

MS v motorovém paraglidingu 2007

Než začneme s létáním, ještě pár slov k očekáváním před odjezdem. Dostupné informace - nehorázný smog, velmi špatná dohlednost, horko, vlhko, benzín nejasných kvalit, ubytování hromadné - typ lágr pod dohledem, létání v zemi, kde ani cizinec do auta nesmí sednout a řídit sám... Pak taky průjmy, žloutenka typů A, B...

Středa 29. 8. Nastupujte nebo budete vyloučeni z přepravy!

Letíme s CSA/KLM. Prý KLM blbě vaří. Kdy už těm jobovkám bude konec?! A vida! KLM boduje. Hláškou dne se stal výrok Máry, který v návalu smíšených pocitů a skrývaných emocí reagoval na „rozlosování“ palubních lístků a asistentův „joker“ v podobě sedadla u okénka slovy: „Sakra! Jede s námi, lítat tam nemusí a ještě sedí u okna!“ A tím bylo řečeno vše. Nemusí lítat... Malá sonda do podvědomí týmu.

Čtvrtek 30. 8. Welcome Beijing

Klimatizovaná hala zapáchá a moc klimatizovaná není. Nad eskalátory na zdi vytvořil neznámý umělec, který se radši ani nepodepsal, pel-mel čínské minulosti a současnosti a možná i budoucnosti... Prokletí země, kde světlé zítřky mixují se současností a naopak. Teď ještě jestli nás vyzvedne slíbený delegát. Je tu a ne jeden. Celý tým včetně kameramana, který z nás nespustil objektiv ani v autobuse. Většina z nás po nasednutí do klimatizovaného autobusu ožila. Ne na dlouho, protože po krátké labutí písni a veselé náladě ze zdárného přistání, odbavení a přivítání, jsme během krátké cesty z letiště na ubytování usnuli. Vzbudilo nás až drcnutí u brány hotelového komplexu, kde nás vyložili. Kategorie TOP a v pozadí vodotrysky, květiny a parní lázně... A vojáci? Jsou tu. Pro změkčení vzhledu stojí na kontrolních stanovištích pod reklamními slunečníky zdejšího pivovaru.

Pátek 31. 8. To jsou ty naše klacky!!

Dopravce to dokázal. Ráno nás v hangáru na letišti čekají naše stroje a místo vytyčené pro náš tým. Vrháme se na obaly a dáváme stroje do kupy. Nic nechybí, nic není

Nurtiční hodnota v normě. Na zbytek se neptejte!



Zahajovací vlajkosláva

poškozeno. Obava z omezení se naplňuje. Poláci, kteří dorazili dříve, hlásí, že je povoleno létat v prostoru jen 6 x 4 km. Nic moc. Dohlednost není vyloženě tragická, tak jdeme na to. Zakroužíme nad přehradou, junkneme se na vedlejší kopec, který slibuje slušné polétání v termice i na svahu a jdeme si odebrat první jídlo. Je to vanička á la letecká verze stravování. Od každého trochu, poněkud exotika, ale jíst se to dá. Časový posun je znát a tak volíme další program porůznu, většinou však žádná divočina.

Sobota 1. 9. Nebe otevřeno!

Abyste rozuměli dobře. Máme první tréninkovou disciplínu s dodanou mapou, prostor pro létání nabírá „normální“ rozměry s výškovým omezením 400 a 800 m n. m., ale o otevřeném obzoru a obloze se mluvit moc nedá. Mlhavo, zaprášeno. Náš prostor je ohraničen kopci vysokými cca 700 m a z těch jsou vidět jen obrysy. No co. Mohlo být hůř.

