

Představujeme novou výcvikovou osnovu pro paragliding

Od 1. listopadu vstoupila v platnost po delším období příprav a usilovné práce skupiny zainteresovaných pilotů nová výcviková osnova pro paragliding. Co přináší nového? Jak se nás dotkne? Zkusme si na tyto a podobné otázky odpovědět.

Můžeme s určitostí říci, že je předpsem, který reaguje na současné potřeby úrovně výcviku pilotů a spojuje v sobě několik různých a různorodých požadavků, protože vznikala za účasti jak zástupců paraglidingových škol, tak i inspektorů provozu a pracovníků správy. Na jedné straně to byly požadavky na co nejrychlejší, nejlevnější a nejdostupnější získání pilotní licence pro jakéhokoliv zájemce o paragliding; na straně druhé požadavky na co nejvyšší úroveň výcviku pilota, který by měl být připraven na pokud možno všechno, co ho ve vzduchu potká, a který se spolehlivě dovede orientovat v současném rozdělení vzdušného prostoru a není nebezpečím pro ostatní letový provoz.

Důležitou informací je, že nová výcviková osnova nijak revolučně nemění pilotní kvalifikace tak, jak jsme na ně zvyklí a ani jejich smysl. Ty byly již v minulosti stanoveny tak, že nevyvstala potřeba je nějak v zásadě měnit. Jsou ovšem, s ohledem na jejich podstatu a smysl, upravena jednotlivá cvičení s cílem výrazně zefektivnit výcvik.

Podívejme se nyní na to, co je konkrétně v nové osnově uvedeno. Je rozdělena podle jednotlivých pilotních kvalifikací. Nejprve je popsán výcvik pilota s následným získáním kvalifikace PL A jako základní výcvik pilota padákového kluzáku. Následován je výcvikem pilota kvalifikace PL B, po něm je popsán způsob získání kvalifikace PL C. Dále je uveden výcvik navigačkové kvalifikace PL N, po té výcvik instruktora PL, následuje tandem pilot PL T, PL X zkušební pilot a nakonec jsou zařazeny nestandardní letové situace. Součástí předpisu jsou nově osobní listy pro požadované druhy výcviku, jež jej uzavírají.

Směrnice nově řeší způsob uznávání zahraničních pilotních licencí. Na základě přezkoušení inspektorem provozu PL je tak možné vydat žadateli naši ekvivalentní pilotní licenci. Protože jsou nám známy systémy výcviku v okolních zemích i úroveň vycvičenosti pilotů, je způsob přezkoušení plně ponechán na příslušném inspektorovi PL.

Splnění úloh výcviku je zaznamenáváno do osobního listu a je vždy signováno současně podpisem instruktora a žáka, slouží tak jako vzájemné potvrzení o jejich provedení. Je současně také stvrzením účelného vynaložení prostředků a potvrzením dosažení pilotních dovedností žáka stanovených danou úlohou.

PL A

K výcviku je možné používat výhradně postroje s certifikací LAA ČR nebo uznané zahraniční zkušební testované dle normy EN 1651 (platí pro postroje zakoupené po 1. 6. 2004). Postroje musí být vybaveny certifikovaným pěnovým chráničem páteře o tloušťce minimálně 14 cm.

Výcvik PL A je rozdělen na pozemní a letový. Paralelně s nimi probíhá teoretická příprava, přičemž je stanovena alespoň minimální úroveň znalostí, s nimiž je možno letový výcvik zahájit pro bezpečnost žáka i jeho bezprostřední okolí. Pozemní výcvik ve své praktické části končí nácvikem startu s odpoutáním a obsahuje i lety na „cvičném svahu“ do 15 metrů nad terénem. K jeho absolvování není ještě potřebná zdravotní prohlídka pověřeným lékařem. Osnova tak vychází vstříc požadavkům na možnost vyzkoušet si paragliding bez nutnosti absolvování zdravotní prohlídky a rozhodnout se, zda je opravdu to pravé, čím se chce zájemce zabývat a následně teprve může pokračovat dále zdravotní prohlídkou. Letový výcvik obsahuje povinné a volitelné



úlohy. Během těch povinných se žák naučí ovládat padákový kluzák v zatáčkách, provádět přistání do omezeného prostoru, nacvičí létání na svahu, zaklopení „uší“ a asymetrické zaklopení vrchlíku. Volitelné úlohy slouží k nácviku lepší ovladatelnosti kluzáku a obsahují například nácvik „B“ stallu, čelního či masivního asymetrického zaklopení vrchlíku a končí letovou praxí k vytvoření a upevnění správných pilotních návyků pod dohledem instruktora. Nakonec následuje popis zkoušky pilota PL A. V současné době se intenzívně pracuje na tvorbě otázek a dokončení oficiální aplikace programu pro provádění teoretické zkoušky PL A (v druhém kroku bude následovat také program pro přezkoušování pilotů PL B). Nyní je k vyzkoušení na webových stránkách www.xfly.cz.

