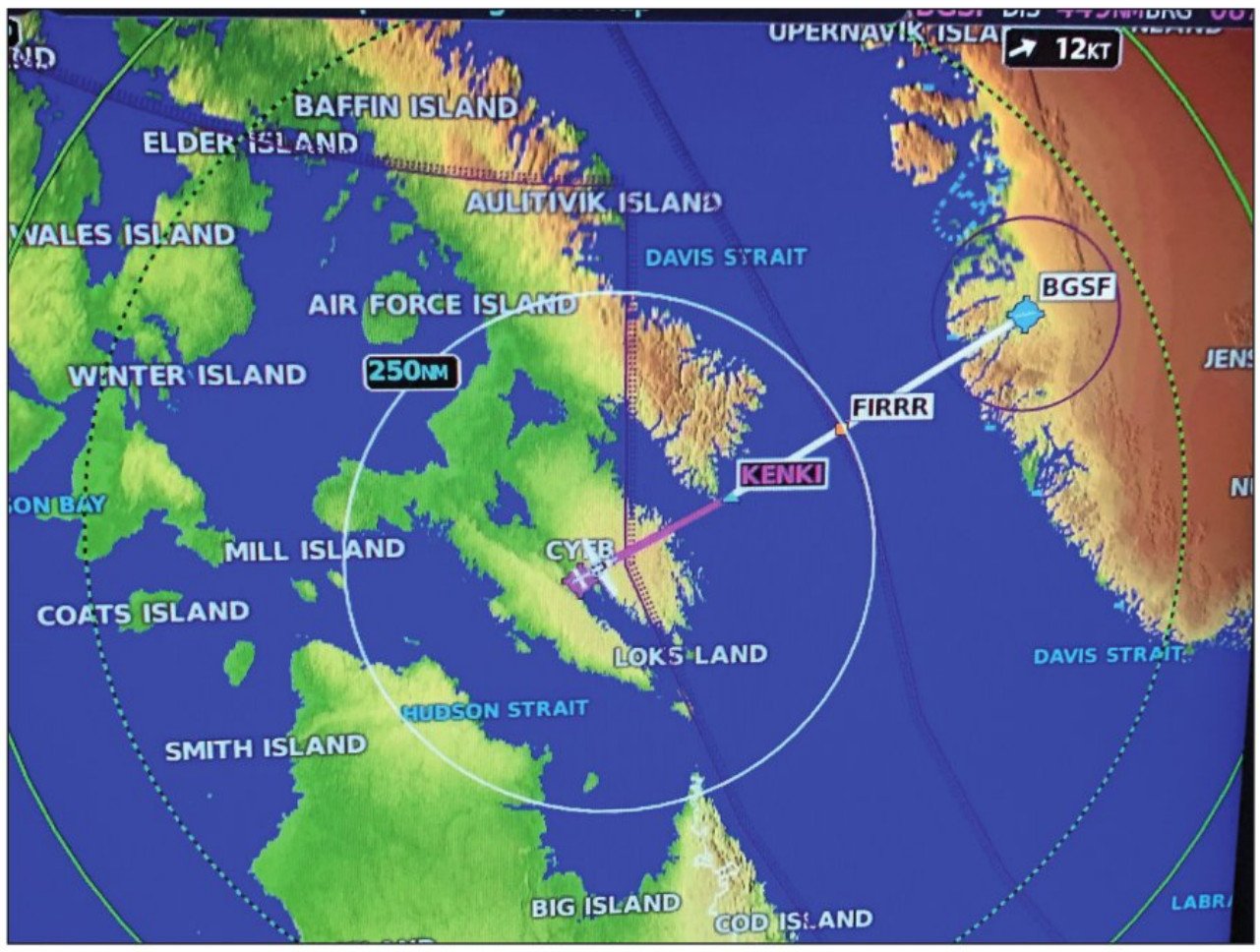
Mrazivým počasím bez odmrazování

MIKE BRADFORD, FAA ATP

Když jsem se prvně dozvěděl, že mám v prosinci přeletět do České republiky nový Cirrus SR20, potěšil jsem se, že budu mít šanci strávit v Praze pár krásných vánočních dní. V tu dobu jsem ještě netušil, že tenhle přelet má pro mě zcela jiné plány. Odlet v prosinci byl nakonec kvůli špatnému počasí nad Atlantikem a problémům s otevírací dobou letišť přes svátky po trase (zejména v Grónsku) posunut až na začátek ledna.

