



W Rosji takie pomniki są wszędzie

foto: Robert Kowalczyk

Po oblataniu prawie całej Europy pomyśleliśmy, że można by tak trochę dalej... Z racji uwielbienia własnego statku powietrznego, daleka wyprawa rejsówką i wynajem samolotu na miejscu uznaliśmy za niepożądane. Przelot przez Europę do Afryki nie rozbudzał naszego entuzjazmu – klimat trochę nie bardzo, a do tego możliwe atrakcje typu: malaria, zemsta faraona, robactwo itp. Rosja też wzbudzała mieszane uczucia – w minionych latach coś się słyszało, że kilka samolotów miało „dzwona” ze względu na problemy z jakością paliwa, a to, że kontrolerzy często mówią rosyjską odmianą angielskiego. Do tego z rozmów z bracią lotniczą wylaniał się mało sympatyczny obraz: Rosja – półdziki kraj, po angielsku nie pogawarisz, paliwo niepewne, wszędzie lotniska bez ILS tylko z NDB. Okazało się jednak, że im kto wiedział mniej, tym mówił więcej...

Trzeba było podejść do zagadnienia bardziej metodycznie. Zakupiliśmy AC-U-KWIK – małą, ale pekatą książeczkę (ponad 2000 stron) – przewodnik po wszystkich lotniskach świata, w którym są również zawarte regulacje prawne wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej każdego kraju. No i okazało się, że na prawie wszystkich dużych lotniskach (małych i tak nie ma) w Rosji są ILS-y i firmy handlingowe. Kolejnym zagadnieniem był wybór lotnisk kwalifikowanych jako międzynarodowe. Pozostałe lotniska wymagają obecności rosyjskiego nawigatora – szturmana na pokładzie samolotu. Raz, że miejsca w samo-

locie nie zbywało, to jeszcze jest to zabawa bardzo kosztowna: trzeba opłacić szturmanowi przelot z Moskwy na lotnisko startu, następnie z lotniska docelowego powrót do Moskwy, ponadto noclegi i delegacje... O nie, za takie atrakcje dziękujemy (na marginesie, organizatorzy przelotu prezydenckiego tupolewa też nie chcieli szturmana, mimo że lecieli na lotnisko, które taki wymóg miało).

Najlepsza pora

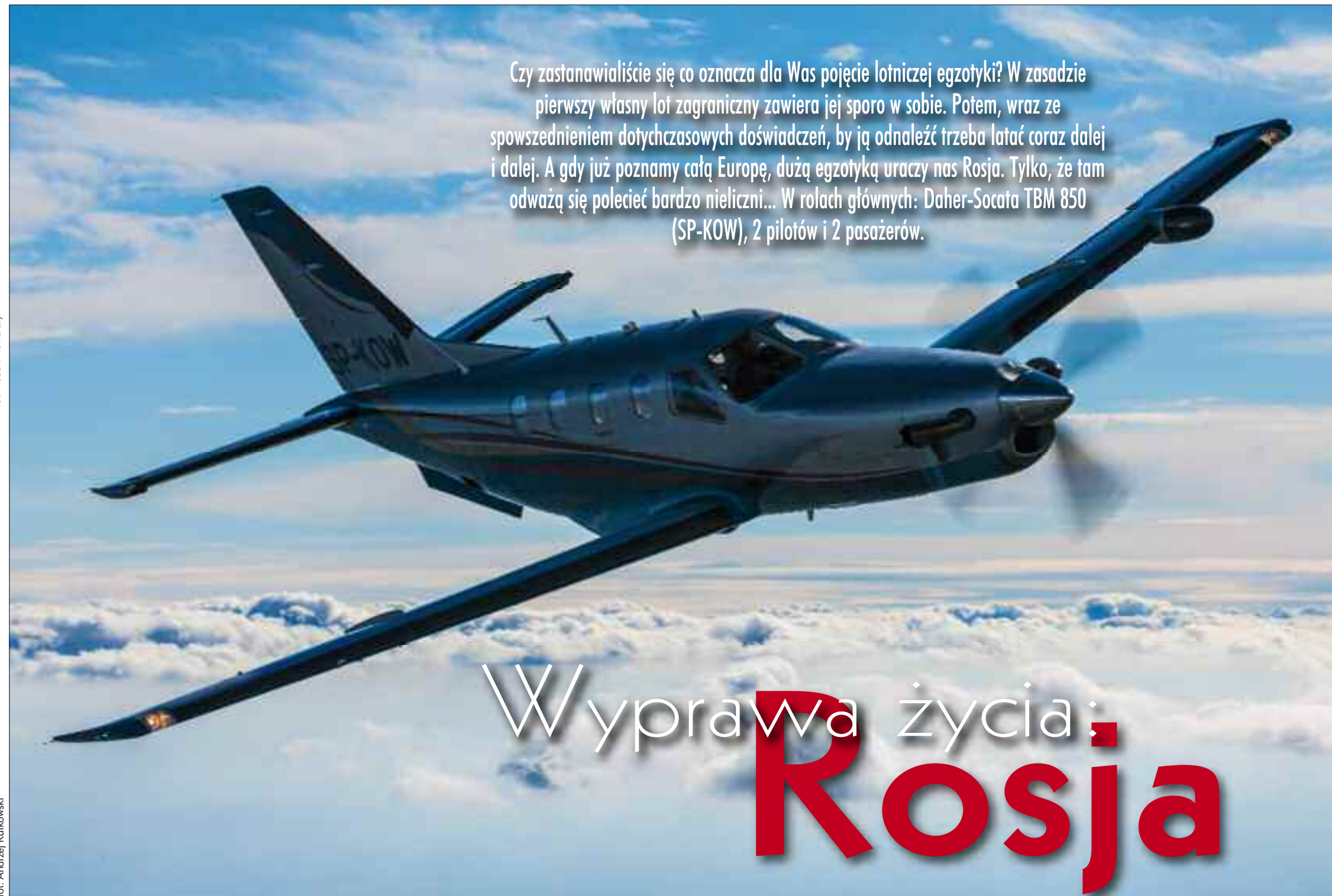
Zakupiliśmy mapy Jeppesena, oczywiście te IFR (o innych nam nie było wiadomo), no i patrzymy: palec + mapa + linijka + taśma półprzezroczysta. I tak wypatrzyła nam się trasa. Pozostało pytanie: kiedy? Jeszcze w kwietniu na Syberii bywają tęgie mrozy, na innych terenach w czerwcu bywa ciepło, co oczywiście implikuje chmury typu cumulonimbus, które – tak jak odległości w Rosji – bywają potężne.

