



Přezdívka: Chrigel
Rok narození: 1986
Bydliště: Interlaken (Švýcarsko)
Zaměstnání: zkušební pilot firmy Advance, člen vývojového týmu
Rodinný stav: svobodný
Pilotem od roku 1998
Počet letů: přes 1 000
Letových hodin za rok: asi 400
Největší úspěchy: 2x vítěz Red Bull X-Alps, 3x mistr světa, mistr Evropy 2004, evropský rekord 2004, celkový vítěz OLC 2005, 5x mistr Švýcarska, druhé místo na mistrovství světa 2006 v akrobacii, druhé místo mistrovství Evropy 2006
Nejdelsí přelety: 323 km volný přelet, 266 km trojúhelník FAI, 247 km plochý trojúhelník
Současný padák: prototypy Advance Omega

Christian Maurer

Co tě k létání přeletů přitahuje a co motivuje? Kouzlo něco prožít, něco vidět, něco se naučit. Přirozeně je to dobrý trénink pro závody. A také ambice vytěžit ze dne to nejlepší.

Jak se připravuješ na letový den? Jak plánuješ trasu? Vybavení by mělo být připravené už v předvečer přeletu. Sedačka i padák zalétnuté, aby fungoval speed. Dál si připravím jídlo a pití, urinální kondom by neměl chybět. Přezkouším akumulátory varia, GPS, vysílačky a telefonu.

Kde a kdy během sezóny létáš a proč? Kvůli závodům se dostanu do celého světa, je to dost zajímavé i poučné. Do OLC soutěžím převážně ve Švýcarsku, protože jsem časově vytížený. A ještě tu neznám všechny kouty...

Jak vybíráš místo startu? Počasí (vítr, výška základen, teplota) rozhodne, kde zkusím štěstí. Létám v oblastech, na které mám chuť nebo kde mám o možném přeletu představu.

Používáš pro přípravu Google Earth, SeeYou, nebo jiné programy? V SeeYou jsem si už nakreslil několik trojúhelníků, i když ne do posledního detailu. Jsou to úžasné programy, zejména při plánování přeletů v nových oblastech z nich lze načerpat mnoho informací.

Jaké předpoklady jsou podle tebe nejdůležitější pro dobrý letový den? Stabilní oblast vysokého tlaku, žádné bouřky, tj. dlouhá doba letu, příjemná teplota, tedy klidná, stejnoměrná termika zdola nahoru. V takových podmínkách nejsem tolik unavený a mohu se déle soustředit.

Jak plánuješ trasu, co všechno bereš v potaz? Možné trasy jsou nápady nebo záměry, které chci uskutečnit. Trasy pokaždé vyplynou buď spontánně, nebo ze zkušenosti. K tomu patří znalosti prostorů s řízeným letovým provozem, abych se vyhnul jejich narušení. Části trasy mnohdy převezmu z uskutečněných přeletů na internetu nebo od kolegů, kteří již těmito pasážemi prolétli.

Kde vyhledáváš informace o počasí? Na serveru Chill Out má meteorolog Micha Schulze výbornou stránku s mnoha odkazy, kde najdu všechno – plachtařskou předpověď, prognózu termiky, teplotní gradient, vítr, tlakové rozdíly třeba při fénu. Informace si ráno vyhodnotím a Micha mi také po telefonu řekne, co si o počasí myslí. Tip: www.chilloutparagliding.com

Jak padák řídíš? Při řízení používám řidičky... přirozeně zatáčení podporuji přenesením váhy, ale ne tolik, aby se padák zalomil.

Létáš na horní nebo spodní hranici hmotnosti padáku? Abych z padáku dostal plný výkon, musí být dobře zatížený, mělo by to být kolem 4 kg/m². Vodní balast přízpůsobím podmínkám - když jsou dobré, je v sedačce Impress místo na 10 litrů vody.

Máš nějaké speciální vario nebo GPS? Od začátků své kariéry používám Sol od firmy Renschler. Vario napájí solární článek, to mi při dlouhých letech vyhovuje. Pro navigaci dávám přednost Gar-

minu 12 a MLR jako Sol 17e pro záznam. V poslední době jsou k mání snadno ovladatelné vario-metry s GPS, které také umí varovat před prostory s řízeným provozem.

Jak rychle létáš při přeskoku? Se svým závodním padákem mohu letět mezi 50 a 60 km/h, podle turbulencí, které se snažím vyrovnávat speedem tak, abych předešel kolapsu vrchlíku. Při klouzání je zejména důležitá správná volba stopy a podle termiky a větru také správná rychlost. Tady pomůže zkušenost. Na padáku Omega 7 mám SPI (indikátor rychlosti a výkonu na volném konci), podle kterého vidím, jak bych měl zrychlit nebo zpomalit na optimální klouzání. SPI se silně opírá o teorii McCreadyho o optimální rychlosti.