Letadlo se značkou N465CZ, patřící do nejnovější šesté generace řady SR20, na mě čekalo v Cirrus Jet Delivery centru v Knoxville (KTYS). Tušil jsem, že ani posunutí odletu o měsíc zcela nezaručí bezproblémový průběh přeletu do Evropy. A to zejména z důvodu počasí, které je v tomto ročním období nad Atlantikem zcela nevyzpytatelné. Tenhle přelet je navíc výjimečný v tom, že N465CZ je verze SR20 s výkonem 215 koní (zhruba o 100 koní méně než výkonnější SR22) a není vybavena systémem FIKI (pro let do známé námrazy), co značně snižuje moje možnosti bojovat s nepřízní počasí. Důkladné plánovaní jednotlivých „legů" je proto zcela zásadní a za špatné rozhodnutí se tady platí tou nejvyšší cenou.

Letadlo přebírám 11. ledna v Knoxville, kde Cirrus nedávno otevřel nové výcvikové a dodávací centrum pro zákazníky. Plánovaná trasa vede tradičně přes severní část Spojených států, Kanadu, Grónsko, Island, Skotsko, Holandsko až na letiště Příbram, nebo podle počasí eventuálně do Prahy. Za ideálních podmínek práce na tři dny. V aktuálních podmínkách mně tři dny stačí jen na to, abych se přes Niagara Falls (KIAG) dostal do 545NM vzdálené Oshawy (CYOO) v Kanadě k vyřízení celních záležitostí. Hned v úvodu mám totiž smůlu na rozsáhlou tlakovou níži nad jižním Quebecem, která moji trasu přes Severní Ameriku značně zpomalí, a musím vždy čekat na díru v počasí, jen abych se mohl posunout o kousek dál. I když to má být jenom krátký skok přes jezero. Po pár dnech čekání na lepší počasí přelétávám 17. ledna z Oshawy na 252 NM vzdálené letiště Val-d'Or (CYVO) v Quebecu, kde mohu letadlo přes noc schovat do zatepleného hangáru, než se další den přesunu o 335 NM na letiště La Grande-Riviere (CYGL). Tam není možnost letadlo zahangárovat, ani nahřát motor před odletem. Musím rychle natankovat plné nádrže a pokračovat dál, než se pístový



motor podchladí na teplotu, která by úplně znemožnila spuštění, případně by mohla motor značně poškodit. Naštěstí vše probíhá hladce a pokračuji kurzem severoseverovýchod na 672 NM vzdálené letiště Iqaluit (CYFB), přibližně 3° jižně od polárního kruhu. Je 18. ledna, -35 °C a s chladným větrem je pocitová teplota -50 °C. Díky permafrostu je teplota v polárních oblastech většinou inverzní. Před přesunem do Grónska musím počkat na ochlazení vzduchu ve vyšších hladinách a rozpadnutí okluzní fronty, která mi stojí v cestě.

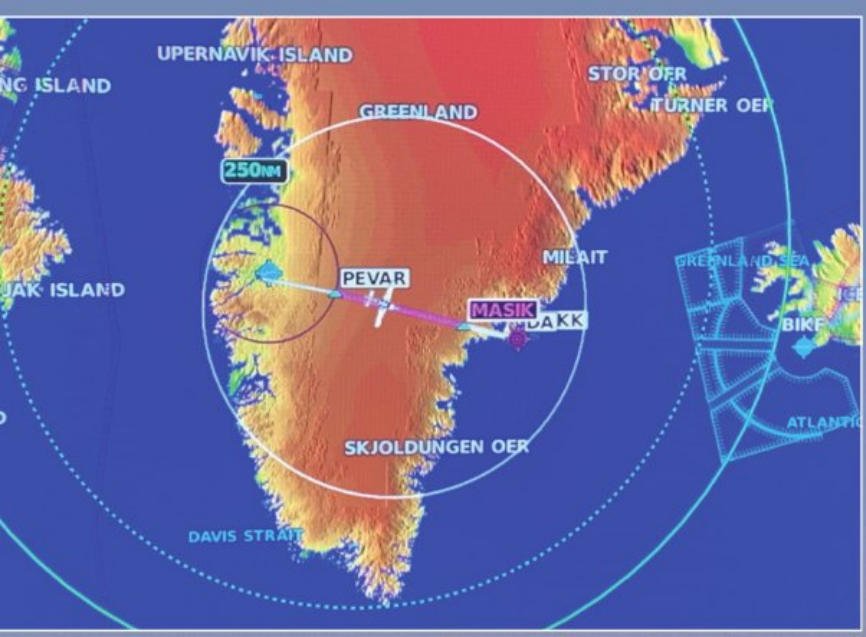
Díky pobytu v mnoha hotelech a častým přesunům aerolinkami jsem vystavený mnoha bacilům a bývám často nemocný. Chytlo mě to právě na Iqualitu, se zápalem průdušek a silnou chřipkou si nepřeji nic jiného, než se dostat domů, ale čeká mě ještě dlouhá cesta.

