

PÁ™istÁjvacÁ- profily

Autor: Brian Vacher

<http://www.zct.co.uk/skydivemag/>

Jedno ze zÁjkladnÁ-ch pravidel bezpeÁ•nÁ©ho Á™Á-zenÁ- padÁjku Á™Á-kÁj, Á¾e pÁ™ed zÁjvÁ›reÁ•nÁ½m pÁ™istÁjvacÁ-m manÁ©vrem je vhodnÁ© ponechat vrchlÁ-k â€žvypuÁjtÁ›nÁ½â€œ. Mnoho Á;kol pilotÁjÁ¾e doporuÁ•uje pÁ™ed zahÁjenÁ-m zÁjvÁ›reÁ•nÁ©ho flare odpoÁ•tat pÁ›t a½ letu. SprÁjnÁ½ pÁ™istÁjvacÁ- profil vÁjm kromÁ› lepÁjÁ- bezpeÁ•nosti mÁ-Á¾e pÁ™inÁ©st vyÁjÁjÁ- vÁ½kon vrchlÁ-ku, vÁ›tÁjÁ- rezervu pro flare a delÁjÁ- dosaÁ¾enou vzdÁjenost.

PÁ™istÁjvacÁ- profil A

Profil A ukazuje kÁ™ivku hladkÁ©ho klouzÁjnÁ- â€“ ideÁjlnÁ- zpÁ›sob, jak si zachovat rychlost a pohybovou energii v prÁ›bÁ› pÁ™istÁjnÁ-.

Tato kÁ™ivka souÁasnÁ› pÁ™edstavuje nejbezpeÁ•nÁ›jÁjÁ- Á°hel pÁ™iblÁ-Á¾enÁ-. Pokud se jÁ- drÁ¾Á-te, nikdy se nedostanete do nebezpeÁ•nÁ© oblasti. Pilot v tÁ©to situaci v zÁjvÁ›ru pÁ™ibliÁ¾ovacÁ-ho manÁ©vru ukonÁ•á- veÁjkerÁ© zÁjsahy do Á™Á-zenÁ- a ponechÁj padÁjk v plnÁ©m letu po dobu 5 a¾ 10 sekund. VrchlÁ-k se tak pÁ™ed zÁjvÁ›reÁ•nÁ½m pÁ™istÁjvacÁ-m manÁ©vrem mÁ-Á¾e vyrovnat (â€žvyplavatâ€œ) a vrÁtit do efektivnÁ-ho stavu. Ka¾dÁ© pouÁitÁ- Á™Á-dicÁ-ch ÁjÁ-Á›r nebo popruhÁ- znamenÁj ztrÁitu Á•Ásti vÁ½konu. Á©Á-m dÁ©le tedy pilot ponechÁj vrchlÁ-k v letu, tÁ-m lepÁjÁ- rychlosti, vztlaku a nÁslednÁ› i mÁ›kÁ•Á-ho pÁ™istÁjnÁ- dosaÁjhne.

Kdy¾ sledujete pÁ™istÁjvacÁ- letadlo, obvykle mÁ-Á¾ete vidÁ›t hladkÁ© klesÁjnÁ- s mÁ-rnÁ½m zpomalovÁjnÁ-m zakonÁ•enÁ© plynulÁ½m dojezdem. Pilot letadla se nikdy nesna¾Á- o strmÁ© pÁ™iblÁ-Á¾enÁ- k zemi a nÁslednÁ© rychlÁ© zabrzdÁ›nÁ-. PodobnÁ½ profil je naÁjim cÁ-lem i na padÁjku.

PÁ™istÁjvacÁ- profil BÁ

Profil B ukazuje velmi neefektivnÁ-, i kdy¾ moÁ¾nÁj na pohled efektnÁ- pÁ™istÁjnÁ-.

Pilot v tomto pádění ukončil pádění-4en- pádění-li n-zko nad zemí.
Vrchlák pádění zahájením páděnívacího manévru nemůže plně vyplatat a
vyrovnat se do efektivního tvaru pádění-dla. To je jasný pádění-znak
nedostatečné výšky. Důsledkem je ztráta rychlosti, menší rezerva výškovu
pro flare a potenciální nebezpečí.

Jeden profil pro všechny

Páděnívací profil A je vhodný pro všechny "pro začátečníky, zkušeně
paraútlisty, swoopery i pro ty, kdo o rychlosti páděních neuvažují.
Nezáleží ani na tom, zda použijete rychlost nebo pomalý páděník. S tímto
páděnívacím profilem budete mít nad hlavou efektivní pádění-dlo v době, kdy
to nejvíce potřebujete" tedy těsně nad zemí.