foto: Andrzej Rutkowski

W ciągu 15 dni spędziliśmy w powietrzu 34 godziny, pokonując trasę 9043 NM



Czy zastanawialiście się co oznacza dla Was pojęcie lotniczej egzotyki? W zasadzie pierwszy własny lot zagraniczny zawiera jej sporo w sobie. Potem, wraz ze spowszednieniem dotychczasowych doświadczeń, by ją odnaleźć trzeba latać coraz dalej i dalej. A gdy już poznamy całą Europę, dużą egzotyką uraczy nas Rosja. Tylko, że tam odważą się polecieć bardzo nieliczni... W rolach głównych: Daher-Socata TBM 850 (SP-KOW), 2 pilotów i 2 pasażerów.



Wyprawa życia: Rosja

Duże dystanse między lotniskami, brak innych lotnisk po trasie oraz zasięg samolotu (na warunki europejskie ogromny, na rosyjskie – nie za bardzo), nie pozwalały na zbytne tańcowanie między chmurami burzowymi. No ale od czego jest internet. Przeanalizowaliśmy 2 lata wstecz pogodę na całym interesującym nas obszarze. Wszystkie znaki na niebie sugerowały nam połowę maja. To, co było przez ostatnie dwa lata, niekoniecznie musi być w trzecim roku, ale próbowaliśmy określić jakieś cechy cha-

rakterystyczne – zawsze to lepsze niż nic. Do tego wybierając porę roku kombinowaliśmy jak z największym prawdopodobieństwem wpasować się w dobre wiatry. Udało się. Kiedy lecieliśmy na wschód, wiatr mieliśmy z zachodu, a potem odwrotnie. Raz nawet przy prędkości przelotowej 305 kt mieliśmy 403 kt prędkości podróźnej.

Firma handlingowa

Ponieważ na każdy przelot trzeba było mieć osobną zgodę, a pobyt

planowany był na ponad dwa tygodnie, niemożliwym – ze względu na pogodę i inne nieprzewidywalne zdarzenia – było złożyć podania o zgodę do służb Federalnych z nie naruszalnymi terminami. Potrzebna nam była firma handlingowa. I to na tyle duża, żeby jej filie były na jak największej liczbie planowanych lotnisk, bo tam, gdzie ich nie będzie, będą musieli podierać się kimś innym (a wiadomo, że im mniej ogniw pośrednich, tym lepiej). Podstawowym wymaganiem był serwis całodobowy w centrali. Ponieważ



Instalacje naftowe w Niżnewartowsku. Stąd pochodzi połowa wydobycia rosyjskiej ropy.

w Rosji są duże różnice czasowe, musieliśmy mieć pewność, że w przypadku czegokolwiek będziemy mieli wsparcie anglojęzyczne i proceduralne.