Freezing level (izotermická teplota 0 °C) je až na zem. Pro přelet Davisova průlivu potřebuji oblačnost bez konvekčního vývoje a ve výšce, nad kterou se SR20 dokáže bez problémů udržet. Ideální letovou hladinu vybírám po většinu roku podle teploty. Když je vzduch zvrstvený, námraza tradičně ustává kolem -20 °C, při konvekci je ale možná i při nižších teplotách. V okluzní frontě se míchá studený a teplý vzduch, a právě proto je riziko námrazy vysoké. Počasí se ale 21. ledna konečně umoudří, a to je moje velká šance přeletět do 487 NM vzdáleného Grónska, na letiště Sondrestrom (BGSF). Objednávám nahřívání motoru a přibližně po hodině je teplota ideální ke spuštění. Když přelétáváte jednomotorová pístová letadla nad ledovým Atlantikem, musíte být hodně trpěliví a dbát na co nejlepší péči o motor. V Sondrestromu přistávám při západu slunce. Je tam obecně nejlepší počasí z celého Grónska. Mám k dispozici hangár a také předehřev motoru. V tomto období je doba denního světla

jen kolem 5 hodin a moje další zastávka je 339 NM vzdálené letiště Kulusuk (BGKK), na východním pobřeží. V Kulusuku hangár k dispozici není, teplota je však podstatně vyšší díky Golfskému proudu, který ohřívá i Island a Spojené království. Přelet za tmy přes celé Grónsko s letadlem bez odmrazování nechci pokoušet, a proto objednávám stání v hangáru, kde na mě čeká nemilé překvapení. Při zavírání hangáru se vrata zaseknou. Personál letiště se s tím prý už setkal a přislíbil, že vrata opraví. Následující ráno jsou vrata ale pořád otevřena. Teplota je -32 °C a objednaná pomoc je na cestě až z Dánska. Kvůli mému zdravotnímu stavu vím, že nemůžu čekat a musím se co nejdříve dostat pryč. Podaří se mi domluvit přesunutí letadla do hangáru společnosti Greenland Air. Po pár hodinách v teple je letadlo připravené a já mohu startovat dál. Denní světlo bude ale za chvíli zase pryč, a tak se rozhodnu, že přečkám ještě jednu noc. Následující ráno (23. ledna) se mi konečně podaří přelet do Kulusuku, kde je v porovnání se západním pobřežím příjemných 0 °C. Trasu na Island křižuje další okluzní fronta, tak jsem nucený přečkat další dvě dlouhé noci v hotelu v Kulusuku, kde není ubytován nikdo další. Společnost mi dělá jenom má neustupující chřipka a kožešiny ledních medvědů. Navíc v místě, kde je denní světlo jen 5 hodin, z toho má člověk dost divné pocity.

Měsíc po Vánocích, 25. ledna, mě příroda obdarovala ideálním počasím k přeletu na Island a já se už nemohu dočkat návštěvy lékárny a pořádného internetu.

