

??????????
 ????????



Wyprawa w Czasie

Nie każdy od razu wie jak on wygląda, ale na ogół wystarczy „żółty dwupłatowiec” z „Pożegnania z Afryką”. Samolot „romantyczny - osiągi, jak na obecne czasy, mizerne. Przelotowa tylko 130km/h, zasięg zaledwie 300km. Wyposażenie? BRAK hamulców, instalacji elektrycznej, rozrusznika, klap, osłony kabiny... Ubrudzony olejem płócienny samolot – nie mały-biały jet z teledysku. Doświadczeni lotnicy zadają z rozpędu zabawne pytania: „Nie ma hamulców... czyli zawsze trzeba mieć pomocników na pasie żeby złapali samolot – tak?”

Nasi dziadkowie uśmiechają się. Latali na takim sprzęcie i robili rzeczy, o których możemy sobie poczytać tylko w książkach. Tiger Moth, rozwinięcie „Moth” Sir Geoffrey de Havilland’a, został oblatany w 1931 roku. To były czasy! Pionierskie przeloty, rajdy. Samoloty Sir de Havilland’a startowały w Challenge’ach – ścigając się z RWD-6 i 9. Od połowy

lat 30. Tiger Moth był dla RAF tym, czym RWD-8 w przedwojennym Lotnictwie Polskim.

Oryginalnych, latających erwudziaków nie ma, są za to oryginalne angielskie Tiger Moth’y. Są to także NASZE samoloty. Znakomita większość polskich lotników w Anglii w czasie wojny szkolili się na tym ty-

pie. Nawet jeśli byli to już doświadczeni piloci – trening w lotach bez widoczności, na przykład, wykonywany był na Tiger’ach. W większości polskich dywizjonów w Wielkiej Brytanii był co najmniej jeden DH82A, polska szkoła lotnicza w Hucknall (25 EFTS) w większości używała Tiger’ów.

Meta już za nami, zdecydowały ostatnie metry...





**Zapraszam na
wprawę
w szalone
„lata 20, lata 30”.
Na Polu
Mokotowskim
stały wtedy jeszcze
erwudziaki,
a międzynarodowe
lotnisko Okęcie
było tylko
błotnistym polem.
Wyruszmy
De Havilland
DH82A
„Tiger Moth”
rocznik 1939.**

w końcu dbał i reperował... Maszyna trwała, ludzie odchodzili.

Na mojej drodze były Tiger'y, które czekały na ratunek. Musiałem je z ciężkim sercem zostawić – za mało wiem i mam, żeby im pomóc. Były także i te piękne, zadbane – pozostawiłem je bez smutku. Będą „żyć długo i szczęśliwie” u nowych właścicieli. Mój „Tygrys” czekał w High Wycombe, w firmie TigerFly. To, że ostatnie 12 lat latał jako „samolot pasażerski” wożąc ludzi weekendami na 15-minutowe lotnicze przejażdżki, dawało gwarancję dobrego stanu technicznego. Z drugiej strony – skończyło się świadectwo sprawności, samolot nie latał od pół roku, miał bardzo bogatą i pracowitą przeszłość. No cóż... Decyzja i do roboty!

Mój Tygrys, numer seryjny 83720, RAF T-7230, został zamówiony w 1939 roku w Morris Motors Ltd, czyli pochodzi z zamówienia już wojennego, poza macierzystą firmą De Havilland. 14 sierpnia 1940 roku przejęły go oficjalnie Królewskie Siły Powietrzne, natychmiast wysyłając do zadań szkolenia podstawowego. Niezwykła data, niezwykły czas. Trwała Bitwa o Anglię, 302. właśnie wszedł do akcji, 303. organizował się jeszcze. Następne pięć lat, z pół-

roczną przerwą po poważnym wypadku, T-7230 pracowicie wykonywał kręgi i strefy, będąc częścią 24 EFTS. Bazował na początku na niewielkim polu na północ od Londynu - obecnie znanym jako London-Luton International Airport.

Wojna i wielkie zapotrzebowanie na latanie się skończyło. Na początku lat 50. samolot jeszcze służył w RAF, w bazie Kirton-in-Lindsay – znanej z bazowania tam polskich dywizjonów na Spitfire w czasie wojny. Potem, od 1953 roku - przerwa... bardzo długa przerwa.

W 1983 roku 83720 został ponownie oblatany i rozpoczął nowe życie. Remont przeprowadzony został przez specjalistów z latającego muzeum – znanego teraz jako Shuttleworth Collection, Old Warden. Przez następne kilka lat samolot szkolił, latał na pokazach – również jako część grupy Diamond 9. Służył także do treningu pilotów doświadczalnych w Boscombe Down (Empire Test School). W końcu trafił do TigerFly.

