

„Lítání v Čechách na své superlety teprve čeká“

rozhovor s Karlem Vejchodským

Po valné hromadě Svazu paraglidingu v Třešti 9. listopadu proběhlo slavnostní vyhlášení výsledků Českého poháru paraglidingu 2013. Vítězem putovní ceny se stal (už po šesté) Karel Vejchodský. Když odcházel z pódia s cenou, dohodli jsme se, že spolu uděláme do Pilota krátký rozhovor. Ten ale musel počkat, protože o Karla se pokoušel nějaký bacil, před kterým utekl až do Brazílie, a tak se načatý rozhovor nemohl nestočit i k tomu, co dělal v této jihoamerické zemi...

Karle, po pěti letech se k Tobě vrátila putovní trofej Českého Poháru Paraglidingu, který jsi vyhrál už po šesté, když započítáme i „tandemové“ vítězství. Jaký je to pocit?

Je to fajn, vyhrát ČPP. Já to považuju za soutěž, která má hlavu a patu, smysl...

Do letošního Poháru jsi přihlásil 9 letů, což je také ve srovnání s mnoha ostatními piloty relativně málo. Čím to? Znamená to, že jsi Ty lítal málo, nebo naopak ti ostatní hodně?

No, já si myslím, že jsem létal relativně málo, kvůli práci jsem měl zasekané hlavně jaro a také díky rodině jsem mohl létat jen v létě. Takže jsem si to zařizoval tak, abych mohl jet létat, když počasí vypadalo dobře, a zároveň jsem si taky nechtěl moc otlávat padák ☹️. Takže těch letů bylo méně, ale naštěstí to bylo vždycky ve dnech, kdy byly podmínky kvalitní. Takže pro mě bylo štěstím, že jsem ve dnech, které byly pěkné, v červenci a v srpnu, mohl létat. Pokud by se podobné počasí udělalo v dubnu nebo květnu, tak jsem neměl šanci.

A byla to spíš náhoda, nebo se snažíš plánovat podle počasí?

Určitě se snažím plánovat podle počasí. Vzhledem k časovým možnostem, které teď mám, se snažím vytipovat si dny, které opravdu vypadají slibně. Nesnažím se létat za každou cenu, jako třeba před deseti lety, kdy jsme šli létat, kdykoliv bylo hezky, jen abychom si zalítali. Spousta lidí tak létat, ale když je dnes nějaká šance, tak si vybírám podmínky, kdy je naděje, že se povede ně-

jaký pěkný let. Myslím si, že jsem ve fázi, kdy počasí nepotřebuju „zkoušet“ každý den, spoustu věcí už znám, vím, jak to chodí, takže se snažím „vyždímat“ z počasí a podmínek co nejvíc, než abych se bál, že si nezalítám.

A co trati letů - když přijdeš na „kopec“, nebo startoviště, máš vždycky jasno, kam poletíš, nebo se rozhoduješ až „operativně“, před startem, nebo až ve vzduchu, s tím že OB nadeřinuje XContest?

V hlavě už přelet nějak samozřejmě mám, protože vím, jaký bude vítr, zvrstvení vzduchu a jaká by měla být termika během dne. Co se týče startovišť mám nějaká oblíbená. U nás třeba na Dražanské vrchovině nebo na Českomoravské vysočině, kde mám vytypované nějaké starty, a když se na ně chystám, už vím, kam poletím. Polohy OB jsou variabilní – to, jestli poletím 100 nebo 130 km FAI se rozhodnu až na prvním rameni trati během první hodiny letu, nebo dvou, kdy vidím, jak silné jsou podmínky a kolik je času něco zvládnout. Takže vím zhruba, jakou trať poletím, o její délce se rozhodnu během první části letu.

Co se týče Alp, tam nemám terény tolik „prošlapané“. Letos jsem tam byl s Davidem Rybářem na Anholzu, kde jsem s ním letěl trojúhelník a byl jsem rád, že jsem ho letěl s někým, protože jsem tam



Karel při drobné opravě...

byl poprvé. Nejsem žádný „mistr světa“, abych všechno věděl, takže jsem byl rád, když mi cestou David ukázal, kudy se letí a neztrácel jsem tak na některých místech zbytečný čas.

