

Severským mrazem do Evropy

Přelety lehkých sportovních letadel ze Spojených států do Evropy dnes nejsou až zase tak výjimečné. Pokud se ale vydáte na přelet v zimním období, musíte počítat s tím, že budete díky mrazivému počasí překonávat překážek poněkud více. Ale s moderním, špičkově vybaveným letadlem se budou překonávat přece jen lépe.



CESTOVÁNÍ S CIRRUSEM PŘES ATLANTIK

Po mém příletu ze Seattlu, kde jsme měli každoroční Cirrus Global Sales Meeting, jsem se v pátek 17. ledna přesunul do Duluthu v státě Minnesota, kde se Cirrusy vyrábějí. Zde začínala moje mise, přeletět v společnosti „ferry pilota“ Jamese Creamera našeho nového Cirrusu SR22 do Prahy. Věděl jsem, že to bude spíše polární mise dle scénáře seriálu Ice Pilots, než pohodový výlet. Na nízké teploty kolem -20 °C jsem trochu zvyklý z rodné Slovače. Že mi nic z nosu nepoteče, ale rovnou zamrzne, to jsem přepokládal. To, že nenaliju minerální olej do motoru při -26 °C, jsem akceptoval. Co mě ale překvapilo, že bez pomoci „hasáku“ neotevřeme zmrzlý plastový kanystř s odmrazovací kapalinou. Ale jak se říká, překážky v nás vyburcují schopnosti, které by v případě příznivých okolností zůstaly dřímát. Zde pomáhaly překonávat překážky hlavně dolary v hotovosti. Sám jsem nevěřil, jak lze zastavit čas za sto amerických dolarů při předeřívání motoru. Stejně překvapivým byl pro mě poplatek 100 USD v Grónsku za razítko do pasu, s úsměvem eskymáka se slovy „a dnes mám vyděláno“. Do té doby jsem se s touto hybnou silou lidstva setkal spíše ve východní Evropě. Jistý jsem si byl, že prádlo nebudu sušit na venkovní šňůře (vzhledem na pomalou sublimaci), stejně jako že nebudu potřebovat

deodorant. Příprava na let zahrnovala i dietní životosprávu s banány na snídani a salátem na večeři. Tento stravovací režim zamezil jakémukoli problému s rychlým trávením a potřeba někde po cestě „nouzově“ přistát, protože jednotlivé etapy trvaly často až 6 hodin.

Naše záchranné vybavení obsahovalo i neoprénové obleky, krytý záchranný člun s vybavením pro několik dní přežití a speciálním vybavením, jako je například ELT, zrcadlo, vysílačka, dýmovnice, barvivo do vody a podobně.

Vzhledem k vybavení letadla zabudovaným satelitním telefonem jsme nepotřebovali VHF rádio pro vysílání polohy v oblastech bez pokrytí normálního rádia. Iridiový satelitní datalink nám navíc umožňoval stahovat si aktuální počasí v destinacích, srážky, pokrytí oblačností a hlavně vítr v hladinách. Tento technický zázrak posunul naše letadlo, co se týče bezpečnosti letu, o několik tříd výše a spolu se zabudovaným kyslíkem, odmrazováním a dostupem až do FL170 nám dával opravdový pocit bezpečí.

DEN PRVNÍ: KDLH - CYST

V Duluthu mne čekala bohatá sněhová nadílka a krásné počasí s modrou oblohou, i když s nízkými teplotami kolem -15 °C. Ostatně toto bezoblačné počasí je pro Duluth v lednu ty-

pické. Letos ale získala Minnesota po extrémních přívalech sněhu přezdívku Minnesnowta. Sněhu bylo letos tolik, že bylo nutné před okny kanceláří ve spodních patrech odhrnovat tunely, aby se dovnitř dostalo dost denního světla.

Po převzetí letadla od výrobce přeskakujeme krátkým hodinovým letem do Thunder Bay v Kanadě. Jamesovy zkušenosti získané padesáti přelety přes moře říkají, že vše je nutné pro jistotu ověřovat telefonicky. Ještě že tak, při ověřování dostupnosti paliva jsme se dozvěděli, že v Le Grand (CYGL) není momentálně dostupný Avgas, a tak měníme trasu na Frobisher Bay (CYFB) – Iqualuit přes Moosonee (CYMO). Poletíme víc severem kolem polárního kruhu, méně nad mořem, déle nad pevninou. V Moosonee má být ale další den neletové počasí, a tak raději zařazujeme den odpočinku. Podle statistik je víc než 80 % nehod na těchto přeletích způsobeno počasím. Ještě netuším, že v Thunder Bay skončí civilizace a další komfort civilizovaného Evropana pocítím až na Islandu.

