



13. díl – Nepálský Turbolet aneb L-410 pokořil nejnebezpečnější letiště světa

Koncem loňského roku došlo k události, která nadchla nejen letecké nadšence, ale i širokou veřejnost. Znamý český letoun L-410 Turbolet totiž vůbec poprvé přistál na letišti, které bývá často označováno jako nejextrémnější letiště světa. Z obecného hlediska sice nejde o něco, co by otřásalo letectvím v jeho samotných základech, ale z našeho regionálního pohledu jde o více než vzrušující počín, takže mezi historické milníky druhých sto let letectví zaslouženě patří. Navíc je tento seriál určen pro české čtenáře, takže je zcela na místě se na tento výkon podívat podrobněji. Už jen proto, že opět ukazuje na prvotřídní kvalitu českých (československých) letadel a mistrovství českých pilotů.

Oním letištěm s možná až děsivým přízviskem je Letiště Tenzing-Hillary (VNLK/LUA) nacházející se u vesnice Lukla ve východní části státu Nepál. Vybudováno bylo v 60. letech dvacátého století. Až do roku 2008 neslo název Letiště Lukla podle nejbližší vesnice, ale v roce 2008 prošlo renovací, kdy jednou z nejdůležitějších věcí bylo vybudování asfaltové vzletové a přistávací dráhy, a zároveň dostalo své nynější jméno, které je symbolickou poctou Siru Edmundu Hillarymu a šerpovi Tenzingu Norgayovi, kteří byli prvními dvěma lidmi, kteří 29. května 1953 vystoupili na nedalekou nejvyšší horu světa, slavný Mount Everest. Letiště se nachází v nadmořské výšce 2845 metrů. Vzletová a přistávací dráha má orientaci 06/24, délku 520 metrů a šířku 20 metrů. Vzhledem k místu, kde se letiště nachází, totiž na úbočí hory, není dráha ani zdaleka vodorovná, ale její sklon dosahuje 12 procent, což vytváří převýšení konců dráhy přibližně 60 metrů. Charakter okolního prostředí dovoluje přistání pouze ve směru dráhy 06, přičemž neexistuje možnost přerušit přistání a zopakovat přiblížení, protože dráha končí takřka kolmou skalnatou stěnou. Přistání do kopce má ale výhodu v tom, že pomáhá letadlům zabrzdit. V opačném gardu, tedy při vzletu, je možné startovat pouze ve směru dráhy 24, tedy z kopce, kdy za prahem dráhy začíná několikasetmetrová propast. Přistání se provádí výhradně vizuálně, protože letiště

nedisponuje žádným navigačním vybavením, což znamená, že se zde létá jen za pěkného počasí.

Všechny tyto vlastnosti tedy příliš nepřispívají k pohodovému létání. Nadmořská výška snižuje výkony motorů letadel, okolní velehory vytvářejí omezený příletový koridor, který nedovoluje polevit v pozornosti. Navíc zde často dochází k častým a nečekaným změnám větru, což rovněž komplikuje přiblížení i přistání. Všechny tyto vlivy kladoucí mimořádně vysoké nároky na piloty i letadla stály za již zmíněným označením letiště coby nejnebezpečnějšího. To mu propůjčil dokument Nejextrémnější letiště (Most Extreme Airports) z produkce americké televizní stanice History Channel. Autoři dokumentu jej totiž umístili na první příčku mezi nejobtížnějšími letišti. Pojmenování je to líbivé, takže se záhy rychle ujalo. Navzdory této své náročnosti je letiště frekventovaným místem, neboť slouží jako výchozí bod pro cesty dobrodruhů mířících do Himálají s cílem zdolat monumentální Mount Everest. Ročně toto letiště odbaví přes 90 tisíc cestujících. Zájemce sem na pravidelných linkách vozí stroje de Havilland DHC-6 Twin Otter a Dornier Do 228. Narazit zde lze i na menší Pilatus PC-6 Turbo Porter. V minulosti sem létaly ještě stroje čínské výroby Harbin Yunshuji Y-12-II. Nechybí ani vrtulníky, dříve Mil Mi-8, v současnosti zejména AS 355 Ecureuil. Jak ale ukazuje probíraný historický let, nově zde bude možnost vídat i letadlo české výroby.

