

Vlnová závislost

60 let na beskydské vlně

Je to již 60 let, co se v beskydské vlně poprvé podařilo dosáhnout zlatého převýšení v dlouhé vlně, a nedlouho poté i převýšení diamantového. Lety v dlouhé vlně za horskými hřebeny plachtaře vždy fascinovaly a nejinak tomu bylo i na letištích v podhůří Beskyd. Následující článek shrnuje vše podstatné, co se v beskydské vlně podařilo odlétat.

Uhlazené rotory s pohledu shora - **západní situace** - Beskydy svou členitostí připravují i často oblačné vlny 1. typu v pofrontální situaci, kdy hřeben Ondřejníku, žebra Smrku nebo Kněhyně stojí v cestě západnímu nebo severozápadnímu proudění a při vystoupení nad oblačnost prvního rotoru vlna odhalí své krásy oblačného moře. První rotor se nachází takřka před letištěm, a tak jsou aerovleky do této vlny opravdu krátké. Za časů navigáků H2 se prý západní vlna létala i z navigákového startu. Západní, ondřejnická vlna je využitelná zhruba do 3500 - 4000 m QNH.



Jak to v Beskydech začalo

První pozorování proudění vlnového charakteru proběhlo již v období první světové války za hřebeny Krkonoš, úspěšné vlnové lety se však v této oblasti uskutečnily až o mnoho let poté. První opravdu úspěšné lety s převýšením 6000 m a výše byly uskutečněny v roce 1937 německými plachtaři z letiště Grunau (Jelení Hora). V létech 1947 a 1948 se podařilo i československým plachtařům, kteří objevili kouzla vlnového létání v oblasti za Ještědem, Krkonošemi a Malou Fatrou.

Mezi léty 1952 a 1953 došlo k prvním pokusným bezmotorovým letům i za hřebeny Beskyd. Prvními průkopníky beskydské vlny se stali plachtaři z Kopřivnice, z Hůrky u Nového Jičína a z Hrabůvky u Ostravy. Opravdu úspěšné vlnové lety, kdy se dosáhlo převýšení 3000 m a splnění podmínky pro získání „zlatého“ odznaku, se uskutečnily dne 11. prosince 1954 z letiště Hrabůvka u Ostravy. Od zacinkání prvního FAI odznaku v beskydské vlně tedy letos uběhlo 60 let.

Beskydští vlnaři z Kopřivnice a z Místku

Zatímco letiště v Kopřivnici, pod vrchem Šostýn, bylo pouze navigákovou stanicí, svým sklonem a charakterem okolí připomínající polský Žar byl aeroklub v Místku vybaven i vlečným letounem. Kopřivničáci, kteří sami sebe titulovali termínem „ocelové prdele“, neboť díky způsobu startu létali převážně na svahu a to mnohdy i pozoruhodně několikahodinové lety. Ze svahu pak navazovali do termiky, a pokud se podařilo, tak i do vlny. Místeční plachtaři mohli využívat vlečný letoun, a tak prováděli vlnové lety při jižních situacích a využívali druhou až třetí vlnu za hlavním beskydským hřebenem, která byla téměř nad jejich letištěm. Případně se nechali „zatáhnout“ až do první vlny nad Kunčice pod Ondřejníkem.

Zajímavý příběh z jednoho svého letu vypráví i Boris Menšík: „Měl jsem za úkol převzít Z-425 Šohaj 3 z opraven v Trenčíně. Odletěli jsme s vlekařem z Místku dne

30. 11. 1959 za krásného vlnového počasí. V prostoru Bílá-Bumbálka jsme vletli pod souvislou vrstvu oblačnosti a pod tou jsme doletěli až do Trenčína. V Trenčíně zrovna probíhal výcvik pilotů z nějakého spřáteleného afrického státu, a tak jsme se v jídelně potkali se spoustou černoušků. No pro nás to byl zážitek. Předání Šohaje se protáhlo, a tak jsme nazpět do Místku odstartovali až kolem druhé hodiny a já jsem upozornil vlekaře, že nevím, zda se někde v Beskydech vzhledem k vlně nevypnu. Vlek probíhal opět ve výšce kolem 500 metrů pod souvislou oblačností. Nad údolím Bečvy jsme zpod oblačnosti vylétli, vário šlo nahoru a já to nevydržel a vypnul se.

