

„Jak jsem ulít PĚTIBÁBU“



Petr Seibrť
Aeroklub Nové Město nad Metují



K napsání tohoto článku mně inspiroval můj kamarád Burdýšek, který pověsil svůj komentář k pěknému přeletu na naše plachtařské webové stránky. A jelikož se „pětibába“, v plachtařském slangu přelet o vzdálenosti 500 km, nelétá každý den, pokusil jsem se zachytit ještě živé dojmy na papír, (obrazovku PC). Alespoň budu mít jednou vnoučatům co číst, kdybych náhodou chytil „AIDS Hummera“, nebo jak se ten Němec vlastně jmenuje.

Také chci těchto pár odstavců věnovat kamarádům, kteří jsou plachtěním postižení stejně jako já. Přeji si, abych je tím trochu potěšil a připomněl vzácné chvíle, strávené v kokpitu větroně v boji s přírodou.

V poslední řadě patří tento příběh i mé Andrejce jako poděkování za to, že se občas najednou vypařím a nechám rodinu na pospas osudu. Doufám, že teď trochu více porozumí mému koníčku a větu: „Když jedeš na letiště, tak jseš sbalenej hned,!!!“ budu slýchat už méně často.

A ještě maličkost. Předem se omlouvám za styl vyjadřování, ale spisovná čeština mi sem opravdu nesedí.

Petr Seibr

Nové Město nad Metují 12. července 2011



Obsah

Místo úvodu článek z webu	str. 5
Než to začalo	str. 7
Startujeme	str. 12
Začíná to být dřina	str. 15
Každý sám za sebe	str. 21
Na UTURN	str. 27
Pevná vůle od Čoudy	str. 31
Boj o návrat domů	str. 34
Konečně na dokluzu	str. 37
Zase pozemšťanem	str. 40
Vysvětlivky pro neletce	str. 47

Místo úvodu článků z webu

13.7.2011 V pondělí večer to vypadá, že nám po dlouhé době konečně Termoska pošle plachtařské počasí, proto se se Zairbtou domlouváme na dlouhou trať. Připravuji dvě varianty - 508km polygon LKNM-Cvikov-Ruda nad Moravou-UTURN-LKNM a Brandejsův megatrojúhelník LKNM-Moravský Beroun-Bynovec-LKNM.

Ráno vítězí polygon, společně s dalšími chrtý taháme éra, ale bohužel startujeme trochu později, než jsem plánoval. Odlet dáváme až v 11:30 a čeká nás pěkná jízda po dvorském svahu, kam vlečné právě začínají tahat peleton Safari poháru z LKDK. Pěkně se vezeme za klapkovým superbrusem, který nám značuje stoupáky, bohužel idylka končí u Kozákova, kde jsou sice pěkné mraky, bohužel s absencí stoupání. Pomalu se suneme k prvnímu otočnému bodu Cvikov a počítač ukazuje, že zpoždění narůstá.

Na zpáteční cestě volíme jízdu po svahu Ještědu (to jsme měli udělat i při jízdě na sever), což je opět paráda. Bohužel na úrovni Kozákova volím západnější stoupu než Zairbta a naše dvojice se rozpadá. Krásné kumuly opět nedávají a Zairbta má na jičínském svahu náskok cca 300 výškových metrů. Volám mu, ať nečeká, protože další zpoždění už si nemůžeme dovolit.

Volím trasu co nejprímějším kurzem - v rovině se napekly pěkné kumuly s dobrým stoupáním. Beru jen dvoumetry a zpoždění se konečně začíná zmenšovat. U Suchého vrchu je parádní megakumul s dvojicí Safari Superblaníků, dobírám základu a tlačím na východ. Po přeskočení na svah za Suchým vrchem jižně od Králíků bohužel přilétám do rozpadu dalšího megamraku, stoupání už je slabé a musím hodně přibrzdit. Cca 200m nad sebou vidím Vosu ženoucí se stejným kurzem, volám Zairbta a ejhle, je to on. Skáče k dalšímu pěknému mraku s 3m/s a dává 2OB.

Já se bojím, dětský tábor na louce mi přijde nějak blízko, proto se mátožím na nasluněném svahu s metrovým stoupáním. Kumul přede mnou se opět rozpadá a 2 OB mne opět stojí zdržení. Trasu k poslednímu OB opět volím co nejvíce po kurzovce, což se ukazuje jako chyba, protože mraky už dávají jen slabé stoupání výše pod základnami. Zaibrta volí odbočku po Orličkách a opět získává náskok. Letím na hořickém svahu, Zaibrta má cca 20km náskok, je 17:40 a počítač ukazuje, že zbývajících 100km mi bude trvat ještě 1:20. Na úrovni Jičina je poslední mrak, domlouváme se, že se Zaibrťák pokusí o poslední otočňák a já se pomalu sunu k domovu a posílám mu info o stoupání na dvorském svahu. Nakonec po 7:10" přistávám doma, do 500 mi chybí 20km, Zaibrta svoji první pětistovku zdolává po více než 8-mi hodinách letu. Velká gratulace k tomuhle výkonu. Rád bych poděkoval vlekařovi Dřevákovi, ostatním plachtařům za pomoc a Ádovi za vyplňování nudného ticha v éteru ;-). Svoji jedinou a poslední 500stovku jsem ulétnul před více než 5-ti lety, tak už je skoro načase s tím něco udělat....

-Burdýšek-

Než to začalo

Začalo to docela nevinně v pondělí 11.7.2011 dopoledne, kdy mi zazvonil mobil a v něm Burdýšek. „*Zeitra to bude, tak co, letíme?*“ Odpovídám, že to nevidím moc dobře, na nebi deka, dusno, Flymet sice kreslí nějakou usmolenou dvoustovku, ale jinak jsem skeptik. Navíc po třídení dovolený docela hoňka v práci, takže to nevidím moc reálně, nicméně červíček v mozku zahlodal a podvědomě už si chystám volno na úterý. Když jdu večer z kanceláře, mrknu na oblohu a světe div se, něco se děje. Deky mizí, mraky se rozpouštějí a kde zasvitlo pozdní sluníčko, dělají se náznaky kumulů. Začíná se sem očividně cpát vyšší tlak. Když přijdu domů, místo přivítání s drahou a samozřejmě tou lepší polovičkou pouštím PC a procházím meteostránky. Hned potom volám Burdýškovi, že zítra to platí, ať vymyslí trat' a hledám nějakou rozumnou výmluvu, jak to vysvětlit doma. Nic mně samozřejmě nenapadá, protože jak jde o letiště, jakékoliv výmluvy jsou stejně předem odhaleny. Andrejko, nemáš to se mnou jednoduchý!

Večír volá ještě Burdýšek, že má připravený dvě tratě. Jedna je Vaškův megatrojúhelník Nové Město, Moravský Beroun, Děčín a domů, druhá motejl Nové Město, Česká Lípa, Ruda nad Moravou, UTURN a domů, obě něco málo přes 500 km. Víím, že má Míra velký voči, do rána ho to snad přejde, naplánujeme třista a nakonec poletíme nějakou dvoustovku, takže dám dobít baterky do Palmu a GPS a jdu vklidu spát.

Ráno se probouzím brzy a vidím, že v dolíku je mlha, nebe ale modrý. Pouštím PC, koukám na Flymet, družice, výstup a je to jasný. Dneska to bude!!! Rychle sbalit a nejkratší cestou na letiště. Mám ještě nějaké povinnosti do práce a administrativu na letišti, tak ať to všechno stihnu. Sakra, komplikace! Andrejka ještě spí po rušné noci s malinkou Beatkou a Mareček už vstává. Tak rychle připravit snídani pro Marečka, svačinu pro mě, ještě láhev pití a jablíčka do éra, pustit DVD s Mickeymousem a nakázat Marečkovi, ať nebudí maminku, co kdyby se vyskytla ještě další komplikace, která rázem vyplodí několik dalších téměř neřešitelných komplikací. Rozloučení a honem honem.

Začínám být trochu nervózní, ostatně jako vždy, když mám letět. Nervozita mně vždy přejde, když sedím na startu v éru a přede mnou vrčí vlečná.

Ještě cestou v Hypernově koupit náhradní baterky do GPS, ty dobíjecí moc nevydrží a jednu 9V baterku do pípáka, ať je ve stoupáku co poslouchat. Prozváním Burdýška, ten už je na cestě. Musím se trochu uklidnit, abych nejel moc rychle a neskončil v pangejtu, za to mi to nestojí. Na letiště to ale беру zkratkou přes Vrchoviny, bahno nebahno, kaluž nekaluž. Však ono to správný SUVéčko snese, jen ho budu muset večer trochu ostříkat wapkou. To ještě netuším, že večer budu bojovat o záchranu a návrat domů. Jak se blížím k letišti vidím, že malej hangár už je vodevěřenej. „Á, Kuncáci už jsou tady, to je prima, bude nás v luftě víc.“

Když zastavím před kanceláří vidím, že v hangáru nejsou Kuncovi, ale že Burdýšek už připravuje 15. Tak to musel bejt taky hodně rychlej, vždyť před chvílí jsem s ním mluvil a říkal, že si koupí svačinku a vyjíždí z Trutnova?

Zdravíme se, po delší době se zase vidíme a probíráme, co letět. Já navrhuji 300, VÚTěčko, ale Burda nekompromisně plánuje 500. Tak alespoň ne ten megatrojúhelník, do Děčína se mi nechce. Nevím, kdo by se pro mě v týdnu trmácel, kdybych tam někde nedejbože sednul. Odkóduju velkej hangár a kancelář a jdeme to naházet v počítači do Seeyou. Než to tam Míra nacpe, hledám ještě na netu nějaké materiály, které jsem slíbil poslat klientovi a potom už se mohu soustředit na dnešní let. Ještě malá změna. Posouváme otočný bod z České Lípy trochu severněji na Cvikov a Seeyou nám vyplivne 508 km. Jdeme otevřít velkej hangár a cestou se k nám přidává Áda a Pepa Šimek. Než otevřeme vrata, je tu i dědek (Pavel Borůvka) a když vystrkáváme Vivata, přijíždí Pepa Samek. Tak je to jasný, klubový éra jsou rozdělený. Áda si bere jednu Vosu, já druhou. Dávám mu vybrat, posledně mu u jedné nešel zavřít podvozek. Pepa Samek zabírá Orlíka a Pepa Šimek osedlá co jiného než Banjo. Taháme to ven a já volám Kaufimu, jestli máme nechat jeho Vorla venku. Zastihl jsem ho, jak zrovna šlape na kole do kopce z Deštný, funí, heká, ale pochopil

jsem, že jede jako o život a s Orlíčkem poletí. U plechového hangáru už je taky živo. Vašek Brandejs a Franta Matoušek vytahují z penálu a dávají do kupy Duobanjo. Jestli se někdy Flymet splete, to se stane, ale jak přijede na letiště Franta Matoušek, je jisté, že čára v mapě bude dlouhá a počasí super. Holt, má na to nos.

Vše už máme venku, když v tom před hangárem profrčí nějaký motorkář a paží nám kyne na pozdrav. Nakonec se z něho vyklube Franta Filip.

