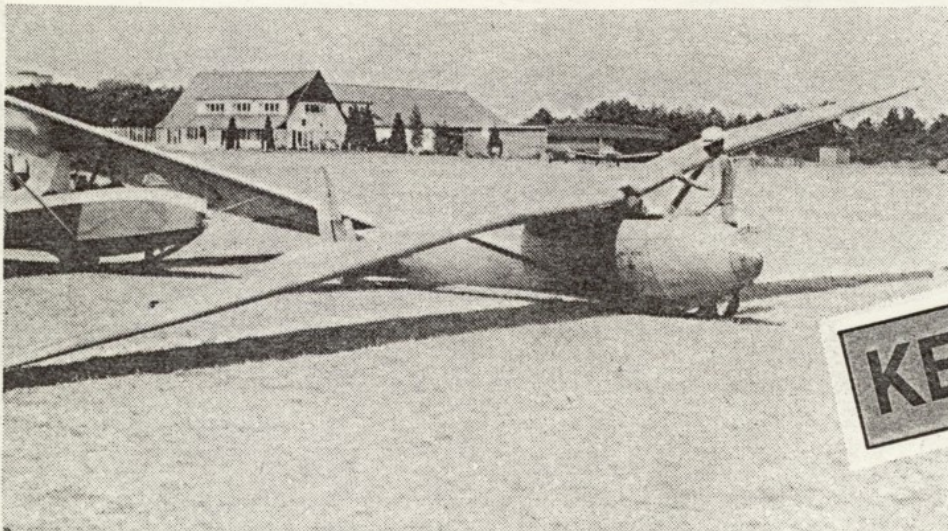




KEIHEUVEL '90

Historických větroňů je stále málo, stejně jako balónů. Vědomí si tohoto faktu a odhodlání něco s tím udělat, odjízďeli jsme v polovině července loňského roku do Belgie na již 18. mezinárodní setkání starých větroňů a lidí kolem nich. Nutno podotknout, že staré větroně nás „drží“ již několik let, ale kromě návštěvy 17th Oldtimer Rallye na letišti Farkashegy v Maďarsku jsme se s nimi setkávali zatím pouze teoreticky nebo v zaprášených koutech hangárů.

Organizace 18th International Vintage Glider Rallye, jak se akce nazývala, se ujal belgický Vintage Glider Club, (VGC), konkrétně asi deset nadšenců kolem Johana Kieckense, mechanika z letiště Keiheuvel, kde se setkání konalo.

Po srdečném přivítání pořadatelé jsme zjistili, že už zde jsou přátelé z Brna — M. Foltová, A. Vladík, L. Bula a J. Berka. Společně jsme po sedm dní navazovali nové kontakty a přátelství a vstřebávali množství informací a dojmů.

Počasí bylo celý týden vynikající a tak se létalo od rána do večera. Předletová příprava probíhala každodenně v deset hodin dopoledne ve velkém cirkusovém stanu. Členové klubů jednotlivých zemí tu nabízeli různé suvenýry, trička, propagační materiály, plakáty, časopisy, letecké přístroje a další věci potřebné pro majitele i fandů starých větroňů. V jedenáct hodin byly první navijákové starty, po druhé hodině odpoledne pak aerovleky. Vlekaly Pipery a Socaty, naviják se nám nepodařilo identifikovat. Provoz ukončoval pilot vírníku vlastní konstrukce, který do sedmémíní za nadšeného povzbuzování své manželky poletoval upoután na laně ve výšce pěti metrů za osobním automobilem, pojíždějícím po ploše tam a zpět. Pro děti a ostatní nelétající rodinné příslušníky byl

vždy připraven celodenní program mimo letiště. Nicméně se konala letecká show a létání s dětmi.

Na setkání bylo přítomno asi 70 větroňů. Největší zastoupení měly země s nejbohatší plachtařskou historií — Anglie, SRN, Francie a Švýcarsko, ale byli zde i Američané, Australané a mnoho dalších. Ze „socialistických“ zemí pouze my a Maďaři. Nejvíce zastoupeným typem větroně byla Grunau Baby (6 kusů) verzí II, IIb a III, dále švýcarská konstrukce Moseway III a IV a anglický dvoumístný cvičný větroň T 31. K vidění byly i unikáty, jako například Condom IV, Fauvel AV 22, Gb-1 Wolf, Kirby Kite 1 anebo italský Uribel, který zalétal i akrobacii. Trhákem mohl být i Luňák pana Fečka z Popradu. Větroň musel vzhledem k celním potížím zůstat v Chebu a sám pan Fečko přijel pouze na otevírací až poslední den setkání.