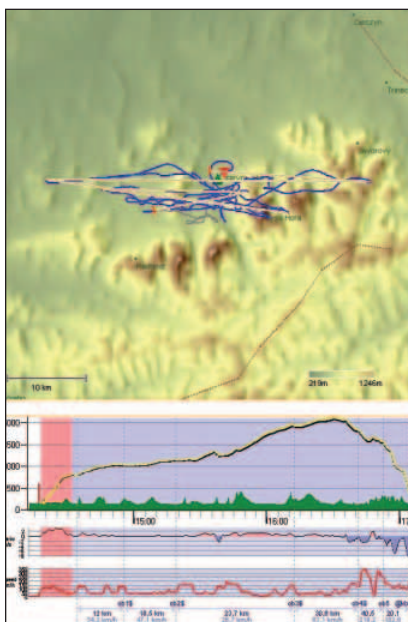
V úžasné scénérii okolních mraků jsem vystoupal do výšky 4000 metrů, kde jsem si uvědomil, že se blíží západ slunce, a tak jsem to srovnal na sever k letišti a pikoval domů. Cestou jsem se ještě kochal krásnými lenticulárními mraků nad Frenštátem, ale s plnými brzdícími klapkami jsem spěchal na letiště. Po přistání



Alt. lenticularis 28. 11. 2012 - **jižní situace** - Beskydy jsou postaveny na jihovýchodní proudění. Tohle tvrzení je k nalezení v mnoha odborných prezentacích a publikováno na mnoha seminářích o vlně. Málokterý plachtař z okolí se však o tvar a postavení beskydských hřebenů zajímal detailněji a ví, že to není úplná pravda. Beskydy svým tvarem do mírné podkovy umožňují při jižních, jihovýchodních a jihozápadních prouděních létat na vítr ze směru cca od 160 do 240 st. Nejlepší výkony byly dosaženy při větru ze směru 220-240 st. za hřebenem Radhoště nebo při větru kolem 180 st za hřebenem Smrku. Letiště Frýdlant n. O. leží na hraně druhého rotoru, a tak aerovleky do jistého stoupání první vlny mnohdy nejsou delší než 10-12 minut. Za jižních situací bylo v Beskydech dosaženo 7000-8000 m QNH.

puji v kratičkých osmičkách v oblasti max. stoupání až 5 m/s do 1800m. V této výšce se přesunuji dopředu pod přední hranu vlnového mraku, který je nejvýraznější v prostoru Frenštát-Skalka.

Stoupání je již úplně klidné (2-3 m/s) při rychlosti 70 km/h a slabne ve 3000 m, kde zjišťuji značné snesení na východním okraji vlnového oblaku. Napravuji chybu a ve stoupání 2 m/s vystupuji nad jeho přední hranou. Pode mnou je zvlněné oblačné moře a mezerou v oblačnosti vidím úpatí Radhoště a Smrku. Kryt kabiny uvnitř silně namrzá a nepomáhá

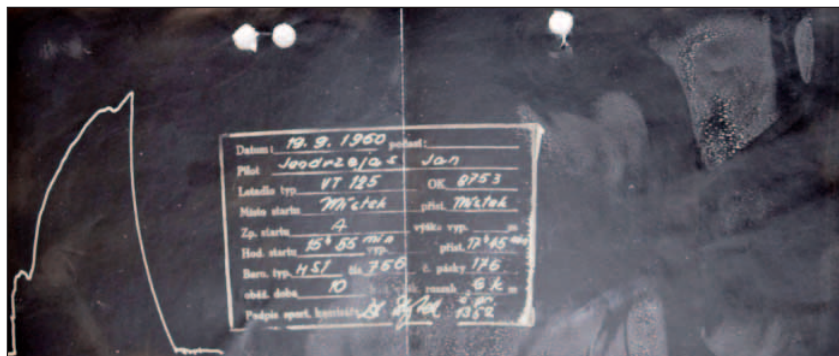


Barozáznam letu z 13. 8. 2014 - 6000 m, vpravo barozáznam letu do 4600 m

ani stálé otírání. Pozoruji otevřeným okénkem, že vlnový mrak sestává z několika pater a má ostré přední hrany.

