



K ZISKU MEDAILÍ NA PARA PŘISPĚLA TÝMOVÁ POHODA

Alois Šinogl
foto autor

Tento článek bych rád začal netradičně. Poděkováním těm, kteří se, možná i nevědomky, zasloužili o to, že jsem mohl za český tým přivést z 12. FAI mistrovství světa v motorovém paraglidingu další cenné kovy. Největší zásluhu mají rodiny některých závodníků, které koncem srpna na odlehlém francouzském letišti Chambley dokázaly vytvořit zázemí a pohodovou atmosféru, díky níž jsme se mohli naplno soustředit na výsledky.

Než jsme se však dostali až k medailím, bylo nutné zdolat pár překážek. Rejstřík LAA nám pomohl s nutným nestandardním pojištěním, Svaz MPG pokryl startovné. Abychom se vůbec mohli zaregistrovat, pomohly nám Jana Bobková a Broňka Haničáková – oběma patří velké díky! Přestože celé mistrovství osobně nazývám „mistrovstvím zkušeností“, nakonec jsme domů přivezli dvě medaile. Jak se to podařilo?



MOTOROVÉM MS

- ① Starty za bezvětrí s plnou nádrží a mapníkem nejsou žádný med, Beáta Žiezio.
- ② Po úloze jediné s úsměvem, Martin Šmolík.
- ③ Jan Žiezio při odměřování paliva pro ekonomické úlohy

Vše začalo příjezdem na letiště Chambley. Po čtvrtěčném spočítání sebe sama jsme absolvovali úvodní briefing a následně registraci. Ta zahrnovala kontrolu dokladů, pojištění, elektronických zařízení, ale především vážení celého SLZ a měření křídla (po vzoru WPSC v Kataru). Informaci o povinném vážení jsme dostali jen týden předem, což některým pilotům přidělalo vrásky.

Někteří museli vyměnit křídlo, jiní omezili maximální množství paliva, aby

se vešli do limitu. Někdo ještě přímo na místě prováděl „odtučňovací“ kúru na svém stroji. Našli se ale i tací, kteří mohli být zcela v klidu. A přesně tak by to mělo být. Výrobci křidel dobře vědí, proč stanovují hmotnostní limity. Není to jen formalita stanovená „od stolu“.

Po registraci se otevřel vzdušný prostor a během dvou dnů se podařilo odlétat dvě tréninkové úlohy. Hned v tom prvním jsem našim pilotům záměrně zkrátil letové okno, aby se co nejrychleji



dostali do závodního tempa. Měl jsem radost, když jsem je viděl, jak s čelovkami v karanténě pečlivě plánují trasu pro lov otočných bodů a s otevřením letového okna už stojí připraveni na start. Kdo nestíhal, musel za letu improvizovat. I to je dovednost, kterou soutěžní pilot potřebuje.

Byla to zátěžová zkouška jak pro nás, tak pro organizátory. Dopadla výborně. V karanténě dostávali piloti každý den novou mapu, protože se neustále měnily neletové zóny (NFZ) a také modrý kruh vyznačující prostor pro vzlet a přistání. Jeho opuštěním začínala povinnost dodržovat minimální výšku 150 m AGL, odpovídající francouzským předpisům. Úsměvné však bylo, že referenčním bodem k měření výšky bylo letiště. Se zvyšující se nadmořskou výškou terénu jste mohli letět pod zemí a naopak. To všechno zvyšovalo závodní stres, a proto byla tolik důležitá pohoda, kterou jsme si dokázali v týmu udržet.

