

## 10. Mistrovství světa juniorů – Litva, letiště Pociūnai.

V termínu 23.7.2017 až 13.8.2017 se výprava českých juniorských reprezentantů se svými pomocníky a kapitánem zúčastnila tohoto závodu. V klubové třídě na Standard Cirrusu létali Klára Teichmannová z AK Hronov, Richard Vlček z AK Kunovice a Lukáš Čapek z AK Letňany. V třídě standard na LS 8 reprezentovali Karel Novák z AK Mladá Boleslav, David Mach z AK Hronov a Jan Viskot z AK Břeclav. Jak už to u juniorské reprezentace bývá, došlo vlivem věku k výměně reprezentantů v družstvu a ti byli ze 2/3 bez velkých mezinárodních zkušeností. Team kapitánem byl určen Antonín Teichmann z AK Hronov. Toto mistrovství se překrývalo s dalšími mezinárodními závody. Každý závodník měl svého pomocníka, někteří se prostřídali, a tak celý team tvořilo v průměru 14 skvělých lidiček. Jako team kapitán zastupoval Tonda i jediného slovenského reprezentanta Milana Surovčíka z AK Žilina a jeho pomocníka.

Týden před závodem jsme se postupně sjížděli na letiště v Pociūnai a využívali čas k seznámení s prostředím, tréninkovým letům, registraci a technické přejímce. V tomto týdnu se pomalu ukazovalo, že to nebude po stránce organizace pořadatelem jednoduché. Náš team všechno včas zvládnul a všichni závodníci letěli minimálně dvakrát v oficiálním tréninku. Stihnuli jsme i společný výlet na vodní hrad Trakai, symbol Litevské státnosti. V sobotu 12.8.2017 proběhlo oficiální zahájení závodu pochodem 70. závodníků a jejich pomocníků z 18. států, dále kulturním programem, proslovem politiků a rautu jen pro team kapitány a VIP hosty. Jedním z nich byl velvyslanec České republiky v Litvě.



Litva je zajímavá země, bez velkého průmyslu. Dvě velká města Vilnius a Kaunas, několik menších měst a pak jen malé farmy propojené prašnými cestami, které naši závodníci a pomocníci měli možnost detailně poznat při přistání závodníků do terénu. Letiště Pociūnai leží pod TMA dopravního letiště v Kaunasu. Směrem na sever od letiště je prostor CTR s omezenou výškou letu. Na východ jsou za normálních okolností další prostory dopravního letiště ve Vilnius, které bylo po dobu závodů v rekonstrukci. Jeho

prostory pro nás neplatily a mohlo se zde létat bez omezení. Letiště v Pociūnai je velký čtverec, kde starty probíhají vždy proti větru. Někdy to na grid bylo opravdu daleko. Nejvíce se v Litvě k přeletům kluzáků využívá směr na jihozápad do Polska, kde je nutno letět v koridoru 100 km mezi Běloruskem a Ruskem bez narušení jejich hranic a prostoru bezletové zóny, která je vyhlášena 10 km od nich. Takový malý válečný stav, protože po první disciplíně se tento prostor zvětšoval z důvodu stížnosti vzdušných sil Běloruska na blízkost kluzáků u jejich hranic. Někteří závodníci se za letu připojili na data Běloruska a jen pro zajímavost je 1 Mb dat stál 250 Kč. Pro nás to byla nezvyklá situace, pro Litevce národní trauma ze sousedních států a bylo to na nich znát. Jejich historie je stále s nimi a v nich. Litva je nyní členem EU, platí se zde eurem a není tu pro nás draho. Nadmořská výška v Litvě je do 290 m nad mořem, ale polí na přistání do terénu vhodných moc není a hlavně nebyly tam, kam nás posílali na přelety. Nejhorší pás s velkými lesy a jezery bez možnosti přistát byl na pomezí Litvy a Polska. Dopadlo to dobře, nic se po dobu závodu vážně nepoškodilo.



Závod začal v neděli první disciplínou 281 km pro klub a 336 km pro standard na pevné body hluboko do Polska. Počasí vypadalo dobře, klubovka nečekala s odletem. Ostatní závodníci je doletěli a naši skončili v disciplíně na začátku třetí desítky. Průměr vítěze 70 km/hod a našich 61 km/hod dával tušit, že to nebude s počasím jednoduché. Klubovka od začátku spolupracovala a létala víceméně spolu. Standardi vždy startovali a na trať odcházel později. David s Honzou skončili v této disciplíně ve druhé desítce. Karel měl smůlu a 1. disciplínu nedoletěl. Průměr vítěze 84 km/hod a našich 74 km/hod potvrdil složitost litevského počasí. Hra byla rozehraná. Problémy se každé ráno řešily na briefingu kapitánů. Po volném, chaotickém gridu v tréninku, byl určen do závodu pevný grid tak, že se závodníci státu jedné třídy nacházeli v jiné řadě než závodníci druhé třídy. Team kapitáni a pomocníci se při probíhajících startech

