

## VRTULNÍKEM

NAD  
ALIGÁTORY

Text a foto: Jan Čermák


NEJEN ČTENÁŘI FLYING REVUE JIŽ DOBRĚ VĚDÍ, ŽE JSEM VELKÝM PŘÍZNIVCEM LÉTÁNÍ V USA A V POSLEDNÍCH LETECH SE TÉMĚŘ PRAVIDELNĚ VYDÁVÁM S KLIENTY NA SLUNNOU FLORIDU UŽÍT SI KOMFORTU, KTERÝ USA PRO VŠEOBECNÉ LETECTVÍ NABÍZÍ. STEJNĚ JAKO LONI JSEM I LETOS VYUŽIL NAŠÍ "EXPEDIČNÍ" CESSNY 182 PRO FLORIDSKÉ POLETOVÁNÍ. TENTOKRÁT JSEM BYL ALE ROZHODNUTÝ, ŽE SI SPLNÍM JEDEN Z DALŠÍCH SNŮ: CHCI POSUNOUT SVÉ LÉTÁNÍ PO AMERICĚ ZASE O KOUSEK DÁL, A TAK SI V DRUHÉ PŮLCE POBYTU VYZKOUŠÍM, JAKÉ TO JE LÉTAT SAMOSTATNĚ PO FLORIDĚ S VRTULNÍKEM.

**L**etos jsme poprvé vyrazili na naši cestu o měsíc později a tak jsme byli zvědaví, jaké podmínky k létání nám konec listopadu přinese. Již při klesání do Orlanda (v Boeingu 747) mě dost překvapila souvislá vrstva oblačnosti nad celou Floridou, holt i to se na podzim stává. První dva dny nás tak čekalo oblačné počasí s mrholením a teplotami soutěžícími s těmi u nás. „Kam jsi nás to, Honzo, vzal, to jsme mohli létat doma!“, také zaznělo...

První týden byl ve znamení létání na pevných křídlech Cessny 182 po většinou nám známých místech střední Floridy. První dva dny nám tedy výše zmíněné počasí nepřálo, ale takové podmínky na Floridě naštěstí dlouho nevydrží. Z nově navštívených letišť bych asi zmínil nenápadné letiště Oak Tree (6J8) a Suwannee County Airport (24J), pojmenované podle místní řeky Suwannee, která značně ovlivňuje vzhled okolní krajiny. Člověk si tu připadá jak někde v jižní Americe. Letiště je i zajímavé tím, že se

zde začaly nedávno pořádat slety motorových padákových kluzáků. Tento druh létání zažívá v USA v posledních několika letech neuvěřitelný boom a tuším, že na trhu s tímto vybavením mají výrazný podíl i naši výrobci. V oblasti Tamy jsme navštívili poměrně unikátní letiště jménem Peter O Knight (KTPF), sousedící

s nákladním přístavem na jedné straně a na straně druhé s leteckou základnou Macdill AFB.

Navštívili jsme i Lakeland (KLAL), kde jsme byli již poněkoličkáte, ale nikdy si neudělali čas navštívit místní muzeum. To se nachází na jižní části letiště, kam jsme dojeli UBERem (k mému 



• Budovy společnosti

překvapení mi FBO nebyla ochotna zavolat taxi). Zajímavým exponátem pro mě byla F-14 a pro většinu z nás asi i první prototyp letadla bratří Klapmeierů Cirrus VK-30 s tlačnou vrtulí.

Další výprava směřovala na letiště Everglades City (X01), kam jsme také již v minulých letech zavítali, avšak nikdy s úmyslem navštívit tento nádherný přírodní park. Tentokrát jsme využili služeb jednoho místního provozovatele takzvaných air boats, tedy vyhlídkových člunů poháněných tlačnou vrtulí s leteckým motorem. Hodinový výlet s výřečným průvodcem do mokřadů parku Everglades byl adrenalinovým zážitkem spojeným s pozorováním pro nás atraktivní fauny a flory. Sice jsme viděli pouze jednoho aligátora, ale i tak to považuji za úspěch vzhledem k tomu hluku, který naše plavidlo vydávalo. Stojí za zmínku, že si nás provozovatel této atrakce bezplatně přivezl z letiště až k lodi a pak nás opět odvezl až k letadlu.

