



ZÁKLADNÍ PARAŠUTISTICKÝ VÝCVIK

aneb

• jak bezpečně vyskočit z letadla •



Tato výcviková pomůcka slouží pouze pro potřeby spolku PARAWALACHIA

Úvod a technická část

- seznámení s letištěm a jeho řádem
- historie a současnost
- seznámení s padákem (konstrukce, funkčnost, popis, pomůcky a výstroj, parakotoul)

Metodika

- výskok (nácvič výskoku, orientace v prostoru a bodu přistání, Další úkony)
- řízení (radiokomunikace, zkouška brždění, přiblížení k cíli)
- přistání (plocha, rozpočet, přiblížení)
- nácvič v postroji

Závady

- určení a rozdělení závad
- řešení závad
- nácvič v postroji

Úvod

Seznámení s letištěm a s jeho řádem znamená, prozkoumat a poznat typ, tvar a překážky letiště. Každé letiště má svůj řád, kterým se musí řídit všichni návštěvníci, ale i personál letiště. Letištní řád je všem přístupný k přečtení. Uchazeč o základní výcvik musí mít platnou prohlídku od leteckého lékaře.

V základním výcviku může cvičenec provést maximálně 3 seskoky za den. Mladší 15 let musí mít podepsaný souhlas rodičů. **Parašutistovi může být zakázán seskok z důvodu nemoci, požití alkoholu a drog, únavy a jiných příčin.**

Historie

Myšlenka padáku pochází už ze středověku. V letech 1480 byl Leonardem da Vinci vytvořen první návrh padáku s pevnou pyramidovou konstrukcí potaženou plátnem. Padáky se však rozšířily až v polovině 20. Století, a to s rozvojem letectví. Ve druhé světové válce padáky sehrály strategické úlohy na několika bojištích. Civilní parašutismus se plně rozvíjí až po válce. Dříve se používaly padáky kruhového tvaru. Dnešní moderní padáky mají tvar obdélníku. Konstrukce padáku tvoří profil křídla. Proto se jí taky tak říká. **Padák typu křídlo.**

Seznámení s padákem

Sportovní výsadkový padák typu křídlo v tandemovém uspořádání. Celý komplet se skládá z hlavního padáku, záložního padáku, zabezpečovacího přístroje a obalu s nosným postrojem. Záložní padák je v horní části, hlavní padák v dolní části postroje. Padák má obdélníkový tvar a při pohledu z boku tvoří profil křídla. Většinou je tvořen 7 či 9 dvoukomorovými kanály. **Pro základní výcvik se používá padák s 9 kanály.** Tyto komory jsou v přední části padáku a říká se jim náběžná hrana. Tou padák nabírá vzduch, který proudí do zadní sešité části padáku, tzv. odtokové hraný. **Díky tvaru, profilu křídla a odtékání vzduchu tak tvoří vztlak, díky kterému padák nepadá, ale klouže.** Na spodní části padáku jsou přišité šňůry. U padáku jsou rozdvojené a v dolní části jsou připevněné na volné konce, které jsou připevněny k postroji.

Slider neboli brzdicí dečka je navlečená pomocí kroužků na šňůry padáku a slouží ke zpomalení otvírání padáku. Zmírňuje tak dynamický náraz při prudkém zpomalení při otvírání padáku.

Kontejner je vak, který slouží k uložení padáku. Na kontejneru jsou gumová poutka, v nichž jsou připevněné šňůry, když je padák zabalený.

Záložní padák je další /druhý/ padák, který je v případě selhání hlavního padáku otevřen buď parašutistou, nebo zabezpečovacím přístrojem.

Zabezpečovací přístroj slouží k otevření záložního padáku, pokud to z jakýchkoli příčin nemůže udělat parašutista.

Nosný postroj s obalem slouží ke spolehlivému a pohodlnému upevnění padáku k tělu parašutisty. Na svislých popruzích jsou uvolňovače pro odhoz hlavního padáku a otevření záložního padáku.



Výtažné lano /static line/ je zakotveno v letounu. Po výskoku parašutisty odjistí a otevře hlavní padák. Lano pak zůstává viset za letounem.



Uvolňovače - na pravé straně je uvolňovač odhozu hlavního padáku. Na levé straně je uvolňovač záložního padáku.

Otvírání padáku základního výcviku (static line)

Výsadkový průvodce přikotví lano od padáku v letadle. Po výskoku parašutisty z letadla se padák otvírá automaticky za pomoci výtažného lana. Otvírání trvá cca 5 sekund. Po otevření padáku zůstává lano viset za letounem.



Další nezbytné věci pro seskok jsou **oranžový kříž s rozměry ramene 1x5m na označení doskokové plochy**. Dále větrný rukáv nebo třepetáka z barevného materiálu na zjištění směru větru. **Výškoměr, nůž, helma s rádiem**. Oděv s dlouhými rukávy a nohavicemi. Pevná kotníková obuv bez háčků a přezek.

