



11. díl – Civilní letadlová loď aneb první přistání sportovního letadla na lodi

Plovoucí letiště v podobě majestátních letadlových lodí brázdí moře a oceány již od dob první světové války. Od té doby nabíraly letadlové lodě na důležitosti a postupně se staly jedním z nejsilnějších argumentů při prosazování zájmů těch zemí, které jimi disponují. Jejich vojenské začátky jako kdyby předurčily další budoucnost jako čistě vojenskou, a vyloučily tak možnost vzniku civilní letadlové lodě, která by mohla sloužit pro civilní sportovní létání. Na soukromých jachtách samozřejmě existuje možnost přistát s civilním vrtulníkem, ale to má ke skutečné letadlové lodi docela daleko. Při letmém pohledu na provoz na vojenských letadlových lodích lze navíc nabýt dojmu, že parní katapulty ani přistávací lana nejsou pro malá sportovní letadla tím pravým ořechovým, neboť ta jsou vesměs dost křehké konstrukce a například přistání, která bývají často přirovnávána ke kontrolovanému zřícení, by jim nejspíš neprospívala. Naštěstí se ale našel pilot, který se rozhodl udělat první krok a přistát s civilním letadlem na lodi, i když ta nebyla konstruována jako letadlová. K této historické události došlo 17. října 2013 a tím pilotem byl nizozemský letec Jaap Rademaker.

Nápad přistát s malým sportovním letadlem na lodi se zrodil během vcelku neškodné Rademakerovy návštěvy na nové lodi Hartman M² Runner společnosti Global Seatrader. Během prohlídky její paluby, která je až nebývale rovná, jej jakožto pilota téměř okamžitě napadlo, že na něčem takovém by měl někdo přistát. Stejně okamžitě jej také napadlo, že tím někým by měl být on sám. Po návratu z prohlídky lodi jej tato myšlenka neopouštěla, a tak ji důkladně probral s přáteli piloty, se kterými vypracoval předběžný průběh pokusu o přistání. Po technické stránce se tedy ukázalo, že by to neměl být nepřekonatelný problém. Překážky by se ale mohly objevit ze strany úřadů, které rády podobné pokusy zatrhávají. Proto se Rademaker rozhodl pro vcelku svérázné, ale funkční řešení. O žádné povolení leteckých či lodních úřadů si žádat nebude, protože poletí

v soukromém letadle a bude přistávat na soukromé lodi, a to se souhlasem všech zúčastněných, navíc neví o žádném nařízení, které by přistání na lodi zakazovalo. A když se něco pokazí, utopí přinejhorším letadlo v chladných mořských vodách a pojišťovna mu nedá ani korunu. A to se mu zdálo jako přijatelné riziko.

17. října 2013 zamířil Jaap Rademaker v letadle Aeroprakt A-22 Foxbat registrace G-CWTD a v doprovodu Cessny 172 a vírníku Cavalon k lodi Hartman M² Runner nazvané Oceanic, která plula vodami lamanšského průlivu přibližně dvacet námořních mil jižně od přístavu Folkestone. Letadlo A-22 ukrajinské konstrukce spadá do kategorie STOL (Short Take-Off and Landing, krátký vzlet a přistání), což jej činí takřka ideálním adeptem pro uskutečnění právě takových kousků, jako je přistání na palubě nákladní lodi. Co se týče lodi M² Runner, tak ta má celkovou délku 93 metrů, přičemž pro náklad je využitelná paluba o rozměrech 90 metrů na délku a 15 metrů na šířku. Pro samotné přistání bylo ale reálně využitelných jen 60 metrů z celkové délky paluby, protože se pilot musel před srovnáním do osy lodi nejprve vyhnout můstku a palubnímu jeřábu.

Pro úspěch přistání byly zapotřebí i příznivé povětrnostní podmínky. Loď plula rychlostí necelých 17 km/h a vítr foukal rychlostí 26 km/h, v součtu tedy mohl pilot očekávat protivítr o rychlosti 43 km/h, přičemž minimální rychlost letounu A-22 je 52 km/h. To mu dovolilo přiblížení k lodi rychlostí jen o 10 km/h vyšší než jakou plula loď. Navíc, jak jsem už zmínil, bylo přistání ztížené tím, že se nejednalo o letadlovou loď, která by byla k tomuto účelu zkonstruovaná, ale o loď nákladní, u které se rozhodně nepředpokládalo, že by na ní přistávala letadla. Z toho důvodu se pilot musel k lodi přibližovat po jejím levém boku, aby teprve po minutí můstku a palubního jeřábu srovnal letadlo do osy lodi a mohl přistát. A samozřejmě se loď na vlnách kolébala. Nejprve tedy provedl několik cvičných přiblížení, během kterých si vyzkoušel ovládání letadla v blízkosti lodi, a samozřejmě také samotný způsob přiblížení. Jakmile nabyl jistoty, že by to mělo jít, vydal se na ostré přistání. Letadlo srovnal po levém boku lodi, minul řídicí můstek a palubní jeřáb, načež zatočil vpravo a vyrovnal letadlo nad lodní palubou. Zde se dostal do poměrně silných turbulencí, což ještě více ztížilo již tak náročnou pilotáž. Záhy se navíc objevil další problém, když ve dvou metrech nad palubou lodi ztratil pilot z dohledu jakékoli vodítko, podle kterého by se mohl orientovat a určit tak svoji polohu nad lodí. Viděl jen stožár na přídi, podle něj ale nebyl schopný odhadnout, v jakém místě se přesně nachází. Ubral plyn a pokračoval v přistání. Zhruba čtyřicet centimetrů nad palubou se letadlo již dostalo pod minimální rychlost a prakticky kolmo dosedlo na palubu lodi. Ihned poté se k letadlu vydali námořníci, aby pomohli letadlo ukotvit. Do dějin letectví se tímto zapsala další pozoruhodná událost.

