

# Malý výlet do velkých hor: **Rocky Mountains** shora i zdola

**J**enže člověk mění a život mění, a tak se mi to povedlo naposledy před dvaceti lety, protože z „provozních důvodů“ jezdím nyní do Kanady jindy, v předjaří. Viditelnost 130 km nebo více, na nebi všechny odstíny modré, jen tu a tam několik mráček napíchnutých na vrcholcích hor, zubatá skaliska stále ještě s bílými čepicemi, třpytící se

koryta řek v širokých údolích a obrovské bílé plochy dosud zamrzlých jezer. Na jižní straně širokého údolí řeky Bow se ale už zima začíná pomalu vzdávat. Ne že by se tam něco zelenalo, ale sníh je pryč. Zato na hřebenech je ještě sněhu požehnaně. Koneckonců ranní teploty kolem minus 12 °C tady na letišti ve Springbank nedaleko Calgary moc jaro nepřipomí-

nají. Ale slunce ano, slunce se opírá do zářivě bílých hřebenů tak, že přes dvoje tmavé brýle stále hmouřím oči. Takové jsou Rocky Mountains v dubnu.

## **POZOR NA PIŽMONĚ!**

Nečekejte prosím, že po přistání v Calgary jsem hned běžel do Cessny a vyrazil do hor,

Vždycky jsem si myslel, že do Kanady se má jezdit na podzim. Mám to tak nějak stále před očima: Do zlata zbarvené svahy a indiánská tee pee s malým obláčkem modrého dýmu, udící se lososy natažené na proutěných sítích a nekonečná prairie s pasoucími se stády bizonů.

kdepak. Nejprve jsem si přečetl několik poměrně tlustých knih vydaných tamním leteckým úřadem, který se jmenuje Transport Canada. Tak například: Aeronautical Information Manual. Má to 444 stránek, dočtete se tam například toll-free hotline telefonní číslo, kam máte zavolat, uvidíte-li na dráze medvěda. Taky se tam dočtete, že nemáte nahánět

letadlem soby, losy ani pižmoně. Pižmoně je třeba míjet minimálně 2000 ft AGL, protože se bojí letadel. Bohužel, v tu chvíli se projevuje můj nedostatek klasického vzdělání. Pižmoně jsme na strojírně nebrali. Pak jsem si ale vzpomněl na Lovce mamutů, tam jeden pižmoň byl, Veverčák na něm jezdil, tak snad je poznám... Také se ale dočtete, že prostor

třídy D nepodléhá letovému povolení, musíte jenom navázat spojení s ATC. Marně byste ale žádali povolení, povolení jste jaksi automaticky. Jiný kraj, jiný mrav, jiné předpisy. Létání v horských oblastech je také věnována jedna kapitolka. Je to celkem užitečné čtení. Pak ještě zbývá přečíst knížečku Canada Air Pilot, alespoň díly pro Alberta >>

Hotel Fairmont, Banff.



a Britskou Columbií, taktéž by bylo vhodné se podívat do AIPu. Jako poslední jsem přelouskal Sharing the Skies od téhož leteckého úřadu. Jsou to pěkné knížky a nahrazují částečně gymnázium. Dozvěděl jsem se, že na dráze mohou potkat losa s hmotností 800–1100 lbs, černého medvěda s hmotností 200–600 lbs, to takový skunk se proti tomu zdá celkem neškodný, váží jen 2–5 lbs. V této letecké publikaci se skutečně podrobně se-

známíte s faunou Kanady, četností jednotlivých živočichů v různých oblastech včetně stravovacích návyků, rozložení aktivity v průběhu dne, ale i to, že pižmoně smějí lovit pouze eskymáci. Všestranně vzdělaný pilot – základ úspěchu! Již slyším dotaz od manželky: „Co tam psali o kultuře?“ Přiznávám bez mučení, že nic. Ale nevyločil bych, že Transport Canada na toto téma vydá samostatnou publikaci.

Půjčovnu aut vybírám podle ceny. V mém malém výběrovém řízení zvítězil José.

Vypadá jako Ital, malý, hubený, ale upravený. Pečlivě uvázaná kravata, místo saka svetr se zvednutým límečkem a na hlavě bekovka, stylově obzvláště vhodná k autům-veteránům. Tak tahle kára není veterán, to je vrak, ale José je hodný, prý jiné auto nemá: „To víš, ty sedačky už nejdou vyčistit, ale čelní sklo máš úplně celý.“ Jaká radost, ale šetřím na autě, abychom nemuseli šetřit na letadle.

