

## MS sekce NS 16. - 24.7.2024 Sárkad Maďarsko

Tentokrát vzhledem k trochu pestřejší dopravě začnu už tou. MS pro nás začalo už v pondělí 15.7. vpozdvečer, kdy se Tomáš se svým batůžkem a jinak prázdnou Svazovou Toyotou Proace vydal do Jablonce naložit modely tří jabloneckých juniorů a je samotné. V záloze pro rozšíření místa měl nové hagusy pro případné umístění věcí na střechu a pak ještě mě s možná nějakým místem v mém autě. Po osmé hodině večer začali před klubovou dílnou nakládat, když jsem se okolo půl deváté ptal, vypadalo to, že poskládají všechno i bez střechy, jen mi část budou muset přeložit v Benátkách nad Jizerou, kde nakládali čtvrtého juniora Dana Matunu. Já jsem tedy vyrazil až na desátou hodinu do Benátek. Kromě věcí na MS jsme do auta dočasně – do Prahy museli naskládat i přepravku se psem a jeho věcmi. V Benátkách u Lidlu jsme se potkali, do auta jsem dostal Danovy věci a model a z Jablonce kočárky na plachetnice. Přepravka pro psa se tedy posunula až do posledního patra ke stropu, kam se mu moc nechtělo. Rozjeli jsme se tedy směr Maďarsko. Okolo půl dvanácté jsme v Praze předali psa na týdenní hlídání. I díky této zastávce jsme se s Tomášem jen občas kontrolovali přes sledování pozice a většinou se pohybovali okolo 20-30 km od sebe. Tomáš se na rozdíl od nás zastavoval ještě na ONU v Rajhradě, kde chtěl ještě vyměnit nějaká eura, nakonec bezúspěšně. Na jediném domluveném místě pumpě u Hrušek poblíž hranice se Slovenskem jsme tedy před jednou hodinou na něj asi pět minut čekali. Během pauzy nám navigace přihodila dvě hodiny zdržení k původní plánované době, koukali jsme proč, podle mapy trasu přepočítala místo jižního dálničního obchvatu Budapešti M0 na obkroužení Budapešti severně po různých místních silničkách. Cestou dál Slovenskem jsem přemýšlel, jestli by nebylo výhodnější projet Slovenskem až někam ke Košicím a pak jet na jih přes Miškolc a Debrecín, to jsem ale zavrhl, protože slovenské dálnice končí někde u Nitry a Maďaři žádnou okružní dálnici u východních hranic také nemají. Jako lepší variantu, podle mě netrvající dvě hodiny jsem nakonec vymyslel průjezd Budapeští bez navigace jen podle směrovek do centra a po překročení Dunaje směr Seged. Mezi tím si to navigace rozmyslela a byla opět ochotna jet po M0. Na Slovensku už byla prvně skoro prázdná dálnice, takže než jsme se rozkoukali byli jsme na přechodu do Maďarska, dálniční známky jsem měl zaplacené přes internet, takže bez zastavení dále do Maďarska. Zde se nám již po několikáté SMSkou ozval Jirka Lhotka, který vyjel někdy v jedenáct hodin z Ledenic, že právě opouští Rakousko. Podle mého odhadu jsme tedy měli být zhruba ve stejnou dobu na dálnici M1 před Gyorem. Nakonec jsem ho předjížděl asi po dvaceti kilometrech mé jízdy po M1, sjeli jsme tedy na parkoviště a já jsem začal zjišťovat, kde je Tomáš, ten byl už také v Maďarsku kousek od hranic. Navigoval jsem ho tedy na stejné parkoviště, kde jsme se krátce všichni sešli a sdělili své dojmy z cesty. Navigace už nevyhrožovala objížďkou Budapešti, takže jsme doufali, že ji bez problémů objedeme. Od parkoviště asi 180 km až na dálnici M5 směrem na Seged jsme se s Tomášem drželi pohromadě, pak Tomáš zastavil, takže jsme se opět vzdálili na 30 km za Kečkemetem už při svítání jsem zastavil já a po pár minutách viděl Tomáše projet. Do Sarkádu jsme nakonec dojeli spolu před šestou hodinou ráno. Lhotkovi asi hodinu po nás. Areál kempu Eden vypadal zavřený, ale brankou se dalo dostat dovnitř. Podél rybníka byly chatky, menší společenský sál, bazén a sociální zařízení. Na ostrově spojeném úzkým náspem sotva na osobní auto byl jednoduchý asi 20 x 50 m hangár asi běžně sloužící na svatební, rodinné či jiné oslavy. To byl hlavní stan soutěže. V tuto dobu bylo ještě zamčeno a nikdo tu nebyl. Na vodě byla jen na malém plácku za hangárem jedna trať pro F-kové třídy. Když jsme jeli podle rybníka minuli jsme tři plata bez tratí. Před sedmou hodinou si nás všimla správcová areálu a odemkla nám hlavní budovu. My jsme tedy opatrně přešli násep na ostrov a vyndali všechny modely, židle, kočárky, stany a další věci, o kterých jsme předpokládali, že je budeme potřebovat hlavně zde. Kluci postavili plachetnice, s Tomášem jsme se po příchodu hlavního pořadatele Ferenze Vezera a jeho dcery Marty – hlavní sekretářky snažili registrovat. To bylo stále odkládáno, až přijde s počítačem Zoltán Szujo a až přijede z Budapešti Janos Kornis. Zjišťovali jsme také, kde jsou tratě, na kterých se může od 8 h trénovat, ty nebyly a bylo nám řečeno, že budou až zítra, a že můžeme

