

## Przełot na Święto Lotnictwa Polskiego 28-08-2022

28 sierpnia to tradycyjnie Święto Lotnictwa Polskiego ustanowione na cześć 90 rocznicy zwycięstwa Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych Challenge osiągniętego w 1932 r.



Jest koniec wakacji i kolejny dzień dużych upałów na terenie naszego kraju. W dniu poprzednim, pomimo dużej temperatury udało nam się wykonać loty widokowe, loty na KTP, a i mnie udało się polatać godzinę na bezchmurnej termicie. Dziś umawiamy się na 10<sup>00</sup>. Analiza pogody – gorąco, słaby wiatr z kierunku wschodniego, po południu możliwe burze, nawet z gradem. Wyciągamy szybowce z hangaru i po ich

sprawdzeniu holujemy na start. Po ustawieniu ich na stanowisku startu za wyciągarką, mój szybowiec Junior jest ostatni. Upał już daje się we znaki, cień na płycie lotniska zapewnia jedynie rozstawiany namiot z dziurą w dachu, która powstała od działania słońca. W poprzednim dniu działanie termiki nastąpiło około południa, myślę, że dziś będzie podobnie, a zbliżający się front z zachodu może ruszyć to powietrze i termika będzie nieco lepsza.

Ściągamy pierwsze liny od wyciągarki i rozpoczynamy pierwsze starty. Na początek Puchacz z zadaniem KTP, potem polecą Kamil i Paweł na samodzielne loty i termikę Piratami. Jako że stoję z szybowcem na końcu, jadę po liny do wyciągarki, na której w tym dniu urzęduje Krzysiek, który zamiast latać, poświęci ten dzień na wyciąganie nas w górę. Widzę, że Krzysiek przygotowany na pogodę w wariancie plażowym. Mam nadzieję, że zaopatrzył się w odpowiednią ilość wody. Na tym słońcu można zwariować. W tym momencie wyobraziłem sobie oszalałego od udaru słonecznego wyciągarkowego, który z obłądem w oczach wyciąga szybowiec z uczniem w jego samodzielnym pierwszym locie, ha, ha .... , trochę czarnego humoru. Czekaając na następny start, obserwuję z Krzysztofem pierwsze symptomy pojawiających się na rogu lotniska odrywających się bąbli ciepłego powietrza. Czujemy je po podmuchach chłodniejszego powietrza.



Zaciągam kolejne liny na start i wracam do wyciągarki po następne. Na lotnisku, pomimo upału panuje ruch, skaczą skoczkiwie spadochronowi z Cessny207, lata też Cessna150. Kierownik lotów ma co robić, aby skoordynować bezpieczne latanie dla wszystkich. W samochodzie mam radio do komunikacji, więc jazdę wypełnia mi nasłuch korespondencji operacji lotniczych. Znowu stoję z Krzyśkiem, obserwując start Pirata, który jest nad naszymi głowami. Wygląda właśnie, że usiłuje wkręcić się komin, którego początek jest niedaleko wyciągarki na rogu lotniska. Na plecach czujemy kolejny podmuch chłodniejszego powietrza, to znak, że właśnie od ziemi odrywa się kolejny bąbel termiczny, który jak dobrze pójdzie, to trafi prosto pod krążący szybowiec. Kamil, młody pilot Pirata dobrze kombinuje, lecz chyba nie do końca trzyma prawidłowo prędkość i po chwili zwala szybowiec w przeciągnięcie i korkociąg. Ups... Jedna zwitka, druga wyprowadzona, przez chwilę zrobiło się niebezpiecznie. Wysokość ok 500 m., to nie mało, ale i niewiele na takie sytuacje. Nie ma co krytykować, jak to mówią – „niech pierwszy rzuci kamieniem, kto nie wpadł w korek ...” . Janek, który jest instruktorem prowadzącym latanie, spokojnym głosem nakazuje mu lądować. Młody pilot musi uspokoić swój młody umysł. Tego dnia polecą jeszcze raz, ale teraz niech posiedzi i poukłada tą sytuację w swojej głowie.

