

# Před tím než zmenším padák

Vedoucí výcvikových středisek tráví hodně času vysvětlováním, aby lidé příliš nezatěžovali své padáky, ale 90% času je nikdo neposlouchá. Parašutisti mají své ego a prostě si říkají o vedoucím “myslím, že jsi na houby pilot, který neumí létat na malém padáku”. Změňují padáky dál a lámou si nohy, záda, pánve a to s celkovou pravidelností. Varovný přístup není vždy nejefektivnější strategií, protože lidé neradi poslouchají když jim někdo říká, že nejsou tak dobří, jak si o sobě sami myslí. Možná kdyby měli parašutisté lepší nástroje, aby se sami ohodnotili, dělali by lepší rozhodnutí při výběru padáku. Jedna věc je mít nudného vedoucího výcviku, který rozdává lekce a úplně jiná věc je, vyzkoušet si manévry na padáku a neuspět. V tom případě není nikdo, kdo by říkal, že nelétáš správně. Je ti to prostě jasné - sám to vidíš.

Proto zde uvádíme seznam manévru, které by si měl každý vyzkoušet před tím, než zmenší velikost padáku. Některé jsou vyloženě důležité pro přežití např. plochá zatáčka může zachránovat lidské životy každý rok. Některé manévry jsou pro důležité pro sžití se s padákem; např. Přiblížení na přistání na předních popruzích, které tě učí správně určit výšku a rychlost nízko nad zemí. Je důležité, aby toto každý uměl udělat než zmenší velikost padáku. Některé manévry jsou trochu děsivé jako např. plochá zatáčka 15m nad zemí, proto by to každý měl začít dělat na větším padáku, na kterém je zcela v pohodě.

Když děláš cokoli jiného než je standardní přistávací vzorec, je důležité aby sis oddělil místo přistání od místa přistání ostatních. A to buď časem - samostatný nálet a nebo vzdáleností - mít k tomu určenou plochu. Doporučujeme aby všichni piloti (zejména ti noví) absolvovali profesionální canopy coaching předtím než začnou zkoušet nové manévry. Nejen že je to ta nejbezpečnější cesta, ale také to výrazně zrychlí proces učení. Navíc musí každý všechny nové manévry nejdříve zkoušet hodně vysoko než je začne zkoušet nízko nad zemí.

Než se rozhodneš snížit velikost, ujisti se, že dokážeš na svém současném padáku udělat následující manévry:

## **1/ plochá zatáčka o 90° v 15m**

Toto je nejdůležitější ze všech dovedností. Cílem tohoto manévru je změnit směr o 90° při minimální ztrátě výšky tak, aby se z tohoto manévru vyletělo normální rychlostí. “Vyletět normální rychlostí” znamená, že lze okamžitě provést vyplavání a přistát normálně. Jestliže tento manévr dokážeš udělat v 15m a v 1,5m z něho vyletět normální rychlostí, pak můžeš pěkně vyplavat a přistát. Každý rok lidé umírají, protože se rozhodnou, že musí provést zatáčku ve 30m a jediná zatáčka, kterou znají je zatáhnout za jednu řidičku. Jejich padák se potopí a oni narazí do země rychlostí přes 60km/h. Aby se tomu zabránilo, nejen že musíš vědět, jak se plochá zatáčka dělá, ale musíš ji tak dlouho trénovat, aby se pro tebe stala přirozenou. Až ji pak budeš potřebovat, nebudeš muset myslet na to, jak ji provést.

Tento manévr zahájíš mírným stažením jedné řidičky; poté ihned následuje stažení druhé řidičky. Smysl je v tom, abys tou opačnou řidičkou zabránil potopení padáku do zatáčky. Pokračuj přidáváním protější řidičky dokud se zatáčka nezastaví. V tomto bodě vypusť obě řidičky nahoru. Když ucítíš, že se padák potápí jako v normální zatáčce - použij příště více protější řidičky. V principu zahájíš zatáčku jednou řidičkou, zastavíš ji tou druhou a použiješ právě tolik stažení, abys udržel padák před potopením, ale zase ne

tolik, aby vyplaval. Pochopitelně tento manévř začneš dělat nejdříve vysoko a když potom přejdeš níž až na přistání, začneš s menšími úhly (např. 15°). Ujisti se, že máš dostatek místa a že jsou dobré podmínky (měkká země, mírný vítr) a přidávej úhel až do 90°.

Předtím než zmenšíš padák, musíš být schopen toto udělat opravdu nízko nad zemí. Parašutisti jsou velmi špatní při odhadu přesné výšky když jsou ve 300m a je opravdu těžké říct, jestli jsme ztratili při zatačce 15m nebo 60m. Ale když to děláš opravdu nízko, máš lepší cit proto, co děláš a zafixuješ si obrázek ve své paměti pro den, až to jednou budeš opravdu potřebovat.

