

Text a foto: Jan Čermák

PŘES NAPODRUHÉ



ATLANTIK

KONCEM ŘÍJNA 2017 JSME PRO NAŠEHO KLIENTA ZAJIŠŤOVALI PŘELET ZBRUSU NOVÉHO LETADLA CIRRUS SR-22 6. GENERACE. BYL TO MŮJ DRUHÝ PŘELET ATLANTSKÉHO OCEÁNU SEVERNÍ CESTOU A OPĚT SE JEDNALO O JEDNOMOTOROVÉ PÍSTOVÉ LETADLO. CIRRUS SR-22 6. GENERACE JE SICE JEDNÍM Z NEJMODERNĚJŠÍCH TYPŮ NA SOUČASNÉM TRHU, NICMÉNĚ OPROTI LETADLU, SE KTERÝM JSEM ABSOLVOVAL PRVNÍ PŘELET, NEBYL VYBAVEN PŘETLAKOVOU KABINOU.

Celá akce navazovala na naše další úspěšné podzimní létání na Floridě, kde jsme létali s našimi již stálými klienty se známou „expediční“ Cessnou 182 (N24685) a poté s propůjčeným, letos na jaře vyrobeným Cirrusem SR-22 (N8851L), který byl kompenzací za o jeden den zpožděnou dodávku nového stroje.

Vše dobře dopadlo, a tak jsme mohli vlastní letadlo převzít hned následující den v dopoledních hodinách. Avšak studená fronta tvořící pás od jihu až k severu USA znemožnila pondělní odlet, jak bylo původně plánováno, a tak po předání došlo jen na krátký zálet. Počasí na studené frontě bylo opravdu IFR, intenzita srážek, nízká oblačnost a turbulence v IMC podmínkách nebyly nic příjemného. Dalšího dne ráno jsme již měli letadlo nachystané a dotankované po „špunty“.

Den 1. Z Knoxville do Oshawy

Slunečný den na regionálním letišti Knoxville, McGhee Tyson (KTYS), se svěžím větrem (naštěstí ve směru našeho letu), roztrhanou oblačností a téměř neomezenou dohledností jen potvrdil nedávný přechod studené fronty. Letadlo jsme měli přistavené u místní FBO, kterou je společnost TAC-Air, zajišťující bezproblémový provoz všeobecnému letectví a korporátnímu provozu pro celé Knoxville.

Letiště McGhee Tyson je do velikosti o něco větší než naše Tuřany, nicméně se jedná o důležitý uzel regionálních li-




nek společností American, Delta, United, zásilkového FedExu a mnohých dalších. Pohybů dopravních letadel zde mají desítky denně a provoz korporátních letadel od Citationů, přes Falconsy po Gulfstreamy byl rovněž ohromující. Navíc letiště využívá zde bázovaná Národní garda, díky které je tu velmi rušný provoz různých vojenských typů, F-5, F-18, Herkulesů, tankovacích KC-135 atd. Letiště má dvě paralelní dráhy, z nichž ta severní právě prodělávala kompletní rekonstrukci.

Odstartovali jsme s naším Cirrusem před 8. hodinou ráno a pokračovali přes Kentucky, Západní Virginii do Pensylvánie na letiště Erie (KERI) na břehu stejnojmenného jezera. Původně plánovaná zastávkou bylo letiště Niagara Falls,

kteří ale bylo tento den, pro nás z neznámých důvodů, zavřené. V Erie jsme po našem 2,5 hodiny trvajícím letu využili pro dotankování služeb místní FBO North Coast Air.

Odbavení zajišťoval můj zkušený kolega Mike. Američtí celníci tyto věci neřeší komplikovaně. a tak celá záležitost šla vyřídit jen elektronicky a po telefonu s kanadskou stranou, kde jsem důstojníci vysvětlil, kdo jsem, a potěšil ji mým číslem ETA (obdoba americké ESTA), které jsem měl ještě náhodou platné z ložské cesty za Jirkou Prušou.

