

Spektakularna misja MGGP Aero

SAMOLOTEM PR

Do floty statków powietrznych MGGP Aero dołączyła właśnie Cessna T206H po swoim dziewiczym locie przez Atlantyk. Sprowadzenie samolotu było dla pilotów nie lada wyzwaniem. Kilkumiesięczne przygotowania, drobiazgowy plan lotu rozpracowany przed sprowadzeniem awionetki, ale i tak nie przewidziano wszystkiego: problemów technicznych instalacji dodatkowej i... pyłów wulkanicznych Eyjafjoell!



Płyta lotniska Kulusuk, Grenlandia

JERZY KLUCZNIAK

Pierwszą próbę nieprzerwanego lotu przez Atlantyk podjęli Brytyjczycy – John Alcock i Arthur Whitten Brown. Dokonali tego na dwusilnikowym bombowcu Vickers Vimy. Lot rozpoczął się w Nowej Fundlandii 14 czerwca 1919 roku i po 16 godzinach i 28 minutach zakończył w Irlandii, w okolicy Clifden. Alcock i Brown pokonali 3040 kilometrów i byli pierwszymi ludźmi, którzy przelecieli przez Atlantyk bez międzylądowań. Nie minęło 100 lat od tego sławnego wydarzenia i – trochę zrzędzeniem losu – MGGP Aero stanęło przed podobnym wyzwaniem. Celem misji było pokonanie Atlantyku. Ponieważ jednak trasa była ponadtrzykrotnie dłuższa niż przed stu laty, lot odbył się z międzylądowaniami.

Wszystko zaczęło się od inwestycji w jeden z najnowocześniejszych skanerów laserowych (LiDAR) Riegl LMS-Q680i, który jest częścią systemu Lite Mapper 6800i. To właśnie dla tego urządzenia dobierano szczegółowe wymogi operacyjno-lotnicze nowego samolotu. Już latem 2009 roku zdecydowano, że będzie to samolot osiągający operacyjne prędkości lotu od 70 do 120 węzłów, o udźwigu 160 kg przy pełnych zbiornikach paliwa i dwóch osobach załogi. Jesienią przystąpiono do wyszukiwania najkorzystniejszych ofert. Początkowo rozważano

kupno nowego samolotu. Jednak w przypadku takiego zakupu przez europejską firmę otrzymuje się „nowy” samolot z nataniem początkowym około 50 godzin, nie mając żadnego nadzoru nad tym, co się w tym czasie dzieje z jednostką napędową. W związku z tym podjęto decyzję o kupnie używanego samolotu. Z wielu ofert wybrano kilka najbardziej interesujących, zlokalizowanych w południowo-zachodniej części USA (Kalifornia, Arizona, Nevada). W drugiej połowie stycznia 2010 roku w USA przebywali pierwszy pilot MGGP Aero (autor tego artykułu) oraz Waldemar Miszkurka w celu sprawdzenia, wyboru i zakupu najlepszego spośród wybranych samolotów. Przetestowano cztery maszyny i wybrano model Cessna T206H stacjonujący na lotnisku North Las Vegas (Nevada). Zarówno szczegółowe oględziny samolotu na ziemi, jak i loty próbne wykazały, że jest on w bardzo dobrym stanie technicznym, a bogate i nowoczesne wyposażenie w znakomity sposób odciąża w locie operacyjnym pilota.

Umowa na zakup samolotu została podpisana 17 stycznia 2010 r. w Las Vegas. Inwestycję sfinalizowano na początku lutego. Zgodnie z umową miejscem dostawy było lotnisko Denver Centennial. Wybrano je ze względu na zlokalizowaną na nim firmę posiadającą certyfikat umożliwiający zmodyfikowanie tego typu samolotu do wersji fotogrametrycznej. Termin ukończenia modyfikacji określo-

