



Létání je DROGA

*Petr Seibrť
Aeroklub Náchod - letiště Vysokov*



Kdysi, když mi bylo téměř 18 let, jsem se zrovna vrátil po probdělé noci z pomaturitního večírku Na Bačce kam jinam v té době, než do „Slepičárny“ na pokoj č. 9 na novoměstském letišti. V žilách mi kolovalo více alkoholu než krve a než jsem stačil dopoledne zalehnout k zaslouženému spánku, poslal pro mě náčelník Honza Kašpar posla, ať rychle přijdu, že na letiště přijeli pánové od novin a od rozhlasu a chtějí s piloty udělat rozhovor. Normálně jsem stydlivý člověk, ale v současném stavu mi to bylo tak nějak jedno. Jen to bude chtít černé brýle na oči a žvýkačku, tak jako na povinném raním nástupu před létáním. Však oni si to pánové nějak sestříhají. Nesestříhali. A nakonec rozhovor se mnou, „hlavním hrdinou“, slyšela v rádiu celá republika a v novinách vyšel článek: LÉTÁNÍ JE DROGA.

Už tenkrát jsem to tušil. A ani letošní dlouhá zimní odvykací kúra nepřinesla žádnou změnu.

Jsem drogově závislý!!!

Vysokov 26. dubna 2021

Petr Seibrť



Obsah

Předmluva	str. 1
Příprava	str. 7
Aerovlek a vlekáři.....	str. 10
Heslo dne – „To snad není možný!“.....	str. 11
Orlické hory nikdy nezklamou	str. 14
Dokluz číslo 1	str. 18
Bez motoru jako s motorem	str. 20
Naposledy na dokluzu	str. 23
Fotky, přílohy	str. 24

Příprava

Je neděle večer 25. dubna 2021 a najednou mi pípne SMS od kamaráda Tomáše: AHOJ PETŘE, V PONDĚLÍ ÚTERÝ TO VYPADÁ LETOVĚ, PŮJDEME DO TOHO? Při představě, jak mnoho toho mám v práci mě napadne, že se Tomášovi na něco vymluvím. Ale na co? Aby to bylo úderné a nevypadal jsem jako srab. No jasně, padáky! Včera je David odvezl na kontrolu a přebalení, ale dva z Ryzáka ve skříní ještě zbyly. Dobře. Prozváním mobilem Pavla. Snad mi řekne, že zítra nemůže přijet vyvlekat. Nemůže, ale přijede. OK. Píšu Tomášovi, že se domluvíme ráno podle vývoje počasí.

Ráno klidně vstanu. Kromě notebooku a svačiny pro jistotu přibaluji nějaké teplé hadry na sebe, teplé ponožky, energické nápoje a miňonky, to kdybych přece jen letěl. Udělám si přípravu a zjišťuji, že dnes to opravdu bude lať. Vezu Betku do školy, pak rychle do práce, ať toho stihnu udělat co nejvíce, do toho kolem 9:30 hod. volá Tomáš, že Hronováci už letí. Rozhodnuto, sraz v 11:00 hod. Ještě objednávám Pavla, ať je ve 12:00 hod. s vlečnou Sambou u lesa na startu dráhy 1.3. Radost ze mě nemá, ale přijede.

Z kanceláře běžím poklusem k autu. Díky respirátoru, který mám přes nos a pusou a díky dlouhému lockdownu, díky jemuž je má fyzička v trapu, se mi špatně dýchá. Skočím do auta a upaluji co to dá na letiště. Ještě, že není hustý provoz, to bych se před každým kruhovým objezdem vydrsil dlouhým čekáním. Normálně jezdím po naší příjezdové cestě k letišti pomalu, aby nám dlouho vydržela, ale dnes jedu jak prase, až se mohutně práší za kočárem. Každá minuta je teď dobrá. Čím dříve odstartuji, tím více času budu mít na dokončení plánované tratě. A navíc, obloha už je plná krásných kumulů kam až oko dohlédne. Na

letišťe přijíždím těsně po Tomášovi. Teď nastává další disciplína. Vytahat celý hangár ven. Naše Vosy (VSO-10) jsou až poslední v koutě. Tak tedy ULL Bohém před hangár doprava, za něho ULL Bloudil (Tulák), doleva Tulák, Samba před stojan s benzínem, Ryzáka (Bergfalke 4) na bejka ven a pak ocasem mezi Bohéma a Bloudila, Fešanda (ASW24) čumákem hned za vrata a teď už mohou ven i obě Vosy.

Sundat pyžama z Vos a Samby, rozvinout vlečné lano, zastrčit Fešandu, Tuláka, Ryzáka zpátky do hangáru. Nabalit do Vos padáky, baterky, svačinu, pití, doklady. Udělat předletovou prohlídku a odstrkat Vosy k lesu. Mám z toho radost. Je 11:48 hod. a Vosy jsou „Ready To Fly“ u lesa. Dost dobrý výkon! Děláme to s Tomem takto poprvé a mám pocit, jako bychom byli léta sehraná dvojka.

Moje rychlé pohyby způsobily, že se musím kompletně převléknout, neboť jsem zpoceny až na prde..(zadnici). Než se stačím převléknout, přijíždí Pavel. Super! Jdu se připravit do éra. Uvelebím se do Vosy, ale pořád to není ono. Přezka z padáku od Ryzáka mě někde tlačí. Tak zase ven a druhý pokus, teď už to je dobrý. Prosím Tomáše, aby mi dotáhl břišní popruh. Já jsem ve Vose nějak neskladný a nejde mi to. Tomášovi právě přijela manželka s dcerou, pomohou při startovní proceduře a podrží mu křídlo. Já startuji první, jelikož mám v logru nadeklarovánu delší trať, takže se o mě Tomáš při startu postará. Než přijede vlečná Samba, musí ještě chvíli ohřívat motor, přisviští od západu nad severní okraj letiště DuoBanjo a moc výšky nemá. To není dobré znamení. Podle OGN zjišťuji, že je to Vašek Brandejs. Volám mu, ale neodpovídá. Asi má teď jiné starosti. To už je tu ale Samba a já volám po rádiu Pavla:“Tango33, můžeme napínat“. Místo odpovědi se v rádiu ozve: „Náchod RADIO, Tango33, bude to vzlet z dráhy 1.3.

Je 12:33 hod., startujeme. Trať je jasná. VUT (UTURNova, UBROUMova, ULANSkrouna a domů, nějakých 302 km, FAI trojúhelník s odletem z ramene. Snad to nějak do večera stihnu. Start probíhá v klidu, i když konec pravého křídla mojí Vosičky visí těsně nad zemí a ne a ne se zvednout. Na tohle je toto éro prevít. Konečně obě křídélka zabrala. Křídla jsou v horizontu, ještě se pěkně pohoupu na tlumiči podvozku a

najednou už letím. Opět v duchu blahorečím Kubovi za to, jak skvěle se svoji technikou uválcoval obě dvě dráhy.



Po startu z dráhy 1.3. v aerovleku za vlečnou ULL Sambou.

