

Při letu po okruhu jsem kupodivu ani nepociťoval potřebu používat trim cykly. A už jsme zpátky nad zemí a po krátkém váhání (všechno je obráceně, stále je třeba počítat s pravotočivým rotorem) visíme.

Odlétáme do prostoru vyzkoušet autorotaci. Nastoupáme, tři, dva, jedna a jsme tam. Tentokrát hodně levé nohy, otáčky stabilní, potlačením doháním rychlost a plachtíme s kolektivem na podlaze. Na rozdíl od Schweizeru se v přímém letu otáčky nezvyšují, takže nemusím s kolektivem dělat vůbec nic. Malinko přizvednout je potřeba v zatáčkách. Následuje podrovnání (až téměř do zastavení) a iniciativy se chápé Honza, protože už nestíhám (inu nedouk) a zavisíme. Toto se ještě třikrát opakuje.

Začínám se potit, a tak si jdeme raději vyzkoušet přistání do terénu. To jde vcelku dobře, není problém se trefit, kam potřebuji a dokonce i pravá noha už mi přestává dělat potíže (asi, že jsem na to přestal myslet). Pořád se tedy při rozletu ta levá opožďuje, ale i to se rychle zlepšuje.

Zkusíme tedy „vyšší třídu“ - přistání na svah. Vybral jsem vcelku pěkný, Honza navrhuje opřít se nejdřív předí, namísto levé lyže. To jsem sice nikdy nedělal, ale člověk se stále učí. Povedlo se a držím vrtulník stabilně opřený. Zkousím tedy povolit, ale „vyměknu“ a dál už se mi nechce. Honza se jen směje, přebírá řízení a dosedá. Já jen v záklonu žasnu. Tak pomalu zpátky. Tlačím, přizvedávám kolektiv, dokud nejsem zase v poloze „opřeno“ a odlepuji se do visu. To bylo vcelku snadné.

Což takhle vypnout elektronický regulátor otáček, navrhuje Honza. Jedno cvaknutí přepínačem a plynová přípušť je taky moje. Pro mě celkem normální situace, na Schweizeru tak létám pořád. Cabri má samozřejmě také mechanický regulátor otáček, který pracuje přesně tak, jak jsem zvyklý - změna režimu, nechám ho udělat svoji práci a pak lehce doladím přípušť. To by šlo. Takže elektronický

regulátor otáček zase zapínáme, je to přece jen pohodlnější. Rukojeť kolektivu je vtípně rozdělena na otočnou a pevnou část, takže se člověk s elektronickým regulátorem otáček nepere a může si kolektiv držet libovolnou silou, i když je regulátor v činnosti. Otočná část ergonomicky přesně vychází na palec a ukazovák.

Ptám se Honzy, zdali by bylo možné předvést vírový prsteneček. Takže stoupáme, zavisíme a začínáme klesat. Při klesání 1500 ft/min (460 m/min) přidáváme kolektiv, mašinka se klepe a pokračuje nezměněnou rychlostí dolů. Jsme tam! Zatlačíme, lehce povolíme kolektiv a jsme rychle venku. Pěkně.

Následuje několik autorotací, teď už je to lepší - přece jen jsem se trochu rozseděl. A ačkoli pořád přetlačím mašinku brzo (asi mám s tím zastavením v autorotaci nějaký mentální problém), shodujeme se, že už bych se nezabil.

Je čas vrátit se zpátky na letiště. Poslední autorotace, tentokrát až na zem (samozřejmě s Honzovou asistencí) a už se přesunuji zpět k hangáru. Ještě „položít“ vrtulník až před hangár a nezbývá než ochladit a vypnout. Před opuštěním kokpitu používáme rotorovou brzdu, protože listy dotáčejícího se rotoru sahají nepříjemně nízko. Co dodat závěrem? Snad jen, že jsem si za letu na odlišnosti v řízení vcelku zvykl a kdybych s ním mohl letět v sole, bez obav poletím. ■



Foto P. Kolmann