nemohli přesunout přes prostřední nouzový pás ke svému týmu. Další problém, řešený celé závody, bylo krátké přistávání Wilg přes les a silnici a starty na krátkém laně. Naši závodníci problém se starty neměli, ale někdy to vypadalo jako při žakovském provozu. Organizátor se většinou na připomínky snažil okamžitě reagovat a napravovat je. Další den jsme již měli závodníky jednoho státu v jedné řadě.

A nastal čas gridování – vyčkávání na startu. V pondělí při briefingu v 10 hodin, v ponurém hangáru vyzdobeným maskovací sítí a podíem nastal poprvé pokus o humor. Grid zatím postavený nebyl, rozdali se papíry s tratěmi a se slovy: „Sejdeme se ve 12 hodin na gridu, kde zrušíme disciplínu “ nastal jediný den závodu, kdy jsme grid nestavěli. Další tři dny se stále dokola stavěl grid, odkládal start, kdy dlouhý Jantar s malým opadáním opakovaně startoval a přistával na zálet počasí. Někdy až blížící se déšť na hraně letiště byl důvodem k zrušení disciplíny. Občas i meteoroložka závodů nechápala proč grid stavíme, ale bylo to Mistrovství světa, že?



Konečně se dá v pátek 4.8.2017 opět letět. Čekali jsme tratě na průměry, které se dají reálně uletět, ale opak byl pravdou. Už jsme to pochopili, pro organizátora byl cíl 1000 bodová disciplína, ať to stojí, co to stojí. Vyhlášené tratě 275 km standardi a 252 km pro klub. Silný vítr a slabé stoupání nedávali šanci žádnému ze 70 závodníků trať uletět. Všichni skončili bezpečně v poli a body se braly za vzdálenost. Naši letěli dobře, Karel skončil na 4. místě, další naši závodníci v obou třídách na začátku druhé desítky. Tady se už začal projevovat další problém a to OGN tracking online. Organizátor kladl důraz na to, aby tracking fungoval u všech a pořád. Některé státy se nechtěly podřídit, protože to nebylo dané v propozicích. Ty byly bez problému změněny během závodu nařízením ředitele. Časem organizátor pochopil, že vše nebude fungovat dokonale a kde nemá signál, tam závodníky neuvidí. I pro týmy začal být OGN on-line tracking kontraproduktivní. Už v této disciplíně se vyčkávalo déle, než bylo třeba a nikdo nechtěl odletět první. To byl možná také důvod, proč nikdo nedoletěl. I když průměr na trati vycházel u standardu na pouhých 60 km/hod. Dalším faktem je, že do taktiky letu je on-line trackingem zatahován pozemní

personál, kde bylo někdy na zemi náročné vše sledovat a podávat aktuální informace oběma třídám najednou. K tomu by byla potřeba větší zázemí, které měli například Švýcaři. Ohromný stan s několika počítači a velkými obrazovkami, vlastní bazén, mapa na stole, kde kapitánka pro jistotu posouvala pravítkem malými letadélky, psycholog, kuchař a masér. Alespoň to tak vypadalo. Uvidíme jak on-line tracking zhodnotí pánové a dámy z FAI.

Další den ve stejné notě, 312 km klub a 340 km standard. Vítr 45 km/hod. Smolný den pro Hronov. David vysvahoval na mraku, chtěl využít převahu výšky, ale bohužel přistál na poli při odkluzu. Káďa přistála 100 km před cílem. Na poli skončil ještě Honza, který měl s Karlem druhý start do disciplíny, jež je zpozdil s odletem na trať. V klubovce opět dobrá spolupráce a posun Ríši i Lukáše vzhůru. Kája doletěl a také se celkově posunul. Po celý závod se tvořili velké houfy kluzáků při točení, které nejenom Kádě vadily a ovlivnily její výsledky. Starty do disciplíny za 13. Wilgami se ustálily na 45 minutách celkem. Skvělá podívaná. Wilgy v průběhu tréninku přitáhly po silnici z různých hangárů, rozsetých po okolních usedlostech. Na některých byla vidět dlouholetá opotřebenost a někde se našli na křídlech i rudé hvězdy. Nechtějme vědět, co na to EASA.