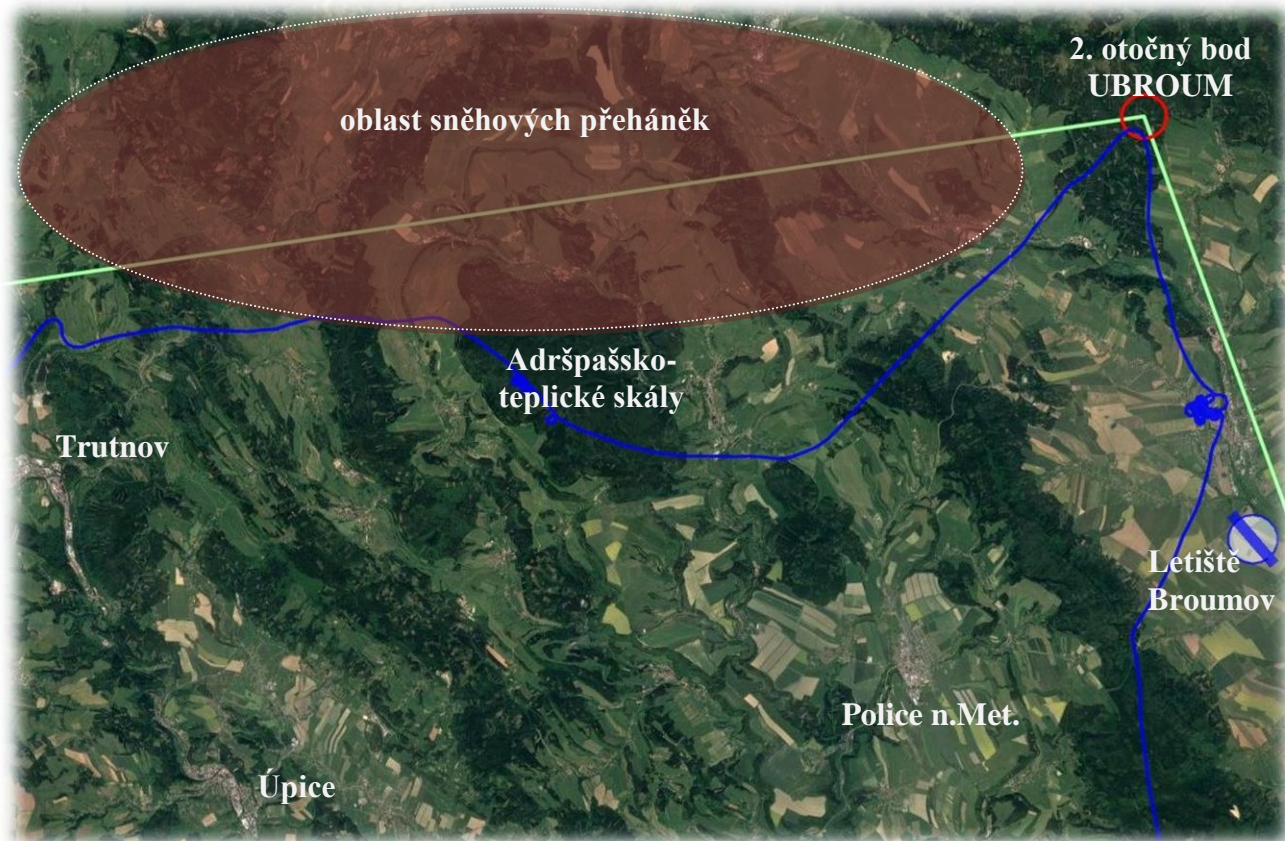
Aerovlek a vlekaři

Volá Pavel: „Chceš ten mrak vpravo od nás nebo před námi na Skalici?“ „Ten před námi“. Je to více proti větru a vypadá pěkně. Termika funguje, normálně už bych se vypnul hned nad Starkočí, ale dnes chci být co nejdříve ve startovní pásce, takže věrně na laně následují Sambu. Pavel točí doprava a vrací se zpět k letišti s komentářem po rádiu: „Teda nic moc“. Odpovídám: „Vem to ještě více doprava, tam to neslo.“ A skutečně, první poryv ještě vydržím a u druhého sáhnu po žlutém téčku vypínače. „Vypnuto a děkuji!“ Mám asi 800 m nad letištem a 2m/s na variu, to by šlo. Zasunuji podvozek a zavírám přední větrání, ať mi tu teplo, které jsem dole nabral, vydrží co nejdéle. Chvilí kroužím a v okamžiku, kdy Samba hlásí start s druhou Vosou, prolétávám páskou nějakých 1700m QNH, cca. 1260 m nad letištem. Tak jedem! Jakou stopu zvolit? Doleva přes Skalici a vlevo od Dvora nebo vpravo, babo rad! No zkusím tu stopu vpravo. Nad Třticí mi poprvé vário hlásí neskutečné hodnoty do plusu. No tak jo, tohle přeci nemůžu proletět. A tak točím. Jsem usazený v zatáčce a na variu 5m/s, jev docela vzácný ne tak pro dnešní den, jak zjistím v minutách a hodinách následujících. Volám Sambu, že mám 1650 QNH a pětimetr nad Třticí. Ale to jim asi moc nepomůže, jsou ještě nízko. Jedu dál směrem na západ a když se mě Pavel po přistání Samby ptá na moji polohu, odpovídám mu, že jsem na úrovni Lesa Království a jedu po řádce. Pavel se se mnou po rádiu loučí a sděluje mi, že bude v pohotovosti na mobilu. Jsem moc rád za tento jeho přístup a ještě jednou mu děkuji.

Nedá mi to nevzpomenout tam nahoru na Tůču. Jednou mně takhle v týdnu ochotně kopnul se Sambou do vzduchu, ustředil do trimetru a po přistání se se mnou loučil po rádiu slovy: „Brte?“ „Yes“. „Odpoledne mám pařbu, jo a trandák je zarovnaný v garáži a nemá technickou“ ☺. Tenkrát jsem tu třístovku, i když jsem letěl díky Tůčovým slovům hodně opatrně, ulétl průměrem přes 100 km/hod, což je s Vosou pěkný výkon. A stejně jsem moc dobře věděl, že by mně Tomáš nikdy na poli nenechal.