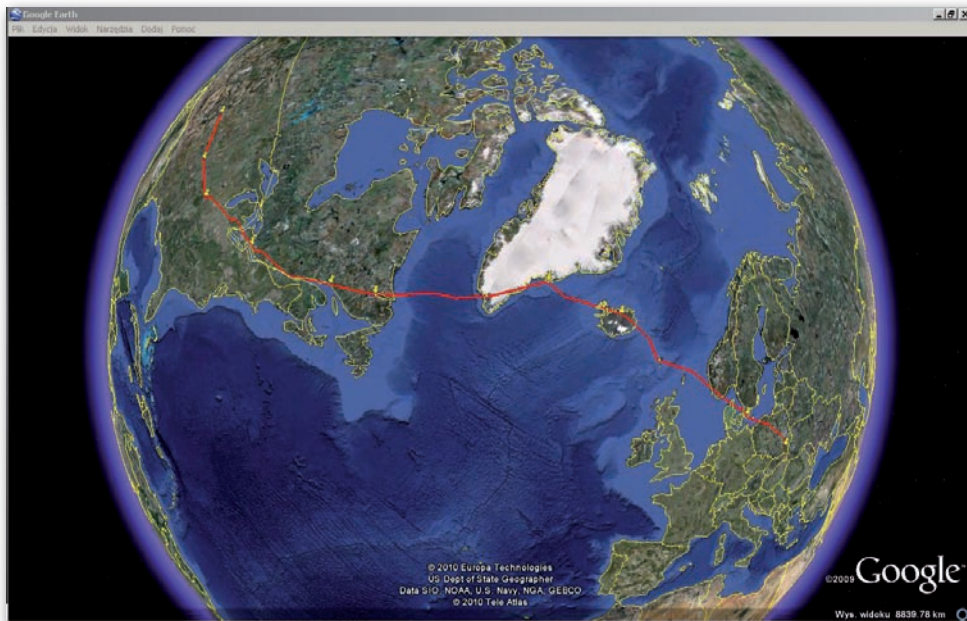
no na początek kwietnia. Należało m.in. wykonać 20-calowy otwór w części pasażerskiej, zmienić ułożenie wydechu spalin, zamontować dodatkowy port zasilający urządzenia fotogrametryczne oraz dodatkową dwuczęstościową antenę GPS dla zestawów pomiarowych.

Model Cessna T206H NAV III jest jednosilnikowym, sześciomiejscowym, całkowicie metalowym samolotem ze stałym podwoziem i nowoczesnym wyposażeniem radiowo-nawigacyjnym. Zakupiony egzemplarz wyprodukowano w 2005 roku i do tej pory wylatał on jedynie 450 godzin. W samolocie wykonano dwie modyfikacje – założono system turbolizatorów, czyli zestaw niewielkich blaszek poprawiających własności aerodynamiczne samolotu przy małych prędkościach, oraz dostosowano go do przewożenia i zasilania specjalistycznego sprzętu fotogrametrycznego. Pilot ma do dyspozycji nowoczesne wyposażenie radiowo-nawigacyjne – system Garmin 1000. W miejsce klasycznych przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych zastosowano system oparty na dwóch dużych, kolorowych wyświetlaczach ciekłokrystalicznych. Tablica przyrządów jest bardzo podobna do rozwiązań stosowanych we współczesnych samolotach komunikacyjnych. Połączenie cyfrowego systemu wskazań ze znakomitym, cyfrowym autopilotem typu KAP140 pozwala realizować operacyjny lot FOTO z peł-

ZEZ ATLANTYK

nym użyciem autopilota wykonującego bezbłędnie i bardzo dokładnie polecenia pilota zmiany kursu z dokładnością do jednego stopnia. Bezpieczeństwo załogi wspomagane jest przez system poduszek powietrznych oraz radioboję ratunkową pozwalającą zlokalizować samolot przez system satelitarny natychmiast po wystąpieniu jakiegos problemu.

Na etapie zakupu używanego sprzętu niewiadomą była kondycja silnika samolotu, ponieważ dopiero w trakcie eksploatacji można stwierdzić, w jakim rzeczywistym stanie jest jego „serce”. Jednym z najważniejszych wyznaczników stanu lotniczego silnika tłokowego jest jego zużycie oleju. W przypadku Cessny okazało się, że w trakcie całego przelotu do Polski dolano jedynie 2 litry oleju, co stanowi wynik znacznie lepszy od oczekiwanego.



