

Media Monitoring

TÉMA	VYHOTOVENO
1. Helicopter emergency medical service, Letecká záchranná služba	29.5.2009
2. Raftáci	

MONITOROVANÉ ZDROJE	OBDOBÍ
Tištěná média	Denní monitor
Televize a rozhlas	28.5.2009 - 29.5.2009
Agenturní zpravodajství	

Obsahuje přehled a plná znění zpráv k zadanému tématu

HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Jihlavské listy

Supermarkety Za Prachárnou? Nikdo se nás neptal	3
29.5.2009 Jihlavské listy str. 8 Názory <i>Jiří Kunc</i>	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Letectví+kosmonautika

SIKORSKY S-55 (H-19)	4
13.5.2009 Letectví+kosmonautika str. 88 Monografie <i>PAVEL TÝC</i>	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Právo

Letecká záchranka bude fungovat nonstop.....	11
29.5.2009 Právo str. 11 Jižní Morava - Vysočina <i>Miroslav Homola</i>	HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Jihlavské listy

Supermarkety Za Prachárnou? Nikdo se nás neptal

29.5.2009 Jihlavské listy str. 8 Názory

Jiří Kunc HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Otevřený dopis zastupitelům města Jihlavy

Obracím se na Vás formou otevřeného dopisu ohledně plánované stavby supermarketů v prostoru Za Prachárnou (mezi heliportem **letecké záchranné služby** a čtvrtí Horní Kosov), o které jsem se dozvěděl z článku uvedeného v Jihlavských listech. Na červnovém zastupitelstvu se bude projednávat změna územního plánu, která by v případě schválení umožnila v dané lokalitě místo bytové výstavby vybudovat velké supermarkety (pravděpodobně OBI nebo Kaufland). Snažili jsme se k této změně získat podrobnější informace, ale bohužel v době, kdy píšu tento dopis, se nám nic konkrétnějšího zjistit nepodařilo. Proto budu dále v tomto otevřeném dopise popisovat obecnou rovinu problému, tak, jak ji interpretoval výše uvedený článek.

V těsném sousedství s místem, kde by se měly budovat supermarkety, je postaveno 8 bloků bytových domů (přibližně 170 bytových jednotek). Většina těchto bytových jednotek má ložnice a dětské pokoje orientované směrem k budoucí výstavbě. Vymezený prostor není natolik veliký, aby budoucí supermarket těsně nesousedil s touto výstavbou, tzn. veškeré negativní jevy související s tímto druhem zástavby, jako dopravní hluk, nájezdové rampy kamionů (vykládky zboží), provoz na parkovišti pro nakupující atd. nezasahoval do života těchto obyvatel. Navíc je v těsné blízkosti umístěno dětské hřiště.

Tyto bloky domů jsou ohraničeny z jedné strany obchvatem Jihlavy a z druhé strany heliportem. Obě tyto stavby jsou zdrojem hluku. Proč přidávat další, proč tuto lokalitu doslova "zabít" něčím takovým, jako jsou supermarkety. V blízkosti bude u tunelu vybudován velký park, podél prodloužené ulice Vrchlického si lidé o volných dnech chodí na vycházky, je častým místem, kde jezdí maminky s kočárky. Jak bude daná lokalita vypadat, až několikanásobně zhoustne doprava po této silnici? Nyní jsou tam veškeré věci v relativní symbióze, výstavba supermarketů způsobí vážné narušení této rovnováhy a povede k rapidnímu zhoršení života obyvatel dané lokality.

V horní části ulice, naproti Nemocnici Jihlava se budují bytové domy v lokalitě U Dubu. Tato výstavba je ve třetí etapě (36 bytových jednotek) a budou následovat ještě další dvě s minimálně 70 byty. Tato výstavba povede k dalšímu "zahuštění" dané lokality.

V blízkosti je také stanoviště záchranné zdravotnické služby. Po dané silnici často jezdí sanitky s pacienty. Jistě mi dáte za pravdu, že v takovýchto případech jde mnohdy o otázku sekund, kdy je potřeba, aby pacient dostal včasnou lékařskou pomoc. Kdo si vezme zodpovědnost za to, že někdy v budoucnu se sanitka zdrží díky tomu, že bude čekat, až zahne kamion, který veze zboží do těchto supermarketů. I kdyby v budoucnu tato situace nastala jenom jednou, i tak bude na bedrech těch, kteří danou stavbu umožnili.

Myslím, že jsem dostatečně popsal, jak problematická je výstavba takových obchodů v této lokalitě. Myslím si, že byste našli minimum těch, kdo bydlí v dané lokalitě a souhlasil by s touto výstavbou. Tím se dostávám k samotné funkci zastupitelstva. Zastupitel, jak navozuje dané slovo, vznikl ze slova zastupovat. Ptám se tímto: Koho jako zastupitelé zastupujete? Občany Jihlavy, nebo pražský investiční fond Unimex Group, jehož jedinou snahou je se ziskem prodat dané pozemky některému z řetězců. Jsme to My, občané Jihlavy, kteří si Vás do zastupitelstva zvolili, jste tam i pro nás, abyste zastupovali naše zájmy a rozvíjeli Jihlavu v oblast, kde je příjemné pracovat i odpočívat.

Možná se mýlím, ale přijde mi hodně divné, pokud chce někdo měnit územní plán s tím, že tato změna umožní budoucí výstavbu těchto supermarketů, a není jasné, co přesně se má v dané lokalitě realizovat.

Nemělo by to být tak, že investor předloží, co bude v dané lokalitě budovat, město, pokud chce měnit územní plán, si vyžádá posudky (hluk, doprava apod.), poté návrh poskytne široké veřejnosti k diskusi a nakonec o dané věci dá hlasovat v zastupitelstvu.

Proč není na první stránce Novin jihlavské radnice velký článek typu: "Chceme Za Prachárnou budovat supermarkety" s vysvětlením, proč chce město tento krok realizovat apod. s dovětkem, že občané dané lokality se k problematice mohou vyjádřit tehdy a tehdy. PROČ??? Nemyslím si, že takto má fungovat demokracie. Je to o nás bez nás a to, myslím, není správné.

Celá záležitost kolem této změny územního plánu je podivná. Každopádně nám nezbyvá než protestovat proti této změně. Snažit se tuto změnu zvrátit nebo nechat promluvit osoby, které tuto změnu

podporují, aby vyšla najevo motivace těchto lidí. Myslím, že většina lidí si bude chování politiků v tomto případě rozhodně pamatovat a "ocenit" ho v příštích komunálních volbách.

Není dobrou vizitkou, že občané tohoto města musí i přes své pracovní a rodinné starosti řešit takovéto věci. Sepisovat petice, složitě zjišťovat z úředních zdrojů informace, co se vlastně děje. Takto věci veřejné fungovat nemají. Prosim i apeluji na Vás zároveň, zajímejte se o daný problém, požadujte vysvětlení, zastupujte své občany, pomozte nám. Pevně věřím, že stále existují lidé, kteří se snaží o transparentní politiku, kteří svoji práci zastupitele chápou i jako poslání.