Heslo dne – „To snad není možný!“

Jedu dál a pod každým mrakem si říkám. To snad není možný, ať přiletím kam přiletím, je tam po ustředění nejmíň trojka (stoupání 3 m/s). Tlačím Vosu do vyšší rychlosti, při které ale na mě začíná trochu táhnout. Rukávy jsem si natáhl až co to dá, naštěstí mají díru na palce. Kulich na hlavě je dnes samozřejmostí. Teploměr nemám, ale podle aerologického výstupu má být pod mrakem mínus 12°C. Tak uvidím, jak se s tou zimou poperu. Na úrovni Jičina přepínám XC Soar a zjišťuji, že letím průměrem kolem 75 km za hodinu. To jsem si teda myslel, že jsem rychlejší. Za Jičínem někdo vymetl mraky z oblohy, zbylo jich jen pár, takže teď opatrně. Zleva mě křížuje zhruba na mé úrovni nějaký větroň a míří směr Liberec. Já zvažuji, zda letět oklikou přes Kozákov, je tam pěkný mrak, nebo co nejvíce po kurzu. Naštěstí nad Prachovskými skalami naskakuje malá vatička začínajícího kumulu, takže držím kurz přímo na otočňák a letím k ní. Než tam doletím, začíná se rozpadat. Nevadí, zrovna nalétávám nějaké stoupání v čisté termice. Rychlost přeskočku trochu snížím a valím to na první otočný bod UTURN. Logr mi pípne a já těsně za hranicí sektoru točím doprava, roste tam pěkný mráček a zrovna k němu letí další větroň. Super, nalétávám silné stoupání a tak se klidně můžu pustit blíže k horám směr Trutnov, je to pěkně kurzem na druhý otočný bod UBROUM. Původně jsem chtěl letět směr Lomnice po řádce domů a pak na UBROUM, ale díky několika pěkným mrakům přede mnou volím stopu více po kurse. No nezvykle dlouho jsem nic pořádného nepotkal a dvoumetry pohrdám, což se mi jako obvykle brzy vymstí a já sestupuji níže. Teď už vyzývám Termosku, ať něco pošle, je nejvyšší čas. Tamhle přede mnou u Kunčic jsou od sluníčka pěkně už delší dobu nasvícená pole a produkují pěkný mrak, tam se zvednu. Ještě předtím беру na několik kruhů pro sichr menší stoupání a pak hned pod ten prima mrak. Jupí, pěkně nahoru! Blížím se k Trutnovu. Z dálky jsou dobře vidět napravo dva komíny pořičské elektrárny. Dále by měly být vidět bílé vrtule větrných elektráren u Bernartic, ale co to, vrtule spíše tuším než vidím. Obloha od severu zešedla a směr UBROUM není nic vidět. A je to tady!



Je na šikovnosti a zkušenosti plachtaře, jakou stopu si vybere, aby mohl plánovaným sektorem otočného bodu proletět. Někdy to bohužel není možné, většinou z důvodu špatného počasí.

Předpověď dávala přehánky a těm rosničkářům to dnes jako na potvoru přesně vyšlo. A hup - už jsem tam. Tisíce sněhových vloček mi letí naproti. Když se na ně soustředím, začíná se mi motat hlava. Musím koukat více do boku a také se pásmu sněhových srážek vyhnout. Naštěstí jsou hodně zmrzlé a suché a tak kolem čerstvě navoskovaných křídel pouze proletí a nezanechají žádnou stopu. Horší by to bylo s vodou. To bych asi padal o mnoho rychleji.

Tak takhle to dál nejde! Musím odbočit více doprava, vidím tam hodně osvětlených ploch od slunce a směrem k Broumovu krásný mrak. No jasně. Nahřáté Teplické skály mě vystřelí nahoru a já se mohu pustit dále do té temnoty. Přelétávám Meziměstí, k druhému otočnému bodu už je to jen pár kilometrů. Vpravo vidím broumovské letiště, hodně slunce po zemi a pěkné živé mraky. Jen co ťuknu sektor, už tam mířím.

Jsem nad Broumovem nějakých 850 m, dnes nejnižší a žádné pěkné stoupání nenacházím. Tak si alespoň v metříku přibrzdím, srovnám myšlenky, porozhlédnu a rozhodnu, co dál.

Zároveň vzpomínám na broumovské kamarády plachtaře a těším se na setkání na HOPu. Popolétnu kousek blíže ke sluníčku, kde je stoupání o trochu silnější a už také vidím, co se děje na hřebeni Orliček. Jestli se tam dostanu, tak to bude jízda. Broumováci, díky za záchranu i za těch skoro 1000 m, o které jsem se zvedl a někdy zase ahoj.

Mířím k nejbližšímu mraku na stěnách. Netočím, jen zpomalím a v mírné zatačce upravím kurz, přesto mi tento manévr přinesl 70 metrů výšky. Letím dále Polskem směr Hejšovina, opět spousta světla, dopadajícího na zemi a tepla, které z toho vzniká. Nalétnu nad toto místo a bingo, je to tady. Pár kruhů a jede se dál.

Orlické hory nikdy nezklamou

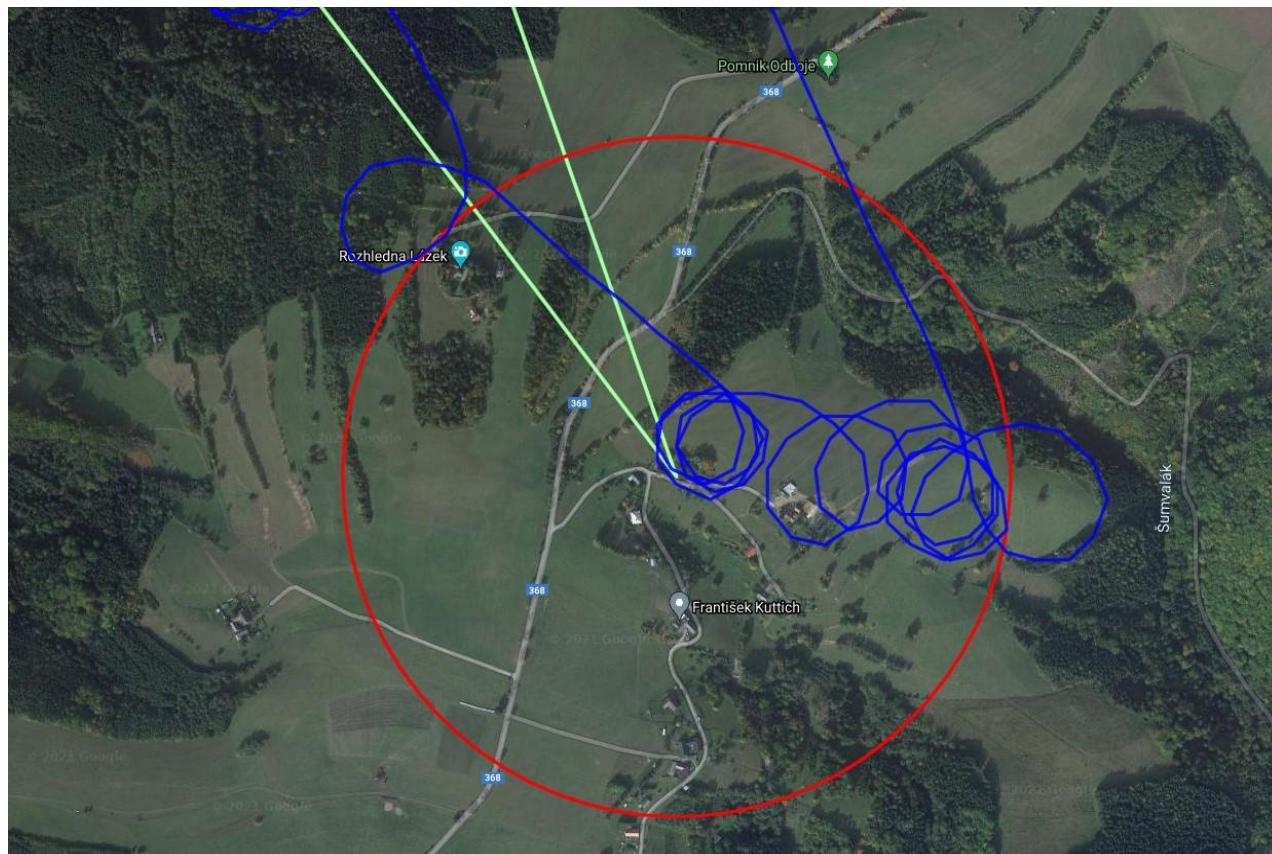
Přilétám na Orlické hory a tady už se jenom houpu. Potlačit na rychlost 160 km za hodinu, lehce přitáhnout a už letím jak raketa přímo do oblak. 3,4,6,8,10... metrů za vteřinu. Kdo nezažil, neuvěří, co mi je schopné ukazovat hrubé vário za hodnoty. Jemné samozřejmě nemá šanci, je zaseklé na doraz a jen pípá, spíše zpívá melodii, kterou miluje každý plachtař. Ten mrak byl zespodu skoro černý.