Sundávám Vosiče pyžamo a dělám předletovou kontrolu kluzáku. Burdýšek mně vyhubuje za to, že nemám zalepený spáry mezi křídly a trupem, bez nich to prý klouže jak Blaník. Pak mi věnuje svoji pásku a nakonec mi spáry přelepí, za což jsem mu vděčný. Jdu zapsat éro do knihy prohlídek a z poličky si беру báro. Mám své oblíbené s červeným držátkem. Lítám s ním už léta a беру si ho snad i z pověřivosti. Natáhnu ho, udělám oblouček a ještě zběžná kontrola. Vyplatila se. Někdo překlápá oběžnou dobu z 10 na 2 hodiny. Tak rychle opravit, zapečetit a začíná hra ježek v kleci. Spočívá v tom dostat do Vosy na své místo baterku a báro. Naštěstí už znám správný fígle. Vysunu opěrku hlavy úplně ven a za chvíli je vše na svém místě. Zbytek prostoru nad bárem vyplním pouzdem, ve kterém mám šustákovou bundu a kalhoty. Kdyby se náhodou báro uvolnilo, alespoň nebude poskakovat. Tak to by bylo. Zbytek naložím do éra, než ho odtáhnou na start.

Jdu se věnovat dopisování letů do Flight Officu v PC a přitom se pouštím do někdy úplně zbytečných diskuzí s ředitelem letiště. Burdýšek už mně začíná honit. „*Jestli chceme uletět pětikilo, musíme za chvíli startovat!*“ Ještě podepisuji nějaké faktury, ředitel to chce mít dnes v pořádku a tisknu Ádovi otočné body na VÚTečko. Čas teď plyne strašně rychle a já se nestíhám připravit.

Zatraceně! Mám rád před letem klídek a teď taková hoňka. Doladuji trať v Palmu a běžím do auta pro věci, protože kluci už odtahují éra na start. Převlíkám se do moiry, беру jiné boty a z kufříku vysypu do kabiny GPS, baterky, pípací vario, propojovací kabely, držák na nohu, tužku, tmavý brejle, láhev s pitím, jablíčka,

piloťák, peněženku, mapu, trať ze Seeyou, pro jistotu dokluzoměr,(kdyby umřel Palm) a ještě deník kluzáku a padák. To jsem zvědavej, kam si sednu? Burdýšek mi drží křídlo a táhneme Vosičku na start dráhy 3.6. Tak se alespoň cestou duševně připravím a uložím do klidu. Naposledy s Mírou diskutujeme o trati a já ho naposledy zkouším, jestli přeci jen nezkrátíme na 300.

Burdýšek pronese památnou větu: “ *300 poletí každéj, ale my dva budeme dnes jedinní, kdo uletí 500* “. Kroutím hlavou a ještě netuším, jak je Míra blízoučko od pravdy. Volám domů Andrejce a líčím, co se dnes chystá a že nebudu na telefonu. Přeje mi hodně štěstí a ať nezůstanu někde na švestce. Vypínám telefon a stavím si Vosu na druhé místo v řadě. S omluvou předbíhám ostatní. První je ASW 15, 1515 Burdýšek, druhý já, Vosa 4504, třetí Áda, Vosa 6526, čtvrtý Banjo A522, Pepa Šimek, za ním Orlík 7424, Pepa Samek, další Orlík 7445, Kaufi a řadu uzavírá Franta Filip, Vosa 2502. Duobanjo s Frantou Matouškem a Vaškem Brandejsem už nejspíš ukrajuje první kilometry. Ani nevím, co kluci letěj. No nic. Soustředím se už sám na sebe.

Otvírám kabinu. Duševní uklidnění nepřichází. Naopak. Panika!!! Chybí mi Palm. „*Ku..va, kde jsem ho nechal??!*“ Snad neleží v trávě před hangárem, kde stálo éro. V myšlenkách už ho vidím rozšlápnuté na kusy. Rychle dobíhám traktor, který veze dědek k hangáru a svezu se s ním. Přemýšlím, kde jsem nechal Palm a jsem úplně mimo. Opět lituji ztráty drahocenného času zbytečnými diskuzemi s ředitelem letiště, teď tady takhle plaším. Dědek mně naštěstí posílá do kanceláře pro časoměřičský blok a já s úlevou nacházím Palm na stole. Uff! Tak kvapem na start.



Co má křídla, je už venku z hangáru. Nad věží naskočila první vatička. Dnes to „bude“!

Startujeme

Přijíždí vlečná a Burdýšek už startuje. Navlíkám si padák, dělám pořádek v kabině a usedám do kokpitu. Pouštím rádio. Franta mi upravuje padák do sedačky, ale stejně sedím nějak divně. Upravuji opěrku hlavy, která je moc vysunutá, ladím pedály, připínám si na nohu držák s GPS, Palmem a pípákem. Mezitím už ke mně roluje vlečná a v kabině vidím Dřeváka. Tak ještě pití, aby bylo po ruce, jablíčko ke kniplu, mapu na bok, tužku a baterky do správný kapsy, abych je pak nehledal a úkony. Nožní, ruční, přístroje, pásy, kabinu až pak, je teplo, vyvážení dopředu, brzdy zavřít, větrání otevřít. Přibíhá Pepa Šimek s lanem a Franta mi ještě dotahuje popruh. „*Kluci, díky za servis!*“ Zavírám kabinu a volám vlečnou: „*Golfe 04 na zkoušku.*“. Odpovídá: „*Je to pětkou.*“ Mrknu na větrný pytel, jak to fouká a hlásím napnuto. Mačkám GPS, je 11 hod. 18min SELČ a už se rozjíždíme. Padá mi levé křídlo na zem, ale podvědomě dávám pravou nohu a kontra křídýlka. Tahám. Jsem v luftě a vlečná se právě odlepuje. Tak to by bylo. Konečně se dostavil vytoužený klid. Dřevák se mně z vlečný ptá, kam to chci. Já vidím krásný mrak nad vysokovským letištěm a proto ho tam navádím. Už nad Šonovem dostaneme pěknou ránu odspodu, tak se mi to líbí. Termika funguje. Ještě než doletíme k Vysokovu, zavírám kolo. Nechápu, jak s tím mohl mít Áda problém, vždyť to jde lehce. Přilítáme k mraku. Dřevák točí doleva, ale podle mě měl doprava, jsme na kraji mraku a tady to nebude ono. Otočka o 180° a když je vlečná čelem k letišti, sahám na vypínač. „*Golfe vypnuto a děkuji.*“ Vlečná padá dolů a já se soustředím na stoupák. Něco tady je, slabej půl metr, ale tenhle mrak dává určitě více. Protáhnu se trochu směrem k vysokovskému letišti a je to tady. Dvoumetřík, který mi posiluje sebevědomí ze správné úvahy. To jsem po tom předchozím stresu potřeboval. Ustředíuji se a stoupám. Dole pode mnou je Starkoč s nádražím a spoustou kolejí. Mám skoro 1500 QNH a proto volám Burdýška: „*1515, situaci pro 04.*“. Odpověď vzápětí: „*Jsem nad řekou, 1200, dělej.*“. Poslední kruh a mířím k letišti.



**Pepa Samek na Orlu startuje v okamžiku, kdy prolétáváme páskou.
S vlečným lanem se blíží náš „dědek“ Pavel Borůvka.**

Dole pode mnou se vypíná Áda. Ještě volám vlečnou, až potáhne Banjo, ať letí max. stovkou, aby to nerozlámali. Prolétám pod dvěma chmurkami a jenom přitahuji. Nic moc, ale pár metrů to dalo. Mrknu dolu, co se děje na ploše letiště. Právě podrovnává vlečná proti směru startu. Dřevák nám šetří peníze

Mírím pod mrak, který se udělal nad Novým Městem a volám Míru:“ *Patnáctko,nulačtyřka, jsem nad letištěm*“. Odpovídá mi, že jdeme do pásky. Za chvíli už ho spatřím, jak to čudí od Černčic k letišti. Mám ho teď po levé ruce o pár metrů níž. Tlačím na knipl a jedu za ním. Parádní souhra.

Prolítáme páskou ve skupině necelých 1000 metrů nad letištěm. Je přesně 11,35 SELČ. Kloužeme přes Rozkoš směrem ke Skalici. V Palmu se mi nepřehodil votočňák, ani nemohl, nemám aktivovaný task. Udělám to ručně a příště si fakt dopřeju více času před startem, dnes to bylo opravdu na prd. Už jsme u prvního mraku a já točím. Není to nic moc, ale půl metr dobrej. Míra popojel dál a hlasí metr. Jdu k němu, každý teď kroužíme pod jinou částí mraku a trochu se pleteme. V duchu si říkám, jaká to bude asi rána, až se naše kružnice protnou! Za chvíli už jsme pěkně ustředění a ve 14 stovkách nad mořem jedeme dál. „*No že by ty základny byly dnes ňák vysoko, to se teda nedá říct.*“. Uvidíme, jak to půjde dál. Přeskakujeme na dvorskej svah. Vpravo pode mnou míjím vysílač na Liščí hoře u Hajnic. Burdýška mám vlevo mírně před sebou a před námi registruji pohyb. Něco se tam motá. Že by kontrolní chroust ze Dvora? Probíhají tam republikový závody dvousiců a Safari pohár. Na závodníka se mi to zdá moc brzy. To je jedno. Hlavně, že nám označil stoupák. Nevím, co je to za ptáka, ale má hodně dlouhý křídla, která se mu krásně prohýbají, když za to vezme. Chvíli se za ním vezeme a než nám uletí, označí nám pár stoupáků. 15 letí více vlevo a já volím jinou stopu. Naše skupina se rozděluje. No to jsme se roztrhli brzy! Nicméně Burdýška po očku sleduji. Jede dál a já nalítávám stoupák. Hlásím do rádia tři metry a Míra mně žene dál: „*Netoč, jedem, jedem, dokad' to de.*“ Mám o pár metrů víc, tak přitlačím a poslušně se vracím do skupiny. Před námi naskakují nové a nové mraky a tak toho využíváme a jedeme rovně bez točení. Takhle by to šlo.

Začíná to být dřina

Idylka bohužel za chvíli skončí. Nechali jsme za sebou napravo Lomnici, nalevo trochu dále Jičín, mraků dost, ale stoupání slaboučký. Hledáme každý pod jinou částí mraku. Palm mi průměruje stoupání na 0,2 m/s, proto se ptám Burdýška, kolik tam má. Dává mi o něco lepší údaj a tak se protahuji k němu. Jsme nějakých 700 m nad terénem, tak teď opatrně, ať tu nežuchnem. Nené, tady se mi nelíbí a tak přeskočím pod další mrak. Ani tady to není o moc lepší. Ještě asi dvakrát takhle přeskočíme, ale pořád jsme nějakých 7 stovek nad terénem. Volá nás Áda a ptá se, kde jsme. Burdýšek hlásí, že máme Hrubou skálu. To bude asi támhleta barabizna s červenou střechou na té pískovcové skále. Moc se tím pohledem nekochám, spíše hledám pole, protože se držíme v sedmi stovkách a plácáme se na nulce. I když, lepší nulka než nic. Konzultace s Burdýškem po rádiu. Burda hlásí, že jede dál k Turnovu. Já mu odpovídám, ať letí, že budu vyčkávat. Jsem pevně rozhodnutý, že mně z té nulky nevytáhne nikdo ani párem volů. Úplně si dovedu představit, že popojedu dál, chytnu klesák a za chvíli se budu stresovat někde nad šiškami. Kdepak kdepak, to není nic pro mě. Slunce svítí, tak by v tom byl čert, aby se tu něco poblíž neupeklo. Patnáctku jsem ztratil z dohledu. Více mně zajímá, co se děje kolem. A hele, téměř na dosah ruky ode mě směrem ke Kozákovu se z rozpadlého mraku udál novej a pěkněj. Jedu tam a hned na první kruh jsem usazeněj ve dvoumetru. Termosko díky!!! Čekání se vyplatilo. Dobírám základnu a volám Míru, kde je. Stále točí východně od Turnova, to znamená, že ho musím každou chvíli najít. Á támle je, asi 5 km přede mnou. Přijíždím 100 m nad něj a dál pokračujeme zase spolu. Nálada se vylepšila, výšky máme dost a míříme k Hodkovicím. Letím chvíli první a pod prvním pěkným mrakem tahám. Nádhera, hrubý vário mi dává stoupání přes 10m/s, (kěž by takových vteřin bylo co nejvíc) a jedu k dalšímu mraku přede mnou. „*Toč, lepší už to nebude!*“, volá na mně Burda. V duchu si říkám, že to vím přeci taky, ale chci zachovat skupinu pohromadě a tak se poslušně

obracím a vracím se do stoupáku k němu. Sice nemáme ani 1000 m nad terénem, ale mraky tady dávaj, tak se ani tolik nebojím.

