

Transatlantycki przelot AW101

#Pożegnania #Służby państwowe 30 grudnia 2022

Na przełomie III i IV kwartału br. jeden z przeznaczonych dla Norwegii śmigłowców poszukiwawczo-ratowniczych Leonardo AW101 przyleciał z Europy do Baltimore, a następnie został przebazowany do Buena Vista w stanie Kolorado, gdzie przez miesiąc przeprowadzono jego próby udowadniające zdolność do startu i lądowania na dużych wysokościach.



Załoga norweskiego AW101 i personel obsługowy i techniczny podczas prób operowania w Buena Vista w stanie Kolorado / Zdjęcie: Leonardo

Ze względu na problemy związane z ogólnosiwiatowym harmonogramem wysyłek po pandemii koronawirusa SARS-CoV-2, ustalono, że śmigłowiec przeleci z powrotem do Wielkiej Brytanii z USA w celu natychmiastowej dostawy do norweskiego klienta. Wcześniej personel Leonardo realizował podobne zadania – 11 października 2001 CH-149 Cormoran dla Cormorant Royal Canadian Air Force (RCAF, królewskich wojsk lotniczych Kanady) przeleciał z Włoch przez Anglię do Kanady w ciągu 9 dni, pokonując odległość 11 400 km ([Modernizacja CH-149](#), 2022-12-23).

Załoga śmigłowca składała się z pilotów doświadczalnych Matta Grindona i Milesa Barnetta oraz głównego inżyniera prób w locie Richarda Parkesa. – *Prawdziwe wyzwania dotyczyły planowania i przygotowania lotu. Znalezienie odpowiednich miejsc do tankowania, noclegów, odprawa celna i imigracyjna oraz wsparcie logistyczne przelotu wymagały wielu godzin rozmów telefonicznych, wysyłania e-maili do odległych miejsc, sprawdzania pogody i obliczania ilości paliwa, aby umożliwić ukończenie podróży w bardzo krótkim czasie* – opowiadał po locie Parkes.

Jedną z najważniejszych czynności przed pokonaniem Północnego Atlantyku było sprawdzenie instalacji przeciwołodziwej i odladzania łopat wirnika nośnego, umożliwiających bezpieczny lot w znanych warunkach oblodzenia ([Oblot pierwszego AW101 dla MW, 2021-07-20](#)).

Lot po starcie z Buena Vista prowadził m.in. przez Kanadę, Grenlandię i Islandię. Trasa została podzielona na dwa codzienne 3-4 godzinne odcinki, z przerwami na międzylądowanie w celu tankowania paliwa. W ciągu 7 dni AW101 odwiedził 6 krajów, zatrzymał się na 12 lotniskach i pokonał 8889 km, aby ostatecznie wylądować na lotnisku w zakładach Leonardo w Yeovil.

- Pewnego razu tankowanie odbyło się na odległym kanadyjskim lotnisku, gdzie przy wietrze o sile 30 węzłów spotkał nas zespół obsługowy złożony z Inuitów. Później zatankowaliśmy całe paliwo z cystern w Nuuk i Kulusuk na Grenlandii. Personel lotniska był zdumiony, że śmigłowiec był w stanie dotrzeć do nich i ma zasięg i wyposażenie, umożliwiające wykonanie takiego lotu - dodał Parkes.

Podczas przelotu śmigłowiec wylatał prawie 80 godzin, przy minimalnej nieplanowanej obsłudze technicznej i sprawował się bez zarzutu w różnych warunkach lotu, od temperatury +23°C w Buena Vista, do -14°C nad górami na Grenlandii, a także w warunkach oblodzenia nad Oceanem Atlantyckim.

Dużą pomocą dla załogi był cyfrowy automatyczny układ sterowania lotem, zapewniający załodze możliwość wstępnego wyboru wysokości, prędkości i sprzęgnięcie z układem zarządzania lotem, dzięki czemu lotnicy mogli skupić się na planowaniu trasy i pogodzie. Pokładowa stacja radiolokacyjna zapewniała bezpieczną separację od wybrzeża i gór lodowych, a głowica optoelektroniczna służyła do identyfikacji lotnisk i pasów startowych z dużej odległości.

Powiązane wiadomości

[Transatlantycki przelot AW101 \(2022-12-30\)](#)

[Oblot pierwszego AW101 dla MW \(2021-07-20\)](#)

[Sonary Flash Sonics dla MW \(2020-09-18\)](#)

[WZL-1 zajmą się obsługą AW101 \(2020-01-08\)](#)

[Modernizacja CH-149 \(2022-12-23\)](#)

[Modernizacja kanadyjskich AW101 \(2017-05-31\)](#)

[AW101 ponownie w amerykańskim przetargu? \(2012-09-19\)](#)

[Kontrakt na VXX przyznany \(2014-05-08\)](#)

[AW101 w Warszawie \(2017-03-04\)](#)