Teď bacha, na Orličkách potkávám dost letadel. Identifikuji dva hronovské Orlíky a také Ciruse, buď Tonda nebo Káďa letí proti na stejné úrovni. Mijíme se vlevo a už mi také mává křídly. Kynu vztyčenou paží a pro tyto chvíle jsem rád na světě. Kamarádi a kamarádky všude kolem. Pod dalším mrakem krouží další hronovský Orlík. Člověk má ty imatrikulace už nějak zafixované v mozku z každoročního HOPu. Přeletím nad ním a ze slušnosti taky mávám křídly ze strany na stranu.

Vybírám si náslunečnou hranu řádky nebo naopak nejtmaší základnu a chodím s rychlostí přeskočku co to dá. Škoda, že Vosa nemůže letět v turbulenci více jak 160 km /h, teď by se to hodilo, ale i při těch 160 mám strach, abych z kokpitu nevypadl. Ještě, že jsem pevně připoután. I tak v turbulenci párkrát drcnu hlavou do překrytu kabiny. Ještě více se v kabině zapřu a hlavu zatlačím do opěrky Nevím, zda to má smysl, psychologický určitě.

Trochu si zalítávám vlevo, tahle řádka mě přivedla zpátky přesně na kurzovou čáru. Před Suchým vrchem pravý blinkr a opouštím dálnici, nevadí pár pěkných mraků přede mnou mě určitě dovede na 3. otočný bod ULANS. Pozoruji tmavě modrou hladinu přehradní nádrže Pastviny. Nade mnou sviští dva větráči, ale jedou více k Šumperku. Já trochu přibrzdím. Přepínám z módu řada houpity houp, tlač - tahej do módu mrak, točit, přeskočit a znovu a znovu. Dnes vše vychází, tak jako by to byl sen. Přímo nad otočným bodem mi naskakuje další mrak. To snad není možný, stoupák přímo v sektoru otočného bodu. No neber to!

Full – natankováno a jede se dál.



Kolem každého otočného bodu je kruhový sektor o poloměru 0,5 km se středem v ještě před startem určeném místě. Tímto sektorem musí kluzák proletět, aby mu bylo uznáno dosažení otočného bodu.

Před chvílí volal Tomáš, že uletěl hvězdu (Vysokovská trat' 100 kilometrů přes pět otočných bodů) a že se bude dále vozit. Gratulace! Tak teď se jen zpátky dostat pod tu řádku na Orličkách a za chvíli jsem doma. Však už mi je taky docela zima. Musím říct, že hlavně nad horami pořádně přituhlo.

Blížím se několika přeskoky k Suchému vrchu, za ním je pěkný mrak. Teď jen odolat pokušení a ne točit slabší stoupání pod mraky po cestě i za cenu toho, že za Sucháč doletím v menší výšce. Hele, někdo tam krouží, tak ať už jsem tam. Ještě trochu přitlačím a pozoruji, že eru pod tím velkým mrakem to krásně leze. Ale pozor! To je divný brouk, dvě podvozkové nohy a vepředu, dopříc, vrtule. Uf. Naštěstí se netočí.

Takhle jsem si vloni naběhl, když jsem se zachraňoval v Hodkovicích. Po dloooouhém přeskoku jsem v nějakých 500 metrech nad terénem uviděl Blaníka, který parádně stoupal. Odbočil jsem k němu a teprve při bližším ohledání zjistil, že má na zádech motor a stoupání mu dává točící se vrtule. Musel jsem si pro stoupání doletět daleko za letiště na rozhraní nasvícené země a stínu od mraků.

Dnes to není tak dramatické. Tohle éro je asi nějaká Lambáda nebo že by Fénix.? A znovu vzpomínám, tentokrát na Martina Štěpánka, jak mě jednou svezl v Lambádě. Stoupali jsme z Nového Města a pod mrakem jsme začali kroužit. Nechali jsme ještě chvíli chladit motor na volnoběh, a těch pár otáček vrtule stačilo k tomu, že jsme totálně zblbli nějakého chudáka Diskuse. Přes veškeré úsilí nás nepřetočil ☺.

A je to tady. Nejdříve pět šest metrů dolů a najednou mně neznámá síla chytá za obě křídla a táhne prudce nahoru. Nakláním Vosičku a utahuji zatačku. Lambáda létá dost placatě. Vário mi párkrát ukáže 6 metrů stoupání. Nechávám konkurenci hluboko pod sebou. Co kruh, to dalších sto metrů výšky navíc. A je to. Jede se domů.



Pastvinskou přehradu pár kilometrů východně od Žamberka napájí řeka Divoká Orlice.
Snímek pořízen při kroužení ve stoupavém proudu.

Dokluz číslo 1

XC Soar mi na displeji kreslí nějaká letadla přede mnou, ale ať koukám, jak koukám, nikoho nevidím. Dlouhá ruka a hvízdám si to domů. Naprosto bezstarostná jízda po hřebeni Orlických hor, akorát zima tu je o dost větší, jako bych vletěl do mrazáku a někdo za mnou zabouchl dvířka. Když se napiju, rozbolí mě zuby, jako bych kousnul do nanuku. Normálně se mi tekutiny k pití ohřívají v průsvitné přívodní hadičce. Dnes to však nefunguje.

140, 150, 160 km/h a za chvíli jsem doma. Musím hlídat dokluzovou výšku v cíli, abych se zbytečně neokradl o body. Volám Toma po rádiu: „A 5622, sedmička, valím z Orliček a jsem na dokluzu.“ Tomáš mi gratuluje a hlásí, že mi letí naproti. Vidím ho na displeji a pak i naživo za Novým Městem. Je vysoko nade mnou a letí po hraně řady.