Přeletěli jsme jezero Erie, minuli Toronto a po 40 minutách letu za poměrně silného bočního větru přistáli na letišti Oshawa (CYOO). Toto 



město je v podstatě předměstím Toronta, se kterým je spojeno i městskou dopravou. Letiště bylo plné dnes již poměrně zastaralých francouzských Falconů 10. Jistý vliv Francie na celou Kanadu je zřejmý, stejně tak jako blízkost USA. Letiště Oshawa nemá žádný pravidelný provoz, dráhy jsou spíše kratší a brzy by rovněž zasloužily rekonstrukci.

IMC (video z přistání je ve webové verzi). Toto letiště bylo vybudováno a stále je provozováno převážně společností Hydro Québec a spojuje nedaleké město Radisson s civilizací. V oblasti se nachází jeden z největších systémů vodních elektráren, který byl vybudován na řece La Grande Riviere (Velká řeka). Tato vodní díla zásobují elektřinou ne-

rody a trvalých dopadů hlavně na přirozený reprodukční cyklus všech druhů ryb v těchto řekách.

Nejčastějším typem na letišti byl kanadský Dash 8, ale potkali jsme i všestranný a v Kanadě hojně rozšířený Pilatus PC-12 a dnes již unikátní letoun Hawker Siddeley HS-747, sloužící zřejmě jako nákladní letadlo.



Den 2. Z Oshawy do Iqaluitu

Rozloučení s Oshawou také znamenalo na příští dva dny i rozloučení s civilizací. Ráno jsme odstartovali do stejně dobrého počasí, které se ale cestou na sever začalo dle očekávání měnit. Kanada je v podstatě významně osídlena jen na svém jihu (především podél hranic s USA) a jakmile se vydáte na sever, hustota osídlení rapidně klesá. Přeletěli jsme letiště u města Val d'Or (Zlaté údolí), jehož název napovídá, že se zde těžil a zčásti i doposud těží tento drahý kov. Severně od Val d'Or se již mnoho měst nevyskytuje a krajina se mění v zalesněnou tajgu s tisíci jezery. Bohužel, v říjnu jsme si kvalitních výhledů moc neužili.

Technické přistání pro palivo proběhlo po třech hodinách letu na letišti La Grande Riviere (CYGL) za podmínek



jen celý Québec, ale i severovýchod USA, např. část Bostonu v Massachusetts. Firma a její činnost je dlouhodobě kritizována ochránci přírody, kteří společnost viní z nenávratně poničené pří-

Krajina po vzletu z La Grande mi připomínala ta nejvyšší místa v našich českých horách, kosodřeviny, rašeliniště, vše pokryté jakýmsi lišejníkem, jen rozloha několikrát převyšovala území



naší republiky. Jednalo se o tajgu, která severněji již přechází v tundru a bezlesou tundru. Teploty jsou zde již tak nízké, že tu nerostou stromy, a více na sever je již půda trvale zmrzlá (permafrost).



Druhá část dnešního letu do Iqaluitu byla ve znamení námrazy. Tedy spíše jak se jí vyvarovat. K mému překvapení zde byly mraky stále dost vysoko, kterým jsem se, když to zrovna šlo, snažil za každou cenu vyhýbat jak horizontálně, tak

vertikálně. Cílem bylo ušetřit tolik potřebnou odmrazovací kapalinu na situaci, kdy ji budeme opravdu potřebovat.

Další pro nás nezvyklou a celkem nepříjemnou situací, které musíte během těchto „severských“ letů čelit, je to, že jste na všechno odkázáni bez řídicího. Radary v této oblasti nejsou (pokud ano, tak jen kolem letišť nebo ve vyšších hladinách) a i dosah VHF rádia nestačí pro trvalé spojení. Takže se hlásíte občas i na službě info, ale jen z toho důvodu, abyste se ujistili, že vás slyší pouze okolní letadla, která v místě danou frekvenci monitorují. Nouzové přistání v těchto končinách si nesmíte moc připouštět, protože představy na případnou záchrannou akci nejsou povzbuzující.