Jiná varianta ploché zatačky je lpřitáhnout na poloviční brzdy a jednu řidičku vypustit nahoru. Toto ti také dává plochou zatačku, ale protože jsi již spotřeboval část energie padáku na "flare", nemůžeš zatočit tak efektivně. Výhodou této varianty je, že se otáčíš pomaleji, takže pokud bys měl trefit strom a cítíš, že můžeš bezpečně udělat nízko zatačku, pak tato varianta může být ta správná, protože v sobě spojuje zatačku a flér a tím snižuje rychlost před nárazem.

## **2/ zatačka při vyplavání min. o 45°**

Zatačka při vyplavání tě naučí dvě věci. Za prvé ti dá další nástroj jak se vyhnout na poslední chvíli překážce a za druhé tě naučí řídit tvůj padák až do poslední chvíle při přistání.

Abys udělal zatačku při vyplavání, začni normálním vyplaváním a pak přitáhni ještě jednu řidičku trochu víc - padák půjde do zatačky. Stáhni k ni druhou řidičku a padák se srovná. Jestliže ucítíš, že začneš stoupat, nedělej vyplavání tak rychle. Jestliže naopak padáš k zemi, přitáhni prudčeji obě řidičky i když jsou v různé výšce. Je lepší si uvědomovat, kde se padák nachází vůči tvému tělu, než co padák dělá. Jinými slovy použij řidičky, abys vychýlil padák na chvíli na jednu stranu a pak použij řidičky, abys dostal padák zpět nad hlavu. Musíš znát bod přetažení svého padáku a nesmíš ho přetáhnout předtím než přistaneš. Plynulé a mírné pohyby ti pomůžou abys měl nad tímto manévřem kontrolu. Můžete být těžké toto cvičit na velkém padáku, ale už při zatížení 1:1 je možné dosáhnout viditelných výsledků.

Je možné dosáhnout až 180° zatačky v 15m při kombinaci ploché zatačky se zatačkou při vyplavání. Nicméně to nemusí vždycky vyjít. Proto je často lepší smířit se s přistáním po větru, než dělat zatačku nebezpečně nízko. Ale jestliže se prostě otočit nízko musíš (řekněme, že míříš na el. plot okolo pittbulí farmy) potom kombinace ploché a vyplavané zatačky ti pomůže minimalizovat zranění při přistání v zatačce.

## **3/ přistání na boční vítr a bezvětří**

Přistání v bezvětří je celkem jednoduché. Bude se ti zdát, že letíš rychleji, což je ve skutečnosti pravda. Budeš možná chtít trochu před přistání přibrzdit. Odolej této touze! Udrž si rychlost svého padáku. Převedení rychlosti do vztlaku je způsob jak dokážeš plně vyplavání. Přistání s bočním větrem je trochu obtížnější. Cílem je udržet křídlo vodorovně se zemí během vyplavání. Vyžaduje to jemné a přesné řízení, zvýšenou pozornost a rychlé ale jemné reakce, abys přistál pěkně obzvlášť když je vítr silnější než 5m/s. Připrav se na parakotoul, když to nebylo tak jemné, jako sis představovat.

Jestli chceš trochu zamachrovat a podmínky/provoz to dovolí, dokonči přistání šikmo na vítr tím, že použiješ vyplavanou zatačku a dorovnáš proti větru. A můžeš to potom krásně dotáhnout do stoje. Pokud toto zvládneš, můžeš zkusit přistání po větru. Výhodou je, že tě to připraví na přistání po větru v budoucnosti a nebudeš tak mít tendenci dělat

nízké zatáčky, abys tomu zabránil. Na to si vyhraň ideální den se slabým větrem, přistávací plocha musí být prázdná a kluzká (mokrý tráva je perfektní). Připrav se na parakotoul a snaž se to položit na svoje stehna, po kterých budeš klouzat. Po trávě můžeš klouzat až 50km/h aniž by ses zranil, nicméně strčit tam nohy a dělat přemety v této rychlosti je velmi nebezpečné.

#### **4/ přistaň spolehlivě do kruhu 10m**

Je to důležité. Když máš dobré přesnostové dovednosti, nemusíš dělat nízké zatáčky. Je dobré vědět, že umím takto přistát, když musím např. přistát mimo letiště. A také je to důležité, protože chceš zmenšit padák, který potřebuje delší prostor na přistání. Může se stát, že budeš mít jen krátký úsek cesty, na který můžeš přistát a potřebuješ se strefit hned na jeho začátek, abys měl čas na zpomalení padáku. Problematika přesnosti přistání je příliš obsáhlá, abychom to zde rozebrali, ale tři základní rady jsou: 1) Když si nejsi jistý, že přeletíš dráty nebo strom dívej se co dělá okolí za překážkou. Jestliže se ho objevuje více, tak ho pravděpodobně přeletíš. 2) Když se díváš na zem, zdá se, že se většina bodů někam pohybuje. Pokud najdeš bod, který se nepohybuje, tak to je místo, kde tvůj padák přistane, když do něj nebudeš zasahovat. 3) Pokud přibrzdíš padák, tak to většinou zkrátí tvoji doletovou vzdálenost pokud letíš proti větru, ale prodlouží ji pokud je bezvětří. Přední popruhy doletovou vzdálenost téměř vždy zkrátí.