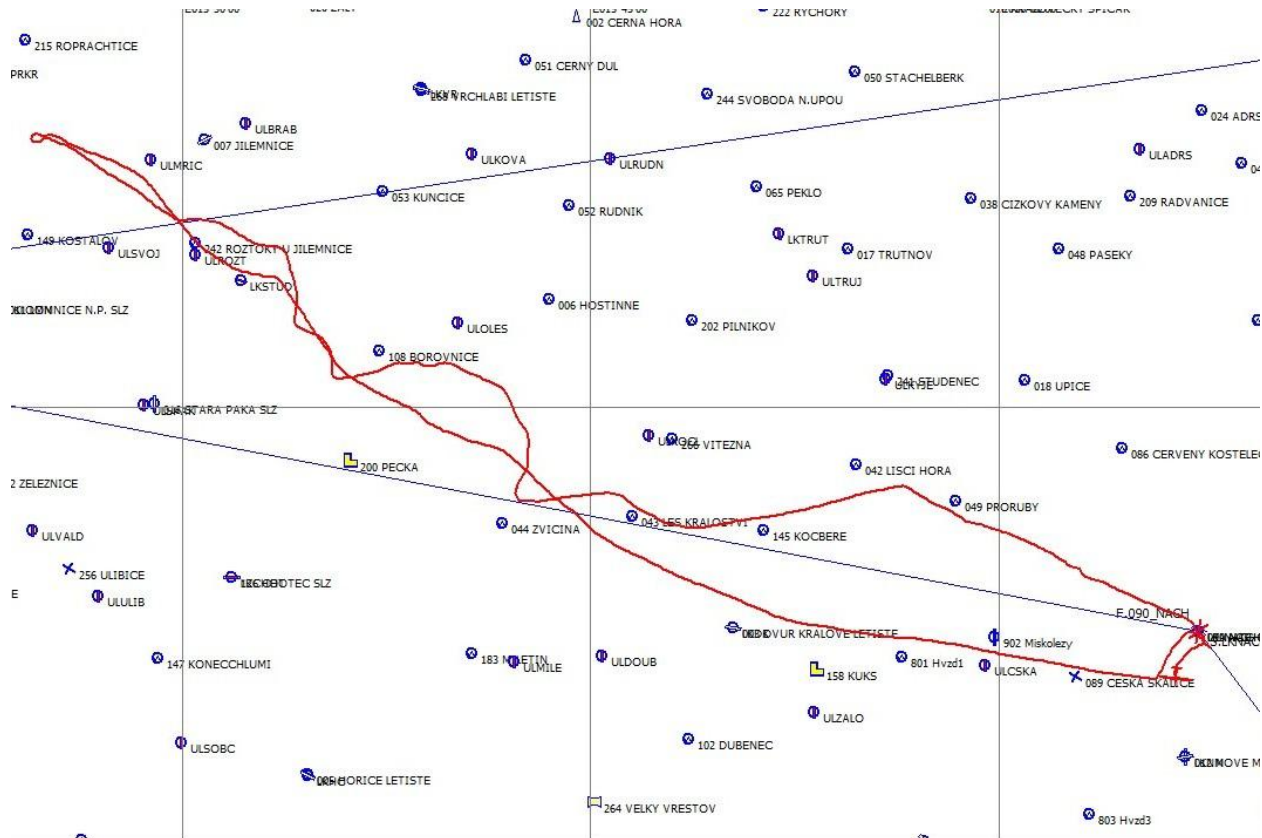
„Náchod Rádio, 6500, 5 km do pásky.“ Hlásím ze zvyku. Koukám, co se děje nad letištěm a také dole na zemi. Všiml jsem si, že jsou otevřená vrata u obou hangárů a před nimi probíhá nějaká činnost. Cílovou páskou prolétávám asi v 800 metrech nad letištěm, více jsem nakonec neutlačil a postupně vytrácím rychlost až na nějakých 90 km/h. A mám to za sebou. Vzdálenost 301 km průměrem něco málo přes 86 km/hod., to vůbec není špatné. Byl to slušný kvapík, obzvláště teď na dokluzu. Najednou, jako když mávne kouzelným proutek, ze mě spadne veškeré závodnické soustředění a napětí, uvolňuji se a dál už letím jen pro radost a užívám si té krásy a volnosti, jež mi tato fáze letu přináší.



Tomášovu Vosu pozná každý už z velké dálky. Je nastříkána krásnou žlutou barvou, typickou pro její předchůdce Orlíky (větroně Vt-116 Orlík II). Někdo jí říká Pampeliška, já s oblibou Žloutenka nebo také Žluťák, což se majiteli moc nelíbí ☺

Bez motoru stejně jako s motorem

Od průletu páskou stále stoupu a stále stoupu. Předě mnou vidím dlouhou napečenou řadu mraků, která se mírně v dálce zatáčí až někam k Liberci. OK, tak se ještě kousek svezu. Schválně kam až doletím bez kroužení. To snad není možný! Po kolikáté dnes toto vyslovuji? I v téhle malé výšce mně řada saje 2 až 3 metry nahoru. Stoupám v rovném letu rychleji než v aerovleku. Trošku kličkuji, zajíc je proti mně břídil. Letím si v poklidu nějakých 90 – 100 km/h. Jaký rozdíl od tempa na dokluzu. Vše je najednou tiché a klidné, tak se rozhlížím kolem a kochám. Místy to je ale smutný pohled na krajinu pode mnou. Dříve zalesněný hřeben u Hajnice je nyní holý. Vyřádlil se na něm vítr a zbytek dorazil kůrovec. Na levé straně u Jaroměře je něco, co tam dříve nebylo. Plazí se zde uprostřed úrodných polí klikatý had a žere vše, co mu přijde do cesty. Nová dálnice. Pokrok nezastavíš, ale kde to jednou skončí? No nic, to nechám chytřejším hlavám. I když letím pomalu, moje průměrná rychlost se zvyšuje, protože se nezdržuji točením. U Staré Paky už jsem zase v operační výšce pod základnou, tak teď můžu zase trochu přitlačit a zrychlit. Dívám se na displeji na OGN a vidím, že u Semil se právě nachází Duobanjo-Kuncáci-Danča s Lád'ou. Přeladím na novoměstskou frekvenci a zkusím navázat spojení, neodpovídají. Tak je letím alespoň pozdravit. Á, támhle jsou. Krouží pod tím velkým mrakem. I když toto označení není úplně přesné. Dnes je velký mrak natažen od horizontu k horizontu. Od Orlických hor až někam do Německa. Pravou zatáčkou se zařadím k Duobanju a mávám rukou. Duo srovnává a letí dále. No a já, když už jsem poprvé zatočil od průletu páskou, nějakých 55 km od domova, zařazuji se do skupiny, přibrzdím a letím s Duobanjem zpátky. Možná to je chyba. Řada je ještě živá, dalo by se letět ještě dále, možná dalších 50 km. Ale co když na cestě zpátky přestane řádka fungovat? Je pět hodin odpoledne, nebudu si přidělávat starosti. Nemusím. VÚT mám uletěné a teď už je to jen pro radost.



Nepočítám-li tři zbytečné „sychr“ kroužky na dokluzu z VUT, uletěl jsem 166 km rovným letem, počítána ramena trati. Skutečně uletěná vzdálenost je samozřejmě díky kličkování o něco delší ☺

Duobanjo začíná znovu kroužit. Tak to ne, já si domů doletím bez kroužení. Duo nechávám vlevo za sebou, tlačím se více na náslunečnou stranu řádky a než se naději, jsem na úrovni Zvičiny. Volá Tomáš, kde jsem. Odpovídám, že se blížím ke dvorskému letišti a že jsem trochu více k severu. Opět si беру k ruce digitálního pomocníka a OGN mi ukáže Tomáše směrem ke Kuksu. Za chvíli se potkáváme a letíme spolu ve skupině domů. Cestou od Dvora stoupáků už moc nepotkáme. Krásná řádka, která tu byla ještě před hodinou, je už fuč. Částečně se rozpadla, částečně ji odfoukl vítr. Na místo ní ale krásný mrak před námi. Naše cesty směřují k němu. U benzinky pod vysokovským kopcem nalétáváme pěkný stoupák. Já odbočím o 90° vlevo a jen tak ze sportu si udělám průlet cílovou páskou ve výšce přibližně 600 m nad letištem. Dnes mívám cílovou pásku již podruhé .