Pomysł okazał się trafiony. Po pierwszym lądowaniu na terenie Federacji Rosyjskiej w Archangielsku musieliśmy dokonać czasowej odprawy celnej naszej TBM 850. Bez intensywnej opieki ze strony naszej agentki byłoby to zmarą, tym bardziej, że na tej zmianie, celnicy wyjątkowo nie mówili po angielsku. Co prawda jeden z niżej podpisanych został wychowany w czasach, kiedy mieliśmy zaszczyt uczyć się obowiązkowo w szkołach rosyjskiego, a drugi początki kariery lotniczej rozpoczynał w okresie, kiedy w lotnictwie wojskowym rosyjski był popularny, to od tamtych czasów nasz rosyjski nieco oklapł i odprawa celna pewnie byłaby ponad nasze siły.

Za wybraniem firmy handlingowej przemawiał także problem najpierw przez nas przeczucy, a potem sprawdzony, że skoro w Rosji lotnictwo GA nie występuje, to jak my bidulki będziemy dostawać się na lotniska? Jedyne samoloty GA w Rosji należą do baardzo bogatych, a oni mają tak dużo nadwornej służby, że nie jest problemem zorganizowanie check out i check in na lotnisku.

Przy tak dużej i nietypowej podróży niedzowną sprawą jest znalezienie odpowiedniej firmy handlingowej, która weźmie na siebie część organizacji lotu

Kolejnym ważnym zagadnieniem było dobranie hoteli. W Rosji w wielu miastach nie ma sieciówek, a przez internet dostęp do oferowanej bazy hotelowej nie jest łatwy. Chodziło nam o hotele pewne i sprawdzone, bo po co zastać splądrowany pokój. Takie niuanse lokalne znają tylko miejscowi, czyli pracownicy opiekuńczej firmy handlingowej. Faktycznie, w dwóch przypadkach przy sugerowaniu dwóch wybranych przez nas hoteli jako tych, w których prosimy o dokonanie rezerwacji – zostało nam to odradzone. Bo Rosji za wyjątkiem kilku największych miast i tam, gdzie są sieciówki ilość gwiazdek nie jest absolutnie adekwatna do rzeczywistości. Wobec tego poprosiliśmy o rezerwacje według ich zna-

nia na zasadzie *best available*. Ponieważ mieliśmy poruszać się w terenie nieznanym, ważne było zorganizowanie sprawnego transferu do hoteli i na lotniska.

Jako nasza firma handlingowa został wybrany Streamline OPS z siedzibą w Petersburgu. Po wysłaniu zapytania szybko doszliśmy do porozumienia, że załatwią wszystko co potrzebne, ale musimy dokonać stosownej przedpłaty w kwocie bagatela ponad 20 000 EUR... Tak, Rosja – mimo taniego paliwa – nie jest krajem dla biednych aeronautów. No dobrze, zgadzamy się, ale ponowne zwątpienie, przedpłaty mamy dokonać na ich rachunek, gdzie...? - no przecież nie do Rosji, tylko do banku na... Brytyjskich Wyspach Dziewiczych. Ciężki temat, tyle się człowiek nasłuchał o znikających partnerach w Rosji po otrzymaniu przelewu. Drżenie dłoni w trakcie wypełniania przelewu było odczuwalne.

Przetrwać w dziczy

No to już blisko coraz bliżej: trasa wybrana, lotniska też niczego sobie, pogoda na całej trasie (dwuletnia) sprawdzona, pieniądze na koncie nie ma. Pozostało nam przygotowanie się na ewentualne przymusowe lądowanie w dziczy. Rosja pod



Archangielsk. Opuszczony dworzec żeglugi

względem lotnisk to istna pustynia. To nie Europa, gdzie – jeśli leci się co najmniej FL200 – zawsze można dociągnąć do jakiegoś lotniska. Za niewielkie pieniądze wynajęliśmy w polskiej firmie telefon satelitarny z pakietem minut, ręczny GPS, oczywiście przenośne radio VHF – zawsze nabite przed każdym lotem (Panie i Panowie piloci – wielu z Was wozi ze sobą dodatkowe radio, ale czy aby pamiętacie, że bateria zawsze musi być naładowana, bo bez prądu nie da rady – wtedy będziecie mogli gadać tylko sami do siebie), do tego standardowe ELT i kamizelki.