trénovat na jedné postavené trati, ale na té se soutěžit nebude. Takže to vypadalo na celý den se 40 °C ve stínu k ničemu. S Danem Matunou a PT 109 jsme tedy šli alespoň na nouzovou trať, aby si to trochu osahal, po asi 15 minutách, kdy při zvednutí modelu z vody model různě zavrzal a byl hodně rozpálený jsme s tímto modelem z polystyrénu šli raději zpět do hangáru. I tam začínalo být hodně teplo, že jsem zvažoval, že tam nechám jen plachetnice a ostatní modely, hlavně makety budeme raději dovážet z ubytování. Nakonec během ostatních dnů bylo alespoň část dne zapnuto několik klimatizačních jednotek okolo hangáru, takže se teplota ustálila na odhadem 35 °C. Celé dopoledne jsme tedy čekali na Kornise a další organizátory abychom se zaregistrovali a abychom se alespoň dozvěděli, kdy budeme mít možnost jít na soutěžní tratě trénovat. Ty se mezitím začali stavět, ale nám bylo důrazně řečeno, že trénink bude jen ve středu před zahájením od 8-10 h a pokud půjdeme trénovat hned budeme diskvalifikováni. Postupně jsme zjistili, že se zde bez Kornise nic nerozhodne, a že tedy s dalším vyjednáváním musíme počkat na něho. Před polednem se nám podařilo alespoň zaregistrovat, byť registrace proběhla podle souhrnné přihlášky týmu zaslané v květnu a nikdo neměl zájem si převzít od nás technické průkazy a zkontrolovat ty. Až teprve večer, těsně před odchodem dostal Tomáš ke kontrole a podpisu karty všech závodníků, zkontrolovali jsem u všech hlavně šířky doků a karty podepsané vrátili. Po poledni se objevil Kornis, někteří rozhodčí se na něj vrhli s dotazem, jak to budou mít s obědem, my jsme se nadále zajímali, jak to bude s tréninkem. Tomáš už začal vyhrožovat s protestem proti tratím a bojkotem české výpravy. Okolo třetí jsme tedy byli puštěni na dvě soutěžní tratě, s tím, že nikdo nevěděl, která je pro F2 a která pro F4. Doky nebyly nikde. Zkusili jsme tedy obě. Na přímém slunci zprava a do zad a větru zleva kolmo na vrcholovou branku toho stejně moc natrénovat nešlo, jen jsme skoro všichni konstatovali, že se nám lépe jezdilo na vzdálenější trati, kde vítr foukal přímo kolmo do vrcholové branky, nakonec to byla trať F4. Všem dělaly problémy jasně bílé bójky a jejich zrcadlový odraz na hladině, kdy bylo jen těžko rozeznatelné, co je odraz a kde začíná bójka, bójka vypadala jako přes půl metru vysoká. Nejčastější chybou tedy bylo podjetí – krátká. V tomto dlouhém celodenním čekání jsme naštěstí objevili otevřený kempový bazén, kde jsme nakonec strávili většinu času čekání. Po poledni se k nám začali připojovat další čeští senioři, kteří doufali, že budou moci trénovat. Do čtyř hodin odpoledne jsme se sešli všichni. Po alespoň částečném vyzkoušení jsme se před šestou vydali do Gyuly ubytovat, a pak s Tomášem zpět na schůzku rozhodčích a vedoucích výprav. Na schůzce jsme byli informováni ještě o změně sportovního řádu NAVIGA k minimálnímu počtu účastníků v kategorii a minimálnímu počtu zemí. Titul Mistr světa bude udělován v jednotlivých kategoriích při účasti minimálně 5 závodníků minimálně ze třech zemí. Dále Kornis jako vedoucí sekce zrušil výklad pravidel k pořadí projížděných branek, v roce 2017 po Ornetě byl doplněn výklad, že po záměrně, viditelně vynechané brance je zbytek kurzu za 0 b, toto bylo Kornisem zrušeno, nulová bude jen ta první vynechaná. Požádal jsem ho tedy ať toto rozhodnutí vyvěsí na oficiální nástěnce MS (nikdy se tam neobjevilo). Pak už zbývalo jen pokračovat v aklimatizaci, a pro ty bez klimatizace na pokoji přežít noc v teplotě okolo 35 °C, ti s klimatizací na tom byli lépe. Někteří závodníci z jiných zemí, kteří měli zajištěné ubytování v chatkách kempu, kde bylo až k 50 °C z kempu také raději i za cenu dojíždění utekli do nějakého apartmánu s klimatizací v Gyule.

Ve středu jsme se tedy začali u startovišť scházet okolo půl desáté, na startovištích stále ještě nebyly doky. Vzhledem ke stále vysokým teplotám bylo zrušeno slavnostní zahájení před radnicí města a bylo zredukováno na krátký úvod vedoucího sekce, starosty a asi desetiminutové zatančení dětí z místní mateřské školy. I tak to bylo moc na jednu vlajkonošku, která během zahájení omdlela. Akce MS se nakonec zúčastnili závodníci ze 7 zemí, a ze dvou dalších – Itálie a Bulharska byli alespoň rozhodčí. Z Ukrajiny přijeli nakonec jen tři starší rozhodčí z nichž Sergej Korostelov i závodil, další tři po zpřísnění podmínek nedostali povolení vyjet. Do oběda nebylo nic jiného v plánu, takže jsme se snažili zjistit kdo je v kterém rozhodcovském týmu vedoucím, ani já jako jeden z rozhodčích jsem nedostal soupis

všech rozhodčích z jednotlivých týmů, znal jsem jen své NSS a od Ládi Hanušky jeho tým pro bodování F4. S těmito vedoucími jsme chtěli hned dořešit konflikty v časových rozpisech u jednotlivých českých závodníků. Po obědě, rozhodčí byli odváženi do obecní jídelny městského úřadu, závodníkům, kteří měli zájem byl dovezen na startoviště., jsme se skoro hodinovým zpožděním šli nejdříve na startoviště s modely F4-A nejprve to bližší, odkud nás během chvíle vyhodil Jarek Leoniec, že to je jeho F2, tak tedy na další snad už F4, kde byl vedoucím startoviště Ital Alberto Maretti. Když jsem si vzpomněl, jak ho Janos večer školil z pravidel, hned jsme mu s Tomášem vysvětlili, ať obětuje jednoho rozhodčího na kontrolu vrcholové branky, půjčil jsem mu barevné praporky a s pomocí Tomášovi Xenie za přihlížení dalších závodníků, hlavně z Číny, mu názorně ručně s modelem ukázal, co je v doku za minus 5 bodů, co za minus 10 bodu a co je bez srážky bodů (vycouvání až z 1,5 m hlubokého doku). Byl trochu vykulený, jednoho rozhodčího měl Ukrajince, jednoho Maďara, s oběma se domlouval jen posunky, sekretáře žádného, stolek také žádný, vše v ruce v náručí. Během tohoto školení přiběhli Rumuni, že to je startoviště F2, že tam kvůli tomu trénovali. S Albertem jsme se na sebe podívali a jak už jsem si zvykl, jediný, kdo zde rozhoduje je Kornis, takže voláme jemu, nakonec je to dobře a už se nestěhujeme jinam. S čínskou výpravou jsme ještě reklamovali podobu tratě, zadní bójky v nezákrytu a osa zadní branky asi 2 m od osy první startovní branky. Po marné snaze místních to srovnat, jsme se s Číňany dohodli, že stačí srovnání zadních bójek do zákrytu (Tomáše jsme umlčeli, že potřebujeme začít). Vzhledem k zaměstnání mě, Tomáše a Ládi Hanušky jsme se vecpali na start jako první. Závod otevřel Láďa, v bočním větru první nájezd krátká, pak už bez problémů. Druhý já, první průjezd středem, ale neslyšel jsem žádné hodnocení a sám jsem díky přesnému srovnání bójí vůbec netušil, jestli jsem nebyl za, druhý průjezd jsem tedy uspěchal a krátká. Při najíždění podruhé jsem se ještě vyhýbal nějakému klacku blízko této bójky. Alberto si asi netroufl jezdit po dvou modelech na vodě, takže když jsem dojel, upozornil jsem ho na klacek u vrcholové bóje, který se už dostal přímo do ní. Rozhlížel se po pořadatelích, nikde nikdo, tak mu říkám, že tam dojedu. Ve vedle stojící pramičce však nebyly vesla, takže do trenek a doplaval jsem tam. Tomáš se trefil do zadní bóje ta se mu odrazila, a i s pomocí větru uhnula dovnitř, takže dlouhý mimo, okamžitě udělal krátkou smyčku na druhý průjezd, ten byl středem, ale asi trochu bez kontroly rozhodčích, protože ty po sobě dost nevěřičně koukali. Po našich jízdách Alberto poslal ukrajinského rozhodčího Jurije s praporky na druhý břeh, odkud to měl blíže na kontrolu průjezdů, zároveň i závodníci získali podle barvy hned informaci o tom, jak projeli. V tomto stavu se zafixovalo v podstatě na všechny jízdy F4-A senior i junior, jen někdy se dostavil ještě další maďarský rozhodčí, který většinou pomáhal s dokem, u doku se hodně tolerovalo odfouknutí modelu větrem z měřicího obdélníku po zastavení. Myslím, že všechny jízdy F4-A byly stále po jednom modelu na trati, až u F4-B a C již nebyl samostatný vrcholový rozhodčí a jezdily dva modely najednou.