Z XContestu se dá docela dobře vyčíst, jaké tratě se dají v Alpách létat. Co se týká



S východním passatem v zádech jsme letěli západním směrem. Trvalo nám to téměř 11 hodin



... a ve vzduchu

létání u nás, v rovinách, nebo ve zvláště krásné krajině, těch možností jak přizpůsobit trať, je více. Lítání v Čechách teprve čeká na své superlety. Tak jako v Alpách se létají už teď FAI trojúhelníky 250 km a více, a časem tam někdo uletí 300 km FAI, mám pocit, že pokud bude v Čechách rozumné počasí, tak tady padnou 150 až 200 km FAI. Myslím totiž, že ty svoje poslední dva lety 150 km FAI, zejména ten druhý, jsem letěl v relativně průměrných podmínkách. Dny, které pamatuju z dřívějších, byly kvalitnější, jen jsme je neuměli využít. Ale po zkušenostech z Alp a jiných částí světa jsme se naučili den i podmínky využívat čím dál lépe. Ten čas na tak dlouhé tratě tady je, jen jde o to se ho naučit lépe využít.

Které z výkonů ostatních kolegů, nebo vlastně soupeřů, vidíš jako nejhodnotnější? Z mého pohledu jsou pěkné všechny dvě stě a vícekilometrové FAI trojúhelníky v Alpách. Co se týká „českého“ lítání, tam se mi líbily výkony Honzy Habermanna, který měl čtyři nebo pět FAI trojúhelníků nad 100 km, což považuju za pěkný, vyrovnaný výkon.

V roce 2008 jsi vyhrál Pohár dílem díky svému rekordnímu přeletu 335 km, dosud největšímu přeletu v Evropě. Jak to s tím rekordem je, platí dosud?

FAI tyhle kontinentální rekordy neregistruje, takže jsou vlastně neoficiální. A tenhle můj už neplatí, protože vloni někdo na Ukrajině ulítnul přes 400 kilometrů, což je první evropská čtyřstovka. Jsou vidět na XContestu.

vylepšovat, když bude přibývat věcí, které budou pilotům přinášet nějaké další informace o tom, kde se jak létat, a pro přípravu jejich vlastních letů. Ta informační hodnota XContestu myslím roste a budu rád, když bude růst. Co se týče změny pravidel, na té jsem se nepodílel, to šlo mimo mě, ale myslím, že ty změny jsou ku prospěchu „světového“ lítání, protože tam přibyla možnost přihlásit jeden let ze světa, což myslím přispěje k tomu, že piloti budou motivováni zkusit trénovat létání i jinde ve světě. To, že v rankingu zůstávají lety z Česka, považuju taky za dobré. Myslím, že pilot, který ČPP vyhraje, to nebude mít o tom jet párkrát do Alp, ale o vyrovnaných letech z různých terénů, v různém počasí, a musí ukázat, co v něm je. Podle mě je to teď relativně dobře nastavené a nemám s tím problém - nikdy jsem neměl... Stejně pro devadesát procent pilotů slouží ČPP jako evidence letů, jakýsi zápisník a zároveň možnost pochubit se kamarádům - základní princip, a to vítězství v něm je pro několik lidí taková třešnička na dortu.

Lítáš na Aspen 4. Proč právě na něm?

Na Gradientech létám skoro od svých začátků. Jak padáky, tak směřování a filozofie

firmy, její koncept padáků, užití materiálů a všechny věci, které s tím souvisejí, tomu prostě věřím. Co se týká konkrétně Aspen 4 – je to dáno určitým vývojem. Létal jsem před Aspenem výkonnější, soutěžní padáky, EN D – naposledy Avax XC3, nicméně vzhledem ke změnám, které proběhly v rámci kategorií a certifikací, kdy jsou dnes EN D padáky de facto čistě soutěžní křídla určená pilotům, co létají Světový pohár, nebo jiné světové soutěže, jsou „zbytečné“

pro drtivou většinu pilotů...