Týden rychle uběhl a já zůstal na chvíli osamocen do příjezdu mých dalších, tentokrát vrtulníkových klientů. Přestěhoval jsem se z jezerní oblasti (okolí Leesbourgu se říká Chain of Lakes) do hotelu v Kissimmee, tedy do míst, kde jsem před 20 lety pracoval v hotelech a supermarketech při první cestě do USA v mých 19 letech.

Neděli jsem věnoval svému přezkoušení před samostatným pronájmem. Školu MaxFlite mi doporučil můj kamarád Dan Foster, místní pilot záchranného vrtulníku z Leesbourgu, který mi jako pověřený examinátor pomáhá s vydáváním validovaných FAA průkazů.

Instruktorem pro mé přezkoušení byl mladý letec Eric Vega z Colorada, který po letech opustil kariéru letecké-



• Přiblížení na letiště Chalet Suzanne



• Kissimmee, Mustangy připraveny k dalším letům s klienty

ho mechanika u US Air Force (údržba na F-15), udělal si potřebné kvalifikace na vrtulník a přestěhoval se ze Skalistých hor na „placatou“ Floridu. Po asi

hodinovém pozemním přezkoušení, kde si jen ověřili mé zkušenosti a znalosti postupů pro létání v americkém vzdušném prostoru, jsme odstartovali s R-44 směrem k Winter Haven (KGIF). No, a protože s vrtulníkem je vše přece jen o trochu složitější, tak jsme si prvních 20 minut vyjasňovali, jak ten či onen manévr létáme u nás a jak oni zde. V podstatě jsme se ve všech postupech shodli. Jak už to bývá u takových přezkoušení, tak 30% času se létá normálně, aby instruktor poznal, jak létáte, komunikujete a přemýšlíte, a zbylých 70% se pak létá abnormálně (rozuměj mimořádné případy za letu – emergency), kde chce vidět, jak letíte a reagujete, když na přemýšlení moc času není. Situaci mi trochu zkomplikovaly baterky v mých sluchátkách Bose, které jako naschvál „došly“ před vzle-



• Na letišti Winter Haven u R-44 Raven II, na které jsme převážně létali



• Iron Mountain a Singing Tower dominují Lake Wales jako nejvyšší bod státu kolem 90 metrů nad mořem



• Apollo Beach naproti Clearwateru



• Tihle aligátory jsou opravdu pořádní kusy

tem z Kissimmee. Vyzkoušeli jsme si pokročilé autorotace, nácvik vysazení ve visu, poruchu hydrauliky, přistání s doběhem, obnovu otáček a další ma-



• Pobřeží Clearwateru

névry. Po téměř hodině a půl letu jsme přistáli zpět v KISM a byl jsem schválen k samostatnému létání.

Následující den jsem už svůj první let naplánoval jako výlet do Kennedy Space Center, tedy přesněji řečeno na letiště Merritt Island (KCOI), které považuji při cestě do tohoto vesmírného střediska jako nejvhodnější. Přistanete u FBO, zavoláte si taxi a do půl hodiny už stojíte u pokladny vesmírného střediska.

Létání s vrtulníkem nad Floridou je opravdu zážitek. Oproti letadlu zde mnohem více vystupují detaily v krajině, které by vám jinak unikly. V podstatě při každém letu byla možnost vidět minimálně jednoho aligátora, případně kapustňáka nebo jiná pro nás nepříliš obvyklá zvířata. Nad mořem to zase byli žraloci a velká hejna rejnoků. Krásně vynikla rozlehlost

jezer, mokřadů, ale i zajímavosti jako zatopené lesy, přes které vedou dálnice upevněné na betonových pilotech nebo opuštěné a zrušené železniční tratě a na nich stojící zrezivělé celé vlaky. I to je Amerika. Na jedné straně úspěch v podobě vybavených vilových čtvrtí, soukromých přistávacích ploch a noblesních rezidencí, a na druhé spousty opuštěných rozpadlých farem, zapadlých mobilheimů, zborcených střech starých domů a skladů, které obklopují vraky starých aut a další rezivějící stavební a zemědělské techniky. Sběratelé „amerik“ by si asi přišli na své.

Překvapuje mě, kolik floridského území je stále „téměř“ nedotčeno člověkem. Obrovské travnaté pláně východně od Winter Haven, řídké borovicové lesy s říčkami a do toho další ohromné množství vody ve formě jezer, bažin i umělých kanálů, které většinu jezer spojují a tvoří tak dokonalou síť nejen pro milovníky lodí, vznášedel a vodních skútrů. Je to tu především ráj pro rybáře. Téměř na každé vodní ploše se jich pár našlo, ať už na dlouhých dřevěných molech, tak na pramicích a člunech. Doufám, že někdy budu mít příležitost poznat tento stát i z vodní plochy.