Zato mapa! Děs. Kromě deklarace, že ji musíme vrátit, což znamená, že tato obvyklá pro závodníky cenná trofej se z Číny nepoveze, je tato mapa horší než na ME 2004 v Portugalsku. Tam byla datovaná rokem 1959 a tady to vypadá na směs více či méně utajovaných informací. Co to znamená? Nazvali jsme ji „archeologickou“. Je na ní odhadem 30% toho, co je ve skutečnosti vidět pod námi. Vesnice jsou označeny pouze kostičkou a názvem, přičemž poloha kostiček nemá s klasickým pojetím mapování moc společného. Silnice – každá třetí a to jen ty nejstarší. Voda – jen kanály a řeky a většina bez vody... Vrstevnice u kopců – detektivka. Jsme ale stateční a trpěliví. Tonda Kulíšek řeší brýle, Belgičani se smějí, že na tuhle mapu nebudou stejně potřeba. Palivo se ukazuje jako další průšvih. Bříza se vzdává nového čtyřtaktu, teamleader s asistentem původní profesí originál „PHMákem“ vyrazí na lov oktanů 97. Jsou úspěšní, leč správcům areálu nákupem 400 litrů paliva berou dech. Nejde

jim ani tak o popel po případném požáru z našich strojů, hangáru a těl místních čínských přátel. Nejvíce je děsí množství našich pasů, jimiž jsme jako cizinci s vízovou povinností vybaveni a představa diplomatického konfliktu na úrovni osmnácti velvyslanců...

Odpoledne zahajujeme ve velkém stylu. Na startovačce vyrostlo během včerejška velké pódium. Velkoplošný tisk jim tady jde. Už fungují i stánky s občerstvením a suvenýry. Poučení z výletu do města začínáme nekompromisně smlouvat i cenu nápojů. Vývoj dalších dnů ukáže, že jsme i tak měkčí. Nastupujeme na zahajovací ceremoniál a nestačíme se divit, kolik „hlavounů“ sedí na pódium s krásným aranžmá květin. Asi z obavy, že se jim při všech těch projevech budeme ošívát, nás posadili po týmech na židličky. Pohodlné. Po nezbytných proslovech a představení přichází na řadu letecké zahájení. Padá nám brada. Místní profi team, představení bojových umění místních juniorů a cvičení žen – babiček v krojích a s vějíři. Jsme na měkko. Pak průlet pilotů – zástupců týmů s vlajkami. Pak Dragon flying – slétanost pěti kro-



sen s padáky v olympijských barvách. Kdo to někdy zkusil – žasl. Když pak spustili pentle a „namalovali“ s nimi v závěru svého vystoupení na oblohu olympijské kruhy – potlesk byl velký. Předvedli se i motoroví rogalisté, kteří zprvu dělali jen křoví a kulisu, ale dýmavnice, slétanost a na závěr seskok místních parašutistek byl krásný závěr ceremoniálu. Zítra jdeme na to.

Neděle 2.9. Do nebe hlava nehlava

Startujeme se zpožděním, zmatek v decuku a krosny a tříkolky najednou. Maršálové pobíhají kolem a povolují start zelenými praporky. Zpočátku to jde, ale s přibývajícím časem a nervozitou atmosféra houstne. První startují ještě za zatažené oblohy a nástup termiky se tím oddaluje. Jenže slunce se nakonec prokousne a začíná pražit. Navigovat v poledne pod houpajícím se křídlem není žádný med. Maršálové si hledí krosen, tříkolky se domáhají pozornosti. A v tom se to stalo. Do vzduchu se náhle dostávají tři křídla najednou. Startuje se směrem nad vodu a to se ukázalo jako vel-

ká klika. Jedním z těch třech je Michal Křivánek. Krosnaří vyrazí jeho směrem a Michal řeší kolizní situaci ostrou zatáčkou nad vodou. Vše se odehraje velmi rychle a Michal padá do rákosí z výšky druhého patra. Bahno brzdí, tříkolka se láme a Michal se drží na vodou. Nikdo nic nefeší, disciplína běží. Teamleadři nosí kolu zbylým pilotům na decku. Neodstartovalo ještě zhruba třicet z devadesáti pilotů. Po dvaceti minutách pokračujeme ve startech. Teď už nás



termika rozhodně nemine. Disciplína je na 1,5 hodiny a loví se body v krajině. Vítězem je ten, kdo uloví největší vzdálenost. To znamená, že máme na výběr cca patnáct otočňáků, ale nejde ani tak o ně, jako o to „namotat si“ mezi nimi trať co nejdelší a v časovém limitu. Musíme být přesní a rychlí. A to se moc nedaří. V tříkolkách se schyluje ke „kanárovi“. Michal cestuje do nemocnice na kontrolu, Petr s Míšou míjí výchozí bod. Scóre 0. Uff. Krosny jsou na tom lépe. Večerní vyhodnocení logerů však přináší doplnění pravidel do dalších disciplín. Franta Salava totiž „opouští“ mapu a program z toho šílí. No-fly-zone se stává i oblast mimo mapu. To před tím nikoho nenapadlo. Škoda, že těch jeho poctivých

