

Svahové lietanie

Možnosti ako sa udržať vo vzduchu s padákovým klzákom máme v zásade tri: termické lietanie, svahové lietanie a lietanie s motorom.

Pomaly nám prichádza jeseň a spolu s ňou nám narastá počet veterných dní, v ktorých sa dokážeme udržať bez väčšej námahy s padákovým klzákom na svahu dlhšie a pekne si zalietañ.

V prípade, že svieta slniečko určite natrafíte aj na nejaké termické bubliny, prípadne stúpavé prúdy, ktoré vás vynesú ešte vyššie spolu so svahovým prúdením vetra.

Svahové prúdenie nám vzniká v prípade ak fúka vietor oproti svahu. Vzduch na náveternej strane svahu prúdením cez prekážku je nútený vystupovať smerom hore, kde nám vzniká oblasť výstupného prúdu vzduchu, v ktorom sa dá pekne lietať na padákovom klzáku či rogale. Aj vetrone dokážu využiť pre svoj let svahové prúdenie a vyčkať tak na svahu do chvíle, kým sa podmienky pre termické lietanie nezlepšia. Pokiaľ je vietor dostatočne silný, môže pilot lietať na svahu celé hodiny. Závisí to hlavne od tvaru kopca, sily a smeru prúdenia vetra. Ideálne je ak sklon svahu je aspoň 30 stupňov. V prípade, že bude svah strmší, vietor bude prúdiť cez prekážku rýchlejšie. Čo sa týka smeru ideálne bude ak prúdi vietor kolmo na svah. Na vhodných terénoch nás obvykle v dobrých podmienkach lieta na svahu viacej pilotov a preto je dobré ak si pripomenieme základné pravidlá pre bezpečné lietanie na svahu.

Prednosť má pilot, ktorý má svah po pravej ruke, pozor treba dávať najmä na to akú vzdialenosť od svahu máme tak, aby sme nevytlačili pilota s prednosťou až na stromy- aby sme ho neohrozovali. Treba si uvedomiť, že takýmto správaním ohrozíme aj seba.

Minimálna vzdialenosť medzi padákovými klzákami je 50 m, no oplatí sa dodržať aj väčší odstup pre nepredvídateľné manévry niektorých pilotov. Nezabudnite aj na turbulenciu, ktorá vzniká pri lete za každým padákovým klzákom. Buďte pripravení pri jednostrannom zaklopení klzáku reagovať!

Zatáčku točíme vždy od svahu, lietame po dráhe, ktorá nám vykresľuje veľkú ležatú osmičku. Zvýšenú pozornosť sa oplatí dávať na pilotov, ktorí letia za nami, pretože rovnako na konci svahu budú chcieť urobiť obrat ako my.

Vyhýbame sa lietaniu popred štart, najmä vtedy ak sú tam pripravení ďalší piloti. Nebránime im v štarte, čím zvýšime hlavne našu vlastnú bezpečnosť. Nie každý pilot si vždy skontroluje priestor pred štartom, najmä keď má plné ruky práce s padákovým klzákom vo vetre prípadne často aj sám so sebou.

Nezabudnite na pozemný tréning. Pilot by mal tráviť tréningom na zemi minimálne toľko času ako samotným lietáním a začiatok ešte viac. V žiadnom prípade by sa nemal učiť krížový štart priamo na štartovacej ploche. Ak sa pilot nedokáže sám, bezpečne dostať do vzduchu, nemá tam čo robiť.

Netreba lietať tesne pri svahu a zadkom doslova česať stromy, či zbierať šišky. Nečakané presadnutie klzáku či zlý odhad výšky môže spôsobiť pád do lesa. Nezabudnime aj na to, že v zákrute klzák zvýši svoje opadanie. Lietať nízko v tomto prípade je úplne zbytočné pretože najsilnejšie stúpanie od vetra býva v určitej vzdialenosti pred svahom.

Čím vyššie sa pilot pri svahovaní dostane nad kopec, tým ďalej sa môže odvážiť zaletieť za hranu kopca. Naozaj odporúčam menej skúseným pilotom držať sa výhradne pred kopcom a nechať si rezervu tak aby sme mohli pri náhlom zosilnení vetra bezpečne doletieť na pristávaciu plochu, ktorá je obvykle na náveternej strane pred nami. Nesmieme sa nechať zatlačiť vetrom za hranu kopca kde hrozí, že pilot v zosilnenom prúdení ostane stáť proti vetru a klesá priamo do záveterného rotoru za kopcom !

Pred štartom vždy je potrebné mať skontrolovaný zapnutý a funkčný speed systém, pretože pri štarte stojíme priamo na svahu v zóne, kde je silnejšie prúdenie vzduchu. Často sa stáva, že práve krátko po štarte sa potrebujeme presadiť proti vetru a odletieť kúsok dopredu pred kopec, kde fúka vietor slabšie a môžeme lietať bezpečne. Ak speed nemáme alebo nefunguje, hrozí nám bezprostredné nebezpečenstvo zacúvania-zatlačenia vetrom priamo do rotoru, kde sa nesmieme ocitnúť. V takomto prípade nám zostáva možnosť zaklopenia uší na padákovom klzáku a ak sa to podarí, vyklesáť a pristáť priamo na štart. Takýmto situáciám a núdzovým riešeniam by sme mali predchádzať a hlavne sa im vyhnúť.