Trasa Denver - Rzeszów, 9908 kilometrów

DZIENNIK PODRÓŻY

DENVER (USA)

7 kwietnia odbieramy samolot i dokumentację w firmie Straight Flight Inc. Modyfikacja pod kątem fotogrametrycznym (FOTO) jest gotowa, ale pojawiają się zastrzeżenia do zbyt luźnej klapki uszczelniającej zasuwę luku (miejsce montowania sensorów). Klapka otrzymuje nowe, mocniejsze sprężyny i zostaje dodatkowo powleczona silikonem. Teraz wszystko działa poprawnie. Samolot wyposażony jest w Garmin 1000, więc wgrzana jest aktualna baza nawigacyjna obu Ameryk. Następnie sprawdzane jest działanie systemu TAS (Traffic Advisory System). Modyfikacja samolotu wymusiła przesunięcie dolnej anteny, ale testy wykazały, że system dalej działa poprawnie. Dosyć niespodziewanie dowiadujemy się, że dzisiaj przyleciał

do Denver Skytruck z Mielca. Spotykamy w hangarze znajomego pilota Stanisława Dernogę. Po południu mamy wizytę inspektora FAA, który dokonuje kontroli samolotu i jego dokumentacji (modyfikacja) oraz wystawia certyfikat eksportowy. Ja zajmuję się rejestracją naszego ELT (ACK406ME). Dokonuję rejestracji tego urządzenia w systemie SARSAT.

8 kwietnia – odlot do Newton (Kansas). Tam, według planu, ma zostać wbudowane dodatkowe wyposażenie niezbędne do przelotu przez Atlantyk (chodzi o „dozbrojenie” samolotu w zbiornik na paliwo). Rano tankowanie samolotu, sprawdzenie pogody, przygotowanie nawigacyjne i udajemy się do maszyny. Lekkie zdziwienie wzbudziła ATIS (jest to nadawany nieustannie w języku angielskim komuni-

kat, w postaci nagrania, zawierający najważniejsze dane operacyjne i warunki meteorologiczne na lotnisku) w Denver Centennial – brak ciśnienia w depeszy. Dobrze, że elewacja lotniska figuruje w dokumentacji, więc ustawiam ją na wysokościomierzach (3 sztuki – wysokościomierz G1000, wysokościomierz „zapasowy” oraz osobno w autopilocie). Sam lot – bułka z masłem, pogoda piękna, trasa prawie po prostej, jedynie po drodze musieliśmy ominąć dwie wojskowe strefy. Pod nami odludzie – po starcie z Denver mieliśmy jeszcze piękny widok Gór Skalistych, ale w dalszej części przeważnie preria.

NEWTON

Po lądowaniu w Newton (czwartek) – zdziwienie. Okazuje się, że plan, aby po trzech dniach kontynuować podróż,

jest nieaktualny. Mechanika nie ma, będzie dopiero w poniedziałek! Firma Pilot International nie popisała się. Według ich zapewnień instalacja miała potrwać 3 dni. Nie pozostaje nam nic innego, jak tylko czekać. Daje nam się we znaki kuchnia amerykańska. Na hasło „continental breakfast” robi nam się niedobrze. W sobotę 10 kwietnia szok – uruchamiam komputer, a tu monitor czarno-biały. Myślałem, że to znów jakaś głupia reklama, ale po przeczytaniu tekstu okazało się, że jednak nie. Najpierw sądziłem, że to żarty. Katastrofa rządowego Tu-154 pod Smoleńskiem? Po chwili uświadamiam sobie, że to nie czas ani temat do żartów. Całą sobotę chodzimy jak śnięci. Mocno daje nam się we znaki różnica czasowa z Polską, a do tego ta katastrofa – mamy nie najlepsze nastroje.

W niedzielę jedziemy do Wichita. W planie mamy zwiedzenie muzeum lotnictwa. W środku kilka ciekawych samolotów, silników lotniczych. Na zewnątrz po raz pierwszy mamy okazję obejrzeć B-52. Niestety, wszystkie eksponaty umieszczone na zewnątrz są w opłakanym stanie.

Od poniedziałku mechanik rzeczywiście zaczyna instalację. Na nasze natrączywe pytania o termin zakończenia ma jedną odpowiedź – kilka dni. Przypomina mi się czas spędzony niedawno w Libanie. Ślamazarność tłumaczyliśmy dokładnością. Jak się później okazało – bardzo się myliliśmy.