#### **5/ zahaj narychlené přistání stažením obou předních popruhů a udělej zatáčku za přední popruh na přistání**

Přistání za přední popruhy je požadováno pouze tehdy, když se chceš učit narychlenému přistání. Mělo by se to dělat pod dohledem zkušeného kouče. Jakmile se to jednou člověk naučí, používání předních popruhů má hned několik výhod proti narychlené zatáčce za řidičku. Když je to dobře provedené, je to mnohem bezpečnější. Např. pokud zatáčku uděláš nízko a nebo začneš být nejistý, jestli to vyjde, prostě vypustíš popruh a jsi zpátky v normálním letu. Nicméně když budeš příliš nízko, stále nebudeš schopen zastavit rychlý sestup předtím než narazíš do země a cena za tuto chybu je vysoká. Zranění můžou být několikanásobné až smrtelné. Pokud se rozhodneš používat přední popruhy na přistání, začni trénovat nejdřív v dostatečné výšce než je opravdu začneš používat pro přistání. Než si zvykneš na zvýšenou rychlost a rozdílný obrázek doskokové plochy, který se narychleným přistáním změní, začni nejdříve přistání z rovného směru za použití obou předních popruhů. Samozřejmě nikdy nesmíš pouštět řidičky i když stahuješ popruhy.

Pro přistání za oba přední popruhy nasad' na normální přistání, ale urči si bod trochu dále, než bys udělal normálně. Cca ve výšce 30-40m stáhni oba přední popruhy. Tvůj padák se rozjede, v určité výšce nad zemí (cca 15m - záleží na tvém padáku) vrať popruhy nahoru, tvůj padák se začne vzpamatovávat. Je důležité, aby ses naučil oblouk vyplavání (vzpamatování), rychlosti a úhel klesání pro každé narychlené přistání. Je lepší udělat chybu nahoře a opravit ji vypuštěním popruhů.

Jakmile to uděláš správně, oblouk vyplavání umožní tvému padáku letět paralelně se zemí jen několik cm nad zemí předtím než zatáhneš za řidičky abys přistání dokončil. Začni přistání normálně. Možná budeš potřebovat méně tlaku do řidiček, protože padák poletí rychleji a stejný tlak do řidiček ti dá více vztlaku. Také doletíš dál, protože máš větší rychlost. Uč se tento manévr nad 300m než zcela plynule zvládneš přechod mezi předními popruhy a řidičkami. Digitální výškoměr ti přitom pomůže rozeznat kolik jsi při tom ztratil výšky.

Přistání ze zatáčky za přední popruh se uč nejprve také nad 300m, aby sis zvykl, na to jak se tvůj padák narovná/jak z toho vyplave. Pak začni 10° zatáčkou, kterou dokončíš cca v 10m. Padák se potopí a zrychlí, takže buď připraven kdykoli pustit přední popruhy a vyplavat pokud to bude nutné. Buď také připraven řídit během tohoto vyplavání, protože tvůj padák nemusí zcela zastavit zatáčku před vyplaváním. Pokud je to uděláno správně, vyplavání začne na větší rychlosti a dá ti delší dolet. Pokud budeš muset přerušit zatáčku a začít vyplavání dřív aby ses zachránil před nárazem do země, pak byla zatáčka zahájena příliš nízko a ty ses dostal do nebezpečné situace. Zkušení piloti se dokáží vytáhnout z tohoto manévru a předvést impozantní carvingové zatáčky během přistání. Ovšem nikdo z nich s tímto manévrem nezačínal a trvalo to dlouho než se to naučili.