Po mém odchodu už zamíchání mezi ostatní zajeli Jarda Jína a Petr Vladyka nejlépe oba 98 bodů.

Po odjetí F4-A jsem se vrátil do hangáru na bodování NSS-A junior, to už bylo skoro v půlce, mě zastoupil Janek Leoniec, nemělo smysl do toho vstupovat, takže jsem toto složení nechal a do bodování jabloneckých juniorů nezasahoval. Borek Dvořák rozhodl, že každý z rozhodčích bude „patronem“ nad jednou ze třech hlavních oblastí bodování – provedení, shoda přesnost se stavebními podklady a takeláž. Patron navrhne jako první body pro tu oblast a ostatní po tom. Borek si vzal patronát nad shodou, přesností ze stavebními podklady. U většiny modelů si přesnost a shodu se stavebními podklady nahrazoval svými znalostmi, co se na tom typu lodi, v té době a jak provádělo. Shodu trupu s žeboryskami pak 3D skenerem – svými čtyřmi prsty. Michal Daranowski zastřešoval takeláž a Janek Leoniec provedení trupu, nástaveb, to jsem pak u NSS-A seniorů převzal já. Při bodování NSS-B pak Borka nahradil Tomáš Jakeš. U NSS-A seniorů jsme jen trochu diskutovali s Bohdanem Sliwou o nejednotnosti podkladů – plán, fotky, provedení modelu, kde i po trochu pročištění po Kristýně měl stále neoznačené rozpory a sám se nadržel jednotného názoru. U NSS-B mě potěšilo mích 93,67 bodů za Lonu, myslím, že mi hodně pomohly fotky skutečné lodě včetně řady

detailů. Více jsem byl zaražen z 93 bodů za Borkovu Marii. Při pozdější diskusi s Borkem hned argumentoval tím, že to je právě díky tomu, že se hodnotí tři základní kritéria samostatně. To jsem mu hned rozporoval, když vezmu jen takeláž, nemohu nic vytknout jeho plachtám, ale součástí takeláže je všechno lanoví, to je na Marii hodně zjednodušené a některé úvazy ze statického bodování jsou i na jízdu odstraňovány. U shody s podklady u trupu a nástaveb se už poučil z mého bodování na Kristýně, kdy nechtěl označit u různých podkladů to podle čeho stavěl a já si vybral tu horší variantu. Tomáš říkal, že na to už si dal pozor. I tak si myslím, že by měla mít výrazně pod 90 bodů.

V podvečer šli na soutěžní jízdy F4-A ještě junioři, dva dopadli dobře Tomáš Heintl 100b, Jiří Lhotka 98b, Matyáš Poličanský 94b a Marek Lukášek a Dan Matuna pak 88b. Zároveň pak po popoledním obodování F2-A Herose Ládi Hanušky – 85,33 bodů, vytýkána byla hlavně jednoduchost, ve statickém bodování umístění v poslední trojici, i první jízda F2-A. Cestou ke startovišti jsem potkal Peter Sagera z Německa (asi nejlepší maketař z Evropy), který si stěžoval, že to zardil a má jen 88b, k nejvyšším bodům za stavbu 98,33. Láďa přišel nahlásit, že se stydí a že mi to ani neřekne, měl 80 b (kromě jiného i minus 12 bodů za neprocouvání).

Ve čtvrtek jsme dle rozpisu čekali před devátou hodinou na startovišti F4, kde nebyl ani dok ani rozhodčí. Okolo půl desáté se začalo, opět po jednom modelu. Mezi nás tři Čechy tlačící se mezi první se přidal Angel Schapke z Německa a Artur Napierkowski z Polska. Artur začal, hned si pokazil 100 b z první jízdy neprojetím jedné vrcholové a dotykem v doku. Tomáš Jakeš zajel 100 b, já jsem si neodpustil dotek zadní bóje při druhém průjezdu (odhozením zádi lodě – průjezd na S bych se pravděpodobně nedotkl). Láďu Hanušku vítr odražený od vysoké bočnice doku natlačil na vnější stranu doku, takže 95 b. Jarda skoro zůstal u svých 98 b, bohužel v doku vítr s modelem udělal to samé jako u Ládi, takže nakonec jen 93 b. Petr se přidal k míjejícím takže 94 b.

V F2-A senior Láďa výrazně vylepšil výkon na 98 bodů. Od devíti hodin také začalo bodování F2-A junior, které trochu dohlížel Tomáš Jakeš jako vedoucí týmu, ale kluci si pomohli sami. I u jiných bodovacích komisí jsem si všiml, že Janos Kornis se snažil rozhánět hloučky kolem bodovaného modeláře, aby rozhodčí diskutovali s ním a neodpovídal za něj někdo jiný z týmu, připouštěl maximálně jednoho na tlumočení. Tento problém byl hlavně u čínských závodníků. S jednoduchými modely kluci dostali nejméně bodů, byť jen jednobodový rozdíl mezi Monitorem a remorkérem Saturn mi přišel malý, byť Marek říkal, že Saturn utrpěl nedávno nějakou újmu a jeho oprava je na něm vidět. Já jsem si jako rozhodčí NSS musel postavit trať na odpolední závody. Dopoledne po desáté začal pracovat Láďa Hanuška v bodovací komisi F4, i tady platilo co si sehnali to měli, takže jsem jim půjčil laserové ukazovátka, lupu, baterku, desky a obyčejnou tužku. Začali F4-B seniory ani zde jsme se nemohli srovnávat s čínskými modely, Jarda Jína s Calypsem dostal 88 bodů – srážky hlavně za příliš silnou barvu a tím ovlivněné jemnosti detailů, Petr Vladyka 86,67 b. hlavně za jednoduchost jinak čistě provedeného Falke.