DEN TŘETÍ: CYST - CYFB

Máme před sebou dlouhý den s letem přes sever Kanady, za klimatologickou hranici polárního kruhu přes Labradorské moře, s mezi-
přistáním pro palivo v Moosonee CYMO. Ráno



Krátký přeskok z Duluthu přes Lake Superior do kanadského Thunder Bay.



je tma a $-26\text{ }^{\circ}\text{C}$ se studeným větrem, což je docela mazec. Naštěstí jsem s sebou vzal veškeré teplé oblečení včetně důchodcovských podvlíkaček, lyžařského svetru a zimních extra teplých bot. Etapy dnešní trati mají 381 NM a 840 NM. Předpověď počasí je dobrá, až na mírný protivítr. Po nastoupení do hladiny 140 nás čeká $-34\text{ }^{\circ}\text{C}$ a jemná námraza. Plně naložené letadlo mastí 143 KTS. Vítr a počasí sedí s předpovědí a výrazně se lepší. Před mezipřistáním ověřujeme satelitním telefonem objednané palivo u místního provozovatele plovákových letadel. Ten nám suše oznámí, že mu snad jeho nákladák chytne a palivo nám doveze na letiště. Po přistání necháváme raději běžet motor, aby nevychladl a nemuseli jsme znova nahřívát. Po nočním přistání v CYFB tankujeme Cirrus a raději odnášíme všechny věci včetně vody, jídla a oleje. Tankujeme palivo po špunty, i kvůli zamezení kondenzaci vody v nádržích. Navíc musíme koupit celé dva sudy Avgasu, i když z druhého čerpáme jen 30 l. Teplota je hluboko pod nulou, ale už jsme si zvykli, že $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ je normální. Ke svému nemilému překvapení zjišťuji, že zde nemají síť na mobilní telefony se SIM kartou. Naštěstí internet tu funguje a mám se jak ozvat domů, že žiju. Frobisher Bay je bývalá vojenská základna USAF pro přelety letadel přes Atlantik. Místní obyvatelé hovoří fran-



**Zamrzlé jezero
Lake Superior.**

couzsky a žijí údajně z těžby nerostných surovin. První dnešní etapa trvala 2 hod. 45 min, druhá pak něco málo přes 6 hodin. Nejdelší den z celé mise by tedy měl být za námi.

DEN ČTVRTÝ: CYFB - BGSF

Dnes nás čeká přelet o délce 489 NM. Ráno nás vítá opět $-24\text{ }^{\circ}\text{C}$. Udělat důkladnou předletovou prohlídku není jednoduché a cítím se jak zmrzlý partyzán za slovenského národního povstání. Odlétáme opět za tmy 8.13 LT (13.13 UTC). V hladině 110 máme $-27\text{ }^{\circ}\text{C}$. Čeká-

me, až se nám vytopí interiér, a svlékáme svetry. Při příletu nad pobřeží za krásného počasí obdivuji typické fjordy vybíhající do moře. Připadá mi paradoxní, že Grónsko (Greenland) nemá kousek zeleného pole a naopak Island (Iceland) má málo ledu, a je hodně zelený. Let trvá jen 3 hod. 25 min, v Grónsku nás vítá krásné letiště a milí lidé. Po přistání se dozvídám, že nejnižší teplotu zde měli $-48\text{ }^{\circ}\text{C}$ a že $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ je tu normální. Život zde asi není lehký, tma a zima. Nacházíme se blízko severního pólu a jsme již za polárním kruhem, >>>



**Důkladná předletová kontrola
před každým letem je extrémně
důležitá.**

Přeskok z Kanady do Grónska.
Pod námi grónské fjordy, na
které jsem se tolik těšil.



Tankování při mezipřistání
v Moosonee.



geograficky ohraničeným šedesátou šestou rovnoběžkou. Klimatologicky jsme polární kruh překročili již v Kanadě. Klimatologická hranice polární oblasti je definována nepřekročením nejvyšší průměrné teploty 10 °C v nejteplejším měsíci, v červenci. Přestože se jedná o autonomní součást Dánského království politicky, ekonomicky a historicky úzce propojenou s Evropou a „chrochtají“ zde dánštinou, geograficky patří Grónsko pod Severní Ameriku. Ze zdejšího letiště operuje společnost Air Greenland s letadly Dash 8. Podmínky k létání jsou zde těžké, jen týden po našem odletu z Frobisher Bay došlo k nehodě na letišti Ilulissat díky kolapsu levého hlavního podvozku Dashe při přistání na 800 m dlouhou dráhu s bočním větrem o hodnotě 24 uzlů s nárazy až 41 uzlů. Výsledkem byl pád stroje z desetimetrové výšky na skalnatý terén. Nikomu se na štěstí nic nestalo, ale letadlo je na odpis.