Nevím. Možná se v mnoha věcech mýlím, možná je díky nedostatku informací k tomuto problému něco jinak. Každopádně celá záležitost působí zvláště a myslím si, že ti z Vás, kteří vykonáváte svoji funkci odpovědně, by se měli o problém hlouběji zajímat a snažit se dopátrat, kde je pravda. Sami si odpovězte na otázku, kdo z Vás by chtěl u okna supermarket.

S úctou

Je to o nás bez nás, a to není správné

O autorovi| Jiří Kunc (Obyvatel ul. Za Prachárnou, Jihlava)

Letectví+kosmonautika

SIKORSKY S-55 (H-19)

13.5.2009 **Letectví+kosmonautika str. 88 Monografie**
PAVEL TÝC HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

CHICKASAW (WHIRLWIND)

ČÁST I.

V odborných leteckých kruzích se jednoznačně uznává skutečnost, že průkopnický jednomotorový americký vrtulník Sikorsky S-55 z konce čtyřicátých let vytvořil významný krok v oboru vývoje a využívání letadel se svislým vzletem a přistáním a že v historii létání pomocí strojů bezpečně zaujímá čestné místo. A to se zejména týká jeho novátorského konstrukčního řešení, rozměrů, provozních charakteristik i operačních výsledků jak na poli vojenském, tak v sektoru civilním. Díky rozšířenosti - bylo postaveno přes 1800 exemplářů v mnoha verzích a tedy mnohem více, než kteréhokoli vrtulníku před ním - se dostal do mnoha částí světa a jeho varianty používalo přes čtyřicet ozbrojených složek různých států i mnozí civilní operátoři, u nichž má na kontě i vůbec první mezinárodní pravidelnou vrtulníkovou přepravu platicích cestujících.

Počátek zrodu Sikorského typu S-55 lze mimo jiné okolnosti vystopovat též v rivalitě mezi americkým vojenským letectvem US Army Air Force, existujícím pak od roku 1947 jako samostatná a na pozemní armádě už nezávislá složka USAF/US Air Force ozbrojených sil Spojených států, a vojenským námořnictvem US Navy. Právě to už v roce 1948 provozovalo relativně velké dvourotorové tandemové, přezdívkou „banánové“ vrtulníky Piasecky řady HRP Rescuer (první let prototypu XHRP-1 v květnu 1945, po němž si vrtulník pro tvar prohnutého trupu ihned vysloužil populárního pojmenování „Flying Banana“). Piaseckiho stroje HRP a jejich celková koncepce se po mnoha létech a přes firmy Vertol a Boeing dočkaly dalšího rozvoje a vzniku několika odvozených či dále vyvinutých strojů v řadě končící až v soudobém těžkém americkém „dlouhožijícím“ typu H-47 Chinook (první let 1961 a stále ve výrobě). Sikorského Model S-55, s pozdějším základním označením USAF H-19, jemuž je tato monografie věnována, vznikl ve druhé polovině čtyřicátých let jako odpověď na silící konkurenci ze strany vynálezce a podnikatele Franka N. Piaseckiho na poli jeho helikoptér, které si razantně nacházely cestu k americkým námořníkům. Je třeba poznamenat, že vojenské letectvo USAAF neváhalo a firmě Piasecki Aircraft roku 1946 zadalo vývoj na tu dobu obřího dvourotorového tandemového dvourotorového vrtulníku Model PV-15 pod vlastním typovým označením XR-16 (čili v kategorii R zavedené v letech druhé světové války a označující rotorové letadlo, v originálu Rotorcraft), později známém jako H-16 Transporter (v roce 1947 se kategorizace z Rotorcraft změnila na Helicopter, tehdy na písmeno H). Ten nakonec skutečně vznikl, ale velikostí předběhl dobu, trpěl mnoha nedostatky a zůstal v prototypu. Ve čtyřicátých letech, a to včetně firmy Sikorsky, se zpočátku ostatní výrobci zabývali - samozřejmě s několika výjimkami, jakými byly vedle typů Piaseckiho například i americké prototypové dvourotorové vrtulníky McDonnell XHJD-1 Whirlaway či Platt-Le Page XR-1 s rotory na „křídlech“ po stranách - jen jednoduššími jednorotorovými lehčími typy, s nimiž se prosazoval zejména právě Sikorsky i konkurenční Bell.

Zajímavé je, že první vskutku dobře létající a ovladatelný vrtulník byl vlastně dvourotorový s jejich uspořádáním na vzpěrách široce vedle sebe. Šlo o německý typ Focke-Achgelis Fa 61 vzlétnuvší poprvé v roce 1936 a

posléze předváděný známou letkyní Hannou Reitschovou i v uzavřené berlínské Deutschlandhalle. Což se stalo kuriozitou i pro nás, neboť její vzdušné evoluce mezi návštěvníky hospodářské výstavy tam sledoval i tehdy mladý pozdější doyen českých leteckých historiků Ing. Jan Krumbach. Typ Fa 61, držitel světových rekordů FAI, byl záhy vyvinut ve větší a užitečnější Fa 223 Drachen, který se stal největším vrtulníkem používaným na všech stranách ve druhé světové válce a krátce ještě i po ní. Po květnu 1945 totiž létal v Británii, Francii a také u nás v Československu (zde jako typ VR-1). Jeho koncepce od Prof. Dr. Ing.h.c. Heinricha Fockeho se nyní už neuplatňuje (snad mimo konvertoplány, ale to je de facto jiná záležitost), i když její potenciál byl demonstrován - spíše ale jako východisko z nouze - na gigantickém dvourotorovém sovětském stroji Mil V-12 (Mi-12), dosud největším vrtulníku na světě, který ovšem už desítky let nelétá a jeden zachovaný prototyp jen obrůstá travou v moninském muzeu. Létají proti tomu i dvourotorové vrtulníky se souosými rotory, reprezentované proslulou ruskou značkou Kamov.

Ovšem nejběžnější provedení létacích strojů s otáčivými či chcete-li rotujícími křídly-listy i v počátcích jedenadvacátého století je jiné, než výše popsaná. A v souvislosti s tím je nehynoucí zásluhou Igora Ivanovice Sikorského (25. 5. 1889-26. 10. 1972), mnohostranného leteckého průkopníka v ranných dobách technického vývoje, uvedení na svět a do praxe nejrozšířenější koncepce jednorotorového vrtulníku s jedním pomocným rotorem-vrtulí na ocasu, kompenzujícím reakční moment od nosného rotoru a podílejícím se na směrovém řízení. Je známo, že první dva zkušební vrtulníky 1.1. Sikorsky postavil doma v Kyjevě v carském Rusku v létech 1909-10. Ale výsledky s nimi ho dovedly k názoru, že tehdejší obecný stav letecké techniky spolu s jeho vlastními znalostmi i finančními prostředky nebyly pro vyřešení problému praktického vrtulníku dostatečné. Od roku 1929 se poté v Americe, vedle svých tamních veleúspěšných aktivit v oboru létacích člunů a amfibií, znovu zabýval projektováním nového vrtulníku. Jeho předběžný návrh dokončil roku 1930 a roku následujícího zažádal o patent zahrnující zásady obsažené v jeho první prakticky využitelné a realizované konstrukci VS-300 vzletnuvší poprvé - a pilotované osobně konstruktérem - ve čtvrtek 14. 9.1939 v Bridgeportu ve státě Connecticut.