Navíc letiště v Hodkovicích máme téměř pod sebou. Tři kruhy a jedeme dál. Mírná odbočka doleva. Jsme na stejné výšce a Burdýšek nás zase vede. Libuju si, že mám lepší stopu a pod mrakem si trochu potáhnu. 15 se propadá pode mně. Letíme dál a o pár kiláků dál chytnu skoro 6 metrovej klesák, tlačím na pilu, ať jsem z něj co nejdřív pryč a vidím 15 dobrejch 100 m nad sebou a zrovna začíná točit doleva. Tak to mně fakt dovede votrávit život. Okamžitě zapadnu pod něho a děkuji za to, že ho tady mám. Mám o fous lepší stoupání, dobereme a popojedem.

Na dalších 5 km se začínám oproti Burdovi brutálně, ale fakt brutálně propadat. Co je, vždyť letíme stejnou stopu téměř na rozpětí od sebe??? Pod mrakem Burda točí doleva, já zkouším doprava. Špatně, dopr....Jsem ze stoupáku venku a než se protáhnu pod 15, je mezi námi rozdíl 200 vejškovéjch metrů. Začínám z toho bejt nervózní, vidím, že Burdu brzdím. On ale zvolní v točení a trpělivě na mně čeká. Jen co ho dostoupu, razíme dále. Rozhlížím se po okolí. V tomto koutě republiky letím za svoji plachtařskou kariéru poprvé. Ještě že mám GPS. Nedovedu si představit, že k tomu všemu bych měl ještě čumět do mapy a srovnávat ji s terénem. Teda jak to dřív ty plachtaři d'áli, to byli fakt machři.

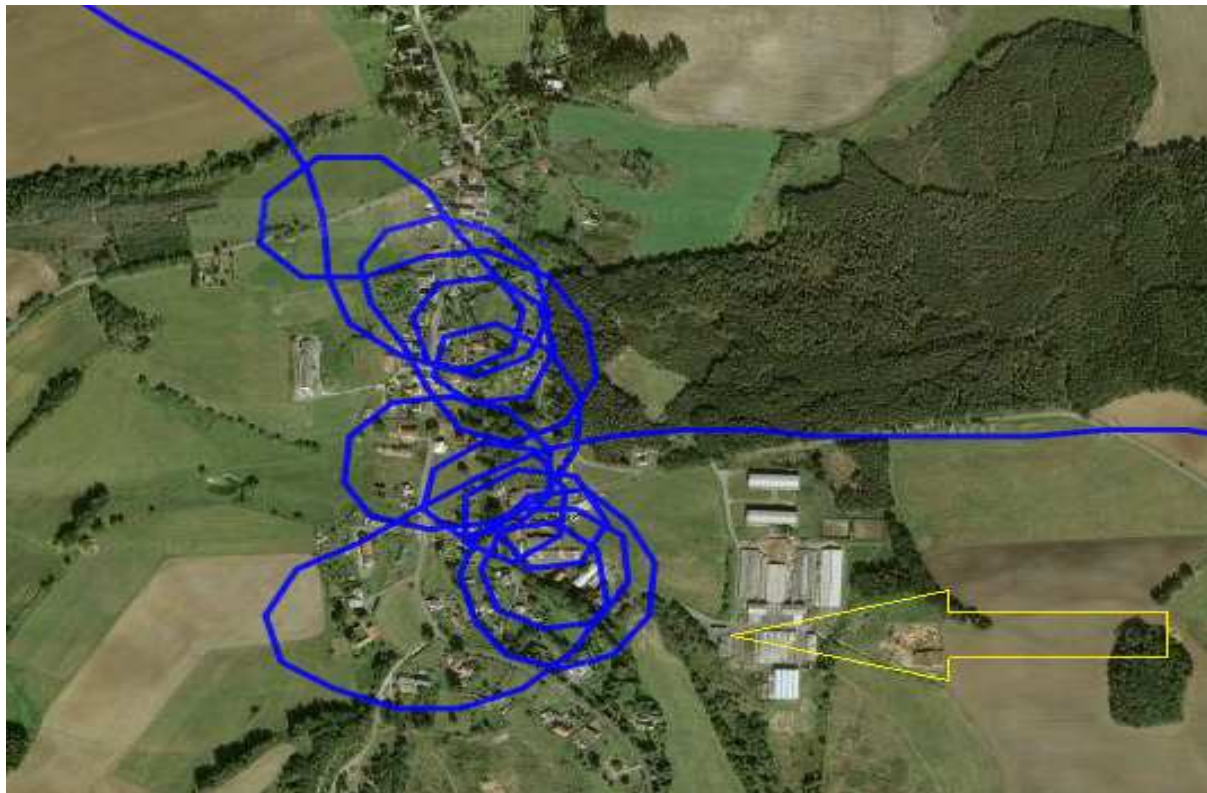


Tak takhle nás můžete vidět, když s Burdýškem vyrazíme na něco „velkého.“

No ale zas tak špatně na tom s orientací nejsem. Táhle nalevo vidím špičatý kužel kopce, to je Ralsko. Za ním dlouhá betonová dráha. To je bývalý vojenský letiště Hradčany. Napravo kousek za mnou je Ještěd s celým hřbetem, před námi Česká Lípa, asi, směr máme celkem dobrou. Ale ta chytrá šipečka na GPS je přeci jenom přesnější. Teda do doby, než se něco pose...nebo dojdou baterky. Už delší dobu letíme bez točení, výšku držíme téměř stejnou a tak koukám, co je to kolem za divnou krajinu. Nějaké povrchové doly nebo pískovny? Pámbů ví, ale pro mapu se mi sahat nechce. Mám ji někde za sebou, tak se nebudu rozptylovat. Napiju se a uložím flašku tak, aby mi nezapadla za sedačku. Za chvíli začnu být znova nasr..... Bud' to ASW letí o tolik líp než VOSA, nebo mám zase blbou stopu. To přeci není možný!!! Už jsem zase minimálně 100 m pod ním. Než doletíme pod mrak, ASW je hodně hodně nade mnou a točí.

Protáhnu se trochu proti větru, stoupák bude určitě zkosený a točím taky. Evidentně stoupám míň než on. Ach jo. Kouknu dolů a tam hluboko pode mnou těsně nad zemí seskakuje čáp z komína, kousek popoletí, nasazuje do stoupáku a už krouží. Krásný moment. Ten pták to má v hlavě pěkně srovnaný. Trochu mně to uklidní, stoupák nade mnou, stoupák pode mnou. Tady to přeci musí být dobrý. Už méně mně uklidňuje ten bílejší pták nade mnou, kterej se mi vzdaluje ve výšinách.

Čuchám tu k jedné straně mraku, tu k druhé, ale žádný šprajc nepřichází. Přeskakuji kousek dále a pozoruji Burdýška. Lítá si pod základnou široké kruhy a nakonec vytahuje brzdy a klesavou zatáčkou mi jde naproti. Deprimuje mně to, na druhou stranu si říkám, jaký je to dobrý kamarád, že mně tady nechce nechat samotného. *“Jedem a dáme votočňák“*, postrkuje mně Burda po rádiu. A skutečně, táhle už je ňáká vesnice nebo městečko. Už jen tři kiláky a jsme tam. Palm mi zapípá, jsem v sektoru, tak zpátky stejnou cestou, protože před chvílí jsme proletěli stoupákem. Samozřejmě už ho netrefíme, nevadí, vlevo v bok a mažeme zpátky k domovu a pak na Rudu n. Moravou. Máme před sebou nejdelší rameno, skoro 200 km, tak snad se nám povede trochu lépe.



Severně od Mimoně leží obec Velký Grunov, kde jsem pozoroval čápa, jak startuje neomylně do termiky. (Modrou barvou znázorněna stopa mého větroně.)

Tady v tom koutě je to počasí divný. Upravujeme kurz. Poletíme více severně než předtím. Máme stoupák, ale zase jen něco málo přes metr. Dostoupáme do jednoho kilometru nad zemí a pokračujeme. Další mrak. Míra točí kousek dále doleva, já na opačném konci kumulu doprava: „*Patnáctko, nulačtyřka, kolik ti to dává?*“ „*Slabej půlmetr. A dole máme plochu*“. „*Vidím*“. Pěkná práškařská plocha mezi lesy na konci s betonovou stojánkou. I když odsud už to dá do Hodkovic, kdyby se vyskytl problém. Sledujeme hřeben, na kterém je Ještěd. Pere do něj slunce a dělají se nad ním luxusní mraky, jen se tam dostat. Máme zase 800 m nad terénem, tak trochu přitočit. Burdýšek se ozývá na rádiu. „*Jdu do toho sedýlka*“. Je nad ním mrak s černou základnou. Za chvíli se vydám za ním, jen trochu více k Ještědu pro případ, že by to Míra nenašel, je tam další pěkný mrak. „*Pojď sem, je to tady*“, volá Burdýšek. Vono kde jinde by to mělo bejt, situace jak z učebnice. Bingo, třimetr! Po hřebeni se udála parádní dálnice. Míra volá: „*Ted' se trochu svezem*“, a taky jo. Tlačíme na pilu a ženeme se pod základnou směrem k Ještědu. To je bomba. Jen dávat pozor, aby někdo stejně nadšený neletěl proti. Jak jsem si blbě sedl, mám teď v zorném poli rámeček překrytu, takže se musím trochu krčit, abych dobře viděl před sebe. Člověk si trochu odpočine. Poslední hodina byla opravdu dřina a vyžadovala neustálou koncentraci na let. Tohle je za odměnu. Prohlížím si vysílač na Ještědu. Mám ho na dosah ruky mírně vlevo. Škoda, že nemám foťák, z téhle strany jsem ho ještě neviděl. Za chvíli jsme na úrovni Hodkovic. Prohlížím si letiště, někdo nad ním točí.