DEN 5: BGSF - BIRK

Čeká nás náročný den o délce etapy 747 NM s předpokádaným časem letu 5 hodin za bezvětří. Dle předpovědní mapy větru budeme mít až na pobřeží silný protivětr. Ráno je teplota pouze -16 °C. Před letem se snažím dolít láhev oleje do motoru. Ten ale nemá snahu za pomoci gravitace vytéct. Čekám proto na nahřání motoru „bufíkem“ s přiloženou lahví u hadice teplého vzduchu. Vzhledem k tomu, že motor letadla je v záběhu, používáme minerální olej s vysokou viskozitou. Navíc v tomto mrazu nelze otevřít bez velkého násilí ani plastový kanystr s odmrazovací kapalinou.



Síla dolarových bankovek ale opět vítězí nad zimou a fyzikou. Mechanik se mění na kurýra-motospojku a síla „hasáku“ v kombinaci s hrubou silou zdolává víko kanystru. Odlétáme před svítáním ještě za tmy v 8.45 LT. Po vzletu sněží, prolétáváme přes oblačnost, proto malinko odmrazujeme a stoupáme do hladiny 130 s kyslíkem. Po rádiu jsme upozorněni na čerstvý SIGMET informující o silné turbulenci nad východním pobřežím do FL 90. Je to na naší trase, navíc na pobřeží je naše záložní letiště Kulusuac na dotankování paliva v případě silného protivětru.

Nad pobřežím stoupáme nad mraky mimo námrazu až do FL 140, čímž čelní vítr zesiluje až na 45 kts. Proto znovu počítáme podle aktuálního větru PNR zpátky do Iqualuitu. Strávím další den nebo několik dní v Grónsku mě trochu děsí, ale bezpečnost je prvořadá. Jsem živitel rodiny a doma mě čeká půlroční dcera Betty. Na pobřeží nám zesiluje protivítr až na 49 kts a naše ground speed klesá na tragických 100 kts. Letíme dál a stahujeme každých 30 minut čerstvé počasí po trati. Zde je opět velkou výhodou satelitní datalink, který nám potvrzuje, že aktuální informace o větru na trati odpovídají předpovědi. Hned za pobřežím Grónska začíná oblačnost klesat, a proto klesáme i my až do hladiny 80, kde vítr výrazně slábne. Po 3 hodinách a 35 minutách letu se proto rozhodujeme letět dál do Reykjavíku, kde je přiměřené počasí, stejně tak jako i na našem záložním letišti v Keflavíku.

S nižší letovou hladinou a přibližujícím se Islandem nám stoupá i vnější teplota na -10 °C a pár desítek minut před přistáním se vítr otáčí dokonce do zad. V Reykjavíku nás po téměř šestihodinovém letu vítá IFR počasí se sněže-



Šťastná posádka s kyslíkovými canulami v hladině 170.

ním, ale také krásné 2 °C. Připadám si jako na Floridě.

Konečně evropská civilizace, elektrická síť 220 V, teplo a kulturní prostředí. Konečně můžeme využít elektrické vyhřívání motoru a nemusíme ho nahřívat ráno před odletem teplým vzduchem. Bydlíme opět hned u terminálu, užíváme si kvalitního hotelu a evropského jídla. Kontinentální Evropu máme „na dohled“, a fakt, že z Islandu už bychom se mohli v případě špatného počasí nebo technické závady na našem letadle celkem snadno dopravit kamkoliv do Evropy, působí uklidňujícím dojmem.

DEN 6: BIRK - EGPP

Máme naplánováno dostat se dnes dvěma etapami až do Prahy, ale naše plány hatí špatné počasí nad mořem až do FL160 i počasí v Prestwicku. Předpověď je lepší až na odpoledne, a tak vzletáme až 12.40 UTC/LT. Čeká nás trať dlouhá 752 NM a opět skoro 5 hodin na palubě. Naštěstí v prostorné a pohodlné kabině Cirrusu. Po vzletu si užíváme až nesku-tečných scenérií islandských sopek v kombinaci s krásnými mraky. Máme vítr do zad až 30 kts, což je naprosto skvělé. Dle předpovědi



Z Grónska na Island. Dudlík dcery Betyanky pro štěstí na pinu od padáku.

počasí potkáváme uprostřed moře izolované kumulonimby, stoupáme proto s kyslíkem až do hladiny 170, a navíc začínáme kličkovat, abychom nemuseli zbytečně do mraku. Před Prestwickem nám zářový vítr zesiluje na víc než 50 kts a dosahujeme rychlosti až 216 uzlů. Kdeže je těch 100 kts z Grónska na Island!