Ten den se všeobecně uvádí jako pravý začátek létání skutečných vrtulníků, neboť do té doby množství experimentálních aparátů různě po světě poskakujících, a to včetně prvních německých strojů Focke-Achgelis a Flettner, postrádalo zásadní nutné prvky vrtulníku: jednoduchost koncepce, snadné a jednoznačné ovládání, bezpečný provoz, vrozenou praktičnost, dostatečnou životnost a vývojový potenciál. Igor Sikorskij, už při pobytu ve Francii začal psát své jméno, převedením do latinky, jako Sikorsky a tutéž podobu si přivezl i do USA. Ale ani tam se nezměnil a se svou hlubokou spiritualitou a širokou slovanskou duší usiloval být prospěšný lidem. Mimochodem, i po desítkách let strávených v emigraci v Americe a ve vysokém věku coby občan Spojených států stále říkával „u nás v Rusku...“ a jako mnoho Rusů i on vlastnil mesiášský syndrom a věřil ve spasitelské poslání ruského národa. Také sám pro sebe vrtulník na němž pracoval pojmenovával „spasitelnýj vertoljot“, tedy záchranný vrtulník. A jeho realizace a takové používání byly stálým snem tohoto jednoho z nejvýznamnějších vrtulníkových pionýrů. Slovy jeho nejstaršího syna Sergeje Igoroviče Sikorského, mimochodem rovněž pracovníka ve vrtulníkovém oboru, „Byl otec, jak jsme ho všichni znali, muž s vizí, který nám chlapcům v létech 1935-36 říkal, že člověk téměř jistě dosáhne Měsíce ještě za našeho života, když už ne jeho. Byl humanistou, hrdý, že první vojenské vrtulníkové operace se uskutečnily k záchraně životů, a to bylo jeho hlavním posláním, pokračujícím do tohoto dne. On žil s letectvím, s vírou a s Bohem. Vše to znal dobře.“ Právě vrtulníky Sikorsky S-61/SH-3 Sea King s turbínovým pohonem se významně a přímo podílely na létání lidí na Měsíc v létech 1968, respektive 1969 až 1972, když ve visení vyzvedávaly americké astronauty po přistáních v kabinách Apollo z mořské hladiny. Ale už předtím se Sikorského stroje v podobě pístových typů S-58, přesněji HUS-1 USMC (H-34 Choctaw u USAF a US Army), angažovaly v prvopočátcích amerického pilotovaného kosmického programu NASA, kdy jeden HUS-1 americké námořní pěchoty s evidenčním označením 44/ET z vody dne 5. 5.1961 vyzvedl Cdr. Alana B. Shepada, USN, z jeho vesmírné kabiny Mercury-Redstone 3 „Freedom 7“. A dělo se tak i předtím, to když do vesmíru cestovali ještě šimpanzi, a později při dalších letech kabin Mercury a pak i s dalšími typy Sikorského helikoptér až do letu ApolloSojuz v roce 1975 (po něm z kosmu následovala už jen pozemní přistání amerických raketoplánů klasickým způsobem na letiště). Bývalo při tom používáno vrtulníkových metod vyvinutých Sikorským už pro záchranné operace s jeho typy VS-316A. Označení symbolizovalo Vought-Sikorsky, protože tehdy Sikorsky Aircraft Division, začleněná v koncernu United Aircraft Corporation, byla v organizačním spojení s firmou Chance Vought Aircraft. K letectvu USAAF byly VS-316A zavedeny v kategorii Rotary Wing (Helicopter) jako typ R-4 (první let prototypu XR-4 dne 13.1.1942), k námořnictvu US Navy jako HNS-1 a do britského RAF pod typovým pojmenováním Hoverfly. Ještě ve druhé světové válce typ R-4 v Barmě před vítězstvím Spojenců nad Japonskem uskutečňoval obtížné záchranné lety v operačních podmínkách v rámci tzv. combat rescue, což byl tehdejší zárodek nyní velmi propracované činnosti vrtulníků při pátrání a záchraně SAR (Search and Rescue). Dokonce novější Sikorského typ R-5D (první let prototypu XR-5/Model VS-327 dne 18. 8.1943) zazářil nedaleko továrny Sikorsky ve státě Connecticut za pilotáže firemního zalétávače Dimitryho „Jimmy“ Vinera dne 29.11.1945, kdy ve větru o rychlosti až přes 100 km/h poprvé v „helikoptérovém stylu“, nyní tak běžném, zachránil oba námořníky z paluby vlečného kutru s palivem za vlnobití utrženého v Atlantiku a dopravil je do bezpečí na pevninu.

Označení R-6 (u US Navy byl znám jako HOS-1) náleželo Modelu VS-316B, který poprvé vzlétl 15.10.1943 a vznikl téměř současně s R-5. Z „Er-pětky“ Sikorsky vyvinul (spojení Vought-Sikorsky skončilo) civilní čtyřmístný S-51, jenž poprvé vzlétl 16. 2.1946. Vrtulníky R-5A, u US Navy, Marines a pobřežní strážce US Coast Guard značené H02S-1, měly úchyty na převážení nosítek, po každé straně trupu po jednom, a později s přidaným navijákem na boku pro zvedání osob, jedním dalším místem pro sedícího pasažéra - takže byly čtyřmístné - dále s vnější přídatnou nádrží a s přířevým podvozkom (tedy Model S-51) se označovaly písmenem verze D, čili R-5D. Staly se logicky prvními vrtulníky užívanými americkou vojenskou **leteckou záchrannou službou** Air Rescue Service (ARS). Tu rozkazem zřídili k 13.3.1946, od 1.4. nejprve spadala pod velení Air Transport Command (ATC) letectva a později pod z něj roku 1948 vytvořeného globálního Military Air Transport Service (MATS).

V záchranné ARS se Sikorského lehké vrtulníky velmi osvědčily a už roku 1948 služba reagovala na 2082 výzev k pohotovosti. V červnu 1948 USAF přikročilo k typovému přeznačení svých letadel, což se týkalo i strojů řady R-4, R-5 a R-6, které byly dále vedeny jako H-4, H-5 a H-6. Změna písmene souvisela se zavedením kategorie Helicopter místo nejstarší Rotary Wing (v níž bylo místo i pro už nepoužívané gyroplány/vímíky) i pozdější Rotorcraft. Ke konci téhož roku byla ARS vybavena celkem 19 stroji H-5, o rok později už čtyřiceti a dvěma H-6. Relativně vysoké vojenské typové označení H-19 (čísla před ním zabraly různé projekty či nepřijaté prototypy) náleželo novému vyvíjenému typu Sikorsky S-55, který začala, de facto už zavedená a respektovaná vrtulníková firma Sikorsky Aircraft jako divize koncernu United Aircraft, navrhovat, konstruovat a realizovat podle požadavků vojenského letectva USAF na pátrací a záchrannou SAR helikoptéru pro arktické oblasti (studená válka s sebou přinášela i podstatně intenzivnější využívání oblastí za polárním kruhem, hlavně na severu). Určení vznikajícího vrtulníku S-55 v pojetí I. I. Sikorského, zastávajícího v továrně post Engineering Manager, a také jeho blízkého spolupracovníka na místě Chief Managera Michaela E. Glubareffa, mělo samozřejmě být výrazně širší. Stroj byl koncipován jako dvanáctimístný užitkový víceúčelový vrtulník pro cestující (2 piloti plus 7 až 10 pasažérů), leteckou poštu či přepravu jiných nákladů do hmotnosti až 1270 kg. Ale hlavně pro vysněnou roli „spasitelný vrtoljot“, tedy pro letectvem požadovanou leteckou pátrací a záchrannou službu, druhotně pro roli transportní (až 12 plně vyzbrojených vojáků), včetně zdravotnické evakuace (6-8 nosítek s doprovodem).

