

Jak jsme vyvíjeli „českého Petzla“

Pro ty co to nezažili i pro ty, co možná už zapomněli

Vše začalo v roce 1977, kdy se nám do ruky dostal jakýsi španělský časopis, v němž byly fotografie sestupu do propasti v Pyrenejích. Na nich byl speleolog, který se spouští na nějakém zařízení, o kterém jsme slyšeli, ale nikdy jej neviděli. Ve srovnání s našimi sjezdy do Zvonice pomocí Dülferova sedu nebo „přes karabinu“, to byla kosmická technika. V českých zemích tehdy samozřejmě nevídaná.

Už druhým rokem chystáme první expedici, do tehdejšího Sovětského svazu, kde byly v plánu i pětistokové vertikály. A tam přece nemůžeme s osmou či „půllodákem“ na karabině.

Pod lupou jsme zjistili, že jeskyňář sjíždí po laně, které prochází dvěma kladkami upevněnými mezi dvěma plechovými bočnicemi. Řekli jsme si, „tož to lehce vyrobíme také“, neboť mnozí z nás pracovali na bohumínském učilišti, kde bylo vše. Soustruhy, frézy, svářeči, zámečníci...

A vývoj začal. Odhadli jsme průměry kladek, mistři soustružníci vytočili krásné bronzové kladky a k nim i čepy z nerez oceli. Vše se ukotvilo do ocelových (později duralových) bočnic, se kterými si vyhráli mistři zámečníci. A aby se kladky dobře točily, čepy byly namazány hodinářskou vazelínou.

Pak přišla první zkouška. Zkušební jezdec Mirek Reichenbach vylezl na strom, namotal si lano mezi kladky a sednul do sedačky. V okamžiku se válel k našemu údivu na zemi. Ještě, že to byly pouze čtyři metry. „Asi je někde chyba“, rozumovali jsme. Co když se ty čepy nemají mazat a možná má být jedna z kladek uložena netočivě. Učilištní dílny opět zapracovaly a další vývojový model byl připraven k testování. Horní kladka zablokovaná proti otáčení a dolní volně uložená na čepu. A Mirek opět na stromě. Do sedačky sedal sice opatrněji, ale na zemi byl stejně rychle. Že by třeba byly zablokovány obě kladky? Tak učňovské dílny vyrobili třetí prototyp a tentokráte, za našeho jásotu, už Mirek se stromu sjížděl hezky pomalu.

Co bylo dál? Ještě dlouho na našem trhu nebyla k dostání originální brzda od Petzla (a když pak byla, tak málokdo na ni měl) a tak se dílny bohumínského učiliště staly výrobcem desítek napodobenin brzd Petzla. Bronz byl vyměněn za dural a později za titan, který jsme přiváželi z expedic od našich Krymských kolegů. Sortiment byl brzy obohacen o bogibsy, vklíněnce, skoby... A tato brzda byla po mnoho let spolehlivou součástí výstroje i při provádění všech prací ve výškách.

„Český Petzl“



Kotouče na všech těchto brzdách mají za sebou desítky kilometrů sjezdů bez jediné výměny kteréhokoliv z nich.

Všechny tyto výrobky mají za sebou desítky našich expedic, do tisícovek na Kavkaze, Pyrenejích, Alpách, stovky sjezdů při nátěrech komínů a věží a nutno říci, že bez jediného problému. Dnes sice už jen leží v regálech našeho skladu, ale věřím, že by bez problémů vydržely řadu dalších výprav.

PS. Tento článek je tak trochu věnován památce našeho kamaráda Matesa¹, šéfa Technické komise ČSS, který se snažil sebrat vše o historii a vývoji českého speleoalpinismu a který tuto historku a spoustu dalších měl ve své sbírce.

Josef Wagner, 2013

¹ Ing. Radomil „Mates“ Matýsek (15. 7. 1954 – 13. 4. 2007) – ostravský jeskyňář, lezec, záchranář a později i znalec (ve smyslu zákona č. 36/1967 Sb. o znalcích a tlumočnících) v oboru speleologie a bezpečnosti práce ve výškách a nad volnou hloubkou. Autor mnoha článků a publikací o speleoalpinismu, uzlování a průmyslovém lezectví. V letech 1988 – 1994 byl předsedou Technické komise České speleologické společnosti a v roce 1998 byl ředitelem Labského traverzu – světového rekordu v lanovém přemostění s délkou 953,63 m.