



57. díl – L-410 kolem světa aneb Turbolet uskutečnil etapový oblet Země

Kunovický turbovrtulový letoun L-410 Turbolet na sebe během posledních roků upoutal pozornost hned několika výjimečnými počiny. Po fantastickém přistání na nepálském letišti Lukla koncem roku 2013, které je označováno za nejnebezpečnější letiště na světě, to je loňské představení a zalétnutí výrazně modifikované a vylepšené verze nesoucí označení L-410NG, jež má za cíl navázat na slavnou historii a komerční úspěch standardní verze „čtyřistadesítky“. V souvislosti s propagací těchto letadel se koncem loňského roku moravský výrobce letadel zúčastnil dvojice významných světových aerosalonů, kde svůj letoun prezentoval. A protože každý z aerosalonů se odehrával na jiném kontinentě, podnikl Turbolet etapový oblet světa.

V krátkosti se napřed podívejme na dvojici výše zmíněných událostí, jež předcházely obletu světa. Co se týče nepálského dobrodružství, kdy Turbolet úspěšně přistál na letišti v Lukle nacházejícím se na úpatí nejvyšší hory světa, podrobně jsme se mu věnovali v 13. díle seriálu. V průběhu roku 2014 obdržel nepálský dopravce Goma Air dva letouny L-410UVP-E20 (9N-AKY a 9N-AKZ). Oba mají svoji základnu na letišti v Káthmandú, odkud podnikají vnitrostátní lety po Nepálu, včetně spojů na letiště v Lukle. Druhou významnou událostí bylo představení nové generace Turboletu nesoucí označení L-410NG (a registraci OK-NGA), které se uskutečnilo 15. července 2015. Oproti původní verzi se jedná o poměrně výrazně přepracovaný letoun, s nímž hodlá kunovický podnik Aircraft Industries napodobit úspěch klasické „čtyřistadesítky“. K záletu „engéčka“ došlo 29. července 2015 na letišti v Kunovicích. Letové zkoušky jsou v plném proudu a certifikace letadla se očekává během příštího roku. Kromě toho se letoun stihl předvést i na berlínském aerosalonu ILA ve dnech 1.-4. června letošního roku. Jakkoli důležité je pro výrobce

letadel upozorňovat na své novinky na již zaběhnutých trzích, přinejmenším stejnou hodnotu má oslovení trhů zcela nových. Proto se v loňském roce vydal Turbolet na výstavy v Číně a ve Spojených státech amerických.

Oba aerosalony na sebe navazovaly se zhruba měsíčním časovým odstupem, přičemž počáteční představou bylo, že Turbolet vyrazí z Kunovic do Číny, kde se předvede potenciálním zájemcům, načež se vrátí zpět do České republiky, aby po pár dnech letěl na opačnou stranu do Států. Tato myšlenka ale vzala poměrně rychle za své, protože se po dalších propočtech ukázalo, že ve všech směrech výhodnější bude pokračovat z Asie přímo do Severní Ameriky a teprve až poté zpět do Kunovic. Čímž jako vedlejší produkt obletí Turbolet zeměkouli. Na tuto dalekou cestu se vydal letoun L-410UVP-E20 nesoucí registraci OK-JPP, což je nový tovární letoun doplňující dosavadní stroj OK-LEK, který Aircraft Industries pro své potřeby provozuje. Letoun výrobního čísla 3017 před odletem na cestu kolem světa ještě voněl novotu, neboť měl ve svém letovém deníku zapsaných sotva deset letových hodin. Za řízením seděl člověk nejpovolanější, tovární pilot Petr Jarocký, jenž byl i hlavním aktérem přistání v Lukle. Coby druhý pilot letěl Lukáš Novotný a posádku doplňoval mechanik Patrik Sandanus. Standardně má L-410UVP-E20 maximální dolet 1 500 km při vytrvalosti pět hodin, což sice není málo, ale oblet planety by si tak vyžádal zbytečně moc mezipřistání. Z tohoto důvodu letěl OK-JPP s přídatnými palivovými nádržemi umístěnými v trupu, díky nimž narostl dolet téměř na dvojnásobek s vytrvalostí až 9 hodin.