Začínám používat dýchače a opatrně létám podél mraku. Ve výši 5900 m, kdy mám převýšení na dosah, se náhle ocitám v mraku. Okamžitě srovnávám na kurz 180, zvyšuji rychlost, ale jsem stále v mraku. Otevírám klapky, nasazuji kurz 360 a o chvíli vylétám do volného prostoru na zadní straně. Na zvýšené rychlosti při opadání 5 m/s oblétvám Ac lent na východ a ve 4500 znovu vystupuji na jeho přední straně. Mám opět na váriu 2 m/s, používám dýchače a vystupuji pozorně podél oblaku. Kabina je již úplně zamrzlá, zdá se mi, že oblačnosti stále přibývá.

Výškoměr ukazuje 6500 m - to mám již bezpečně převýšení. Teprve nyní si uvědomuji, že mám úplně promrzlé nohy, a proto v 7000 m při stoupání 1-2 m/s výstup končím. Tlačím Blaníka proti větru, otevírám klapky a ve strmé spirále sestupuji na přistání."



Svazarm

Za Svazarmu, kdy byl veškerý vzdušný prostor pod vojenskou správou, bylo možné létat vždy po dohodě s příslušnými leteckými dispečery, a tak nebyla vždy příznivá konstelace dvou faktorů - správného vlnového proudění a povolení od LDS (letištní dispečerské služby). Tak se mnohdy stávalo, že plachtaři se na vlnu dívali pouze ze země.

V průběhu dalších let pak došlo k mnoha letům ve vlně a další frýdlantští plachtaři si za hřebeny Beskyd splnili výškovou podmínku pro získání zlatého FAI odznaku a pár šťastlivců i pro odznak se třemi diamanty. Létalo se na větroních L-13 Blaník, Z-125 Šohaj, LF-107 Luňák, VT-16 Orlík a dalších.

Devadesátá léta

V počátcích 90. let je vzdušný prostor ještě pod vojenskou správou, a tak plachtaři z Frýdlantu mohli po povolení dispečera opět vlnit a stoupat do výšek až k diamantovým



Jediná fotka z 6000 m, letěli jsme v tričku



Důkaz místo slibů, foto výškoměru v 6000 m

hranicím. Nedařilo se však navázat na úspěšné diamantové výšky a v postupujících 90. letech, kdy se vojenský vzdušný prostor transformoval do civilního, již nebylo možné legálně stoupat k výšinám za Beskydami a pro převýšení 5000 m bylo nutné se vypravit do Jeseníků, kde se pro vlnové létání zřídil speciální vzdušný prostor.

Třetí tisíciletí a nový vítr do beskydské vlny

Pro plachtaře ve Frýdlantu, kteří se museli dvakrát v průběhu několika let vypořádat s nepříjemným faktem uzavření letiště, bylo přednější obnovení plachtařského provozu a základního výcviku mezi léty 1999 - 2004 a znovu po roce 2007. Vlna se létala jen okrajově a ojedinele. Po uklidnění situace a zaběhnutí plachtařského provozu do standardních kolejí, zbývá koncem každé plachtařské sezony síla i na studium vlny. Plachtaři začali aktivně pátrat po historických člán-

ni, druhé i třetí vlny. Ve vlně se každoročně na podzim nalétají desítky hodin, létat vlnu učí instruktoři při „vývozech“ i žáky základního výcviku, aby je odměnili a motivovali pro další létání a ukázali jim, čeho mohou ve Frýdlantu dosáhnout. „Pokračováci“ létají sami slabší rotorové situace a ve dvojím pak opravdovou silnou jižní vlnu.

