

SUPER PATRAL



Gdy dowiedziałem się, że będę miał możliwość pilotowania łodzi latającej, nie mogłem się doczekać kiedy wreszcie dotknę kadłubem wody i poznam nowy wymiar latania samolotami. Było to tym bardziej ekscytujące, że nie obce mi jest zarówno żeglarstwo jak i sport motorowodny. Jeśli zapytacie dlaczego to mnie tak pociąga odpowiem w taki sposób.

Jak tym się lata?

Zdradza pilot Damian Kopała



To druga część kompendium wiedzy o lataniu wodnosamolotem Super Petrel.

Dokładny opis konstrukcji i jego najbardziej charakterystycznych osiągnięć i możliwości opublikowaliśmy w grudniowym numerze PCM (nr. 37).





Zanim poleciałem pierwszy raz „na wodę” miałem za sobą już kilka godzin spędzonych za sterami Super Petrela, który okazał się naprawdę łatwy i posłuszny w pilotażu.

Nazwą Petrel były określane okręty US Navy, między innymi parowiec z 1862 roku, i jednostka ratownicza dla załóg okrętów podwodnych.

Fascynująca jest perspektywa swobody i lotu np. z Krakowa do Giżycka z lądowaniem na wodzie. Gdy inni pocą się na lotnisku my zażywamy kąpieli i dalej w drogę. A co powiecie na lądowanie powiedzmy na Zatoce Puckiej lub gdzieś nad Morzem Śródziemnym? Takie marzenia, dzięki łodzi latającej, stają się realne. Myślę, że każdy pilot chciałby spróbować swoich sił i poczuć jak to jest gdy zamiast trawy czy betonu mamy pod sobą piękną taflę jeziora lub morskiej zatoki z plażą, na którą możemy wykołować, zabrać znajomych i znów wystartować prosto z wody.

Ponadto ważne też jest dla mnie poczucie bezpieczeństwa. Samolot, którym latam na co dzień w pracy może bezpiecznie wylądować wyłącznie na ziemi. Ile to razy przelatując nad jeziorami otoczonymi lasami lub po Wiśle przez Warszawę zastanawiałem się jak by wyglądało moje awaryjne lądowanie i czy miałbym jakieś szanse. Latając amfibią czujemy się pewniej. Naprawdę ważna jest świadomość, że woda to bezpieczne miejsce dla naszego samolotu. Oczywiście regulacje prawne obowiązujące w Polsce nie są dostatecznie klarowne i nie można dowolnego miejsca bez zgody właściciela czy zarządzającego akwenem zamienić

w lotnisko dla wodnosamolotów. Sądzę jednak, że na wielu zbiornikach, przynajmniej dla ultralekkich konstrukcji, będzie to wkrótce możliwe.

Zanim poleciałem pierwszy raz „na wodę” miałem za sobą już kilka godzin spędzonych za sterami Super Petrela, który okazał się naprawdę łatwy i posłuszny w pilotażu. Ponieważ na co dzień pilotuję znacznie większy samolot z chowanym podwoziem, mam zakodowane w głowie sprawdzanie jego wypuszczenia przed lądowaniem. Pamiętam jak przy pierwszym locie Super Petrelem instruktor Roman Szymański upominał mnie: „ta dźwignia pomiędzy siedzeniami, podobna do tej w Zlinie, to nie są klapy! To mechanizm chowania podwozia i żebyś przypadkiem mi tego nie ruszał”. Dźwignia nie stwarza problemów w powietrzu, mimo że jest to układ mechaniczny. W wodzie owszem, trzeba użyć nieco większej siły. Niewygodne jest tylko to, że trzeba ją przesunąć mocno do tyłu jednocześnie pilnując prędkości i zabrać ją sięgając daleko do tyłu podczas przygotowania do lądowania.