Po dalších více než třech hodinách letu jsme již za tmy a sněžení přistáli v Iqaluitu. Dráhu pokrývala pár centimetrů vysoká vrstva mokrého sněhu a my po přistání jeli rovnou dotankovat. Palivo AVGAS se zde plní jen ze sudů na přesně určeném místě. Sud se musí koupit vždy



celý, takže pokud něco zbude, Mike to nechává klukovi z handlingu, ať si to projezdí v autě na výletech se svou přítelkyní. Vzhledem k tomu, že odtud nevedou silnice, tak mu to pro cestování po osadě chvíli může vydržet.



Iqaluit, dříve známější jako Frobisher Bay, je eskymáckou osadou udržující strategické letiště. Je to také hlavní město kanadské provincie Nunavut, vniklé v roce 1999 oddělením od Northwest Territories. Je zde polární klima díky Labradorskému proudu, který tu udržuje chlad po celý rok. Země je permafrost, a tak většina staveb stojí na pilířích. Místo je zcela izolované od světa a část roku sem díky zamrzlému moři nemohou připlout ani lodě. Takže letecká doprava je jediná možná. Tu zajišťují většinou Dash 8, ale viděl jsem i ATR-42, za hangárem dřímala rovněž jedna porouchaná AN-2 a nechyběl ani fenomenální PC-12.

Měli jsme štěstí, že byla volná místa v hotelu, a navíc tom nejkvalitnějším. Vyspal jsem se pohodlně po výborné večeři. Tu nám servíroval číšník z Mexika, který sem jezdí, jako i spousta dalších pracovníků, na tříměsíční pracovní pobyt. Zde si vydělá a peníze pak procestuje. Plánuje vánoční cestu do Chorvatska. Marré jsem mu naznačoval, že Chorvatsko na Vánoce není ideální destinací. Platy jsou v Iqaluitu určitě zajímavé, jinak by v těchto podmínkách nikdo nepracoval. Dlouhodobě to mohou vydržet jen domorodí Eskymáci, ti mají ale mnohdy problém se integrovat. Stále jsou to spíše lovci, rybáři a prodejci suvenýrů. Bohužel.





Den 3. Z Iqaluitu do Keflavíku

Z Iqaluitu jsme odstartovali v tuto roční dobu samozřejmě za tmy a za mírného sněžení. Během stoupání jsme byli nuceni dost odmrazovat, a také atmosférický motor se pro tuto konkrétní situaci ukázal jako nepříliš vhodný. Do plánované hladiny 15 000 stop, kde jsme čekali -20 stupňů (většinou už se led na povrch nelepí), jsme neměli s naším výkonem, hmotností a zbytkovým ledem na neodmrazovaném povrchu žádnou šanci a byli jsme odkázáni jen na pomalý cestovní let v 9000 stopách. Nakonec jsme se nemuseli vracet, protože jsme se dostali do mezivrstvy v oblačnosti, a mohli tak pokračovat směrem do Grónska bez další kumulace ledu na povrchu.

Nutno ještě dodat, že během celého letu jsme měli mimořádné štěstí na velmi silný zadní vítr. V podstatě jsme se

nesli na jednom podzimním jet streamu, který se přesunul v USA na jih a cestou do Evropy se dostával do severnějších zeměpisných šířek, a navíc dobře fungoval i v nízkých hladinách.

Naše mezipřistání v Grónsku proběhlo na letišti Sondre Stromfjord, neboli Kangerlussuaq (BGSF). Letiště má rovněž strategický význam nejen pro fungování Grónska, ale tvoří i důležité technické zázemí pro přelety letadel mezi USA a Evropou. Létá sem pravidelná linka z Kodaně, a to čtyřikrát týdně, s Airbusem A330. Celé Grónsko je jinak plné kanadských letadel Dash v různých verzích a vrtulníků Bell 212. Nehostinnou krajinu, špatné počasí s nízkou oblačností a s námrazou jsme očekávali i na dalším úseku do Keflavíku.