Provozní směna je tým lidí, kteří zajišťují paraprovoz na letišti. Bez této směny nejdou provádět seskoky.

Provozní směnu tvoří:

Řídící seskoků, dozorčí balení, dozorčí ustrojování, dozorčí doskokové plochy, výsadkový průvodce, řidič pohotovostního vozidla, signalista

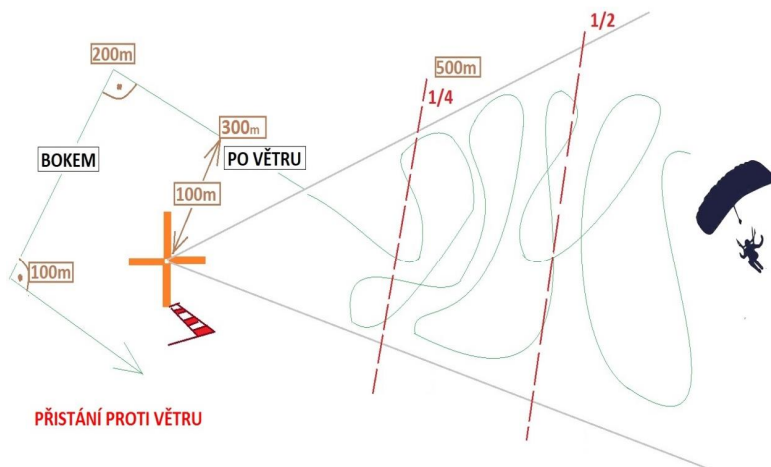
Metodika

Výskok - povel k výskoku dává výsadkový průvodce. Cvičenec se nachystá ve dveřích a vyčká povelu k výskoku. Výskok je jednou z nejdůležitějších činností seskoku. Výskok se nejprve nacvičuje na zemi z můstku a poté z letounu na zemi. Po různém výskoku z letadla parašutista napočítá 121, 122, 123, a provede kontrolu padáku a orientaci v prostoru. Na zemi si najde doskokovou plochu označenou oranžovým křížem. Odbrzdí padák stažením obou madel nebo kolíků. Záložní padáky mají červená madla. U kruhových záložních padáků jsou to dvě červené šňůry, kterými se řídí.



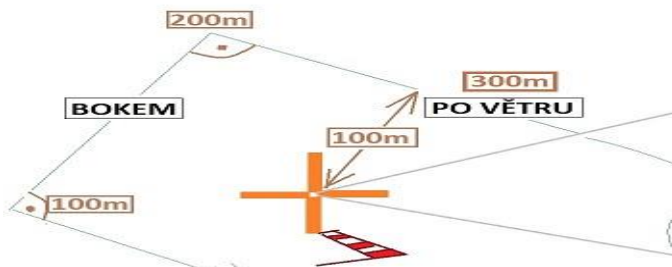
Řízení padáku

Po kontrole padáku, doskokové plochy a orientaci v prostoru přechází parašutista do fáze letu na padáku. Případné instrukce dostává parašutista od instruktora prostřednictvím radiovysílačky. V letovém režimu si parašutista vyzkouší řízení a brždění padáku tak, aby byl připraven manévrovat podle potřeby a dané situace. Parašutista provede rozvrh výšky a vzdálenosti dle naučeného přibližovacího manévru. **Při úplném stažení řídicích šňůr směrem dolů dojde k přetažení padáku. Při přetažení padáku dojde ke ztrátě dopředné rychlosti a vztlaku padáku. Padák začne couvat a padat. Tento manévr se nesmí dělat blízko nad zemí! Vypuštěním řídicích šňůr směrem nahoru padák přejde z přetažení do letového režimu.** Během letu na padáku parašutista stále kontroluje bod přistání a ostatní parašutisty pohybující se kolem něj. Schéma níže ukazuje průběh seskoku od výskoku až po přistání. Utrácení výšky a vzdálenosti. Let a snášení parašutisty po směru větru.



Přistání

Hlavní zásadou přistání na padáku typu křídlo je v okamžiku dosednutí na zem mít minimální dopřednou, ale i pádovou rychlost. Tu získáme přistáním **proti větru a** správném načasování brždění za řídicí šňůry. Přistáním proti větru tak získáme potřebný vztlak a pádová rychlost se tímto faktorem zmírní. Na kruhových padácích se přistává po směru větru. Po utracení výšky sledujeme bod přistání tak, že ho budeme míjet cca ve 300 m, pak provedeme přistávací manévr krabičkovým rozpočtem výšky. **Ve 200 m zatáčka o 90 stupňů bočně na vítr, ve 100 m zatáčka o 90 stupňů proti směru větru. Směr padáku už neměníme.** Viz obrázek.