Kamizelki, mimo latania nad lodem, mogły się przydać. W Rosji rzek jest sporo, więc jakby co to lepiej wodować przy brzegu niż wcisnąć się między drzewa, a wiadomo – tam jak już jest kawałek lasu, to bez końca. Na wszelki wypadek zabraliśmy też awaryjny catering. Maszynkę benzynową i żywność liofilizowaną na cztery dni, plus parę innych drobiazgów.

Pozostała jeszcze kwestia wiz. Mieszkańców Eurolandu obowiązują takie same zasady przyznawania wiz jak Rosjan. Czyli albo masz zaproszenie, albo hotel potwierdza dokonanie rezerwacji i wystawia odpowiednie poświadczenie wizowe (oczywiście za stosowną opłatą). Obydwa tematy były raczej nie dla nas, za długo by to wszystko trwało. I tu pojawia się nader pożyteczna nisza rynkowa dla wyspecjalizowanych firm. Za naprawdę niewielką opłatą, firmy te z istic słowiańską elastycznością załatwiają wizy bez wszechobecnej w Rosji biurokracji. Kurier w tamtą, kurier z powrotem i w ciągu chwili wizy są.

Pozostało jeszcze dokupienie ubezpieczenia bo większość ma-

W Rosji ważne są mundury. Człowiek w mundurze stoi wyżej w hierarchii społecznej, a przez innych mundurowych traktowany jest jako swój. Pozwala to załatwić potrzebne sprawy sprawniej i z większą elastycznością.

szyn latających w Polsce ma ubezpieczenie tylko na Europę. Dalej: paliwo. TBM 850 nie ma podgrzewacza paliwa, więc standardowa procedura użytkowania zakłada dolewanie specjalnego dodatku przeciwzamarzającego, o ile paliwo go nie zawiera. Czy TAM będzie paliwo z tym dodatkiem? Nawet w południowej Europie jest z tym spory problem. JET A1 kupowany w Hiszpanii latem ma temperaturę krzepnięcia ok. -45°C, a na maksymalnym pułapie przelotowym FL 310 bywa zimniej. Mieliśmy w zapasie sporo tego środka, ale przy tak długiej trasie było na styk. Nie do końca nas przekonywało zapewnienie naszych opiekunów, że z tym jest OK. Dopiero – olśnienie! Przecież w Rosji lata wiele An-28, które też nie mają podgrzewaczy. Damy radę!

Świąteczne sprzątnięcie przed Dniem Zwycięstwa...



fort. Robert Kowalczyk (4)

Na końcu zakupienie i załadowanie do *Garmina G1000* odpowiednich danych nawigacyjnych oraz na wszelki wypadek checklista papierowych trasówek i podejściówek.

Jeszcze jeden aspekt, dla pilotów z Europy mało istotny, ale TAM ważny – mundury. W Rosji fundamentalne znaczenie mają mundury. Człowiek w mundurze stoi wyżej w hierarchii społecznej, a przez innych mundurowych traktowany jest jako swój. Pozwala to załatwić potrzebne sprawy sprawniej i z większą elastycznością. Już sobie wyobrażam nasze próby wejścia na lotnisko jako załoga w cywilnych ubraniach – nikt w Rosji takich pajaców nigdy nie widział, co to za pilot bez właściwego odzienia...? A tak wstępowaliśmy we właściwych proporcjach: dwóch pilotów ubranych jak należy i dwójka cywilnych pasażerów. No to co? LECIMY!

Dziennik z podróży

Dzień 1. „D-Day” 7.05.2012, Łódź (EPLL) – Archangielsk (ULAA), 1061 NM, FL 290, 3 h 29 min. Przelot jak przelot, pogoda sympatyczna, żadnych CB, wiatry w plecy. Widoki żadne, bo prawie cały czas chmury pod nami. W miarę zbliżania do FIR Rosji lekki wzrost napięcia – jak będzie z tą korespondencją po angielsku. Nawet nie myśleliśmy, żeby wysłać się naszym rosyjskim. Powiedzmy to wprost: Panie i Panowie piloci, jeśli nie znanie naprawdę biegle języka kraju, w którym jesteście, to nie próbujcie



Jakiej jakości paliwo będzie z tak wysłużonej cysterny...?

się popisywać przez radio, bo skutki mogą być tragiczne (patrz: niezrozumienie części korespondencji przy lądowaniu w Smoleńsku). Swoją znajomością lokalnego języka, lepszą lub gorszą proponujemy szpanować wieczorem w barze.

