

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 vÁim kromÁ› lepÁjÁ- bezpeÁ•nosti mÁ-Á¾e pÁ™inÁ©st vyÁjÁjÁ- vÁ½kon vrchlÁ-ku, vÁ›tÁjÁ- rezervu pro flare a delÁjÁ- dosaÁ¾enou vzdÁlenost.

PÁ™istÁjvacÁ- profil A

Profil A ukazuje kÁ™ivku hladkÁ©ho klouzÁjnÁ- â€“ ideÁlnÁ- 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•- 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›r nebo popruhÁ znamenÁj ztrÁtu 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 mo¾nÁ› na pohled efektnÁ- pÁ™istÁjnÁ-.

Pilot v tomto pádění ukončil pádění - pádění - pádění nad zemí.
Vrchlák pádění zahájením pádění - ho manévru nemě plně vyplatat a
vyrovnat se do efektivního tvaru pádění - dla. To je jasné pádění - znak
nedostatečné výšky. Důsledkem je ztráta rychlosti, menší rezerva výškovu
pro flare a potenciální nebezpečí.

Jeden profil pro všechny

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

Chci být rychlejší

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

Pilot sledující pádění - 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 se okamžitě spotěbuje na vztlak, který je nutný pro vstoupání
vyrovnaně - vrchláku. Pádění - na dopědní rychlosti na vztlak, ke kterému
tohoto profilu dochází, je pádění - dosažen - delší - ho pádění - .

Ute se od ostatních

Postavte se poblíž pádění - plochy a sledujte pádění -
paraútlisty. Vím, že si, kdy ukončí - zřídí do pádění - (v závěru rychlé
zatáhne nebo korekcí - směru pádění - pádění - m pádění -). Vhodné je pádění
sledovat tvar vrchláku, nikoli pohyby pilota " zřídí tak pádění -

předsedu. Zastavte 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 - nůž (i když nutně nemusí - jít o nebezpečnou situaci).

Co znamená "přistání - nůž"?

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

Označme plně kon vrchle-k u přistání záchytné 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 kon. Máte to 80 nebo 60 procent, ale v horších -ch přistání -padech tak jen 20-30 %. Pokud zjistíte, že se nacházíte -te nebezpečně" nůž a musíte -te provést nouzově manévr, jaké rezervy v konci byste dali přistání?

S růstem profesionality pilota roste i význam správného odhadu v chvilky. Pokud v soutěži musíte -m v přistání -hu vyrovnání - vrchle-k u záchytné reálně flare provést korekce, znamená to, že zřetelně rychlost a vzdálenost "a tím i účastníci na dobré umístění. I když se stáje nacházíte -m v relativně bezpečné oblasti, nevyužijte -m přistání - maximálně - v konci vrchle-k. Pokud záchytné nouzově zatáhnete -ku zahájíte -m v chvilce, mohu se vyhnout korekcím a dosáhnout lepšího výsledku. A pokud piloti dokážou - nabrat velkou část rychlosti v dostatečné v chvilce a udržet si tuto rychlost v přistání -hu přistání -ho manévru co možná nejdelší.

Správně profil je dle 4it

I když se nikdy nepokouíte -te o rychlé přistání -m, máte se v chvilce stájet, že se ocitnete nebezpečně" nůž nad zemí - a budete muset tuto situaci přistání.

Pokud budete opakovaně - procvičovat přistání - manévr a snažit se dosáhnout přistání -ho profilu A, máte se toto riziko v razně snížit, a to bez ohledu na své zkušenosti. Kromě vyšetření - bezpečnosti zkontrolujte také vyšetření - kon vrchle-k, zachováte si v chvilce - rezervu pro flare a vaše rychlé přistání - budou delší.

AA¥ jġĀ¾ pouĀ¾Ā-vĀĵte jakĀĉkoli pĀ™ġibliĀ¾ovacĀ- manĀĉvry, znalost tĀĉhto profilĀ- vĀĵm pomĀĀ¾e odliĀĵit bezpeĀnĀĵ a efektivnĀ- pĀ™ġistĀĵnĀ- od potenciĀĵlnĀĉ nebezpeĀnĀĵch a neefektivnĀ-ch.