Neděle a první AAT na 1,30. Po několika změnách tratě na gridu vyhlášena varianta D. Klubovka letí po pěkné řadě, která ale nevede k první oblasti. Závodníci odbočí do oblasti bez termiky, kde se nízko nad zemí ve skupině zachraňují. Skoro celé startovní pole končí 35 km od letiště přistáním v terénu na třech polích nedaleko od sebe. Pouze tři závodníci doletí celou trať, disciplína se neboduje. Standardi jsou na tom lépe. Stejná řada je dovede pod první oblast, už jsme si na zemi mysleli, že na ni zapomněli. Ti nejlepší se do ní dostanou velkou oklikou a pouze osm závodníků doletí celou trať. Kája skončil na 3. místě a David na 7. místě přistáním do kruhu. Boduje se a Kája dostane za disciplínu medaili. Ty se zde dávají za každou disciplínu s výstupem na stupně vítězů. A čekali jsme na výsledky. Doletový kruh a nedodržená minimální výška na něm je s penalizací. David měl 120 metrů pod povolenou výškou. Penalizace pro něho byla nakonec pouhých 7 bodů za rychlostní body. Přistál před řekou Němen, klikatící se okolním krajem, asi 5 km vzdušnou čarou od letiště. Přes jediný most v okolí pro něho pomocníci jeli po silnici skoro 30 km.

Pondělí a série letů pokračuje. Asi nejlepší počasí závodu. Opět několik změn tratě na gridu, nakonec standard 284 km a klub 257 km směr do Polska pro obě třídy. Klubovka skončila po dobré spolupráci ve druhé desítce, standardi bohužel už tak dobře nespolečně pracovali. David v disciplíně na 5. místě, ostatní skončili ke konci pole. Všichni naši závodníci trať doletěli.

Počasí drží i další den, kdy bude večer mezinárodní večírek. Pevné tratě do Polska 305 km a 355 km. Nefouká, vysoká oblačnost se rozpouští. Během dne oblačnosti ubývá a opět taktizování všech týmů s odletem. Nikdo nechce odejít první. Standardům se tato disciplína nepovedla, doletěli, ale pomalu. Klubovka opět spolupracuje a končí v půlce startovního pole, ale v celkovém pořadí je Richard už na 8. místě a Lukáš na 11. místě. Cíl pro další dny je udržet první desítku a ještě lepší tam mít dva závodníky. Večírek proběhl v přátelské atmosféře, kde největší úspěch mělo naše pivo. Díky patří sponzorovi týmu Pivovaru Tišnov a jeho 11° nefiltrovanému moku. K tomu jsme podávali utopence, mrkvový salát dle receptury Machovi, oblíbený nápoj „Beton“ a chipsy. Náš stánek vydržel fungovat nejdéle.



Letová série pokračuje i ve středu 9.8.2017. Silný vítr, čistá termika a trať 267 a 355 km nelogicky vedené přes Vilnius na sever po větru bez možnosti návratu na letiště. Celou trať doletěli pouze 3 závodníci z klubovky průměrem 54 km/hod, kteří nečekali s odletem a letěli hned po otevření pásky. Standardi měli podobný průměr na trati, tedy potřebovali 7 hodinový interval na doletění disciplíny. Co k tomu dodat. Pomocníci vyjžděli s vleky na pokyn ještě letících závodníků napřed směr Vilnius. Kluci v klubovce nezklamali, Lukáš se posunul do první desítky na 9. místo a Richard pozici udržel. Káďa si znovu vybrala daň za létání v houfu přistáním před první otočkou. Ve standardech si šel pro medaili za disciplínu David. Letěl v závěru s místním pilotem, který ho dovedl na malé, oplocené, zřejmě vládní

letišť a společně skončili v disciplíně na 1. místě. Druhá dílčí medaile v teamu. Škoda nevyrovnaných výkonů kluků ve standardech, které se projevily v celkovém pořadí. Večer bylo letišť v Pociūnai letišťem duchů. Všechny penály a pomocníci v poli, návraty někdy v noci. A ráno, kdy studená fronta páchající škodu dny před tím v Čechách i Polsku, se již nacházela na hranicích s Litvou, přišla SMS stavíme grid. Na kapitánském briefingu se snažili kapitáni přesvědčit organizátora, že týmy jsou unavený, kluzáky schovaný před frontou po včerejších polích v trandácích a předpověď počasí je nepříznivá. Litevci byli ale nekompromisní, stavíme grid. Na přestřelené tratě odpovídali, že jsme nepochopili litevské počasí, závodníci létají pomalu a tady nejste v Alpách? Na protest několik týmů přijelo na grid i s trandákama. Teprve déšť na obzoru a samovolném začátku uklízení gridu disciplínu zrušil. Raději to opět všichni závodníci rozložili do vleků, i když nakonec projevy fronty nebyly nebezpečné, ale....

