

## Zpráva z konání regionů 2007 ve Vysokém Mýtě

### **Termín soutěže:**

Termín 5. – 18. srpna se ukázal opět jako termín, kdy počasí dovoluje odlétání většího počtu disciplín. Sám o sobě bych však volil termín o týden dřívější, aby zasahoval přelom července-srpna pokud to bude samozřejmě z organizačního hlediska možné.

### **Počet soutěživých:**

Počet soutěživých se nakonec ustálil na 66 soutěživých – 51 v klubové třídě a 15 v třídě kombinované. Je to historicky největší počet kluzáků, který kdy na soutěži startoval v ČR. Kromě posledních dvou dnů (předposlední 65, poslední 64 – pracovní zaneprázdnění) byl počet soutěživých 66.

### **Počasí:**

V komplikovaném počasí letošního roku se podařilo uletět 10. disciplín v kombinované třídě a 9. disciplín v třídě klubové. Z toho v první týdně byly hodnotné 1 000 bodové disciplíny a několik pilotů uletělo svůj první 300 km přelet. Předpovědi počasí od Horáče byly v letošním roce perfektní a vycházelo se z nich při stavbě tratí. Přerušení soutěže díky počasí vycházelo dobře na dny, které by stejně byly vyhlášeny jako odpočinkové. Časný vývoj kupovitě oblačnosti i v rovinaté krajině v okolí VM byl v takovém limitu, že umožnil včasný odchod na disciplíny.

### **Vlečné letouny:**

Vleky byly zajišťovány letouny typu – Z-226MS, Maule, L-60, Z-37 a pro klubovou třídu se využívaly ještě letouny Z-226AS a Eurostar. Nezaznamenal jsem v letošním roce problémy se zajištěním vlečných pro regiony – 3x Z-226MS AK VM, 1x Z-226AS soukr., Z-37 AirSpecial, Maule Bemoair, Eurostar soukr., Z-226MS Chrudim, Z-226MS AKUO, Z-226MS AK Šumperk, L60- AeČR. Vyvlečení všech letadel trvalo 51 – 58 minut, což nás mnohé překvapilo. Výrazně se na tom podílela převaha vlečných typu Z-226, se kterými vleky jdou velmi rychle.

### **Vlekaři:**

Se zajištěním vlekařů nebyl problém. Také se jednalo o zkušené vlekaře, proto se nevyskytl jediný závažnější problém během vzletů.

### **GNSS FR:**

Zastoupeny byly homologované zapisovače typu Filser, LX Navigation, Volkslogger, Zander různých typů. Zander byl pouze 1x – zde byl problém, protože ho nešlo validovat souborem IGC Shell, ale musel se validovat DOSem – soubor zasílán mailem. Jinak byla převaha výrobků LX navigation a Filser. To zahrnovalo hlavně typy Colibri, LX20, LX verzí 5000 – 7000.

### **Vyhodnocovací software:**

Používalo se SeeYou Competition a to ve verzi již přímo spolupracující se SoaringSpot.net, takže publikace všeho na webu byla velmi rychlá. Před závody došlo k dohodě mezi Naviterem a Markýzem a vše důležité bylo linkováno přímo na web soutěže. Dále byla využita metoda přímého stahování igc souborů soutěživými – byly vyčleněny dva PC v hangáru a také vzrůsta počet závodníků nosících igc soubory na kartě. Také asi 15% využívalo zasílání souborů přímo mailem (bylo zasíláno na moji adresu, protože mám odezvu do mobilu a mohl jsem rychle reagovat na zaslání). Tyto soubory byly validovány programem IGC Shell, který je volně dostupný na IGC stránkách – opět hodnotím jako pozitivní, protože program pracuje s rozhraním Windows a konečně zmizela obtížná validace pomocí příkazů DOSu. Bohužel pro validaci tímto programem není zapracován logger Zander. Stejně asi 45% soutěživých vyžadovalo stažení přímo od rozhodčího.

### **Vzdušný prostor:**

K narušení během letu na trati nedošlo. Většinou docházelo k narušení dané blízkostí TMA Pardubice před odletem. I když na tuto skutečnost byli piloti opakovaně upozorňováni, přesto nedbali varování svých přístrojů a jedno kolo ve stoupáku při východním směru větru (byl po většinu soutěže) je zahnal do TMA. Posuzování narušení se posuzovalo přísně na žádost služby řízení, protože po severní části, která byla uzavřena při většině soutěžních letů, docházelo k sestupu dopravních letadel na pardubické letiště a hrozila možnost sblížení.

