



nad chotěbořskou dráhou ukazoval rychloměr 45 kt, když jsem podvědomě sáhl po pákách přípusti, Tom mi podržel ruku a řekl, že je to dobrá rychlost. Vzlet s tímto konstrukčním monstrem se dal na travnaté dráze srovnat s vlečnou Dvěštvěacetšestkou, přistání však bylo výrazně kratší. Pokud bych měl amfibii Sikorsky S-38B k něčemu u nás známému přirovnat, tak po krátkých zkušenostech bych zcela jistě zvolil dvouplošník An-2.

Jak jsem si mohl ozkoušet, pohodlí v kabině posádky je dostatečné. Navíc se tam nachá-

zí dostatek odkládacích míst pro navigační pomůcky. Dvoumístná pilotní kabina s místy vedle sebe je vybavena jedním překlopným volantovým řízením. Prostor je přístupný po otevření průhledného překrytu. Horní část zasklení se zasouvá směrem k ose letadla a boční díl se klíčkou stáhne do boku trupu podobně jako okénko u automobilu. Před pilotní kabinou se v přídí nachází ložnice, v níž se dva dospělí zcela jistě komfortně vyspí. Zadní kabina v trupu je určená pro osm osob. Má luxusní interiér s čalouněnou lavicí a dvojicí proutěných křesel u stolu s nezbytným kávovarem a porcelánovou soupravou pro servírování kávy za letu. Na palubě nechyběl ani košík pro malého pejska, kterého Tomova partnerka Sally nedá z ruky (mj. ten pejsek je tak ostrý, že k ní nikoho nepustí). Vzhledem k atraktivitě Sally se Tomovi ani nedívím.

Hlavní podvozkové nohy s velkými koly jsou hydraulicky zatahovány směrem ke spodní ploše křídla. Celé zaklápění je velmi pomalé a trvá asi tři minuty, ten samý čas je pak potřeba k vysunutí podvozku do přistávací polohy. Celý letoun působí robustním dojmem a dva 400koňské hvězdicové devítiválce Pratt & Whitney R-985 Wasp Junior s ním, i přes pětitonovou maximální vzletovou hmotnost, docela dobře cvičí," říká o svém krátkém letu Jan Adamec. S podrobnou historií tohoto stroje se můžete blíže seznámit v časopise Letectví+kosmonautika 7/2012.

Při leteckém dnu se mezi diváky a vzletovou dráhou nacházela velká ohraničená plocha se zakázaným prostorem. V něm „zrál“ travnatý povrch srovnaný a nově oseté dráhy. Její obnovu se podařilo aeroklubu Chotěboř realizovat na základě grantu Kraje Vysočina, vyhlášeného pro všechna veřejná vnitrostátní letiště v kraji Vysočina, která mají smlouvu o poskytnutí letiště pro potřeby Integrovaného záchranného systému. Kraj podmínil svůj příspěvek ve výši půl milionu korun další spoluúčastí provozovatele letiště a obce ve stejné výši. Protože v Chotěboři panují mezi městem a aeroklubem dobré vztahy, rozhodlo se město tento záměr podpořit a významně pomohlo se spoluúčastí. Nadstandardnímu přístupu města jistě přispěla již vybudovaná nová řídicí věž, kterou chotěbořští aeroklubáci postavili svépomocí v loňském roce a která významně zkvalitnila poskytování služby AFIS. Nemalou měrou se na vztahu mezi aeroklubem a městem již několik let podílí i úspěšný Dětský den s leteckou show, který se v posledních třech letech stal největší akcí v regionu Chotěboře a zcela jistě míří ještě výš. Letošním programem si chotěbořští aeroklubáci nastavili latku hodně vysoko a směle se zařadili mezi přední letecké dny u nás. Nezbývá než se těšit na příští rok a přijet se do Chotěboře podívat, jak probíhá letecký den na nové dráze.

PETR KOLMANN



Foto P. Kolmann