Nikdy jsem nebyl tak šťastný, že opouštím tak nádherné místo. Nahodil jsem motor a provedl svůj asi dosud nejlepší odlet z nezpevněné plochy, abych se konečně dostal pryč. Se štěrkovitou dráhou a přilehlými horami se Kulusuk řadí mezi více nebezpečná letiště, ne však tak nebezpečné než samotný přelet na



Island. Během letu nad vodou většina přepravních pilotů počítá každou minutu. V tomto ročním období je na východní straně Grónska množství ledových ker, které dávají falešný pocit bezpečí, něčeho pevného pod vámi. Případné nouzové přistání na jedné z nich je ale považováno za velmi nebezpečné kvůli ledním medvědům, pro které je to přirozené prostředí pro lov. Takže během přeletu do 384 NM vzdáleného Keflaviku (BIKF) opravdu počítám každou minutu. Když se na frekvenci konečně ozve ATIS, začnu se cítit trochu uvolněněji, i když se jedná spíše o falešný pocit bezpečí. Pokud ale zachytíte ATIS, nacházíte se v dosahu záchranné helikoptéry. Vím o pilotovi vrtulníku, který po šťastném nouzovém přistání bez jakéhokoliv nouzového vybavení, pouze se záchranným raftem, přežil čtyři dny, než ho zachránili. Odehnal bez jakékoliv zbraně čtyři zvědavé hladové lední medvědy.

Na východním pobřeží Islandu, přibližně 80 NM od Egilsstadiru (BIEG), mám na dně oceánu mého dobrého přítele, jménem Jeff Hall, který zahynul při přeletu Cessny 310. Často na něj myslím, když tudy prolétám. Ve skutečnosti mám mnoho mrtvých přátel, kteří zemřeli při přeletech z různých důvodů, takže přelet není u konce dřív, než skončí doopravdy. Do zavedení GPS navigace byla častou příčinou nehod chyba navigace při počítání snosu větru při použití ADF. Z internetu znám příběh pilota, který bez jakékoliv zkušenosti přelétával dvoumotorovou Cessnu 421 s majitelem a jeho synem. Po špatném ale nakonec úspěšném nastartování jedné z pohonných jednotek se i přes nepřízeň počasí a předpovědi vydal přes Atlantik do Grónska. Po vysazení motoru v oblačnosti a námraze, s vybitými baterkami, volal o pomoc z ručního rádia. Zachránil ho kapitán turbovrtulového DASHe Greenland Airu, který ho i s cestujícími pravidelné linky hledal. Po dlouhém dramatickém letu s přehřátým motorem, rozloučení se do rádia, ho nakonec našli a dovedli i s cestujícími na krátké 800m alternativní letiště. V tom dopravním letadle byli prý všichni andělé…

Při tomto přeletu se po získání ATISu tak moc těším na zem a na pořádné léky, že si ani nedělám starost z počasí. Jsem připravený přistát do nejnižších minim a bojovat se silným větrem, jen abych tam už byl.

Konečně jsem na Islandu, zpátky v civilizaci, ale zoufale chci pryč. Jsem v hotelové posteli a strašně už chci domů. To, že potřebuji islandskou medicínu, jsem si jen myslel. Nenavštívil jsem doktora, tak jsem sehnal jen podpultový odvar. Řekněme, že to byla ta nejhorší medicína, jakou jsem kdy ochutnal. Vyrobena byla z alkoholu, islandských bylinek a sladkého dříví. Musela to připravit sama čarodějnice v kotlíku. Když to člověk vypije, zapomene, že je nemocný a zaměří se jenom na to, aby dostal z úst tu odpornou chuť. Nevím, asi tak nějak to má fungovat. Z toho plyne ponaučení: Nikdy neonemocnět na Islandu!

Během pobytu v Keflaviku neustále sleduji vývoj počasí v Egilsstadiru (BIEG) vzdáleném 226 NM, kde musím, před přeletem do Skotska, udělat zastávku pro palivo. Je tam moc chladno na to, abych tam zůstal. K dispozici není žádný hangár ani předehřev motoru,

a tak musím odlet správně načasovat a vyčkat až 6 dní na ideální počasí, na celé trase do Skotska. Odlétám z Keflaviku ještě za tmy, abych byl na opačné straně Islandu těsně po otevření letiště. Všechno jde bez problému, letový plánek mám již podaný, rychle dotankuji a jsem zpátky ve vzduchu. Přelet na letiště Wick (EGPC, 520 NM) má hladký průběh. Dle mapky význačného počasí mi v cestě nestojí žádná tlaková níže a frontální systém, který

