

OBJEVUJEME

Text a foto: Jan Čermák, www.flyamerica.cz

STÁVÁ SE TĚMĚŘ TRADICÍ, ŽE S KONCEM NAŠÍ LETOVÉ SEZÓNY SE VYDÁVÁME ZA LÉTÁNÍM PŘES OCEÁN NA SLUNNOU FLORIDU. TA NÁM STŘEDOEVROPANŮM UMOŽŇUJE LÉTAT I V DOBĚ, KDY U NÁS BUĎ ŘADÍ PODZIMNÍ PLÍSKANICE, NEBO JSOU RÁNA NA LETIŠTÍCH ZAHALENA HUSTOU MLHOU. LETOŠNÍ ŘÍJNOVÁ VÝPRAVA NEBYLA VÝJIMKOU A NAVÁZALA TAK NA SÉRII ÚSPĚŠNÝCH CEST ČESKÝCH PILOTŮ TOUŽÍCÍCH OKUSIT, JAKÉ TO JE, POHYBOVAT SE VZDUCHEM V ZEMI, KDE SE LETECTVÍ STALO BĚŽNOU SOUČÁSTÍ ŽIVOTA MÍSTNÍCH OBYVATEL.

S ohledem na pracovní vytíženost posádky jsme pro naši cestu zvolili první polovinu října. Od místních letců jsme si jen potvrdili, že říjen byl tou správnou volbou. Letní měsíce byly jako vždy plné bouřek a téměř až nesnesitelné vlhkosti, září prý celé propršelo, říjen bývá dobrý, v listopadu obvykle hodně fouká.

Na předpověď počasí při cestování na Floridu zpravidla nekoukám. Po letech strávených v této oblasti považuji tento „Sunshine State“ za opravdovou sázku na jistotu (co se počasí týče) a vím, že zatažená obloha nikdy netrvá déle než dva dny. Jenom jsem nějak při svém výčtu superlativ úplně zapomněl na období hurikánů.

První třetina týdne byla ve znamení ještě doznívajících letních přeháněk, které byly zpravidla malé a izolované, takže se jim dalo jednoduše vyhnout. Zhruba v polovině pobytu to bylo napínavější s ohledem na blížící se nebezpečí v podobě hurikánu Michael. Ten se vytvořil v jižní části mexického zálivu, postupně zesílil z tropické bouře na úroveň hurikánu, začal pustošit Střední Ameriku a poté se vydal



• Všudypřítomné dešťové přehánky nabízí mnohdy zajímavé pohledy na jinak nekonečné roviny Floridy.

LETIŠTĚ STŘEDNÍ FLORIDY



• Naše základna Orlando North Airpark.



• Crystal River, zátoka spojena s Mexickým zálivem.

na sever k pobřeží USA. V televizních zprávách o počasí nebylo snad nic jiného než komentáře, analýzy, varování a animace předpokládané trajektorie této masivní bouře. Poslední dva dny pobytu pak bylo počasí dokonalé. Naši plachtaři by ho klidně nazvali „lať“.

Cíl výpravy byl jasný, posádka chtěla nalétat co nejvíce hodin. Jinými slovy, pokud to počasí umožní, musíme být ve vzduchu. Žádné pozemské výletování, žádné nakupování a podobné nápady, to si ponechme na jindy. Létejme každý den včetně posledního, i když večer toho dne už budeme muset sedět v B747 společnosti Lufthansa mířícím do Evropy.

První letový den byl nejen pro nás ovlivněn dočasně omezeným prostorem (TFRs, Temporary Flight Restrictions) z důvodu návštěvy prezidenta Trumpa v Orlando. Kružnice kolem města měla úctyhodný poloměr 30 NM a o několik málo mil pře-

krývala i naše letiště. Museli jsme tedy odstartovat před platností tohoto NOTAMu a přistát po ní.

Po startu z našeho doslova polního letiště, kterým bývalé zemědělské letiště Orlando North Airpark určitě je, jsme pokračovali na severozápad. A byli jsme rádi, že jsme tak učinili. Tyto oblasti byly dva dny poté kvůli hurikánu Michael tou pravou rizikovou zónou.



• Cedar Key, Lewis. Místní Cessna 170 se právě vrací z vyhlídkového letu.

První zastávkou bylo letiště Crystal River (KCGC), působivě umístěné mezi floridskými mangrovými bažinami a pobřežím Mexického zálivu. Vidíte zde nádherný kontrast nedotčené přírody s luxusní aglomerací. V členitých zátokách spatříte nádherné domy s bazény, přístavy jsou plné jachet všech velikostí, na vodní hladině jezdí lodě, řadí skútry i vznášedla, na kterých se po několika kilometrech dostanete úzkými kanály do zcela jiného a člověkem doposud nedotčeného prostředí floridských močálů.