Vyplavání musí být plynulé. Plynulé vyplavání vytváří více vztlaku a delší čas ve vzduchu než náhlé zatáhnutí za řídičky. Nicméně nezačínej vyplavání v 10m - zahájení vyplavání takto vysoko zbrzdí tvůj padák a vyruší efekt toho narychlení za přední popruh. Pokud musíš prudce zatáhnout za řídičky, abys zabránil nározu do země, zvedni výšku, kde začínáš tahat za přední popruh. Možná ta nejdůležitější dovednost, kterou tímto získáš, je ten přistávací obrázek, který si tímto vytvoříš. Pod výšku 60m je tvůj výškoměr v podstatě nepotřebný (stejně se musíš dívat na provoz a přistávací plochu). Snad se ti podaří vytvořit si cit pro tento obrázek, kdy máš začít tahat za přední popruh. Ovšem ten obrázek se bude měnit s větrem, přistávací plochou atd. když se dostaneš do bodu, kdy začneš tahat za přední popruh a ten obrázek není v pořádku, potom to přeruš a přistaň normálně. Jakmile se ti to podaří (ten obrázek získat) a ty děláš zatáčku za přední popruh, ze které umíš přejít do plynulého vyplavání, začni zryšovat úhel zatáčky. Když se dostaneš k 90° bude tvoje rychlost už opravdu vysoká, takže si uprav obrázek, abys to vykompenzoval. Vypuť popruhy pokud cítíš, že je něco špatně. Jakmile popruhy pustíš, srovnej křídlo řídičkami a připrav se na vyplavání, při nejhorším budeš muset přistát šikmo na vítr, ale to už je věc, kterou bys měl v tomto bodě umět. Když se učíš tyto manévry je dobré vyskočit sám z letadla v nízkém náletu, abys nemusel mít starosti s provozem. I když si ve vzduchu jen s jedním dalším padákem, existuje možnost srážky. Zachovej se tedy bezpečně a trvej na tom, aby se pro tebe udělal smostatný nálet, když se učíš nové dovednosti na padáku.

## **6/ přistání mírně z kopce nebo do kopce**

Často se může stát, pokud přistáváš mimo letiště, že plocha nebude úplně rovná. Dokonce to nemusíš zjistit, dokud nejsi 10m nad zemí. Aby ses na to připravil, zkus si přistání do a ze svahu. Neexistuje žádný kouzelný trik na přistání ve svahu, musíš vyplavat trochu více agresivně, když jdeš do svahu a němě agresivně, když jdeš ze svahu. Samozřejmě ne všechny DZ mají kopec, takže si to schovej až na nějakou příjezděš.

## **7/ přistání za zadní popruhy**

Umět přistát za zadní popruhy ti může pomoci, při problému jako je přetržená nebo zamklá řídička a může ti pomoci udělat lepší rozhodnutí jestli na tom můžeš přistát nebo to máš zahodit. Je potřeba to začít trénovat opět ve výšce. Zjisti kam až můžeš stáhnout popruhy než padák přetáhneš. Přetažení za zadní popruhy nastane mnohem dříve než za řídičky. Zapamatuj si, kde ten bod je a nikdy se k němu nedostaň blízko u země. Pokud se tvůj padák dostane do přetažení postupně a rovnoměrně uvolni zadní popruhy aby ses dostal zpět do normálního letu.

Když se chceš učit přistání za zadní popruhy, vyber si ideální den - stabilní a mírný vítr, měkkou zem a prázdnou přistávací plochu bez provozu. Začni s tímto na větším padáku

(jeden z důvodů proč to máš dělat předtím než zmenšíš padák). Nechej si v rukách řídičky, chytňi zadní popruhy (můžeš si je omotat). Pokud věci půjdou špatně, popruhy pustíš a vyplaveš normálně. Zahaj vyplavání v normální výšce a připrav se na parakotoul. Budeš mít stejný vztlak, na který jsi zvyklý, ale nezpomalíš než se dostaneš k bodu přetažení. Měj nohy na zemi (klouzej nohama po zemi) protože je jednoduché přetáhnout padák za zadní popruhy a to přetažení přichází velmi náhle.

Opravdu toto trénuj nejdříve hodně nad 300 abys přesně věděl, kde je tvůj bod přetažení. Na malých padácích můžeš udělat vyplavání za zadní popruhy a pak jakmile srovnáš padák, pustit popruhy a ukončit vyplavání s řídičkama (které jsou stále ve tvých rukou). Tímto způsobem docílíš nulové vertikální rychlosti, což je zásadní součást bezpečného přistání do skluzu (je to také technika, kterou používají swoopeři).

Tento seznam nezahrnuje všechny dovednosti, které potřebuješ k tomu, abys na padáku létal bezpečně. Je to prostě jen kontrolní seznam dovedností, které bys měl mít předtím než zmenšíš velikost. Menší padák ti bude tolerovat méně chyb. Dává mnohem větší smysl se tyto věci naučit na větším padáku, než začneš létat na menším, na kterém můžeš být vyděšený a můžeš se na něm zranit, pokud nebudeš připraven. Pokud některé z těchto dovedností nezvládneš, najdi si profesionálního kouče, který tě bude učit tak dlouho, dokud je všechny nezvládneš. Až je zvládneš všechny, teprve tehdy můžeš začít uvažovat o menším padáku. A jednoho dne, až tě někdo odřízne na malém padáku, budeš připravený správně zareagovat. Pak přestože třeba ještě nejsi zcela sžitý s novým padákem, správná reakce ti může zachránit život.