Letci, kteří jsou držiteli jiné platné pilotní licence, mají úlevu z teoretické výuky, ti z nich, jenž mají platnou licenci MPK, navíc mohou mít dle rozhodnutí instruktora krácenou i pozemní přípravu.

PL B

Výcvik pilotní kvalifikace PL B slouží ke zvládnutí schopností samostatné tvorby plánu a samotného uskutečnění přeletu s ohledem na povětrnostní situaci a aktuální využití vzdušného prostoru. Pilot po jeho absolvování musí mít hlubší znalosti v širších souvislostech, než je tomu u absol-

venta PL A. Výcvik probíhá na padákovém kluzáku kategorie B a po získání kvalifikace PL B je pilot oprávněn k létání na kluzácích této kategorie. Praktický výcvik obsahuje po přeškolení na „béčkový“ kluzák nácvik termického létání, a dále úlohy k zvládnutí asymetrického a čelního zaklopení vrchlíku, spirály a „B“ stallu. Předpis pro zařazení do výcviku PL B stanovuje podmínku minimálního náletu 50 letových hodin. Ostatní podmínky, jako je např. věk pilota, jsou stanovené směrnici LA 1 tak, aby byla jednoduše zachována konzistence všech předpisů LAA ČR.

PL C

Tato kvalifikace se získává deklarovanými výsledky a prohlášením o znalosti odchylek pravidel létání při závodech FAI 2 a vyšší kategorie. Pilot musí být



schopen plánovat, provést a také deklarovat trať přeletu s ohledem na rozdělení vzdušného prostoru. Tak jako doposud je zapotřebí doložit a přihlásit dva uskutečněné nejméně třicetikilometrové přelety dle pravidel Českého poháru paraglidingu. Nově tedy platí, že přelety musí být přihlášeny do ČPP.

Výcvik instruktora PL

Zde došlo oproti minulosti k určitým změnám. Důvod je nasnadě – instruktor létání je osobou, která se obvykle trvale zapisuje do žákovy letecké mysli a stává se jeho vzorem, který jej řídí ještě notně dlouhou dobu po ukončení kurzu. Instruktor musí být nejen dobrým pilotem, ale zejména vynikajícím pedagogem. Touto optikou je na něho také již pohlíženo a z těchto důvodů je plánovaná také vyšší podpora novým a také stávajícím instruktorům. Oproti minulosti již není vydávána licence instruktora ve zkušební době po absolvování výcviku, ale již licence plná, bez nějakých omezení. Je výrazně kladen důraz na praxi instruktora a také posílena autorita inspektora provozu, u nějž ji provádí. Instruktor

Český pohár paraglidingu 2006 končí

Říjen byl letos posledním měsícem, kdy šlo ulétnout přelet do ČPP 2006. Naštěstí po velké části měsíce v Evropě vládlo příjemné babí léto, a tak jsme se dočkali i několika zajímavých přeletů a dokonce i nějakých přesunů na medailových příčkách u některých kategoriích.

V ČR se nejvíce dařilo pilotům na Vysočině – Pavel Dohnálek ulétnul 6. 10. 2006 volných 62 km, dva dny poté Honza Krátký 60 km a 14. 10. 2006 opět Honza necelých 44 km. Vzhledem k takto pozdnímu období a slabé termice jde o moc hezké lety. Ze zahraničí piloti dovezli poslední body z Itálie, Slovinska či Španělska, vesměs s hodnotou do 50 bodů.

K přesunům na prvních třech příčkách došlo v kategoriích Tandem (1. Vejchodský, 2. Vrbenský, 3. Munzar) a Senioři (Bohdan Wojkowský svým 32 km dlouhým letem v Pieve di Alpago v předposlední den soutěže 30. 11. 2006 poskočil na bronzovou příčku, čímž si dal moc hezký dárek ke svým padesátinám, které oslavil ve stejný den – GRATULUJEME Bohdane!)

Dle pravidel běží do 7. listopadu lhůta pro přihlášení posledních přeletů či podání stížnosti případně protestu na výkony uletěné za poslední měsíc. Následně budou vyhlášeny konečné výsledky. Protože přelety pilotů na prvních příčkách byly uletěny v létě, lze téměř s jistotou říci, že vítězové hlavních kategorií jsou známi již nyní.

V příštím čísle Pilota přineseme obsáhlý článek o letošním Českém poháru, zajímavých přeletech a nebudou chybět ani rozhovory s vítězi a reportáž z předávání cen a pohárů. Děkujeme všem našim partnerům ČPP!