Dráhu kunovického letiště (LKKU/UHE) opustila kola Turboletu 8. října 2015, načež letoun zamířil na východ, kde se první zastávkou stalo letiště v ruské Voroněži (UUOO/VOZ). Odtud následoval přelet do kazachstánské Astany (UACC/TSE). Poté již české letadlo zavítalo na čínské území doprovázené typickým všudypřítomným smogem, nejprve na letiště Urumči Diwopu (ZWWW/URC) na severozápadě Číny, posléze na letiště Si-an (ZLXY/XIY) nacházející se v samém srdci nejlidnatější země světa. Odtud stačil již jen kratičký přelet na nedaleké letiště Pucheng Neifu (ZLPC), jež bylo prvním cílem cesty. Právě zde se ve dnech 15.-19. října 2015 odehrávala výstava China International General Aviation Convention (CIGAC, Čínská mezinárodní konference všeobecného letectví). L-410 UVP-E20 se zde představil jak ve statické, tak především v letové ukázce.

Po skončení výstavy vedla cesta za doprovodu deštivého počasí dále na východ, na čínské letiště Ta-lien Čou-šuej-c' (ZYTU/DLC). Následující let zamířil zpět do Ruska, na letiště v Chabarovsku (UHMM/KHV) nacházejícím se na ruském Dálném východě. Čím severněji let pokračoval, tím více přibývalo sněhu pokrývajícího krajinu. Dalším letištěm největší země světa na trase byl Sokol (UHMM/GDX) u města Magadan, jež leží na pobřeží Ochotského moře a průměrná roční teplota zde činí -3 °C. Posledním místem, kde se na cestě kolem světa dotkla kola Turboletu ruského

území, bylo letiště Ugolnyj (UHMA/DYR) u města Anadyr. Poté již na kunovickou posádku čekal transkontinentální přelet z Asie do Severní Ameriky, konkrétně na kanadské letiště Whitehorse Erika Nielsena (CYXY/YXY). Tento přelet, jenž vedl přes Aljašku, na dohled od nejvyšší hory Severní Ameriky, přes šest tisíc metrů vysokou horu Denali (dříve Mount McKinley), byl nejdelší etapou celého obletu světa, neboť měřil 2 500 km a letoun jej zdolal za 7,5 hodiny. Druhou kanadskou zastávkou bylo letiště v Boundary Bay (CZBB/YDT) jižně od Vancouveru. Zde se k výpravě připojil mechanik Jaroslav Pekárek, který pomohl demontovat přídavné palivové nádrže umístěné v trupu. Ve vzniklé „čisté“ konfiguraci již stroj zamířil na druhou z výstav, NBAA Business Aviation Convention & Exhibition (NBAA-BACE, Konference a výstava obchodního letectví) konanou ve dnech 17.-19. listopadu 2015 nedaleko Las Vegas. Trasa na aerosalon vedla podél pohoří Skalistých hor na letiště Boise (KBOI/BOI) ve státě Idaho, po němž následoval druhý cíl velkolepé poutě kolem světa, letiště Henderson (KHND/HND) kousek od nevadského města hříchů. Zde poutal pozornost návštěvníků jak ze Spojených států, tak i z Kanady. Právě Kanada by mohla být zemí, kde by Turbolet dokázal naplno předvést své schopnosti, neboť je pro tamní podmínky jako dělaný.