90 km nelze scórovat J. Tak jsme rádi, že se našel a nasadil se zpět na mapu a boduje. Míša na svou chybu přichází cestou zpátky – takže ví, že letěla „na výlet zadarmo“, ale Peťa Matoušek tou dobou ještě myslí, že to odletěl v pohodě. Nechtějte vidět to ráno! A do toho přichází zjištění, že jídlo je každý den a každý chod totožné. Později se zjistí, že chobotnička rozplácá na žluté kari rýži je „nedělní variantou“ na stále stejné téma. Mašiny chystáme na zítřejší ekonomiku.

Pondělí 3. 9. Počasí a dohlednost řídí průmysl

Dnes to bude termika a přesnost přistání. Později se dozvíme, že to byl i hodnocený start J. Aspoň jsme to nikdo nezkažili, protože jsme nebyli nervózní. A že o nervozitu nebyla nouze! Socialistický a tedy i čínský zvyk kvalitu nahradit kvantitou jsme zažili před disciplínou v podobě tankování a pečetení strojů. Jako by nestačilo, že ve Španělsku odzkoušené vážení paliva je funkční a produktivní... Nejsou maršálové, váhy, nádoby a disciplína – resp. její příprava se mění v „čekárnu“. Organizátoři řeší situaci po svém a vytasí se s lahvičkami od vody. Jedna má 0,5 l, vybírají je z popelnice a vítězně je přinášejí v krabici od triček nebo čeho... Jenže 90 pilotů x 3 lahvičky - to je móóóc lahviček! Hned dojdou, další nikdo nepřináší, takže díky losu na kontrolu s Poláky, kteří jsou jak chrti, nemusíme čekat. Plníme. Bez maršálů! Kroutíme nad tím hlavou, ale

**Smog na vlastní kůži a vrtuli.
Plíce jsme ještě nefotili**



poctivě na sebe dohlížíme. Naplnit lahvičky benzínem – vymýt vodu – vypláchnout a znovu naplnit naostro. Pak natankovat do nádrží. Hotovo. A máme tu další zádrhel. Nikdo neplombuje nádrže a prostor tzv. karantény je prázdný. Drzouni z čínského a německého týmu se snaží propašovat mašiny za pásku. Jenže v rohu pod slunečníkem stojí Míša, které „bouchnou saze“ a...

Důrazně sjednává nápravu v podobě hemžení. To hemžení je zdejší mor. Někomu z pořadatelů spadajících do kategorie „kvalita“, nikoliv „kvantita“ dojde, že vlastně potřebují pásky, fixy... A kolos se dává do pohybu. Prvním se nakonec daří startovat po 11. hodině, což je velmi slušný výsledek.

Většina českého týmu startuje okolo dvanácté. To už obloha nad kopcem u ústí přehrady začíná povážlivě houstnout. V našich měřítkách - co do teploty, větru, tvaru a vývoje oblačnosti a odhadu dostupů ve spojení s dohledností: jasná inverzí situace a my jsme trochu bezradní. Meteo předpověď je také na nic. Všude dokola samá tlaková výše. Peloton se mačká v houfu nad kopcem. Termika po hodině létání ještě zesílila, a tak se kromě mačkání začaly dít i další věci. Například výrazné pausy mezi stoupáky, které chodily sice pravidelně, ale taneček, který se odehrával mezi těmito paузami, přešel z původního walzu na čardáš. Kdo nechytíl rytmus, uvízl v pasti klešáků v takovém rozsahu, že už se nevyškrábl. To byl i případ Stoupy. Dole na úpatí kopce už to bez vrčení nešlo. Při hrozbě ztráty veškerých vybojovaných bodů za přistání mimo vyznačené „boundary“ (prostor okolo letištní louky a decků v okolí) bylo lepší vyrazit směr přesnost přistání a dokončit disciplínu v ne zrovna optimálních přesnostářských podmínkách. To si zrovna Stoupa odzkoušel na vlastní loket, rám i nohy. Bylo