Teraz o lataniu - ja też nie mogłem się doczekać. Na początek wyposażenie. O kombinezonie, okularach i hełmofonie nie pomyślałem, zresztą trochę mi głupio było wyglądać jak Lotnik z Pomnika Lotnika.

Meta już za nami, zdecydowały ostatnie metry...



Tiger Moth: klasyk, „nasz”, b. podobny do RWD'ków, pierwszy krok w wojennej karierze pilota RAF-u... Postanowiłem go „dostać dla siebie”.

Samo poszukiwanie historycznego samolotu było niezwykłą przygodą. Po drodze była wizyta w opuszczonym irlandzkim zameczku, gdzie w szopie na podwórzu mieszka lekko zapomniany „Tiger”. Były i inne zaczarowane miejsca. Były stare zdjęcia, dokumenty, książki lotów z czasów wojny. Historie ludzi, którzy przeminęli i ich samolotów, które zostały. Dużo troskliwości, dbałości i szczęśliwych przypadków. Moim Tygrysem w czasie wojny latało, wyszkoliło się, 300, może 400 lotników RAF. Większość z nich (!) spadła później w płomieniach na Europę. Patrząc na ten samolot myślę o tych dwudziestoparolatkach, wysyłanych wtedy na śmierć w tej pięcioletniej największej powietrznej bitwie. A potem całe lata ktoś remontował,

?????????
?????????



Meta już za nami, zdecydowały ostatnie metry...

„Teatr”, myślałem. I tak na pierwsze latanie swoim Tiger'em stawiałem się, jak „normalny człowiek” - w dżinsach, ze standardowymi słuchawkami w ręku. Instruktor popatrzył z politowaniem wiedząc, że sam sobie dam nauczkę. Pilot Mainka rusza do akcji: pierwsze, jeszcze na rozbiegu, pofrunęły na podłogę piękne Rayban'y. Potem zrobiło mi się jakby przewiewnie - odkryłem otwartą kabinę. Na boki widać - fajnie, do przodu - patrzeć się nie da. Niebezpiecznie zrobiło się dopiero przy lądowaniu. Na wytrzymaniu, na metrze nad ziemią, kiedy widok do przodu zasłania maska i zaczyna być mało widać - wychyliłem się w bok. W tym samym momencie drobny deszcz zakłuł w oczy, słuchawki zerwało. Nic nie widząc zrobiłem wielkiego kangura i zabrałem się za budowę nowego kręgu. Na 100 metrach powoli ściągnąłem z powrotem do kabiny słuchawki powiewające wesoło do tego czasu w rejonie łączności z instruktorem w pierwszej kabinie. „Zapewne są drobne szczegóły różniące Tigera i Airbusa 320 w doborze pilot equipment - don't you think so?”. Subtelność angielskiego humoru. Instruktor John Dodd na codzień jest kapitanem A320 - podobnie jak ja - i oczywiście

dość często żartowaliśmy z tego zestawienia. „Ćwiczymy dziś awarię autothrust” (automat ciągu) - mówiliśmy przed lotami.

Wniosek numer jeden: trzeba się ubrać jak Lotnik.

Pamiętam wojskowy podręcznik pilotażu z lat 30. otrzymany od Dziadka. Czytałem go w czasach zdobywania swojej licencji turystycznej. Książka przydała się wtedy jak

najbardziej, ale część dobrych rad mogę docenić dopiero teraz. Tam było napisane, że „dowolny przedmiot nie umocowany w kabinie zostanie wywiany na zewnątrz!”. W Kolibrze nie, w Tigerze DZIAŁA! Sprawdziłem osobiście! Na szczęście nie była to mapa, ale wyobrażam sobie minę angielskiego chłopca, który na środku starannie zabronowanego pola znalazł egzemplarz „Prze-

Meta już za nami, zdecydowały ostatnie metry...



for.

glądu" (wiozłem go dla kolegów w Henlow).

Wniosek drugi: wszystko nieumocowane w otwartym kokpicie prędkiej czy później wypadnie lub spadnie. Przedmiot upuszczony w kabynie zobaczymy ponownie, na krótką chwilę jednak, w górnym położeniu pętli lub górki. Bo Tiger kręci akrobacje – trzeba ostrożnie i spokojnie, ale pętla, korkociąg, beczka-baryłka – jak najbardziej.

Świst linek, łopotanie, ptaki zaglądną ciekawie. „Wykonując na 300 meterkach” czuje się zapach ziemi – skoszonej trawy, tartaku, jeziora, piekarni. Deszcz – jeśli leje - nie leje się do kabiny, ale lepiej mieć dobrą skórzaną kurtkę. Sprawa instalacji radia i intercomu – żeby w ogóle móc się dogadać - jest oczywiście nietrywialna.