Letiště Crystal River je neřízené a má dvě na sebe kolmé dráhy do tvaru „T“, jednu z nich travnatou. Vedle letiště sídlí floridská pozemní národní garda,



• Ne všechna přistání končí šťastně.

a tak na krátkém finále máte možnost spatřit desítky vojenských transportérů, humwee a dalších speciálních bojových vozidel. Letiště dnes nese jméno po námořním pilotovi Tomu Davisovi, který se v tomto regionu usadil po ukončení své vojenské kariéry a výrazně pomáhal v rozvoji tohoto vzdušného přístavu, dnes sloužícího okresu Citrus County.



• Typická budova FBO na municipálním letišti tentokrát v Perry Foley.

na venku a uvidíte mezi nimi i několik těžko opravitelných vraků po nepovedených přistáních. Přiblížení zde za dobrých podmínek není složité, ale vítr může rychle změnit směr a dlouhý rozpočet a několik špatných rozhodnutí udělají své. O víkendu tu jeden nadšený letec v důchodovém věku provozuje vyhlídkové lety se svou Cessnou 170 a mně se podařila jedna hezká fotka z jeho přistání.

Po krátké pauze jsme pokračovali na sever nacvičit si pár touch & go na letišti Cross City (KCTY) a dále na severozápad na letiště Perry Foley (40J), kde se naše posádka vystřídala jako každý den přibližně v polovině výletu, aby každý měl možnost potrénovat v podobném rozsahu.

Odtud jsme za občasných klíčování mezi přeháňkami pokračovali k letišti Keystone Heights (K42J), kde různě postávala historická dopravní letadla, zřejmě před plánovanou rekonstrukcí. Bohužel se nám nepodařila žádná slušná fotka, tak ani nevím, o jaká letadla šlo. Příště se tu musíme zastavit a vše lépe prozkoumat.



• Letiště Johna Travolty nese jméno Jumbolair.

zřejmě dostatečné řešení. Po dvou letmých přistáních jsme se vydali na východ do Fernandina Beach (KFHB).

Fernandina Beach je nejsevernějším letištem floridského pobřeží Atlantiku a v porovnání s nejnižším cípem Floridy, Key Westem, je tu znát výrazně jiné klima. Po dlouhém a náročném letu jsme se těšili do místní FBO, avšak pro naši smůlu byla celá budova uzavřena kvůli probíhající rekonstrukci. Navíc si místní řekli i o „ramp fee“ 15 USD a aby poplatek ospravedlnili, tak nám letadlo i přes naše protichůdné instrukce přivázali k zemi. Foukal poměrně silný vítr, takže na druhou stranu proč ne.

Fernandina Beach Municipal Airport slouží zejména přilehlé aglomeraci stejnojmenného města, ale také jako doplňkové letiště k mnohem větší aglomeraci, kterou je Jacksonville. V oblasti jsou vojenská letiště a námořní základny, odkud vyplouvají bi-

tu ve mně nezbuzovaly pocit bezpečí a upřímně bylo mi trochu divné, že je to s těmito překážkami takto schválené. Posunutý práh dráhy o 200 metrů na dráze dlouhé celkem 750 metrů je



• FBO Million Air.



• Má oblíbená expediční Cessna 182, se kterou jsme řádně prolétali celé USA.

Následující den, ještě za relativně stabilního, i když zamračeného a deštivého počasí jsme se vydali na severovýchod, jen s drobnou oklikou přes řízené letiště Lake City (KLCQ), kde jsme si krátce „zakomunikovali“ s věží a po jednom touch&go pokračovali severně až na hranice sousedního státu Georgia zkusit si pár přistání na dobře ukrytém letišti Davis Field (3J6) u obce Folkston. Přiblížení přes stromy a následné stoupání přes další vysoké smrky po vzle-



• Typická přeháňka s malými rozměry, ale velmi silnými srážkami.



• Na letišti Orlando Sanford létají převážně jen tyto nízkonákladové aerolinie Allegiant.



• Tak trochu pohozený Blánik L-13 na letišti Zephyrhills.

tevní lodě na mise po celém světě. Když jsem tudy prolétal před dvěma roky s Jirkou Prušou, tak jsme byli svědky toho, jak právě dva křižníky vyplouvaly z přístavu na volné moře.

Po krátké pauze jsme odstartovali a pokračovali jižně kolem přístavu v Jacksonville až pod historický St. Augustine. Je to jedno z mála míst s nádechem středověku díky možná nejstarší zachovalé španělské pevnosti Castillo de San Marcos, jež přitahuje po celý rok davy turistů. Zdejší letiště je také „mé“ nejstarší, zde jsem totiž v roce 2008 poprvé v Americe létal. Dnes se mu po novu říká Northeast Florida Regional (KSGJ). Odtud jsme s krátkým zastavením pro několik touch & go v Palatce pokračovali do Orlanda.