Wracam z linami na start. Mój szybowiec startuje za Puchaczem, którym leci Julka wraz ze swoim instruktorem Maćkiem. Mają "termikę instruktorską". Przed ich startem jest niezły ubaw, ponieważ Maciek niesie ogromny zwój mapy lotniczej, bynajmniej nie do celów nawigacyjnych - tylko ma robić jako „poddupnik”, ponieważ Julka jest drobna i siedziałaby bez tego głęboko w kabinie jak w czołgu ... Siedzę już w szybowcu, Kamil młody pilot (ten od korkociągu) w ramach odreagowania asystuje przy moim starcie. Jeszcze raz sprawdzenie szybowca, przyrządy, łączność, gotowy, mogę lecieć.



Po starcie Puchacza mam czekanie, ponieważ startuje samolot ze skoczkami i musimy zachować odstęp. Zaczyna się. Start niczym w filmie TopGun, przyspieszenie, oderwanie się, kąt 45 stopni i dzida do góry. W trakcie wyciągania dochodzi do kabiny świst powietrza i dźwięki naprężającej się liny. Wyczepienie mam na 400 m i rozpoczynam szukanie komin, który w tym momencie miałem prawie pod dziób. Rozpoczynam więc krążenie. Na początku macanie komin to loteria, mała wysokość przy której jak się nie „wkręcisz” skończy się lądowaniem i powtórny startem. Za wyciągarką nawet przy 400 m wysokości tworzy niewielkie pole do poszukiwań kominów. Znajomość miejscówek gdzie „nosi” to jedyna dla mnie wskazówka. Coś zaczyna z tego wychodzić. Noszenie między 0 a 1m/sek. zamienia się w trakcie krążenia w stabilniejsze 2 czasem 3 m/s. Do wyrzutu skoczków mam jeszcze 15 min. Jak uzyskam większą wysokość będę mógł się spokojnie na ten czas odsunąć w inny rejon i tam szukać noszeń. Nad moją głową widzę Puchacza, który też jest w tym samym kominie, powoli zaczynam ich doganiać, 800 m, 1000 m, 1200 m. Mój Junior zrównuje wysokość z Puchaczem, teraz krążymy jak we wspólnym tańcu razem zdobywając kolejne metry wysokości.

Pomimo pięknego widoku wspólnego krążenia szybowców, cała sytuacja nie jest wcale relaksem, trzeba pilnować wzajemnego położenia, dystans i cały czas mieć przysłowiowe „oko”. Moja głowa obraca się i cała sytuacja teraz przypomina zachowanie pilota myśliwca, który wypatruje zagrożeń. Puchacz chyba znudził się moim towarzystwem i odlatuje na wschód. Ja również zmieniam miejsce, ponieważ w radiu słyszę „2 min. do zrzutu” -za chwilę będzie wyrzut skoczków. Niestety w nowym miejscu nie odnajduję noszeń i mój Junior stopniowo traci wysokość, 1400m, 1200, 1000, 800. Patrząc na Puchacza krążącego powyżej mnie, kilka kilometrów na wsch., przez chwilę pomyślałem, że trzeba było lecieć za nimi. Po pewnym czasie w radiu słyszę informację skoczkowie są już na ziemi, a samolot na zniżaniu daleko po południowej stronie lotniska. Wracam więc bliżej lotniska, a tam na nowo odnajduję noszenie. Stabilne 2 m/sek. zabiera mnie do góry. Przechylenie juniorem jest łatwe, szybowiec ten mam wrażenie, że sam wkręca się w komin. Optymizm wraca we mnie, 900 m, 1100, 1300 i wyżej i wyżej aż wskazówka wysokościomierza przekracza 2000 AGL.



Wysokość dobra, aby sobie samemu złożyć życzenia z okazji Święta Lotnictwa. Mój szybowiec dalej niezmiennie ma stabilne wznoszenie i ku mojej radości osiągam 2350. Po prostu Re-We-Lacja. W radiu odzywa się Janek – „leć na przelot dalej, dalej ...”. W zasadzie miałem taki zamysł, więc obieram kierunek, znad Białegostoku na Dobrzyniewo i dalej do Knyszyna, które z tej wysokości mam jak na dłoni.

Po drodze jak na zamówienie dwa rozciągnięte cumulusy, dzięki którym mój cel będzie łatwy do osiągnięcia. Po drodze mijam Dobrzyniewo i dalej robię przeskok nad fragmentem Puszczy Knyszyńskiej, gdzie po drodze dostaję noszenia, dzięki którym mam niewielką utratę wysokości.