Každý sám za sebe

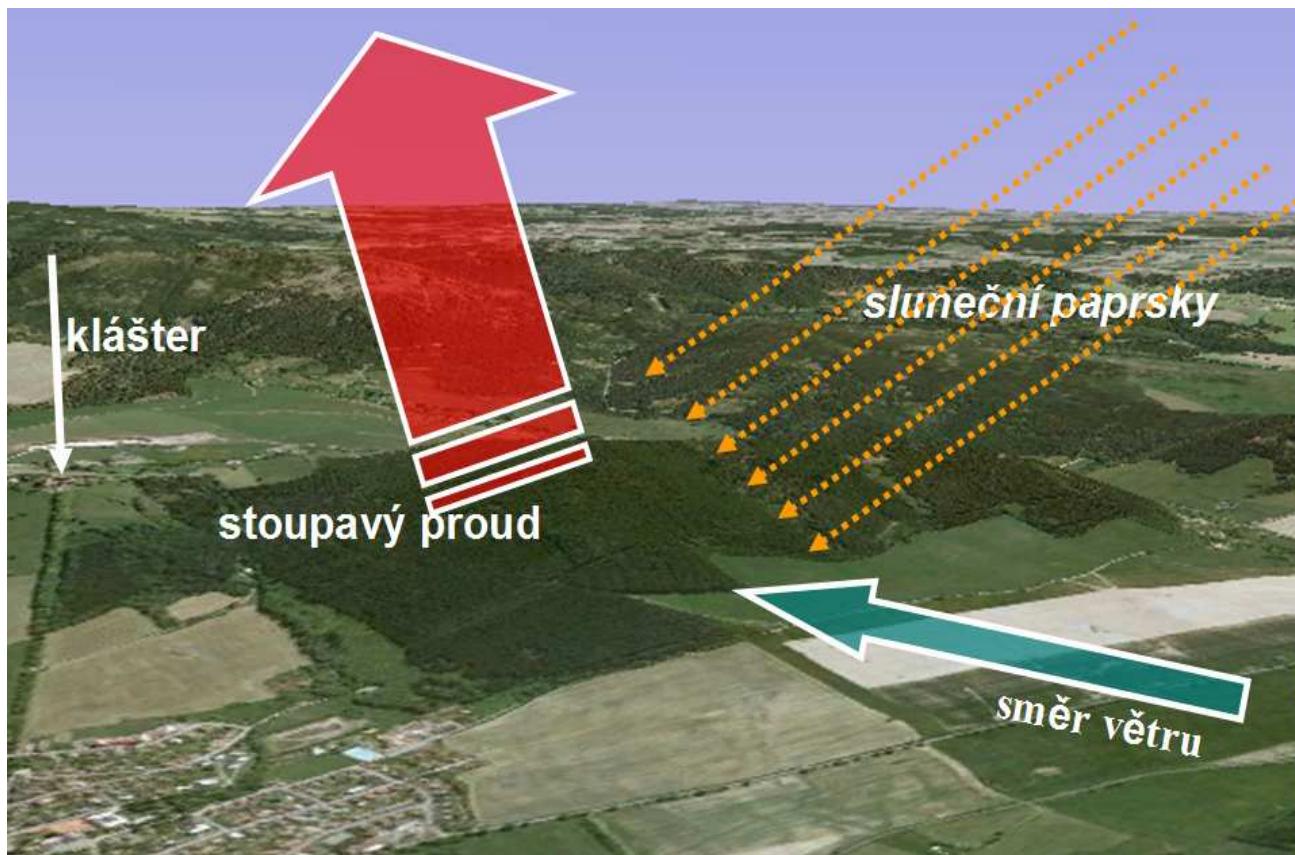
Letíme stále rovně a Míra se mi začíná vzdalovat. Hlídám si ho před sebou, ale jak letí rychleji, je menší a menší. Navíc začínáme potkávat závodníky ze Dvora. Nebe je plné letadel, tu jedno, tu tři pohromadě. Výhoda je, že jsem pořád nad nimi. Tak, 15 jsem ztratil z dohledu. Víím, že Burda letěl více vpavo, jeho polohu už spíš jen tuším. Tak tedy jo. Naše skupina se na dobro rozpadá. Zvláštní je, že se mi ulevilo. Míra mi vnucoval svoji strategii a já se ho držel. Před votočňákem jsem ho evidentně brzdil, což mně znervozňovalo. Několikrát mi pomohl a dotáhl mně na první votočňák. Hlavou mi bleskne, Míro díky za Tvoji péči, ale teď letíme už každý sám za sebe. Volím si stopu jak myslím, že je optimální a protože jsem klesl níže pod základnu, několika kruhy dotáčím. Jedu dál. Přede mnou točí Vosička. Nezdržuji se ale točením, jen se nad ní zhoupnu a letím dál. Vlevo od sebe vidím další dvě éra a třetí se žene k nim. Sleduju je a nepřipadá mi, že by nějak rychle stoupali. To jsou divní závodníci. Tady se dá letět rovně a oni točí v ničem. No nic, to je jejich boj. Před sebou vidím další éro, myslím si že je to Burdýšek, tak k němu vyrazím, ale když přijedu blíž, zjišťuji, že je to nějaká mně neznámá dvoumístná bedna. No ale pánové, jste tam dva a lítáte tady na blbým čtvrtmetru. Protáhnu se dále, stoupání malinko zesílí, ale jedu dál. S váma bych tady ztratil mládí. Po pravé straně mívám Kozákov a dělám delší přeskok až k Lomnici. Tady už jsem jako doma. Tamhle vpravo dole je lomnický letiště. Přede mnou lom. Vzpomínám, jak jsme se tady jednou s Burdou zachraňovali na Blaníku, když jsme letěli disciplínu na hronovských přeháňkách. Je to tu, tříměr, tři kruhy a honem dál. Počasí se o mnoho zlepšilo, tak teď toho musím využít. Na rádiu poslouchám naše kluky. Áda vyrazil k Lanškrounu a Kaufi na Suchý vrch. Cestou se někde potkali a teď si vzájemně pomáhají a lehce nám zahlcují éter. Letím rovně, trochu kličkuji mezi mrakama, ale držím stále stejnou výšku.

U Paky zahlídnou pod sebou éro, je to ASW 15. „1515 pro 04, polohu a výšku?“ Burdýšek odpovídá. Tak je to on. Zasekl se někde u Kozákova a teď se tady plácá o 300m níže pode mnou. Já udělám pod rozlehlou základnou čelem vzad a jedu k němu. Stále stoupu. Míra na mně volá: „*Nečekej a jed' dál, máme toho ještě hodně před sebou*“. „OK“. Nemám dobrý pocit, že ho tu nechávám, když mi dnes tolik pomohl. Na druhou stranu si říkám, že při jeho formě mně určitě někde dojede.

Mám 1600 m nad mořem a pokračuju. Mraků dost, takže točím minimálně, spíš vůbec. Rychlost volím kolem 110 km/h, abych udržoval pořád stejnou výšku a jenom se houpu. Buďto se dostavuje únava nebo mám halucinace, ale zdá se mi, že letím nějak nakřivo. Bavlnka na kabině se plápolá rovně, koule taky uprostřed. Zjišťuji, že kryt palubní desky je malinko nakřivo přišroubovaný a strašně mně to rozptyluje. Nojo, snad si zvyknu. To je tak, když se letí v pohodě, člověk se věnuje blbostem. Pomalu mívám Zvičinu, dole si prohlížím přehradu Les království s jedinečně postavenou hrází, proletím kolem Dvora a po svahu se blížím k České Skalici. Pěkně to odsejpá, naposled jsem točil u Paky a vejšky pořád kolem 1500m. Volám Pepu Šimka. Lítá na Banju místně, tak co kdyby měl zrovna v mém směru nějaký ustředěný šprajc, nemusel bych hledat. Odpovídá mi: „*A522, mám Černčice, 1 m*“. Tak to je pro mně zajíždka a metrem snad i pohrdám. U Skalice ale začínám trochu padat.

Oblítávám Rozkoš mírně zleva a další mraky přede mnou v mém směru jsou až za Novým Městem. Více vlevo mezi Náchodem a Dobrošovem je krásně prohlý mrak, pod ním hejno závodníků a další k němu míří. Mně už se nechce více odbočovat a letím proto přímo k mraku kousek za Nováčem. Juknu, co se děje doma na letišti, které mám teď vpravo asi devět stovek pod sebou a jedu k mraku, kterej se ale bohužel začíná rozsejpat. Projedu pod ním a prd. Začínám si nadávat: „*Seibrte, ty seš ale pěkněj kretén, nad Náchodem mrak jak prase s érama z půlky republiky a ty se tady plácáš v šesti stovkách a kde nic tu nic*“! Stačilo jenom trochu odbočit a zaletět si pro jistý a rychlý zisk výšky. Nedá se nic dělat, teď už se tam vracet nebudu, ani už nemůžu, i když chumel plachtáků tam stále je a pořádně mně tím nasírá. Hledám, hledám,

zátáčka doprava, čtvrtmetřík, zátáčka dolevu, nulička, otáčím a protahuji se k Městu a tady konečně něco je. Na první kruh to nedá ani celej metr, ale na druhé už to je lepší a nakonec z toho vyleze průměr 2,8m/s, což není tak špatný. Mám 1900 m QNH a valím dál nejkratší cestou na votočňák. Blížím se k Orlickým horám a proti mně letí nákej bílej eroplán. Pozoruji, že má vzpěry. Á, to bude Pepa Šimek na Banju, volám na něho: „*Ahoj Pepo!*“ a on mi vzápětí dobrácky pozdrav opětuje. Když se míváme, zjišťuji, že to není Pepa, ale Duobanjo s Frantou a Vaškem na palubě. Zamávám křídly a pokračuji. Sem tam si udělám kroužek, někdy dva, výška neubývá a kilometry pomalu přibíejvají. Za Rokytnicí dotáčím a tlačím se více k Polsku a nad Zemskou bránou udělám vlevo v bok a o 90° odbočuju z kurzu. Snad mi ten šengenskej luft přinese štěstí. Pode mnou nádraží, Lichkov nebo Mladkov, vono je to jedno, hlavně že vím, že už jsem překonal hranice a jsem v Polsku. Tak první polský kumul dává v průměru 1m/s. Zkousím ještě přejít z levé zátáčky do pravé, ale nelepší se to. Nad Suchým vrchem se zatím upekl, jak říká Burda, megamrak, a pod ním visí, nešálí mně zrak, dva Blaníci. V téhle mizerné době, kdy v Rakousku prasácky rozlouskli špatně udržovaného Blaníka a přišel na nich zákaz létání po celém světě, to je opravdu svátek vidět je na nebi. Zkusím ještě druhé kumul v Polsku a je to přeci o něco málo lepší. Za Králíkama vidím úplně na živo stoupák. Ke slunci přivracenej nafoukávanej svah, slunce to do něj pere o sto šest a nad ním parádní mrak. Kdyby tady byl Burdýšek, určitě by to tam zrovna střelil. Já ale přitáčím v menším stoupání. Přeci jen chci přiletět nad ten kopec s dostatečnou rezervou pro případ, že bych se netrefil. Na Palmu si přecvaknu votočňák z Rudy na Žamberk a zjišťuji, že kdyby bylo nejhůř, tak Rio de Žambéro je moje. Překlouznou asi pět kiláků a bingo, je to tady, sice o kousek dál, ale úsudek byl správný. Váριο mi skáče ke 4m. Doberu základnu a tlačím na pilu.



Pohled na město Králíky, nad kterým se vypíná kopec s klášterem „Hora Matky Boží“.
Už jen ten kumul s prohnutou černou základnou, jak jsem ho viděl já, nad ním chybí !!!

Po dlouhé době se ozývá Burdýšek: „*Nulačtyřko pro patnáctku, tvoje výška a kolik to máš na votočňák?*“ „*A patnáctko, nulačtyřka, mám 1800 QNH a 9 kiláků na votočňák.*“ „*Tak se vohlídni vpravo dolů, jsem za tebou,*“ odpovídá radostně Burda. Koukám uvedeným směrem a skutečně, 1515 jako živá si to krouhá asi 3 nebo 4 stovky pode mnou. Tak to je prima, dávám do rádia a v duchu si říkám, že Míra je fakt borec. Po 100 km jsme zase na dohled. GPSka brečí. Docházejí ji baterky. Tak teď nacvičená akce výměny baterek, aby přerušení logů netrvalo moc dlouho. Mohlo by se stát, že by sportovní komisař ukončil můj let právě tímto okamžikem a to by mně asi kleplo. Takže sáhnout do té správné kapsy u krátkasů pro nové baterky, odložit do pusy, odpojit GPS od Palmu, odtrhnout z kolíčky, vypnout GPS, vyndat vybité baterky, odložit kamkoliv, nespoklnout nové baterky a uložit je správně do GPS, zapnout GPS, připojit k Palmu, na suchý zip přilepit GPS zpátky na kolíčku a nakonec najít někde pohozené baterky a uložit do kapsy. Uf, a je to. Tyhle poslední alkalické baterky už vydrží až do konce letu, jen aby taky vydrželo počasí a já, neboť už nevím, jak si sednout, bolí mně pravá pata a občas když vyšlápnu, chytím křeč do levého chodidla. No nic, bude hůř.