Wsiadanie do łodzi przypomina trochę wsiadanie do dolnoplata, trzeba przekroczyć burtę, ale za to nie musimy wchodzić na skrzydło. W Super Petrelu

siedzimy głęboko, nisko nad ziemią. W kabinie jest, o dziwo, dużo miejsca i siedzenia są komfortowe. Rączka gazu wygodnie umieszczona pod ręką na burcie, między nogami drążek z przyciskami do obsługi radiostacji i trymera. Tablica przejrzysta z dużym „telewizorem” na środku. Pod ręką panel przełączników z jednym nietypowym, oznaczonym jako „pompa żęzowa”. Obok mamy główny wyłącznik prądu, taki jak w motorówce. Pomiedzy siedzeniami, bliżej prawego fotela, przełącznik zbiorników paliwa, a za fotelem zbiornik wyrównawczy. Za fotelami obszerna, wyściełana półka. Gniazda słuchawek umieszczone są z tyłu, więc kable nam nie przeszkadzają. Tak samo z tyłu, nad półką umieszczono ciężno ssania.

Super Petrel ma swoje charakterystyczne cechy, do których trzeba się przyzwyczaić. Generalnie doświadczenie mam takie, że jak rozpędzam samolot do startu, to po nabraniu prędkości odrywa się od ziemi sam. „Łódka”, z powodu działania momentu pochylającego od silnika, klei się do lotniska. Gdy osiąga prędkość oderwania, trzeba ją bardziej pociągnąć i tuż po oderwaniu odpuścić. Samolot ma nadmiar mocy i szybko nabiera prędkości w powietrzu i należy jeszcze schować podwozie. Trzeba znaleźć właściwą ▶



wypadkową pomiędzy wznoszeniem a prędkością i trochę potrenować, aby przyzwyczać się do takiej charakterystyki startu. Samolot jest bardzo przyjemny w pilotażu, ładnie „chodzi za ręką”. Podczas gdy ster wysokości pracuje płynnie i lekko, lotki pracują ciężiej. Można samolot zostawić w zakręcie, a on ani go nie pogłębia ani z niego nie wyprowadza.

Dla mnie ogromną przyjemnością były loty bez drzwiczek. To jest coś niesamowitego latać w upalny dzień dwupłatem w otwartej kabynie z „zimnym łokciem” i... w ciemnych okularach. Przednia szyba zapewnia wystarczającą osłonę, wiatr nie zrywa czapki i można prowadzić korespondencję radiową. Widoczność z kabiny do przodu, mimo niskiej pozycji, jest dobra. Nie ma przecież maski silnika i śmigła, więc nic nie przeszkadza. Podobnie jest z widocznością do góry. Mimo że to dwupłat, widok na boki, przy zdjętych drzwiach, zapiera dech w piersiach, ponieważ skrzydła w stosunku do kabiny są cofnięte.

Co mnie pozytywnie zaskoczyło w upalny dzień, to łagodne reakcje na turbulencje. Trzeba tylko uważać, aby nie przekroczyć odpowiednich prędkości. Natomiast to co łódka robi przy niskich prędkościach to zupełny szok. Samolot „trzyma się powietrza” lecąc poprawnie

na silniku jeszcze przy 45 km/h. Gdzieś w okolicach czterdziestu łagodnie sygnalizuje przeciągnięcie, robi się miękki, pochyla do przodu, ale nie ma tendencji do zwalania się na skrzydło. Wydaje się jakby zawisł na chwilę w powietrzu niczym śmigłowiec. Naprawdę mało który samolot przy tej prędkości pozwala pilotowi na spokojną reakcję!