## SPRINGBANK AIRFIELD

Dnes je v plánu první průzkum na letišti, škol a půjčoven je totiž na Springbank Airfield mnoho. Mám slabost pro Aeroklub, ale ještě je tam jiný favorit. Aeroklub se nakonec ukazuje jako poněkud zkostnatělá organizace, zato Springbank Air Training College nabízí Cessnu 182, fungl novou a ještě k tomu se Synthetic Vision. Tentokrát má ve výběrovém řízení nejvyšší váhu kvalita, cena je faktor pouze doplňující. Stejně jsou tady všude hodinové ceny nižší než u nás v České republice. C 172 G1000 tady můžete létat za cenu, za jakou si můžete půjčit v Benešově snad jen TECNAM P92 JS. To, že za Piper Senecu zaplatíte suchou cenu 160 CAD/h, bych snad ani neměl zveřejňovat, nebo si rozzlobím všechny letecké školy doma. Palivo je za 1,50 CAD/l. Vítěz je jasný,



Ještě foto před vzletem.



Letiště Springbank Airfield.



Lake Minnewanka.

moderně zařízená škola, dva počítače na briefingu slouží k podání plánu, k zjištění počasí, NOTAMů i rezervaci letadla. Skoro jako u nás doma v F AIRu. Program pro rezervaci letadel je propojen s programem pro údržbu i s fakturací. Výstup na dvě velké obrazovky v briefingu nám ukazuje, kdy které letadlo poletí, ale také to, kdy se předpokládá, že bude v údržbě či mimo provoz. Rezervace i fakturaci si obhospodařují sami instruktoři, jen nejmladší instruktor-elév je trochu víc dispečerem a stará se o to, aby byl papír v kopírce i benzín v letadle. Už se prý těší, až nastoupí nový instruktor, bude povýšen a zůstane mu už jen starost o aktualizaci map. Až bude jednou instruktorem „advanced“, tak mu administrativní práce téměř odpadne. I když fakturu bude muset svému žákovi vystavovat vždy. Nevím, jestli ten pořádek nesouvisí s tím, že šéfinstruktor má německé jméno...

„Tak bereme Synthetic Vision,“ podávám ruku mladšímu instruktorovi a už se těším, kterak se skrz horská údolí protáhneme jako na simulátoru, dívající se upřeně do monitoru. „No, víš, ta Cessna 182 je skutečně úplně nová... ehmm... ještě nemá ani 50 hodin, OK?“ říká mi. Jasně že OK, mám rád, když letadlo ještě voní novotou. Myslím si, že nám ji nechce půjčit, asi má strach, abychom mu ji nerozbili, pomyslím si. Nakonec se ukazuje, že problém je jinde. Synthetic Vision je sice na prospektu, ale ještě není instalován. Chtělo by se mi začít vyjednávat o slevě, ale nakonec to akceptuji, stejně bych se díval ven a ne na ten monitor... „Budete mít ale G1000, autopilota GFC700 a taky Wheeler Data Link,“ snaží se nás instruktor uklidnit. „Já vím, a taky 225 HP, a krásné letadlo, bereme!“ Očividně mu spadl kámen ze srdce. Tak po neděli. „See you!“



Castle Mountain ze vzduchu.

## POZEMNÍ PRŮZKUM

Neděli jsem si vyhradil na seznámení se s Rocky Mountains takříkajíc z přízemního pohledu. Ona je to vždycky výhoda, když člověk letí tam, kde už dříve byl, byť jenom autem. Geomorfologie je koneckonců první lekcí kurzu horského pilota, tak hurá do toho.

Dobry úmysl vyrazit ráno už za svítání vzal za své v okamžiku, kdy jsem pustil počítač. Člověka hned napadne, že si ještě zjistí to či ono, aby byl lépe připravený, tak jsem se přistihl, jak si prohlížím vodopády ve 130 km vzdáleném Banffu na počítači, místo toho abych už byl na cestě. A dost, téměř násilím se přinutím to vypnout a s dvouhodinovým zpožděním vyrážím. Přestože je 9 hodin, na ulici ani živáčka. Mrzne až praští a sluníčko má ještě co dělat, než se vyklube nad calgarské mrakodrapy. Towers nechávají ulice ve stínu.