Odpoledne šli na vodu hlavně junioři F4-A a F2-A. V F4-A se všichni kromě Tomáše Heintla zlepšili, Jirka Lhotka, Dan a Marek 100 b, Tomáš Heintl a Matyáš 93 b (dotek + dok). V F2-A začali podobně Marek s Tomášem Heintlem 93 b, Matyáš 87 b. Od dvou hodin měly začít jízdy plachetnic NSS-A a NSS-B seniorů. Při připojení baterky ještě v hangáru 15 minut před odchodem jsem zjistil, že mi nejde zapnout vysílačka – elektronika blokovala zapnutí kvůli špatným pozicím ovladačů – bezpečnostní opatření u nových vysílaček, aby nedošlo k náhlému roztočení motoru hlavně u letadel a tím ublížení na zdraví. Ani přes snahu různých poloh páček, vracení se a poloh přepínačů, vysílačka stále stávkovala. Zkusil jsem ji rozšroubovat, zda nebude viditelně upadlý drát od nějakého přepínače, nic jsem neviděl. Nezbyvalo než vzít Tomášovu z F4-A s tím rizikem, že tentokrát nemám u sebe

programovací kabel abych přenastavil funkce některých kanálů a maximální výchylky. Spároval jsem tedy přijímač s touto vysílačkou a hned se stalo co jsem nechtěl, navijáky od předních gen se rozjely až za maximální polohu a přetrhly jednu otěž, tu nejhůře přístupnou. Blížila se 14 hodina, vzal jsem tedy plachetnici v tomto stavu a šel na startoviště, tam jsem ještě od rozhodčích dostal půl hodiny na nějaké zprovoznění. Protážení nové otěže se mi ani pomocí vázacího drátu 0,8 mm ani slabého nerezového 0,2 mm nedařilo. Ostatní kanály byly jen reverzované, tj. kormidelní páčka doprava – kormidlo zatáčelo doleva, přitažení hlavní plachty nebylo k sobě ale od sebe. Levá otěž přetržená, zbylo přitahovat jen napravo a při jízdě levobokem nechat přední plachty ležet na sobě. Nahlásil jsem tedy, že takto pojedou. Bohužel vzhledem k vyhlášenému směru jízdy mě čekalo více jak 60% trati jízdy levobokem s přeloženými plachtami. Během jízdy jsem si nakonec na ovládání plachet zvykl a našel nějakou pozici, kdy i přeložené plachty jakž tak táhly. Horší to bylo s prohozeným kormidlem, zejména při křižování proti větru, kdy bylo potřeba jemně a hned korigovat výpadky větru, což se mi samozřejmě několikrát nepovedlo. Když jsem byl kousek za první bójí všichni již měli dokončené první kolo, Michal vyhlásil závod na 8 kol, bylo mi jasné, že to v limitu 60 minut nestihnou. Vzpomněl jsem si na své pokusy v Ornetě s trimaranem, kdy jsem měl ze všech třech jízd 0 b a nejbližší mi chyběly v jedné jízdě asi dva metry na dojetí v limitu. Během jednotlivých kol jsem se kvůli horší a někdy nepředvídatelné ovladatelnosti držel raději dále od bójí abych neovlivňoval výsledky ostatních. Okolo 40. minut začali končit první plachetnice Tomáš, Borek, Bohdan. Asi v půlce předposledního kola mi Michal řekl, že jestli stihnou vjet do posledního kola před 60 minutou, nastaví mi 10 minut, Nakonec jsem za velkého povzbuzování přítomných projel asi v 59:06, takže jsem mohl jízdu v nastaveném čase dokončit. Po přepočítání výsledků jsem za ni dostal necelých 32 b. Milan Dvořák v NSS-B dojel asi o kolo později než vítězný Borek Dvořák, Tomáš Jakeš na vodě asi o 15 metrů před Bohdanem Sliwou, po přepočtu koeficientem si to prohodili, Tomáš na něj ztratil asi 3,2 b, pokud se mu to alespoň takto podaří zopakovat, mohl by mu náskok z hodnocení stavby stačit na první místo.

Od čtyř hodin se začali připravovat junioři NSS-A, u jednoho Atlantise Tomáše Heinla se ještě měnilo nastavení v podstatě všech plachet, takže start byl také trochu opožděn. Jízda vypadala, jak se očekávalo, Andrzej Konicki se s Juanou motal okolo Marka Lukáška s Endeavourem, Atlantisi se většinou držely pospolu. Andrzej se v některých okamžicích, hlavně křižování proti větru na zadní bóji, skutečně těsně motal okolo Marka, až mu zajel těsně před čelen a Marek mu čelenem propíchl bok trupu. Andrzej dojel půl kola do cíle, Bohdan to chtěl zkusit zalepit izolepou, od Borka však dostal pokyn ať si vezme Bohdanovu Juanu, že jsou stejné. S tou tedy dokroužil zbývající dvě kola. Po asi pěti kolech zastavil i Matyáš s Atlantisem a dotáhl si některé stěhy a otěže, vrátil se na vodu. I on dostal prodloužení času o 10 minut na dojetí, ale nakonec po dojetí všech jednak Tomáš Jakeš jako vedoucí českého týmu reklamoval použití náhradní plachetnice Adrzejem, to bylo uznáno, takže Andrzej 0 b za jízdu, a zároveň se u Matyáše zjistilo, že po limitu dojel dvě kola, ne jedno, takže také za 0 b. Díky neúčasti Adrzeje s nízkým koeficientem získal Tomáš Heintl 50 b a Marek 41 b.

Ve stejném čase se na trať vydali senioři F4-B, Jarda 91 b, Petr 93 b. Večer jsme zůstali u hangáru, kde nás čekal první tentokrát bramborovo buřtový guláš z velkého kotle. Pro dochucení nabízeli kašovitou paprikovou směs, před kterou jsme ale byli varováni, že je ostrá. Na jeden talíř byla i špetka o velikosti 3 x 2 x 2 mm moc. Teploty se stále pohybovaly přes 35 °C.

V pátek odpoledne byl půlden volna, plachetnice jsem rozepsal do časového harmonogramu tak, že jsme měli celý den volna a dopoledne měli jen junioři F4-A poslední jízdu, F4-C bodování a seniorské F2-A také třetí jízdu. Láďa Hanuška si tedy před bodováním odskočil na jízdu F2-A tentokrát jen díky doku 90 b, což dohromady s malým počtem bodů dalo dohromady 12. místo. U F4-A jsme byli zvědavý hlavně na Jirku, který mohl být i první, nakonec si lehce škrtl, takže 98 b, ale obdobně zajeli i další, ten den byla jen jedna 100. Nakonec tedy zůstala naděje na první místo, ale přes rozjízdky tři

