

# Kopec v garáži

Na začátku prosince se na letišti v Mladé Boleslavi sešli zájemci o ověření vlastností svých strojů určených k lákání padákových kluzáků do vzduchu. Záměrně nepiši navijáků a odvíjáků, protože existují automobily přestavěné na vlečení padáků, ve kterých je zabudováno odvíjecí zařízení jako nedílná součást. Nikdo z těch, kteří viděli aerovlek padákového kluzáku ultralightem, si asi netroufne definovat pomocné zařízení pro start padákového kluzáku přesněji než: „Cokoliv, co umožňuje start padákového kluzáku při zachování bezpeč-

Ovládání sekačky lana



Odvíják v automobilu



Odvíják Myšpulín



Klasický naviják

nosti obsluhy, pilota i ostatních uživatelů zeměkoule, kteří se zdržují v dosahu účinků tohoto zařízení.“

Dávno minula doba, kdy mě tahal současný prezident Českého aeroklubu po letišti traktorem a na dětských dnech gazíkem Lidových milicí. Za hangáry se válely zbytky ocelových lan z navijáku na větroně, kterými jsme se přivazovali k čemukoliv a v patnáctimetrovém větru do tmy vláli nad letišti. Tyto způsoby využití nespĺňují vždy minimálně dvě ze tří podmínek dříve zmíněných. Dokonce náhodný pohled krajského náčelníka Svazarmu, který kdysi míjel po západu slunce Roudnici a viděl čtyřista metrů nad letištem padák, stál život málem jeho i další účastníky silničního provozu.

Dnes jsme o spoustu fraktur a let dál. Každý, kdo má zájem o stavbu podobného zařízení, může požádat o pomoc hlavního technika paraglidingu LAA. Ten má přehled o vyhovujících strojích a může mu doporučit návštěvu nejbližšího majitele. Pokud již zájemce má zařízení postavené, odevzdá technikovi jednoduchou dokumentaci, kde jsou uvedeny základní informace: pohon, brzda, měření tahu, sekačka, návod, provozní kniha atd. Pokud splní majitel úřední část, může se zúčastnit praktického ověření vlastností svého zařízení.

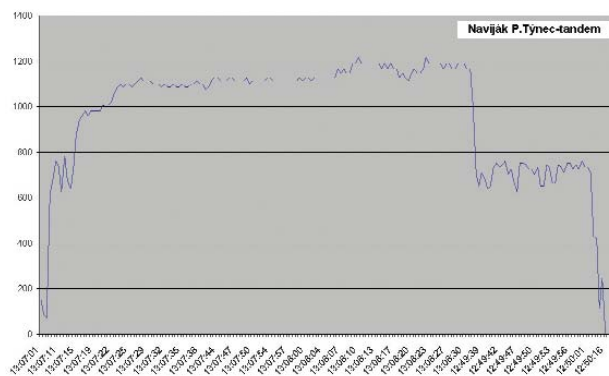
A právě takové ověření vlastností se uskutečnilo v Mladé Boleslavi. Zúčastnily se ho tři týmy obsluh se svými stroji, piší týmy, protože i způsobilost obsluhy je důležitá pro úspěšný a bezpečný provoz. Pro činnost na letištích je také vyžadována přítomnost osoby s kvalifikací „omezený radiofonista“ a „AFIS“.

Začátek byl naplánován na druhou a vyšlo to. Sešli jsme se skoro všichni, zpozdíli hlásili telefonem svá drobná zdržení.

Postupně jsme zkontrolovali funkčnost sekaček, měření tahu na zemi (statické), stav lan a zajištění bezpečnosti obsluhy.

Zkouška sekačky vypadá v zadání dramaticky, požadavek je přeseknutí tří volně vložených lan, ale konstruktéři většinou připraví zařízení schopné zdotat ještě více. Nebývá to problém.

Zkouška měření tahu na zemi, to je jednoduchá věc. Porovnají se údaje z navijáku s hodnotami naměřenými zařízením Honzy Kandla, které je namontováno místo klasického závěsu pro padákový kluzák. Honza kromě toho, že se podílí na vývoji



ve firmě Martia - měřící a regulační technika, má také frakturami zaplacené zkušenosti ze začátků vlečení u nás a nebylo těžké ho přesvědčit ke spolupráci při zkoušce. Při této zkoušce jsme měli problém jednou. Velice sofistikované, elektronicky napěchované měření tahu na navijáku přestalo „ukazovat“ vždy, když se buben s lanem zastavil. Kdo vleká, ví, že není neobvyklý režim, kdy i naviják odvíjí.

Bezpečnost obsluhy? Snad jen strojníci některých odvíjáků, namontovaných na zbytečně malých autech vypadají, že vlivem nerovností plochy mohou vypadnout.

V Boleslavi byl připraven jeden odvíjáček Myšpulín - „mazel“ od pohledu, velikostí, názvem i slibovaným výkonem, dále automobil přestavěný na odvíják a klasický dvoububnový naviják. Obsluhy předváděly normální provoz svých zařízení, Honza zaznamenával hodnoty do notebooku, porovnával je s údaji, které mu předával Josef Novák z ukazatelů na navijácích. Kontrolovala se i plynulost tahu, to aby se padák zbytečně nehoupal. Přestože byl dost silný a výše poněkud neklidný vítr, stroje pracovaly bez problémů. U autoodvíjáku sice selhalo měření a já se v závěru vleku utrl, náladu nám to ale moc nepokazilo, po doladení měření zopakujeme.

Se soumrakem jsme vše zabalili a odjeli do tepla restaurace, kde Josef doplnil všechny náležitosti do protokolů. Měření se zúčastnili i hlavní inspektoři PG, a tak došlo i na diskuzi nad organizací dalších „měření“.

Informace o dalších termínech organizovaných LAA budou zveřejněny na oficiálních stránkách LAA, další informace můžete získat i od obou hlavních inspektorů PG.

**František Salava**