Centrum je ale vlastně hrozně malinké, a nekonečné řady nízkých, na sebe nalepených domků už sluníčku nepřekážejí. Tak vyrážím po sluncem zalité výpadovce, kolem calgarské univerzity po transkanadské dálnici na západ. Pozor, ještě natankovat, v Calgary vždycky tankuji u Husky. Je to dobrý nápad, kdyby u nás byly pumpy třeba Jezevčík, tak bych taky tankoval u tam. Transkanadskou dálnici mám rád, smí se tu jezdit 90 km/h, místy dokonce 110, a všichni to dodržují. Přitom je asi třikrát širší než ta naše brněnská, a navíc až do národního parku bez zatáčky. Tedy skoro všichni. Jen občas nějaký cowboy se svým nekonečně dlouhým truckem pospíchá víc než je zdrávo. Pozemní příprava je opravdu důkladná. Račte porovnat fotografie: Castle Mountain ze země, Castle Mountain ze vzduchu, můžete to minout? Určitě ne. >>>



Obrazovka s údaji Weather Data Linku.



Obrovská pila Sawmill Golden společnosti LP Engineered Wood Products Ltd. leží přesně na okruhu mezi 1. a 2. zatáčkou.

Nemohu nevzpomenout svého učitele létání, pana kolegu Markoviče, kterak se se mnou před dvaceti lety vydal na první navigační let. Příprava byla obdobná, všechno okouknuté ze země, najezdil jsem tehdy v rámci svých služebních povinností dobrých 80 000 km za rok. Silnice, po kterých jsem nejel, neexistovaly. Dívá se do mapy ICAO, zkoušel pan instruktor moji připravenost kontrolními otázkami, jak se jmenuje která vesnice. Chyba byla, že jsem jmenoval i vsí, jež na mapě ICAO nikdy nebyly.

## STUDIUM A STUDIUM...

Zdálo by se, že teoretická příprava je už u konce, geomorfologie Rocky Mountains v malíčku, tak hurá do stroje. Ale kdepak, po příjezdu na letiště je nám vyhrazena malá učebna a zase studovat. Struktura terénu je sice jasná, hlavní směry od východu na západ, vedlejší od jihu na sever. No ale pak ještě taktika letu, let údolím, klíčové body, otočné body, přelet průsmyku, přelet hřebenu, stoupáky, klesáky a nakonec ještě ohleduplnost k pižmoňům. Tak to už mám náhodou také zmáknuté. Tak do stroje. Ale ne, ještě zdaleka ne, ještě je tu meteorologie, proudění v údolích ráno, proudění v údolích večer, lokální větry v závislosti na aktuální meteorologické situaci, deflektory horizontální, vertikální, Venturiho efekty, mračky, bouřky... Pak už jen seznámení se s nebezpečími, obsah balíčku pro přežití, rozbor výkonů C 182 a obzvláště optimistický rozbor nehod. „Ještě se vám chce letět?“ ptá se náš instruktor. Je to instruktor jak z amerického filmu. V tmavých pilotních brýlích, mladý, dynamický a flexibilní. Nahradit by ho mohl jedině Tom Cruise řečený Maverick. Náš respekt získá svým dobrým přehledem, zná letadlo, zná hory, svědomitě přistupuje k detailům. Přišel do Kanady z Bulharska, oklikou přes Jižní Afriku, ale odsud se prý už nehne. Práce pro dobré instruktory tu je a bude. Není to na zbohatnutí, řekl bych, že z pohledu kupní síly jsou instruktoři v Kanadě placeni méně, než naši hoši v Čechách. Nemluvě o administrativních úkonech, za které je nikdo neplatí.

## NO ALCOHOL ON BOARD

Tak pořád ještě není hotovo? Ještě ne. Před každým letem se tu musí vyplnit nejen plánovaná trať, ale také štítek weight & balance, jedna kopie zůstane na dispečinku. Letiště četností provozu odpovídá Benešovu, ale je řízené a má celkem sedm frekvencí, ATISem počínaje, přes Delivery až po Practice Area. V checklistu mne překvapila jedna řádka: „No Alcohol on Board.“ Nevím přesně, co bych měl udělat, kdyby pasažér na zadním sedadle třímal v ruce láhev whisky, ale naštěstí tomu tak