Popisovat letoun L-410 Turbolet je jako ono pověstné nošení dříví do lesa. Tato kunovická kráska v letošním roce (16. dubna) oslavila již 45 let od svého prvního vzletu a na našich letištích je důvěrně známým strojem. Snad ještě více potěšující je fakt, že je známým strojem na letištích takřka celého světa, o čemž vypovídá i více než 1100 vyrobených letadel a stále probíhající výroba. V loňském roce firma Aircraft Industries, která je pokračovatelem LETu Kunovice, dodala zákazníkům dvacet letadel. Letos by je mělo následovat dalších šestnáct kusů. A právě umožnění dodávky dvou nově vyrobených letadel do Nepálu bylo důvodem, proč se L-410UVP-E20 Turbolet patřící továrně Aircraft Industries a nesoucí registraci OK-LEK vydal na dalekou pouť do této země. Než se k této pozoruhodné cestě dostanu, zůstanu ještě na chvíli u tohoto letadla. Ačkoli máme možnost vídat Turbolety nejen na naší obloze již 45 let, v žádném případě není jejich vybavení poplatné době svého vzniku, neboť po celou dobu procházely a i nadále prochází množstvím úprav a modernizací. Jednou z nejnovějších modernizací je zástavba motorů General Electric GE H80-200, což je derivát českého motoru Walter M601. Jde o turbovrtulový motor s maximálním výkonem 597 kW, který vyrábí česká pobočka koncernu General Electric Aviation. Použity jsou na něm pětিলísté vrtule Avia AV-725. Díky těmto pohonným jednotkám získal Turbolet vlastnosti, které mu dovolují operovat z krátkých vzletových a přistávacích drah. A to se pochopitelně odrazilo v rozšíření potenciálního pole působení. Nový trh, který se touto nově získanou schopností Turboletu otevřel, byl právě Nepál. Ovšem podmínkou toho, aby místnímu

dopravci mohla být dodána česká letadla, bylo ověření letových vlastností a schopností v reálných podmínkách, a tím i získání typové certifikace pro provoz s cestujícími ve zdejších podmínkách od nepálského Úřadu civilního letectví (CAAN, Civil Aviation Authority of Nepal). K tomu bylo zapotřebí, aby se letadlo fyzicky dostalo do této asijské země a prošlo ověřovacími lety.

Daleká cesta z Kunovic do Nepálu byla zahájena dne 30. listopadu 2013, kdy z dráhy kunovického letiště vzlétl letoun L-410UVP-E20 registrace OK-LEK s piloty Petrem Jarockým a Vladimírem Flégrem a mechanikem Karlem Zatloukalem. Vzhledem k ohromné vzdálenosti (přibližně 8 tisíc kilometrů) museli cestou provést pět mezipřistání, konkrétně šlo o zastávky na letištích Hérakleion (LGIR/HER) na Krétě, Šarm aš-Šajch (HESH/SSH) v Egyptě, Rijád (OERK/RUH) v Saúdské Arábii, Maskat (OOMS/MCT) v Ománu a Džajpur (VIJP/JAI) v Indii, až konečně dorazili do Káthmándú (VNKT/KTM) v Nepálu. Hlavní náplň této expedice, kterou byly ověřovací a certifikační lety Turboletu v nepálských podmínkách, se uskutečnila na letišti Jomsom (VNJS/JMO). To má nadmořskou výšku 2735 metrů s dráhou ve směrech 06/24 o délce 610 metrů a šířce 30 metrů. Letiště se nachází v údolí mezi vysokými horami, kdy k letišti vede poměrně úzký koridor mezi nimi. Pro přistání na dráhu 24 je nutné provést klesavou 180stupňovou zatáčku. Zde proběhlo několik ověřovacích vzletů a přistání, které měly za cíl potvrdit schopnost Turboletu operovat v těchto podmínkách. Zkoušky dopadly na výbornou. Dokonce se ukázalo, že očekávané hodnoty, které výrobce předložil nepálskému Úřadu civilního letectví, jako například délka nutná pro vzlet, byly ve skutečnosti ještě menší. Výsledkem proto bylo získání typového certifikátu pro provoz Turboletu s cestujícími v Nepálu, což byla nutná podmínka pro možnost dodat dvojici letounů nepálskému dopravci Goma Air, který v současnosti provozuje dva stroje Cessna 208 Grand Caravan.