Než jsem se nadál, dolít jsem pod další pěkný mráček a ten mě v třímětru vystřelil až k základně. Tak takhle by to šlo. Po očku pozoruji Burdýška, jak se trápí o kus dál nízko nad terénem. Zrovna mě volá, kolik mi to dává. Odpovídám, že 3 metry, ale tentokrát nenašel odvalu pode mně přeskochit. Ani se nedivím, kolem je to samý zalesněný kopec a místa na přistání málo a daleko. Rovnám to na votočňák a za chvíli už mám Rudu nad Moravou pod sebou. Když mám k votočňáku 0,5km, ještě kousek a pomalu obracím, abych dal GPS čas na zanechání několika logů v sektoru. Jistota je jistota, ikdyž mě to stojí pár metrů výšky. Stejnou cestou jedu nazpátek, ale tříměr jsem nenalezl a nebo tu už není. Přemýšlím, kudy dál, jestli přeskochit na hřeben, kde je Suchý vrch, bylo by to přímo po kurzu k dalšímu otočnému bodu nebo volit stopu jako při přiletu. B je správně. Králíky, Polsko a pak odbočka na Orlické hory.



Moje nádobíčko. Akustické vário BirdSense, GPS Garmin Geko 201 a Palm Ille, vše upevněné suchým zipem ke kolébce, kterou mám připoutanou na noze. Někde za hlavou mi tiká Báro. (Tentokráte za letu s Banjem.)

Na UTURN

Cestou ke Králíkům dostanu nad jedním kopcem pořádnou ránu odspodu. Okamžitě stavím Vosu na křídlo a vário mi ukáže něco přes 5 m/s. Stoupák je ale zatraceně úzkej, takže z jeho jádra hned vypadnu. V marné honbě za pětimetrem udělám ještě další zatačku a pak otráveně stoupák opouštím a pokračuju dál bohatší o nějakých 170 m. V Polsku si pro mně připravili na téměř stejném místě stoupání přes dva metry, takže se v nich párkrát otočím a jedu směr domov. Na Palmu si přecvaknu na dokluz do Nového Města. Chybí mi jen pár metrů a tento rozdíl snad už dohoupu. Najednou začínám přemýšlet o tom, zda to nedotlačit domů a nepřistát. Jsou čtyři hodiny, třista kiláků mám za sebou, dvěšť před sebou a únava se začíná projevovat. Ne ne. Když ses dal na vojnu, musíš bojovat! Kousnu do jablka, nahnú si ze své lahvičky, přestavím nožní pedály, protože mně šíleně bolely nohy a koukám, pod kterej mrak to napálit. Vlevo v kraji se dělá řádka, vpravo na Orlickejch je pár pěkných mraků a navíc k nim míří dlouhej brus. Takže zkusím, co mi brus najde a pak se uvidí. Právě začal točit a vypadá, že i stoupe. Než k němu dojedu, stoupák opouští a pokračuje po Orličkách dále. Nevadí, zbyl mi po něm skoro dvoumetr, tak i tak ho беру. Brus jede dál a netočí. Zkousím jeho stopu, ale pod dalším mrakem nacházím jen mírné opadání. Když vidím, že brus míří k mraku u Deštné, ale najednou zapadne za kopec, raději sjíždím z Orlíček směrem na Kvasiny a zkouším další mrak. Dva zbytečné kruhy, stoupání tu není. Tak tedy dále. Domů dojedu v pohodě, rozhoduju se udělat přeskok k Novému Městu, jsou tam živější mraky a pak se uvidí. To by v tom byl čert, abych doma něco nenašel. Mírně odbočím k dalšímu mraku a za odměnu si dotočím základu v rozbitém dvoumetříku. Palm mi ho zprůměruje na 1,7m/s, tak tedy lepší než drátem do oka. Na rádiu poslouchám Kaufiho a Ádu. Společně dobili Broumov a teď se sunou k Trutnovu. Trochu u toho brečej, ale pořád letěj. Líbí se mi jejich spolupráce, ale lehce nám zahlcují éter.

Blížím se k Nováči. Je půl pátý a začínám počítat, jestli to vůbec stihnu uletět. Stoupání za poslední půlhodinu žádná sláva a cesta k Turnovu dlouhá. Volám Burdýška: „1515 pro 4504, jak jsi na tom a jak to vidíš dál?“ „A 04, moje poloha Kvasiny, 1200 a zatím kloužu. Uvidíme dál, na dvorským svahu mraky držej.“

Vzápětí se přidá ještě Franta Matoušek se svoji radou, že u Dvora to je dobrý. Tak moc díky za zprávu. Jsem teď na úrovni domovského letiště v 11 stovkách nad mořem, točím necelej metřík a moje touha se doma posadit je tím větší, čím menší mám stoupání. Únava dělá své. Už nevím jak sedět, každou chvíli přestavuji nohy, bolí mně záda a křeče v levém chodidle jsou častější. „15, 04, jak to vidíš?“ Přiznám se, že kdyby to teď Burda skrečoval, byl bych snad i rád, vysunul bych brzdy a akorát by to dalo na dráhu 0,8, která jako by na mně volala, pojď domů a neblázni. „A 04, 15 před Dobruškou, 1200, metr nahoru a zkusíme to dál.“ „OK.“ Tak ještě zkusím ten mrak před sebou u Miskolez, mám 900 nad letištěm a Palm mi průměruje stoupání na 0,8. Takhle bych to teda nestihl. Nerad sestupuji pod tisíc metrů, ale nedá se nic dělat. Blížím se k Miskolezům a začínám být nervózní. Padám do necelých šesti stovek a jestli mně tenhle mrak neveme, tak domů to dá v pohodě, ale to bude pro dnešek konec. Ještě kousek, už jsem pod mrakem, ještě dál, tady to víc padá a už cejtím zdvih do sedačky a vária se začínají pomalu probouzet. Vosička je v pravé zatáčce a na váriu zůstává čistej dvoumetr. Uf, trochu si odpočinu, éro v tomhle stoupáku ani nemusím řídit. Koukám pod sebe a prohlížím si asfaltovou práškařskou dráhu v Miskolezích, napiju se a sleduji mraky směrem po dvorským svahu. Na rádiu poslouchám kluky, jak létají s dědkem na Vivatu výcvik. Pavel poslouchal moji konverzaci s Burdýškem a teď se mně ptá: „Péro, jakou máš polohu a kam ještě letíte?“ Odpovídám že jsem v Miskolezích, 2 nahoru a že míříme k Turnovu. Je to zároveň i informace pro Burdu. Ozývá se ještě Áda, že klouže od Trutnova ke Dvoru a já mu odpovídám, že se tam někde určitě potkáme a ať jede se mnou na UTURN. Poslední otočňák máme stejný a bylo by prima, kdyby dal Áda VÚTečko. Áda ale brečí, že kolem Trutnova to nebylo nic moc. Tak, mám skoro 1600m, člověku je hned lépe na těle i na duši a jedu si

to po dvorském svahu k dalšímu pěknému mraku. Na úrovni Dvora si to hasí proti mně trochu vlevo zhruba na stejné výšce vosička. Koukám, zda má na křídlech pruhy a není pochyb, že je to Áda. „A 6526, Ádo, podívej se doleva.“ „To seš ty, Péro?“ „Jo, pojed' za mnou.“ Áda skutečně otáčí a už jsme pod mrakem. Tak kdepak to je? Na části kruhu už jsem měl 4m, teď mám jenom půlmetr. Protáhnou se dál směrem k jádru stoupáku, když se přímo přede mně přihlíží Áda a utáhne zatačku. Musím uhnout ostře doleva, leknu se, to bylo teda těsný! Pořádně si zanádvám a pak svůj hněv směřuju ještě po rádiu na Ádu. „Moc se tady laskavě neplet'!!!“ Štěstí v neštěstí. Manévr mě usadil do jádra stoupáku a vário mi skáče až k 6 metrům. Dva kruhy a druhou Vosičku nechávám hluboko pod sebou. Ještě několik kruhů a už mám víc jak dva tisíce metrů. No to jsem dneska ještě neměl.

Hodně moc mi to připomnělo přelet, kdy jsme se s Burdýškem pokoušeli o pětistovku. Já vůbec poprvé, Burda už měl jednu za sebou. Je to asi pět let zpátky. Někde v těchto místech jsme ještě s nějakým Cirusem či Diskusem dotáčeli mrak a poslední otočný bod Hodkovice už jsme měli na dokluz. Dostupy byly o mnoho lepší. Bohužel se ale od severu nasunula hustá deka a cesta z Hodkovic zpátky už byla nereálná. Počasí se rychle pokazilo a my museli otočit. Zkoušeli jsme to natáhnout ještě po Orličkách a nakonec mi do pětistovky chybělo 7 kilometrů.

Dnes je ale jiná situace. Počasí zatím drží a kdy jindy bych to měl uletět, když ne dnes. Takovou příležitost už jen tak mít nebudu. Tak jen dál a dál. Je pět hodin a mraky začínají pomalu ubývat. Na votočňák to mám ještě dobřejších 45 kiláků a pak dalších 75 domů. Při mé rychlosti ještě necelé dvě hodiny letu. To bude ještě zajímavý. Opět lituji, že jsme neodstartovali alespoň o půl hodiny dřív, pozdě bycha honit. Alespoň, že dny jsou teď nejdelší v roce a i termika snad bude fungovat do večera. Jsem o dost severně z kurzu, ale myslím, že stopu jsem zvolil dobře. Další mrak na úrovni Staré Paky mně dostane dnes nejvýše. Mám přes 2100 m nad mořem a pokračuju. Kouknu na Palm a něco se mi nezdá. Počítač mi dává na votočňák stále 45 km. To přeci není možný. Chybu odhaluji vzápětí, ve stoupáku jsem si představoval nožní řízení a vytrhl jsem si

kabel od GPS. Hned to napravím a hle, na UTURN už je to jen 28 km. Tak to je moc příjemné zjištění. Předě mnou je Kozákov a já přitáčím, protože mraky z oblohy jako když někdo vymete. Musím se teď držet vysoko. Volá Burdýšek: „04, 15, jak jsi na tom?“ Odpovídám: „*Mám 16 km na votočňák, zkusím ho dát, ale nejsou tam už žádný mraky. Do Lomnice ale snad doletím.*“ Burda: „*Já zkusím ještě mrak u Jičina a pak asi otáčím domů.*“ „*OK, tak jed' domů a pro jistotu připrav trand'ák,*“ odpovídám vzápětí.

Škoda, že má dnes Tučňák naplánovanou rodinnou oslavu. Byl bych klidnější, kdyby pro mně mohl zaletět se Zephyrem na nějaké letiště, kdyby mi to nedalo. Kloužu teď čistou modrou oblohou k poslednímu otočnému bodu UTURN a kilometry vůbec nechtějí ubíhat. Hypnotizuji Palm, ale vzdánost k otočňáku se zkracuje pouze o 0,2 km, zato výška ubývá rychleji. Minuty se vlečou, cesta na OB snad trvá věky. Člověku to na klidu moc nepřidá. Nejradši bych to už otočil a mazal domů, letět takhle do ničeho a vzdalovat se od domova mi fakt nedělá dobře. Teď je to jen otázka pevné vůle.