Nazpět průsmykem od Velké čínské zdi. To kouřmo není foťákem



to jak s tím tesařem, co se taky může utnout. Pozdější komentář se omezil pouze na pochvalu kvality oblečení od firmy Direct Alpin. Bunda vydržela bez újmy, zato loket neměl kůži. Rám pak bylo třeba pošlapat a narovnat.

Mezitím se nad kopcem odehrával boj přesně v duchu Frantova prohlášení před startem: „Pánové, udělejte si pohodlí, bojovat se začne až po třech hodinách.“ A taky že ano. V 15:00 zůstávají nad kopcem ti nejlepší, což je cca 10 strojů. Mezi nimi i poslední sólová tříkolka Miša. Stoupáky mezitím nabraly na síle a jejich prolétávání „bez točení“ končí místy divoce. Obzvlášť v nižších patrech, kde stoupáky začínají de facto jako závětrný rotor. Jeden takový kla-



Vidíte tu špičku?!

panec se povedl i Márovi Schulzovi. Nebylo to moc vysoko nad kopcem, řešení problému zabralo Márovi dost výšky, a tak došlo na již tolikrát popisovaný příběh, který je starý skoro jako paragliding sám. Pilot se snaží řídit a řešit zdánlivě neřešitelné. Řídí, bojuje a zem se blíží. Pilotovi povolí nervy, zanechá řízení a jde po záložku. A vida. Ve chvílce klídu (bez řidiček) a zaujetí pohledem - kam že to vlastně chrstne... Mára vidouc pod sebou skály si řekl: „Néééé, tam odsud se půjde blbě a dlouho dolů!“ a než se vrátil zpět „na pomoc“ svému křídlu, to se mezitím rozchodilo samo a Mára se mohl v klídu pustit do dalšího boje. Jeho rozhodnutí: „přece si nepokazím disciplínu“ mu tedy pomohlo k novému poznání a zážitku a nás všechny přítomné instruktory opět utvrdilo v přesvědčení, že pilot je v paraglidingu skutečně mnohdy na závadu... A dál? Z Čechů se Miša, Petr a Franta dál prodírali rozkydaným luftem (promiňte to ošklivé slovo, ale stoupáky reálně přes 9!), a protože tlačeničky zeslábla, daly se stoupáky už i točit. Záhy kopec opouští Petr pro nevolnost a míří rovnou na přistání. Je mu tak blbě, že nepohlídá minutový limit a jeho bezchybná přesnost se proto nepočítá. (Poté, co Miša překonala hranici tří hodin a odvrčela vítězně na nutné zlo v podobě přesnosti přistání, Franta tam visí s posledními pěti borci ještě hodinu a půl... Když sedíte na přistávačce, je to fakt nuda říznutá závisť a obdivem. Po ustoupení termiky nastoupila díza a svaho-

vačka a na chvíli zastíněné slunce se opět opřelo do stráně, a tak nakonec rozhodvalo ukončení celkového časového limitu stanoveného na 17:30. Poslední exhibici předvedli Ramon a Mathieu v podobě plynutavého vrčení a slétanosti nad přistávacím dekem. Prostě výsměch! Ale krásný. Jdeme na pivo...

Úterý 4. 9. Buldozery už jsou pryč, teď vy!