6000 m v Duo Discusu

Odměnou, nebo spíše důkazem, že cesta je správná, je let dvou plachtařů (nováčka Bolka Buzka a instruktora Jiřího Pěluhy) ve větroni Duo Discus se značkou OK-2345.

byl na letišti k dispozici výkonný větroň Duo Discus, se do Beskyd přibližovala zvlněná studená fronta. Ta před sebou tlačila mohutnou proudící vrstvu vzduchu od jihu a tento směr zůstával zachován i ve výškách nad

ZLATÉ VÝŠKY V BESKYDECH

Plachtaři ve Frýdlantu nad Ostravicí dosáhli loni několika pozoruhodných výkonů v dlouhé vlně nad Beskydami. Jihozápadní vítr o síle 10–12 m/s a vysoké základny ostře ohraničených oblaků Ac lent umožnily využít závětrného vlnění v prostoru od Frýdlantu k Ondřejníku a Frenštátu. Uvádíme nejlepší výkony:

osádka	větroň	dosahená výška	doba letu
Gala - Juřena	L-13	4550 m	1 hod. 53 min.
Slovák - Prokop	L-13	4500 m	2 hod. 25 min.
Jedáček - Salajka	L-13	4500 m	1 hod. 10 min.
Slovák - Jureňka	VT-130	4400 m	1 hod. 44 min.
Zrubek - Závadná	VT-130	4350 m	1 hod. 36 min.
Prokop	VT-425	4300 m	2 hod. 09 min.
Faláček - Slovík	L-13	4300 m	1 hod. 20 min.
Václavík	VT-425	4250 m	2 hod. 05 min.
Jedáček - Myslíkovjan	L-13	4250 m	1 hod. 45 min.
Mílek - Čajšbergrová	L-13	4200 m	3 hod. 20 min.
Šitavanc	VT-425	4200 m	2 hod. 30 min.

-F12-

Seznam zlatých výšek ze dne 8. 10. 1961



Krátce před odevzdáním do tisku přišla potěšující zpráva, že na den přesně po 52 letech od dosažení prvního beskydského diamantu dosáhl autor článku ve čtvrtek 6. listopadu 2014 opět výšky 7000 m n. m. Velký dík patří všem, kteří se na tomto úspěchu podíleli, a to konkrétně řídicím letového provozu v Praze a Ostravě, kamarádům z AK Frýdlant n. O. a dalším, kteří Jiřího Pěluhu v cestě za beskydským diamantem podporovali

cích, důkazech kde, kdy, jak vysoko a jak to foukalo, a snaha se vyplatila. Přicházejí báječná vlnová léta 2010 - 2014, kdy noví mladí plachtaři objevili kouzla vlnění, byli fascinováni uhlazenými vlnovými mraky i přesně, téměř geometricky postavenými rotory prv-

Jelikož předchozí vlnové lety vždy končily u horní hranice prostoru TMA Ostrava ve FL 125, kam nás dispečer z Mošnova pustili, bylo nutné ohlédnout se po větroni s odpovídáčem, který by umožňoval vstoupit do řízených prostorů třídy C. Shodou náhod, kdy

5000 m. Krátký pohled v předvečer frontálního vlnění stačil k tomu, abychom druhý den nebyli překvapeni, ale ve správný čas odstartovali k pokoření dlouho nedosažené hranice 6000 m. Paradoxem je, že se této výšky podařilo dosáhnout 13. srpna 2014, kdy jsou ještě všichni naladěni, ale i oblečení termicky, a tak je výkon překvapením. I proto je nyní napínavé čekání, co vlna připraví v Beskydech na podzim a v dalších letech. Díky přeshraničnímu programu Euroregionu Beskydy a projektu Beskydy - na společné vlně je totiž od roku 2014 k dispozici odpovídáč i ve výkonném jednomístném větroni, a tak doufejme, že lety nad 6000 metrů nebudou výjimkou. ■

Foto autor a jeho sbírka

