jsi moc vysoko“, musel mi proto Doren asi třikrát připomenout zdejší pravidlo, když viděl, že se mi k těm drátům dolů moc nechce.

Pak jsem trochu nejistě přistál na úzké dráze v poryvovém bočním větru a zajel jsem hned k pumpě, abych natankoval na druhý den. Hotově se tu platit nedá a na zahraniční kreditky je možné dostat jen asi 20 litrů. Prozíravě si s sebou vždy беру na expedice kreditky dvě, a tak jsem načerpal 40 litrů. V nádržích bylo celkem asi 80 litrů a druhý den byl tak zabezpe-



• Přistání na letišti Megiddo / Foto: Gideon Miron

ného letového prostoru nad Izraelem pro všeobecné letectví. Nad Galilejským jezerem jsem poprvé v životě letěl ve výšce pod úrovní moře, tj. minus 200 stop, a dostali jsme se až ke Golanickým výšinám. Byl jsem velmi rád, že v kabině nejsem sám a že komunikaci za mě řešil Gideon. Organizace izraelského letového prostoru je totiž úplně jiná, než jsme zvyklí v Evropě. Komunikovat je zároveň potřeba hodně a velmi často se používají pro nás těžko srozumitelné a nevyslovitelné místní názvy.

První přistání bylo naplánované na letiště Megiddo (LLGD), které leží asi 10 minut letu od Nazarethu. Byl tu silný provoz větroňů a místní piloti jsou zřejmě trochu agresivnější než ti naši. Gidimu se proto nelíbilo, že jsem dělal široký okruh, protože tak nás logicky mohl na přistání někdo předběhnout. Já sám se ale při létání bojím především jiných letadel, a tak se snažím se s nimi nedostávat ani potenciálně do konfliktních situací. Během našeho okruhu se před nás dostal jeden větroň a jeden motorový stroj, a tak jsem musel vše opakovat. Gidimu nebylo dobře, chtěl co nejrychleji na zem a na mě proto trochu vrčel. Po přistání jsme to pak ale dali zase vše chlapsky dohromady. Po obědě jsem vyměnil v letadle Gidihu za Dorena, který znal lépe naše cílové letiště Rishon LeZion (LLRS). Doletěli jsme



• Společné foto po přistání v Magiddo / Foto: Lior Carmon



• Přiblížení k Rishon LeZion



• Prezentace expedice do Grónska v Rishon LeZion / Foto: Guy Kehila

čený. Večer jsem pro izraelskou asociaci malých letadel udělal prezentaci o létání v Grónsku. Některé z fotek i videí z té ledové země zdejší posluchače trochu rozrušily, a tak následovala zajímavá diskuse.

Druhý den byla modrá obloha a skvělá dohlednost. Letěli jsme neda- leko pásma Gazy, prolétali jsme mnoha skalními údolími izraelské pouště Negev, přistáli jsme na pouštním letišti Sapir (LLEY) kousek od hranice s Jordánskem. Pak přišel let nad Mrtvým mořem. Letět nějakých 500 stop AGL nad vodní hladinou a být přitom 200 metrů pod úrovní moře je opravdu zajímavý zážitek. Podařilo se nám přistát také na nejnižše položeném letišti světa – Metzada (LLMZ), které se nachází 378 metrů pod úrovní moře. Odsud jsme pokračovali obletem hor přes starověkou pevnost Masada, Jeruzalém, předměstí Tel Avivu a zpět na letiště Rishon LeZion.



• Displej během letu pod úrovní hladiny moře, nad Mrtvým mořem

Přiblížení bylo tentokrát z východu kolem dopravního letiště Ben Guriona v Tel Avivu. Při obletu jeho CTR jsme museli být v 500 stopách a v blízkosti



• Nízký let nad Mrtvým mořem, 200 m pod úrovní hladiny moře Foto Gideon Miron



• Přistání na nejnižše položeném letišti světa Masada, neda- leko Mrtvého moře



• Kamenné desky s informací, že se nacházíme na nejnižše položeném letišti světa Masada Ben Jehuda Airfield ležící ve výšce/hloubce -394 metrů pod hladinou moře



• S diplomem za přistání na nejnižše položeném letišti světa / Foto: Guy Kehila

Rishon LeZion jsme se pak opět z výšky 400 stop msl dívali lidem v horních patrech do oken. Další den ráno před odletem zpět do Haify jsem si ještě prohlédl muzeum historie létání, které vytvořil zakladatel letiště Rishon LeZion, evidentně ohromný letecký nadšenec. Let do Haify pak trval asi hodinu. Letěli jsme zpět na sever v malé výšce kolem pobřeží a skvěle jsem si to užíval, protože jsem nechal pilotovat šefa LSA Asociace Guy Kehilu (rozhovor s ním byl v minulém čísle FR), kterému se Shark očividně líbil. ➔





• Zakladatel letiště a muzea v Rishon Le Zion s kombinézou prvního izraelského kosmonauta, kterou získal od NASA



• Starověká pevnost Masada ležící nedaleko letiště Masada

V Haifě jsem se ukázal své osobní pasové kontrolorce a připravil jsem se na odlet. Vše proběhlo, jak má a já jsem za necelou hodinu a půl přistával v Larnace.