Nicméně byli to vojenští letci, vyzbrojovací sekce USAF, kteří na vývoj a stavbu prototypů vydali patřičné specifikace a vyčlenili finanční prostředky. A také zprvu plánovali nasazení typu především u Air Rescue Service. V jejím originálním znaku-štítu je devizamotto THAT OTHERS MAY LIVE (Aby ostatní mohli žít) a v seshora dolů rozšiřujícím se širokém paprsku světla zobrazený anděl objímající v náručí a křídly velký zemský glóbus s poledníky a rovnoběžkami. Jaká to analogie s výše už citovaným „spasením světa“!

Úplnou novinkou konstrukce typu S-55/H-19 bylo umístění pohonné jednotky, hvězdicového pístového motoru, v přední části trupu s hnací hřídelí vedoucí šikmo vzhůru k reduktoru pod nosným rotorem, čímž se vytvořil ideální volný prostor pro velkou krabicovitou kabinu pod ním, navíc s nákladem v těžišti. Pozice motoru na samé přední umožňovala s využitím dvou rozevíratelných krytů snadnou údržbu (podle údajů firmy bylo možné výměnu motoru uskutečnit ve dvou hodinách) i účelně vyřešené nucené chlazení větrákem. Není bez zajímavosti, že Sikorsky pod tlakem konkurenčních „banánových“ vrtulníků Piasecki tehdy koketoval i s koncepcí tandemového umístění dvou nosných rotorů. Pro ověření možností firma dokonce od USAF odkoupila zpět jeden sériový R-4B a upravila na „polotandem“, což se už kdysi testovalo na VS-300, který měl určitou dobu během letových testů dva malé ocasní nosné rotory po stranách či jen jeden větší na příhradovém svislém pylónu na ocasu. A v naposled uvedeném stylu byl v roce 1948 modifikován i zmíněný exemplář R-4B, který jako „nový“ typ S-54 uskutečnil první vzlet 20.12.1948. Poté při mnoha experimentech nalétal celkem 4 hodiny a 55 minut, než jej počátkem dalšího roku, už v době finalizace vývojových prací na S-55, Sikorsky úplně zavrhl.

Dal přednost svému jednorotorovému řešení, v něž pevně věřil a jímž se také proslavil. Takže na tu dobu velký vrtulník S-55 pokračoval v liniích uspořádání rotorové soustavy a již s kovovými listy a obdobnými tvary, jaké vykazoval už osvědčený a rozšířený předchůz S-51 (mezitím vyráběný také v Británii licenčně u firmy Westland i pro RAF jako typ Dragonfly). I nově vznikající S-55 tedy měl jeden hlavní nosný rotor a jeden ocasní vyrovnávací. Značka Sikorsky byla (a dosud je) v oboru světovým pojmem a koncepce jejích vrtulníků jsou považovány za jakési etalony vývojových stupňů letadel s rotujícími křídly. Na výrobě Sikorského typů se podílely či podílejí mnohé firmy ve světě a draky typu S-76 dnes vycházejí i z českého podniku Aero Vodochody.

Ale zpět k S-55. Na základě dobrých zkušeností s firmou Sikorsky Aircraft si USAF ve fiskálním roce 1949 (počítal se od 1. 7.1948 do 30. 6. 1949) závazně objednalo prvních pět vrtulníků Model S-55 pod vojenským typovým označením YH-19, přičemž předřazené písmeno Y znamenalo zkušební status s určením pro vojskové testy. Pětici strojů byla při tom přidělena sériová čísla AF 49-2012 až 49-2016 (na draky se psala ve zjednodušené formě, např. 92012 u prvního). První kus se v Bridgeportu, lokalitě letiště firmy, poprvé nadzdvihl do vzduchu 7.11. 1949 a poté letěl i ve dnech 9. a 10., ovšem zcela kompletní bezproblémový zálet se všemi režimy se protokolárně uskutečnil o něco později, dne 21.11.1949. Pohon YH-19 obstarával hvězdicový pístový vzduchem nuceně chlazený devítiválec Pratt & Whitney R-1340 Wasp o výkonu 405 kW/550 k. Čili velmi osvědčená pohonná jednotka, která byla používána ve starších a slabších verzích v leteckém provozu už od

konce dvacátých let. Když YH-19-SI (písmena SI byla v „technickém“ označení přidělena od USAF jako kód pro identifikaci výrobce) poprvé létal, jeho trupová gondola na její zádi tvořila ostrý „schod“ v přechodu do ocasního nosníku vybihajícího nahoře dozadu. Ovšem ještě ve zkouškách byl volný prostor zaplněn velkým plochým trojúhelníkovým kýlem, jenž se stal charakteristickým znakem vrtulníku S-55 (když kdysi v SSSR natáčeli jakýsi film o „zlých amerických imperialistech“, v němž měly figurovat i vrtulníky H04S-1, čili vojenské H-19, ale ve službách US Navy, zaskočily za ně Milý Mi-4, jimž filmaři přidělali právě ony typické kýly, čímž vznikl vrtulník na první pohled dokonce zaměnitelný). Na skutečném S-55 instalovaný kýl zlepšoval jak pevnostní vlastnosti konstrukce spolu s aerodynamikou této části draku, tak i stranovou stabilitu. Pro ni byl také časem během sériové výroby změněn šikmo vzhůru vedoucí zakončovací nosník vyrovnávacího rotoru z původního malého kruhového průřezu na širší profilovaný o větší hloubce a ploše, nově tvořící vlastně jakousi pomocnou šípovou ocasní plochu. Ocasní krátký vodorovný stabilizátor měl zprvu místo na pravé straně a zakončovala jej malá svislá ploška. Později jej nahradili symetrickými plochami na každé straně ve tvaru obráceného písmene V, tedy se záporným vzepětím. To se týkalo postavených strojů s kulatým nosníkem vyrovnávacího rotoru/vrtule. Avšak po zavedení zmíněné šípové „směrovky“ s vyrovnávacím rotorem na konci, byl ve výrobě opět montován vodorovný stabilizátor menších rozměrů ve skutečně horizontálním provedení. Po intenzivním zkušebním programu pětice vrtulníků YH-19 "doma" v kontinentálních USA byly, vlastně v rámci důkladných testů, za 9 měsíců po začátku korejské války (vypukla v červnu 1950) dva stroje z ověřovací série čísel 49-2014 a 49-2016, létající tehdy i s dvojicí gumových plováků jako obojživelné, od 23. 3. 1951 nasazeny na korejském poloostrově. Speciální zkušební tým Air Proving Ground Team v kooperaci s už ve válce nasazenými vrtulníky Sikorsky H-5 od odloučené jednotky Detachment F ze stavu 3rd Air Rescue Squadron USAF/MATS a dislokované ve Wolmi-do, podnikal v rámci společných operačních činností dvou amerických ozbrojených složek - Air Force a Army - čili tzv. Twoservice tests, rozličné záchranné akce. Při nich také stroje YH-19 pomohly při odsunu postřelených a jinak zraněných parašutistických výsadkářů z doskokové plochy Munsan-ni a během 77 letů z prostoru bojového vysazení ve dvou dnech evakuovaly 148 mužů. Vrtulníky typu YH-19 mohly nosit až 8 pacientů na nosítkách uvnitř trupu (a tedy v relativním pohodlí a s trvalým přístupem zdravotníků) nebo 10 sedících osob, pilota a zdravotníka, což ve srovnání s kapacitou kabiny vrtulníku Sikorsky H-5, která pojala pouze pilota a zdravotníka, přičemž dva pacienti na nosítkách se dopravovali ve dvou vnějších pouzdrech, za letu nepřístupných (podobně jako u ze seriálu MASH známého menšího vrtulníku Bell H-13 Sioux), znamenalo podstatné zvýšení možností „spasitelnosti“.