Chci být rychlejší

Rozdíl mezi běžným a rychlým páděním je důležitá vlastnost pilota ve
fázi pádění-4en-. Dobrý pilot zřídí rychlost vhodným manévrem pádění
ukončením pádění-4en- a umožní vrchláku, aby si ji zachoval co nejdéle
bez zbytečné ztráty. K tomu je nutná znalost výšky, ve které se bod
konce pádění-4en- nachází. Tato výška závisí na typu vrchláku,
provedením manévru, hmotnosti pilota, podmínkách na páděnívací ploše a
na počasí. Pokud tyto informace neznáte, měli byste zvážit, zda se o
rychlý pádění- pokoušet.

Pilot sledující páděnívací profil B nikdy nedosáhne bezpečných,
efektivních a dlouhých pádění. Tento profil je zvláště nevhodný v
pádění, kdy se pilot snaží zřídí rychlost. Veškerá rychlost zřídí
zatáhne okamžitě spotřebuje na vztlak, který je nutný pro vstoupání
vyrovnaně vrchláku. Pádění na dopědní rychlosti na vztlak, ke kterému u
tohoto profilu dochází, je páděníkou dosažená délka pádění.

Ušetřete si ostatních

Postavte se poblíž páděnívací plochy a sledujte páděnívací
paraútlisty. Vážně si, kdy ukončí zřídí do pádění-zen- (v závěru rychlosti
zatáhne nebo korekcí směru pádění pádění-mám pádění-4en-). Vhodné je pádění
sledovat tvar vrchláku, nikoli pohyby pilota "zřídí tak pádění-
jádění-

předsedu. Začnete odpovídat až do doby, kdy pilot zahájí přistání - přistání - flare. Pokud do tohoto okamžiku nenapovíte přistání sekund, jedná se o přistání - podle profilu B "vrchle-k nemůže samovolně vyplavat a pilot se dostává přistání - nřko (i kdyby nutně nemusí - jít o nebezpečnou situaci).

Co znamená "přistání - nřko"?

Pilot se nachází - "nebezpečně" nřko, pokud musí - provést nějaké zřísah do přistání - aby se vyhnul zranění. "přistání - nřko" nemusí - být nutně toliko "nebezpečně" nřko. "přistání - nřko" znamená, že vrchle-k vlivem zřísah do přistání - nemá - dosáhnout samovolně vyplavání - a následně ani optimálně - ho vřkonu přistání - a zřísah reálně flare.

Označme plně vřkon vrchle-ku přistání zřísah reálně flare hodnotou 100 %. Pokud přistání - profil není - správně (čas pro vyrovnání - je kratší - než 5-10 sekund), máte přistání - flare k dispozici jen omezeně vřkon. Má - to 80 nebo 60 procent, ale v hřch -ch přistání -padech tak jen 20-30 %. Pokud zjistíte, že se nacházíte nebezpečně nřko a musíte - provést nouzově manřvr, jak rezervě vřkonu byste dali přistání?

S řstem profesionality pilota roste i vřznam správněho odhadu vřky. Pokud v soutěi musíte - v přběhu vyrovnání - vrchle-ku a zřísah reálněho flare provést korekce, znamená to, že zřícím rychlost a vzdálenost "a těm i janci na dobré umístění. I kdyby se stěle nacházíte - v relativně bezpečně oblasti, nevyužijte přistání - maximálně vřkon vrchle-ku. Pokud zřísah reálněnou zatěku zahájíte - vřje, mohu se vyhnout korekcím a dosáhnout lepěho vřsledku. A piřkově - piloti dokážě - nabrat velkou ř rychlosti v dostatečně vřjce a udržet si tuto rychlost v přběhu přistání -ho manřvru co možně nejdlě.

Správně profil je dle řitě

I kdyby se nikdy nepokoujíte - o rychlé přistání - má - se vřm stěit, že se ocitnete nebezpečně nřko nad země - a budete muset tuto situaci řešit.

Pokud budete opakovaně - procvičovat přistání - manřvry a snažit se dosáhnout přistání -ho profilu A, má - se toto riziko vřrazně snížit, a to bez ohledu na své zkušenosti. Kromě vyřj - bezpečnosti zřskájte také vyřj - vřkon vrchle-ku, zachovajte si vřtě - rezervu pro flare a vřje rychlé přistání - budou delě.

AA¥ jġ¼ pou¼vġte jakġkoli pġ™ibli¼ovacġ- manġvry, znalost tġġchto profilġ vġjm pomġ¼e odliġit bezpeġnġi a efektivnġ- pġ™istġnġ- od potenciġlnġ nebezpeġnġch a neefektivnġ-ch.