



Text: David Hrdina | Foto: Archiv

# ÚDRŽBA LODĚ LODNI VLEKY

**T**entokrát se v naší pravidelné technické rubrice podíváme na vleky pro přepravu lodí. Toto zařízení použije majitel lodě v ideálním případě dvakrát ročně, přesto je třeba jeho pořízení a provozování věnovat patřičnou pozornost.

## AKTUÁLNÍ STAV

Prodej lodí transportovatelných nejen na tuzemské vody stoupá. Většina majitelů chce mít tyto lodě mobilní, proto kupují i přepravní vozíky. Jsou vyráběny na maximální nosnost 3,5 tuny, aby se daly tahat za osobními auty. Délka přepravované lodě je většinou limitovaná její hmotností v poměru k šířce, která nesmí překročit stanovený limit v dané zemi – v Evropě se většinou pohybuje kolem 2,5 metru.

## SPRÁVNÝ VÝBĚR

Důležité je před nákupem dobře otypovat správný vozík na správnou loď. Vždy se vyplatí vlek váhově předimenzovat, aby uvezl nejen loď, ale ve většině případů i proviant na dovolenou.

„Žádný majitel lodě neodolá možnosti uložit zásoby na loď, aby

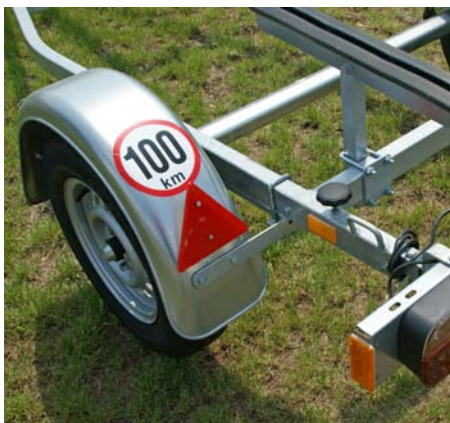
získal více prostoru v autě. S tím je dobré předem počítat a přizpůsobit tomu nosnost vleku,“ říká Milan Havel z firmy Marine. Pokud narazíte s přetíženým vlekem cestou na dovolenou na nekompromisního rakouského policistu, téměř jistě vás pošle zpět, navíc často bez zabavené lodě.

## ÚDRŽBA

Vozíky jsou sice uzpůsobeny na vjíždění do vody, ale je důležité udělat základní údržbu, protože neexistují vodotěsná ložiska v kolech ani bovdeny brzd.

„Rozhodně nedoporučujeme vjíždět do slané vody, zejména s brzděným vlekem. A pokud to někdo musí udělat, pak je třeba hned důkladně





#### Doporučená údržba

■ **10 000 km** – provádějte údržbu brzd, ložisek kol, nápravnice a šroubových spojů. Torzní tyče promazávejte pouze v nezátíženém stavu (odstavené).

■ **20 000 km** – provádějte velkou inspekci. Při ní se kontroluje celé technické zařízení. Je nutné dát nový tuk do nábojů kol. Správné nastavení brzdové soustavy se musí zkontrolovat na vhodném zkušebním zařízení. Tyto práce je nezbytné provádět jednou ročně, i pokud by nebylo dosaženo uvedeného počtu kilometrů.

■ **40 000–50 000 km** nebo nejspíše po pěti letech vyměňte brzdové obložení.

■ **Kola** – v nezátíženém stavu by neměla vykazovat téměř žádné otlaky. Důležité je dodržování tlaku vzduchu v pneumatikách, který je daleko vyšší, než je tomu u mnoha tahačů (zpravidla se pohybuje kolem 3,2 bar). Při příliš nízkém tlaku vzduchu se začínají radiální pneumatiky promáčkávat a mohou vyvolat vlnivý pohyb. Nejspíše po pěti letech by se měly pneumatiky vyměnit za nové – i při malém počtu ujetých kilometrů!

**POZOR: Neexistují vodotěsné brzdy!**  
Po každém namočení brzdové soustavy se musí následně provést jejich údržba.

propláchnout sladkou vodou především kola zevnitř a bovdeny brzd. Poté je nutné několikrát vyzkoušet brzdy, aby se odpařila voda z bubnů," upozorňuje M. Havel.

Jinak vleků potřebují základní údržbu jako auto, včetně pravidelných servisních a povinných technických kontrol (viz grafika Doporučená údržba).

### TRANSPORT LODĚ

Vleků jsou vybaveny rolnami nebo šínami. Pro hliníkový člun musí být šíny, nesmí být podepřeny jen v několika bodech rolnami. Chcete-li mít dobře usazenou loď při převozu, jsou lepší šíny, které ji podepřou na větší ploše. Pokud preferujete rolny, je dobré jich mít na vleků více – výborně se na něj najíždí a loď je podepřena ve více bodech. Loď na vleků s rolnami musí být velmi dobře přikurtována, na rolnách totiž lehce popojíždí. Při správném upevnění lodě musí popruh vpředu táhnout dozadu, popruh vzadu táhnout dopředu.

Vleků jsou vybaveny patričními úchyty na bezpečné uchycení lodě, ideálně jsou použity tři popruhy, dva vzadu a jeden vpředu. Nápravy jsou posouvací, aby se dala loď správně vyvážit. Každá loď má

jinde těžiště, takže posunovatelné nápravy ocení každý majitel vleku.

Marine, s.r.o., má nejucelenější nabídku lodních vozíků a vleků na domácím trhu. V jejím sortimentu nalezneme vleků tří specializovaných firem, které se na tento segment trhu zaměřují. K dostání jsou tak jedno- i dvounápravové vleků od francouzské firmy CBS a od německých výrobců ASG a Harbeck, které mají schválení pro převozní rychlost 100 km/h (u jiných vleků je tato rychlost většinou o 20 km/h nižší). Samozřejmostí je servis a kompletní poradenská činnost.

### NEJČASTĚJŠÍ ZÁVADY

Kromě avizovaného přetížení vleku jsou nejčastějšími příčinami závad nepřiměřená rychlost, na kterou vozík není stavěn.

„Často také majitel lodí dojde k moři s úplně rozpálenými koly a hned sjede do vody spustit loď. Slaná voda zateče do všech škvír, jak je vše teplotou roztažené. Potom vlek vytáhne a nechá ho stát na břehu. Sůl, vlhkost a teplo pak dělají divy. Po dvou týdnech naloží loď, jede domů a z Mariboru nám telefonuje, že mu upadlo kolo,“ doplňuje M. Havel.

Někteří úspěšní jachtaři občas také zapomenou odbrzdít vlek a vyjedou. Auto, většinou s automatickou převodovkou, je tak silné, že nic nepozná. V tom případě se rozehrějí náboje kol, že se úplně roztaví a všechna kola upadnou tak během 20–30 kilometrů. ▲

Článek byl zpracován ve spolupráci s firmou Marine, s.r.o.