• Airbus 320 v barvách brazilské společnosti Azul na letišti Brooksville.

Den před hurikánem Michael jsme provedli „výpad“ na západ, co kdyby to náhodou už nešlo. Vyrázili jsme si udělat několik přistání na letišti Inverness, které pokaždé jen přelétáme. Moc pěk-

né letiště s dlouhou dráhou, opět umístěné ve floridské pustině. Tou pustinou rozumějte nekonečné a zcela neprostupné lesy plné močálů. Skrze stromy lze vidět, že rozsáhlé oblasti jsou úplně zatopené. Nezávidím zdejším stavitelům, kteří jen dokola vysušují. Většina Floridy je voda a nic než voda.

Pokračovali jsme dále na jih k aglomeraci Tamy, jedné z nejvíce osídlených oblastí Floridy. Přeletěli jsme nám doposud neznámé řízené letiště Brooksville (KBKV), kde na stojáncích sedělo několik airbusů A320 v barvách brazilské společnosti Azul. Vypadaly, jako by právě procházely nějakou rekonstrukcí, možná jen čekaly na nový lak. Pár mil jižně od Brooksville jsme

navštívili sympatický airpark s příznačným jménem Pilot Country (X05). Další z mnoha rájů pilotů všeobecného letectví. Spousta rodinných domů, kde z obýváku jdete do garáže nebo hangáru. Cesty mezi domy slouží i jako pojízdné dráhy. Mnohdy na těchto místech vidíte dopravní značku „letadla mají přednost“.

Dalším letištem bylo Tampa North (X39), trochu nám připomnělo Davis Field v Georgii, z jedné strany stromy a z druhé byla pro tentokrát dálnice. Dráha je velmi úzká, nicméně dostatečně dlouhá. Věřím, že pro místní letce je to velice snadné letiště, ale pro ty přespolní může být výzvou. Proto vždy doporučuji na tyto neznámé plochy sedat stylem



• Skyline města Tampa.



• Trochu zapadlé letiště South Lakeland (X49) je rovněž obydleno leteckou komunitou.

bezpečnostního přistání, nebo si zkrátka udělat jen průlet v bezpečné výšce, než si člověk zkusí provést rozpočet naostro.

Po několika minutách letu na jih jsme se zařadili do okruhu letišť Tampa Executive (KVDF), které slouží podobně jako Fernandina Beach pro „odlehčení“ provozu hlavního letiště Tampa International, vytíženého pro mezinárodní linkové spoje. Na stojánci parkovalo několik středně velkých jetů, mezi nimi například Falcon 50, a spousty letadel GA. My jsme přistávali za celkem silného větru na dráhu 05 přes dálnici a řeku Palm River, která je pro danou oblast jen dalším odvodňovacím kanálem.

Řeka pod námi a v pozadí skyline Tamy tvořily krásné scenérie cestou k letišti Plant City (KPCM), kde jsme si dali krátkou pauzu v místním FBO. Nulové poplatky, pohodlné zázemí, ochotný personál, fungující a rychlá Wi-Fi, prostě jsme ještě v Americe.

Poslední zastávkou bylo letiště Lakeland (KLAL), kde se každoročně koná velký slet Sun'n Fun. Zde jsme měli jednu velmi zajímavou exkurzi, ke které se snad dostaneme někdy příště.



• Základna vodních letadel se nachází v jednom rohu letiště Winter Haven.

Šíři všeobecného letectví v USA lze očima Evropana jen těžko chápat. Počet letadel, vybavenost letišť, ochota řídicích a hlavně jednoduchost celého systému je nepřekonatelná. Můj instruktor na mém posledním přezkoušení na simulátoru v Londýně pronesl krásnou větu: „Američané jsou experti v tom, jak dělat složité věci jednoduše, a Evropa zase v tom, jak z těch nejsnazších věcí udělat velmi komplikované.“ Takže snad příští rok opět na viděnou na Floridě. **FR**



• Oblíbená destinace na dobrou oběd, letiště St. Petersburg, Albert Whitted.



• Stojánka letiště Albert Whitted.

Albert Whitted Airport (KSPG)

Letiště Albert Whitted Field v St Petersburgu navštívujeme pokaždé, když na Floridě létáme. Jedná se o nádherně položené letiště přímo u vod Mexického zálivu s velmi atraktivním přiblížením na dráhy postavené přímo v moři. Atraktivita letiště se také stará o to, že stojánka je vždy plná zajímavých letadel. Letiště má navíc terasovou restauraci přímo v patře hlavní budovy FBO s výhledem na celé letiště. St Petersburg je však každoročně i cílem motoristických fanoušků. V březnu každého roku se letištní dráha 7/25 mění na startovní a cílovou rovinku městského závodního okruhu, na kterém závodí monoposty amerického šampionátu IndyCar Series. Dráha 18/36 zůstává i během závodního víkendu nadále v provozu.