Mój ostatni lot w tym kierunku na przelocie Puchaczem skończył się lądowaniem w polu przy miejscowości Dzikie. Z tej wysokości, na której jestem, nie ma problemu, mogą trasę zrobić bez takiego ryzyka. Przed samym Knyszynem doбирам wysokości w krążeniu pod jednym cumulesem, a następnie dolecę nad miejscowość i przed Jezioro Zygmunta Augusta zawrócę, przybierając nowy cel,

którym będzie Choroszcz. Zgłaszam pozycję i dalszy cel mojej podróży. Przed sobą widzę mijane wcześniej cumulusy, które mam wrażenie, że nie przesuwały się, jak by czekały na mnie. Dolatując do Choroszczy mam wysokość 1800 m, trochę bardziej na południe - kolejny cumulus. Co do chmur to ich ilość wcale nie była taka duża i na wielkim błękitnie wyglądały jak białe wyspy, gdzie mój szybowiec wyglądał jak samotny żaglowiec na wielkim oceanie nieba.



Lot w otoczeniu małej ilości chmur ma swoje uroki, ale też utrudnienia, słońce jest bezlitosne. Mam co prawda dobrą wentylację - dzięki prędkości i wentylatorom szybowca, ale kabina Juniora, która zapewnia doskonałą widoczność, wystawia pilota na duże działanie słońca. Właśnie sobie przypomniałem, że wodę mam w plecaku, a ten jest za moimi plecami. Po kilku nieudanych próbach nie udaje mi się sięgnąć po butelkę z wodą. Dokonuję samokrytyki, tym bardziej że mam w domu wkład hydracyjny z rurką, który kupiłem właśnie do szybowca na takie okazje. Trudno, dam radę bez tego, właśnie doleciałem do chmury, pod którą kilkoma krążeniami nabieram wysokości, w tym czasie dzięki tej chmurze mam zapewniony częściowy cień i chwilę odpoczynku od słońca. Obieram kolejny kierunek na Zabłudów. Po kontakcie z startem szybowcowym wykonuję kolejny długi skok do punktu nawigacyjnego „Romeo”. Z wysokości, na której jestem widzę hale fabryczne firmy Samasz. Tam poszukam noszeń bezchmurnych, które ku mojej radości na całej trasie są odczuwalne.

Dolatuję do punktu „Romeo”, zgłaszam punkt i lecę do Zabłudowa, tak jak się spodziewałem, udało mi się namierzyć noszenie i spokojnie mogę wracać w kierunku na Białystok. Patrząc z tej perspektywy, uśmiecham się, widząc jaką drogę udało mi się przelecieć. Dla doświadczonego szybownika raczej nie jest to coś wielkiego, ale dla mnie to w sumie pierwsze małe zwycięstwo, moje własne, osobiste ... . Dolatuję w pobliżu Dojlid Górnych i odnajduję kolejne noszenie i spokojnie wznoszę się, uzyskując ponownie wysokość pow. 2200 m. Moje chmury, które miałem w pierwszej fazie lotu pozostały niezmiennie po zachodniej stronie miasta, jak by przywiązane niewidzialną liną to terenu, nad którym powstały. Na horyzoncie niezmiennie ten sam widok, słońce, wielki błękit i kilka samotnych cumulusów, żadnych zapowiadanych burz z gradem. Po wymianie korespondencji obieram nowy kierunek Supraśl. Z uzyskanej wysokości zrobię ten odcinek, tam i z powrotem nawet jak nie będzie żadnego prądu wznoszącego.