Máš nějakou radu pro delfínování? Pokud je termika hodně aktivní a označená mraky, snažím se o co možná nejdelší přímý let v termice, abych ušetřil čas. Ve stoupání letím se zatrimovaným padákem, abych pokud možno nastoupal vysoko. Od mraku, mám-li dostatečnou výšku, znovu přidám plyn.

Jak termiku centruješ, máš nějaký tip? V podstatě vždy při závodech nebo OLC létám s urychleným padákem, dokud nenalétnu do stoupáku. Tam začnu kroužit teprve při stálém a pokud možno efektivním stoupání. Většinou se ještě stoupák musí dostředit, to dělám asymetrickými kruhy, dokud nenajdu jádro, ve kterém točím ještě těsnější kruhy. Je-li termika živá, musí se neustále dostředovat, abychom stoupali co možná nejlépe. Jsou-li ve vzduchu další piloti, pozorně je sleduji, abych podle nich eventuálně našel lepší stoupání nebo se vyhnul klesajícímu vzduchu.

Jak na trase překonáváš zastínění a závětrné oblasti, jak řešíš podobné problémy? Protože se ve vzduchu rozhodují spontánně, kam poletím, pokouším se také sledovat slunce. Ale i v zastínění mnohdy můžeš ještě dobře nastoupat, pokud slunce není schované příliš dlouho (asi do 10 minut). Když fouká vítr, snažím se představit si, jak se závětří vytváří a vyhnout se mu. Někdy ale není jiná cesta a v tom případě pokládám za lepší řešení let v co největším závětří. Musím rychle rozhodnout, jestli je to ještě bezpečné, nebo jestli odletět pryč!

Máš nějaké tipy k inverzím nebo konvergencím? Na základě teploty, kterou ráno vyčtu z emagramu, zjistím, jestli a kde se vyskytuje inverzní vrstva a rozhodnu, zda poletím pod nebo nad ní, jinak ztrácíš příliš mnoho času. Konvergence se rozpoznávají velmi těžko, je třeba pozorně sledovat mraky.

Co bys poradil v případě mraků, jak pod ně nalétáváš? Mraky jsou pro mne dobrým ukazatelem termiky. Přirozeně potřebuji dost dlouho, abych jim porozuměl. Potíž je v tom, že jsou pokaždé jiné, a proto těžko popsitelné. K tomu mne napadá: čím tmavší mrak, tím lepší stoupání.

Jak hledáš termiku? Důležitá je dobrá představivost a znalosti meteorologie. Během juniorských závodů jsem se od Martina Scheela naučil představovat si, jak po terénu zdola nahoru stéká voda. Tak vidím, kde termika odkapává. Představím-li si k tomu, že vodu odfouknu, vidím také, jak se termika ve větru posune. Takhle si představuji, jak termika teče.

Na co dáváš pozor u odtrhových míst? Nejraději létám v Alpách, kde je termika spolehlivá. Na svahu nebo nad hřebenem najdu stoupák jistě. V rovinách je občas třeba trochu štěstí, abych se dostal dál.

Kdy létáš rychle, kdy defenzivně? S přeletem do OLC si počkám na dobré počasí, abych mohl letět rychle. Rychle pro mne znamená 55 až 60 km/h, jak podmínky umožní. Ale na klíčových místech, přeskokách údolí nebo v zastíněných zatáhnou ruční brzdu nebo letím s jen trochu sešlápnutým speedem, abych se udržel vysoko.

Na závodech se snažím létat takticky, vždy ve skupině nebo kousek za ní. Mohu tak ostatní dobře pozorovat a většinou profitovat z lepší stopy nebo stoupáku. Je-li to těsné, letím někdy na trimu, abych měl více času k vyhodnocení situace.

Na co dáváš pozor, neletíš-li sám? Vždy pomůže, letí-li někdo vpředu. Mohu se tak v případě, že klesá, posunout trochu stranou, nebo když stoupá, letět jeho stopou. Většinou ale nechce být vpředu nikdo, a tak je třeba letět společně a navzájem se dobře pozorovat.

Na co musí dávat pozor začátečníci? Když jsem s přelety začínal, létal jsem jen na Bernské vysočině. Tu oblast jsem dobře znal a věděl, kde se dá přistát. Po získání zkušeností a sebedůvěry jsem