Zmiana częstotliwości. Nic niepokojącego się nie dzieje. Odpowiedź kontrolera poprawna, nawet bez charakterystycznego dla Rosjan akcentu – dobra nasza, oby tak dalej. Łączymy się z TALAGI APP (ATIS zapisany, APP briefing zrobiony). Ciśnienie oczywiście QFE. QNH tutaj się nie używa. Po wprowadzeniu w Rosji w listopadzie 2011 przelotów na FL, a nie w metrach, można by sądzić, że będzie luzik. APP zniżył nas aż do TL, aż tu nagle – zniżaj na 560... metrów! Byliśmy już naprawdę nisko (TL 40), cztery rączki się przydały. Całe szczęście, że w *Garminie G 1000* jest opcja zmiany ze stóp na metry, tylko trzeba trochę popstrykać klawiszami. Gdybyśmy nie mieli „telewizorów”, to jeden z nas już by odpadł z pilotowania trzymając w dłoni kalkulator, bo polecenie było: nie około, nie mniej więcej, tylko dokładnie 560 metrów. Kto to przeliczy w pamięci na stopy w kilka sekund?

Kolejne zdziwienie – APP przekazał nas na wieżę przed stabilizacją w LOC! No nic, meldujemy się, meldujemy LOC, za moment pełna stabilizacja – zgłaszamy, z wieży tylko ROGER, próg pasa coraz bliżej, cisza... Około jednej mili od progu pasa z wieży nadal cisza. Co jest? Pozwól nam tu do cholery wyłączyć, czy nie? Ciśnienie i tak już

mieliśmy lekko podniesione bo mieliśmy podmuchy wiatru do 26 kt, pod kątem 30 stopni do pasa i deszcz. W końcu na wieży ktoś zarybił, że my nie tutejsi i litościwie zapytał, czy zgłaszamy gotowość do lądowania. A... o to chodzi, oczywiście, że gotowi! Natychmiast po tym pada zezwolenie lądowania.

Lądujemy, kołujemy – cała korespondencja elegancko – tak jak przywykliśmy. Wszystko przygotowane na nasz przylot. Na płycie postojowej obsługuje nas cały komitet powitalny. Zanim zaparkowaliśmy to po drodze było 3 marszałków, tu czekają na nas jeszcze 2 osoby do zakotwiczenia samolotu, agent handlingowy (właściwie agentka), kierowca busa, 2 ochroniarzy (generalnie na lotniskach w Rosji w zwyczaju jest wykupywanie dodatkowej ochrony – nie wiadomo po co, ale taki zwyczaj) i jeszcze jakieś 2-3 osoby, ale nie dowiedzieliśmy się kim oni byli.

Po wyłączeniu silnika patrzymy, a w naszą stronę idzie tłumek mundurowych – 7 osób! Każda w innym mundurze: były niebieskie – jasne i ciemne, zielone, czarne, szare. Nakrycia głowy maści wszelakiej: czapki z daszkiem, furazerki, berety, tylko pióropuszy brakowało. Kurde, chyba coś nie tak jest z nami... No nic, trzeba wysiadać, wychodzimy, i do nich „Zdrawstwujiel!”. „Zdrastwujiel” pada od nich, uśmiechają się. No, to żyjemy.

Dalej już poszło gładko, a skąd przylecieliście (jakby nie wiedzieli...), co to za *malerkaja maszyna* (tak małego samolotu jeszcze tam nie widzieli). Po tym była sesja foto-

Lecimy zgodnie z planem. W pewnej chwili nasz Garmin przeszedł w tryb nawigacji... oceanicznej! To znaczyło, że w promieniu 200 NM nie ma żadnego lotniska. Od razu wiadomo, że to nie Europa.

Dzień Zwycięstwa - w Rosji obchodzony z wyjątkową pompą.



fort. Robert Kowalczyk (4)

graficzna z naszym samolotem – po bo jak takie malarstwo mogło przylecieć z – dla nich egzotycznej Pol-szy – i to jeszcze z 4 osobami.

Oczywiście paliwo jakie chcemy: z dodatkiem, czy bez? No i po kłopotcie. Czekamy chwilę i widzimy jak podjeżdża cysterna – o rany jaki rupieć! To coś jeszcze może? Trochę słabo nam się zrobiło bo przecież jak w takim czymś – na oko minimum pięćdziesięcioletnim – może być czyste paliwo? Ale spokojnie, to tylko stara cysterna, a paliwo jest pewne, zapewnia pompiarz.