Při přeletu největšího ledovce na severní polokouli, který sahá do výšky přes 2000 m n. m. a po jehož roztátí by se světový oceán zvedl o 7 metrů, bylo



možná lepší, že jsme byli v mraku. Pohled na bílou ledovou plochu, plnou prasklin, na desítky metrů vysokého navátého sněhu opět nedával moc prostoru pro úspěch případné záchranné operace.

Po hodině a půl jsme se konečně vynořili z oblačnosti. Překvapením pro mě bylo výrazné oteplení na východní straně „ice cap“ (výraz pro grónskou ledovcovou čepici), kde se nejen otevřel pohled na stovky fjordů plných ledových ker, ale teplota stoupla na +1 stupeň v 10 000



stopách. Toto počasí nás doprovázelo až do přistání v Keflavíku, kde jsem přistával již za šera na dráhu 28 za zde typického silného turbulentního větru.

Den 4. Z Keflavíku do Prahy

Na Island mám asi smůlu, respektive můj druhý dodávací let z USA se konal opět na podzim, tedy šance, že ho uvidím za denního světla, je oprav-

du velmi malá. Navíc počasí na focení tady rozhodně není každý den. Je spíše vzácností.

Island je už pravá Evropa. Tentokrát to myslím v tom ne zcela dobrém významu. Poznáte to zejména při ranním příjezdu na letiště, kde na vás čeká zevrubná bezpečnostní prohlídka, pásek dolů, boty dolů, elektronická zařízení zvlášť, atd., atd. Však to dobře znáte. Do dnešního dne to na naší cestě nikdo neřešil. V USA i v Kanadě pro všeobecné letectví a už vůbec ne pro korporátní sféru žádné bezpečnostní prohlídky nejsou zapotřebí. I pro přelet hranic vám stačí jen ukázat doklady. Americká vláda si velmi dobře uvědomuje důsledky takového zásahu a nakolik by to omezilo tamní svobodu pohybu a popíralo samotný význam civilního letectví. Je to jako s přistávacími a přiblížovacími poplatky v USA. Nikdo si je nedovolí zavést, protože dopady by byly nejen ekonomické, ale hlavně u přiblížovacích poplatků by šlo o výrazné ohrožení bezpečnosti. Američané by jednoduše přistávali VFR za špatných podmínek, jen aby ušetřili.

Odlet z Islandu probíhal opět za úplné tmy a velmi silného větru přes 20 uzlů. Provedl jsem vzlet bez vztakových klapek a v bezpečné výšce jsem zapnul autopilota. Odletový řídicí nám dal brzy „direkt“ přímo na bod RATSU, který se nachází přibližně na úrovni Faerských ostrovů. Dokonce mi tam na mobil přišla zpráva: „Vítejte na Faerských ostrovech, do ČR voláte za 35,- Kč/min.“ Děkuji, nechci. Zkusil jsem



místo toho náš satelitní telefon, který fungoval skvěle. Manželka hovor z polohy nad oceánem fakt nečekala...

Po necelých čtyřech hodinách letu nad vodou už byla na primárním displeji díky umělému zobrazení terénu (Synthetic Vision) vidět na obzoru země. Byla to úleva, jako pokaždé, a i tak byly poslední minuty nad vodou velmi dlouhé. Cirrus je sice vybavený padákem, který ale nad vodou ztrácí podstatnou část svého dobře myšleného významu.

V bývalé věži letiště Wick sídlí společnost Far North Aviation, která je již mnoho let důležitým partnerem pro dodávací lety z USA do Evropy (a obráceně). Kromě pronájmu záchranného vybavení zajišťuje i před-celní odbavení (vydání dokumentu T1), dotankování, odmrazovací kapalinu a podají za vás ochotně i letový plán. To je velmi významné pro americké piloty, kteří jsou ze systému podávání plánů v systému Eurocontrol většinou dost rozpačití a žádnou chválu

na něj opravdu nepějí. Není divu, v USA podáte IFR plánek v řádech vteřin. To je v Evropě pouhý sen.