Přes značný počet větroňů na startu i ve vzduchu probíhal provoz ve všeobecném klidu a pohodě. Od pořadatele jsme měli několik lístků na naviják i aerovlek a tak nám bylo dopřáno vyzkoušet si na vlastní kůži, jak je krásné letět v otevřené kabině, v termice kroužit 45 a na přeskocích klouzat rychlostí 70 kilometrů v hodině. Je to skutečný zážitek létat v jednom stoupání třeba s Grunau Baby, Minimoou, Fauvelem, Vážkou.

Létání nad Belgií je pro našince velmi zajímavé, především navigačně. Celá země je protkána řekami a umělými kanály a všechny jsou si naprosto podobné a kdykoli zaměnitelné, stejně jako vesničky, usedlosti a městečka. A všude, kam až oko dohlédne, naprostá až neuvěřitelná rovina. Navíc je celá Belgie rozdělena na malinká políčka, na která se větroň stěží vejde, takže i přistání do terénu tu patří k velmi vzrušujícím zážitkům.

Létalo se převážně místně, ale kdo si troufl, mohl i na přelet. Toto tvrzení není nijak nadsazené, protože s těmito veterány i jejich replikami se přelety skutečně létají. Průměrnou rychlostí jsou sice spíše vycházkové, ale i to patří k dokonalému realismu doby minulé.

V různých zemích platí pro provoz těchto větroňů různé předpisy. Někde například nesmí létat větroně lepené Kaseinem, jinde je zase toto lepidlo povoleno a zakázáno je jiné atp. Na akcích jako je tato, se ale všechna letadla sejdou a létají společně. Zodpovědně se dá říci, že při pečlivé údržbě a dodržování omezení, která pro ně platí, létají spolehlivě.

Na závěrečné večeři byly sice rozdány ceny za nejlépe zrestaurovaný a nejlépe nově postavený větroň, my si však myslíme, že nejlepší byly všechny. Především proto, že všechny létaly. Pokud jde o úroveň zpracování, jsou některé z těchto veteránů na skutečně spíčkové úrovni a jejich povrchovou úpravu by jim mohly závidět i naše VSO-10. A byly tu originály třeba z roku 1937 a starší. Udělovaly se i další ceny, třeba za nejdelší let, kterou dostal jeden německý pilot, který na Grunau Baby vydržel ve vzduchu více než sedm hodin.

I naše výprava dostala jednu z cen. Především jako pobídku do další práce a také „na uvítanou do této naší rodiny“, jak to komentoval pan Christopher Wills, prezident VGC, který vyslovil potěšení, že i Československo, země s tak bohatou plachtařskou tradicí a historií, se zařadilo mezi členy VGC. Velkou radost z toho máme i my, kteří jsme byli při tom.

Nicméně si ale myslíme, že lidé, kteří se o plachtařskou historii a staré větroně zajímají, je v republice mnohem víc. Proto prosíme všechny, kteří by v tomto snažení rádi něco udělali, anebo se o tento obor zajímají, aby se ozvali na adresu autorů (790 51 Supíkovic 166, okr. Šumperk).

V Keiheuvelu se nám splnilo nejedno velké přání a celý pobyt zde byl velmi poučný a inspirující. Již dnes se tedy připravujeme na 19th Vintage Glider Rallye ve švýcarském Aachaffhausenu, a snad také na nějaké u nás doma.

JARKA a PETR HANÁČKOVI

Na titulním snímku je replika anglického větroně Kirby Kite I z roku 1928 Angličana Michaela Maufa, zleva doprava pak větroň Condom IV Angličana Mike Bircha (létal s bočními závěsy vlečného lana naší konstrukce), větroň švýcarské konstrukce Moseway III Američana Alberta Ustera a konečně Fauvel AV 36 Francouze Dominika Haguenaiera (větroň se stavěl ve Francii amatérsky)