Po příletu na ruzyňské letiště nemohlo chybět společné selfie s Dobroslavem Chrobákem (vlevo). Ze snímku je patrná celková spokojenost

mě zdržel v Keflaviku, je na mapce roztržený na dvě části, severně od Skotska. Vrcholky roztrhaných mraků jsou bezpečně pode mnou, můžu mezi nimi zahlédnout krásy Faerských ostrovů. Na trase vidím pár izolovaných CBéček a 31. ledna, těsně po setmění, přistávám na letišti Wick. Jsem velmi rád, že počasí odpovídalo předpovědi a podařilo se mi trefit mezi dva frontální systémy. Dokonce jsem se už cítil lépe!

Když jsem dorazil do Skotska, na západním pobřeží Evropy se nacházel další okluzní frontální systém, který pomalu postupoval směrem na východ. Okluzní fronta se nazývá i stacionární, protože se může pohybovat velmi pomalu nebo stát na místě. Musím tedy počkat dalších pár dnů, dokud se fronta neposune dále na východ. Na 458 NM vzdálené letiště Groningen (EHGG) v Holandsku se přesouvám 3. února. Je tam velké Cirrus servisní středisko a skvělé zázemí, takže se tam cítím jako doma. Frontální systém se mezitím ze západu přesunul až nad Českou republiku, kde nasněžilo 15 cm čerstvého sněhu. Další frontální systém směřuje přímo na Velkou Británii a METAR ve Wicku později dává nárazy větru až o síle 38 uzlů. Ze Skotska jsem tedy odletěl právě včas. Za perfektní načasování mě na druhý den čekala odměna v podobě pohodového přeletu nad zasněženým Německem a přistáním v Praze za slunečného počasí, právě, když sněhové pluhy dokončovaly úklid letiště. V Praze na mě čekal Dobroslav Chrobák, zástupce Cirrusu pro ČR a SR, a já z radosti políbím zem! Před návratem domů si ale v Praze plánuji užít pár skvělých dní.

Harmonogram ve zkratce (4560 NM / 8445 km / 25 dní)

11. ledna:	Knoxville (KTYS) - Niagara Falls (KIAG)
12. - 13. ledna:	čekání na počasí
14. ledna:	Niagara Falls (KIAG) - Oshawa (CYOO)
15. - 16. ledna:	čekání na počasí
17. ledna:	Oshawa (CYOO) -Val-d'Or (CYVO)
18. ledna:	Val-d'Or (CYVO) -La Grande-Riviere (CYGL) - Iqaluit (CYFB)
19. - 20. ledna:	čekání na počasí
21. ledna:	Iqaluit (CYFB) - Sondrestrom (BGSF)
22. ledna:	čekání na počasí
23. ledna:	Sondrestrom (BGSF) - Kulusuk (BGKK)
24. ledna:	čekání na počasí
25. ledna:	Kulusuk (BGKK) - Keflavik (BIKF)
26. - 30. ledna:	čekání na počasí
31. ledna:	Keflavik (BIKF) - Egilsstadir (BIEG) - Wick (EGPC)
1. - 2. února:	čekání na počasí
3. února:	Wick (EGPC) -Groningen (EHGG)
4. února:	Groningen (EHGG) - Praha (LKPR) políbení země

Tak, a je hotovo! Můj nejdelší ferry flight jsem měl konečně za sebou. Někteří piloti si o mně myslí, že jsem blázen, jiní po mojí práci naopak touží. Přiznávám, že jsou dny, kdy bych jim svou práci s velkou radostí přenechal, ale konec konců miluji, když mohu létat nízko, pomalu a obdivovat krásy země, kterou nás obdařil bůh.

Toto byl jeden ze stovek mých přeletů, který mám úspěšně za sebou. Některé z nich se mi z různých důvodů navždy vryly do paměti. Rozhodně mezi ně patří i tento poslední. Byl hodně náročný. Po třech týdnech, jsem se cítil jako majitel tohoto krásného Cirrusu. ■

Foto Mike Bradford