Později ve válce oba YH-19 přímo přešly do inventáře 3. ARS, nosily tehdy celočerné zbarvení, nápisy žluté barvy a standardní výsostné znaky a byly údajně používány i ke stahování agentů podél západního pobřeží Severní Koreje po jimi ukončeném shromažďování zpravodajských údajů. Jeden z těchto strojů byl také bez jakéhokoli označení příslušnosti nasazován CIA v přísně tajných operacích.

V roce 1951 si USAF objednalo 50 kusů vylepšené a skutečně sériové verze H-19A pod čísly 51 -3846 až 51 -3895. Nové H-19A se krom jiného vyznačovaly už stabilizátorem na ocasu ve tvaru obráceného V a montáží výkonnějšího motoru Pratt & Whitney R-1340-57 Wasp o 442 kW/600 k. Pod tímž typovým označením sloužilo u USAF i pět dalších strojů s čísly 51-17662 až 51-17666, které byly vojenskému letectvu převedeny z objednávky US Navy, u něhož byly vedeny s čísly BuNo 127797,127789,127790,127818 a 127832. Samotné US Navy podepsalo se Sikorským první kontrakt na typ S-55 už 28. 4. 1950, a to na 10 kusů s čísly 125506 až 125515 pro úkoly všeobecného určení a k protiponorkovému hlídkování-pozorování pod námořním typovým označením H04S-1. Litery znamenaly: H jako Helicopter, O jako Observation, 4 na znamení čtvrtého typu v kategorii O od firmy Sikorsky, čili S, a číslice 1 za pomlčkou znamenala první verzi.

Typ H04S-1 byl víceméně stejným strojem jako provedení H-19A USAF. Americké letectvo také jeden H-19A zapůjčilo letecké složce US Army pro operační vyhodnocení ve víceúčelovém transportu a leteckém zdravotnickém odsunu (v originále aeromedical evacuation role/aeromedevac). Americká námořní pěchota US Marine Corps/USMC zamýšlela plnit s vrtulníky Sikorsky S-55 podobné úkoly, k jakým je testovala pozemní armáda, a tak si k 2. 8. 1950 „marinád“ začali obstarávat v postupných zakázkách 60 strojů pod svým typovým označením HRS-1 (čísel BuNo 127783, až 127842). Tedy v kategorii R, což u „kožených krků“ (příslušníkům Marines se tak už od dávných časů pro dobové uniformy s koženými límci přezdívalo, tedy Leather Necks), znamenalo jako u „prostých“ námořníků roli transportní. Akvizice leteckého materiálu byla pro obě složky US Navy a USMC totiž v kompetenci Ministerstva námořnictva (Navy Department) a jeho Bureau of Aeronautics, z čehož vyplýval i shodný systém typového označování. Původně byl stroj označován jen HRS, protože čísla na konci označující verzi se od jedničky zpětně doplňovala mnohdy až při vzniku verze další. Takže u typů letadel existujících jen v jednom provedení žádné číslo u typových písmen zpravidla nebylo.

Vrtulník Sikorsky HRS-1 byl prakticky totožný s H-19A USAF, měl ale navíc samosvorné palivové nádrže a byl speciálně uzpůsoben pro přepravu výsadku na sedačkách. Agilní US Navy první z 10 postupně dodaných kusů v kategorii Observation, čili H04S-1 své první verze, obdrželo už 27.12.1950 a zařadilo k víceúčelové letce Utility Squadron HU-2. Ta mimochodem konkurenční dvourotorové stroje Piaseckí (Vertol) HUP-1 Retriever dostávala od ledna 1951. Dodávky mariňácké verze HRS-1 k Marine Squadron HMX-1 začaly dne 2.4.1951. A byly to právě vrtulníky americké námořní pěchoty, které jako první v historii vrtulníkového létání nesly v boji

významné množství vojáků ve válečných podmínkách k cíli, když dne 13. 9. 1951 stroje HRS-1 squadrony HMS-1 v Koreji přepravily příslušníky USMC přes 11 kilometrů široké pásmo, o něž se vedl boj, až na vrchol kopce, na který prudce útočili čínští bojovníci.

V časných dobách bojového nasazení v Koreji, v rámci operace s později přiděleným krycím názvem Windmill (Větrný mlýn, přezdívka Windmill se ujala v americkém slangu pro vrtulníky vůbec), HRS-1 při 28 bojových letech přepravily asi 8600 kg vojenského materiálu pro batalion USMC držící kótu 884 ve východní části Jižní Koreje a také evakuovaly 84 zraněných mariňáků za vlastní linie. Záhy následovala další úspěšná operace Windmill II a korejská anabáze Sikorského vrtulníků nabývala na intenzitě.