„Uvolněte dráhu 22 přes Bravo a pře- ladte na Ground, frekvence 119,400“ byla logická instrukce, kterou jsem dostal z věže letiště Larnaka po přistání. „Pojez-

dovka Bravo je první po přistání na dráhu 22 a je jasné, že nechtějí, abych tu dlouho pojížděl,“ říkal jsem si. Dotkl jsem se kousek za prahem dráhy, a tak jsem měl u Brava už malou rychlost a bez problému jsem dráhu vyklidil, přeladil na frekvenci Ground. „Pro příště si pamatujte, že v Larnace dráhu uvolňujeme přes Charlie nebo Delta,“ dověděl jsem se na uvítanou na nové frekvenci. Nejenže jsem dostal instrukci z věže na Bravo uhnout, ale čekalo tam na mě i Follow me auto, takže to moje chyba zjevně nebyla. Jet po přistávací dráze 22 dalších pár set metrů by taky znamenalo dráhu dlouhý čas blokovat a někde za mnou na finále bylo dopravní letadlo. Zásadně přes rádio neřeším svoje ego, ale přece jen jsem se chtěl nějak bránit. „Od věže jsem dostal instrukci uhnout na Bravo,“ odpověděl jsem tedy co nejzdvořileji. „Tak pro příště,“ zachránil to svoje ego řídicí Ground a já jsem v klidu dojel stojánku.

Původní plán, že na zpáteční cestě přeletím celé Středozevní moře z Larnaky až pokud možno do Gibraltaru, jsem kvůli problémům s palivovým vakem musel zrušit. Řecko pak vyžaduje pro všechny přílety i odlety z/do zahraničí včetně zemí Schengenu, aby byla použita mezinárodní letiště. Ta jsou hodně drahá a jen některá mají palivo. Nakonec jsem zvolil Santorini, kde jsem dosud nepřistával a kde jsem se rozhodl i nafilmovat kráter sopky, která tu před pár tisíci lety divoce soptila a někteří historici ji obviňují ze zničení bájně Atlantidy. Na Santorini ale nemají Avgas a tak jsem

to vyřešil plánem přeletět odsud pak ještě dvě hodiny na dráhu v Messolonghi, která patří panu Jorgosovi, generálovi řeckého letectva ve výslužbě. Už jsem u něj jednou sedal, a tak jsem věděl, že tu vše bude přátelské. Zavola jsem mu, on velmi ochotně souhlasil a oba jsme si potvrdili, že se těšíme opět na setkání.

Přesně v poledne v neděli 24. 4., tedy na svůj svátek, jsem se vznesl z Larnaky směrem na Santorini, kde jsem chvíli po čtvrté hodině odpoledne přistál. „Musíte si podat nový letový plán. Ten, co jste podal je nesprávný,“ informoval mě řídicí z věže letiště Santorini, když jsem u něj po přistání rádiem prověřoval, jestli má v systému můj následující letový plán do Messolonghi. „Nemůžete mi ho opravit?“ zeptal jsem se prosebně, ale řídicí to s odkazem na „velké zaneprázdnění“ a to, že jsou ve věži jen dva, odmítl. Na letišti bylo kromě mě jen jedno letadlo, a tak jsem pochopil, že to prostě udělat nechce. Nemohl jsem ale riskovat podávání nového plánu, protože bych musel čekat další hodinu, než se dostane do systému. To by bývalo bylo už pro odlet pozdě, protože Messolonghi je od Santorini 2 hodiny letu a slunce by už nemělo tolik trpělivosti a prostě by zapadlo. Proto následovala moje prosebná otázka, zda „mohu za vámi tedy přijít na věž a opravit to u vás?“ Řídicí bez problému souhlasil.

Po komplikované cestě jsem při vstupu na věž chtěl řídicího pozitivně naladit, a tak jsem mu přinesl knihu



• Vždy dobře naladěný generál Jorgos při tankování paliva na korbě své dodávky

Malým letadlem do Grónska, která má i anglický text. Projevil radost a pak jsme plán během asi minuty opravili. SkyDemon, přes který jsem plán podával, totiž zkonvertoval název VFR bodu Korinthos na číselné souřadnice. Řecký AIP ale souřadnice v letovém plánu nedovoluje... Řídicí vytočil číslo na briefing v Aténách, předal mi sluchátko, já jsem paní na druhé straně požádal o úpravu svého letového plánu, paní vymazala souřadnice a vložila tam jméno bodu Korinthos a bylo hotovo. Cesta zpět k letadlu byla samozřejmě ještě

komplikovanější než naopak. Bylo totiž navíc nutné přesvědčit security člověka, že by mě měl pustit zpět na plochu k letadlu. Během následného dvouhodinového, trochu turbulentního letu mě řídicí přeměroval, a tak jsem přes bod Korinthos nakonec ani neletěl... V Messolonghi jsem přistál na dráhu 07, dojel jsem na stojánku kde mě usměvavý generál Jorgos přivítal a hned pozval do letištní „cafeterie“. Tam už na mě čekala celá jeho rodina a také sváteční večeře složená z řeckých velikonočních pochoutek.

Ráno jsem u snídaně podal letový plán na letiště Ioannina, které jsem si zvolil jako výstupní letiště z Řecka, a hned také následný plán až do Příbrami. V devět přijel generál Jorgos s otevřenou dodávkou, na jejíž korbě stál prázdný barel. U pumpy jsme do něj načepovali 115 litrů benzínu a ty jsme pak na letišti přečerpali do nádrží letadla. V 11 hodin jsem přesně podle letového plánu vzlétal. Ve 12 jsem přistál v Ioannině a kolem 12.40 jsem zahájil poslední část cesty. Počasí bylo celou cestu celkem dobré, a tak jsem v Příbrami přistál po šesti a půl hodinách celkem příjemného letu.

Pokud přemýšlíte o tom, že byste se do Izraele rádi malým letadlem také vydali, tak se podívejte na web FR, kam jsme do sekce "Pro piloty - plánování letu zahraničí" vložili detailní instrukce jak získat potřebná povolení. FR



• Před odletem z Haify. Vpravo Guy Kehila, předseda LSA asociace Izrael / Foto: Doren Gooz



• Shark byl v Izraeli hodně fotografován / Foto: Gideon Miron



• Pohled na Tel Aviv