Proč buldozery? To proto, aby srovnaly prostory určené pro slalomy. V tréninových letech nás totiž milí pořadatelé poslali do slalomu, kde celkem rovný plac střídaly výkopy a nerovnosti nebezpečných proporcí. Nás by asi nikdo neposlechl, ale přidali se i závodníci zvučných jmen a národností, že na něco takového nemají dost vysoké pojistky a bylo rozhodnuto. Slalomové disciplíny byly o dva dny odloženy a do vyschlého řečiště se vydaly buldozery a nakladače. Povedlo se, a tak jsme měli nastoupit do prvního – japonského slalomu. Ranní zdržení tentokrát nevyvolali pořadatelé, ale vítr. Nechtěl se směrově ustálit a to komplikovalo start z decku i nástup do disciplíny. Ta je totiž definována proti větru. Celé startovní pole devadesáti pilotů bylo rozděleno na několik skupin, které měly odstartovat v pořadí a v několika vlnách vyrazit směrem k jednomu ze tří vytyčených slalomů. Novinka tohoto mistrovství je sloučení všech kategorií do jednoho decku. Důvod je prostý. Ta louka u vody je jen jedna a ještě malá. Bylo se tedy třeba uskrovnit, přesně dodržovat nástupy a pokud možno startovat napoprvé. Dost drsné! Je to ale mistrovství světa, a tak se předpokládá, že je tu to nejlepší z nejlepšího. Budeme si po



Tohle není tandemová kategorie, ale rodinný úspěch na bedně

zbytek závodu důvěřovat, a věřit, že to tak je... Vítr se umoudřil a naznačil směr. Startujeme jak na běžícím páse a vyčkáváme v určených prostorech. Každý si hlídá toho před sebou a kupodivu nedochází k nedorozuměním. Vzduch je jak olej, nefouká. Brzy to mají všichni za sebou. Časy jsou pěkné. Výsledky poznamenává nový vzorec pro výpočet skóre a skutečnost, že se měří s přesností na 1 sekundu.

Odpoledne nás čeká „hon na body“ kombinovaný s ekonomikou. Tentokrát se už plní za pomoci vah. Ehm. Jedné váhy! Situace je zachráněna nákupem dalších vah kdesi v místním koloniálu. Natankováno je jen s hodinovou sekerou oproti původnímu plánu. My ve spojení opět s Polá-





Když se řekne zářím v podání tandemu Chorce-Tonda Kulíšek

Výsledky

PF 1 – jenomístné krosny

Celkem 67 soutěžících

1. Ramon Morilas	Španělsko	6354
2. Mathieu Rouanet	Francie	6077
3. Michel Carnet	V. Británie	5744

8. František Salava	ČR	5203
19. Pavel Březina	ČR	4139
22. Pavel Štěpán	ČR	4058
25. Marek Schulz	ČR	3876
30. Jiří Koudela	ČR	3576

PL 1 – jednomístné tříkolky

Celkem 20 pilotů

1. Daniel C. Valdéz	Španělsko	5605
2. Tomasz Kudaszewicz	Polsko	5356
3. Michaela Machartová	ČR	4713

5. Petr Matoušek	ČR	4432
------------------	----	------

PL 2 – dvomístné tříkolky

Celkem 4 posádky

1. N. Muelas / L. A. Morelas	Španělsko	6369
2. J. Šrámek / A. Kulíšek	ČR	5885
3. H. Stern / U. Herbig	Rakousko	3982

ky vážíme jako první a tak je čas na *dobry* oběd. Proč vypichují dobrý? Části naší výpravy začíná unifikovaná strava lézt krkem a doslova smrdět. Je pravda, že hlad je nejlepší kuchař, ale i toto rčení má své meze. Disciplína je na 3 kg paliva tzn. cca 4 l benzínu. To slibuje v tom nejhorším případě hodinu a dvacet minut ve vzduchu. Startujeme ještě do větrnějších podmínek, ale vítr postupně zeslabuje, a tak rozpočty docela sedí. Naše stroje nejsou ve spotřebě jednoznačnými favority a tzv. malorážky TOP80, 100, Vitorazi apod. včetně čtyřtaktů nám

Poprvé si všimli, že tu létají i ženy



docela zavaří. Je to 17:10. V tříkolkách je propast mezi vítěznou čtyřtaktní tříkolkou anglické pilotky Jansy a druhou Míšou jen 12:10. Míša a Beruška s vyladěným Simoni-Frantolini jí šlape na paty!

Středa 5. 9. Tady neprší!