Po skončení výstavy čekal Turbolet návrat do Kanady opět přes americké letiště Boise na letiště v kanadském Boundary Bay, kde mechanici namontovali zpět do trupu přídavné palivové nádrže, aby poté mohl letoun zamířit do své vlasti. Cesta vedla nad Kanadou podél hranice se Spojenými státy na letiště Thunder Bay (CYQT/YQT) a posléze na vojenské letiště se smíšeným provozem v Goose Bay (CYYR/YYR). Přelet přes Atlantský oceán do Evropy vedl přes největší ostrov světa, Grónsko, kde Turbolet přistál na letišti Narsarsuaq (BGBW/UAK). Přistání na letišti ležícím v údolí a obklopeném skalami proti zapadajícímu slunci byl dle slov posádky tím nejúžasnějším pohledem celé výpravy. Blížící se zimu pak připomínala všudypřítomná sněhová pokrývka a teplota hluboko pod bodem mrazu. O poznání menším ostrovem byl Island, kde letoun přistál na letišti v Reykjavíku (BIRK/RKV), kde jej však uvítala sněhová vánice a viditelnost jen pár set metrů. Odtud to již domů bylo téměř co by kamenem dohodil, přinejmenším v porovnání s tím, co měla trojice na palubě již za sebou. Předposlední zastávkou bylo letiště v dánském Aalborgu (EKYT/AAL). Posledním, 21. letem, byl návrat z Dánska do Kunovic u Uherského Hradiště, kde letoun úspěšně přistál krátce po poledni 28. listopadu 2015. Celá anabáze trvala necelé dva měsíce a letoun při ní urazil vzdálenost přes 35 000 km a ve vzduchu strávil 110 hodin. Stroj fungoval bezchybně a prokázal, že svoji posádku za žádných okolností nenechá na holičkách. Lety probíhaly ve výšce do 4 tisíc metrů, takže si posádka užila i nádherných výhledů. Užít si je můžeme i my díky videonahrávkám z palubní kamery (viz odkaz níže).

Účast na aerosalonech v Číně a ve Spojených státech snad ani nemohla být rozdílnější. Turbolet

jako kdyby navštívil dva naprosto odlišné světy. Zatímco Čína je teprve na začátku rozmachu svého letectví, Státy zažívají již několik let jeho zlatý věk a jsou v tomto směru jednoznačnou velmocí. Přesto oba trhy toho výrobcům letadel mohou mnoho nabídnout. V asijské zemi se totiž všeobecné letectví začne teprve rozvíjet (z tohoto důvodu na výstavě CIGAC představovalo své stroje i několik českých výrobců ultralehkých letadel), tudíž poptávka po malých letadlech zde pomalu vzniká. V severoamerické zemi ale i navzdory dosavadnímu enormnímu zájmu hlad po létání nijak neutichá, takže na trhu je stále dostatek místa pro nová letadla. A to včetně letadel jako je kunovický Turbolet. Již z toho je vidět, že český stroj má co nabídnout prakticky každému. Nelze než si přát, aby předvedení „čtyřistadesítky“ přineslo své ovoce v podobě jejích nových provozovatelů. A dle posledních zpráv se zdá, že z Číny se již první zájemci ozývají.

Že by Turbolet etapový oblet zeměkoule nezvládl, asi nikdo nepochyboval. Letadlo je za téměř půlstoletí provozu prověřeno takřka všemi klimatickými podmínkami, od saharského vedra až po arktické mrazy, takže neexistuje prostředí, jemuž by kunovický stroj dosud nemusel čelit, přesto má uskutečněný oblet značnou hodnotu. V dnešní době, kdy největší odbytiště kunovického letadla ztrácí z ekonomických důvodů zájem o dodávky nových strojů, může být jak účast na světových aerosalonech, tak i s ní spojený etapový oblet světa impulzem, který otevře tomuto spolehlivému dřiči nové trhy. Právě tento úspěch se může stát klíčovým momentem, který se zaslouží o budoucí úspěch kunovického letadla a nastartuje jeho druhý život.

Kam dál?

Mapa trasy letu kolem světa: http://airspotter.eu/Download/Turbolet_mapa.jpg

Video z palubní kamery: <https://vimeo.com/user43648047/videos>

Díl věnovaný přistání Turboletu v Lukle: <http://airspotter.eu/Download/Lukla.pdf>

Fotografie Turboletu ve službách nepálské společnosti Goma Air:

<http://www.airliners.net/photo/Goma-Air/Let-L-410UVP-E20-Turbolet/2541949/L>

Marek Vanžura

(Photo © Joshua Ruppert)