juniorů. Alespoň je jistota medaile. Poměrně blízko k prvnímu místu byl i Marek Lukášek, který projel celou trať bez chyby, ale poslední třetinu už s klackem mezi šroubem a dýzou, který ani couváním neuvolnil a nebyl schopen korigovat směr na jednu stranu při zajíždění do doku, takže to do doku došoupal po jedné straně 95 b a konečně 8 místo. Dan s Tomášem se vrátili k nějakým chybám, takže 94 a 91 bodů, celkově tedy 9. a 10. místo. Matyáš s vybitou baterkou jízdu nedokončil – 46 bodů, celkově 14. místo. Já jsem pomohl vybalit a připravit Danovi PT 109 na bodování, při čekání jsem si všiml pobíhajícího Kornise a nepracující bodovací komise F4, kde chyběl Laszlo Plank, kterého jsem viděl rozhodcovat na startovišti F4. Ptal jsem se tedy Kornise jestli nechce pomoci, myslel jsem jako sekretář, ten po mě rád skončil a řekl mi ať dělám třetího rozhodčího. Takže F4–C junior jsme nakonec pod vedením Sergeje Demidenka rozhodovali dva Češi já a Láďa Hanuška. Museli jsme se vypořádat se čtyřmi čínskými modely za které by se nemusel stydět žádný zkušený senior. Byly to vždy dvě stejné lodě křižník Petr Veliký v měřítku 1:350 a asi oceánografická Xiangyanghong-09 v měřítku 1:260. Jednotlivé shodné typy se v detailu provedení od sebe dost lišily, zejména jedna Xiangyanghong-09 při postavení vedle druhé byla dost zjednodušena v detailech jeřábů, výztuh a podobně. Dan Matuna za PT 109 nakonec dostal 90,33 b necelé tři body za nejhorším čínským modelem. Byl nejlepší Evropan. Nakonec jsem u startoviště vydržel až do poledne což jsem původně neměl v plánu. Na společný výlet, návštěvu zámku v Gyule se nakonec z české výpravy vydal jen Láďa Hanuška v doprovodu ukrajinských rozhodčích. Ostatní jsme se domluvili, že se asi potkáme odpoledne v termálních lázních v Gyule.

V sobotu si junioři přivstali a na startovišti byli sami s Tomášem už před osmou hodinou. Nikde nikdo, až okolo třičtvrtě na devět se začali trousit místní a rozhodčí. Podle rozpisu měly jízdy F2-A junioři začínat v 8 hodin. Tentokrát Marek i ze Saturnem s plným počtem bodů 100 b, Matyáš s jedním minutím 94 b, Tomáš se dvěma 88 b. V F4-A senioři v podstatě každý až na jednoho Rumuna někde chyboval, takže Tomášova jedna stovka mohla vést na stupně vítězů. Tentokrát už jsme se Albertovi moc nepřipomínali, že jdeme ještě někam a nechali to na něm, byť to vypadalo, že se postupně zvětšuje vítr. Dostalo se tedy na nás někdy v půlce startovního pole Tomáš opět bohužel jednou trefil bójí a vyklonil si ji dovnitř, takže 94 b a konečné 9. místo, já v podstatě totéž 94 b a konečné 11. místo. Co mě mohlo trochu chlácholit, že ani 100 b v poslední jízdě by mě na stupně vítězů nedostalo, na rozdíl od jakéhokoliv výsledku z posledních dvou let z českých závodů. Jarda Jína zůstal u svého jednoho dotyku 98 b a nakonec přes jeho velké obavy při nominaci svými ustálenými výsledky skončil z českých reprezentantů v F4-A nejlépe 6. místo celkově. Petr Vladyka 94 b a celkově 12. místo, Láďa Hanuška 96 b a celkově 13. místo. V deset hodin jsem se přemístil na startoviště NSS ke startu juniorů, tentokrát jsem se vyhnul stavbě trati, kterou stavěl Borek Dvořák s místním Zoltánem a našim juniorem Danem Matunou. Tentokrát jsme dali obrácený směr, proti směru hodinových ručiček, což slibovalo asi 90 m úsek pro křižování proti větru. Celý v podstatě čtyřúhelník, průjezdy byly mezi startovní bójí a břehem, měl dohromady cca 300 m nejkratší cestou. Andrzej během dnu volna zalepil trup epoxidem, takže se na start postavili všichni. Po startu začal trochu odpadat Atlantis Tomáše Heinla, Atlantisi si tedy svoji poslušnost a ovladatelnost prohodily. Andrzej se opět dost šasto držel okolo Marka, ale už si dával více pozor a snažil se si hlídat náhlé vybočování, stále ale dost často nerespektoval jak přednost u bóje, tak levobok. Nicméně 8 kol v časech 51-58 minut bez předjetí někoho o jedno kolo dojeli všichni. Podle známého malého koeficientu Andrzeje bylo jasné, že vítězství a 50 b je jeho. Po opakovaném upozorňování a vykazování Bohdana nechal ke konci jízdy už Adrzeje jet.

Po dojetí jsem si ještě odskočil k „mé“ komisi F4 na bodování F4-C seniorů, jako třetí rozhodčí byl tentokrát Bulhar Jevgenij Genov. Po zkušenosti s bodováním v pátek se Sergejem jsem mu hned vnutil uvázání pracovních člunů, které jsem doplnil den před tím večer. On se začal velmi zajímat o nepřerušované zábradlí okolo pacholat, našel jsem několik fotek z paluby a letecké snímky na kterých to

takto, logicky špatně je, to asi trochu uznal, pak ale ze stejných důvodů připomínkoval sloupek zábradlí v půlce pacholety, i to jsem nakonec na fotkách našel. Byť jsem do té doby nad tím moc neuvažoval a základním důvodem proč to tak mám je souvislé leptané mosazné zábradlí s jednotným rozstupem mezi sloupky. Obdobná diskuse byla o předním pozičním světle, které je ve stavebnici na jiném místě a nelogicky otočené směrem k palubě. No na čínské modely a Sagerův Scharnhorst jsem věděl, že nemám, takže jsem to nechal na jejich uvážení. Obdržených 94 bodů je cca průměr co jsem na MS s tímto měl. S Jevgenijem jsem alespoň prodiskutoval technologii výroby vícenásobné drátové antény s kruhy z nerezového vyžíhaného slabého drátku.

Po obědě bylo bodování F4-B junior. Zde opět s čínskou účastí dvou modelů, jeden za 98,33 b, druhý za 96 bodů, pak dlouhá mezera a český Bankert Matyáše Poličanského 89 b a pak opět z odstupem skoro pěti bodů jeden rumunský model a Marek Lukášek s Pilotem s 84,67. Pak ještě čtyři rumunské, skutečně juniorské modely, některé částečně nedokončené. Senioři jsme šli s F4-C jezdit, v první jízdě jsem měl jednu dotyk přední bóje, takže 98 b. Jarda Jína vzadu bohužel dvakrát minul 88 b. Alberto se už zaběhl, takže se začalo jezdit po dvou modelech na vodě, a i když se místo v jednu se začalo jako tradičně před druhou hodinou do tří, kdy byly plánovány námi očekávané rozjíždky F4-A junior všech 17 modelů svou první jízdu absolvovalo. Už v pátek jsem se Kornise ptal, jak udělá rozjíždky, jestli posílí rozhodčí, jestli nepotřebuje pomoci, říkal, že klasicky protisměr a že to nechá na Albertovi. Na rozjíždky jsem tedy Jurimu půjčil dalekohled, ohlíželi jsme si pozice rozhodčích, přeptali se na pořadí, zda bude losovat, řekl že ne, že pojedou tak jak je má napsané. První jel Rumun, zajel za 100 b, druhý Jirka Lhotka jednou minul jednou dotek 92 b. Třetí Číňan, po průjezdu první brankou vyrazil doleva, tedy na špatnou stranu z čínského hloučku se něco ozvalo a on zahrnul doprava ke správné brance zbytek kurzu se už neztratil, první nájezd s dotykem, druhý čistý. Po celou dobu jízdy hlavně k zadní brance čínský trenér mluvil do telefonu, při nahlížení přes rameno měl zapnutý záznamník, po prvním průjezdu jsem se mu snažil vysvětlit ať alespoň na průjezd zadní branky přestane mluvit, tvářil se, že nechápe proč. Tomáš ještě postřehl, že závodníkovi na mole při nájezdu na zadní branku v kapse pípнул telefon. Takže po dokončení jízdy jsme ještě diskutovali s Albertem, že se nám to nezdá zcela objektivní a jsou minimálně dva diskutabilní okamžiky, zašumění, houknutí z čínského hloučku při cestě doleva a pípnutí mobilu u závodníka. On se přikláněl k tomu, že se nic nestandardního nestalo. Zvažovali jsme protest, ale na mobil těžko, to i Alberto tvrdil, že nic neslyšel, zbývalo změna směru za první branku, to viděli všichni, nějaký rozruch na břehu byl ale prokázat, jestli si to závodník rozmyslel sám nebo na základě tohoto rozruchu by bylo těžké. Dále pokud by nebyla úplná diskvalifikace z rozjíždky, tomu jsem u Kornise nevěřil, dostal by náhradní jízdu a pravděpodobnost, že zajede hůře než 92 bodů byla malá. Takže jsme to nechali být. Jen jsem Kornisovi říkal, že by větu v pravidlech o elektronických zařízeních bylo dobré doplnit o to, že závodník na mole nesmí mít jiné elektronické zařízení než vysílačku.