Nedá mi to a musím sem vložit jednu kapitolu z mé oblíbené knížky od Ladislava Čermáka, Paměti pilota Čoudy. Doufám, že mi to „Čouda“ nebude mít za zlé, ale líp, než on to prožil a napsal, to vylíčit nedovedu.

PEVNÁ VŮLE

Je mnoho zážitků, které pilot za letu prožívá, některé se časem stanou pro něho tak stereotypními, že si je přestává uvědomovat, a moc se diví, když někdo neznalý věci si toho povšimne, nebo dokonce žasne. Nevěřili byste, co dokáže například taková pevná vůle. Příležitost se naskytne hlavně při přeskoku z jednoho pod druhý mrak nebo při doletu do cíle, což je téměř totéž. Pilot pod základnou mraku je králem a jako takový se chová. Najde si na trati další nejbližší kumul a hrdě potlačí směrem k němu. Úměrně s klesající ručičkou výškoměru však jeho hrdost rychle mizí až k hranici zoufalého žebráka. Mrak se mu totiž před očima začíná rozpadat, přestože mu k němu zbývá ještě notný kus cesty a okolo je zákonitě vymeteno. To pak pilot dělá mnoho věcí najednou:

Tak především se dívá upjatě na „budíky“, vyhrožuje, prosí, modlí se, sprostě nadává, nebo jen zoufale lomí rukama, pokud mu to ještě režim letu dovolí a v nezřídkých případech i pláče. A to je špatně. Důležité je ve všech případech zachovat klid. Je nutné, aby se pilot maximálně soustředil a neúnavně řídil svůj letoun silou vůle. To se dělá následovně:

V první řadě podržím očima ručičku výškoměru a vsugeruji jí naprostou poslušnost. To je nejdůležitější, protože pokud mám výšku, mohu ledacos. Pak trochu bokem postrčím ručičku rychloměru, abych zkrátil při přeskoku čas. Samozřejmě, že je při tom třeba zaujmout napjatý postoj, patřičně zkrabatit tvář a vypadat maximálně soustředěně. Nebudu se rozptylovat takovými blbinkami, jako že jsem tři dny nejedl nebo že mi je zima a podobně. A už vůbec ne, co dělá doma manželka a děti nebo co nového v práci. V takovém případě jde všechno stranou. Jinak se nezachráním. Knipl musím držet tak, aby ruka cítila, že z jedné strany tlačí letoun do maximální rychlosti a z druhé strany jej popotahuje nahoru. Ten je však pochopitelně stále v normální poloze. To vše, zdá se trvá celou věčnost, jde jen o to vydržet a neplašit se předčasně.

Zkušenější plachtař silných nervů a pevné vůle se po této námaze skutečně k té hromádce rozpadů, co z kumulu zbyla, doplízí, a když bůh dá, tak něco ještě vypaběrkuje, nezkušený sedne na příležitostné pole, pokus si všimne, že už je to potřeba.

Někdy se však dají ručičky přístrojů i mrak uprosit, a to pak je hej! Pilot začne zpívat, poplácává svůj věrný letounek, kterému před několika okamžiky sprostě vynadal, a vůbec se chová jako v mírně podnapilém stavu. Když takové pocity prožívá, řekněme tak asi desetkrát na 100km trati, je to už dokonalá zkouška jeho nervové soustavy.

Při dokluzu je to stejné, jen o to horší, že se letoun pohybuje mnohem blíže zemi a pilot se vůbec nesnaží nouzově přistát, protože je přesvědčený, že doletí a přistane normálně. (Někdy to i vyjde!) Aby měl opravdu pocit jistoty, zavírá ještě navíc všechny průduchy a okénka kvůli zvýšení laminarity, i za cenu smažení se ve vlastní šířávě. Pokud letí s Blaníkem, zatahuje i podvozek, který pak ve většině případů zapomene při přistání otevřít. Takže po skončení letového dne místo obvyklého párku a půllitru piva třímá v rukou kladiva a jiné vyrovnávací nástroje.

A když nastane večer, vytáhne posvátným pohybem odněkud „báro“, kde nad každým zoubkem vypráví dlouho do noci tak hrůzostrašné historky, že zasvěcený člověk neví, jestli mu má projevit soucit nebo ho obdivovat. Ráno se pak bažanti bojí jít i na okruh.

To už jsou však důsledky pilotovy pevné vůle, fakt je ale ten, že kdyby nebyla-moc a moc známých jmen by se bez funusu vypařilo ze všech soutěžních tabulek a listin rekordů. Na druhé straně by ubylo i křížků po větroních podél letových cest a to by nebylo také k zahazení, tak nevím. I když to zní trochu zpátečnický, ta správná cesta bude asi někde uprostřed.

Takže silou vůle se pomalu sunu k otočnému bodu jižně od Turnova. Napravo nade mnou se něco mihne. Že by větroň? Podívám se nahoru a tam vysoko si pluje dopravník, ani za sebou nic nekreslí. Ten se má. Sluníčko už je nízko a já mám pocit, že jsem hodně vysoko, ale opak je pravdou. Prosím Termosku, ať mi něco pošle do cesty, že teď beru všechno. Mé přání, snad i motlitba byla vyslyšena a kousek za otočným bodem naskočila chmuřinka. Termosko děkuju! Jen aby tam ještě něco bylo, až tam doletím. Přelítám nad OB, pokračuji pod chmuřinku a nalétávám půlmetrové stoupání. Tak, něco doberu a pak snad doletím i do Paky, kdyby bylo nejhůř. Mám ustředěný půl metr, ale kousek dál lítá káně a pěkně mu to stoupe. Nakonec mi to nedá a přeskočím k němu. Možná to je ten samej pták, napadá mně, co mně přesně na tomhle otočňáku zachránil, když jsem na jaře letěl VÚT. To jsem byl ale bezmála o tisíc metrů níž a prohlížel si zblízka pískovcové skály ukryté v lesích. Stoupák tu je, ale já se do něho nevejdu. Káně pomáhá jak může, ukazuje mi optimální stopu, ale já pořídím stoupat jen na necelém půl kruhu. Dobrá, vracet se už nebudu a mamířím to po kursu směrem k domovu. Tak tedy ptáku díky, rád jsem tě zas viděl a někdy nashledanou v nějakém lepším šprajcu.



Boj o návrat domů

Nikde žádnéj mrak, snad něco potkám v čistý. Stará Paka už je na dokluz, tak jsem o něco klidnější. Proletím znovu nad otočňákem a po pár kilometrech mě něco přizvedne. Hned točím. Chyba, nic tu není. Na to si musím dát pozor, abych zbytečně neplýtl výškou. Teď večer už budou stoupání slaboučká, takže se pokusím využít těchto dýchánek k doletu. Když jich pár potkám, mohl bych dopadnout i do Dvora. Tam bude pro mně Burdýšek s trandákem za chvilku. Jen aby doletěl, naposledy se hlásil u Jičina a to je ještě pěkná štreka domů.

Vlevo dole pár kiláků přede mnou se tyčí dvě věže hradu Trosky, mám skoro 1000 m, je třičtvrtě na šest. Na nebi ani mráček a já si připadám jako král vzduchu. V tuhle dobu už žádnéj normální plachtař není ve vzduchu, nebe je tu jen pro mně a navíc přichází odměna v podobě slabého stoupání. Byla by ale chyba lávky ztratit ostražitost, protože jen co jsem začal točit, kde se vzal tu se vzal, letí kousek pode mnou nějaký dlouhej bílej dvousic. Paráda! Srdíčko mi zaplesá. Ten je určitě ze Dvora a pomůže mi dotáhnout se tam. Točíme, každý na jiném místě. Pás stoupání je poměrně široký a má několik slabších jader, každý se drží toho svého a já mám mírně navrch. Vítr nás pomalu snáší zpátky k Turnovu a stoupání začíná slábnout. Pozoruji, jak je na tom druhý éro a rozhoduju se pro další přeskok. Doufám, že ho vyprovokuji a poletí se mnou. Několikrát se ohlížím, ale bílej brus stále točí. Jedu dál, a naposledy se ohlížím s nadějí, že spatřím bruse někde na mé úrovni. Ale kdepak, ti dva piloti tam snad usnuli a stále vykružují své zatáčky. Tak víte co, doletím si do Dvora sám a zkuste se po de mně pověsit, až najdu další stoupák!!! Jsem trochu naštvanej, maj takový éro a takhle se s tím se..ou! Pokud budu mít dobrou stopu, tak do Dvora doletím. Výška ubývá a já se pomalu blížím k Lomnici. Mám necelých šest stovek nad terénem a zkouším tipovat, kde by mohlo být stoupání. Proklouznul jsem asi 15 km a nikde jsem nepotkal stoupání, ve kterým bych se mohl otočit, jen takový dýchánky odspodu.

Zkouším proletět nad vrchem Tábor, na návětrné straně kopce by to mohlo být, ale opak je pravdou. Ach jo, teď už to zase vypadá jen na Paku. Ale dokud letím, žiju a snad ještě něco potkám. A protože myšlenka přitahuje akci, najednou se probudí pípák, ručička na váriu se zachvěje a pomaloučku se posune až k jednomu metru. Otáčím tak opatrně, jak jen to umím a už sedím ve stoupáčku. Termosko, děkuju, přesně to jsem potřeboval. Jen ať to ještě chvíli vydrží a tahle bublina mi někam neuletí.

Neuletěla a kruhů v ní vykreslím nepočítaně. Vyneslo mně to zpátky skoro do 1000 m nad okolní terén. V tu chvíli se hlásí i Burda: „A 04, 15, jsem na dokluzu a tady u Dvora je to dobrý. Jsou tu nějaký mraky a nosej.“ Odpovídám: „A 15, já mám Lomnici, do Dvora mi to s vodřenejma ušima dá, tak zapoj trandák a čekej.“ Hned se mi ulevilo, cesta domů je zajištěna, ale já chci víc. Skutečně před Dvorem jsou vidět nějaké mráčky, spíš takové hustější vatičky. Tak jen se k nim dostat ve větší výšce.

Jedu dál po hoříckým svahu a zhruba uprostřed mezi Jičínem a Pakou potkám další bublinu. Pár kruhů a dostávám se zase výše. Výškoměr ukazuje 1750 m, což je nějakých 1330 m nad terénem. Tak to je luxus. Dvůr je můj a tak nějak opatrně, abych to nečím nezakřikl si začínám pohrávat s myšlenkou, že to dotáhnu domů. Jsem si jist, že jestli doletím na dvorské svah ke Kocbeřím v nějaké solidní výšce, tak tu pětistovku dneska urvu. V rádiu slyším: „Město info, 1515 do průletu“ a za chvíli: „15 po větru pravého 08.“ Tak Burda je doma. Jedu dál, trochu kličkuji a sem tam potkám místo s menším opadáním. V jednom to otočím, ale marná sláva, jak se nakloním, stoupání zmizí. Za Lázněmi Bělohrad zkouším zajet pod mlžinku, 4 kruhy, průměrné stoupání 0,3 m/s a zisk výšky asi 30 m. Já ale potřebuju alespoň 500m a tak jedu dál. 500 metrů výšky mně dělí od životního úspěchu či zklamání. Tak málo. Kdybych potkal dvoumetr, tak to mám nabrané za chvíli. Teď už slibuju Termoskovi hory doly za to, když doletím k mráčku u Zvičiny a najdu pod ním cokoli mně zvedne. Letím na rychlosti nejlepšího klouzání, nějakých 95 km/hod. Větrání a okénko už mám dávno zavřený, tak jak popisoval „Čouda“ ve své povídce. Mám to proti větru, takže krajina pode mnou vůbec neutíká. Mrak u Zvičiny pořád drží. Už mám zase jen 600 m nad terénem, výškoměr ukazuje 1070m.