Občas mají piloti radost, když ráno slyší tukání deště na střechu stanu... Tady tento zvuk léká jen kluky, kteří bydlí v křídle hotelu, kde je vodotrysk. Ten spouští brzy ráno, a když se to stalo poprvé, byl to slušný úlek. To by znamenalo zůstat pěkně pod peřinou v pohodlí čtyřhvězdičkového hotelu. Ale to NE. Tady neprší a autobusy čekají od 4:30 na kompletní soutěžní pole. Vstává se ve 4:00, nejspíše v 5:00 a autobusy jezdí po třiceti minutách. Pořadí do technických disciplín je dané, „krosnaři“ nemají moc na výběr. Dnes nás čeká slalom „čtyřlístek“. Ukazuje se, že piloti si s nedostatkem místa na startu dokážou poradit a celá mašinérie funguje dobře. Pískem do soukolí jsou vlastně jen pořadatelé a jejich neodborní pomocníci. To se stalo i ve čtyřlístku. Nikdo z nás nechyboval a záhy jsme byli zpět v decku. Divný byl jen pocit, který si většina z nás přivezla. Šlo o to, že všichni trénujeme, známe své časy a létáme tyto disciplíny „jak když bičem mrská“ a „na doby“. Tady to bylo hned hotové, ale červík v hlavě říká: něco je jinak. A taky že ano! Nesedí rozměry. Původních 75 m se zde aplikuje jako 50 m. Navíc zmatek se signá-



ly. Nakopnout středovou tyč během disciplíny znamená penaltu. Nikoli však konec. Zde se ale stalo, že maršálové opakovaně „vymávali“ z disciplíny závodníka a ne ledajakého! Postižení jsme i my. Nepříjemnost s červeným praporkem postihuje tandem Jirky Šrámka s Tondou. Hořká skutečnost se v závěru soutěží projeví ztrátou zlaté medaile. Budiž tento precedens poučením jak pro nás, tak pro mezinárodní jury. Stejný problém postihl i španělského borce Ramona. Oba týmy podávají protest. Ten český není uznán, ačkoli se jedná o totožný problém. Důvod? Náš videozáznam je o pilotovi, nikoliv o křepčícím



Když se radost z létání násobí dvěma

trdlu v oranžové vestě. Piloti, kteří chybu v podobě podivné signalizace maršálů ignorovali, udělali dobře. Ale...

Odpoledne nás čeká přesná navigace. Půjde o let v koridorech předem deklarovanou rychlostí. Oproti minulým dnům dost fouká a i když se jedná především termikou vyvolaný jev na úpatí kopců, které máme za zády, není rozhodování a deklarace snadnou záležitostí. Do hry navíc vstupuje problém nefunkčních map. Všecky otočné body jsou relativně dobře značené. Ale! Uff. Těch ALE je zbytečně moc. To, co je mezi otočňáky, je poprava. Týmy Velké Británie, Kanady a Francie začínají natvrdo používat vytištěné fotosnímky z Googlu. Už se tím ani netají a někteří závodníci stahují z mapníku, kde není od pořadatelů předaná mapa, nýbrž barevné fotky z družice. Jury krčí rameny a my se domlouváme s Kanadany, aby nás pustili k velké AO fotce na zdi hangáru, kterou rozmotávají jen při přípravě a schovávají ji za kanadskou a quebeckou vlajkou. Fraška. Mapa je neustále v obklíčení a na spolupráci nelze spoléhat. Startujeme v pořadí a pro zabránění spolupráci týmů nasazuje ředitel soutěže penalizaci za pozdní proletění startovního bodu. To Franťu stálo 20%. On – sám sebe přezdívací „bloudič“ - zaletěl tuto disciplínu nejlépe z našich a jako jeden z nejlepších. Klobouk dolů. Jenže se před prvním bodem připravoval a nabíral pracovní výšku o 5 minut déle, než byl limit a bylo vymalováno. I o tom jsou závody. Krosny startovaly za poměrně divokých podmínek, a tak o „sestavičky z klapanců“ nebyla nouze. Část trati vedla proti větru, a tak speed byl nezbytnou součástí. S odstupem hodiny vyrážely na trať i tříkolky a to byla síla. Po návratu z disciplíny se například Poláci vyjádřili, že něco takového ještě nezažili. A co my na to? Závodění je způsob, jak si posunout horizonty možného. A byli jsme rádi, že jsme se z toho fitnessu v povětří vrátili bez úhony. Na krčení rameny už není síla. Všichni jsme si zacvičili a večer přišly na řadu Hot sprinks lázně nebo Alpa s kaštanovými výtažky.



