

Po vypnutí, děkuji a na shledanou!



Na větroni L-13 Blaník se výborně učí létat, ale tahle verze je navíc upravená pro vrcholovou akrobacii.

Zacvakla kabina, pomocník venku odchází ke křídlu. Nohy na pedálech, se-dačka seřízená, na očích tmavé brýle. Přicházejí povinné úkony před startem – revize a kontrola nastavení přístrojů, zapnuté rádio, dopnuté a dotažené čtyřbodové pásy, kontrola volných kormidel vykloněním řídicí páky až do plných výchylek. „Napínej!“ zazní pokyn pilota kluzáku do vysílačky směrem k motorovému vlečnému letounu vpředu. Start už je otázkou pouhých desítek vteřin.

Letiště u Benešova u Prahy je podle počtu přistání nejfrekventovanějším sportovním letištěm na území ČR. V počtech pohybů letadel předstihne dokonce i mezinárodní aeroporty v Ostravě, Brně nebo i Pardubicích. Na dvou ranvejích je neustále někdo připraven na start nebo se blíží na přistání. Infoslužba na věži má napilno.

Napnuto, vzlet!

Motorový letoun podle pokynu z kluzáku začíná pomalu pojíždět vpřed a tím se rovná a natahuje vlečné lano – zámek ovládaný z kabiny má jak kluzák, tak i vlečný aeroplán, aby se v případě nouze mohl jeden nebo druhý okamžitě odpoutat.

Jakmile je lano napjaté, sahá pilot glideru opět po spínači rádia: „Napnuto!“ Předtím ještě úmysl odstartovat „v aerovleku“ ohlásil stejnou cestou na věž. Tím, že se piloti všichni navzájem slyší a registrují veškerou radio-korespondenci na letišti a v nejbližším vzdušném okolí, vědí jeden o druhém, což je základem bezpečnosti.

Pomocník zvedl křídlo kluzáku, aby při prvních metrech rozjezdu nedrhlo o zem. Vztýčuje palec volné ruky. Znamení v letectví, že je vše OK. V tu chvíli už motor vlečné-

ho letounu řve v plném plynu a oba aeroplány rychle akcelerují po dráze.

Sedmdesátikilometrovou rychlost dosáhne kluzák na laně už po pár desítkách metrů a vznese se. Jenomže motorový stroj potřebuje k odlepení vyšší rychlost. Proto kluzák pokračuje ve startu za „vlečnou“ zhruba v metrové výšce nad terénem.

Aerovlek se odlepil. Nejprve o pár desítek centimetrů nad terén. Drží se v minimální výšce, nabírá rychlost. A pak už začíná stoupat, stále plný plyn. V kabině větrone to při rychlosti kolem 120 km/hod už slušně hučí. A přicházejí první vzdušné víry. S oběma letadly to občas trochu hodí. Pilot větrone stále míří před letounu někde mezi podvozková kolečka vlečného aeroplánu. Ten nasazuje k ploché stoupavé zatačce.

Český guinnessovský rekord: 7 větroňů naráz v aerovleku

Česká republika je světovou velmocí v provozu i výrobě ultralehkých letounů. Dokonce více než polovina prodaných strojů této kategorie na americkém kontinentu je český export. Jenomže české země neslaví ve světě jen pro „tralalajty“ a pivo. Máme navíc mistry světa ve všech kategoriích leteckých sportů, a dokonce i svůj vlastní letecký rekord řádně zapsaný do Guinnessovy knihy rekordů: sedmivlek kluzáků za jediným motorovým aeroplánem!

„Oslovil jsem sedm nejšikovnějších a hlavně nejdodlanějších pilotů kluzáků, které znám, připravili jsme sedm různě dlouhých vlečných lan a objednali silné motorové letadlo,“ říká autor nápadu, organizátor i vedoucí celé skupiny Miloš Ramert z aviatického klubu GAC (www.aero-gac.cz). Trvá ale přitom na uvedení i druhého důležitějšího iniciátora rekordu Richarda Santuse – pi-

lota, který před nedávnem dosáhl malým letadlem Severního pólu.

Rekord v najednou vlečených kluzácích se podařilo uskutečnit v roce 2004 na pardubickém letišti během tradiční Air Show a rovnou ho ještě

dvakrát zopakovat. Za „turbočmelákem“ Z 137 T se sedm Blaníků L-13 vzneslo – nejdelší měl 120 metrů dlouhé vlečné lano – až do výše 500 metrů a po vypnutí ještě předvedly parádní ukázkou skupinové slétanosti s přemetem nakonec.