S vysokou zátěží se nejvíce prali nováčci, kteří nebyli zvyklí na tempo mistrovství světa. Neustále museli hlídat mapu, vyhýbat se NFZ, dodržovat minimální výšku a zároveň

**KAŽDÝ DEN PROBÍHAL
TÉMĚŘ STEJNĚ:
BUDÍČEK PŘED
PÁTOU HODINOU
A DO STANŮ JSME SE
DOSTÁVALI AŽ KOLEM
JEDENÁCTÉ VEČER**





3



2

nepřekročit spodní hranici nejbližšího TMA, která se ovšem uvádí ve výšce nadmořské(!) – 600 m AMSL. Právě tato kombinace nás nakonec připravila o druhé místo. Nad vysokým hustým lesem, kde z bezpečnostních důvodů každý raději stoupá co nejvýš, to nikomu za zlé nemám. Bezpečnost bude vždy důležitější než body! S přihlédnutím k výše zmíněnému systému kontroly výšky a k faktu, že onen hustý les ležel výše než letiště, už moc výškového prostoru nezbývalo.

Každý den probíhal téměř stejně: budíček před pátou hodinou, rozdání GPS loggerů, příprava strojů a odchod na disciplínu, za svítání odlet. Následovalo sledování pilotů online přes Flymaster, návrat, oběd a briefing teamleaderů, po němž jsme měli ještě vlastní briefing. Poté příprava na večerní úlohu, její odlétání a znovu série briefingů. Do stanů jsme se dostávali až kolem jedenácté večer. A ráno celý kolotoč začínal znovu. V tomto tempu se nám podařilo odlétat bezmála deset úloh.

- ① Tříkolkaři mají přesun přece jen jednodušší,
Václav Procházka.
- ② Ranní mlha a čekání na otevření
letového okna.
- ③ Jakub Šedivý při přistání za plný počet bodů



- ① Uvítací ceremoniál v Pont-à-Mousson.
- ② Vlajkonoška Klaudinka.
- ③ Luboš a Anna Halamovi těsně před odletem.
- ④ Lokální briefing

Rád bych, abychom se na příštím mistrovství sešli v co možná nejpodobnější sestavě. Tempo a nároky na pilota jsou tu úplně jiné než na místních „šudla cupech“, jak s nadsázkou říkáme domácím soutěžím. A je třeba říct na rovinu: kdo je na mistrovství světa poprvé, výsledky mít prostě nebude. I to je zkušenost.

Náhledy našeho nejzkušenějšího pilota a pilotky, která soutěží teprve rok, ukazují, jak rozdílně může každý atmosféru světového šampionátu vnímat.

Závodní létání mě stále baví a navigační lety jsou mou nejoblíbenější disciplínou – dokazuje to i několik vítězství. Zkušenosti se sbírají celý letecký život a i tento šampionát pro mě byl přínosnou zkušeností, i když už částečně rutinou, která mě ale stále naplňuje. Kariéru závodníka rozhodně nehodlám ukončit.



Jakub Šedivý

Šampionát ve Francii pro mě byl už sedmou(!) návštěvou mezinárodních závodů. Každý závod je něčím jiný a ani Chambley nebylo výjimkou. Zažil jsem ročníky, kdy závodníci nebyli spokojeni, ale letos se organizátoři s účastí 75 posádek vypořádali se ctí. Žádnou zásadní chybu jsem nezaznamenal.



Beáta Žiezio

Mistrovství světa jsem si užila naplno, a to i přes své „ups and downs“. Nastavila jsem si vnitřní přístup tak, abych se nesrovnávala s piloty, kteří mají za sebou roky zkušeností. Díky tomu jsem se netrápila, když se mi něco nepovedlo, a mohla si akci opravdu vychutnat. Ze začátku jsem byla nervózní z ostatních závodníků, ale nakonec vznikla i nová přátelství, kterých si nesmírně vážím.

Přínos pro mě byl obrovský – a přesně s tím jsem na šampionát jela. Nechtěla

jsem skončit poslední, ale hlavně jsem chtěla sbírat zkušenosti. Létání po boku nejlepších pilotů světa mi jasně ukázalo, na čem ještě musím zapracovat. Velkým přínosem pro mě bylo i to, že jsem mohla čerpat zkušenosti od českých reprezentantů a získávat jejich rady a tipy.