Padáky v kategorii EN C jsou v současnosti i pro piloty, kteří dřív létali přelety na závodních EN D padácích, dostačující. Díky vývoji v konstrukci a technologii výroby padáků jsou v kategorii EN C křídla zcela vyhovující, dobře se ovládají a mají vysokou míru pasivní bezpečnosti. Samozřejmě ambiciózní soutěžní piloti, kteří létají světový pohár, potřebují výkony „dvoulajnových“ speciálů, ale pro většinu pilotů, kteří létají přelety a na závody jdou jednou za rok, je z mého pohledu kategorie EN C zcela dostačující. A pro mě je v ní právě Aspen. Létám s ním dva roky, má dobře „vyváženou“ ovladatelnost s mírou pasivní bezpečnosti a já jsem si s ním - s padákem v kategorii EN C - zalétnul nejlepší přelety svého života a neměl jsem žádný pocit handicapu.

Jaký největší let jsi na něm uletěl?

Bylo to 426 km v přímém letu, teď v Brazílii. Letěl jsem spolu s Tomášem Soudkem,



Jsi jedním z těch, kdo ČPP spoluorganizoval. Jak jsi s vývojem v něm spokojený? Došlo také ke změně pravidel. Je přínos té změny dle očekávání?

ČPP jsem spolu s Petrem Chromcem a s Jakubem Havlem s PG webem zakládal, ale teď už z důvodů svého pracovního vytížení jsem to přenechal jim a už asi dva roky se v PG webu neangažuju. Český pohár se přirozeně vyvíjí, - pravidla, atd. - ale ta myšlenka a základní princip zůstávají stejné. Myslím si, že se to dělá dobře a budu rád, když se to bude nějak



Tomáš po přeletu u nádraží, ležící, spící, bágly hlídající..

takže to byl společný let a vlastně první čtyřstovka českých pilotů.

Pokolikáté jsi vlastně v Brazílii byl? A jeli jste na známá místa, nebo jste objevovali nové končiny?

V severovýchodní Brazílii jsem byl již popáté. Nicméně Brazílie je obrovská země, a také podmínky jsou v každé části dost jiné. V severovýchodní oblasti, kterou převážně navštěvuji, panují v od října do prosince vskutku zajímavé podmínky pro létání. Východní rovníkový pasát je sušší než v jiných částech roku a nad rozpálenou krajinou se mění v termický ráj. Průvodním jevem létání zde je hlavně vítr, létají se zde v podstatě pouze záfuky, někoho by možná silný vítr mohl na startu překvapit. Letos jsme jeli na známá místa, pro většinu pilotů co se o přelety z Brazílie zajímá, určitě nejsou pojmy jako Quixadá či Patu ničím novým.

Jaké podmínky vás v Brazílii potkaly a jak tam vypadá klasický přeletový den?

Velmi obtížné se zde předpovídá počasí, natož rekordní dny. Je třeba být každý den připraven na dlouhý let. Včasný start a následné svahování je důležité z jednoho prostého důvodu - termika často vítr během dne ještě zesílí a i když se objevují mezery pro start, mnohem bezpečnější je start sice do silného, ale laminárního větru hned ráno. I když je ráno úplná deka, vyplátí se na start vyrazit - po hodině se atmosféra často vysuší a může být nádherně letovo. Dalo by se říci, že až na výjimky - které jsme letos poprvé zažili - je zde každý den letový, jen různě kvalitní, podle toho v kolik hodin se počasí udělá, a tedy kolik zbývá času. Sto kilometrů jde uletět téměř každý den, dvě stě v lepší den, tři sta v kvalitní den a cokoliv nad 400 km znamená velmi kvalitní až výjimečný den a hlavně připraveného pilota.

A takhle to dopadlo



No právě. Na co hlavně se musíš připravit? Když letíš takhle dlouho, nebolí tě něco?