Start jest prosty. Powoli otwieramy pełną przepustnicę i dość wcześnie, zdecydowanym ruchem drążka do przodu, odrywamy ogon. Kiedy Tiger rozpędza się już na podwoziu głównym, z płozą w powietrzu, lepiej widać i łatwiej jest utrzymać kierunek. Oderwanie przy około 50 kt, wznoszenie przy około 60kt.

Budowa kręgu powinna być nieco inna niż ta stosowana współcześnie. Maski zasłania widok do przodu. W Spitfire czy Hurricane jest tak samo, więc nie leci się po ustabilizowanej prostej x kilometrów, tylko wykonuje się podejście z zakrętem i/lub ślizgiem. Nie ma klap. Prędkość podejścia to około 55kt. Na 2-3 metrach rozpoczynamy wytrzymałość. Idealnie jest na kilkudziesięciu centymetrach doprowadzić do początków przecię-



Meta już za nami, zdecydowały ostatnie metry...

gnięcia. Samolot nie ma wtedy tendencji do odbicia się. Jeśli jednak zrobimy to za wysoko – może dojść do niebezpiecznej sytuacji przecię-

gnięcia i utraty kierunku – uderzenia skrzydłem o ziemię. W tej fazie trzeba bardzo uważać na podmuchy – samolot jest bardzo lekki, lotki nie są

Meta już za nami, zdecydowały ostatnie metry...



fol.

Śmigłowce Eurocopter na polskich znakach to już nie sensacja. Jednak na wieść o przylocie nowej maszyny pognaliśmy na lotnisko. Do kraju trafił pierwszy EC-130!

?????????
?????????

skuteczne. Generalnie faza wytrzymania służy ocenie znoszenia i siły podmuchów – „co z nami zrobi wiatr”. Jeśli czujemy, że dalsze wytracanie prędkości jest niewskazane, spowoduje za duże znoszenie, trawers – możemy jeszcze zrobić „wheeler”. Jest to metoda lądowania na dwa punkty – z większą prędkością. Musimy mieć jednak równe podłoże, nie może być wysokiej trawy, grozi kapotaż. Takich lądowań na Jaku czy ANie raczej się nie ćwiczy. „Wheeler” polega na tym, że zamiast ciągnąć drążek na siebie, jak w klasycznym „na trzy punkty” – pozwalamy Tiger’owi dotknąć ziemi tylko kołami głównymi. W tej dokładnie chwili musimy delikatnie oddać drążek – żeby samolot nie wyszedł w powietrze – i utrzymując ogon wysoko pozwoli wytracamy prędkość. Dopóki ogon w górze – mamy skuteczny ster kierunku i dobrze widzimy do przodu. Jak ogon opada – tracimy możliwość utrzymania kierunku, Tygrys zakręca pod wiatr jak mu się podoba, ale płoza ogonowa ryje ziemię i dobieg jest już krótki. NA TRAWIE jest krótki. Jeśli lądujemy na betonie - hamowania prawie nie będzie. Za samolotem, konkretnie za płozą ogonową, będzie za to widać piękny snop iskier. Na tę ewentualność trzeba być przygotowanym w momencie, gdy ogon dotyka betonu. Trzeba wtedy odpiąć pasy i, zanim rozbijemy lampy krawędziowe pasa, wyskoczyć z kabiny wykonując procedurę „łapania Tygrysa za ogon”. Brzmi nieźle – prawda?

Wniosek trzeci: tresura Tygrysa wymaga czasem zdecydowania.

Z treningiem „wheeler’ow” wiąże się taka anegdota: pewnego mglistego wojennego dnia, w bazie szkoleniowej RAF gdzieś w zachodniej Anglii, wylądował Tiger Moth z instruktorem i uczniem. Samolot był...popalony! Dolne pokrycie skrzydeł spalone, wypalone dziury w górnych skrzydłach, osmałony kadłub i twarze lotników. Niewesołeminy. „Co się stało?” pyta dowódca bazy, narrator tej historyjki. „Burza, piorun” pada odpowiedź. Dzień mglisty, typowa English weather - skąd burza?! „Coś podejrzewałem, ale nikt się nie przyznał. Co się stało dowiedziałem dopiero po wojnie”. Otóż instruktorzy z tej bazy mieli taką niewinną zabawę: kiedy nie było widać nieba, startowali z uczniami i przebijali chmury lecąc w kierunku pobliskiego miasta i wiszącej nad nim zapory balonowej. Nad chmurami, jak możecie sobie wyobrazić,

Śmigłowce Eurocopter na polskich znakach to już nie sensacja. Jednak na wieść o przylocie nowej maszyny pognaliśmy na lotnisko. Do kraju trafił pierwszy EC-130!

roztaczał się idylliczny niemal widok. Biała, nieskończona, lekko pofalowana powierzchnia - niczym morze, a na nim, jak odpoczywające wieloryby – wielkie cielska balonów zaporowych. Nikt nie widzi – to do zabawy...która polegała na lądowaniach na grzbiecie balonu. Oczywiście lądowanie „wheeler” - przejechanie wzdłuż i... hop - znowu w powietrze. Niestety, tego dnia uczeń nie dosłuchał dokładnie o co chodzi, a instruktor się zagapił. Lądowanie na „trzy punkty” zaowocowało oczywiście rozdarciem balonu płozą i „zatonięcie” do jego wnętrza, wypełnionego łatwopalnym wodorem...