Čtvrtek 6. 9. Sláva – volné dopoledne a výlet na Velkou Čínskou zeď

Po sérii ranního nelidského buzení před čtvrtou se ředitel ustrnul a dal nám volné dopoledne. Silnější jedinci brzy využili nabídku výletu na Čínskou zeď. Předchozí den jsme se jí přiblížili během disciplíny, ale většina pilotů měla úplně jiné starosti než koukat po okolí. S očima na stopkách a nohama ve speedu prolétávali závětrný rotor a hledali v údolí budovu bývalé mýtnice. Rébus. Teď tedy výlet. Někteří jej však vyměnili nestydatě za spánek a vůbec to nebylo špatné. Se silami je třeba hospodařit. Obzvláště po termickém tělocviku. Odpoledne letíme další ekonomiku kombinovanou s rychlostí. Jde o to obletět co nejrychleji cca 20 km trojúhelník (zase za asistence termiky) a pak se vydat po předem definovaném rameni se zbytkem paliva. Plníme a ukládáme stroje do karantény. Většina z nás už není schopna pozřít nic z plastové nadílky, a tak vyrážíme na rychlý oběd. Na

startu se taktizuje, protože možnost využití termiky pro ekonomickou část disciplíny zní slibně. První startující však jasně ukazují, že kromě obtížného drncání během rychlostní části ve spojení s větrem, který kazí výsledné časy, nenabízí obloha žádnou pomoc. Takže to zase vypadá na exhibici malorážek a čtyřtáktů... Jdeme na to a bojuje se až do konce letového okna. Mnohým se také předčasně „zaprášá od bot a od koleček“, a tak je pořadatelé sváží až do tmy. Nouzové přistání je ve zdejších podmínkách drsná záležitost. Kdo má štěstí, treť cestu bez drátů nebo stadion. Ti méně šťastní musí spravovat. Jako třeba Rakušané, kteří dokázali poškodit pro nás neuvěřitelné masivní Airchoper. Nikomu se však nic nestalo a to je dobře. Výsledek tušíme ještě před vyvěšením výsledků.



Kuba, náš přidělený čínský anděl, nehrající kapitán Michal a Stoupa v českém stínu



Pátek 7. 9. Začíná se riskovat!

Na včerejší disciplíně dostali na frak Španělé v tříkolkách. Daniel Crespo byl jedním z nich. Polákům roste hřebínek a machrují. Kromě vítězství v tříkolkách chtějí urvat i světový rekord za čtyřlístek. Nejasností okolo této disciplíny přibývá a atmosféra houstne. Ředitel má plný stůl complainů a zkušeni borci vědí, že závod nekončí létáním poslední disciplíny, ale teprve až bitvou o výsledky u zeleného stolu. Startujeme do mini-maxi a mnozí řeší



Před ekonomikou - karanténa strojů

jestli poletí „na vlka“ nebo „na babičku“. Hotovo a vyčkáváme. Ředitel těsně na hranici zhroucení se snaží z posledních sil tlačit na pilu a vyhlašuje další navigačku. Zadáání má chyby, nesmyslné je i časování nástupu na startovní bod. Křeč vrcholí zjištěním, že není možné včas dostat všechny stroje do vzduchu, a tak je definitivně dolétáno. Finito na závodech ale není dáno posledním přistáním, nýbrž dořešením posledního protestu. Výsledek nakonec vidíte v tabulce. Král je mrtev, ať žije král!

Bylo to pěkné, náročné, specifické :) a bylo toho dost. Nová zkušenost, nový pohled na východ světa. O jídle, cestování, nakupování, rovnosti, ekologii, kontrastech, svobodě jak jí nevnímáme a šancích na lepší život pro každého na světě se dočtete ještě na www.laacr.cz/paramotory nebo v dalších povídkách nejen o létání v Číně.

Míša Machartová

Je krásná, velká a dlouhá a tady jí mají šedivou

