

**Letošní pohár F-air přinesl hned několik prvenství. Rekordní účast osádek potvrdila oblibu soutěže. Špatné počasí pak dokázalo, že příroda má vždy poslední slovo a tak byl závod prvně předčasně ukončen. Skladba závodu byla tradičně stejná. I letošní osmý ročník začal páteční tréníngovou etapou. Vlastní sobotní závod byl rozdělen na dvě kategorie. Oddechová kategorie byla určena pro začátečníky nebo prostě jen pohodáře, kteří se neženou do závodu. Sportovní kategorii volili ti, kteří si chtěli projít naostro opravdovým navigačním závodem včetně tajných časových kontrol na trati. Navigační soutěže se zúčastnily letouny, ultralehké letouny i MZK.**



Do oblíbeného Echa jsem usedl s navigátorem Ondrou Pokorným, který v předšlých měsících vyhrál s Jirkou Hlomem dvě navigační soutěže. Jirka Hlom letěl pohár s Jirkou Vopavou a tak místo vzájemné podpory nastoupilo přátelské hecování mezi námi všemi - dlouholetými přáteli z Aeroklubu Benešov. Páteční tréníngové etapy se zúčastnilo patnáct osádek a pod zamračeným nebem odlétlo přibližně stokilometrový polygon sahající od benešovského letiště až ke hradu Zvíkov na Orlíku.

Páteční tréníng jsme s Ondrou moc spokojeni nebyli, neboť jsme přistáli s palubní deskou polepenou většinou fotek. Zachránilo nás přesné dodržování časů a nalezené všechny znaky. Kluci nás trumfli a my skončili jako třetí ze sedmi osádek. První se umístil Petr Chvojka a tak jsem si říkali jak nám to ti reprezentanti kazí!)

Sobotní ráno se na brífingové místnosti F-airu sešlo rekordních 50 osádek. Ředitel soutěže Patrik Sainer měl tak před sebou téměř sto účastníků, tedy počet rekordní nejen na poháru F-air, ale i na jakémkoliv navigační soutěži u nás. Brífink netrval dlouho. Mnozí z účastníků již měli zkušenosti z minulých ročníků soutěže.

První dostali mapy a fotografie osádky z oddechové kategorie a v 10.30 se vydalo na trať první letadlo. S Ondrou jsme se do přípravy pustili v 11.51. Byli jsme v pořadí čtvrtá osádka sportovní kategorie. Během navigační přípravy se dvě letadla vrátila pro nepřízeň počasí. Obloha se



Navigační příprava

zatahovala a v některých místech se mraky dostaly až na vrcholky kopců a tak to chlapi dobře vyhodnotili a vrátili se. Počasí bylo však v pohybu a následující osádky zase hlásily bezproblémový průlet zpestřený jen občasným snížením viditelnosti v rámci VMC. Patrik všem neopomínal zdůrazňovat, že je to jen závod a důležitější je vrátit se v pohodě domů.

S vědomím, že se v nejhorším prostě vrátíme jsme vyrazili na vyčkávací. Dnes jsme vyjeli připraveni po proběhnutí toaletou akorát na čas. Už jsme nepředváděli páteční humornou scénku s vybíháním z letadla odstaveného na vyčkávací za účelem vykonání „nejdůležitějšího úkonu“ před letem.

Přesně v 12.51 jsem zarazil „plynovou páku“ do palubní desky a dobrodružství začalo. Nejprve jsme sedm minut kličkovali s větrem v zádech před výchozím bodem trati a pak hned na začátku přehlédli jednu fotku. První rameno jsem měl plné ruce prá-

ce s hlídáním rychlosti a brzděním pro silný vítr v zádech. Za Mladou Vožicí se vedle nás objevili chlapi co měli být tři minuty před námi a na chvíli nás předletěli. Při kontrole času jsme zjistili několikaveršinou ztrátu a tak jsme trochu přidali. Další rameno bylo proti větru a museli jsme to hnát na 160 km/h. Opět se ukázala silná stránka Echa, kterou je velký rozsah rychlostí okolo deklarovaných 120 km/h. Druhé letadlo jsme nechali za sebou a teprve po několika minutách letu nás znovu předletlo a zmizelo kdesi v kouřmu před námi. Patrně se trochu hledali a pak měli s protivětrm co dělat.

Po průletu koncovým bodem jsme se rozhlédli a na otázku „kde je letiště?“ nám byla odpovědí stěna deště nad Bystřickými kopci. Po chvílce soustředění odhadnutým směrem jsme uviděli hladiny rybníků okolo Bystřice a vyrazili k letišti.