Krátká přestávka na statistiku. Na posledních ulétnutých 110 km mám rozdílovou výšku 200 m a průměrnou rychlost přes 105 km/hod. To vůbec není špatné.

Od chvíle, kdy jsem kroužil s Lambádou u Suchého vrchu, uplynula necelá hodina a půl a za tu chvíli jsem ulétl 166 km. Měřena přímá vzdálenost od našeho letiště. Skutečně prolétnutá vzdálenost je díky kličkování větší, takže i průměrná rychlost letu se hodně blíží ke 120 km/hod. Třeba takový motorový ULL Tulák, kterého máme v hangáru, by Vosiče už jen tak tak stíhal. A co by při tom sežral benzínu?

Tím se vůbec nechci chlubit, spíše chci vyzdvihnout parádní plachtařské podmínky, ve kterých jsem měl dnes možnost letět.

Naposledy na dokluzu

Přes čtyřista kilometrů mám dnes za sebou. Už se mi moc nechce, ale přidat ještě pár kiláků a pětistovka bude doma. Kdo by to byl řekl, že si ji jen tak ulétne po obědě ☺ Proto si letím dotankovat nad zmiňovanou benzínku, kde Tomáš drží stoupák. Doberu zde 800 m průměrem 2,5 m/s a jedu dále směr Orlické hory. Řádka už se rozpadla, ale nějaké mraky přede mnou stále jsou. Další pěkný mrak poblíž Kounova, průměrem 2,8 m/s dostoupu do základny a jedu dál ve výšce přes 2 km nad mořem. Je šest hodin a sluníčko očividně přestává topit. Jsem na úbočí Orlických hor a termika pomalinku ustává. Přede mnou směr Rokytnice ještě pár špinavých chmurek na obloze visí, ale mně to dnes už stačí. Představa, že budu zbytek trati paběrkovat nízká stoupání a bojovat o návrat domů, mně přivede k logickému rozhodnutí. 35 km od domova na konci Orliček otáčím a kloužu si pohodlně domů. U Kvasin naladím rychlost na 160 km/hod. a za chvíli jsem doma. Třetí průlet páskou, dnes opravdu už poslední, kolo ven a hlášení. „Náchod rádio, 6500 po větru levého 3.1, podvozek vysunut, zajištěn“. Nikdo mi neodpovídá, je to spíš kvůli Tomášovi, aby slyšel, že už jsem doma. Vítr skoro nefouká, takže poslední co musím řešit na okruhu je silné opadání ve třetí zatáčce a tím pádem zkrácení okruhu. Je čtvrt na sedm a já vylézám trochu zmrzlý, ale ani ne moc rozlámáný z Vosičky. Za dobu 5 hod. a 40 min. jsem ulétl deklarovanou třístovku VÚT a volně 486 km. Jsem maximálně spokojen. V duchu děkuji Termoskovi za krásný den. Tomášovi musím poděkovat za to, že mně vytáhl na letiště, až přistane. Už ho slyším na rádiu a teď už i vidím na okruhu. Podrovnává a dojíždí na odbočku k hangáru. Kulich napařený až po oči, hubu od ucha k uchu, výraz právě prožitě extáze.

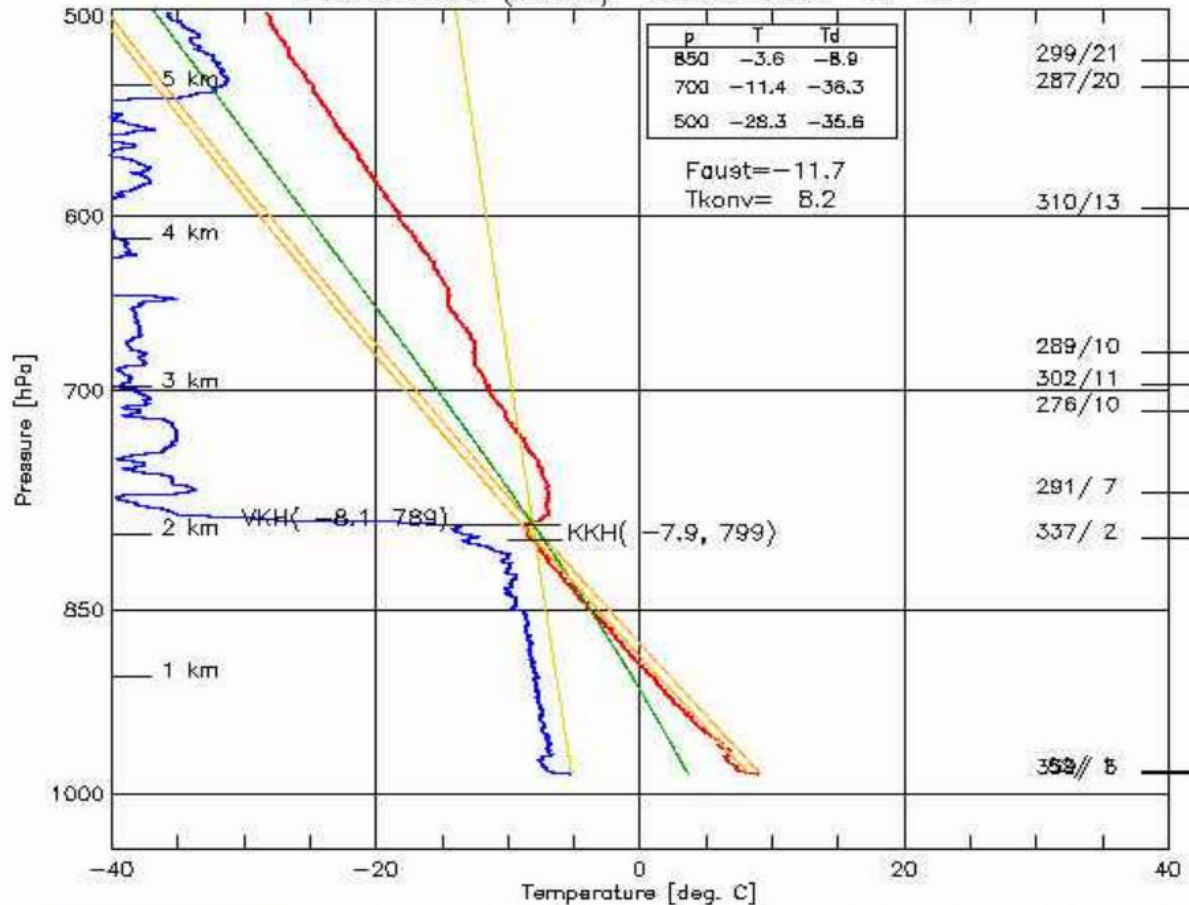
Vidíte, jasný důkaz, že létání je droga.