Ponieważ dodatkowy zbiornik paliwa (120 galonów – 454 litry) zajmuje sporo miejsca, wyjęte zostają 2 fotele ze środkowego rzędu – tylna kanapa. Kompletujemy cały ten sprzęt i postanawiamy go wysłać do Polski w kontenerze. Tutaj mamy szczęście. Okazuje się, że Józef Grzybowski, znany pilot szybowców, kupił w Arizonie szybowiec, który właśnie przygotowywany jest do przesłania kontenerem do Rzeszowa. Ponieważ będzie tam dużo miejsca, „załatwiamy”, aby nasze fotele również się w nim znalazły. Wraz z nimi wysyłamy do Arizony wszystkie zbędne do

przelotu rzeczy. Zabudowa instalacji FERRY posiada osobny certyfikat FAA, na podstawie którego możemy przekroczyć dopuszczalną masę do startu aż o 30%. Problem jest z wyważeniem – z moich obliczeń wynika, że cały tył samolotu musi być pusty, aby środek ciężkości pozostał w limicie. Masę do startu przekroczymy o 13%.

Środa, 14 kwietnia – instalacja dalej „w lesie”. Zabudowany jest dopiero zbiornik paliwa i część jego osprzętu. Czekamy na zabudowę radio-stacji HF.

Czwartek, 15 kwietnia – dowiadujemy się o pyle wulkanicznym Eyjafjell na Islandii i kłopotach z ruchem lotniczym w Europie. Nadchodzą pierwsze sugestie z Polski, żeby rozważyć przesłanie samolotu kontenerem. Po krótkiej naradzie wykluczaliśmy tę możliwość. Patrząc na system i tempo pracy w Newton, przyjęliśmy, że tą drogą sprowadzimy samolot do Rzeszowa po kilku miesiącach, i to nie wiadomo, w jakim stanie. Na poważnie zaczynamy brać pod uwagę przelot z Kanady (lotnisko St. Jones) przez Azory do Europy. Problem polega na odległości. Trasą przez Grenlandię na każdy odcinek mamy spory zapas paliwa. Przez Azory możemy sobie

pozwolić na lot tylko z tylnym wiatrem (1380 mil morskich) – spodziewana długość trwania lotu: 11 do 13 godzin przy „endurance” wynoszącym 13,5 godziny – zbyt duże ryzyko, które można podjąć tylko przy pewnej pogodzie (nad Atlantykiem nic nie jest pewne) i pewnym tylnym wietrze. Zamierzamy po drodze zatrzymać się na kanadyjskim lotnisku Oshawa i tam podejmiemy ostateczną decyzję o dalszej trasie. Niepokoi nas ten osprzęt dodatkowego zbiornika FERRY. Zabudowany jest tak, że elektryczne pompy paliwa działają bezpośrednio po włączeniu akumulatora – nie mają osobnego włącznika, bo dokumentacja takowego nie przewiduje! Udało nam się jednak zmusić mechanika do zamontowania włącznika do tej instalacji. Zastanawiająca była też reakcja na pytanie: „Skąd będziemy wiedzieć, że skończyło się paliwo w dodatkowym zbiorniku?”. Odpowiedź brzmiała: „W przewodach pojawi się powietrze”. Przewody paliwowe wykonane były z przezroczystego plastiku.

17 kwietnia (sobota) – samolot nareszcie gotowy do lotu, a przynajmniej na taki wygląda. W zbiorniku FERRY mamy tylko około 20 galonów paliwa (76 litrów). Postanowiliśmy nie tankować więcej, aby najpierw sprawdzić funkcjonowanie całej instalacji podczas lotu. Z tego względu zaplanowaliśmy krótki (3 godziny) lot na lotnisko Creve Coeur koło St. Louis. Po jakiejś godzinie lotu stwierdzamy ostry zapach paliwa w kabinie. Najwyraźniej mamy gdzieś wyciek z FERRY. Z tego względu nie decydujemy się na włączenie tej instalacji.