Nie ma tutaj kłap, jest za to elektryczny trymer z wygodnym diodowym wskaźnikiem położenia, który działa skutecznie przy załodze dwuosobowej a nieco słabiej w przypadku lotu solo. Trzeba sięgnąć do instrukcji i prawidłowo wyważyć samolot przed lotem napełniając przedni zbiornik balastowy odpowiednią ilością wody. Po zdjęciu obrotów amfibia dość mocno przepada. Oczywiście nie tak ja znana z tej właściwości Wilga, jednak należy to uwzględnić przy planowaniu lądowania. Można podchodzić nieco wyżej niż zazwyczaj albo płasko z długiej prostej ciągnąc bardziej na silniku. To zależy od konfiguracji lotniska. Samolot natychmiast siada po zdjęciu gazu. Ponieważ podwozie ma małe koła i niewielką amortyzację lądowania, starty z nierównych lotnisk należy wykonywać ostrożniej. Samolot pozwala długo utrzymać podniesione kółko przy dobiegu, co pozwala unikać jego nadmiernego obciążenia.

Hamulce są wydajne, działają niezależnie na koła podwozia głównego i służą także do skręcania przy kołowaniu. Operuje się nimi nie, jak w większości spotykanych układów sterowania, palcami nóg tylko piętami naciskając dwa nieduże aluminiowe pedały, które znajdują się po stronie pilota.

Ale to co jest najlepsze w tym samolocie, to możliwość startów i lądowań na wodzie i o tym chciałbym nieco więcej powiedzieć. Dolatując do wody mamy zupełnie inną projekcję i takie dziwne uczucie, gdy nie mamy przed sobą pasa. Akwen, na którym mogliśmy lądować za zgodą zarządzającego, całkowicie bez żeglugi, duży i bezpieczny, to Dzierżno Duże koło Gliwic. Pierwszy raz leciałem ucząc się jeszcze. Obok siedział Aleksander Opczyński z Profi Polska, który zaproponował mi ten niezwykły lot. Tafla jeziora była pomarszczona falami, co dawało jako taką ocenę odległości i kierunku wiatru. Przy lądowaniu trzeba uważać na prędkość i kąt pochylenia samolotu oraz dobrze ocenić odległość od wody uwzględniając przy tym fakt, że przy schowanym podwoziu zetknięcie z wodą nastąpi „niżej” niż przy lądowaniu na ziemi.

Pierwsze podejście było za szybko i odbiliśmy się chyba trzy razy, jak kaczka, ▶





Tafla jeziora była pomarszczona falami, co dawało jako taką ocenę odległości i kierunku wiatru. Przy lądowaniu trzeba uważać na prędkość i kąt pochylenia samolotu oraz dobrze ocenić odległość od wody uwzględniając przy tym fakt, że przy schowanym podwoziu zetknięcie z wodą nastąpi „niżej” niż przy lądowaniu na ziemi.





więc dodałem gazu i odszedłem do kolejnej przymiarki. Za drugim razem podszedłem wolniej i podobny efekt - dwa odbicia. Dopiero za trzecim razem udało mi się posadzić łódkę w miarę poprawnie przy prędkości podejścia ok. 80 km/h i dotknięcia przy ok. 65 km/h. Start natomiast nie był specjalnie trudny.

Kolejne loty odbyłem z moim przyjacielem Adamem i w zakresie 70-80 km/h „łódka” łagodnie dotykała wody szybko wyhamowując. Emocje przerodziły się w radość i od tej pory każdy wolny dzień chciałem spędzać w Super Petrele lecąc gdzieś nad wodę.

Start z wody ma swoje wymogi. Na ziemi jesteśmy przyzwyczajeni, że „gaz do przodu” i lecimy. Tutaj jest trochę inaczej. Dając pełną moc, ze względu na silnik umieszczony wysoko nad wodą, zanurzamy dziób zachlapując sobie przednią szybę, po czym łódka idzie ostro w górę na fali. Należy raczej płynnie zwiększyć moc trzymając drążek od siebie aby zmniejszyć tendencję do nadmiernego unoszenia przodu. Łódka pcha przed sobą wodę tworząc falę podnoszącą, którą trzeba odpuścić lub przeskoczyć. Samolot wchodzi wtedy w ślizg jak motorówka i odrywa się od wody. Podobnie jak na lądzie robimy to szybkim ruchem drążka na siebie z korekcją od siebie po oderwaniu. Ponieważ podwozie mamy schowane start jest szybki, bez oporów i bez konieczności rusza-

nia dźwigni podwozia. Można spokojnie podziwiać oddalającą się taflę jeziora.