Zvičinu jsem už minul a k mraku pořád ještě daleko. Nervozita stoupá. „*Mráčku mráčku, ty mně přeci zachráníš.*“ Jsem pod mrakem, už jenom kousíček, ještě kousek proti větru: „*Kde je kur..a to stoupání??!! Mráčku, mráčku., no tak. Termosko!*“ Ozval se pípák a dostávám prdu do pravého křídla. To už mám také Vosu postavenou na křídle, ale okamžitě začínám padat. Takže trochu protáhnout kruh a celé se to opakuje. Zase padám. Nevzdávej to, ten stoupák tady je.

Protáhnou se ještě více směrem k přehradě a tady konečně stoupám na celý kruh. Ve druhé zatáčce se ještě malinko protáhnou, ale najednou jsem ze stoupáku venku. Aha, tak zas trochu zpátky aáááá už stoupu. Pípák mi na uklidnění nervů hraje tu nejoblíbenější písničku každého plachtaře. Tůů---tů--tu--tu-tu- tutututututu. Vário ukazuje pro mně až neuvěřitelné dva metry. Když se natočím směrem ke slunci, svítí mi nepříjemně do očí. To je tím, jak je nízko. V rádiu slyším Burdýškův hlas: „*A 4504, situaci pro Město info.*“ Kamarád vylezl na věž a snaží se mně povzbudit. Teď ale v nevhodnou chvíli, protože veškeré mé smysly jsou upřeny na co nejčistší kroužení. Takže ho odbydu: „*Mám Zvičinu a bojuju tady o život.*“ „*Tak makej, u Dvora to bylo dobrý, to určitě dáš.*“ „*OK*“.. Stoupání končí, mám na výškoměru 1750 m, což je 1450 m nad naším letištěm, palm mi píše, že domů to mám 32 km a bez rezervy doletím. Jsem vzrušený na maximum. Mohlo by to dát. Jenomže když se podívám na křídla a vidím náběžky celé černé od much, domů proti větru a vzpomenu si, jak jsem před rokem málem seděl při podobném dokluzu v Miskolezích na asfaltě, abych se vyhnul vykoupání v Rozkoši, udělám rozhodnutí a odbočím téměř o 90° severně od kurzu. Teď to musí být na 100% na dolet. Mířím k mraku na dvorským svahu. Podruhé dnes přelétám přehradu Les království. Tak jestli si teď tady prokaučuju pětistovku, půjdu se z fleku zastřelit.

Konečně na dokluzu

Vyklesal jsem drahocenných sto metrů, ale jen co popolétnu na svah za přehradou, začínám stoupat. Je to mých nejcennějších 0,7m/s v životě. Mám zase 1700 m, domů 28 km, před sebou na svahu další mráček, tam se ještě zhoupnu. „Jóóóó!!!! *Ted' to musí dát i kdyby něchtělo. Jede se domů. Bingóóó!*“ Strnulé tělo po sedmi a půl hodinách letu najednou nic nebolí, žádné křeče v noze. Na povrch jsou vyplavovány hormony štěstí. Dochází k úplnému uvolnění. Propadám euforii. Řvu radostí. Děkuju Termoskovi, na sto tisíckrát. Dávám do éteru: „*A Město info, 4504, mám to 20 kiláku domů a jsem na dokluzu.*“ Na druhé straně slyším výkřik do rádia. „*Jóó!*“ To Burdýšek kamarád čekal na věži, až se ozvu a teď se raduje se mnou. Nevím, co mu dělá větší radost, jestli to, že pro mně nemusí nikam jet nebo moje první pětistovka. Každopádně, oboje se počítá. Díky Burdýšku. Ještě se pod dalšíma dvěma mráčkama zhoupnu a čudím to domů. Pocit štěstí nelze popsat. Z Vivata, na kterém celé odpoledne létají žáci Petr Fišera nebo Jirka Šubrt výcvik mně volá jejich instruktor Pavel Borůvka: „*Péro, kolik Ti to dalo?*“ Odpovídám, že 508 km. „*Tak to Ti gratuluju.*“ „*Díky.*“

Připomíná mi to, jak jsem zhruba před 20 lety ještě jako žáček gratuloval Pavlovi k jeho první pětistovce z paluby Blaníka. Seděl jsem na zadním sedadle, na předním byl Tylšáček a vozil mně. Když se Pavel blížil do cílové pásy, dostával po rádiu gratulace od kamarádů z ostatních letadel a z věže. Chvilí jsem posлуouchal a pak jsem se jako mladý péro taky připojil: „*A ještě jednou 9713, blahopřeju!*“ Jako dnes slyším Pavlův veselý údiv: „*Co tam děláš?*“ Tenkrát pětistovku letěli dva dny za sebou Tonda Teichmann, Joska Semerák, Pavel Borůvka a Jarda Tylš. Moc živě si vzpomínám, jak celé letiště čekalo na jejich průlet, jak po přistání lezli z letadel vyždímaní a jakého se jim pak dostalo slavného přijetí. Byli pro mně jako nějací Bozi a pětistovka jako něco neskutečného, až nadpřirozeného.

Ale zpátky do současnosti. To je přepych, výšku proměňuju v rychlost a tlačím na pilu. Před Českou Skalicí předlítávám ultralajt. Proletím kolem něj jako uragán. Pilotovi asi vypadli voči z důlku když viděl, že ho předjíždí éro bez vrtule. Možná si myslel, že jsem tryskáč. Plnými doušky vychutnávám poslední kilometry tohoto přeletu. V podvědomí mi zní varovný hlas: „*Jen to nerosekej při přistání!!!*“ Mám to do cíle 5 km a vejšky ještě 500 m. Vidím, že jsem byl zbytečně opatrný, ale vůbec toho nelituji. Dávám do rádia: „*A Město info, 4504, pátý kilometr do pásky*“. Na věži sedí asi Míra Kotes a dává mi, ať pokračuju. Očima sleduji prostor kolem letiště, nad ním a připravuji se na průlet. V duchu si přehrávám, jak to provedu. Dnes půjdu trochu výše, únava dělá svý a hlavně nezapomenout na kolo. „*A město info, 04 do průletu*“.

Mám kilometr do pásky a teď si připadám jako kotlář. Ještě víc přitlačím a letiště mi letí rychle naproti. Pěkně těm dole zahvždám. Jen ať zvednou hlavy, vždyť éro po pětistovce tady proletělo naposledy bezmála před 5 lety. Na rychloměru 190 km/h, vejšky 120 m. Ještě se protáhnou kousek za hangár, abych nedej bože neminul pásku. Palm mi vítězně zapípá v okamžiku, kdy začínám táhnout Vosu do stoupavé zatačky. Vidím dole před hangárem plno lidí, letadla a traktor, který mi vyráží naproti. Tak kolo ven, zajistit, srovnat rychlost. Kouknu, co se děje na ploše a hlásím: „*Město info, 04 po větru pravého 08 a budu sedat jako delší*“. Odpověď vzápětí: „*Máš pořadí 1, Město info*“. „*Jako první, 04*“. Tak, teď bacha na přistání. Fouká to trochu zprava. „*Město info, 04 finále 08*“. Brzdy napůl ven a už jsem pár metrů nad zemí. Je 10 minut po sedmé hodině. Jemně přitahuji. Ještě kousíček a kolečko se po 7 hodinách a 51 minutách letu dotýká zase země. Zastavuji kousek za křížením drah. Najednou vše ztichlo a já ještě chvíli sedím v kokpitu jakoby v jiném světě. Tak to by bylo. Díky za vše!!!

Z rozjímání mně vyruší traktor, za jehož volantem sedí Pepa Samek a přibíhá ke mně Burda.

Vypínám GPS, palm, rádio, rozepínám kurty a otvírám kabinu. Burda mi tiskne ruku. „*Ty vole, blahopřeju, seš dobrej!*“ Vylézám ven z kokpitu, moc mi to nejde a sundávám padák. Nemůžu si zvyknout, že se po tak dlouhé době můžu volně hýbat, cítit pevnou zem pod nohama a slyšet hlasy, které nejsou deformovány

šumem v rádiu. Burda mi ještě něco povídá, ale já jsem ještě chvíli mimo. Zapřahá místo mně éro za traktor, chytne křídlo a jedeme k hangáru. Já zapínám telefon a volám domů. Euforie opět propuká naplno. Řvu radostí do telefonu. „*Ted' jsem přistál a mám pětistovku.*“ Sklízím gratulace od Andrejky, asi netuší, co je pětistovka, ale slyším, že je ráda a že se směje, jak ji to nadšeně vyprávím. Jsme u hangáru a přicházejí kluci. Všichni mi potřásají pravicí, vidím, že Franta Filipu nás fotí. Užívám si chvíli slávy, dnes určitě zaslouženě. Zítra už po mně pes neštěkne. Tak teď ještě, aby bylo vše v pořádku na GPSce. A i kdyby nebylo, tuhle „Pětibábu“ mi nikdo ze života neukradne. Vyndávám báro a vidím, že moc nechybí a otočilo by se celé dokola. Tak dlouhý záznam jsem ještě neviděl.



Pár minut po přistání. Pochvalná slova a pomoc od Burdýška.

Zase pozemšťanem

Pomalu si zase zvykám na život pozemšťana se všemi pozemskými starostmi. Ó, jak mi bylo nahoře dobře. Co dřív? Z kabiny vykydám všechny ty baterky, přístroje, dráty a nevím co ještě a odnesu to všechno do auta. Uklidím baterku z éra a dám ji nabíjet. Potom jdu stáhnout záznam z GPS, abych se ujistil, že je vše O.K. Chvilí to trvá, než si to See You přechroupe. Paměť GPSky je zaplněna na 95%?! Pak hned nedočkavě procházím všechny otočné body, zda jsou dobře proletěné. Uf, je to v pořádku. Hned posílám celý záznam po internetu do Celostátní plachtařské soutěže. Beru barozáznam, patřičně ho popíšu všemi podstatnými i nepodstatnými informacemi a pak ho jdu protáhnout lakem, aby se mi ty křivočáry už navždy zafixovaly. Tentokrát si dávám obzvlášť pozor a odmítám i nabídnutou pomoc od Kaufiho, kdyžtak si to zkazím sám. Povedlo se. Načadím prázdný papír, natáhnu báro a vrátím ho připravené na příště do police na střežírně. Mezitím mi kluci umyli éro. Musela to být fuška, protože much jsem dnes pozabíjel nepočítaně. Jdu se podívat na internet, jak obstál můj let v CPSce v konkurenci s ostatními plachtaři. Je dnes přihlášeno cca. 200 letů. Sedám si na pr..l. Dnes jsem zatím první v celé republice. Tak to se mi ještě nikdy nepovedlo. Hned za mnou Burdýšek a já si vybavuju jeho raní slova: „*VÚTečko dnes poletí každé, mi budeme jediní, kdo uletí pětistovku.*“ Nebejt jeho, tak tu teď nesedím v tak povznesené náladě. Míro, ještě jednou díky! Jdu dopsat pár letů do Flight Officu. Chvilí datluju a než stačím něco pořádně udělat, přijíždí Tučňák propuštěný z rodinné oslavy a hned vyzvídá, co kdo ulít. Myslí si, že si z něj utahuju, když mluvím o pětistovce, ale když ostatní přitakají, pochopí, že je to pravda a hned mi také třese pravicí. Pak si rve vlasy z hlavy a my si ho dobíráme, že když jeho paní naplánuje oslavu, vždycky vyjde pořádná lať. Probíráme v kanceláři zážitky z dnešního dne a ani si nevšimneme, že už je tma. Nejvyšší čas vyrazit na cestu k domovu. Takže tedy všechno pozavírat, zakódovat a někdy zase na viděnou na letišti. Doufejme, že ještě Termoska nějaké počasí přichystá.