není, tak můžeme letět. Slunce už se začíná sklánět k obzoru, když se nám konečně podaří opustit Spingbank Airfield a vydat se na západ, směr Banff a dále letiště Golden. Pro první let jsme zvolili publikovanou trať VFR. Altitude 8500 ft není ani nízko ani vysoko. Údolí řeky Bow je tak 4500 ft a okolní hory kolem 10 000 ft. Pro instruktora standardní let údolím, pro nás nekonečná nádhera. Údolím se jako stuha vine naše hlavní navigační opora – transkanadská dálnice. Je to úloha pro začátečníky, podél dálnice se neztratíte. Výškově se držíme těsně nad místy, kde začíná sněhová pokrývka. Je to o něco méně turbulentní. Při letu údolím na sever a mírném západním větru je potřeba se držet blízko východního okraje údolí. „Blíž k hřebenu, ještě blíž. Tam může být teď jediné stoupák,“ vysvětluje instruktor. Tak lížeme pravým křídlem skalní masivy a po levé straně máme krásný výhled na Bow River Valley. Nyní přichází na řadu pozemní příprava, po pravé straně neomylně poznávám Castle Mountain, to znamená ještě deset mil stejným kurzem, pak bude vlevo Lake Louise a za ním budeme točit na západ. Všechno funguje!

Náš instruktor teď využívá G 1000 jako rádio, nikoliv vysílačku, nýbrž rozhlas. Na monitoru se objeví dlouhý seznam rozhlasových stanic. Jsou to stanice, které umějí udělat náladu, znám to trochu z auta. Naladíte si například stanici Elvis Presley a hraje vám hodiny a hodiny jenom Elvise. Že to jde i s G1000, to jsem netušil. V hlavě se mi honí vzpomínky na piloty naší 311. bombardovací peruti. O tom, jak navigátor v rozstříleném Liberatoru naladil na krátkých vlnách Prahu, hrála sice Wagnera a vysílala německy, ale přesto měla posádka



Široké údolí řeky Bow.

pocit kontaktu s domovem, s rodinami. Nám žádný kontakt s domovem neschází, a co naladit v Rocky Mountains poblíž Calgary? Pochopitelně Country, tak nám během přiblížení na Airport Golden vyzpěvuje Loretta Lynn a další hvězdy z Nashvillu. Údolí Kicking Horse River je široké, vejde se sem úplně normální okruh. A dráha? Pro borce z Benešova super luxus. Oba prahy dráhy altitude 2575 ft. O délce ani nemluvě, asfalt 1,5 km. Trochu rozdíl oproti našim zvyklostem je, že i na neřízeném letišti lze očekávat IFR přílet, alespoň tak jsem se to dočetl v AIMu. Ale žádný provoz tady není, takže touch and go, a tentokrát se podíváme, jak nám našich 225 HP pomůže nahoru. Cíl altitude 11 000 ft. S pečlivým zaznamenáním času překročení hranice 10 000 ft se blížíme k Banffu. Tentokrát napříč údolím, nad hřebeny. Tak nějak „náhodou“ vyšlo, že hřebeny nalétáváme pod úhlem 45°, navíc ze strany,

odkud fouká vítr a svítí slunce, a přitom pořád letíme našim směrem. Ne vždy to tak musí být, ale toto je patrně standardní výuková trať. Nejsme však tak úplně nad hřebeny, Mt. Assiniboine se svými 11 870 ft je trochu výš, špička se ztrácí ve zdánlivě neškodném mráčku. Není jediný, na vrcholcích nad 10 000 ft jsou teď všude napíchané mraky. Učebnicová ukázka skrytých úskalí v pravém slova smyslu. Zkoušíme Garmin Weather Data Link. K dispozici máme obrázky z radaru, tam ale opravdu nic není. Také máme obrázky ze satelitu, tam bychom měli na bázi infračerveného záření vidět mraky, něco tam je, ale ty naše mráčky tam také nejsou, na to jsou přeci jen poněkud bezvýznamné. Ale můžeme si přečíst METARY a TAFy, dokonce i PIREPs a předpovídaný vítr. To vše bílé na černém. Je to velmi příjemné a doufám, že se toho v Evropě brzy dočkáme. Když už se ta data přenáší, >>>

# PRAŽSKÁ VYDAVATELSKÁ SPOLEČNOST

## představuje titul



### STŘELECKÁ revue

Adresa redakce: Olšanská 3, 130 00 Praha 3  
tel.: 222 317 804, e-mail: redakce@strelckarevue.cz

[www.strelckarevue.cz](http://www.strelckarevue.cz)



PRAŽSKÁ  
VYDAVATELSKÁ  
SPOLEČNOST

**Příjem objednávek časopisu pro ČR na bezplatné lince:**  
800 300 302  
tel./fax: +420/222 317 811

**Objednávky inzerce pro ČR:**  
PVS, Olšanská 3, 130 00 Praha 3  
tel./fax: +420/222 325 100,  
606 627 135  
e-mail: inzerce@pvsp.cz

**Objednávky časopisu pro SR:**  
Magnet Press, Slovakia s. r. o.  
P. O. Box 169, 830 00 Bratislava  
tel.: 00421 267 201 931  
e-mail: predplatne@press.sk  
[www.press.sk](http://www.press.sk)



*Nízký průlet údolím. Na monitoru všude červená, letíme na úrovni terénu.*

když už nám hraje i rozhlas, tak co takhle menu letištních restaurací? To ještě pan Garmin nemá. A přitom jaká by to byla pomoc v případě rozhodování, kam divertovat!