Ponieważ jest to nasze pierwsze lotnisko przylotowe, nasz samolot musiał być odprawiony czasowo przez celników. Z pomocą naszej agentki poszło to błyskawicznie (poniżej godziny). Jeżeli chodzi o odprawę przylotową osób to potraktowano nas elegancko: żadnych głupich pytań i grzebania w bagażu.

Archangielsk, jako znane miasto portowe, zaskoczył nas ponurym wyglądem. Wiele zapuszczonych i zapyziałych miejsc. Do tego na głównym placu pomnik Lenina. W centrum widać przygotowania do Dnia Zwycięstwa (9 maja): malowanie barierek, sadzenie kwiatów, wieszanie transparentów. W Europie nie zdajemy sobie sprawy jak ważna jest ta rocznica w Rosji. Jest to dzień wolny od pracy, ludzie chodzą odświętnie ubrani, pod pomnikami bohaterów wielkiej wojny ojczyźnianej składane są tysiące kwiatów, także od osób prywatnych. Nowożeńcy robią sobie zdjęcia pod pomnikami. Nikt tego dnia nie przywita się inaczej niż świątecznie (w powietrzu także).

Dzień 3. Dzień Pobiedy – 9.05.2012. Archangielsk (ULAA) – Niżniewartowsk (USNN), 1000 NM, FL290, 3 h 09 min. Lecimy na

Syberię, do miasta nacierzy – podobno mającego największe złoża. Przelot spokojny, wiatr w plecy pozwolił nam osiągnąć prawie prędkość kosmiczną (403 kt względem ziemi). Lecimy po trasie zgodnie z planem lotu – w Rosji nie wybrzezie żadnego skrótu. W pewnej chwili nasz *Garmin* przeszedł w tryb nawigacji... oceanicznej! To znaczyło, że w promieniu 200 NM nie ma żadnego lotniska. Od razu wiadomo, że to nie Europa.

Po lądowaniu, sprawne kołowanie, ponownie tłumek do obsługi (to chyba jakiś sposób na bezrobocie...) ale bez mundurowych. Wszystko przygotowane: paliwo (oczywiście ze starego rupiecia z numerem „13”), busik, agent na miejscu.

Dzień 4. 10.05.2012. Zamówiliśmy w hotelu transport z kierowcą na kilka godzin do zwiedzania. Przyjechał sympatyczny człowiek i jeden z nas do niego – „Do you speak English?”, a on na to z uśmiechem: „A ty po azersku gawisz?” Więc przechodzimy na rosyjski. Nasz przewodnik okazał się Azerem z pochodzenia, który przyjechał tu do pracy na rok a został na stałe. Przeszedł na emeryturę w wieku 50 lat (!) i teraz dorabia na przewozach. Jak mu powiedzieliśmy w jakim wieku przechodzi się w Polsce na emeryturę, to był w wielkim szoku – „To wy tak długo żyjecie?” Niżniewartowsk – w tym mieście są pieniądze. Duże, naftowe pieniądze. Ulice schludniejsze, sporo nowych budynków, lepsze auta. Zwykły robotnik naftowy zarabia 1000 USD, majster 2000 USD miesięcznie. Fajnie, tylko klimat straszny – długa zima i temperatury po -50°C.

Jak w całej Rosji artykuły spożywcze są droższe o 100% niż

Chabarowsk – prawie jak San Francisco...



Wysłużone krzesło może nie wygląda profesjonalnie, ale samolot da się zatankować

w Polsce, asortyment mniejszy i gorszy. Za to paliwo – połowa, utrzymanie 100 metrowego mieszkania ze wszystkimi opłatami to 20 zł miesięcznie. Ruch turystyczny w regionie znikomy. Trafiliśmy do muzeum Syberii i mimo, że był maj, to i tak byliśmy pierwszymi gośćmi w tym roku. Pani zarządzająca była tak szczęśliwa, że nie opuszczała nas na krok i sama nas oprowadziła.

Dzień 5 – 11.05.2012. Niżniewartowsk (USNN) – Bratsk (UIBB) – Czita (UIAA), 888 NM + 549 NM, FL290, 3 h 23 min. + 2 h 14 min. Podczas międzylądowania w Bracku, nie wiadomo dlaczego, (nasz lot był wewnątrz krajowy) na powitanie przyszło 9 (!) mundurowych. W trakcie tankowania wszystkie nasze papiery (łącznie z wcz-

Można było odnieść wrażenie, że my, przemierzający Rosję małym samolotem byliśmy tam równie egzotyczni, jak egzotyczne było dla nas to, co tam zobaczyliśmy

śniejszymi kartami meldunkowymi z hoteli) były kserowane.

