

Jak to bylo s rekordem?

Nemohu říct, že bych se ve svých 72 letech zrovna nudil, ale nepřijmout nabídku na něco tak neobvyklého, byla pro mě dostatečně zajímavá výzva. Tou výzvou se stala aktivní spolupráce na rekordním pokusu o dosažení největší výšky vypnutí větroně po startu za osobním automobilem.

V roce 2018 se na mě obrátil slovin-
ský kolega, dlouholetý kamarád
profesor Boris Kožuh s nabídkou
na spolupráci k vytvoření světového rek-
ordu: Dosažení rekordní výšky vypnutí
při vleku větroně za osobním automobi-
lem. To nelze odmítnout, a tak jsem ani
sekundu nezaváhal. Můj přínos k tomuto
projektu byla značná zkušenost s v naší
země prakticky nepoužívaném způsobu
vzletu pomocí autovleku. Mám za to, že
o tom něco vím, neboť jsem do té doby
jako jediný v České republice absolvoval
úžasných 151 startů kluzáků pomocí au-
tovleku a při více než dalších 500 startech
jsem působil jako přeškolovací instruktor.
Vytvoření rekordu není dílem náhody,
a tak bylo kromě teoretické přípravy tře-
ba celou činnost i prakticky odzkoušet.
Náš polský kolega Roman Kiepikowski
působil jako instruktor plachtění
ve firmě BB AERO na býva-
lém, nyní vojensky nevy-
užívaném letišti Biala
Podlaska (EPBP).



Krajánek společně s vlečným automobilem. Dole pohled z kabiny Krajánka na impozantní rozlohu letiště Biala Podlaska

To jako jediné mělo předpoklady náš záměr splnit. Na volné ploše delší než 4 km se nachází hlavní asfaltová dráha o rozměrech 3300 x 60 m s navazující souběžnou asfaltovou dráhou o rozměrech 2280 x 30 m, což umožňuje nepřerušovanou jízdu po zpevněném povrchu v délce 4120 m a při využití travnatého předpolí je k dispozici úžasných 4330 m. Ta lokalita, která leží na úplném východě Polska, kde z okruhu je vidět na obzoru běloruský Brest, má zajímavou historii. Tam totiž v roce 1923, v čase, když Polsko sahlo ještě hodně daleko na východ, byla založena letecká akciová společnost PWS (Podlaska Witwornia Samolotów). Prvním vyráběným typem tam byla série padesáti licenčních letounů Potez XV A2. Následně pak firma se

700 zaměstnanci produkovala i letouny vlastní konstrukce a byla motorem technického rozvoje místního regionu. Do roku 1939 tam vyrobili na 1400 různých letadel. Hned 1. září 1939 tuto strategickou lokalitu zákeřně bombardovala německá Luftwaffe a fabrika zcela zanikla dne 26. září 1939, když tam dle utajované dohody s nacisty (pakt Ribbentrop-Molotov) vpadli sovětsí okupanti z východu a kompletně celé výrobní zařízení polské letecké firmy odvezli daleko na východ. Okupované polské území je však dlouho netěšilo, neboť 22. června 1941 dřívější soudružské dohody nedodržel „strýček“ Adolf a ze západní strany napadl plánem Barbarosa do té doby smluvně jim spřátelený Sovětský svaz, který pak tento stav nazval Velkou vlasteneckou válkou.

Nejlepší dosažené výšky:

Jiří Leník - 1223 m

Boris Kožuh - 1177 m

Jaroslav Florian - 1150 m

Niko Slana - 1024 m

Małgorzata Margańska - 822 m



Rozměrná kresba na budově připomíná slavné období výroby letadel PWS

K uskutečnění autostartů zakoupil Boris přibližně 2 km nylonových lan, Roman vyjednal možnost létání a ubytování a já jsem z Rané, vzdálené asi 1000 km, přivezl Borisův větroň Olympia 2B, BGA 1028, Trigraph BKK. Na této mezinárodní akci se předloni podíleli čtyři piloti ze Slovinska, dva piloti z České republiky a jeden pilot z Polska. Léтали jsme s větroni Bocian a Olympia 2B, ale jako limit se ukázaly typy použitých větroňů. I když bylo použito dvoukilometrové vlečné lano, tak nejvyšší výšku jsem dosáhl já s anglickou Olympií. Tím omezujícím limitem byl typ vlečného závěsu, který moji Olympii automaticky odpojil ve výšce „pouhých“ 700 metrů. Při autovleku lehkého větrně se nepříznivě projevuje prověšení dlouhého vlečného lana a důsledkem je, že při dosažení úhlu lana k podélné ose větrně těžišťový automat lano nekompromisně odpojí, i když by to stále stoupalo.