ve 100m poslední otočení a nájezd na přistání proti větru

Po otočení ve 100 m na přistání **vypustíme padák**, a to tak, že dáme ruce s řídicími madly /kolíky/ nahoru. Padák tak není nijak bržděn. Ve výšce cca 2 m nad zemí stáhneme řídicí šňůry zhruba na úroveň ramen říkáme tomu **brždění na 50 %**. **Ve výšce cca 1 m nad zemí stáhneme řídicí šňůry max. 10 cm nad úroveň, kde je už padák přetažený! Tomu říkáme brždění na 100 %**. **Brždění padáku na 100 % nesmíme nikdy provádět ve větší výšce, než je nezbytné k dosednutí na zem.** Nohy držíme u sebe a v případě větší dopředné rychlosti provedeme parakotoul. Při provedení přistávacího parakotoulu je nutné **ihned vstát**, tak aby bylo zřetelně vidět, že přistání proběhlo úspěšně. Po přistání a sbalení padáku do náruče kontrolujeme ostatní parašutisty a letadla, abychom někomu nevstoupili do dráhy přistání.

Nácvik v postroji - nácvikem v zavěšeném postroji se cvičí a simuluje seskok od výskoku, řešení mimořádných událostí, přiblížení na přistání, rozpočet a finální dosednutí.

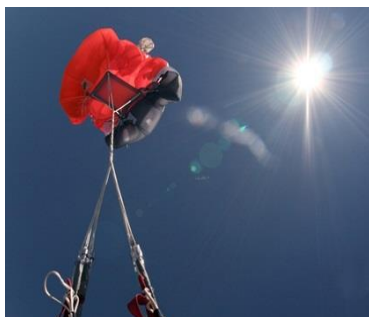
Závady

Závady jsou lehké a těžké. Lehké závady odstraní parašutista hned po otevření padáku. Při těžké závadě parašutista provede odhoz hlavního padáku a otevření záložního padáku.

Odhoz je odpojení hlavního /závadového/ padáku. Vytažením uvolňovače po pravici na svislém popruhu. Na druhé levé straně svislého popruhu se nachází uvolňovač záložního padáku. Při těžké závadě kdy parašutista musí odhodit hlavní závadový padák a otevřít záložní, musí dodržet tento postup.

Podívat se, uchopit oběma rukama uvolňovač odhozu, zakopnout nohy a na délku svých paží vytáhnout uvolňovač. Poté se podívat, nahmátnout uvolňovač záložního padáku a na celou délku svých paží uvolňovač vytáhnout!!! **Vždy nejprve odhozový uvolňovač hlavního padáku, a potom uvolňovač záložního padáku!!!** **PRAVÁ-LEVÁ**

LEHKÉ ZÁVADY



Závity, lehká závada, ze které se dostane parašutista rozkopáním nohou proti směru závitů.



Lehká závada, slider nesjel až dolů, nejsou nafouknuté krajní kanály. Parašutista pumpuje oběma řídicími šňůrami nahoru a dolů, dokud slider nesjede. Může se stát, že se jedna strana odbrzdí a padák začne rotovat. Parašutista musí rychle odbrzdit druhou stranu. Pokud nejde druhá strana odbrzdit a padák začíná rychleji rotovat, provede odhoz.

TĚŽKÉ ZÁVADY

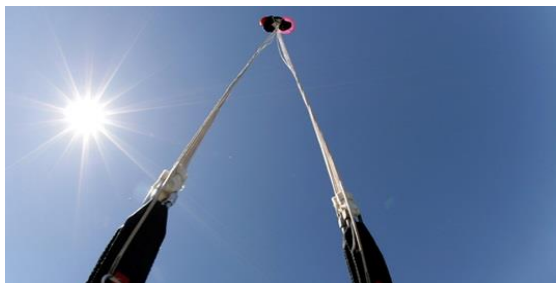
Těžkých závad může být několik. Pokud nějaká nastane, parašutista se musí rychle rozhodnout pro řešení. Nesmí ztrácet drahocenný čas. Může se pokusit o její odstranění, ale většinou při těžké závadě **provede odhoz a otevře záložní padák.**



šňůra přes padák



utržená šňůra



padák v kontejneru

Mohou nastat neočekávané události. Parašutista zůstane viset za letounem. V tomto případě se nesmí pokoušet ručkovat zpět do letounu. Vyčká cca 10 sekund na odřezání z letounu, jinak provede odhoz a otevře záložní padák.

Padák po otevření musí být velký, hranatý, nikam se nestáčí, letí rovně, je říditelný a bezpečný.



PADÁK PO OTEVŘENÍ, BEZ ZÁVAD A PŘIPRAVEN K LETU.

P i dodržování všech zásad a pravidel je parašutismus nádherný a bezpečný sportovní zážitek.

Parawalachia

www.parawalachia.cz

PW@parawalachia.cz

Lékaři:

Kroměříž, MUDr. Novák, tel.: 606 623 461

Kroměříž, MUDr. Křemenková, tel.: 573 342 397

Zlín, MUDr. Nečas, tel.: 577 553 150