

# Zpráva o průběhu soutěže PMČRd 2010, Ústí nad Orlicí

## 1. Termín konání

Termín 1.8. – 13.8. je termínem běžným na pořádání plachtařských soutěží v ČR. Většinou je tento termín ve znamení stabilního letního počasí beze srážek. Bohužel nám v tomto směru počasí moc nepřálo, ale přesto se nám podařilo uletět 5 bodovaných disciplin. Díky tomu jsme mohli na konci soutěže prohlásit za platnou a vyhlásit Mistry republiky.

## 2. Počet soutěžících

V třídě duoklub soutěžilo 19 pilotů a ve třídě duokombi soutěžilo 25 pilotů.

## 3. Počasí

Jak už jsem zmínil v prvním bodě, počasí nebylo k plachtění příliš nakloněno. Plánování tratí nebylo komplikované jen z důvodu počasí, ale i z hlediska rozdílných výkonností kluzáků L13/23 a laminátových kluzáků. Přesto se domníváme, že jsme se s tratěmi docela trefovali do vhodného počasí.

## 4. Vlečné letouny

2 x L 60

3 x Z226

1 x Z526 ( druhý týden )

Vleky celkově trvali s 5ti vlečnými asi 35 minut. Z technických důvodů jsme 2 discipliny vlekali jen se čtyřmi vlečnými, které byly schopny vyvést kluzáky za 45 minut. Myslím, že i tento čas je dostatečný. Ve druhém týdnu jsme měli k dispozici šest vlečných a většinou byly ve vzduchu do 30 minut.

## 5. GNSS FR, vyhodnocovací software

Po celou dobu soutěže jsme neměli žádné větší potíže s vyhodnocováním. Vše probíhalo až na občasně výpadky připojení k internetu hladce. Za to patří díky hlavně Evě Hořejší a Jiřímu Cihlářovi.

## 6. Vzdušný prostor, koordinace s ŘLP a MACC

Díky dohodě mezi AČR a MACC nám byly zpřístupněny od 16,15,00 na východ části TMA Pardubice a TRA Rychnov. A to po celou dobu trvání soutěže. Koordinace probíhala bez problémů a když jsme potřebovali uvolnit prostor nárokováný vojáky v AUP, vždy nám prostor bez problémů uvolnili. Musím podotknout, že jsme se snažili této dohody nezneužívat a pokud to bylo jen trochu možné, plánovali jsme trať tak, abychom je nemuseli omezovat.

## **7. Příletová a odletová procedura**

Pro odlety jsme zvolili několik odletových bodů a páskou 10 km. Na přílet byl použit doletový kruh o poloměru 4 km, který byl zvláště kvůli terénu a výšce porostu zcela jistě ku prospěchu a zvýšení bezpečnosti.

## **8. Porušení sportovních řádů, nespportovní chování**

Během soutěže nebyl podán protest ani nebylo nutné řešit porušení sportovních řádů, nebo nespportovní chování.

## **9. Poškození kluzáků – havárie**

Během soutěže jsme měli 2 poškození kluzáků při pozemní manipulaci v terénu. Žádné zranění pilotů. Bohužel jsme měli i menší nehodu L60 v terénu (poškozená vrtule). Při této nehodě se projevila nezkušenost posádky kluzáku při zavolání L60 do terénu. Terén byl poset velkými kameny a hlavně po vydatných deštích podmáčený, Toto pilot L60 nemohl ze vzduchu vidět, ale i po opětovném dotazu na rádiu byl před svědky ujištěn, že plocha je dobrá. Ještě více je zarážející jak se posádka kluzáku zachovala po přistání L60 a jejím postavení na čumák. Vůbec se nezajímali o to jestli pilot, kterého do tohoto maléru dostali, nepotřebuje pomoc. Té se pilotovi dostalo za přičinění místních obyvatel.