Závody mě zároveň zocelily – naučila jsem se zvládat nervozitu, přenést se přes chyby a poradit si i s nouzovým přistáním. Inspirací pro mě byla i organizační stránka, což se mi hodí, protože jsem se letos pustila do pořádání vlastních soutěží.

Pokud dostanu příležitost, určitě se mistrovství světa zúčastním znovu. Vnímám, že výsledky v navigačních disciplínách byly solidní, ale velký prostor pro zlepšení mám v technice letu. Potřebuji se plně sžít s novou výbavou, detailně poznat rozsah možností svého křídla a dostat jeho chování pod maximální kontrolu. Chci cíleně trénovat přesná přistání v různých větrných podmínkách a zdokonalit se v kroužení v termice. I když se to u motorového létání může zdát nad rámec potřebného, ukázalo se, že právě při disciplínách čisté ekonomiky dokáže tato dovednost rozhodnout o výsledku

Vysoký počet závodníků je skvělý ke spolehlivému určení vítěze, ale má také svá negativa v podobě potřeby dlouhých letových oken. S nimi jsme bojovali ke konci týdne, kdy se zhoršilo počasí. Navigační úloha nepřipadala v úvahu a na přesnost přistání jsme stále potřebovali alespoň dvě hodiny stabilních podmínek.

Vyzdvihl bych, že jsme po několika letech měli opět tandemovou posádku,



která se významně podílela na týmových bodech. Nebyl jí nikdo jiný než Luboš Halama a jeho teprve osmnáctiletá dcera Anna na pozici navigátora. Anna odvedla skvělou práci s mapou a načerpala nepřeberné množství zkušeností do své začínající letecké kariéry. Individuální prvenství jim uniklo jen o 69 bodů...

V konkurenci 45 pilotů PF1 (start z nohou) a 24 pilotů PL1 (tříkolka) v týmu ČR nejlépe bodoval Jakub Šedivý (PF1) na sedmém místě a Milan Klement (PL1) na 11. místě. Mezi šesti posádkami PL2 (dvoumístná tříkolka) skončili Luboš a Anna Halamovi na druhém místě!

Za krásné výsledky musím poděkovat všem našim pilotům. Přestože jsem do pozice teamleadera skočil na poslední chvíli, všichni poslouchali moje pokyny a ctili fair play. Ukázalo se, že zkušenosti a hlavně chladná hlava jsou klíčem k úspěchu. ■

VÝSLEDKY

12. FAI mistrovství světa v motorovém paraglidingu Francie, letiště Chambley, 21.–30. srpna 2025 celkem 75 posádek z 16 zemí

Poř. Pilot	Body celkem
PF1 (start z nohou)	
1. Andrea Cecchetto (ITA)	6 229
2. Nicolas Aubert (FRA)	6 152
3. Pasquale Biondo (ITA)	5 417
...	
7. Jakub Šedivý	4 916
27. Jan Žiezio	3 028
28. Beáta Žiezio	2 863
34. Martin Šmolík	2 393
41. Martin Novák	1 253
PL1 (tříkolky)	
1. Michael Merle (FRA)	6 124
2. Frédéric Mallard (FRA)	5 431
3. Thibault Laine (FRA)	5 200
...	
11. Milan Klement	3 923
14. Václav Procházka	3 425
PL2 (dvoumístné tříkolky)	
1. Fabrice Breuzard – Oriane Breuzardová (FRA)	5 841
2. Luboš Halama – Anna Halamová	5 772
3. Saad Al-Katheri – Zain Kuraib (QAT)	3 401
Týmy	
1. Francie	43 481
2. Katar	28 073
3. Česká republika	26 650

Kompletní výsledky (A = navigační úloha, B = ekonomická úloha, C = přesnost přistání / bowling): <https://wmc-wpc-2025.fr/results/?select=ppg>