CREVE COEUR

Łądujemy na lotnisku Creve Coeur koło St. Louis. Dość spory ruch – okazuje się, że latają przede wszystkim zabytkowe samoloty! Na miejscu dokonujemy sprawdzenia in-

stalacji paliwowej wewnątrz samolotu. Szok – ze wszystkich połączeń cieknie paliwo! Co ciekawe, każdy z wycieków jest tłusty – tak jakby to nie była benzyna lotnicza (AVGAS 100LL), tylko nafta. Sprawdzamy – w zbiorniku jest AVGAS – paliwo wyraźnie suche i szybko parujące. To, co wycieka, jest tłustawe i nie paruje z rąk – trzeba je wycierać. Okazuje się, że przewody rozprowadzające paliwo z dodatkowego zbiornika nie są odporne na benzynę lotniczą i się rozpuszczają! Dodatkowo zastosowano przewody o średnicy wewnętrznej 1/2 cala do króćców 3/8 cala i zaciśnięto metalowymi opaskami – to nie mogło być szczelne! Ze względu na zanieczyszczenie rozpuszczonym plastikiem, musieliśmy się pozbyć całego paliwa z dodatkowego zbiornika.

Po rozmowie z zarządzającym lotniskiem udaje nam się załatwić wymianę wszystkich przewodów paliwowych nieszczęśliwej instalacji FERRY na przewody atestowane. Potrwa to jednak do poniedziałku, bo przewody trzeba kupić.

W trakcie wymiany przewodów z przerażeniem stwierdzamy, że instalacja FERRY była tak wykonana, że po jej włączeniu iskrzyło pomiędzy włącznikiem z aluminiowym przewodem paliwowym! Całe szczęście, że nie zdecydowaliśmy się na użycie tej instalacji w trakcie przelotu z Newton do Creve Coeur. Nie ma to, jak zrobić wszystko samemu.

W sobotę i w niedzielę mamy atrakcje. Lotnisko Creve Coeur okazuje się miejscem, w którym zebrała się duża grupa pasjonatów lotniczych posiadających wiele zabytkowych samolotów (rarity). Na początku „potykam” się o PZL-104 „Wilga”. W środku, na tablicy przyrządów, widzę napis SP-TWU. Na tym samolocie latałem w OSPL jeszcze jako student Politechniki Rze-



Nad Grenlandią

szowskiej! Oczywiście nie zabrakło i An-2. Dalej mamy możliwość obejrzenia sobie z bliska takich „sprzętów”, jak: P-51D „Mustang”, P-47 „Thunderbolt”, Me-108, A4 „Skyrider”, Rapid Dragon oraz wielu odmian „Waco”. Wszystkie samoloty latające i w idealnym stanie.

20 kwietnia – lecimy do Kanady. Lotniskiem docelowym jest Oshawa, koło Toronto. Tym razem chcemy przetestować zbiornik FERRY. Znowu mamy piękną pogodę. Granicę przekraczamy nad środkiem jeziora Huron. W trakcie lotu ponownie pojawia się odór paliwa – tym razem namierzam szybko źródło wycieku – zacisk na aluminiowej rurce, tuż przy zaworze przy fotelu pilota (następna wykryta fuszerka rodem z Newton). No cóż, znowu trzeba będzie naprawiać. Po lądowaniu w Oshawa podchodzą do nas dwie młode i uśmiechnięte (o dziwo) celniczki. Podczas miłej rozmowy pani celnik zamiast w moim paszporcie przybija sobie pieczętkę na ręce, co rozbawia całe towarzystwo.

OSHOWA

W Oshawa spędzamy cały następny dzień – zleciliśmy naprawę ciekącego zacisku. W sali pilotów podchodzi do nas dziewczyna i przedstawia się jako mechanik, który ma usunąć usterkę. Poradziła sobie w godzinę! I rzeczywiście przestało przeciekać. Przy okazji skontrolowano nas pod względem dokumentów tego nieszczęsnego zbiornika FERRY. Inspektor kanadyjski mocno się dziwił niskiej jakości wykonanej instalacji. Musieliśmy jednak dokonać zakupów wyposażenia do przetrwania lotu na północną Kanadę (tzw. siekierkę na niedźwiedzia).

SEPT-ILES

22 kwietnia – na północy Kanady nie najlepsza pogoda, więc lecimy tylko do Sept-



Z Grenlandii na Islandię – na monitorze Garmin 1000

-Iles. Jest to ostatnie lotnisko, na którym możemy wybrać trasę przez ocean. Lot przebiega dość spokojnie oprócz okolic Ottawy, gdzie oblodzenie „przydusiło” nas do ziemi. Po lądowaniu w Sept-Iles (francuskojęzyczny Quebec) okazuje się, że chyba jesteśmy we Francji. Po angielsku nie można się dogadać, nasze telefony nie działają, bankomaty nie przyjmują naszych kart (VISA i Master Card). Nawet lampy na skrzyżowaniach mają kwadratowe i umieszczone w poziomie! Trzeba uciekać dalej, ale pogoda nam nie sprzyja. Układ frontów i ciekawe nagromadzenie niżów nad Atlantykiem wykluczyły trasę przez Azory – decydujemy się lecieć przez Grenlandię.