Hlavní výlet nás ale teprve čekal. Rozhodli jsme se obhlédnout kus západního pobřeží a řádně se pokochat ve 150 m nad pláží Clearwateru, St. Petersburgu a dát si oběd v oblíbené destinaci, letišti Albert Whitted Airport (KSPG), kde jsem fakt dlouho nebyl, naposled před týdnem s Cessnou 182 ☺. Vydali jsme se tedy přes Winter Haven dále na západ mezi letišti Brooksville (KBKV) a Tampa North ➡



• Floridské pustiny s nekonečnými bažinami



• Sídlo Aviator PPG, největší školy motového paraglidingu v USA



• Everglades

(X39). Směrem na západní pobřeží cesta moc neutíkala. Spousta silnic směřujících k Tampě, jezírka a souvislá řídka osídlení nenabízela příliš zajímavosti. O to víc oslnující byl přílet k Mexickému zálivu.

Západní pobřeží Floridy je oproti východnímu rozmanitější a nabízí také o něco přívětivější sušší klima. Aglomerace Tamy, do které počítám Saint Petersburg, Clearwater a okolí, je velice zajímavá a vyžaduje více času, aby ji člověk prozkoumal celou. Let vrtulníkem v malé výšce podél pobřeží Clearwateru je bezesporu snovým zážitkem nejen pro lidi od létání. Čisté moře, sněhově bílé písčité pláže, vily, obří hotely a stovky lodiček a také lidiček všude pod námi.

Zvažovali jsme, zda náš let podél pobřeží protáhnout až k Sunshine Skyway Bridge (zkráceně Skyway), asi nejznámějšímu mostu Floridy spojujícímu Saint Petersburg s oblastí Terra Ceia, tedy s aglomerací Brandenton a Sarasota. Nicméně tuto zkušenost jsme si nakonec nechali na někdy příště a před zálivem jsem tedy stočil naši R-44 na dlouhé finále dráhy 7 v KSPG. Po povolení jsme hned dostali instrukce k parkování na heliportu a uvelebili se vedle dvou zajímavě zbarvených EC-135 společností Flight&Care a Lifeline. Eurocopter (dnes Airbus Helicopters) je u americké záchranky dost populární, což mě trochu u jinak patriotických Američanů překvapuje. Dan Foster nám potvrdil, že Eurocopter má servis v Americe na velmi dobré úrovni a systém údržby je



jednoduchý a funkční. Navíc EC 135 byl v podstatě pro službu u záchranky navržený, a tak oproti různým modifikacím domácích vrtulníků bude mít určitě lepší ergonomii, hlukové parametry a možná i ekonomiku provozu.

Cestou z Clearwateru jsme potkali ty největší aligátory z celého pobytu. Jen se mi nepodařilo vyfotit úplně nejlépe. Tak snad se to povede lépe také někdy příště.

Jak už to bývá, tak zážitků bylo během těch dvou týdnů mnohem více. Mám-li předložit krátkou úvahu a porovnat létání letadlem či vrtulníkem na Floridě, tak musím uznat, že pro rekreační létání zde vrtulníky jen těžko konkurují letadlům (je to i vidět v jejich zastoupení na stojánkách letišť). Bude-



• Everglades



• Osprey v parku Everglade

me-li brát v potaz téměř třikrát vyšší hodinovou sazbu, rovnocennou rychlost letu a také to, že tu jedinečnou schopnost vrtulníku, tedy sedat do terénu nebo na helipady (veřejné v podstatě až na výjimky nejsou), ani nevyužijete, tak mi přijde, že vše je tu tak nějak uzpůsobeno letadlům. Sít a vybavenost letišť je neuvěřitelná. Když navíc využijete služeb pronájmu auta nebo courtesy car (letištní auto k levnému nebo bezplatnému pronájmu posádkám), tak vrtulník bohužel nemá šanci. Pro nás, co vrtulník létáme a víme, že zážitek z letu je opravdu o poznání jiný, to ale význam má. A tak snad za 2 roky opět navštívíme vrtulníkem nějaká zajímavá nová místa ve Spojených státech. Tak zase na viděnou v USA. 🇺🇸



• Jediný aligátor, který neutekl před hlukem naší air boat