Srdečně všechny zveme na vyhlášení vítězů ČPP 2006 dne 25. 11. 2006 v rámci Zavírání nebe na Kozákově!



Miroslav Oros

Tým PGweb.cz - organizátor ČPP 2006
<http://www.pgweb.cz/cpp>

Hlavní partneři ČPP:



Partneři ČPP 2006:



Mediální partneři ČPP 2006:



Přehled všech přeletů naleznete na stránkách Českého poháru paraglidingu – cpp.pgweb.cz.

nově obdrží osobní list, kam je jeho praxe a zároveň její hodnocení zaznamenáváno. Zachován je osvědčený systém dvou seminářů pro instruktory, vstupního, kde se seznámí zejména s didaktickou činností, a závěrečného, kde jsou hlouběji probírána témata teoretických předmětů.

PL T

Nově jsou detailně popsány úlohy pro výcvik pilota tandemů. Podmínky pro zařazení do výcviku zůstávají - nejméně 21 let, pilot PL B alespoň 2 roky nebo PL A déle než 3 roky a PL B min. 1 rok a 200 nalétných hodin. Praktické úlohy jsou zpočátku prováděny na jednomístném padákovém kluzáku s připojenou tandemovou vidlicí a břemenem namísto pasažéra s cílem naučit pilota manipulovat s pro něj novou konfigurací kluzáku, vidlice a pasažéra během vzletu. Důraz je kladen na nácvik vzletu za různých meteorologických podmínek

a také odlišných vlastností kluzáku vlivem jiného zatížení a také na bezpečné přistání s cestujícím. Před závěrečným přezkoušením je nezbytné absolvovat nejméně 30 letů praxe na alespoň třech odlišných terénech, kdy úlohu pasažéra plní jiný pilot s licenci PL.

Tolik alespoň k základnímu představení předpisu. Celkem lze novou výcvikovou směrnici charakterizovat jako moderní předpis, kterým se dostávají poznatky z praxe do osnov, a jež zároveň uplatňuje požadavky na vycvičenost pilotů. Cílem je dát návod pro to, jak učit nové piloty co nejlépe a co nejbezpečněji létat. Nová směrnice je, tak jak je zvykem, každému k dispozici v plném znění na webových stránkách LAA ČR (www.laacr.cz).

Miroslav Huml

hlavní inspektor techniky PL a MPL



Jak na naviják I.

Naše krásná česká země je v některých jejích částech rovinatá více, než si srdce paraglidisty přeje. Proto v českém paraglidingu hraje důležitou úlohu kromě klasického startu z kopce i start pomocí navijáku. O tom, jak navijákové starty provádět co nejbezpečněji, je i následující článek. Naváží jím na již publikované odborné články a čerpat budu i z chystaného předpisu PL-4. Pokusím se vám také zprostředkovat některé zkušenosti ze své sedmileté navijákové praxe, při které jsem se účastnil mnoha různých navijákových a odvíjákových provozů.

Zmiňovanou problematiku má v budoucnu komplexně řešit již zmíněná směrnice PL 4 (Provozní a technická směrnice pro navijákový provoz padákových kluzáků), která by měla vejít v platnost během letošního prosince. Každý, kdo má zájem a je odborně způsobilý, má ještě do konce listopadu možnost přihlásit se u hlavního inspektora paraglidingu LAA ČR a přispět k jejímu dotvoření.

Jak takový start na navijáku vlastně vypadá?

Navijákový provoz probíhá na vhodné rovné ploše bez terénních překážek. Mezi navijákem a pilotem je nataženo třeba až 2 kilometry dlouhé lano. Pilot se připraví k čelnímu startu proti větru, v karabinách nebo v očích na sedačce k tomu určených má připnutý uvolňovač, kterým se připojí do oka na konci vlečného lana. Na-

Jeden z mnoha druhů uvolňovačů



vijákař napne lano, pilot provede čelní start a pokračuje v rozeběhu se stabilizovaným vrchlíkem nad hlavou směrem k navijáku. Jakmile má křídlo v letové poloze, navijákař zvýší tah lana, křídlo ustupuje za pilota a dochází ke vzletu. Pilot aktivním řízením udržuje správný směr letu. Vlekání navijákař ukončuje, když je pilot téměř nad navijákem. Odstavením tahu dojde k prověšení lana a vrchlík se vrátí do běžné letové polohy nad hlavou, pilot jednou rukou odpíná uvolňovač a odlétá do volného prostoru. Vše se zdá snadné a možná snadnější než klasický start z kopce. Zdání občas klame, to jen spousta kilogramů kovu pracuje v náš prospěch... Starty na navijáku mají ale svá specifika a aby vše dopadlo bez újmy na zdraví nebo majetku, je třeba jim věnovat dostatečnou pozornost.

