



VÍT ŽENÍŠEK

Cabri pohledem pilota

Dosavadní leteckou praxi mám spojenou spíše s „plošníky“, ale v současné době jsem také pilot ve výcviku v kategorii PPL(H) s dosavadním náletem přibližně patnácti výcvikových hodin na typu Schweizer S269. Následující řádky jsou proto napsány z pohledu pilota sbírajícího stále nové zkušenosti. Právě takové piloty však má vrtulník Guimbal G-2 Cabri při leteckém výcviku nejčastěji na palubě.

Vzhledově se mi vrtulník Guimbal G-2 Cabri velice líbil a konstrukčně mi byl sympatický. Nejvíce jsem však byl zvědavý na jeho pravotočivý rotor, protože po vyzkoušení takové konfigurace jsem již dlouho toužil. Po doladění termínu mě na letišti v Hradci Králové čekal Jan Krčil z firmy Lion helicopters. Ačkoli věděl, že mám rozlétaný výcvik v jiné škole a jsem pro něj v podstatě neperspektivní kádr (předpis z nějakého důvodu neumožňuje uskutečnit výcvik na více typech), neodbyl mě stylem:

„Toto je vrtulník, jdeme letět,“ ale poskytl mi téměř hodinu trvající a po informační stránce vskutku vyčerpávající pozemní přípravu v kanceláři školy, což jsem velmi ocenil. Následovala podrobná předletová prohlídka (opět s výkladem) a osahání stroje na zemi. Kabina je velmi dobře ergonomicky vyřešena. Jistě nebude vadit, když trochu předběhnu a už teď napíši, že ani po letu trvajícím 1.45 hodiny mě kotníky od pedálů nebolely. Zkousím volnost řízení - pedály a kolektiv je v pořádku. Cyklické řízení mi přijde dosti

tuhé. Honza mě však ujišťuje, že je to normální a za letu se to zlepší.

Oživení stroje nechávám na Honzovi, který opět všechno komentuje. Já přitom nepřestávám obdivovat displej EPM (Electronic Pilot Monitor), který přehledným způsobem zobrazuje motorové hodnoty a aktuální limity výkonu. Roztáčíme rotor, následuje kontrola zapalování (1x magneto, 1x plasma), zahřátí a Honza se přesunuje na heliport.

Při vzletu do visu seznávám, že Honza měl pravdu a výchylka nohy je opravdu velká. Zajímavé ovšem je, že jakmile je noha „kde má být“, je už řízení podobné klasické vrtulce a navíc i dosti citlivé. Pravá noha je opravdu nezvyk, ale problémy mi stále dělá i poněkud tužší cyklické řízení. Držím se sice nad jedním místem, ale neustále sebou neposedně vrtíme. Až po Honzově: „Neřid' pořádk!“ se stroj zklidní. Následuje vyzkoušení otočení za rotorem, proti rotoru, pohyby do stran, vpřed, vzad, bočení po kruhu s přídílí směřující doprostřed. Vše jsem si ozkusil, tak hlásíme vstup na dráhu a jdeme na okruh.

Při rozletu je opět nutno zapřáhnout nohy - nakonec vítězí levá a vrtulník konečně neletí v traverzu. Proti klasické vrtulce jsou pohyby nohou při změně režimu opravdu velké. Jakmile je režim ustálený, zdá se mi nožní řízení opět citlivé. Při letu po okruhu si vedle výhledu užívám i činnost elektronického regulátoru otáček a automatického ohřevu karburátoru, který po očku sleduji na EPM.