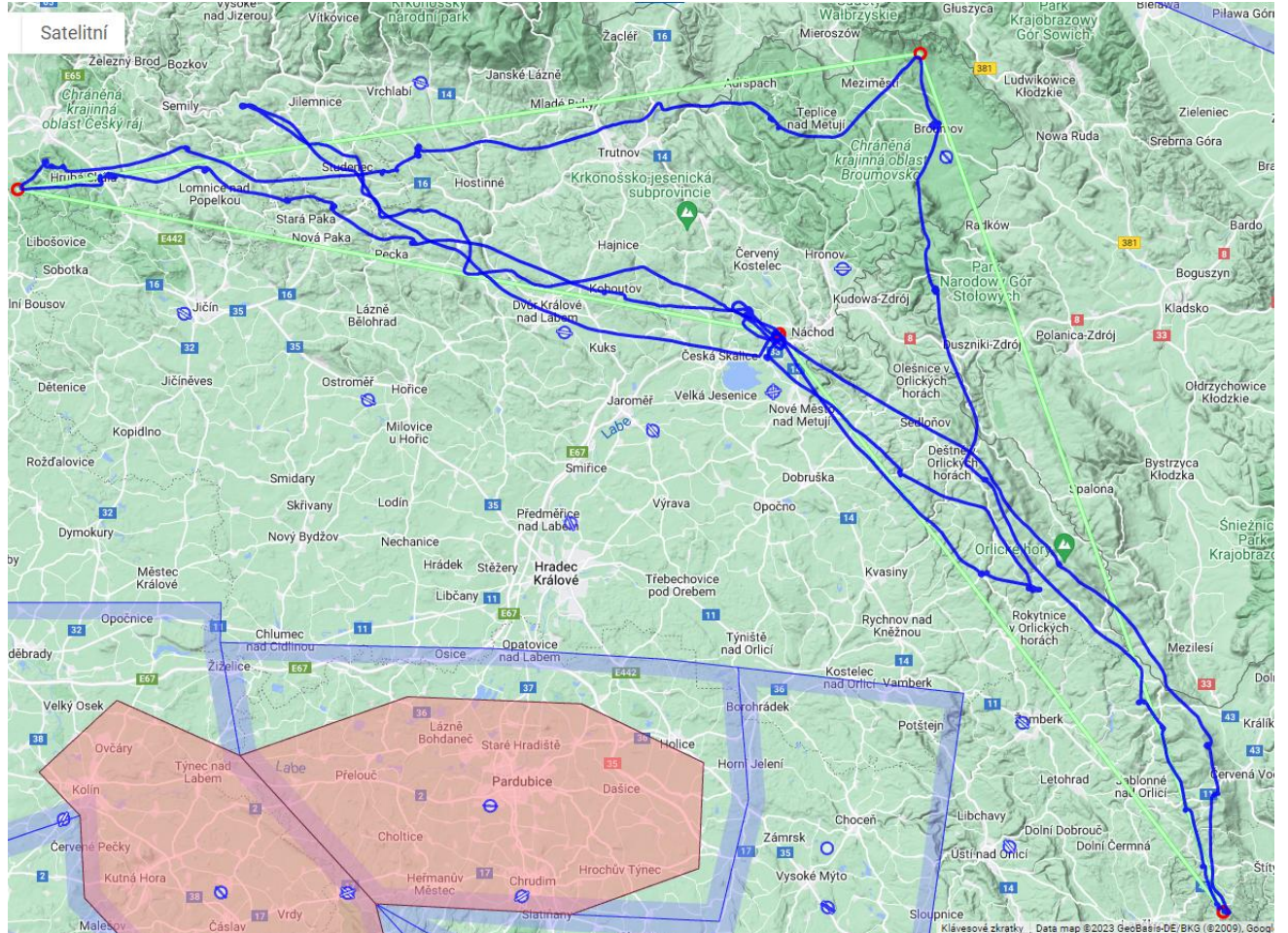
Podáme si vzájemně ruku, fotka na památku a příslib, že příště ještě lépe, dále a rychleji.

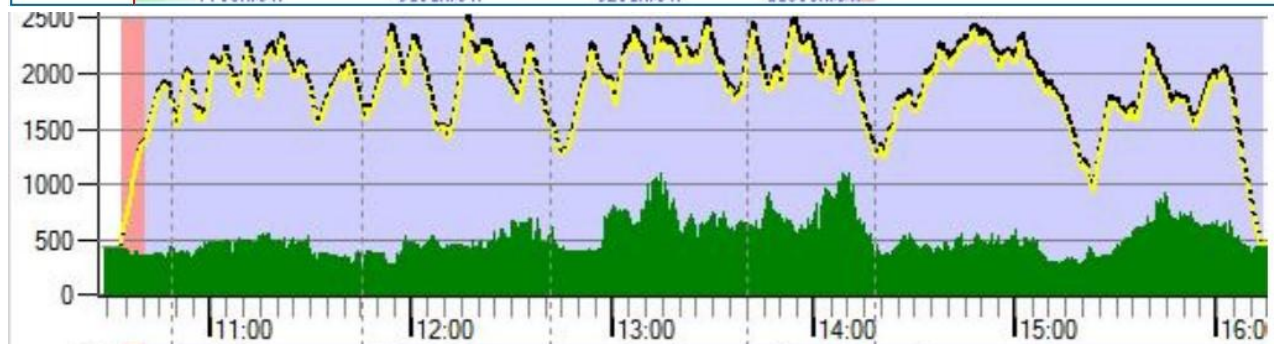
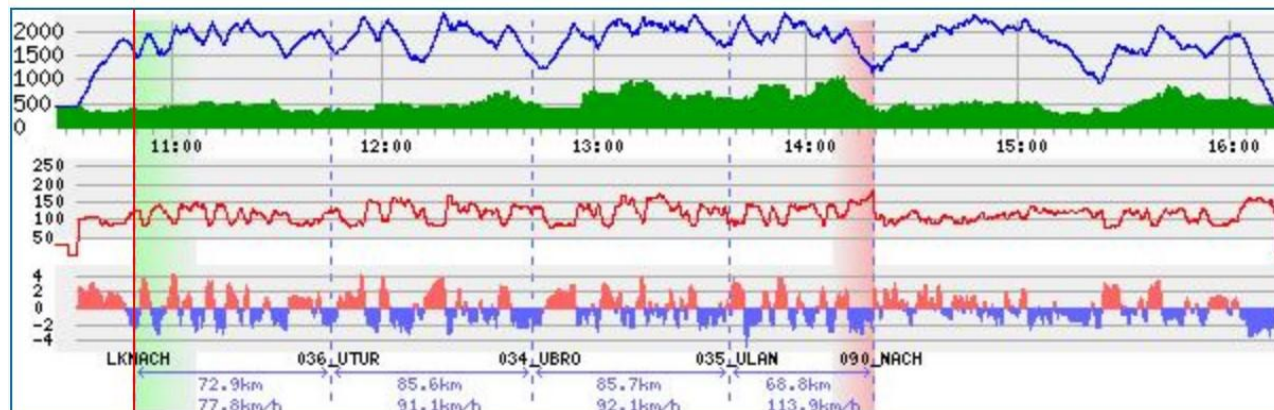
Teď už jen uklidit éra, dojet domů, vyčůrat a spát. ☺