Když jsem zvážil všechny zkušenosti s mým dosavadním praktickým létáním s 97 různými typy větroňů, tak jsem Borisovi navrhl, že při vši účtě k ostatním má jen jediný typ šanci tento rekord uskutečnit. A tímto zázračným typem je náš český školní větroň Zlín 24 Krajánek. Projekt větrně Krajánek byl během druhé světové války v přísném utajení před německými okupanty připravován ve firmě Zlínské letecké závody, a.s.,

a hned po květnovém osvobození se nadšeně započalo s výrobou prototypu. Ten byl dokončen v srpnu a k záletu došlo začátkem září 1945. Těsně po válce na firemním letišti v Otrokovicích však nebylo žádné letadlo s vlečným zařízením ani naviják, tak k úplně prv-



Účastníci rekordů Jiří Leník, Boris Kožuš a Jaroslav Florian

nímu letu musel Krajánek odstartovat pomocí lana, přivázaného ke starému otevřenému osobnímu automobilu. Tento úspěšný let a také všechny následující prokázaly vynikající letové vlastnosti, a proto bylo rozhodnuto následně vyrábět 300kusovou sérii. Právě náš Krajánek, se značkou OK-8560, má pro tyto způsoby vzletů na

spodní části trupu v těžišti zamontovaný původní vypínač, určený pro vysoké starty navijákem nebo autovlekem. Protože vypínač nemá systém automatického vypnutí, vždy každého pilota na tuto skutečnost důrazně upozorňuji. Jeho výhodou je to, že umožňuje vleky i v případě, kdy lano je pod stoupajícím větrněm značně prověšeno a je jen na pilotovi, kdy se rozhodne odpojit. Konstrukční řešení vypínače je tak účelně jednoduché, že systém ve všech situacích funguje lehce a bezchybně. Také právě proto jsem hned na počátku totální rekonstrukce Krajánka OK-8560, uskutečněné v období 2000 až 2006, trval na tom, aby Úřad civilního letectví ČR respektoval všechny původní rychlostní limity a všech pět různých způsobů startu.

Ale zpět k tomu loňskému rekordu. Z důvodu, že námi zrekonstruovaný Krajánek OK-8560 je zapsán na majitele Národního technického muzea, tak jako první předpoklad bylo třeba již loni na

jaře od Ministerstva kultury získat povolení k dočasnému vývozu muzejního sbírkového předmětu. To jsme dostali. Paradoxem je to, že v depozitáři NTM je na stejné sbírkové číslo uloženo „neletové dvojče“ větrně Krajánek také se značkou OK-8560.

Ačkoliv Boris v dostatečném předstihu dal našemu českému Plachtařskému oldtimer klubu srozumitelnou pozvánku na tuto unikátní akci, tak je mi líto, že z České republiky na výzvu reagoval pouze Jaroslav Florian z Medláněk a jiní neměli zájem se na tom podílet. Já jsem si už týden předem připravil Krajánka k transportu a pak zcela sám ve středu 16. října v půl páté ráno vyjel z Rané na zhruba 1000 km dlouhou anabázi. Po cestě jsem se dvě hodiny zdržel, když na dálnici mezi Wroclaví a Lodží došlo k totální destrukci jedné pneumatiky na přívěsu. Nehoda z toho nebyla, na krajnici jsem kolo vymě-

Montáž větrně na prahu dráhy





Mistryně světa Małgorzata Margańska po svém rekordním letu na Krajánku

nil a pak musel vyhledat vulkanizéra. Ten mi prodal a namontoval náhradu rezervního kola. Tím došlo ke zdržení proti mému časovému plánu dojet ještě za světla. Po patnácti hodinách únavné jízdy jsem v devět hodin večer v pořádku dorazil k řídicí věži letiště Biala Podlaska. Tam už mě netrpělivě očekával Boris se slovinským kamarádem Niko Slanou a Jaroslavem Florianem, kterého naložili cestou v Brně. Ten večer jsme ještě stihli vydatnou nedietní večeři v místní výborné restauraci Sielska. To ještě mírně přšelo.