## **10. Startovné, sponzoři a jiné provozní náklady**

Startovné ve výši 4500 Kč bylo dostačující na pokrytí provozních nákladů spojených s pořádáním takto velké soutěže, a to zejména s příspěvím členů AK Ústí nad Orlicí na přípravách závodů pouze za brigádnické hodiny a dále za velkého příspěví našich hlavních partnerů a sponzorů, kteří nám pomohli jak finančně tak materiálově. Bez těchto partnerů by bylo pořádání podobných soutěží velkým otazníkem. Samozřejmě bez ochotných vlekářů, rozhodčích a meteorologů, kteří to dělají z nadšení a pouze za stravu a ubytování by uspořádat jakoukoliv soutěž nebylo též možné.

## **11. Zázemí letiště a organizace**

Letiště AK Ústí nad Orlicí pořádalo PMČRd pod hlavičkou Aeroklubu ČR poprvé. Poloha našeho letiště je termicky velmi výhodná. Myslím si, že jsme organizaci s menšími problémy zvládli.

Sprchy a WC byly dostatečné. Električka do kempu byla dostatečně silná a nedocházelo k výpadkům sítě. WiFi nás trochu zlobila, ale situaci jsme nakonec zvládli snad ke spokojenosti všech. Občerstvení bylo zajištěno ve formě baru. Pro malý zájem soutěžících nebyla strava zajišťována. Snídaně pro vlekáře, rozhodčí a meteorology byla zajištěna v baru. Zbytek stravy jim byl vyplacen v korunách za každý den.

Ohledně organizace musíme přiznat, že neprobíhalo vše tak, jak bychom si my i soutěžící představovali. Snažili jsme se z našich chyb každý den ponaučit a domnívám se, že se nám to nakonec podařilo a nedocházelo k zásadním potížím. Já jako ředitel soutěže jsem se bohužel také nevyvaroval chyb spojených s vedením a rozhodováním v rámci soutěže. I zde platí, že je třeba se z těchto chyb ponaučit a příště se jim vyvarovat.

## **12. Čeho se vyvarovat, co zlepšit, náměty do budoucna.**

Rád bych apeloval na plachtařskou komisi a její práci v rámci výboru Aeroklubu ČR na zajištění dostatečného počtu vlečných letounů, které by byly k dispozici na soutěže pořádané pod hlavičkou Aeroklubu ČR. A hlavní věc, která mě osobně se dotkla jsou piloti na letadlech AČR(L60). Díky nehodě L60, která je v majetku AČR jsem zjistil, že pilot nebo aeroklub nesou odpovědnost za nehody i při akcích AČR se spoluúčastí 100 000 Kč. Myslím si, že pokud se neudělá něco s odpovědností jak pilota tak pořadajícího AK, tak málokterý pilot půjde za těchto podmínek vlekat na akce AČR na jejich letadle. Hlavně se to týká vleků z pole.

## **13. Závěr**

Pro Aeroklub Ústí nad Orlicí bylo pořádání této soutěže nejen velkou neznámou ale i velkou zkušeností, kterou lze získat pouze tak, že se do podobné akce vrhne. Místní aeroklub má zkušenosti pouze s pořádáním UL soutěží. Já osobně mám zkušenosti z plachtařských soutěží hlavně jako závodník a musím říct, že organizace není vůbec jednoduchá a každému bych doporučil si zkusit nějakou soutěž zorganizovat.

Poslední věc, kterou bych chtěl aby plachtařská a sportovní komise projednala je rozvržení do tříd ve dvojsedadlových kluzácích. Navrhoval bych buď létat jen na L13/23 a nebo dou klub L13/23 a duokombi samostatně. Postavit tratě na L13 až ASH25 není jednoduché. Vím, že pravidla o samostatné třídě udávají min. počet 10 kluzáků. Ale doporučoval bych v případě dvojsedadlových kluzáků výjimku na min. počet 5. Toto je moje osobní poznámka k těmto závodům.

V Ústí nad Orlicí 10.10.2010

ředitel soutěže  
Jiří Trnka