PRAHA-LIBUS (11520) 26-04-2021 12 UTC







Varianty hodnocení letu

typ	tvár	Ko	vzdálenost	rychlost	b	
let na vzdálenost		10B 1.2	205.8km	71.38km/h	257 b	info
let na vzdálenost		20B 1.2	326.3km	79.93km/h	407 b	info
let na vzdálenost		30B 1.1	414.3km	82.79km/h	474 b	info
let na vzdálenost		50B 1	487km	90.38km/h	506 b	info
let na vzdálenost	návratová uzavřená trať	1.2	145.3km	41.57km/h	181 b	info
let na vzdálenost	NA_VZDALENOST	1.2	72.7km	77.11km/h	0 b	info
rychlostní let podle deklaráce	30B uzavřená trať	1.1	309km	88.57km/h	646 b	info
rychlostní let podle deklaráce	30B uzavřená trať	1.1	309.5km	88.61km/h	647 b	info
rychlostní let podle deklaráce	30B uzavřená trať	1.1	309.5km	88.64km/h	647 b	info
rychlostní let podle deklaráce	30B uzavřená trať	1.1	310km	88.68km/h	648 b	info
rychlostní let podle deklaráce	FAI_trojúhelník/ODLET_Z_RAMENE uzavřená trať	1.3	301km	86.27km/h	737 b	info
rychlostní let podle deklaráce	FAI_trojúhelník/ODLET_Z_RAMENE uzavřená trať	1.3	301km	86.18km/h	737 b	info
rychlostní let podle deklaráce	FAI_trojúhelník/ODLET_Z_RAMENE uzavřená trať	1.3	301km	86.21km/h	737 b	info
rychlostní let podle deklaráce	FAI_trojúhelník/ODLET_Z_RAMENE uzavřená trať	1.3	301km	86.11km/h	736 b	info
rychlostní let se změnou tratě	návratová uzavřená trať	1.2	145.3km	41.57km/h	171 b	info
rychlostní let se změnou tratě	trojúhelník uzavřená trať	1.2	275.2km	78.73km/h	510 b	info
rychlostní let se změnou tratě	FAI_trojúhelník uzavřená trať	1.3	96.2km	27.55km/h	111 b	info
rychlostní let se změnou tratě	30B uzavřená trať	1.1	381.3km	83.72km/h	631 b	info
rychlostní let se změnou tratě	50B uzavřená trať	1	486.5km	90.27km/h	729 b	info
rychlostní let se změnou tratě	FAI_trojúhelník/ODLET_Z_RAMENE uzavřená trať	1.3	304km	86.97km/h	634 b	info
rychlostní let se změnou tratě	FAI_trojúhelník/ODLET_Z_RAMENE uzavřená trať	1.3	300.9km	86.08km/h	626 b	info
rychlostní let podle deklaráce	FAI_trojúhelník/ODLET_Z_RAMENE uzavřená trať	1.3	301km	86.21km/h	737 b	info

26.04.2021	CZ	1463 b	Petr Krejčířík	1.000.0 km	122.17 km/h	Hranice	JS3(TJ) 18m	
26.04.2021	CZ	1401 b	Radek Krejčířík 😊	1.000.9 km	124.47 km/h	Hranice	JS1-C(TJ) 21	
26.04.2021	CZ	1347 b	Tomáš Suchánek	755.2 km	104.80 km/h	GAC Benešov	Ventus c /17,6m	
26.04.2021	CZ	1341 b	Miloš Pajr	749.4 km	102.04 km/h	Jičín	HpH 304MS SHAR...	
26.04.2021	CZ	1192 b	Marek Blaták 😊	705.9 km	112.60 km/h	Šumperk	DG-808 C Clasi...	
26.04.2021	CZ	1129 b	Oldřich Slaviček 😊	504.4 km	77.59 km/h	Hronov	VT-116 Orlik II	
26.04.2021	CZ	1119 b	Petr Hotový	661.4 km	118.44 km/h	Česká Lípa	JS1-A/B/C(TJ) 18	
26.04.2021	CZ	1112 b	David Mach	1.240.5 km	116.37 km/h	Hronov	JS3(TJ) 18m	
26.04.2021	CZ	963 b	Patrik Čebiš 😊	861.4 km	106.49 km/h	Turnov	Ventus 2cx(m/t...	
26.04.2021	CZ	961 b	Zdeněk Balcárek	503.1 km	101.26 km/h	Kroměříž	Discus b	
26.04.2021	CZ	942 b	Jan Rott	516.4 km	82.62 km/h	Hronov	HpH 304cz /17,4m	
26.04.2021	CZ	908 b	Lukáš Volek 😊	499.0 km	86.62 km/h	Hodkovice	ASW-15B	
26.04.2021	CZ	880 b	Klára Teichmannová 😊	402.0 km	86.04 km/h	Hronov	Std. Cirrus	
26.04.2021	CZ	875 b	Radek Vlček	500.4 km	94.00 km/h	Šumperk	DG-200 /15m	
26.04.2021	CZ	873 b	Marek Švancara 😊	458.3 km	79.79 km/h	GAC Benešov	Std. Cirrus	
26.04.2021	CZ	869 b	Martin Cicvárek 😊	499.0 km	92.78 km/h	Liberec	DG-400 /15m	
26.04.2021	CZ	832 b	Jan Deršák 😊	513.4 km	105.96 km/h	Kralupy nad Vltavou	HpH 304JS SHAR...	
26.04.2021	CZ	829 b	Tomáš Kulhavý	498.5 km	94.72 km/h	Liberec	HpH 304cz /17,4m	
26.04.2021	CZ	814 b	Tomáš Malík 😊	508.1 km	104.51 km/h	Letňany	HpH 304S/JS/MS...	
26.04.2021	CZ	811 b	Michal Hemrle	524.0 km	109.24 km/h	Česká Lípa	ASG-29(E) 18m	
26.04.2021	CZ	810 b	Miloslav Duhonský	449.2 km	96.18 km/h	Břeclav	LS-6	
26.04.2021	CZ	807 b	Petr ml. Babák	511.1 km	102.58 km/h	Hořice	Ventus c /17,6m	
26.04.2021	CZ	804 b	Pavel Schoř	401.8 km	88.11 km/h	Medlánky	Cirrus/Cirrus ...	
26.04.2021	CZ	782 b	Martin Hejný	417.9 km	86.63 km/h	Šumperk	ASW-15B	
26.04.2021	CZ	782 b	Karel Ertl	401.7 km	67.72 km/h	unclassified	TST-10M Atlas	
26.04.2021	CZ	759 b	Pavel Vitvar	538.1 km	113.63 km/h	Hořice	Discus 2c/2T /...	
26.04.2021	CZ	737 b	Petr Seibr	301.0 km	86.21 km/h	Náchod	VSO-10	
26.04.2021	CZ	717 b	Michal Poslužný	733.0 km	96.19 km/h	Medlánky	JS3(TJ) 18m	



