24 kwietnia – nareszcie opuszczamy Sept-Iles i lecimy do Goose Bay. Pogoda dobra – żadnego oblodzenia. Pod nami dość monotony, aczkolwiek piękny krajobraz północnej Kanady. Gdyby przyszło nam tutaj lądować awaryjnie, to rzeczywiście na tym odludziu dodatkowe wyposażenie do przetrwania mogłoby się przydać. Po poprzednich sensacjach z dodatkową instalacją paliwową jesteśmy bardzo wyczuleni na sprawy bezpieczeństwa. Nie jest to zwykły przelot z punktu A do punktu B – lecimy nad olbrzymimi,

niezamieszkanymi terenami, a w planie mamy Atlantyck.

Lądujemy w Goose Bay – znowu jesteśmy w Kanadzie! Ludzie rozmawiają po angielsku!

GOOSE BAY

25 kwietnia cały dzień spędzamy w Goose Bay – nad Atlantykiem nie najlepsza pogoda, prognozowane średnie oblodzenie – nie możemy ryzykować. Spotykamy udającą się do Polski załogę samolotu Mooney (Amerykanin i Polak – Kamil Mich). Oni mają nieco lepiej – ich samolot wyposażony jest w instalację przeciwo-blodzeniową i odlatują jeszcze tego samego dnia.

26 kwietnia – jedziemy na lotnisko w marnych nastrojach. Mamy złożony plan lotu do Kulusuk na Grenlandii, ale pogoda nie napawa optymizmem. Pada mokry śnieg, podstawa chmur ma około 500 stóp. Na miejscu okazuje się, że z powodu pyłu wulkanicznego właśnie cofnięto dwie Cessny wybierające się bezpośrednio na Islandię. Piloci nie zdążyli wystartować i postanowili odroczyć swój wylot do następnego dnia. My tankujemy swój samolot po raz pierwszy do pełna i podejmujemy próbę. Przed startem muszę jeszcze uzupełnić olej i wgrać bazę danych do

Garmina 1000 – tym razem obejmującą obszar Europy. Do tej pory w czasie ponad 20 godzin lotu nasz silnik zużył tylko 1 litr oleju – bardzo dobra informacja. Startujemy – musimy szybko przebić się przez chmury, aby zebrać jak najmniej lodu. Planowaliśmy lot na poziomie 110, ale ze względu na oblodzenie musimy „uciekać” do góry – na poziomie 130 jesteśmy pomiędzy dwiema warstwami chmur – da się lecieć!

Najwyższy czas uruchomić radiostację HF – niezbędną na obszarze, gdzie nie ma zasięgu normalna radiostacja VHF. Włączam i nic! Ekran ciemny – brak prądu. Niestety, w kombinezonie piankowym i w „ślusznym” ubraniu nie ma możliwości przecięcia się do tyłu samolotu, aby sprawdzić, gdzie leży problem. Decydujemy się kontynuować lot. Meldunki pozycyjne będziemy składać poprzez załogę samolotów lecących wyżej. Dolatujemy do punktu wylotowego z przestrzeni Kanadyjskiej – LOACH. Najwyższy czas przepompować pierwszą partię paliwa ze zbiornika FERRY. Włączam instalację i nic! Nie ma prądu! W tym momencie już zrobiło się gorąco – co prawda mamy dość paliwa na powrót do Goose Bay, ale nie chcemy wracać



Przelot nad Islandią

w to oblodzenie. Zaczynam sprawdzać po kolei instalację elektryczną. Bezpiecznik sprawny, ale obok wisi luźny kabelek! Okazuje się, że mechanik z Newton tak zacisnął kabel zasilania pomp elektrycznych, że ten bez trudu wysunął się z zacisku! Ponieważ nie mamy pod ręką odpowiednich narzędzi, przepompowanie paliwa odbywa się w ten sposób, że każdorazowo przez około 20 minut muszę zwierać kable znajdujące się pod tablicą przyrządów. Ze względu na nasz ubiór, jest to niezwykle uciążliwe. Okazuje się, że w stresie nie takie rzeczy są możliwe.