Počátkem padesátých let probíhaly v tuhé studené válce vojenské aktivity na mnoha místech světa, ve vzduchu, na souši i na moři, včetně rostoucí hrozby ze strany ponorek. V podmínkách válečné psychózy byla pro obranu před možným napadením USA ze strany SSSR na základně Key West na Floridě ke dni 3. 10. 1951 aktivována první vrtulníková squadrona protiponorkového boje ASW (Antisubmarine Warfare) patřící US Navy a označená HS-1. Byla vyzbrojena vrtulníky H04S-1 ve dvou základních modifikacích: „Hunter“ (Lovec) vybavených sonarem a „Killer“ (Zabiják) vyzbrojených torpédy. Vždy nad mořskou hladinou operovaly v sebraných taktických párech. Lovce měl ponorku lokalizovat, Zabiják pak zničit. Na dobu vzniku velké vrtulníky Sikorsky Model S-55, tehdy nový efektivní prostředek ve vojenství, tak ve všech ozbrojených složkách Spojených států nastupovaly do širokého využívání. Například US Army při testech zapůjčeného H-19A dospěla rychle ke zjištění, že typ se osvědčuje daleko většími schopnostmi, než kterékoliv jiné vrtulníky v její výzbroji (měla v inventáři zatím jen malé pozorovací a spojovací typy). V souvislosti s uvolněním omezení hmotností letadel používaných US Army ze strany USAF (to si do té doby „hlídalo“ svůj monopol) pod tlakem korejské i studené války v říjnu 1951, mohla pozemní armáda USA přikročit k výstavbě svých prvních pěti vrtulníkových transportních squadron s typy těžšími, než bylo dosud War Departmentem (Pentagonem) dovoleno. Na podzim 1951 tak už bez omezení objednala první dodávku z nakonec dodaných 72 strojů Sikorsky H-19C (čísel 51-14242 až 51-14313) s motory Pratt & Whitney R-1340-57 Wasp, které byly jen mírně avionikou odlišné obdoby verze A sloužící u USAF. Později ve službě dostaly H-19C US Army populární armádní pojmenování - jako i jiné její helikoptéry - podle jmen domorodých indiánských severoamerických kmenů. V tomto případě volba padla na Chickasaw. Samo US Air Force, které k pojmenování Chickasaw „úředně“ přišlo až v roce 1962 s reorganizací typových kategorizací a označováním, už koncem roku 1951 do výzbroje zařadilo první z nakonec 270 objednaných výkonnějších a poněkud modifikovaných (měly mj. i mírně dolů skloněný nosník vyrovnávacího rotoru) verzí H-19B, které poháněly silnější hvězdicové devítiválce Wright R-1300-3 Cyclone 7 o počátečním výkonu 515 kW/700 k, s pozdějším zvýšením až na 589 kW/800 k (také letité konstrukce, ale přesto modernější než Wasy). „Béčkům“ náležela sériová čísla AF 51 -3896 až 51 -3968, 52-7479 až 52-7600, 52-10991 až 52-10994, 53-4404 až 53-4464, 53-4878 až 53-4885 a konečně dvěma původem z francouzské licenční výroby u firmy SNCASE čísla 56-6673 a 56-6674 (první dvojčíslí sériového čísla značilo fiskální rok objednávky). Pod typovým označením H04S-2 byla projektována verze, odvozená od H04S-1 US Navy, speciálně pro službu u US Coast Guard s úkoly letecké záchrany na moři. Během listopadu 1951 byl první ze sedmi vrtulníků H04S-1G (G značilo úkol evidenčního čísla v podobě 1252 dodán přímo vzduchem z výrobního závodu Sikorsky za pilotáže posádkou Pobřežní stráže na její stanici v Brooklynu v New Yorku. Tam vrtulník (kategorizovaný u USCG jako „dvoupalubový“, protože jednu tvořila pilotní kabina, druhou pak přepravní prostor) uvítali jako hodnotný přírůstek pro SAR úkoly. Není bez zajímavosti, že s počáteční dodávkou vrtulníků k US Coast Guard jsou spojeny určité zmatky a jisté dokumenty přímo od složky uvádějí stroje jako H04S-2G s motory R-1340 a jiné záznamy zase referují o 7 strojích H04S-1G a také o 7 strojích H04S-2G (v některých pramenech se dokonce uvádí, že verze H04S-2, i když například na stroji čísla 1253 to bylo přesně tak napsáno, nebyla vůbec realizována!), přičemž v autoritativních pramenech - je jasné, že vše se tehdy teprve vyvíjelo - se uvádějí evidenční čísla USCG pro H04S-1G/H04S-2G (sic!) jen 1252 až 1258, tedy pro pouhých 7 kusů z časně akvizice (stroj č. 1255 nesl na sobě zcela jistě napsáno typové označení H04S-2G). Ty byly v dalším období následovány 23 stroji výkonnější verze H04S-3G čísel 1281 (dodán v lednu 1952), 1298 až 1310 a 1323 až 1331 s motory Wright R-1300-3 Cyclone 7 (pocházejícími také ze sublicence u motorářské firmy Kaiser-Fraser). Nakonec přišla doba, kdy každá stanice US Coast Guard byla pro záchranné akce vybavena alespoň jedním velkým vrtulníkem Sikorsky příslušné verze. Jeden H04S-3G přitom přišel na 177 530 dolarů a byl vybaven často využívaným hydraulickým zdvihadlem o nosnosti zprvu 181 a později až 272 kg s lanem zakončeným stráží zkonstruovaným záchranným košem (tzv. Rescue Basket) a také speciálním vlečným zařízením (Tug Bird), také konstrukce US Coast Guard, s jehož pomocí mohl vrtulník vléci samostatně nepohyblivé čluny až do výtluhu 800 tun.

US Navy, jež učinilo objednávku na celkem 79 strojů verze H04S-3 (čísel BuNo 133739 až 133753, 133777 až 133779, 138494 až 138529 a 138577 až 138601, přičemž dva kusy 150193 a 150194 byly přeřazeny od US Army), je začalo dostávat od roku 1951. Ve stejný čas byly odstartovány i dodávky pro US Marines, objednavší k HRS-1 i další modernější HRS-2 (v počtu 101 kus) s čísly BuNo 129017 až 129049 a 130138 až 130205 a rovněž 105 kusů své o poznání pozdější varianty HRS-3, z nichž první měl číslo 130206 a poslední 146302. Obě uvedené verze sloužily jak k transportu, tak i k záchranným akcím.

Rovněž tak i u US Army v případě jejích H-19, a to včetně nejnovější a definitivní verze H-19D s motory R-1300-3, kterou pozemní armáda objednala v počtu 301 kus s prvním strojem čísla 52-7601 a posledním 59-4974. Iniciátor vzniku typu Sikorsky Model S-55, vojenské letectvo USAF, vrtulníky řady H-19 použilo hlavně k vybavení **letecké záchranné služby** ARS v sestavě transportního letectva MATS a v této roli je v létech 1948-1962 značilo jako typy SH-19 (kde písmeno S znamenalo Search and Rescue), poté bylo S nahrazeno písmenem H - vznikla tak verze HH-19, ale prakticky pouze hypoteticky, neboť v roce 1962 byly Sikorského „Devatenáctky“ až na ojedinělé výjimky už mimo pravidelnou službu a typ oficiálně ve stavu nebyl).

Vrtulníky SH-19 se pro specifické záchranné role vybavovaly, krom další avioniky, na pravé straně trupu nad dveřmi ukotveným speciálním hydraulicko-elektrickým zdvihacím navijákem s lanem délky 30 m a se zavěšovací smyčkou na konci. Igoru Sikorskému se typem S-55 nakonec zdařilo vyplnit celoživotní sen o „spasitelném“ vrtulníku, neboť nejen přímou záchranu osob, ale i ofenzivní nasazení v transportní roli na bojišti chápal jako posláním šetřící lidské životy. A nešlo jen o splnění snu. Význam úspěšného typu S-55 ocenil i Bílý dům.