Po vzletu ze Skotska jsme směřovali přes Severní moře na jihovýchod k Dánsku. Moře je plné ropných plošin (naštěstí), z nichž většina má vlastní heliport. Práce pilotů těchto vrtulníků patří k nejnebezpečnějším v celém odvětví. Neustále je třeba bojovat se silným větrem, dohledností a nízkou oblačností.

Přibližně 200 km severně od Holandska zasahují nad moře rozsáhlé vojenské prostory, do nichž nejsou příliš ochotni povolit vstup. Nicméně jsem se řídil heslem líná pusa holé neštěstí, po pár minutách nás tedy zkrátily přímo na VOR LBV neboli Elbe, to nás poslalo k naší české řece, a tak se v podstatě cítím už jako doma. V Německu jsem s letadlem nebo s vrtulníkem někdy i několikrát do měsíce a zdejší prostředí je z celé Evropy pro piloty všeobecného letectví asi nepřátelštější.

Proletěli jsme kolem Fríska, kde jsme minuli oblíbený ostrov Sylt s jeho letišťem, a pokračovali podél Labe od jeho ústí do Severního moře až na jih k Drážďanům. Předpověď věstila významnou změnu počasí, která nakonec v neděli 29. 10. 2017 přinesla ničivou vichřici. My se ale nemu-



Pobřeží nejsevernějšího cípu Skotska jsou úchvatná, lemují je celoročně zelená políčka s romantickými hrady a majáky. Samotné letiště Wick (EGPC), dnes využívané pro vnitrostátní linky, pamatuje druhou světovou válku, ze které se zachovaly dva hangáry pro bombardéry Lancaster. K nim přilehlá nízká budova sloužila jako márnice pro oběti bombardování.



seli potýkat s žádnými nebezpečnými jevy a po nejdelším, téměř 5 hodin trvajícím letu jsem úplně vyčerpaný a s bolavým zalehlým uchem dosedl na dráhu 30 v Praze.

Závěrem

Je důležité zmínit, že pro úspěšné provedení takového přeletu jsou třeba značné zkušenosti s tímto typem létání. Zejména jde o znalost počasí, orientaci v mapách výškových větrů, odhad výšky, vývoje a typu oblačnosti, neustálé hodnocení výšky izotermy pro daný úsek trati atd. Toto byl můj druhý dodávací let z USA a další mě snad čeká v příštím roce, kde bych chtěl zkusit letní počasí a trochu si let i užít. Samozřejmě kvalitní, dobře fungující letadlo je základ, a musím potvrdit, že Cirrus SR-22 6. generace je jedním z mála nepřetlakových pístových letadel, se kterým se do toho dobrodružství nebojíte vydat. Nesmírnou výhodou kromě nezbytného certifikovaného systému odmrazování byla nová avionika Garmin Perspective NXi s fungujícím satelitním připojením pro kontrolu počasí na trati. Za letu několikrát nastaly situace, kdy jsme si přáli mít přeplňovaný motor, nikoli atmosférický, který je vhodnější na létání kolem 10 000 stop za relativně dobrého počasí.

Na Cirrusech různých verzí mám nalétáno kolem 800 hodin, ale až během této akce jsem si mohl „sáhnout“ na limity tohoto stroje a jsem za to velmi rád. Člověk se každou takovou zkušeností stává bezpečnějším pilotem. Ferry Flight není žádný vyhlídkový let, jedná se o poměrně značně fyzicky i psychicky náročnou disciplínu. Po celou dobu se velmi omezujete

ve stravě (typu a množství) a udržujete se mírně dehydratovaný. Asi tušíte proč.

Dále musíte mít na paměti, že i u takového dodávací letu, kdy je nový majitel mnohdy natěšený a spěchá na vás, už aby měl éro doma, je důležité umět říci včas NE. Není lepšího rozhodnutí než v případě pochybností o bezpečném provedení letu zůstat na zemi. 