Druhý den jsme se probudili do ideálně krásného slunečného dne s čistou modrou oblohou, a proto jsme hned po snídani nasedli do svých aut a jeli dva kilometry na východní konec vzletové dráhy. Tam jsme nikým nerušení nejprve smontovali letadlo a potom rozbalovali dvoukilometrové lano. Pro komunikaci mezi pilotem věttroně a řídicím vlečným autem jsme s sebou měli ruční letecké radiostanice, ale jak se ukázalo, na tu vzdálenost s radiem v autě nic nefungovalo. Proto jsme svůj letecký provoz improvizovaně vyřešili komunikací pomocí trvale zapnutých telefonů, sice to bylo nákladné, ale fungovalo to.

Před polednem bylo vše připraveno. Na prvním vzletu, určeném k otestování systému, řídil osobní „retro“ automobil Chrysler PT Cruiser Boris Kožuh, pozorovatel pro komunikaci v autě byl Jaroslav Florian, křídlo věttroně držel Niko Slana a Krajánek jsem pro ten zálet pilotoval já. Víc nás tam nebylo. Jen nakrátko se na nás přišla podívat stará babka, co v břízkách sbírala krásné hříby, a ta mluvila ruštinou. Po celé tři letové dny byl v Krajánku zapnutý můj GPS letový zapisovač typ Errix, a tak nezpochybnitelně zaznamenával všechny lety všech

zúčastněných. Pilotovat stoupající historický věttron s otevřeným pilotním prostorem a při tom průběžně komunikovat s mobilem v ruce není zrovna



Kdo by nechtěl společnou fotografii s mistryně světa Jiří Leník, Małgorzata Margańska a Boris Kožuh

komfortní kombinace, a tak loggerem zaznamenaná výška byla zatím „pouhých“ 915 m. Získané praktické zkušenosti jsme hned vyhodnotili a při následujícím letu vylepšil rekord Jarek svým výkonem 1150 m. Po něm následoval Niko s výškou 879 m a jako poslední z první rundy Jarkův rekord vylepšil Boris s dosaženými 1177 m. Pak jsem na druhý pokus do útulného, dřevěného

Využívali jsme opravdu celé letiště a startovali až od březek



pilotního prostoru nasedl já a Borisův dosavadní rekord jsem ve velké pohodě překonal nejvyšší výškou 1223 m. Když uvážím, že po celý den nám lehce foukal protivětr jen 2-4 m/s, a tak když auto dojelo na konec těch čtyřkilometrových drah, Krajánek by ještě stoupal 3 m/s. Tak myslím, že při větším protivětru by výška mohla být v klidně přes 1,5 km. Při následujícím letu pak Jarek dosáhl jen 1090 m. To už ale krvavé slunce zapadlo za obzor a poslední let toho dne jsem pojal bez zdržování jako pouhý rychlý „slétáček“ z výšky vypnutí 958 m.

Následující den byl pátek, zase modrojas, ale bezvětrí, které není pro naše účely ideální. Protože na Krajánka nemám podpěrné přípravky pro jízdu za autem, tak jsem tu ohromnou dálku ke startu vtipně přelétl během dvou minut nízkým autovletem. Pak jsme ale museli svoji činnost obtížně koordinovat s místním navigákovým provozem letecké firmy BB Aero a mým prvním výškovým letem jsem se dostal jen do 987 m. Při následném letu vystoupal Niko Slana do své rekordní výšky 1024 m. Navečer jsem opět nízkým autovletem přelétl s Krajánkem k přenocování.

V sobotu 19. října bylo opět krásně. K navigákovému provozu BB Aero se přidal navigákový provoz místního Aeroklubu LOT, tak jsme ten den pojali spíše rekreačně. Při mém startu, když Krajánek stoupal k nebi jako raketa, se v nadějně výšce 670 m bohužel v prošoupaném navázání přetřhlo vlečné lano. Okamžitě jsem vypnul, ale odpadlý jeden kilometr lana na zemi vytvořil téměř Gordický uzel. Trvalo více než hodinu, než jsme to bez řezání rozpletli. Byla nám také představena bývalá mistryně světa v bezmotorové akrobacii Małgorzata Margańska z Bialsko Bialej, která v tak krásném letadle dosud neletěla a ta pak po mé důkladné instruktaži ustanovila polský rekord výkonem 822 m na excelentním českém, spolehlivě fungujícím historickém věttronu Krajánek.