Pomyslnou třešničkou na dortu byla příležitost uskutečnit i jeden let na letiště v Lukle. K němu došlo 9. prosince 2013, kdy se L-410UVP-E20 registrace OK-LEK s Petrem Jarockým za řízením a nepálským pilotem společnosti Goma Air Ang Dorje Sherpou, který z pravého místa sledoval přistání a sem tam přispěl radou, dotkl této legendární dráhy. Zde je čekalo velmi přívětivé uvítání, neboť se příliš často nestává, že by sem přiletělo nějaké jiné letadlo, než jaké obsluhuje některou z pravidelných linek. I pro místní to proto byl nevšední zážitek. Odlet pak proběhl plně v režii české posádky. Cíl nepálské expedice byl úspěšně splněn, proto se mohl Turbolet i s posádkou vrátit domů. Na kunovickém letišti stroj přistál 19. prosince 2013 a zaslouženě na všechny členy výpravy čekala uvítací vodní slavobrána. Tímto ale samozřejmě nepálské dobrodružství českých letadel nekončí, protože v únoru letošního roku došlo k záletu prvního stroje pro nepálského dopravce Goma Air, který prozatím nese zalétávací a přeletovou registraci OK-JDL. V nejbližší době bude toto letadlo přelétáno ke svému majiteli. Po jeho zavedení do pravidelného provozu budou moci

kvality českých letadel na vlastní kůži okusit i dobrodruzi, kteří budou mít namířeno na vrchol Mount Everestu. Druhý stroj pak dopravce očekává přibližně půl roku po dodání toho prvního.

Jsem rád, že jsem mohl věnovat díl tohoto seriálu události, která výtečně ukazuje, že se v českém leteckém průmyslu děje množství zajímavých věcí, které rozhodně stojí za pozornost. Hlavním přínosem celé události je samozřejmě rozšiřování míst, kam míří v Kunovicích vyráběná letadla, ale nezanedbatelnou součástí je i prohlubování povědomí o stavu současného českého leteckého průmyslu. Zejména přistání na letišti v Lukle totiž neuniklo pozornosti českých médií, což je jenom dobře. Zprávy se navíc objevovaly nejen na odborných serverech zaměřených na letectví, ale i na množství zpravodajských webů, kde sklízely zaslouženou pozornost nejširší veřejnosti. Z tohoto úhlu pohledu proto jde o významný počín a skvěle zapadá do náplně seriálu. Ostatně, které země se mohou pochlubit, že jejich letadla přistávají na „nejnebezpečnějším letišti světa“? Nezbývá než přát nepálským Turboletům bezproblémovou službu a spokojené cestující.

Kam dál?

Video z přistání Turboletu v Lukle na serveru YouTube: <http://youtu.be/6rV0-mbTpk>

Video ze vzletu Turboletu v Lukle na serveru YouTube: <http://youtu.be/-xBNV0say7I>

Video z kamery umístěné v kabině Turboletu (zachycuje mimo jiné certifikační lety na letišti Jomsom a v závěru i přistání a vzlet z Lukly) na serveru YouTube: <http://youtu.be/ZnG1YkZi08I>

Prezentační video firmy General Electric Aviation, která vyrábí nové motory pro L-410, na serveru YouTube: <http://youtu.be/EtapENY0cPc>

Marek Vanžura

(Photo © General Electric Aviation)