Tankowanie, kopiowanie, toaletowanie poszło sprawnie, musieliśmy się spętać, bo lotnisko w Czicie było czynne tylko do 17:00 czasu lokalnego. Za każdą rozpoczętą godzinę po 17:00 opłata wynosiła 1000 EUR. Mieliśmy lepsze pomysły jak wydać takie pieniądze.

W ogóle z czasami było trochę zamieszania w naszych głowach, nie dość, że lecąc na wschód „gubiliśmy” czas, to jeszcze ten przelicznik czasu UTC. Tego dnia, mimo że wystartowaliśmy rano czasu lokalnego i wylądowaliśmy po południu – to wg UTC wylądowaliśmy następnego dnia.

W Czicie wylądowaliśmy 2 minuty przed 17:00. Lotnisko zapyziało, stary i obskurny terminal, tak samo samoloty, głównie stare *Antonowy* i ciekawostka – *Beriev* na chodzie. Nasz agent, przemity Wiktor, były pilot liniowy jak się dowiedział, że przylecieliśmy z *Pol-szy* zrobił zdziwioną minę i skomentował: *Wot mołodcy!*

Serdeczność Wiktora i herbata z esencji, którą nas poczęstował, kompensowała okropne wrażenie z terminalu (toalety były jak na „Misiu”).

Czita to miasto równie paskudne jak terminal, którego w czasach ZSRR nie było na mapach. Ze względu na instalacje wojskowe było to miejsce „tajne przez poufne”. W przewodniku Pascala napisano,



Czita. Terminal jak i całe miasto – do niedawna tajne – są w podobnym stanie



Jekaterinburg – łoża dla GA. Tylko 300 EUR za 2 h.

że ludzie w Czicie są jakby trochę spowolnieni – to prawda. Panie w hotelu za nic nie dały się przekonać, że powinny skopiować karty meldunkowe tylko z poprzedniego hotelu. Zażądały wszystkich! A potem obie miały zajęcie na dobre 2 godziny. Do zakupionej w barze butelki coli chcemy wziąć do pokoju szklanę. *Nie nada!* Nie wolno, dlaczego? Nie, bo nie!

Dzień 6. 12.05.2013. Czita (UIAA) – Chabarowsk (UHXX), 961 NM, FL 290, 3 h 35 min. Przelot bardzo spokojny, pogoda 100/100, tylko ta straszliwa pustka... Na niebie brak jakichkolwiek smug kondensacyjnych. W radiu cisza taka, że z samotności co kilka minut robimy *radio check*. Na ziemi żadnych zabudowań. ATIS zapisany, APP briefing wykonany. Lądujemy na 05L.

Chabarowsk okazuje się dla odmiany bardzo ładnym i schludnym miastem. Spędzamy tu dwa dni.

Dzień 8, 14.05.2012. Chabarowsk (UHXX) – Czita (UIAA), 981 NM, FL300, 3 h 26 min.

Znowu ta Czita, dobrze, że tylko na spanie. Tym razem pogoda SCT 1300 CB (mistrz oczywiście), wiatr lekko boczny 5 MPS (inaczej nie podają) ale bez dramatów.

Dzień 9. 15.05.2012. Czita (UIAA) – Irkuck (UIII), 332 NM, FL300, FT 1 h 35 min. W pewnym momencie lecimy nad Bajkałem – ależ on jest wielki! Po raz pierwszy jesteśmy wektorowani. Po zatankowaniu odwożą nas busikiem do wyjścia dla załóg. Co ciekawe, Irkuck ma piękny nowoczesny terminal, a nas wypuszczają jak dziadów, przez wstrętny budynek.

Dzień 10, 11. Wolne. Jedziemy załatwionym SUV-em na wycieczkę nad Bajkał. 1/3 trasy po asfalcie, reszta po szutrze i nie wiadomo jeszcze czym – masakra. Mijane wioski to obraz nędzy i rozpaczy – budynki drewniane, tak na oko XIX wiek. Ale przed ruderami stoją współczesne auta – widać tamtejsi mają inne priorytety. Po raz pierwszy tankujemy (auto) na pro-

wincji. W budzie, okratowanej jak forteca ktoś siedział – szyby czarne, wysunął szufladkę – tam wkłada się pieniążka, i trzeba krzyknąć jaki rodzaj paliwa potrzebny. Należy ilość paliwa leci wtedy z dyspozytora...