Zůstáváme v Prestwicku, kde při transportu na hotel zjišťuji, že můj unavený mozek nějak nedokáže zvládnout ani jízdu vlevo, ani volant vpravo. Vše vrcholí na pravotočivém kruhovém objezdu. No jo, zkrátka stará dobrá Anglie. Tedy vlastně omyl, jsme ve Skotsku, což nám má zřejmě připomenout i nevytopený studený hotel. Za celý výlet poprvé vytahuji na noc zimní lyžařské ponožky a spím ve svetru. Že by na té skotské přílišné šetrnosti přece jen něco bylo?

DEN 7: EGPP - LKPR

Ráno v Prestwicku odevzdáváme většinu záchranného vybavení z letadla. Čeká nás už pouze přeskok přes kanál La Manche ve velké výšce a pohodový výlet nad Evropou. Trať je naplánovaná na 840 NM, s délkou letu 5 hod. 10 min. Letím ve FL 120, kolem Frankfurtu až 140. Máme vítr do zad až >>>



Kangerlussuaq - jedna z delších drah v Grónsku.

CESTOVÁNÍ S CIRRUSEM PŘES ATLANTIK



Zelený Island, podle mne jedna z nejhezčích částí světa.

26 uzlů, naše rychlost vůči zemi je až 192 uzlů. Domovská Praha nás vítá krásným IFR počasím s oblačností ve 300 ft a dohledností 1,6 km. Na našem alternativním letišti v Pardubicích je dohlednost 3 km a mraky v 1000 ft.

Děláme rychlé přiblížení 160 kts až na 4 míle dle publikovaných postupů. Až zde malinko ubíráme výkon z 60 %, abychom na 150 kts mohli vysunout klapky na 50 % a zbrzdit na finálním přiblížení. Náš Cirrus páté generace má totiž kromě zvednuté vzletové a užitečné hmotnosti o 100 kg zpevněné vztlakové klapky, použitelné jako vzdušné brzdy již od 150 kts. Vychutnávám si právě IFR přiblížení se syntetickým viděním na ILS dráhy 24. Sedám jako do peřinky na rodné hrudi. Konečně doma! Náš výlet trval 6 letových dní a 30 letových hodin.

Po přistání vykládáme svůj dočasný obývací, proclíváme letadlo. Zde musím poděkovat profesionálnímu handlingu ABS Jets a jejich trpělivosti. Cirrusu N360K necháme zasunout do hangáru do doby, než se počasí umoudří na přeskok do Příbrami. Dobrodružství je u konce.

Přelet se ukázal velmi cennou zkušeností, i když v zimě díky teplotám trochu extrémní. S letadlem se dostanete na jeho hranice co se týče doletu, výdrže, dostupů, počasí, nastavení motoru a dalších parametrů. V náš prospěch hrálo výborné vybavení našeho letadla (avionika Garmin Perspective, odmrazování, kyslík, datalink atd.), kombinované s mojí velmi dobrou znalostí Cirrusů a s bohatými Jamesovými zkušenostmi coby „ferry“ pilota (více než

50 přeletů Atlantiku, více než 3000 hodin celkem).

Pozitivně nám vycházelo i počasí, které je nejčastější příčinou nehod při těchto přeletech. A na co se příště připravit? V zimě je problémem s Avgasem, jeho dostupnost je třeba



Přeskok ze Skotska domů do Prahy.

vždy telefonicky ověřit. Navíc bývá drahý a je nutno koupit celý barel (150 l), i když chcete podstatně méně. Tankovat je nutné z důvodu omezení kondenzace vody v nádržích hned po přiletu. Ráno při nízkých teplotách je třeba nahřát nejen motor, ale i avioniku, pokud máte elektrický ohřívač motoru na 220 V, použijete jej až na Islandu.

Při letu ve vyšších hladinách s vnější teplotou až -35 °C je těžké vytopit interiér, trvá to někdy až 30 minut. Je nutné se tepelně odizolovat od dveří, kterými při těchto nízkých teplotách táhne jak na latrínu v zimě. Vhodné je mít připravenou láhev na pití a taky na malou potřebu.

Obrovskou výhodou se ukázal každopádně satelitní datalink, umožňující si stahovat počasí a včas se rozhodovat pro alternativní letiště, změnu hladiny kvůli větru, navíc v oblastech bez pokrytí rádiových vln, můžete telefonovat svoje souřadnice. Dává taky možnost zavolat si z letadla a ověřit palivo v destinaci ještě jednou.

A samozřejmě je potřeba mít po ruce letovou příručku pro abnormální postupy, eventuálně nouzové postupy (toto se mi už několikrát vyplatilo), znát nouzové postupy a mít s sebou nouzové vybavení pro přistání v nehostinné krajině (Kanada, Grónsko) nebo na moři. ✈️



Šťastná posádka na Ruzyni.