FAI vlajka a její život na těchto závodech. Jak již bývá zvykem na Mistrovství světa, dojde vždy v průběhu závodů k její krátkodobé ztrátě. Ředitel těchto závodů však tyto hry nechtěl hrát. Již při posledním závodě MS v roce 2016 se tady vlajka ztratila a on chtěl ukončit závod. Na juniory to vymyslel jinak. Každý večer vlajku svésili a uklidili. A tak jsme se jeden ráno probudili a FAI vlajka nešla vztyčit, protože byl odmontován a schován 10 m stožár, na kterém měla vlát.



Pátek a předposlední den závodu. Zatažené nebe, překvapivě všechny Wilgy už ráno připravené venku a opět stavíme grid do počasí, kterému snad nevěří ani pořadatel, meteoroložka určitě ne. Jantara jako chrousta vystřídala JS 1, kterou tahají za replikou historického hornoplošníku, jednoho ze tří letadel, které se v Litvě podařilo navrhnout a vyrobit. Samozřejmě mimo kluzáků, kde firma LAK sídlí za letištěm a kam jsme se na exkurzi nedostali. Předveden byl nový LAK 13,5 m, kterým tento den také zalétávali počasí. Alespoň bylo na co koukat při pokusech vyvolávání termiky. Disciplína v 15 hodin zrušena a tým po rychlém úklidu kluzáků konečně vyráží na výlet.



A je tu sobota ve stejném duchu, i když naděje na let je větší. Konečně nám litevské počasí ukázalo, proč nás stále drželi na gridu. Oba chrousti startují, padají až najednou, při přehřátí vzduchu na 32°C, počasí zafungovalo a nás poslali na poslední disciplínu 10. Mistrovství světa juniorů, AAT na 1,30. Pásku naši protínají kolem 16. hodiny, kdy už od jihu přicházejí silné bouřky. Za půl hodiny bouří všude kolem. Vzniká panika, jaká je vlastně maximální povolená výška. Třímetrové stoupání na bouřkách tahají závodníky do výšek, které doposud v Litvě nezažili. Tato disciplína byla konečně ukázkou skvělé spolupráce našich závodníků v obou třídách i za pomoci pozemního personálu, který je do vzduchu informoval o soupeřích, přeháňkách a cestě domů. Chvilku po přistání se přehnal studená fronta s kroupami. Úkol se podařilo splnit. Klubovka posledním výkonem závodníků mezi 9. až 13. místem udržela v celkovém pořadí Lukášovo 8. a Ríšovo 9. místo z 38 závodníků, kdy při vyhlášení výsledků vystoupili na podium a obdrželi diplom FAI. Standardi zaletěli jako team nejlépe za celé závody. David skončil v disciplíně na 3. a Honza na 5. místě. V celkovém pořadí byl z 32 závodníků na 16. místě nejlepší Kája. Z jedenácti bodovaných družstev skončila Česká republika po odletěných 8 disciplínách na 6. místě.



A to je konec. Jen zabalit, závěrečný večírek za zvuku agregátu při vypadlém proudu, deště a blesků. Čekala nás cesta domů. Náš tým byl výborná parta, která dokázala udržet v českém táboře pohodovou atmosféru při společenských hrách, sportu a společném grilování. Díky organizátorovi někdy nastaly



vyhrocené situace, které závodníkům, vlastně všem nepřidaly na klidu a mohli ovlivnit některé výsledky. Denně schůzka kapitánů svědčí, že bylo co řešit a dík patří stevardovi z Polska a zástupci FAI z Finska za řešení problémů a zklidnění atmosféry. Počasí v Litvě je jiné, než jsme zvyklí doma. Nízké dostupy max. do 1400 m QNH, slabé stoupání a poměrně brzký, odpolední konec termiky. Dále neustálé větry, čistá termika a k tomu všemu rozvlněný terén s menším počtem ploch na přistání. Závod byl poznamenán i létáním ve velkých houfech, kde naštěstí nedošlo ke kolizi a k jejichž tvoření napomáhal online tracking OGN. Škoda vyhlásování někdy nereálných tratí a hodně stráveného času na startu bez disciplíny. Osobně bych už na závody do Litvy nejel. Byla to velká zkušenost, kde jsme medaile sice nedovezli, ale třeba ji někteří závodníci zúročí na 11. Mistrovství světa v Maďarském Segedu v roce 2019. Slovenský závodník Milan Surovčík létal ve spolupráci s naší klubovkou a prožíval své prohry i výhry podobně, jako celý náš tým. V poslední disciplíně získal medaili za 3. místo.

Díky za podporu a fandění všem z Čech. Velké poděkování patří všem pomocníkům našich závodníků, bez kterých by to opravdu nešlo.



Tak to viděl Tonda Teichmann