Dzień 13. 18.05.2012. Irkuck (UIII) – Nowosybirsk (UNNT), 911 NM, FL300, 3 h 59 min. Tu już cudów z wiatrem nie było, człowy 80 kt. RWY 25, wiatr 340 stopni, 5 MPS, ale dajemy radę.

Dzień 14. 19.05.2012. Nowosybirsk (UNNT) – Jekaterinburg (USSS) – Niżny Nowgorod (UWGG), 758 NM + 680 NM, FL300, 3 h 12 min. + 2 h 29 min. Po raz kolejny – jak to nad Rosją – komunikat na wyświetlaczu „NO WGS 84”, autopilot nie przejdzie w tryb podejścia w funkcji „Active airport to land”. Trzeba „w rękach”.

W Jekaterinburgu mieliśmy zarezerwowaną *lounge*, żeby chwilę odsapnąć. Jak rozpoczęliśmy tankowanie podjechała nowiutka limuzyna i zabrała naszych pasażerów. Musieliśmy dwa razy tłuma-

czyć kierowcy, żeby po nas wrócił za 15 minut. Biedaczysko nie mógł pojąć, że piloci też będą urzędować wraz z państwem w łoży, a nie pójść do toalety dla personelu. Podobna konsternacja wywołana obecnością załogi była widoczna wśród obsługi. Fakt, tzw. poczekalnia przebijala luksusem wszystko, co do tej pory widzieliśmy.

Dzień 15. 20.05.2012. Niżny Nowgorod (UWGG) – Łódź (EPLL), 922 NM, FL300, 3 h 20 min. To już koniec wyprawy. Daliśmy radę. Była bezpieczna, znakomicie obsłużona przez firmę handlingową. Za to księgowość pracuje u nich niespiesznie. Nasze przeloty były w maju, rozliczenie otrzymaliśmy w lipcu, a nadpłatę z zaliczki odzyskaliśmy w grudniu po wystosowaniu pisemnej groźby, że powiadomimy wszystkie FOB-y w Europie o sposobach ich działania.

Podczas pobytu w Rosji nie mieliśmy żadnych nieprzyjemnych sytuacji. Było, jak to mawiają w Rosji, drogo i bogato... Paliwo dostępne bez najmniejszych problemów. Średnio po 70 – 90 euro

Podczas pobytu w Rosji nie mieliśmy żadnych nieprzyjemnych sytuacji. Było, jak to mawiają w Rosji, drogo i bogato... Jedno lądowanie z transferem do hotelu to wydatek około 1000 EUR.



Irkuck. Przejście dla pilotów, choć obok stoi nowy terminal

centów za litr. Jedno lądowanie z transferem do i z hotelu to przeciętnie wydatek około 1000 EUR. Wchodzenie na lotniska to czysta przyjemność. Każdorazowo nasi opiekunowie tak mieszały, że nasi pasażerowie wchodzili razem z nami. Odpadło nam osobne zbieranie pasażerów, jak np. w... Gdańsku. Umundurowanych pilotów w trakcie kontroli bezpieczeństwa – jako swoich – traktowano z dużą elastycznością: bramka brzęczy? – dawaj w *period*, *wsio charaszo!* Tylko raz, w Chabarowsku jakaś stara baba uparła się, że musimy

podać numer lotu, bo nie wejdziesz. No to nasz opiekun odszedł trzy kroki i udał, że gdzieś dzwoni. Po chwili podał jej cztery cyfry i było *charaszo*. Dobrze, że w czasie tej „rozmowy” nie zadzwonił mu telefon...

Co jeszcze trochę inne niż u nas: bardzo ważne jest podawanie ETA do punktów nawigacyjnych (tych obowiązkowych). Trzeba samemu meldować osiągnięcie FL-ów podanych przez ATS.

Robert Kowalczyk
Sławomir Knap

Reklama





POLINAR

SPRZEDAŻ I SERWIS
EASA: PL.145.017 | PL.MG.503

R22 BETA II	- 270.000 USD
R44 RAVEN I	- 363.000 USD
R44 RAVEN II	- 442.000 USD
R66	- 830.000 USD*

* z kosztami BHC

PREZYSTAWIŁ:  **ROBINSON**
BYŁYBY AUTORYZOWANE DEALER
HELICOPTER COMPANY
NA POLSKĘ

tel. 12 414 25 66
509 106 474
www.polarin.pl
robinson@polarin.pl

TANI LEASING
I UBEZPIECZENIA





Nowosybirsk. W połowie drogi do domu...