S čínskou výpravou jsme diskutovali v podstatě každý den, protože jsme je denně já nebo Tomáš viděli na startovištích trénovat, stejně tak rumunský tým, denně jsme je vyhazovali a vždy si počkali až to zabalí. Jednou při jízdě čínského závodníka s F4-A jsem při příchodu na startoviště viděl na hraně trojúhelníku stojící Číňanku povídající si do pouzdra od brýlí při najíždění Číňana na vrcholovou branku. Hned jsem k ní přiskočil ať mi ukáže, co to drží v ruce, trochu vyděšená poslechla, pouzdro bylo prázdné, pak se asi raději přesunula do čínského hloučku. Na denní trénování jsme se ptali hlavního rozhodčího Janose Kornise, ten říkal že mohou, ale hned po našem dotazu se po ukončení jízdy na startovištích objevili nápisy zákazů trénování, to bylo v pátek večer před sobotní rozjíždkou v F4-A junior. Ani toto upozornění nevedlo k respektování a minimálně dvakrát jsem tam někoho vyhazoval i od vyvěšených zákazů. Za celý týden jsem myslím nikdy neviděl Janose procházet okolo startovišť.

Po rozjíždkách jsme s Tomášem šli na druhou jízdu seniorských NSS. Já jsem v pátek ve volném dnu přišel na to, co se vysílače nelíbilo – jeden ze čtyř přepínačů vůbec nespínal. Vodiče jsem tedy propojil napřímo, v obavě o další přepínače jsem přemostil i ostatní a opět to přestalo fungovat, nakonec jsem zjistil, že vysílačka potřebuje zaznamenat alespoň u jednoho přepínače změnu, takže jsem jeden přepínač ponechal aktivní. Po odstrojení stěžně a kajuty jsem se dostal alespoň částečně do podpalubí a za pomoci 0,2 mm tlustého nerezového drátku a využití nekonečné smyčky, se mi podařilo protáhnout novou otěž přes zadní průvlak až na jezdec na nekonečné smyčce. Věřil jsem tedy tomu, že jízda proběhne bez problémů. Stejně jako junioři jsme také my je-li opačně než první jízdu, tedy s dlouhým křížováním na zadní bóji. Foukalo celkem rovnoměrně okolo 2 m/s, takže nám bylo vyměřeno opět 8 kol, já měl první kolo za necelých 9 minut, tedy výhledově špatné i s prodloužením o 10 minut. Když jsem po závodu koukal na časy po prvním kole, třetí po smíšení tříd měl 6:48, tedy 3264 s na osm kol, to je o 264 s nad 50 minut na kterých se má dělat výpočet kol, tedy trochu přes pravidla. Nezbyvalo mi tedy než doufat, že se trochu zlepším a že se nesníží intenzita větru. Nakonec jsem dojel s časem 63:11, ostatní mezi 48–58 minutami. Já jsem tedy dojel dvě kola za vítězným Borkem a Milan Dvořák jedno kolo. Tomáš se tentokrát s větrem pral obdobně jako já, poté, co mi na začátku odskočil asi o půl kola mi už skoro neujížděl a stěžoval si, že i když má vítr v plachtách moc mu to nejede a nemůže najít nějaké jiné nastavení ke zlepšení. Po jízdě jsme koukali na přední genu a našli dvě možné příčiny. V teple jaké zde panovalo, se asi část lepidla z oboustranné pásky dostala jednak k přednímu stěhu a po přilepení kroutila náběžnou hranu geny – to jsme zkusili rozhybat a udělat ještě větší rozdíl mezi napnutím stěhu a uchycení plachty. Obdobný problém byl u dolního lemu geny, kde je založen sklolaminátový drát, aby se gena nerolovala nahoru. Ten se také přilepil a asi i roztáhl teplem a fungoval v kapse jako pružina, která dělala na dolním konci plachty jakousi miskou. Tento drát zkoušel Tomáš vytáhnout už během druhé jízdy, ale lepidlo mu to nedovolovalo, takže vytáhl jen asi 2 cm zlomeného drátu. Ani v klidu po jízdě to vyndat nešlo, takže jsme to nakonec v plachtě nalámali na asi 5-10 mm kousky. To nakonec ve třetí jízdě pomohlo.

Během těchto jízd plachetnic startovali ještě senioři s F4-B, Jarda Jína jednou mimo 94 b, Petr Vladyka dva dotyky vzadu a v doku, takže 91 b.

Večer po deváté hodině byly v plánu noční jízdy, nejsou standardní součástí MS, takže jsem nechal startovné platit individuálně z vlastních peněz účastníků. Většinu startujících byli Maďaři, kteří tyto noční jízdy mají pravidelně na závěrečné soutěži Mistrovství Maďarska. Oproti české soutěži v Jablonci, zde mají bóje z PET flašek, do kterých je vhozena svítící Led patrona. Bóje poměrně září do dále, takže je víceméně vidět i v prostoru mezi bójemi. Na břehu za tratí svítily tři pouliční lampy, takže orientace po tmě jen podle vlastního osvětlení zde moc nefungovala. Oproti ČR se zde i plnohodnotně zastavuje v doku. Z české výpravy jsme se nakonec přihlásili tři, já Tomáš a junior Dan Matuna. Tomáš tedy okolo šesté odvezl ostatní juniory a Martinu do Gyuly a doufal, že se junioři v pátečním blbnutí v termálních lázních a stále trvajícím teplem natolik unavili, že v podstatě neopustí apartmán. Po deváté hodině se začalo jezdit, nakonec bylo 15 modelů z toho 3 české, dva rumunské a po jednom německém a polském, zbytek Maďaři. Tomáš se podle rozhodčích jednou netrefil, jednou dotkl, já jednou dotkl, ale podle mě i nakonec vítězný Rumun měl u vrcholové branky dotek. Podobně i u jiných bych některé průjezdy i blízkých branek hodnotil jinak. I opačně, kdy byl počítán u větších modelů dotek jen při zhoupnutí bójky průjezdem. Ale brali jsme to jako závod pro zpestření, takže bez velkých protestů. Po jedenácté večer dojel poslední, ptal jsem se na rozjíždky, které jsem očekával s Rumunem, ale žádné nebyly. Až po vyvěšení výsledků druhý den jsem zjistil, že jemu dotek nepočítali.