Ondra spolehlivě našel polohu všech znaků. O nalezení fotografií jsme se podělili rovným dílem.

Neodhalené nám zůstaly nakonec dvě fotografie. Přistání se mi zašmodrhalo. Když jsem posadil letadlo přesně do decku, tak mě v posledním okamžiku prosedání popadla myšlenka učinit letadélku měkčí dosednutím lehounkým přidáním plynu. Namísto toho mi ujela ruka a já dal „plný“. Naštěstí jsem plyn hned stáhl a tak bylo výsledkem jen lehké přizvednutí. Z posledního pásma decku jsem vyjel již po zemi a modlil se aby zdvihnutí nebylo vyšší než předepsaný limit v podobě velikosti našich pneumatik.

Stojánka soutěžících před budovou F-airu



Jdeme na to... dnes se snad vrátíme s palubní deskou prázdnou







Rogalisté měli v dešti let o poznání nepřijemnější nežli my v uzavřených příjemných kokpitech. Petr Chvojka se statečně proboroval několika přeháňkami. Poslední znaky již musel zaznamenávat ze zcela promočené mapy fixem a z fotografií na nákolenu se stalo mokré bláto. Kilometr před KBT se dostal před stěnu mraků sahající až k vrcholům stromů. Nebylo zbylí a za poryvů před přicházející frontou musel zvolit bezpečnostní přistání. Po přečkání průtrže mračen se bezpečně vrátil na letiště a řapkačice ve zcela promočené kombinéze se ptal: „Kdo to záviděl rogalistům lepší výhled?“

Během vyhodnocování našeho letu s Patrikem docházely zprávy od ostatních letadel na trati. Druhé rogallo sedí na poli čtyři kilometry před Petrem. Sluka je také v poli – prý něco s motorem a s benzínem. Patrně historka na téma „není benzín, nejde engine“. Pak nad letiště dorazila fronta, která nás opláchlá po průletu KBT a přizemnila rogalisty. Další vzlety byly zastaveny. Nakonec musel Patrik pro stálou nepřízeň počasí zrušit celý zbytek soutěže. Druhá polovina soutěžících ve sportovní kategorii tedy vůbec nemohla vzlétnout.

Soutěž nebylo možné klasicky ohodnotit pořadím všech soutěžících neboť dobrá po-



lovina soutěžících pro nepřízeň počasí buď vůbec neodstartovala nebo se musela vrátit z trati. Nakonec byla tedy udělena jen dvoje ocenění. Připravené poháry dostaly dvě nejlepší osádky z těch které dolétly v obou kategoriích. V oddechové kategorii to byli p. Suchy a p. Jager, ve sportovní kategorii Kamil Večeřa a Ondřej Pokorný. Další ocenění diplomem dostaly jen osádky, které se z trati z bezpečnostních důvodů vrátily.

Patrik Sainer tak myslím pěkně vystihl, že ocenění si zaslouží nejen ti, kteří za ztížených podmínek dolétli, ale především osádky, které se pro nepřízeň počasí vrátili či bezpečnostně přistáli a dali tak přednost tomu nejdůležitějšímu v létání – bezpečnosti. Dokázat krásně létat, přesně navigo-



Debrifink s Patrikem Sainerem

vat, to vše se dle mého soudu řadí až za schopnost létat bezpečně a také umět říci „Ne!“ letu za nebezpečných podmínek.

Na závěr mohu již jen přidat poděkování společnosti F-air, organizátorům a rozhodčím v čele s Patrikem Sainerem díky nimž se tyto oblíbené navigační soutěže „Pohár F-air“ již sedmým rokem létají. Doufejme, že příští rok nám počasí přinese lepší meteorologické podmínky a my se při nich sejdem ve zdraví a neméně početně účasti.