Jsou to extrémně dlouhé lety, třeba i jedenáct hodin, takže dobře seřízená sedačka je základ, aby v tom člověk vydržel. Potom dostatek pití, protože podmínky jsou hodně „suché“, a zároveň mít vyřešený systém močení - já používám urinální kondom s hadičkou - a potom samozřejmě i psychická příprava.

Jak to vaše „čtyřkilo“ vlastně probíhalo??

Zrovna ten den jsme marně svahovali nad startem v Quixadě více než dvě hodiny, než začala chodit termika. Psychicky to bylo velmi náročné, od kopce jsme odlétali až v 9 hodin. Věděli jsme, že času je málo a náš cíl byl Piri Piri, městečko na 330. kilometru, odkud jede noční bus do Fortaleza a následně zpět do Quixady. Podmínky ze začátku nebyly kdovíjak čitelné, ale letělo nás více padáků, a tak byl postup relativně rychlý. Do karet nám hrál také slušný vítr o rychlosti kolem 25 - 35 km/h. Někde kolem 100. kilometru jsme se s Tomášem na chvíli rozdělili, já letěl pásmem pohoří napřímo, on trošku zleva, nicméně po 20 km jsme opět letěli spolu. V rovinách kolem 150 - 200 km to většinou bývá nejjednodušší část letu s krásnými mraky, ale tentokrát jsme se museli spokojit s malými mráčky a turbulentní termikou. Za Porangou na náhorní plošně kolem 230. km jsme museli zvolnit, protože před námi byla snad třicetkilometrová „modrá díra“. Dotočili jsme ve slabém stoupání a vydali se směrem k mrakům. Uprostřed modra se nám podařilo zvednout o pár stovek metrů a to byl podle mě základ úspěchu toho dne - k prvním mrakům se nám podařilo dolétnout s dostatečnou rezervou a 300 km bylo v kapse. Následně nás čekalo něco jako splněný sen XC pilota - základny krásných 4/8 mraků vysoko přes 3000 metrů, široké klidné stoupání, a to až do západu slunce.

Přistáli jsme kousek od sebe a za hodinu již popíjeli studené pivo na nádraží. Tomášovi to dalo přes tři otočnky 434 km, mě 432 km, na přímou vzdálenost mě 426 km a Tomovi 424. Bylo to super a je to nová výzva pro všechny české piloty!

Jak moc obydlená, či neobydlená byla krajina, nad kterou jste létali? Bylo třeba respektovat nějaká omezení - myslím CTR, TMA, nebo zakázané prostory? Severovýchodní Brazílie není hustě osídlena, ale až na pár oblastí na přeletu vidíš sem tam nějaký domeček a cestu. Pokud se blíží přistání, je vhodné se rozhlédnout kde je nejbližší domek a k němu se dostat, či ještě lépe poblíž přistát - je velká pravděpodobnost, že budou mít v obýváku motorku a pak máš se svozem k nějaké silnici či městečku vyhráno.

Potkávali jste ve vzduchu nějaké dravce? Hlavně dopoledne točí první stoupáky místní černí supi Urubu a celkem pomáhají. Od místních jsme se dozvěděli, že je vždy lepší, pokud jsou aspoň dva a že máme dávat pozor na ty s červenou hlavičkou, ti termiku moc netočí. Moc pěkně jim tam neříkají ☺.

Ještě k padáku: Na jakém plošném zatížení lítáš - máš nějakou preferenci, jestli raději na horní, nebo spodní hranici zatížení? Anebo si bereš zátěž podle panujících podmínek?

V Brazílii létám na horní hranici zatížení vzhledem k silnějšímu větru i turbulentnějším podmínkám. U nás tak nějak uprostřed či blíže horní hranici, podle toho jak se ráno najím a co na sebe navlíknou...

Kolik celkem přeletů jste v Brazílii udělali a jak dlouhých?

Letos jsme přijeli do Brazílie pozdě - již v době našeho pobytu začalo období vlhka a párkrát jsme zažili deštěk, což zde

Po přistání v Madalena



Honza Krátký při přeletu z Quixady

bývá opravdu výjimečné. Nicméně několik pěkných přeletů se nám podařilo, kromě těch 400 km pak nějaké stovky, dvoustovka a třístovka.