V neděli jsme pak jen ve třech, neboť Jarek odjel už v pátek po ránu domů,

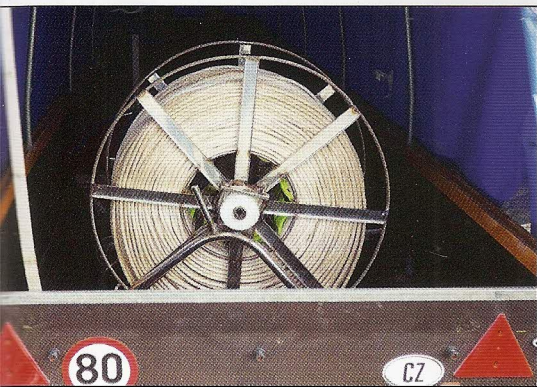
demontovali Krajánka a pak pracně smotávali 2 km navlhčeho lana. Původně jsem měl v plánu nabídnout přenocování v Polsku u Borisovy tchyně a pak v pondělí využít pozvání k návštěvě letecké továrny v Bialsko Bialej. Vše bylo jinak, ještě na cestě před Varšavou jsem byl z domova požádán, zda bych se v pondělí mohl postarat o nemocného vnuka, a tak jsem na místě operativně přeplánoval své záměry a uháněl zbylých 900 km domů. Ve tři hodiny ráno jsem odstavil přívěs s Krajánkem u nás na Rané a v šest už jsem byl u vnuka v Litoměřicích.

Jsem si vědom, že tyto rekordy nejsou oficiálními rekordy FAI. Mám ale za to, že svoji unikátností stojí za zaznamenání. Proto jsem ještě před odjezdem do Polska řádně nahlásil tento záměr na agenturu Dobrý den, která vede evidenci českých rekordů. Všechny naše lety



„Nejvyšší převýšení dosažené kluzákem taženým osobním automobilem 1223 m nad zemí, 1364 m n. m. uskutečnil dne 17. 10. 2019 Jiří Leník z Litoměřic.“

Zařídil jsem také, že další osobní certifikáty budou vydány i výborně spolupracujícím leteckým kolegům za jejich neméně vynikající výkony, za což jim děkuji. ■



Cívka s kilometrem vlečného lana

máme nezpochybnitelně zdokumentovány a pro úplnou jistotu jsem hned po příjezdu domů nechal na můj letový zapisovač Errix u RNDr. Jacka Keruma vypracovat čerstvou kalibraci. Záznamy s rekordními výkony, platnou kalibrací a obrazovou dokumentací jsem osobně přivezl do Pelhřimova a můj výkon, který je už nyní uznaným českým rekordem, bude uveden do české knihy rekordů.

Spokojený Jiří Leník po rekordním letu



Krajánek před hlavní budovou letiště Biala Podlaska



Několik historických faktů

Když jsme v roce 2000 navázali spolupráci s Národním technickým muzeem, nabídli jsme, že se pokusíme aktivisticky uskutečnit rekonstrukci odloženého vaku Větroně Zlín 24 Krajánek OK-8560, u kterého chyběly jakékoliv doklady o dřívějším provozu. Na základě smluvního vztahu, kde bylo mimo jiné uvedeno, že u nového Krajánka bude jako majitel uvedeno NTM a pokud bude v letovém stavu, tak provozovatelem bude vždy Aeroklub Raná. Během šesti let intenzivních prací jsem pak v roce 2006 na své osobní náklady nechal zapsat do rejstříku letadel Úřadu civilního letectví větroň Zlín 24 Krajánek OK-8560, který měl zabudované zkontrolované kovové díly z původního vaku a vzhledem k rozsahu a kvalitě renovace bylo úřadem stanoveno, že tento historický větroň OK-8560 začne svůj nový letecký život od nulového náletu a s letovými parametry, jaké měly větroně Krajánek z prvovýroby. Původní vak Krajánka OK-8560 jsem vrátil do depozitáře NTM. Toto řešení snad bylo přijatelné, i když celé náklady rekonstrukce byly ve výši 1 285 454 Kč. Podíl NTM tehdy činil 11,67 % a můj podíl ve výši 823 109 Kč činil „pouhých“ 64,03 %.

Větroň Krajánek OK-8560, nesoucí na své směrovce logo Národního technického muzea a od teď tam bude mít i označení držitele českého rekordu, je našim úsilím velmi dobře známý po celém světě a úspěšně reprezentuje NTM. Nerad konstatuji, že je jeho další letecký provoz přístupem státní organizace NTM ohrožen. Těžce bych nesl, kdyby musel být navěky odložen k zapomenutí do temnoty depozitáře po boku svého „dvojčete“ Krajánka, rovněž se značkou OK-8560.