## TREFIT TO SPRÁVNÉ ÚDOLÍ...

Tak tedy, kolik bylo těch údolí a kolik hřebců? Je totiž potřeba trefit to správné údolí, otočit k severu a klesat na Banff. Co se stane, když netrefíte to správné údolí? V našem případě nic, všechna údolí vedou na sever a všechna končí širokým údolím Bow River. Nemusí to tak být vždy. Takže za devátým hřebenem a osmým údolím točit doleva a klesat. Jak jednoduché. Začíná být celkem jedno, že jsem tu jezdil autem. Je to jako v pohádce. Trefili jsme to a klesáme k siluetě hotelu Fairmont v Banffu. Znáš jej z golfového simulátoru, vypadá jako starý hrad. Když se blížíte k 18. jamce, otevře se vám pohled na něco, co by člověk v této divočině nečekal. Obrovská majestátní budova, kterou poté, co rozpoznal potenciál začínajícího turistického boomu, nechal v roce 1887 postavit William Cornelius van Horne, tehdejší generální ředitel Canadian Pacific Railway. Hrál tu golf Marilyn Monroe, svůj doutník zde kouřil Winston Churchill, chic klobouček zde předváděla i Queen Elizabeth. Více než 750 pokojů, 10 restaurací, termální lázně, dalo by se tady chvíli vydržet. Zatímco v Rundle lounge hraje černý klavírista boogie-woogie k odpolednímu čaji, my si tady vrčíme, poměrně nízko nad

řekou, a chystáme se k poslednímu dobrodružství dne.

Nízký průlet údolím. Nad Lake Minnewanka sestupujeme na 1000 ft AGL, to znamená, 4500 ft ALT. Mount Girouard po naší pravé ruce má 9826 ft, skaliska po ruce levé nejsou o moc nižší. Tady už si musí být člověk jistý, že to údolí někam vede. Vystoupat o 6000 ft by ani s našimi 225 HP nebylo hotovo hned. „Červená znamená, že letadlo je na úrovni terénu, nebo pod ní, žlutá znamená asi 1000 ft nad terémem,“ připomíná náš instruktor. Na monitoru všude červená. Jen malá stužka žluté přímo pod letadlem. Nedovedu si úplně dobře představit, že nad námi by mohlo být i zataženo. Tak tady právě jsme chtěli vyzkoušet Synthetic Vision. Jezero je esovitě zahnutá nudle, široká zhruba 2 NM. To je pořád dost na to, abychom se mohli otočit. Nutné to ale určitě nebude, údolí ústí do roviny, kurzem na východ přesně k našemu letišti. Tak si užíváme hloubkového letu, schování před dosahem všech radarů, a cítíme se jako stíhači. Po opuštění údolí trochu nastoupáme, abychom dali řídicímu šanci nás zase na radaru zahlédnout. Pak již jen standardní přiblížení na dráhu 16 Springbank Airfield.

Na prérii se snáší večer, stíny se prodlužují a slunce nad Skalistými horami zapadá. V centru všech kovbojů se začínají grilovat steaky a opékat hranolky. Jen whisky se už tolik nenalévá, zato pivo tu mají opravdové plzeňské. Večerní manuál obsahuje Sirloin, Tenderloin, Top Sirloin, Short Sirloin a Rib. Je potřeba to-

mu také rozumět, jako létání v Rocky Mountains, ale v tomto případě nejde o život, takže to můžeme zkusit třeba metodou pokus-omyl. I když, pokud jde o steaky, omyl je v Kanadě téměř vyloučen. ✈️

## SPRINGBANK AIRFIELD

Kód ICAO	CYBW
Kód IATA	-
Výška AMSL	3940 ft/1201 m
Souřadnice	51°06'19"N 114°22'17"W
Dráha	
07/25	1043 m asfalt
16/34	1524 m beton

## GOLDEN AIRPORT

Kód ICAO	CYGE
Kód IATA	-
Výška AMSL	2575 ft/785 m
Souřadnice	51°17'57"N 116°58'56"W
Dráha	
14/32	1380 m asfalt