### **Koordinace s ŘLP a vojáky:**

Koordinace otevírání vzdušného prostoru bylo letos slabinou. Problém byl v tom, že i když jsme hlásili severní, či jižní variantu, po zavolání na oblast nám bylo většinou řečeno, že jsou mnohé prostory uzavřeny (přetrvává nešvar zajistit si vojáky k létání všechno, co můžou) a máme si to vyjednat s vojáky na letištích Pardubice a

Čáslav (která byla letos v provozu na rozdíl od minulého roku). Pak probíhala licitace s vojáky na obou letištích, co uvolní, přičemž v Pardubicích nám doporučovali se dohodnout s Čáslaví a opačně. Zbytečně dlouho pak trvalo vyjednání vhodného prostoru a zdržovala se příprava briefingu. Hodně záleželo na osobě na oblasti – 1x tam byl Lumír Hovančík a probíhalo vše bez obtíží. Přesto to chce vyjednat pro další roky lepší podmínky v tom smyslu, aby oblast upravila vojákům lety tak, aby prostor sever, či jih byl uvolněn – pokud to je možné. Přesto naplánování tratí kromě jednoho dne, kdy probíhalo jakési cvičení Quo Vadis, bylo bez větších obtíží. Jak jsem již napsal, problém byl ve zdlouhavém vyjednávání a tím zkracování časového intervalu pro vytvoření adekvátní trati vzhledem k meto podmínkám a uvolněnému prostoru.

Co se týká uvolňování TMA – to fungovalo zcela bez obtíží, obě strany dodržovaly domluvený postup a je vidět, že po dohodě se dá létat při stanovených podmínkách i v takto omezených oblastech.

Oblast Polska byla otevírána bez obtíží po zavození na číslo uvedené v povolení pro využívání prostor v PL. Něco jiného byl však problém s přistáním na území PL, který se povedl za dobu soutěže ve dvou za sebou následujících dnech. Asi nemá cenu to rozebírat, protože to pro příští rok vyřeší Shangen – tím myslím přechody hranic.

#### **Příletová a odletová procedura:**

Pro odlet páska 6km a doletový kruh o poloměru 2km. Délka pásky dostačovala zcela bezpečně i pro takové velké množství kluzáků, poloměr kruhu mohl být o 1km větší vzhledem k tomu, že plochy od 2km od středu kruhu umožňovaly jen omezené množství přistání uvnitř kruhu. Po dohodě s piloty byl ponechán poloměr kruhu 2km, protože ve směru příletů byly plochy dostatečné. Při plánování tratí jsme se snažili předsunout pásku pro kombi třídu ve směru odletu, protože kombi třída startovala vždy první a měla také plánované delší tratě.

#### **Porušení sportovních řádů:**

Byly řešeny jen špatně nastavené nastavení intervalu fixování – dle SR řešeno napomenutím. Dále byly řešeny narušení prostorů dle SR přistáním v místě a čase vstupu, 3x diskvalifikace pro opakované narušení. Za narušení byly považovány i vstupy do řízených oblastí po dohodě se službou řízení, protože došlo k porušení SR o nenavazování spojení se službami řízení mimo přistání či nouzové situaci a pokud došlo k narušení, pak se trať zkracovala dle platných pravidel pro penalizace.

Jednou se řešila věc možnosti zbavit se penalizace za narušení prostorů přistáním a opětovným vzletem. Protože pilot žádal o potvrzení této možnosti rádiem, vzbudilo to odezvu, protože skutečně přistál a opět vzlétl – Standa Poslušný. Stížnost vznesl Tomáš Sedláček, který ji konzultoval s Mrazíkem ☺. Bylo zjištěno, že Standa sice vzlétl do prostoru TRA52, ale vzhledem k malé výšce ji podlétl (spodní hranice 5000ft). Na dalším briefingu pak bylo jasně řečeno, že u kluzáků, které provádějí druhý a další soutěžní vzlet, se kontrolují všechny soubory daného dne před odletem na trať.

Nebyl podán žádný protest.

#### **Nesportovní chování:**

Nebylo zaznamenáno, tudíž ani řešeno.

#### **Poškození kluzáku/havárie:**

Během tolika odlétaných hodin a vzletů nebyla zaznamenána havárie ani žádné větší poškození – 1x sednutí bez podvozkového kola - poškrábání trupu, 1x poškození dvířek po přistání do pole – obě poškození u typu VSO-10. Během soutěže došlo k těžkému poškození letounu Z-126, kde přistávání soutěžních kluzáků se podílelo na vzniku konfliktní situace. Za příčinu bylo dáno pilotovo špatné rozhodnutí a nezvládnutí přistání. Souvisejícími příčinami byla absence informací od AFIS a vjetí soutěžního kluzáku do dráhy přistávající Z-126. Po této události byl vydán NOTAM, který zakazoval přílety na LKVM při příletech kluzáků.