Samolot w ślizgu pływa wspaniale i zachowuje się jak motorówka z tym, że trzeba uważać by skrzydła były równo. Gdy zdejmujemy gaz szybko wytraca prędkość. Aby skrócić należy „dmuchnąć” śmigłem w ster kierunku z wciśniętym odpowiednio pedałem. Łódka posłusznie wejdzie w skręt. Należy jednak pamiętać, że jesteśmy na wodzie i samolotu nie da się zatrzymać. Tutaj przydaje się doświadczenie sternika motorowodnego. Ważne, że podczas wolnego pływania samolot delikatnie podpira się na jednym z pływaków i nie ma tendencji do skręcania. Konstrukcja pływaków nie hamuje samolotu i pozwala dobrze utrzymać zadany kierunek. Co jest jeszcze fajne? Wspomniana już pompa żęzowa, która wyrzuca samoczynnie wodę przedostającą się do kadłuba przez otwory po wypuszczeniu podwozia. Dobrze jest zamknąć wywietrzniki w oknach, bowiem można zostać znieczeka ochlapanym, jak to się mnie przydarzyło, co przy niskiej temperaturze powietrza i wody nie było zbyt przyjemnym doznaniem. Podczas trzeciej próby na wodzie latając z Januszem Grzywą mieliśmy okazję wypróbować wyjazdy i zjazdy z plaży. Podwozie wysuwa się ciężiej niż w powietrzu i trzeba to robić niedaleko brzegu. Pływanie z wypuszczonym podwoziem powoduje ogromne opory i mocne za-

nurzenie dziobu łódki. Gdy pocujemy już, że koła dotykają dna dodajemy mocy i wyjazd na brzeg jest bardzo łatwy. Zjazd do wody należy wykonywać powoli z wyczuciem momentu oderwania się kół od dna. Wtedy, na zdjętym gazie, chowamy podwozie i „z pojazdu lądowego” robimy motorówkę. Płyniemy ustawiając się pod wiatr, by po chwili oderwać się w powietrzu. Wprost fantastyczne! Żaden inny samolot nie da nam większej przyjemności i tylu wrażeń na raz.

Na koniec chciałbym powiedzieć jeszcze o kierunku wiatru, który na wodzie ma większe znaczenie niż przy operacjach startu i lądowania z ziemi. Dobrze mieć jakiegokolwiek doświadczenie z wodą, aby umieć ocenić kierunek po falach. Samolot jest czuły na wiatr i musi startować z wody możliwie dokładnie w linii wiatru. Boczny podmuch trudno byłoby w ślizgu skompensować, a podparcie skrzydłem nie jest wskazane. Przy lądowaniu jest już trochę łatwiej, gdyż po zetknięciu z wodą samolot mocno hamuje i przy takich prędkościach nie jest tak czuły na wiatr. Ważna jest też ocena odległości od tafli. Przy braku wiatru jest to raczej trudne i wymaga nabrania doświadczenia. Zachęcam wszystkich do przeżycia niezwykłych emocji jakie daje latanie Super Petrelem i oby do wiosny, gdyż ostatnie loty odbyliśmy już przy całkowicie jesiennej aurze. ■



Punkt widzenia zależy od punktu siedzenia:

1. Super Petrel jest bardzo komfortowy dla kobiet i osób drobnych, co widać na pierwszym zdjęciu.
2. Większy „chłop” musi się już nico bardziej „zebrać” w sobie, aby zmieścić się w obrysie kabiny.
3. Ale nie ma to jak „mądry Polak po locie” - zasada zimnego łokcia przy zdjętych drzwiach daje wrażenie większej przestrzeni, warto jednak latać na długi rękaw.