V neděli jsme už nevěřili tomu, že se začne v osm hodin dle rozpisu, přesto když jsem dojel ke startovištím pět minut před devátou a neviděl Tomáše s juniory, začal jsem je hledat, zaspali, byli ještě



v Gyule. Takže jsem šel s Albertem vyjednat, že přijedou později, ten v tom problém neviděl. Marek Lukášek zadní branku jednou netrefil, jednou se dotkl 92 b, Matyáš zadní netrefil ani jednou, a ještě přidal dotek v doku 83 b. V devět hodin se také dočkal zapojení do soutěžení Láďa Douša s parníkem, byť na stolech poblíž rozhodčích ležely tři parníky soutěžily jen dva, Láďa a Maďar Farkaš. Bodování se ujala maketová „C“-čková komise pod vedením Martina van Gelderena, ten hledal technické průkazy a v nich deklaraci k pohonu – druh motoru a původ všech zařízení. Láďa měl nový techničák s kolonky, Farkaš ne, tak jsem se za pomoci maďarských slovíček z deklarace k detailům modelu snažil od něj získat informaci k pohonu, protože na angličtinu ani němčinu nereagoval. Nějak jsme to dali dohromady motor měl ještě jeden rozložený na jednotlivé komponenty přidělané na dřevěnou desku. Nechal jsem tedy rozhodčí dělat své a odešel. Asi za hodinu za mnou přišel nadšený Láďa, že má dohromady za model 186,33 bodů. To jsem nechápal ani já, protože i kdyby mu dali 100 bodů za pohon, kterému C-čkaři nemuseli rozumět, tak u právě C-čkařů nemohl Saturn bez jakýkoliv detailů na palubě a měřítku 1:16,2 dostat za model 86,33 bodů, natož ještě více, protože 100 b za pohon nemá ani Michal Šenekel za Hermese. Rozpis na model a pohon se ve výsledcích z MS nikde neobjevil.

Od deseti hodin šel na svou první jízdu s PT 109 Dan Matuna jednou se dotkl zadní bóje a dále také v doku – 93 b. Ostatní junioři šli na poslední jízdu plachetnic. Byla dlouhá licitace mezi námi rozhodčími, jestli jet po směru hodinových ručiček jako první jízdu nebo proti, o tom, co bude složitější, odkud fouká vítr teď a kam se asi přesune. Nakonec zvítězil názor po směru jako první jízda, jen s tím, že je nutno projíždět mezi startovní bójí a břehem. Oproti předešlým dnům byl vítr slabší, někde na břehu 0, někde 1 m/s, na vodě se to jakžtakž čeřilo všude. V tomto větru to jelo hlavně Markovi a pak oběma Atlantisům, Andrzej s malou Juanou trochu zaostával. Po průjezdu prvním kolem začala velká diskuse o počtu kol zvažovaná 3 kola opět vycházely o 100 s přes 50 minut, dvě kola některým přišly na MS málo. Nakonec se tedy vyhlásily tři kola, s tím že vítr by se mohl ještě zlepšit. Skoro celá tři kola se držely jablonečtí pospolu, Andrzej stále ztrácel. Nakonec se nemusel čas ani nastavovat, všichni dojeli mezi 40. a 54. minutou. Tentokrát 13minutový náskok na vodě a větší hmotnost oproti druhému Atlantisu stačil Matyášovi na vítězství v jízdě po započítání koeficientu. V celkovém pořadí díky nejmenšímu koeficientu, a i nejvyšším bodům za stavbu vyhrál Andrzej Konický s Juanou, druhý byl Marek Lukášek s Endeavourem, třetí Matyáš Poličanský s Atlantisem a čtvrtý Tomáš Hejník s Atlantisem.

Po obědě jsem šel na druhou jízdu F4-C s nadějí, že alespoň jednu stovku zde na MS zajedu, bohužel ne ale jen 92 b. Jarda Jína o něco lépe za 94 bodů. Oproti tomu Láďa přišel od parníků opět nadšený, že dal obě vrcholovky, což se mu nikdy nepodařilo, jen se dotkl v doku – 95 bodů. Po druhé hodině tedy opět na plachetnice. Vítr trochu zesílil což bylo výhodnější pro Tomáše v boji s Bohdanem o první místo, v druhé jízdě Tomáš ztratil více jak š body, takže se Bohdan dostal před něho. Platilo tedy, že by Tomáš měl dojet o pár metrů před Bohdanem, aby získal opět okolo 47 b což by mu na celkové první místo stačilo. Směr větru zůstal přibližně stejný, takže jsme jeli opět po směru hodinových ručiček. Ze začátku Tomáš po první kole ztrácel více jak minutu skoro až půl kola, pak asi někde Bohdan trochu prohospodařil a začal kroužit po boku Milana Dvořáka, respektive jeho Doriana. Vítr byl poměrně proměnný 0-2 m/s a i s změnou směru o cca 50°, každé kolo bylo tedy trochu jiné. V posledním kole Tomáše, Milana a Bohdana jeli u vrcholové bójky pospolu. Milan trochu najetím do bóje ukázal cestu Tomášovi, Bohdan byl dále za bójí. V poslední půlce okruhu se pak Tomáš už udržel před Bohdanem a dojel cca 15 m (půl minuty) před Bohdanem. Odhadem z hlavy mi to vycházelo, že budou v celkovém pořadí od sebe do půl bodu, odhadoval jsem, že by to mohlo Tomášovi stačit. U NSS-B byla situace klidnější, dvě 50 bodové jízdy a mých nejlepších 42 b nedávaly šanci na změnu pořadí, také jsem se při vjezdu Bohdana a Tomáše do jejich posledního kola držel spíše stranou uvnitř trojúhelníka mimo ideální kurz. Tentokrát jsem nepotřeboval nastavit základní čas a dojel v čase cca 52 minut cca 12 minut za Borkem, po přepočtu nakonec za nejvíce bodů 42,24. Konečné celkové výsledky první Borek

Dvořák s Marií, druhý Stanislav Jakeš s Lonou III a třetí Milan Dvořák s Dorian Greyem. I přes počáteční problémy v první jízdě jsem si závody užil, přiměřeně velká vodní plocha skoro v otevřené krajině, jen u břehu se projevovaly větrné stíny příbřežních vrb, ale u břehu, podél kterého jsme nemuseli jezdit, takže příjemnější než na Buňkově s točícím se větrem, nebo na Těrlicku, kde rád jezdí Tomáš, ale u mojí menší plachetnice bývají problémy s vlnami. Po jízdách jsme ještě vzali na vodu trimaran Buccaneer třídy NSS-D s kterým byl přihlášen Tomáš, ale který zde neměl jinou konkurenční loď k závodění, takže jen ukázka a zapůjčení několika jiným závodníkům. Jakmile se do plachet začal trochu více opírat vítr a trimaran se dostával jedním plovákem z vody, většina se hned snažila vysílačky zbavit, že to není na jejich nervy, včetně Borka Dvořáka.