Dne 17.12.1951, čili v den 48. výročí prvního létání bratří Wrightů, zastupoval celý americký vrtulníkový průmysl a americké ozbrojené síly v Bílém domě při udělování prestižní ceny Collier Trophy za rok 1950 přímo prezidentem Spojených států Harry S. Trumanem. Tato rozměrná trofej, považovaná za hlavní americké letecké vyznamenání, byla zřízena už roku 1911 Robertem J. Collierem a je od té doby administrována americkou Národní leteckou asociací NAA. Uděluje se každoročně za „největší úspěch v letectví v Americe, za hodnotu, která byla demonstrována skutečným užitím v předcházejícím roce“. V oficiálním textu citace Collier Trophy Award za rok 1950 se uvádí: „Vrtulníkovému průmyslu, ozbrojeným silám a pobřežní strážní za vývoj a užití letadel s rotujícím křídlem pro letecký záchranný provoz“ (v tehdejších originálních anglickém textu vygravírovaném na trofeji je použito poněkud historického výrazu rotary wing aircraft, což pro věrnost česky překládáme jako letadlo s rotujícím křídlem, nicméně český terminus technicus, normovaný ČSN, zní rotorové letadlo, což víceméně přesně odpovídá v anglofonní sféře tu a tam používanému termínu rotorcraft). V dobovém zdůvodnění udělení Collier Trophy 1950 se uvádí: „Vrtulník, ačkoliv dal dřívější důkaz účinnosti v leteckých záchranných operacích ve všech částech světa, se ukázal v roce 1950 jako hlavní faktor v moderním pojetí letecké záchrany ve válečných podmínkách. Tento vývoj byl kulminací mnohaletého úsilí v konstrukci a stavbě letadla s rotujícím křídlem za vedení Igorem Sikorským, který, v roce 1939, dosáhl ovládnutí a stabilitu se svým vrtulníkem CS-300. Vrtulníková spolehlivost pod palbou v korejském válečném tažení učinila možným přijetí nových taktik a technik vojenskými silami v záchraně zraněných a v bezvýchodné situaci se nalézajících příslušníků vojenských sil Spojených národů v nechráněných pozicích a zpoza nepřátelských linií. Kriticky zraněné osoby byly rychle evakuovány na základny, kde okamžitá zdravotní péče vyústila v záchraně tisíců životů. Tak dopravní prostředky s rotujícími křídly osvědčily důležitý činitel v udržování vysoké morálky mezi našimi bojujícími silami. Účinnost vrtulníku v záchranné práci nebyla omezena na pozemní operace, i když koncentrace takové záchranné práce v Koreji soustředila velký díl veřejné pozornosti na toto období. Ve střežení našich pobřežních oblastí Coast Guard účinně užila vrtulník v četných záchranných misích. Vrtulník také osvědčil důležitou pomoc flotile. Těžce stížená námořníci byli přesunuti na plavidla, kde lékařská péče byla k dispozici. Osádka válečné lodi jdoucí ke dnu byla bezpečně evakuována vrtulníkem pod nepřátelskou palbou. V ochraně pilotů z letadlových lodí vykonáváním rychlé záchrany letců, jejichž letadla se zřítily do moře, vrtulník ve skutečnosti eliminoval potřebu užívání torpédoorborcu s letadlovými loděmi pro pilotní bezpečnostní ostrahu.“ Tolik trochu úřední řečí Národní letecké asociace shrnutý význam Sikorského vrtulníku Model S-55.

Je z něj ale patrný jasný fakt: už od počátku padesátých let vrtulník v záchranných úkolech značně měnil charakter „strojové“ války a jejího ducha.

V Koreji vrtulníky H-19A začala dostávat 3rd Air Rescue Squadron USAF v únoru 1952, přičemž jednotka je používala hlavně pro pátrací a záchrannou roli SAR nad vodní hladinou (letci USAF, US Navy, USMC i Spojenců OSN byli instruováni volit nouzové opuštění letounu přednostně nad mořem, protože z jeho hladiny byly lokalizace, vylovení a záchrana podstatně jednodušší, než vyhledávání v často složitém terénu a zhusta i pod nepřátelskou palbou) s využitím jejich doletu. H-19A přitom vykazovaly akční radius až dvě stě kilometrů. Squadrona 3. ARS záhy nasadila dva H-19A na ostrov Cho-do ležící v moři necelých 20 kilometrů od západního pobřeží Severní Koreje (další jeden měl působit na ostrově Paengnyong-do), z něhož odlétaly kroužit nad Žlutým mořem v oblastech určených k nouzovému opuštění v boji poškozených či jinak zneschopněných (nedostatek paliva) letadel OSN. Nejslavnější záchranu, jak vystříženou z učebnice pro reklamní pracovníky, podnikly dva H-19A ze stavu 3. ARS (pozdější 3. ARG/Air Rescue Group) z ostrova Cho-do dne 12. 4. 1952, kdy z moře vyzdvihly navijáky známé „vedoucí“ proudové stíhačské eso USAF kapitána Josepha McConnella, který se katapultoval ze svého MiGy postříleného letounu North American F-86 Sabre. McConnell se tak stal jedním ze čtyř pilotů honosících se v tehdejší válce titulem eso (nejméně pět sestřelů) a zároveň zachráněncem týmem Air Rescue Service. Nebyl ale sám. Během tamních bojů byli celkem 102 letci USAF vyzvednuti zpoza nepřátelských linií vrtulníky ARS, nepočítaje v to další tucty letců od jiných druhů amerických ozbrojených sil, spojeneckých pilotů nebo leteckých posádek zachráněných na vlastním území.

V létě 1952 byla podniknuta s vrtulníky H-19A USAF grandiózní pionýrská akce spojující západní polokouli s východní, a to za značné publicity ve svobodném světě. V době zuřící žhavé korejské války a stupňující se studené vznikl na velitelství Air Rescue Service projekt přeletu dvou strojů H-19A přes Atlantický oceán, přičemž záměrem nebyl jen propagační význam, ale i skryté prozkoumání a vyzkoušení několika záležitostí. A to zejména praktičnosti přepravy vzduchem severoatlantickou cestou (jednomístné stíhačky za doplňování paliva či s mezipřistáními na Islandu to už dokázaly) a demonstrace americké schopnosti posilovat své závazky v obraně západoevropských spojenců, pozdějších členů NATO. Dále techniky zvýšení doletu vrtulníků a také účinků únavy pilotů při dlouhodobém letu. V čele projektu, za vydatné pomoci firmy Sikorsky, stál relativně mladý kapitán USAF Vincent McGovern. Vybral dva nové vrtulníky H-19A sériových čísel 51-3893 a 51-3894, neoficiálně přezdívaných „Guardian Angel“ (Anděl strážný). Byly následně odlehčeny odmontováním nafukovacích plováků, jeřábů, kabinových topidel (posádky vyfasovaly gumové ochranné obleky) a zvukové izolace a byly jim do nákladních kabin instalovány dodatečné palivové nádrže po 380 litrech benzínu. První byl na předí ozdoben velkým červeným nápisem HOP A LONG, druhý pak WHIRL O WAY. Z výrobního závodu Sikorsky Aircraft, známém mezi zakladateli jako Winged-S, neboť jeho oficiální tovární znak tvořilo perutěmi okřídlené písmeno S, upravené H-19A odlétly na letišti USAF na Westover AFB ve státě Massachusetts, kde proběhly poslední technické úpravy. A také odtamtud dne 15. 7. 1952 se oba vrtulníky vydaly na dalekou vzdušnou pouť začínající přeletem na Presque Isle ve státě Maine. Dálkový etapový přelet mnohokrát pozdrželo nepříznivé počasí, ale dvojice vrtulníků po dalších mezipřistáních v Goose Bay na Labradoru, v Narsarssuaku v Grónsku, v Keflavíku na Islandu, už v evropském Prestwicku ve Skotsku a pak v Haagu v Nizozemsku konečně skončily v cílovém Wiesbadenu ve Spolkové republice Německo (tam ve městě a na blízké základně Lindsey AFB sídlilo velitelství USAFE - US Air Force in Europe). Po krátkých oslavách odtáhli oba stroje H-19A do dílen, zpět namontovali pro přelet chybějící vybavení a vrtulníky zařadili do stavu 9th Air Rescue Squadron USAFE na Lindsey AFB/Air Force Base. Let strojů HOP A LONG a WHIRL O WAY v děli 6412 kilometrů zabral 20 dnů s čistou letovou dobou 51 hodin a 55 minut. Mise prokázala, že přelet přes severní Atlantik typem Sikorsky H-19A je proveditelný, i když není přímo praktický. Vrtulníky během tohoto prvního a tudíž i rekordního letu rotorových letadel přes oceán doprovázely letouny od Air Rescue Service několika typů: létací čluny-amfibie Grumman SA-16 Albatross, pozemní Boeingy SB-17 Flying Fortress a SB-29 Superfortress s velkým doletem (oba bývalé modifikované bombardéry nesly shazovatelné záchranné čluny) i jeden transportní Douglas C-54 Skymaster MATS s náhradními díly a příslušníky pozemní obsluhy a zabezpečení na palubě. Ve druhé části monografie se budeme zabývat další historií typu Sikorsky S-55, jak ve vojenských, tak i civilních službách, zmíníme se o jeho licenční výrobě i místních úpravách a uvedeme technický popis i celostránkový výkres.