Po úspěšném přistání přišel na řadu i vzlet. A stejně jako tomu bylo u přistání, i v tomto případě se ukázalo, že půjde o značnou výzvu, protože paluba lodi byla natolik hladká a kluzká, že ačkoli

pilot stál na brzdách, nedokázal dosáhnout potřebného výkonu motoru, aniž by se letadlo nedalo předčasně do pohybu. To byl velký problém, ale velice záhy si s ním pilot společně s posádkou lodi hravě poradili. Čtyři námořníci se chytili křidelních vzpěr a využili vlastní váhu k tomu, aby udrželi letadlo na místě, dokud pilot nebude mít dostatečný výkon pro start. Jakmile byl motor na potřebných otáčkách, pustila se první dvojice námořníků vzpěr a letadlo se dalo do pohybu. Po pár sekundách se pustila i druhá dvojice a letadlo se takřka okamžitě odlepilo od paluby lodi. Během strmého stoupání musel pilot zároveň rychle točit vpravo, aby se vyhnul přibližně šestimetrovému stožáru na přidi. Po bezpečném minutí stožáru se rozloučil zamáváním křídly a vydal se společně s doprovodnými letadly k britským břehům. Celou událost důkladně zaznamenávaly videokamery jak na palubě letadla A-22, tak i na palubách doprovodných strojů a samozřejmě i na lodi. Rozhodně doporučuji video zhlédnout, protože velice dobře zachycuje atmosféru a především dává takřka na vlastní kůži pocítit, jak náročnou pilotáž si tento počín vyžadoval.

Na první pohled možná někomu přijde, že nejde o něco, čemu by se měla věnovat pozornost či co by mělo být považováno za milník v letectví. Osobně se ale domnívám, že jde o událost, která si pozornost zaslouží, a to hned z několika důvodů. V první řadě ukázala, že je opravdu možné přistát i s civilním letadlem na lodi, což by se sice dalo jistě zjistit na základě pouhého porovnání parametrů letadla a lodi, ale až opravdové uskutečnění ukázalo, že je to v reálném světě proveditelné. Tento skutečný vzor, nikoli papírová proveditelnost, může navíc fungovat jako povzbuzení pro piloty, kteří v případě nějaké kritické situace můžou přemýšlet i o přistání na palubě lodi coby nouzovém řešení, byť je samozřejmě málo pravděpodobné, že zrovna natrefí na prázdnou nákladní loď. Ale jako možnost to tu zkrátka je. A co víc, tato událost může a zajisté i bude fungovat jako inspirace pro rozvíjení dalších nápadů a činů. Mě osobně se na tomto základě vnucuje myšlenka, zda by nebyly civilní letadlové lodě zajímavým prostředkem pro sportovní létání, kterému by poskytovaly letištní platformu na otevřených oceánech. Systém několika takových lodí, speciálně uzpůsobených právě pro přistání a vzlet malých letadel, by mohl sloužit k bezproblémovému přeletu třeba Atlantského oceánu. Anebo by šlo o příjemné oživení létání nad Pacifikem. A podobných možností by se jistě našlo podstatně víc. Pokud to rozvedu do ještě fantastičtějších rovin, dovedu si dokonce představit flotilu autonomních civilních letadlových lodí, které rozmístěné napříč moři a oceány vytvářejí ostrůvky, které mohou piloti sportovních letadel využívat k přistání, kde si lze odpočinout a doplnit pohonné hmoty, aby poté pokračovali na další z těchto plavidel v rámci své cesty napříč oceány, dokud se nedostanou na pevninu a do cíle své cesty. V současnosti nejspíš z finančních důvodů nerealizovatelné, ale mnoho ze zdánlivě šílených nápadů začínalo malými kroky, aby dosáhly svého cíle postupně. Za pokus by to, myslím, stálo. Namítnout lze, že chce-li někdo létat přes moře a oceány, jsou tu létající čluny. To je sice pravda, ale

jsem přesvědčen, že civilní letadlová loď by byla jak velice atraktivním cílem sportovních pilotů z celého světa, tak dost možná i novým místem, kde by se mohl rozvíjet další z leteckých sportů. Ano, samozřejmě, tato představa je fantazií, ale k podněcování takových fantazií podobné činy sloužily a slouží.

Kam dál?

Podrobný videozáznam zachycující celou událost na serveru YouTube:

<http://youtu.be/pUdzVnZBaoY>

Sestřih shrnující tuto událost na serveru YouTube: http://youtu.be/BcQLa_25PkU

Marek Vanžura

(Photo © Jaap Rademaker)