

S Faetou NG napříč Austrálií ze západu na východ

Autor a pilot: William Owen, Australia

Únor, 2022

Novým domovem pro letoun Atec 321 Faeta NG se v únoru 2022 stal Jingalup v západní Austrálii. Mám farmu (momentálně pronajatou) s přistávací dráhou (YJIP), hangárem a domem. Je to zároveň základna pro mou pilotní školu "Willflyhire". Rok 2021 jsem měl tak nabitý, že jsem se rozhodl vyrazit na dovolenou a udělat si výlet do východních států Austrálie.

Kamarád Anatole se rozhodl, že poletí se mnou. Dotankovali jsme palivo a odletěli 1. února asi v 8:30 hod. S Faetou jsem před naším odletem nalétal minimálně 40 hodin. Ve 3000 stopách byly špatné povětrnostní podmínky. Vítr byl příliš silný, tudíž jsem trávil většinu času nad hladinou 80, kde byl vzduch chladnější a proudění klidnější. Protože byl pro naši trať předpovídan silný vítr, let na vyšší hladině byl lepší volbou.

Na UL letadlech mám nalétáno přes 4000 hodin, a jedna z věcí, která se mi na Faetě opravdu líbí je její skvělá schopnost rychle stoupat a přitom stále rychle letět. K rychlému dosažení výšky nepotřebuje letět na nízké rychlosti. Stoupání rychlostí 100 kt je velmi dobrá stoupavost, to miluji!

Naše první etapa měla být dlouhá 440 mil až do Caiguny, ale moji přátelé při ranní kávě rozhodli, že cestou musíme udělat zastávku. Vybral jsem Mount Short, malou veřejnou přistávací plochu téměř přímo na trase. Dle očekávání, jakmile jsme se dostali pod asi 4500 stop, začaly turbulence. Na přiblížení na přistání byly mechanické turbulence působené větrem ještě silnější. Přistání ale proběhlo bez problémů, se silným protivětre a plně vysunutými klapkami. Přistávací rychlost byla pěkná a nízká.

Po pauze jsme pokračovali směr Caiguna. Pro plánování nejvhodnější výšky a ekonomický let do cíle zpravidla používám AvPlan. Pro tuto část trasy byly nejvhodnější hladiny 75 nebo 95, jelikož jsme letěli východním směrem. Let nad rozptýlenými oblaky byl překrásný.

Přelétávali jsme nad zemědělskými oblastmi, což mi bylo velmi blízké. Přesto se vždy rád kochám rozmanitostí krajiny v různých ročních obdobích. Vlastním ještě další tři letadla s motorem Rotax 912 a na cestovní rychlosti mám obvykle 5200 ot./min. Toto jsem aplikoval i u Faety. Spotřeba paliva byla asi 15 L/h i nižší, což je významně méně, než u mých ostatních letadel a letěl jsem asi o 30 kt rychleji. Měl jsem radost.

Přistání v Caiguně proběhlo celé napříč větrem o síle 15 kt. S pěknou, širokou přistávací dráhou to ale není problém. Trochu jsme se občerstvili a doplnili palivo. Potvrdili jsme si, že jsme za 4 hod. letu spotřebovali 60 L paliva, což je 15 L/h.

Cestou do Nullarboru jsme se už o mnoho více kochali okolní krajinou. Letěli jsme níže podél pobřeží a útesů ve výšce 500 stop AGL. Vítr vanul směrem od oceánu. Vzduch na oceánské straně útesů byl tedy docela klidný. Útesy poblíž hranice mezi Západní a Jižní Austrálií dosahují výšky několika set stop. Mezi nimi proudící vítr vytváří vlnu, po které se lze svézt. Na jejich vnitrozemské straně se ale tvoří silné turbulence.

V Nullarboru se nám podařilo přistát a dotlačit Faetu ke stojanu k doplnění prémiového bezolovnatého benzínu, o který se podělila spolu s auty. Přespali jsme v Coorabie na farmě, v krásném přátelském prostředí s večeří a snídaní.

Když jsme druhý den startovali, opět se zvedal vítr. V tento další den našeho vyhlídkového letu jsme si prohlédli škody na transkontinentální železnici. Naše trasa vedla přímo na Lyons a poté podél železnice do Kingoonye, dále pak přes Glendambo, kde byla zaplavena Stuartova dálnice. Let nízko začal být neklidný, tak jsme opět vystoupali a pokračovali do Port Augusty. Po doplnění paliva jsem se rozloučil s kamarádem, který pokračoval na Melbourne. Při stoupání z Port Augusty se otevřel velmi neobyčejný pohled na úchvatnou scenérii Spencerova zálivu a Flindersovo pohoří.

Na noc jsem zamířil do Menindee. Tamní jezera se zdála být dost plná.

Další zastávkou bylo město Cobar, které mě překvapilo velikostí dráhy v porovnání s Menindee. Vítr zesílil s nárazy 18 – 28 kt. Dotankoval jsem a čekal na další vývoj počasí. Cílem dne byl Armidale nebo Coffs Harbour. Jak jsem se přibližoval k Armidale, bylo z hlášení o počasí jasné, že trať na Coffs Harbour je neprůletná kvůli nízké oblačnosti, a že i dosáhnout Armidale by mohlo být složité.

Vydatný déšť v Novém Jižním Walesu vyvolal expanzi zeleně. Letiště Armidale se nachází v kopcích Velkého Předělového Pohoří ve výšce 3556 stop. Musel jsem si ověřit, zda budu mít mezi horami a základnou oblačnosti dostatek prostoru, abych mohl bezpečně pokračovat. Do Armidale jsem dorazil po dvou a půl dnech klidného letu, při kterém jsem překonal vzdálenost 1800 mil.

Následující fotografie jsou seřazeny podle naší trasy od západu na východ. Jsou pořízené z telefonu, který jsem měl uchycený v levém horním rohu kabiny.

Pobřežní útesy v oblasti Eucla



Pobřeží východně od vesničky Caiguna



Coorabie



Severovýchodně od Nullarboru



Kingoonya



Glendambo



Coondambo



Wirraminna



Nový Jižní Wales



Nový Jižní Wales



Jezera u Menindee



Jezera u Menindee



Sandy Creek



Hermidale



Nový Jižní Wales



Mount Harris



4G

UTC

Cancel

DCT YARM



Haddon

-31.311
148.018
DD.DDD

YCF5

ETA



Settings

Bourbah



Emerald Hill



Národní park Dowe



Armidale