Je Brazílie obecně pro padáčkáře přátelská? Uznávají tam třeba naše „papíry“? Jaké tam mají „volnolítači“ zázemí - mají tam nějakou svoji LAA?

Brazílie je báječná země, Brazilci jsou neuvěřitelně přátelští a rádi pomohou. Existuje zde nějaká organizace sdružující padáčkáře a rogalisty, ale abych pravdu řekl, netuším, jak funguje. Nevím jak v jiných částech Brazílie, ale v této oblasti po nás nikdo nic vidět nechtěl. Paulovi na startu v Quixadě stačilo vědět, že jsme schopni bezpečně odstartovat a odletět pryč.

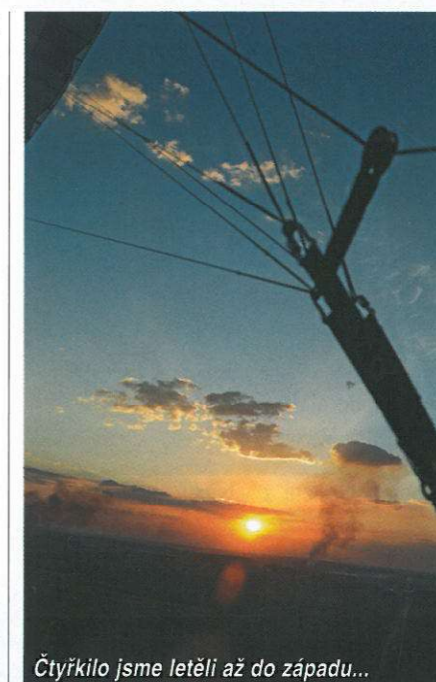
Kolik padáčkářů tam asi je? A potkali jste nějaké?

Místních pilotů je zde jako šafránu, většinu pilotů co jsme potkali, byli Evropané hledající „přeletový svatý grál“, podobně jako my.

Jak draze nebo levně v Brazílii vlastně je? Ceny všeho jsou podobné jak u nás, takže celkem fajn.

Když tam někdo bude chtít jet, co bys doporučil?

Doporučuju znát základy portugalského v případě, že tam jedete bez nějakého zajištěného supportu. Hodí se to při všem. Dále pozemní trénink s padákem



Čtyřkilo jsme letěli až do západu...

v silnějším větru, aby to s vámi zbytečně „necasovalo“ na startu. A pak už si jen užívat svozy na motorkách a pívko v barech s místňáky ☺.

Když takhle cestuješ po světě, jak bys srovnal dostupnost PG létání u nás a v jiných zemích stran legislativních podmínek? Létání v Česku považují za relativně dobře dostupné. Věci, které musí člověk splnit - pojištění, piloňák a tak dále, pova-

žuji za docela dobře splnitelné a nemám s tím problém.

Je vidět na příkladech, že jsou v Evropě země, kde to lítání je složitější, splnit zákonné normy a přitom si dobře zalítat, jde hůř...

Pokud u nás zůstane PG tak jak je, pokud nebude třeba dělat zkoušky kdoví z čeho před nějakými speciálními inspektory a lidé nebudou honěni po nějakých úřadech, aby plnili kdeco a platili všelijaké poplatky, budu rád, když to zůstane, jak to je.

Na spoustě míst jsi už byl, ale existuje ještě nějaký kout světa, kam by ses chtěl podívat s padákem, samozřejmě?

Abych pravdu řekl, v tuto chvíli nevím. Nejvíce se teď asi těším na jarní létání na Drahanech a Vysočině...

A dovedeš si vůbec představit jet někam bez padáku??

Ale to víš, že jo, s rodinkou v létě vyrazíme do Toskánska. Bez řidičky, ale zato se skleničkou v ruce ☺.

Děkuju za rozhovor a přeju krásné svátky a ještě hodně přeletů se šťastným koncem!

S vítězem letošního Českého poháru paraglidingu Karlem Vejchodským si povídal Vojta Šaman