Pokračování

Foto autor| FOTO: Air Intl., Jane's, Sikorsky, USAF, USN a fond autora

Foto popis| Sikorsky UH-19B Chickasaw jako exponát National Museum of the United States Air Force na letišti Dayton v Ohiu. Namalován je do podoby transatlantického stroje H-19A HOP A LONG (sér. č 51-3893)

Foto popis| Skutečný H-19AČ. „13893“ po přeletu do německého Wiesbadenu. V pozadí druhý H-19A „13894“ WHIRL O WAY

Foto popis| První prototyp YH-19 s odkrytovaným motorem. Stroj má původní vodorovný stabilizátor

Foto popis| Týž YH-19 v letu s přidaným kýlovým přechodem trupové gondoly do nosníku vyrovnávacího rotoru.

Nový je i stabilizátor

Foto popis| Dvacetiletý Igor Sikorskij u svého prvního vrtulníku roku 1909 v Kyjevě

Foto popis| Sikorského první skutečně létající VS-300 z roku 1939.

Foto popis| VS-300A v roce 1942 už vykazoval všechny prvky moderního vrtulníku

Foto popis| Sériový R-4 se ještě za války uplatnil jako záchranný

Foto popis| Jíž dosti vospělý R-5 létal roku 1943

Foto popis| R-6 s pouzdry na nosítka a dole civilní S-51

Foto popis| Pozdější H-19D (UH-19D) ze stavu US Army

Foto popis| YH-19 (49-2016) v černém nátěru za korejské války sloužil pro speciální mise jako obojživelný

Foto popis| Velký konkurent Sikorského typu, „banánový“ Piasecki/Vertol SH-21B Workhorse USAF

Foto popis| Armádní H-19C ze stavu 6th Transportation Helicopter Company v Koreji nakládá pěšáky

Foto popis| Varianta HR5-3 používaná v roce 1953 squadronou HMR-162 US Marines z jokosucké základny v Japonsku

Foto popis| Verze H04S-3 US Navy byla obdobou H-19B letectva a sloužila k protiponorkovému boji

Foto popis| Dvojice HH-19G (před rokem 1962 H04S-3G) ve službě u US Coast Guard na snímku z roku 1965 ze San Diega. Pobřežní stráž nejprve měla tyto vrtulníky „stříbrné“, pak celožluté a nakonec v kombinaci bílé a červené

Foto popis| Záchraný obojživelný SH-19A USAF sloužil na základně Thule v Grónsku. Pro zvýšení viditelnosti dostal červený nátěr shora

O autorovi| TEXT: PAVEL TÝC

Právo

Letecká záchranka bude fungovat nonstop

29.5.2009 Právo str. 11 Jižní Morava - Vysočina

Miroslav Homola HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE

Už po prázdninách začne na brněnském letišti fungovat nepřetržitý provoz policejní **letecké záchrané služby**.

Posádka záchranářského vrtulníku, která má na starosti celý moravský region, slouží nyní „od úsvitu do setmění“, tedy dvanáct hodin denně. Mimo tuto běžnou službu však nejsou vzácností ani noční akce.

„Ty však provádíme jen na vyžádání či rozkaz. Obvykle se jedná o akutní převozy pacientů, či speciální akce,“ vysvětlil Právu ředitel **letecké záchrané služby** Policie ČR Vladimír Panenka, který běžně létá ke službám i na brněnské pracoviště.

Pracoviště v Brně vzniklo po Praze jako druhé v republice před necelými čtyřmi roky a záchranáři a především lidé, kterým již z nebe pomohli, si službu nemohou vynachválit.

„Dřív se létalo prakticky všechno jen z Prahy. Často se však stávalo, že počasí na Vysočině znemožnilo na Moravu let, takže záchrana zbyla zase jen na pozemním, obvykle mnohem pomalejším systému. Naposledy jsme například zachraňovali ženu na rozbouřené hladině mušovských jezer. Z Brna jsme nad vodou byli za 12 minut. Vodní záchraná služba i policie, které už byly na místě, ji kvůli počasí nemohli najít, my ji měli shora prakticky okamžitě a všechno dobře dopadlo,“ uvedl aktuální příklad práce Panenka.

V Brně se od začátku letošního roku zkouší také nový model smíšených posádek. K policejním záchranářům jsou do týmu nasazováni také hasiči – specialisté lezci. Jsou to muži školení pro práci ve výškách a nad volným prostorem. takových je v Brně třicet. Čtyřicet z nich má ještě navíc vrcholnou specializaci pro práci pod vrtulníkem a ve službě na letišti se střídají po dvou. Jejich domovské pracoviště však zůstává základna v Lidické ulici.

Prestižní záležitost

Dostat se do tohoto týmu je prestižní záležitost a podle pilotů se jedná skutečně o prvotřídně vycvičené muže. Zatím se podíleli na likvidaci požárů lesa či tovární haly, kdy jejich zkušenosti pomohly při určení lokalizace místa požáru, k jejich práci patří i slaňování do míst havárek, kam se nemůže kvůli provozu dostat pozemní technika a další zásahy.

„O správnosti tohoto modelu jsem přesvědčen. Už zasahovali ve třinácti případech. Myslím, že tento model by měl fungovat natrvalo,“ dodal šéf záchranky Panenka.

Foto popis| Letečtí záchranáři PČR sloužící spolu s hasiči se připravují na akci.

Foto autor| Foto PRÁVO – Miroslav Homola

Regionální mutace| Právo - Jižní Morava