Franta mi tiskne pravici a já pózuji pro fotografy. Za námi Vosička I8 (OK-4504), která mě vezla.



Tak ještě jedna gratulace od Burdýška.



Zase jsme to všichni přežili. Zleva Franta Filip, já, Burda, Áda a Michal Nutil.



Gratulace a přípitek pivem NEALKO

Obecné informace

Datum letu: 12.7.2011

Jméno pilota: Petr.Seibrt

Typ větroně: VSO-10

Soutěžní kategorie: Klub

Registrace: OK-4504

Startovní číslo: I8

Vzlet: 09:18:49, výška 298m (Východ slunce: 02:57)

Plachtařský výkon zahájen: 09:21:43, výška 861m

Plachtařský výkon skončen: 17:10:01, výška 302m

Přistání: 17:10:01, výška 303m (Západ slunce: 19:03)

Doba letu: 07:51:12

Deklarovaný přelet - Polygon se třemi body

Deklarace je platná.

Datum/čas: 12.7.2011

Typ: Polygon se třemi body

Délka tratě: 507,5km

Bod vzletu: Nove Mesto

Místo přistání: Nove Mesto

Body:	Zeměpisná šířka/délka	Vzdál.	Tl. výška	Čas	Doba letu	Rychlost	Vítr	Komp.větru
1) NOVEM	N50°21'51" E016°06'49"	---	1284m	09:35:44	---	---	---	---
2) CÍKOV	N50°46'54" E014°37'40"	114,2km	1357m	11:24:14	01:48:30	63,17km/h	119°/4km/h	4km/h
3) RUDANA	N49°58'58" E016°52'45"	181,7km	1773m	13:53:18	02:29:04	73,12km/h	144°/7km/h	-6km/h
4) TTT	N50°32'05" E015°06'45"	138,8km	1564m	15:34:06	01:40:48	82,60km/h	124°/8km/h	8km/h
5) NOVEM	N50°21'51" E016°06'49"	72,9km	418m	17:07:50	01:33:44	46,65km/h	136°/12km/h	-10km/h

Všechny sektory byly prolétnuty správně. Úloha splněna.

Vzdálenost: 507,5km, Doba letu: 07:32:06, Rychlost: 67,36km/h

Vysvětlivky pro neletce

Banjo	ultralehký kluzák s výbornými vlastnostmi vyráběný také jako verze s motorem nakreslil a vyrobil Vašek Brandejs s bratrem Ivanem, firma Pro Fe, Nové Město nad Metují, oba pánové létají na našem letišti
Báro	přístroj, který zaznamenává změnu výšky v čase, na válečku, jehož otáčení zajišťuje hodinový strojek, je připevněn papír a ručička s ryskou na něj vykresluje stopu
Blaník	dvoumístný cvičný větroň L-13 Blaník je určený k výcviku všech stupňů pilotáže. Pro své výjimečné vlastnosti je u pilotů velmi oblíben. V obsazení jednou osobou je vhodný i k létání základní akrobacie. Vyráběl se od r. 1958 do r. 1978. Vyrobeno bylo na 2600 ks. Dodnes létá po celém světě. Pro české aerokluby je nenahraditelný.
Brus	vysokovýkonný větroň
CPS	Celostátní plachtařská soutěž, v současné době funguje on-line na serveru http://www.cpska.cz , hodnotí se výsledky za každý letový den, tři nejlepší lety v sezoně určují celkové pořadí pilota
Dálnice	dlouhá řada kumulů (někdy i desítky km), pod kterými je nepřetržité stoupání
Duobanjo	dvoumístný UL větroň s ještě lepšími výkony než jednomístné Banjo
Dvoumetr	rychlost stoupání ve stoupavém proudu, 2m/s, (půlmetr, třímeter, pětimetr ...)
Dvousic	dvojmístný větroň
Flight Office	program na vedení letové agendy v aeroklubu

Flymet	počítačový program vyvinutý Mgr. Janem Horákem (lidově Horácem), jehož cílem je zkvalitnit plachtařskou předpověď počasí, odkaz na web: http://flymet.meteopress.cz
GPS	navigační přístroj, který pomocí signálů z družic určuje přesnou polohu
Knipl	řídící páka
Kontrolní chroust	větroň, který na závodech před startem závodníků ověřuje odhady meteorologů
Kotlář	za války letci napadali a ničili rychlím přízemním letem cíle na nepřátelském území v jejich zaměřovači se často objevovaly parní lokomotivy (kotle), odtud „kotláři“
Kumul	mrak, (druh kupovité oblačnosti) pod kterým se vyskytují stoupavé proudy
Lať	vynikající počasí pro plachtění
Nulička, nulka	rychlost stoupavého proudu, která je stejná jako opadání větroně, výsledné stoupání je nula
Orlík	větroň VT-116, v současné době už historický dřevěný kluzák létající v kategorii experimental, velice oblíbený pro svoje letové vlastnosti
Otočňák	otočný bod, OB, předem určený bod na trati, nad kterým se musí proletět
Palm	kapesní počítač určený k optimalizování plachtařského letu
Páska	pomyslná čára, většinou široká 500m, určuje start a cíl přeletu
Patnáctka	výkonný větroň ASW 15, výrobce Alexander Schleicher, Německo, vyráběný od r. 1972 do 1975. Výkonově srovnatelný s VSO 10
Pětistovka	přelet podle daných pravidel o délce min. 500 km, (obdobně stovka, dvoustovka, třístovka)

Pípák	elektronický přístroj (variometr), zvukově signalizuje hodnotu stoupání a klesání větroně
Rameno	vzdálenost mezi otočnými body nebo otočným bodem a páskou
See You	software na plánování a vyhodnocování plachtařských výkonů
Sektor	pomyslný kruh s poloměrem 500 m se středem v otočném bodě, větroň jím musí proletět, aby bylo uznáno dosažení otočného bodu
Stoupák (termika)	výstupný teplý proud vzduchu, plachtaři ho využívají k zisku výšky většinou kroužením
Termoska	bůh, patron všech plachtařů a počasí
Točit	kroužit, létat nepřetržité zatáčky uvnitř výstupného proudu
Trandák	transportní vlek tažený autem, používá se na dopravu rozložených větroňů po silnici
UTURN	název otočného bodu jižně od Turnova, jeden z bodů VÚT
Vário	variometr, přístroj, který udává stoupání nebo klesání větroně
Vivat	motorový větroň L-13 SW
Vlečná	motorové letadlo, které na laně vytáhne kluzák do vzduchu, (u nás Z-226 OK-KNG)
Vosa	větroň VSO-10 Gradient Club, poslední u nás masově vyráběný kluzák domácí konstrukce. Nahrazoval v aeroklubech starší větroně VT-116 Orlík II. Oproti Orlíkům nabízel větší pevnost a lepší výkony, především při vyšších rychlostech. Díky svým vlastnostem se stal oblíbeným větroněm v aeroklubech. V letech 1978-1990 bylo vyrobeno 225 ks.
VÚT	Východočeská univerzální třístovka, trať ve tvaru trojúhelníku o délce 304 km autorem je Tonda Teichmann z aeroklubu Hronov
Základna	spodní okraj mraku

datum	body	jméno	vzdálenost	rychlost	klub	kluzák
↑ ↓	↑ ↓		↑ ↓	↑ ↓		
12.07.2011	int 957 b	Krejčířík Radek	516.5 km	100.85 km/h	Hranice	LS 8/15m
12.07.2011	int 936 b	Krejčířík Petr	550.4 km	110.84 km/h	Hranice	ASW 22BL 
12.07.2011	int 914 b	Pavlik Jan	516.5 km	91.86 km/h	Křižanov	LS 8/15m
12.07.2011	cz 855 b	Seibrt Petr	508.9 km	67.54 km/h	Nové Město n. Met.	VSO-10
12.07.2011	cz 814 b	Myška František	404.6 km	80.83 km/h	Most	Std. Cirrus
12.07.2011	cz 783 b	Filandr František	404.6 km	71.12 km/h	Most	VSO-10
12.07.2011	cz 747 b	Koci Miroslav	508.7 km	81.02 km/h	Žamberk	Ventus 2/18m
12.07.2011	cz 746 b	Rendla Tomáš	403.6 km	114.46 km/h	Zbraslavice	ASG 29 18m
12.07.2011	cz 746 b	Louda Jan	437.6 km	96.19 km/h	Hodkovice	LS 8/15m
12.07.2011	cz 705 b	Máca Vladimír	441.1 km	81.39 km/h	Jihlava	ASW 24
12.07.2011	cz 696 b	Štěpán Miroslav	324.2 km	61.50 km/h	Žamberk	VT116 Orlik
12.07.2011	cz 692 b	Burdych Miroslav	481.2 km	71.52 km/h	Nové Město n. Met.	ASW 15
12.07.2011	cz 681 b	Meisner Milan	301.0 km	86.44 km/h	Dvůr Králové	PIK 20 B
12.07.2011	cz 673 b	Pittner Pavel	512.5 km	70.10 km/h	Polička	ASW 24
12.07.2011	cz 672 b	Štěpánek Martin	354.5 km	70.01 km/h	Moravská Třebová	ASW 15
12.07.2011	cz 670 b	Horák Jan	329.3 km	77.46 km/h	Zbraslavice	ASW 15
12.07.2011	cz 655 b	Trešl Aleš	390.1 km	84.64 km/h	Raná	Ventus 16,6m
12.07.2011	cz 650 b	Rýdl Josef	304.2 km	78.22 km/h	Mladá Boleslav	VSO-10
12.07.2011	cz 632 b	Morch Tomáš	335.3 km	68.56 km/h	Raná	Std. Cirrus
12.07.2011	cz 629 b	Papežiková Petra	303.8 km	90.19 km/h	Hranice	Std. Cirrus 
12.07.2011	cz 627 b	Šimon Jan+ 	222.4 km	79.63 km/h	Kralupy	L-23 Super Bla... 
12.07.2011	cz 619 b	Zavřel Jaroslav	316.0 km	57.45 km/h	Medlánky	TST-10 Atlas

Nakonec „až“ čtvrté místo, ale ti tři přede mnou letěli v Německu. Takže na území ČR jsem vyhrál :-)

14.07.2011

- **Brt** | 14.07.2011 18:15:21 | IP: 109.72.6.131

Toniku a Červeňáku, velký dík za gratulace a pochvaly. Jasně že mám barokřivku, málem se na to báro nevešla a GPS byla zaplněná na 95%. Takže to klaplo jak mělo. Jinak mi hodně pomohl Burdýšek na prvním rameni. Trochu jsem ho brzdil a on to pak nakonec nestihl. Kluci mějte se a těším se na HOP.

- **Tonda T.** | 14.07.2011 16:25:48 | IP: 93.99.135.249

Brte, gratuluji k nejlepšímu výkonu dne v Čechách.

Ať ti váš komisař odsouhlasí deklaraci a potom to zmodrá. Proboha, snad máš barozáznam k ty GPS. 🙄

12.07.2011

- **červeňák** | 12.07.2011 20:58:31 | IP: 62.204.243.49

krásný výkony pánové dneska 😊

10.07.2011

- **Burdýšek** | 10.07.2011 18:44:11 | IP: 90.182.60.236

Já lítám hlavně do práce kua 🙄. Ale úterý by to mohlo vyjít. Chystá se ještě někdo???

Vzkazy z našeho webu: www.plachteni-lknm.websnadno.cz