Takich historii jest wiele. Kiedy już mój Tiger otrzymał ponownie świadectwo sprawności, dalej przylatywałem do Anglii, żeby... latać po Anglii. Podróżować w czasie, usłyszeć te historie. Jest wiele miejsc, które są pełne symboli z tamtych czasów, symboli często bardzo związanych z polskimi lotnikami. 83720 był dwa razy w Duxford. Bazuje tam Spitfire ML407 - ex-308. dywizjon. Drugi lot

Meta już za nami, zdecydowały ostatnie metry...



for.



Meta już za nami, zdecydowały ostatnie metry...

- specjalnie na 70-lecie Battle of Britain Memorial Flight, kiedy po raz pierwszy publicznie latał Spitfire Mk.V, w malowaniu dowódcy 303 Jana Zumbacha. 83720 był w Shuttleworth, był w jednej z najstarszych baz RAF – w Halton.

Spotkałem wielu angielskich lotników – i były to zawsze bardzo miłe spotkania. Dennis Neville, który razem z Mike'm Vaisey, pomagał doprowadzić do sprawności iskrowniki Tygrysa, pamięta dobrze instruktora szybocowego Lwa Kuryłowicza. Barry Tempest, pilot „latającego cyrku” na „Tiger Moth” z lat 50. – miał instruktora Polaka. Desmond Penrose, elegancki starszy pan, oblatywacz De Havilland'a, którego pokaz akrobacji zachwycał wszystkich w Halton – pamięta swojego instruktora Antoniego Głowackiego. Bardzo dużo wspólnych polsko-angielskich historii.

Nie mam co prawda angielskich uprawnień do uczestnictwa w pokazach lotniczych, ale ma je John, który przeszkalał mnie na Tigera. Uczestniczyliśmy więc razem w paru treningach grupy Diamond 9, której liderem jest Jeff Milsom, kiedyś pilot RAF Tornado, obecnie na codzień instruktor na A320 w BA. Jest to czysto amatorska organizacja latająca bardzo profesjonalnie, dająca nieodpłatne pokazy. Dziewięć Tiger Moth'ów startujących i lecących

w szyku robi wrażenie na widzów, mimo, że nie za wiele akrobacji można wspólnie pokazać. Samolot nie jest łatwy w szyku – nie ma nadmiaru mocy tak potrzebnej przy manewrach w większej formacji. Byliśmy z Johnem i T7230 na pozycji 6, w środku, z 8 Tygrysów wokół – nie s a m o w i t y widok, choć puls skacze...

W końcu przyszedł dzień Wyprawy do Polski. Podziękowałem wszystkim, którzy tak bardzo pomogli mi nauczyć się dbania o Tygrysa. Oni się naprawdę przejmują i bardzo cieszą, że 83720 będzie latał w Polsce.

Ponad 1000 kilometrów, 3 dni, 7 lądowań, no i... 68-letni „Tiger Moth” lata teraz u nas w Polsce. To drugi latający egzemplarz tego typu w kraju – poprzedni, SP-AMX, należał do Instytutu Badań Technicznych

Lotnictwa od 1935 roku. Trochę się zmieniło od tego czasu, ale, miejmy nadzieję, że wszystko uda się równie dobrze, jak te 72 lata temu.

„Tiger Moth – mały, prosty samolot – wielu WYDAJE SIĘ, że bardzo łatwy” skomentował spitfire'owy guru – Peter Arnold, kiedy powiedziałem o planie zakupu samolotu. Ma rację: trzeba uważać na nieskuteczne lotki, nieliniową odpowiedź steru wysokości, zakręcanie pod najmniejszy wiatr w czasie dobiegu – niezależnie czy są na drodze lampy krańdziowe czy nie, brak widoczności do przodu przy lądowaniu, odbijanie się i utratę kierunku ...ale to również samolot dający niesłychaną frajdę z latania. Chyba jednak coś było w tym, że najpierw w szkoleniu był Tiger Moth, a dopiero potem... Spitfire...

Meta już za nami, zdecydowały ostatnie metry...



fot.

Śmigłowce Eurocopter na polskich znakach to już nie sensacja. Jednak na wieść o przylocie nowej maszyny pognaliśmy na lotnisko. Do kraju trafił pierwszy EC-130!