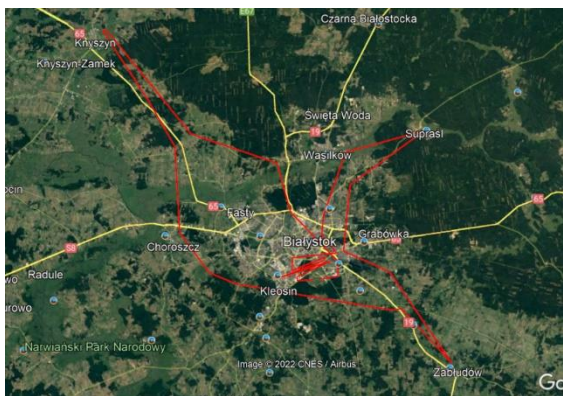


Słońce chyli się ku zachodowi i staje się bardziej oślepiające i dokuczliwe, patrząc na wschód, pode mną rozciąga się Puszcza Knyszyńska, jeden większych i dziewiczych obszarów leśnych w Polsce. Biały kompleks Monastynu w Supraślu jest doskonale widoczny, obserwuję znajome tereny i wypatruję ewentualnych kolejnych celów, do których można by było jeszcze polecieć. Nabrałem apetytu, który rósł w miarę udanego lotu. Niestety gdy spojrzałem na zegarek zamiar dalszego oddalania się od lotniska mocno przygasał, było po 16 więc teoretycznie termika może zacząć „się gasić”, a to powoduje, że zbyt duża szansa na lądowanie w terenie przygodnym. Po doleceniu do Supraśla, zgłaszam punkt i wykonuję zwrot na Białystok z większym łukiem, tak aby być bliżej Wasilkowa, ale to już bardziej widokowo. Nad Białystok docieram z dużym zapasem wysokości, mam około 1800 m. Na lotnisku widzę, że start szybowcowy składa się, wszystkie szybowce po za mną są już na ziemi. W radiu słyszę, że do startu z skoczkami po raz ostatni leci Cessna207. Koledzy skaczą już 10 dzień wykonując skoki tandemowe i skoki treningowe. Jest końcówka wakacji i część osób chętnych na tandem chce zakończyć swój urlop „z przytupem”.

Dostaję komunikat z dołu, że mam lądować, słońce, upał wykańcza tych na ziemi. Ja trochę też mam dość słońca, na szczęście starty i lądowania odbywają się na wschód więc nie będę musiał się ślepić. Rozpoczynam schodzenie. Pochyliam mocniej dziób szybowca przyspieszając i tradycyjnie odczuwam turbulencje które są oznaką duszeń, ale co ciekawe i noszeń. W pewnym momencie wpadam w taki obszar, że dostaję 2m/sek. do góry. Stan ten trwa przez ok 10 sek., co pokazuje, że w tym rejonie mógłbym krążyć jeszcze długo i wysoko. Otwieram hamulce i wchodzę w opadanie. Polatałoby się jeszcze, ale moi koledzy na dole mogliby się wkurzyć i szybowiec swój do hangaru pakowałbym sam. To jeszcze pół biedy, gorzej z zamykaniem wielkich i ciężkich drzwi. Nie ma co, zmęczenie udziela się też i mi, tylko nie wiem, jak może to wpłynąć na ostatnią fazę mojego lotu.



Do lądowania muszę ustabilizować prędkość, przyzwyczać wzrok do mniejszej wysokości, skontrolować sytuację na lotnisku i odpowiednio „włączyć się” w krąg nadlotniskowy. Zgłaszam pozycję z wiatrem i następnie wykonuję dłuższą prostą. Hamulce, kąt schodzenia zgłoszenie prostej i teraz tylko ładne lądowanie. Przyziemienie odbywa się bez problemu. Dotknięcie kołami do ziemi odczuwam lekkim stuknięciem i dźwiękiem Trrrr ... toczących się kół. Jeszcze tylko dobieg i ..... „orzeł wylądował”.



Jestem na ziemi, chłonąc emocje z udanego lotu, spod hangaru w moją stronę jedzie już traktor, który pohołuje mnie pod budynek. Układam sobie już nowy plan na następne loty, ale też podsumowuję ten dzisiejszy.

Przeleciałem jakieś 120 km, wdrapałem się na 2350m, w jednym locie zrobiłem termikę bezchmurną i chmurną, obleciałem Białystok, zaliczyłem 7 gmin, opaliłem się na słońcu i pooglądałem ładne widoki. Czy trzeba coś więcej, żeby wieczorem poczuć zmęczenie i satysfakcję. I to wszystko na Święto Lotnictwa Polskiego. Niezłe okoliczności do zapamiętania i zapisania do pamiętnika.

Mam nadzieję, że w ten szczególny dzień nie tylko ja miałem takie fajne przygody .....

Cezary Subieta

Białystok, dn. 28.08.2022 r