

Na přelet se školním kluzákem

Hugh Miller

První padák, který si pořídíš, je ten nejdůležitější. Budeš se na něm učit nejdůležitější základy volného létání. Při seznamování s neznámým, turbulentním a proměnlivým prostředím potřebuješ co nejbezpečnější křídlo, na kterém se cítíš v pohodě.

Moderní kluzák třídy EN-A je právě to, co potřebuješ. Tahle kategorie padáků je ve stoupání stejně tak dobrá, ne-li lepší, než ostatní, a věřím, že začínající piloti z ní dostanou dokonce lepší „reálný“ výkon, než by měli s kluzákem pokročilejší třídy. Zjednodušeně řečeno, padáky se starají samy o sebe a pilot se tak může věnovat podstatnějším aspektům létání. Je s nimi i dobrá zábava. Nedávno jsem letěl několik přeletů na padáku EN-A, EN-C a na závodním křídle. Zdaleka nejvíc jsem si užil školní EN-A, padák rozptýlil všechny moje pochybnosti o jeho nemotornosti. Let na něm byl čistým požítkem.

Říká se, že bys neměl přestoupit do další kategorie dřív, než dokonale zvládneš starty, jsi schopen nastoupat v termice do základny, zkusíš první přelety a projdeš kurzem SIV (Simulation d'Incident en Vol, nácvik řešení krizových situací).

Požadavky na začínajícího pilota jsou vysoké, musí myslet na spoustu nových věcí. Během prvních 200 hodin ve vzduchu se snažíme co nejvíc úkonů zautomatizovat, abychom uvolnili myšlenkovou kapacitu. Až se ovládání padáku na zemi i ve vzduchu, kroužení, klouzání a bezpečné použití speedu stane přirozeným instinktem, budeme schopni mentální kapacitu věnovat pozorování okolí, rozhodování, nebo plánování dalšího postupu. V tom okamžiku jsme připraveni na kluzák vyšší kategorie.

Většina pilotů přechází ze školního kluzáku příliš brzy, jen s neurčitou vyhlídkou na „lepší výkon“. Ve skutečnosti by pokračovali daleko rychleji a stali se z nich mnohem lepší piloti, kdyby své první křídlo využili na maximum svých schopností. V dalších odstavcích uvádím pár doporučení, jak co nejlépe vlastnosti školních kluzáků využít.

Nauč se dobře stoupat

Kluzáky s menší štíhlostí mohou kroužit na menším poloměru, v porovnání se štíhlejšími křídly s větším rozpětím s nimi zatočíme „na pětníku“. Paraglidisté ve stoupání předhoní větroně navzdory daleko horšímu opadání. Létáme totiž v nejsilnějším jádru termiky, zatímco větroně krouží na velkém poloměru ve slabším stoupání. Podobné je to i při srovnání školních křidel se štíhlejšími třídami. Protože na školním křídle jde zatočit na menším poloměru, měl by být dobrý pilot na křídle EN-A schopen ve stoupání předhonit kolegu se závodním padákem.

Nevzdávej to ani nízko nad zemí

Se školním kluzákem stoupák lépe zachytíš, křídlo není tak agilní a termiku můžeš lépe vycítit, spojení mezi tebou a vzduchem je těsnější. Ovládání křídla nevyžaduje tolik pozornosti a tak si lépe uvědomuješ, kam termika táhne. Nalezení jádra je snadnější, díky lepší stabilitě se pod křídlem v turbulencích nebo vlétnutí do stoupáku tolik nehoupeš a kroužení proto bude plynulejší. To všechno je důležité zejména při hledání záchrany nízko nad zemí – v situaci, ve které se možná ocitneš častěji než zkušenější kolegové na štíhlejších křídlech, ale zároveň situaci, kterou se potřebuješ naučit zvládat.

Vybírej dobrou stopu

Školní padák neklouže tak dobře jako štíhlá křídla, proto tě přinutí vypěstovat si cit pro dobrou stopu. Podle soutěžního pilota Nicka Greeceho je výběr trasy klouzání černá magie, těžko vyjádřitelná slovy. Pár tipů ale přesto mám: padák úplně odbrzdí a sleduj vario. Vnímej i ty nejmenší signály od padáku v sedačce a do řízení řídičkami zasahuj co nejméně.

Zkušený instruktor a alpský vůdce Kelly Farina létání na křídlech s menší štíhlostí preferuje. „Poletíš-li na školním kluzáku dobrou stopou, vždycky budeš lepší, než štíhlý padák, který zvolí špatnou stopu.“ Využivej vítr do zad a nezkoušej s ostatními závodit, soustřeď se na vycítění té nejlepší stopy. Můžeš tak předstihnout i závodní padáky.



*S dobrým školním kluzákem budeš mít čas se soustředit na podstatné aspekty létání.
Foto Nova Gliders*