Co je důležité z pohledu pilota

Uvolňovací zařízení

- (lidově uvolňovač, odpínák, vypínač, vypínač) je nejčastěji připojeno do nosných karabin nebo k tomu určené části postroje.

K čemu slouží:

- slouží k propojení závěsného oka na laně a postroje pilota.

Musí splnit:

- pevnost v tahu cca 3000 KN (dvojnásobek maximálního tahu navijáku),
- konstrukce uvolňovače musí umožňovat snadné odepnutí jednou rukou, a to jak při plném tahu, tak bez zatížení.

Závěsné oko

- je umístěno na konci lana, připojuje se do něj uvolňovač.

K čemu slouží:

- umožňuje spojení tažného lana a uvolňovače.

Musí splnit:

- pevnost jako tažné lano (lépe vyšší), velikost a tvar musí odpovídat používaným uvolňovačům.

Vlečné zařízení

- se skládá z již zmíněného závěsného oka, brzdícího padáčku, distančního lana a tažného lana.

K čemu slouží:

- na distančním lanu je brzdící padáček, který umožňuje snadnější smotání lana,
- pilot není díky distančnímu lanu připojen přímo na

vlečné lano, jeho vlastnosti slouží jako tlumič rázů při napnutí lana a jeho postupném navijení. Toto je důležité zejména při použití ocelového tažného lana, kde jsou rázy nejrazantnější.

Musí splnit:

- pevnost jako tažné lano - dvojnásobek maximálního tahu navijáku.

Sekací zařízení

Při navijákovém provozu hrozí tzv. „drakový efekt“. Toto je snad nejzdrádnější věc, která se může při vlekání přihodit. Může nastat zejména při chybně pilotem korigovaném odklonění padákového kluzáku ze správného směru letu, při stálém zachování tahu lana. Padákový kluzák v takovém režimu pokračuje v odklání, nabírá rychlost a vše může končit až naráz do země. Ani úplně odbrzděný buben navijáku nemusí stačit k uvedení padákového kluzáku do normálního letového režimu – proto



Některé sedačky jsou vybaveny speciálními oky pro připnutí uvolňovače



každý naviják musí sekací zařízení mít a v případě hrozby drakového efektu je nutné lano přeseknout. Sekací zařízení se používá i v případě, není-li možné, nebo se pilotovi nepodaří z jakýchkoliv důvodů vlečné lano odepnout.

K čemu slouží:

- přesekává tažné lano.

Musí splnit:

- ihned musí přeseknout tažné lano a to jak v tahu, tak uvolněné. Zkouška se provádí přeseknutím tří lan na ráz.

Obsluha navijáku

- navijákař a startér.

K čemu slouží:

- sledem úkonů a komunikací přes radio-stanici vás pomocí navijáku dostanou do vzduchu.

Musí splnit:

- navijákař pokyny řídí startéra, má minimální praxi 50 startů s daným strojem a odpovídá za jeho technický stav a ovládání, dále odpovídá za provoz a vlekačí vzdušný prostor (komunikace v zónách AFIS a CTR, v ostatních lokalitách odpovídá za to, že pro navijákový provoz je vyhlášena NOTAMem navigační výstraha). Startér koordinuje činnost na startu a informuje navijákaře o průběhu jednotlivých fází startu.

Dvě věci, za které během startu odpovídá pilot, jsou uvolňovač a pilotáž. Před vlekním samotným vám doporučuji:

- Vyzkoušejte si uvolňovač „na sucho“, at při ostrém použití víte, co a jak dělat. Zkuste si uvolňovač připnout k sedačce, vyzkoušejte si, zda na něj dosáhnete, především když sedíte v sedačce a uvolňovač je natažen před vámi, nebo i pod vámi.
- Překontrolujte, zda konec uvolňovače projde závěsným okem – problém může tvořit zejména nylonové oko a kovová část uvolňovače, nebo kovové oválné oko a popruh uvolňovače atd.
- Uvolňovač si pořídte nejlépe svůj vlastní, budete ho detailně znát a nebudete mít s obsluhou potíže. Navíc když odletíte na



přelet, můžete jet stopem rovnou domů a nemusíte se zabývat jeho vracením majiteli.-)

(Uvolňovačů je slušný výběr a každý výrobce či prodejce sedaček vám jistě nějaký nabídne, případně si můžete vyrobit svůj vlastní.)

- První zkušenosti s vlekním na navijáku raději absolvujte tam, kde víte, že provoz už „nějakou dobu“ v pořádku funguje. Je velmi pravděpodobné, že právě na tomto místě vás zkušený instruktor zasvěť do tajů vlekní a pro vaše první starty vám může zapůjčit i vysílačku!

V dalším pokračování seriálu **Jak na naviják** se podíváme blíže na příklady organizace bezpečného navijákového provozu a podrobnější technické detaily navijáku.

Miroslav Volný