Większa część lotu odbywa się pomiędzy lub nad chmurami. Pierwsze kry na oceanie widzimy dopiero, dolatując do Grenlandii. Na szczęście dalszy lot przebiegał już bez sensacji i po ponad 8 godzinach dolatujemy do Kulusuk. Pełna zima i Eskimosi. I wreszcie europejskie jedzenie!

KULUSUK

„Sensacje” tego lotu było widać po zdjęciu kombinezonów – ubrania mamy mokre – pot nie miał gdzie odparować. Noc spędzamy w jedy-nym hotelu w niewielkiej osadzie przy lotnisku. Okazuje

się, że jest tu dość sporo turystów dowożonych czarterami. Wycieczki po okolicy odbywają się oczywiście tylko w towarzystwie uzbrojonego przewodnika. Jeden z białych niedźwiedzi, który zbyt często i zbyt blisko podchodził do osady, „zostawił” swoją skórę, która teraz wisi w hotelu.

27 kwietnia – wygląda na to, że pogoda nam sprzyja i możemy lecieć na Islandię. Naszym celem jest Reykjavik.

Krótko po starcie otrzymujemy niewesołą informację – ze względu na wulkan zamknięto właśnie zarówno Reykjavik, jak i Keflavik. Po krótkiej naradzie i zasięgnięciu dodatkowych informacji z kontroli ruchu lotniczego decydujemy się na zmianę trasy i wybieramy za cel jedyne czynne na Islandii lotnisko – Akureyri. Docieramy tam po 4 godzinach lotu.

AKUREYRI

Cały następny dzień – 28 kwietnia – ze względu na złą pogodę spędzamy na Islandii. Do Norwegii (Sola) odlatujemy dopiero 29 kwietnia.

NORWEGIA, DANIA CZY SZWECJA?

29 kwietnia. Przed lotem, po przeprowadzeniu analizy

pogody, zdecydowaliśmy się zmienić lotnisko docelowe na Aalborg w Danii. Od zachodu nasuwał się niezbyt ciekawy obszar pogodowy, który mógłby nas przez parę dni przytrzymać w Norwegii. Od kontrolerki z wieży w Akureyri dowiedzieliśmy się też, że po zastosowaniu innych metod pomiarowych nie stwierdzono pyłu wulkanicznego w atmosferze. W trakcie lotu znów przebywamy poważnie w chmurach lub nad chmurami, ale tym razem po raz pierwszy od opuszczenia Denver mamy wiatr w ogon. Dolatując do Norwegii, stwierdziliśmy, że na paliwie, które mamy, możemy dolecieć nawet na Bornholm.

Sprawdzamy dokumentację – niestety, celników na Bornholmie trzeba było powiadomić wcześniej, więc prosimy norweską kontrolę o zmianę lotniska docelowego na Malmö (Szwecja). Po około 10 minutach mamy zgodę – w Polsce nie do pomyślenia. W Malmö lądujemy po 8 godzinach lotu.

POLSKA!

30 kwietnia. Ostatni etap naszej podróży – lot z Malmö do Rzeszowa – to już rozrywka. Żadnych sensacji technicznych i pogodowych – 4 godziny nudy: na początku w chmurach, a im bliżej Rzeszowa, w coraz lepszej pogodzie.

W całym przedsięwzięciu okazało się, że w wyzwaleniu, którym jest przelot przez Atlantyk samolotem jednosilnikowym, najsłabszym i najbardziej zawodnym elementem okazała się certyfikowana przez FAA dodatkowa instalacja paliwa. Straciliśmy całkowicie zaufanie do systemu obsługi w USA. Groźba zatrucia oparami, eksplozji oraz braku paliwa nad Atlantykiem była bardzo realna. Wynika z tego, że nie można mieć najmniejszego zaufania nawet do certyfikowanych modyfikacji tego typu. Cała trasa miała długość 9908 km i pokonaliśmy ją w 41 godzin.

JERZY KLUCZNIK

(szef operacji lotniczych MGGP Aero)



Nasza Cessna T206H już z polskimi numerami rejestracyjnymi