V podvečer na juniory ještě čekaly start v F4-C, Dan tentokrát zajel čistě za 100 bodů. U F2-A v poslední jízdě Marek 94 b, Matyáš 92 b a Tomáš 96 b vše nasbíráno u zadní branky. V konečném pořadí se seřadili za sebe 7. Marek Lukášek, 8. Matyáš Poličanský a 9. Tomáš Heintl.

Tomáš odvezl juniory a Martinu do Gyuly a pak se vrátil a šel se mnou a několika dalšími českými zájemci na zasedání sekce NS. Program byl poměrně stručný. V rámci zhodnocení uplynulých 5 let Janose ve funkci zazněly připomínky k těžkým časem, Covid a válka na Ukrajině. Borek Dvořák přes své skepse na začátku MS k jeho fungování pochválil, že se to nakonec rozeběhlo dobře a poděkoval pořadatelům. Čínský zástupce si postěžoval na nedostatečnou komunikaci v posledních pěti letech. Podobné připomínky k nekomunikaci zazněly i v kuloárech, z polské a německé strany i od viceprezidenta Navigy až natolik, že mě přesvědčovali ke kandidatuře na vedoucího sekce. Nakonec jsem se před volbou alespoň jako nějaká alternativa a náznak nespokojenosti s fungováním sekce NS přihlásil. Nějaké přemýšlení to jednotlivých delegátů asi vneslo, protože všichni využili 10minutový čas na rozmyšlenou k cílé debatě. Volby dopadly 2 hlasy pro mě, šest pro Kornise a jeden zástupce se zdržel. Nadále je tedy vedoucím sekce NS Janos Kornis. Janos přislíbil intenzivní práci na přepracování pravidel s web on-line schůzkou na podzim letošního roku.

V pondělí v devět, tentokrát zavčas začali naši junioři v F4-B druhé jízdy, Marek 98 b, Matyáš se do vrcholové branky bohužel dvakrát netrefil 88 bodů. Po juniorech jsme šli na poslední jízdu F4-C já s Jardou, opět bez stovky, já 94 b, Jarda taktéž 94 b. V celkovém pořadí tedy já 7. místo, Jarda Jína 11. místo. Po obě ještě zakončily senioři F4-B, Jarda Jína k jednomu minutě a jednomu doteku zadní branky přidal ještě zkřížení v doku tedy 82 b, Petr se naopak vylepšil na jen jeden dotyk zadní bóje 98 b. V celkovém pořadí to Petrovi Vladykovi stačilo na 8. místo, Jardovi Jínovi na 9. místo. U parníků jsem s rozhodčími a Maďarem Farkašem vyjednal, že si odjedou 2. i 3. jízdu. Láďa se v druhé jízdě vrátil ke svému standardu 79 bodů, ani nevím přesně za co, ale mluvil o doku a couvání a vrcholové brance. V třetí jízdě se pak zlepšil na 96 b, opět s radostí za jeden z mála čistých doků. Tu mu trochu zkazil pohled na celkové výsledky, když zjistil, že po započítání dvou jízd mají s Maďarem stejně a o jeho druhém místě rozhodla ta zkažená druhá jízda za 79 b. Kdyby měl více jak 84 byl by první.

Po druhé hodině jsme se sešli naposled na startovišti NSS k volné regatě. Nastala licitace, jak ji pojedeme, to že s koeficientem bez bodů za stavební zkoušku a všichni najednou bylo jasné, ale na kolik jízd a jak dlouho. Licitace byla, zda dvě jízdy po hodině, nebo jedna na dvě hodiny. Z důvodu možnosti přepočítat časy koeficientem jsme to převedli na počet kol, tedy osm nebo 15, Tomáš prosazoval ještě více. Bylo dáno slovo i Martině, která jako jediná všechny časy průjezdů všech kol a rozjížděk zapisovala, za což jsme ji celá komise rozhodčích NSS poděkovali. Nakonec byla regata vyhlášena na 15 kol, já jsem po zkušenostech z minulých dnů trochu loboval za to, aby byla bez omezení času. Směr zvítězil většinový z minulých jízd, tedy po směru hodinových ručiček. I Při počtu

devíti modelů nám zůstala krátká startovní čára mezi břehem a jen asi 15 m vzdálené startovní bóji. V regatě se dobře držel Andrzej Konicki poblíž Borka Dvořáka, podobně i Marek Lukášek s Endeavourem. Bohdan Sliwa podobně jako na Kristýně po druhém kole kvůli technickým problémům – elektrické kontakty odstoupil. U Tomáše Jakeše s Amati mi přišlo, že moc nikam nespěchá, přes deset kol jsem byl s ním ve stejném kole. Do dvou hodin od startu jsme kromě Bohdana dokončili 15 kol všichni. Konečné pořadí po započítání koeficientu bylo Andrzej Konicki, Borek Dvořák, Tomáš Heintl vždy s odstupem cca 5 bodů a pak ve dvou bodech byli poskládáni Tomáš Jakeš, Stanislav Jakeš, Matyáš Poličanský, Milan Dvořák a Marek Lukášek. Díky výsledku této regaty si tedy každý český závodník s plachetnicí odvezl jednu medaili.

V úterý zbývaly jen dvě poslední jízdy juniorů F4-B a F4-C. Na vedlejší trati po vzoru parníků zakončili v pondělí i ponorky dvěma jízdami. V F 4-B Marek i Matyáš projeli vše, byť s některými dotyky, Marek 98 b, Matyáš 96 bodů. V celkovém pořadí pustili před sebe kromě dvou Číňanů jednoho Rumuna, takže Marek Lukášek 4. místo, Matyáš Poličanský 5. místo. V F4-C se zlepšil jeden Číňan, který druhou jízdu nedokončil, takže Dan s 98 b spadnul za všechny čtyři Číňany na páté místo, nejlepší Evropan. Možná i za to dostal po vyhlášení od Číňanů porcelánové slony.

Zbýval tedy jen poslední oběd, složení a sbalení všech věcí do aut a snad rychlé vyhlášení za stále trvajících teplot okolo 35 °C.

Závěrem bych chtěl poděkovat všem českým reprezentantům za účast a reprezentaci na tomto trochu zpochybňovaném MS. A Tomášovi Jakešovi za vzetí si odpovědnosti za čtyři patnáctileté juniory, které do Maďarska odvezl, staral se o ně po celou dobu jak na závodišti, tak mimo a zároveň plnil i funkci vedoucího výpravy i pro ostatní české závodníky. V té měl nejvíce práce hlavně v prvních dnech, kdy organizace mistrovství nefungovala zcela tak jak by měla. V jeho 25 letech klobouk dolů.

Stanislav Jakeš

Závodník a rozhodčí MS sekce NS

30.7.2024