#### **Čeho se vyvarovat a co zlepšit:**

Během regionů jsem nezaznamenal žádnou věc či událost, které bychom se měli v budoucnu vyvarovat. Jednoznačně by však chtělo vyřešit lepší koordinaci mezi oblastním řízením vojenských letů a základnami. Tzn. aby vojáci opravdu využívali TRA v tom prostoru, kam nebudou směřovat lety kluzáků – oznámení 24 hodin dopředu – nebo dle dohody s vojáky, aby jim to nedělalo obtíže při plánování.

K tomu jen poznámka: Čáslav nyní využívá hodně TRA58, která vybíhá dost daleko na jihovýchod a dělá úzký průchod mezi TMA Brno a TRA58, takže pokud se plánuje delší varianta jižních směrů, musí se kluzáky hnát hodně na západ a pak vlastně po jižním okraji až nad Brno a pak mohou teprve na sever. Týká se to samozřejmě pouze závodů, které se pořádají v oblasti východních Čech a na západ řekněme někam po Jihlavu. Bylo by dobré projednat, zda by během soutěže pořádané v této lokalitě (u východních Čech pokud bude volena trať jižních směrů), nemohlo dojít k uvolnění TRA58. Chápu, že je to problém z hlediska vojáků, protože to je pro ně nejbližší oblast pro cvičení. Právě při cvičení Quo vadis nám ještě zavřeli TRA55 a to se už opravdu nedalo letět na jih a museli jsem volit méně vhodnou severní variantu, i když byla nahlášena variant jižní. Vhodné také

poznamenat, že v případě soutěží v lokalitách výše vyjmenovaných nelze uzavírat najednou TRA58 a 55. Zatím totiž na východě je Přerov (říkám zatím ☺), který brání možnost obletět tuto oblast směrem na východ.

#### **Náměty do budoucna:**

Bylo by dobré, aby pořadatelé využívali Markýzův systém – ne proto, že jsou na něj lidé zvyklí, ale jde o archivaci dat do budoucnosti. Nevím, zdali v podmínkách pořádání je web soutěže, ale bylo by dobré ještě zavázat pořadatele, že po dobu 5 let budou data soutěže dostupná, pokud nebude využívat soutěžní web Markýze, který běží na glidingu a najdete tam uložené soutěže od Hosina 2004. Web soutěže by měl být přístupný na jednou zveřejněné adrese a ne ho přesunovat – viz. regiony 2006 v Jihlavě, které jsou nyní na jiné adrese.

Dále rozšířit možnost alternativního dodání igc souborů pro zpracování výsledků – samostatné nahrání z přístroje a dodání do předem určeného adresáře. Výrazně to zrychluje zpracování výsledků. Pokusit se najít českou cestu pro on.line tracking – litevský tracking? cestou Luďka? Tím myslím zakoupení krabiček z peněz plachtařské komise – ostatní by bylo věcí pořadatele – SIM karty a dojednání podmínek s Litevci.

Bylo by dobré vyřešit způsob létání přes hranice a jednoznačně stanovit postupy, aby nedocházelo k tomu, co letos s Poláky.

#### **Další:**

Shrnu své poznatky – dlouho jsme nezažil tak pohodové závody (potvrdil i Daneš Gula při vyhlašování výsledků). Žádný stress, pohodové sportovní létání. Letiště Vysoké Mýto je vhodné pro pořádání i mezinárodní soutěže a to jak po stránce zázemí, tak po stránce organizačního týmu. Mimochodem tento tým vedený Pepou Bártou se dotazoval na možnost pořádání takové soutěže. Myslím, že naše republika by měla světu ukázat, že umíme pořádat soutěže mnohem kvalitněji než Litevci a hlavně Frantíci. Jako komise bychom měli promluvit s některými zástupci letišť a probrat tuto variantu. Jednoznačně však říkám – NE JIHLAVA!! K Mýtu jen tolik – nešťastná je jeho poloha u E442, kde hučení automobilů dělá problémy. Také okolí není nic moc. Ale pokud by se létalo, je zázemí velmi dobré pro pořádání i mezinárodní soutěže. Kemp dostatečný s nevypadávající elektrickou sítí, zázemí opravárenského podniku, dostatek prostoru pro hangárování. Dostatek WC a sprch se stále tekoucí teplou vodou. Dostatečně velký prostor na brifiengy ve vyklizením hangáru, skvěle fungující bar v hangáru doplněný pro náročné hospodou na letišti se skvělou obsluhou a zásobením a jídlem. Dostatek ubytovacích prostor pro štáb a případnou jury a to jak na letišti, tak přímo ve městě s dosažením letiště do 10 minut.

Ale to jen tak na okraj ☺.

Zprávu vypracoval Jirka Cihlář