Zhrnutie a užitočné rady

Pri silnejšom vetre:

Nelietaj až na okraj kopca, kde sú prúdnice vzduchu zahustené a vietor tam fúka oveľa silnejšie. Pozor hlavne na dýzový efekt, ktorý vzniká na zúžených miestach ako je napríklad sedlo medzi dvoma kopcami. Pri preskoku či už na druhý kopec, alebo v prípade, že je hrebeň svahu prerušený (napr. Háj pri Košiciach) je potrebné letieť vyššie a mierne vpredu tak, aby sme cez dýzu bezpečne preleteli. Ak si nie sme istý bezpečným preletom takéhoto miesta, tak je potrebné mať možnosť bezpečne pristáť a hlavne byť po celý čas letu na náveternej strane aj pri pristáťí.

Nikdy nepristávaj za prekážku ako sú stromy, kríky a podobne. Nezabudni, že aj od relatívne malej prekážky ako je rad kríkov na medzi v poli za silnejšieho prúdenia vetra vzniká záveterný rotor.

Kontroluj svoju doprednú rýchlosť prístrojom GPS či rýchlostnou sondou. Ak nemáš prístroje sleduj pohľadom terén a vyhodnocuj svoju rýchlosť voči zemi. Pri pocite, že stojíš na mieste, kontrolným pohľadom popri sedačke na pevný bod terénu skontroluj svoju rýchlosť či letíš ešte vpredu, v prípade potreby použi speed systém aby si sa dostal pred kopec kde vietor fúka slabšie. Je dobré vedieť či tvoj klzák pri použití speed systému v kombinácii so zaklopenými stabilizátormi letí rýchlejšie, pretože má vyššie plošné zaťaženie alebo v niektorých prípadoch aj pomalšie, pretože stratil aerodynamicky tvar a jeho odpor vo vzduchu sa zväčšil.

Sleduj smer vetra ak máš možnosť na svahu sledovať veterný rukáv je to pomerne jednoduché. Prípadne sleduj sklon listov na stromoch či kríkoch. Sleduj sklon trávy, dymu alebo si nájdí podobné príznaky smeru vetra, podľa ktorých sa budeš orientovať pri lietaní na svahu. Ak vietor neprúdi kolmo na svah tak jedným smerom proti vetru poletíte na svahu pomalšie a druhým zase s vetrom rýchlejšie. V takomto prípade točte zatáčku s vetrom skôr nad bodom otočenia, pretože vietor vás zanesie ďalej, naopak zákruta proti vetru bude pomalšia a môžete ju trochu predlžovať proti vetru.

Pri slabšom vetre:

Urči si taktiku letu vopred pred štartom, zisti si tvar kopca a silu vetra a urči si vopred miesta, kam poletíš.

Nezabudni si určiť aj miesta, kam naozaj nepoletíš, ktorým sa vyhneš aby si zbytočne nevyklesal a neskončil predčasne na pristávačke, či pod kopcom.

Ak je možnosť, už pred štartom pozoruj klzáky na svahu a urči si zónu, v ktorej budeš svahovať, kde sa najľahšie udržíš vo vzduchu.

Nezabudni, že padákový klzák v zákrute viac opadá a tak otáčaj len vtedy keď stúpaš. Vyhni sa otočkám, keď klesáš.

Sleduj pohyb listov na stromoch, podľa toho jasne vidíš ako postupujú vystupujúce termické bubliny na svahu, ktoré po naletení pomôžu udržať výšku. Práve to sú miesta, v ktorých otáčaj klzák! Nezriedka sa ti takto podarí nájsť stúpavý prúd, ktorý ti zabezpečí vystúpenie do väčšej výšky.

Nebezpečné situácie a ich riešenie

V prvom rade treba upozorniť na to aby každý pilot pred štartom na svahu, kde fúka silnejší vietor, reálne zhodnotil svoje sily a schopnosti, neprecenil ich a takýmto spôsobom predchádzal nebezpečným situáciám, v ktorých by sa mohol ocitnúť.

Ak nevieme určiť ako silno vietor fúka, je vhodné pre zmeranie sily vetra na svahu použiť anemometer - merač sily vetra, ktorý je bežne dostupný (dnes už určite za rozumnú cenu, niekoľko desiatok eur). Určite sa ho oplatí kúpiť od renomovaného výrobcu ako napr. Flytec, ktorý vám bude spoľahlivo slúžiť niekoľko rokov.

Ak nemám anemometer a lietajú na svahu iné klzáky, situácia je v niektorých prípadoch jednoduchšia. Pozorovaním skúmame ich rýchlosť proti vetru či sa dokážu presadiť vpred bez použitia speed systému alebo či sú piloti nútení neustále používať speed systém. Ba dokonca či piloti stoja na jednom mieste- v takomto prípade určite neštartujte.

Dúfam že týchto niekoľko rád vám bude užitočných a prispesú k vašim príjemne prežitým chvíľam vo vzduchu.