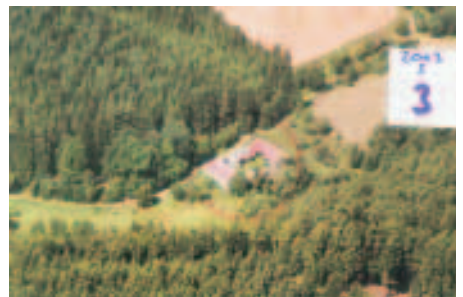
**Kamil Večeřa**

*Pro kontrolu zda jste fotografie správně vyhledali uvádíme v jaké vzdálenosti od VBT se na trati nachází:*

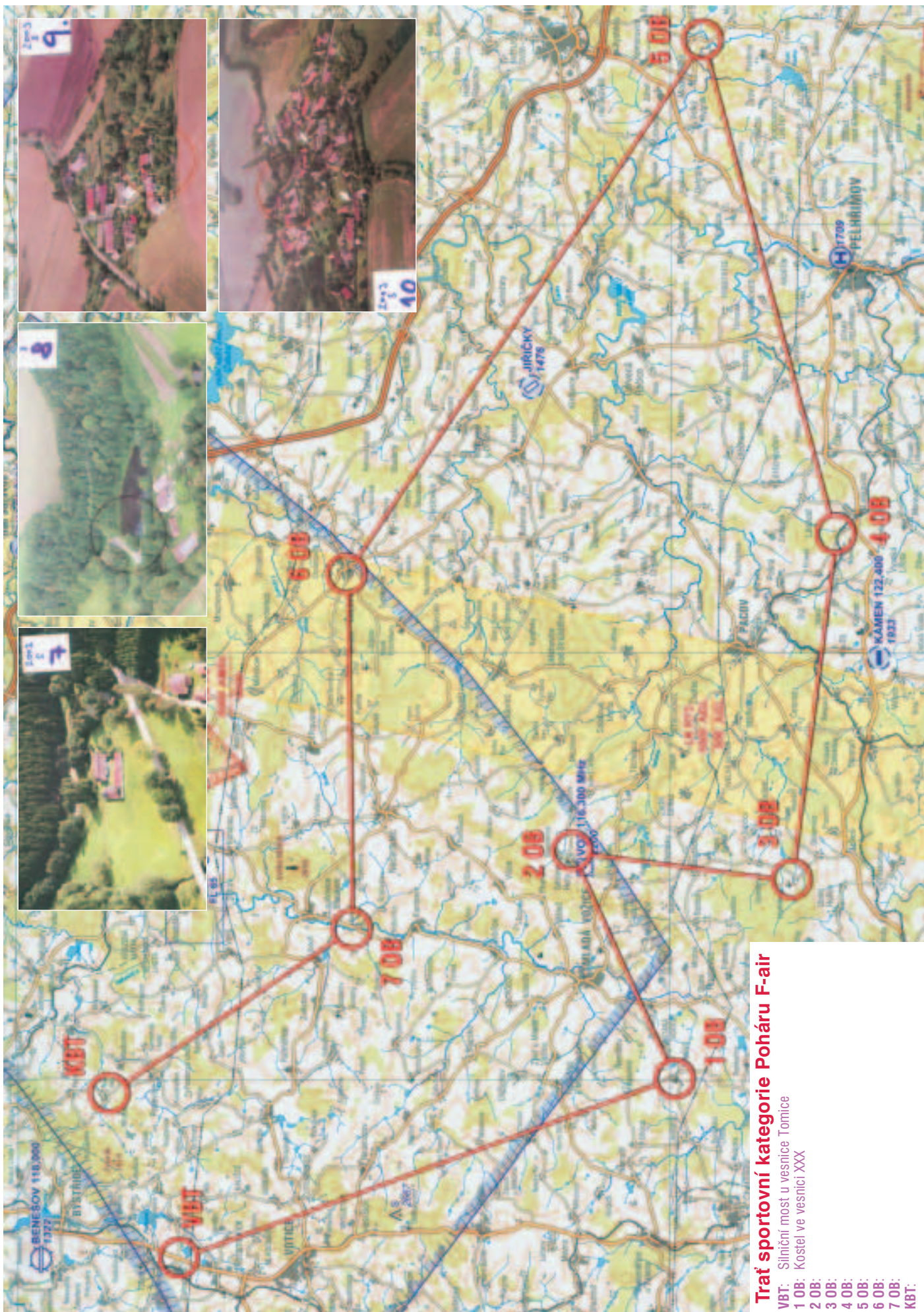
*Foto 1: ?? km, Foto 2: ??,? km ...*

*Po dohodě s ředitelem soutěže Patrikem Sainerem, zveřejňujeme sportovní disciplínu aby-  
chom umožnili pilotům její cvičné absolvování.*

## Vyhledávané fotografie:







**Trať sportovní kategorie Poháru F-air**

VBT: Silniční most u vesnice Tomice

1 OB: Kostel ve vesnici XXX

2 OB:

3 OB:

4 OB:

5 OB:

6 OB:

7 OB:

KBT: