

Výkonná plachtařina snadno a rychle



Chci obecně létat přelety

dlouhodobá příprava a činnost – co musím dělat pořád

- získat a udržovat kvalifikace a papíry
- mít přístup k letadlům (klub, svoje)
- mít k dispozici schválené záznamové zařízení (Logger)
- sehnat na to všechno **čas a peníze**

Co dělat pro konkrétní přelet čas T – 12 hod

- dívám se na počasí, prohlížím modely na další den
- zařídím ve škole a v práci všechno pokud možno tak, abych další den nebyl potřeba
- večer před dnem D nechlastám, neponocuji, přemýšlím co chci a můžu letět
- předběžně si vymyslím trasu
- nakreslím si ji (SeeYou), posoudím vzhledem k předpokládanému počasí ...
- postarám se o nabití baterií do letadla na ráno !!

Zdroje informací o počasí na další den

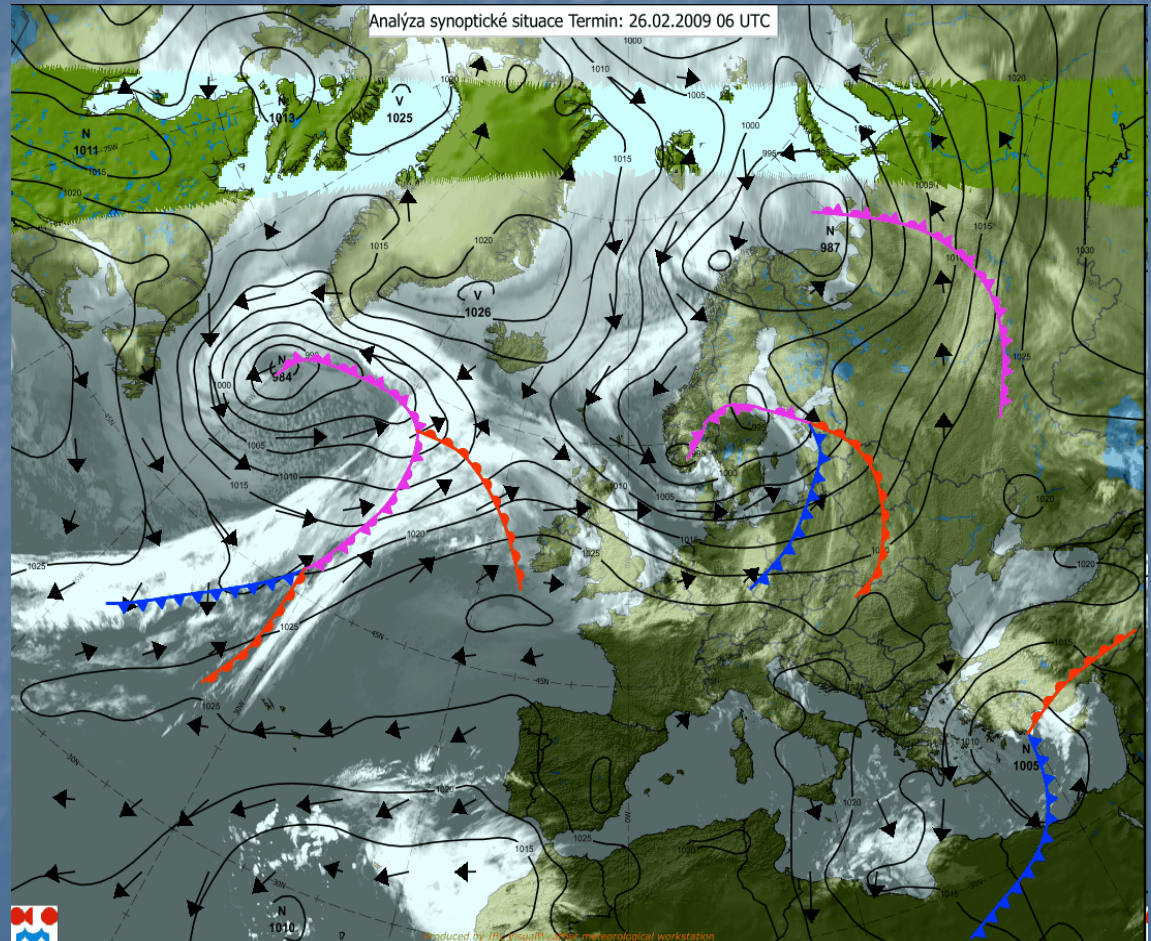
- Synoptická situace

Zdroje např.:

www.chmi.cz

www.meteoweb.cz

Dívám se, jak je předešlý den v tom regionu, odkud k nám teoreticky počasí jede.



Zdroje informací o počasí na další den

Numerické modely

Zdroje např.:

www.flymet.info

ALADIN na CHMI

GFS např. na Meteowebu

USAF Sembach ...

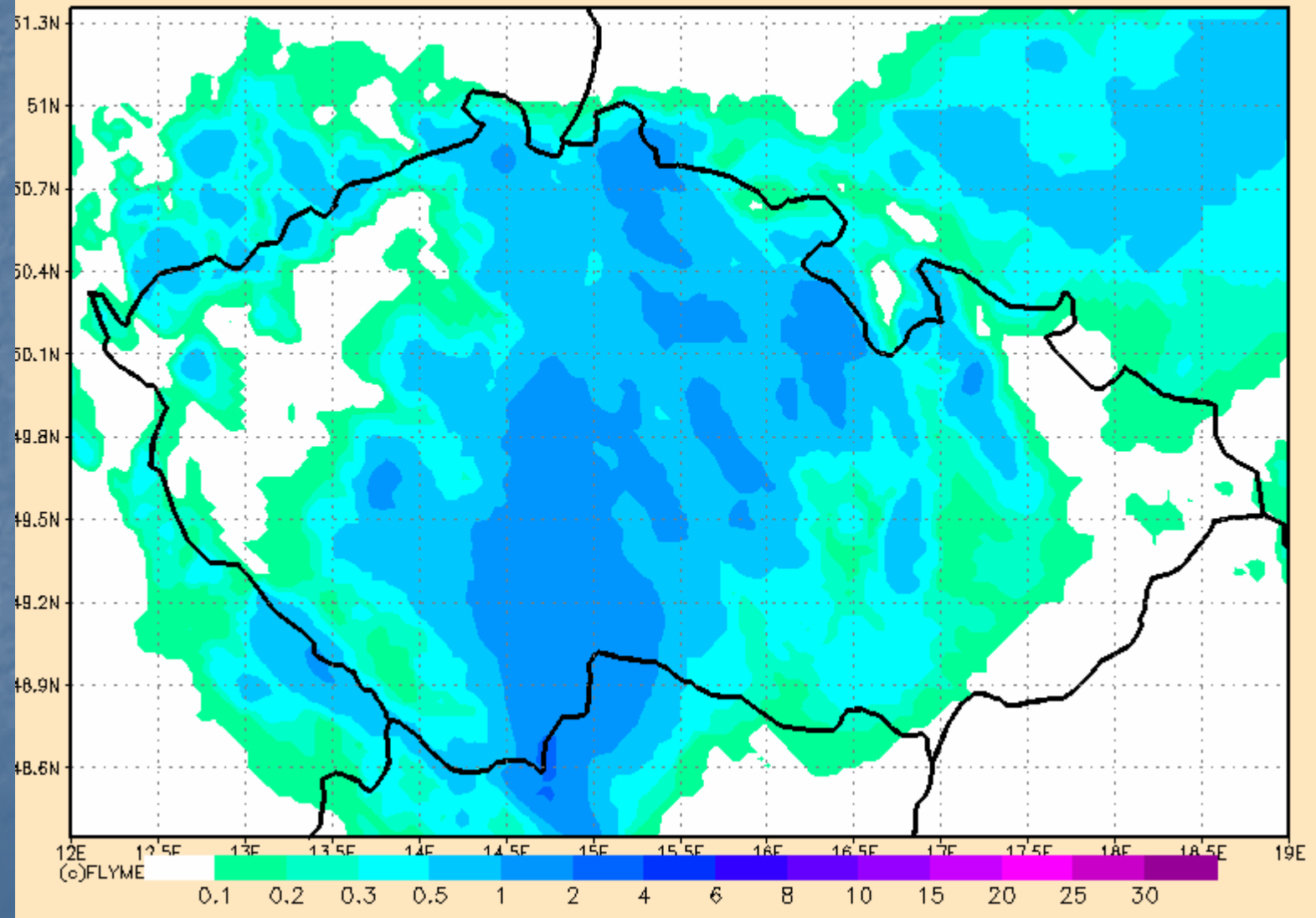
Ráno po probuzení se podívám z okna, popř. pobrouzdám bosý trávou a zjišťuji kolik je rosy, vítr, dohlednost, oblačnost, inverze atd. – odpovídá předpovědi?

Satelitní snímek, výstupy ...

FLY MET

srazky [mm/hod]

26.02.2009 11 hod UTC



Předběžná volba tratě, SeeYou

[Tratě]

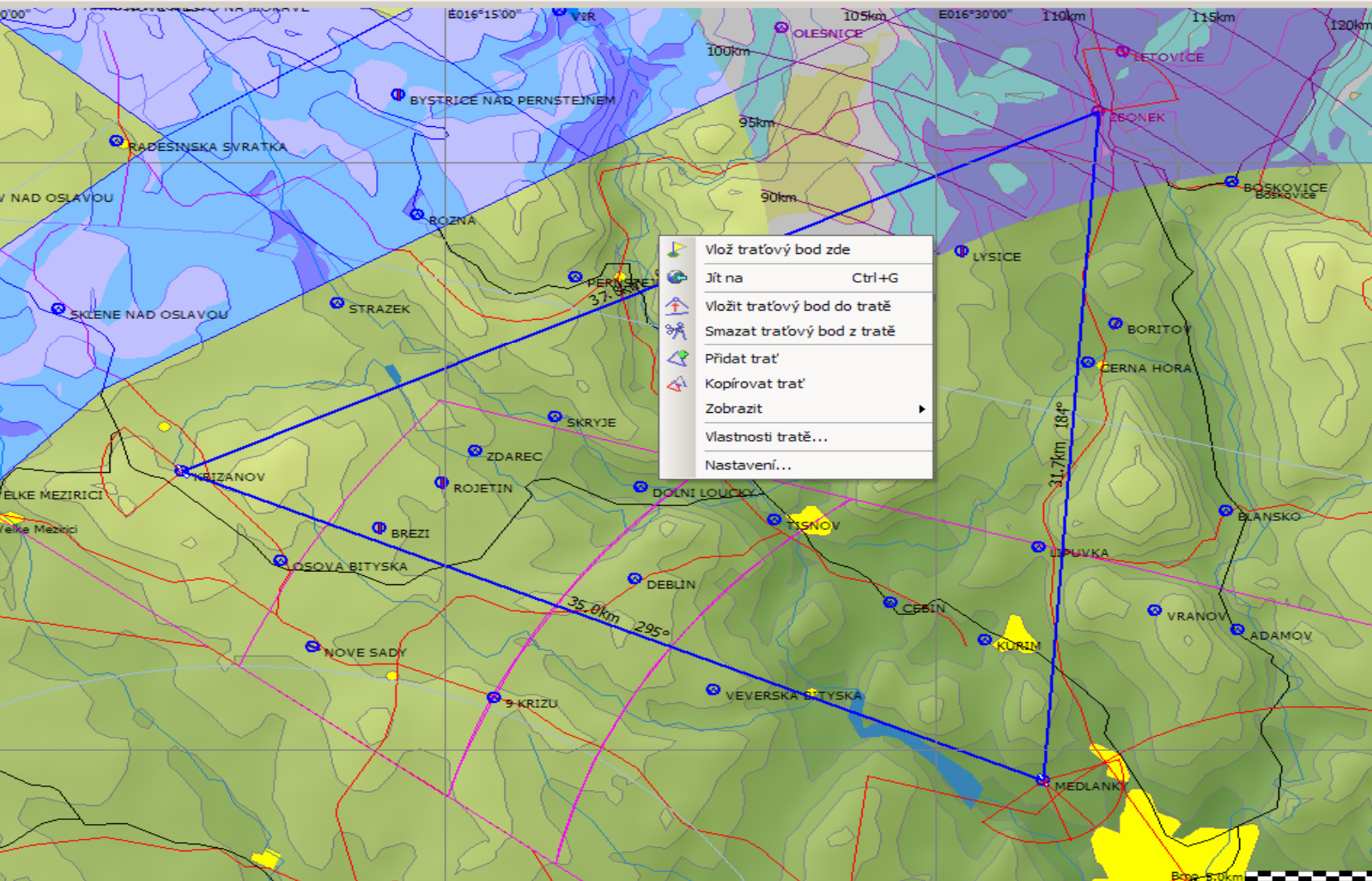
Úpravy Zobrazit Nástroje Okno Nápověda

Oblast tratě

	Vzdálenost	Body
Trojúhelník - (104.5km)	104.5km	MEDLANKY, KRIZANOV, ZBONEK, MEDLANKY
Trojúhelník - (150.2km)	150.2km	MEDLANKY, MERIN, BREZOVA NAD SVITAVOU, MEDLANKY
Trojúhelník - (150.4km)	150.4km	MEDLANKY, KYJOV, PROSTEJOV, MEDLANKY
Trojúhelník - (152.1km)	152.1km	MEDLANKY, SAZOMIN, JEVICKO, MEDLANKY
Trojúhelník - (153.2km)	153.2km	MEDLANKY, SVITAVY, PLUMLOV, MEDLANKY
Trojúhelník - (160.2km)	160.2km	MEDLANKY, KROMERIZ, KONICE, MEDLANKY

Informace o trati

S: MEDLANKY
1: KRIZANOV
2: ZBONEK
F: MEDLANKY



Délka tratě: 104.5km
FAI Trojúhelník - (104.5km)

Činnost v čase T - 4 hod. až T - 2 hod.

- ráno se pořádně nasnídám a napiji
- podívám se na internet na počasí (aktuální synoptická situace a družice), jestli se počasí pořád vyvíjí dle předpokladů
- podívám se na internetu na omezení vzdušného prostoru lis.rlp.cz , AUP,UUP
- jsem na letišti včas a rezervuji si letadlo
- zavčas vytáhnu hangár a postavím letadlo tak, abych mohl odjet na start kdy já chci, popř. zavčas plním vodu
- na briefingu poslechnu poslední počasí a denní organizaci provozu

Činnost v čase T – 2 hod. až T – 1 hod.

- začínám se soustředit na přelet, z velké části mě přestává zajímat co se děje kolem mně s výjimkou let. provozu
- vybavím si letadlo – baterie, padák, doklady od letadla, jídlo, pití, osobní a letové doklady a peníze
- letadlo pořádně prohlédnu, zejména pokud není moje. Předě mnou to mohl letět idiot, který to např. při průletu po přeletu nebo při přistání do terénu přepískl, poškodil, neřekl, ...
- zapojím elektrinu a zkontroluji funkci přístrojů a loggeru
- letadlo zavčas odtáhnu na start, i když vypadám jak pako, že ještě není ani mrak, ..., na startu postavím mimo dráhu a tak, abych neblokoval jiné a přitom sám mohl kdykoli odstartovat
- auto zpět, klíče od auta na přístupné místo, dohodnu osobu, která pro mne v případě nutnosti pojede

Činnost v čase $T - 1$ hod. až T

- v čase nejpozději $T - 1$ hod. se odeberu na start (očekávám dotaz jak se pozná, že je $T - 1$ hod. ☺)
- definitivně rozhodnu a potvrdím si co poletím za trať (volám po celé republice jestli to tam už skáče, jak je to vysoko, kdo už na co odstartoval, jak se mu daří, co kdo kde vidí na obloze na všech světových stranách ...) napíšu ji do loggeru a PDA. Nastavím v loggeru výšku letiště popř. QNH. Důležité je znát bez přemýšlení obsluhu software a hardware na palubě, hlavně logger a PDA!
- nejpozději půl hodiny před předpokládaným startem dělám výhradě následující věci: dívám se do zblbnutí do mapy, kde mám nakreslenou trať a říkám si kudy poletím, jak se neztratím, kde bude dobré a kde špatné počasí ☺, mezitím neustále sleduji vývoj počasí nad letištěm, pomáhám druhým odstartovat (zároveň se všech ptám co letí)
- v čase T vyčurám, obleču o 1 vrstvu víc, než si myslím, **zapínám logger** a palubní síť, **deklaruji trať**, sedám do aeroplánu
- startuji

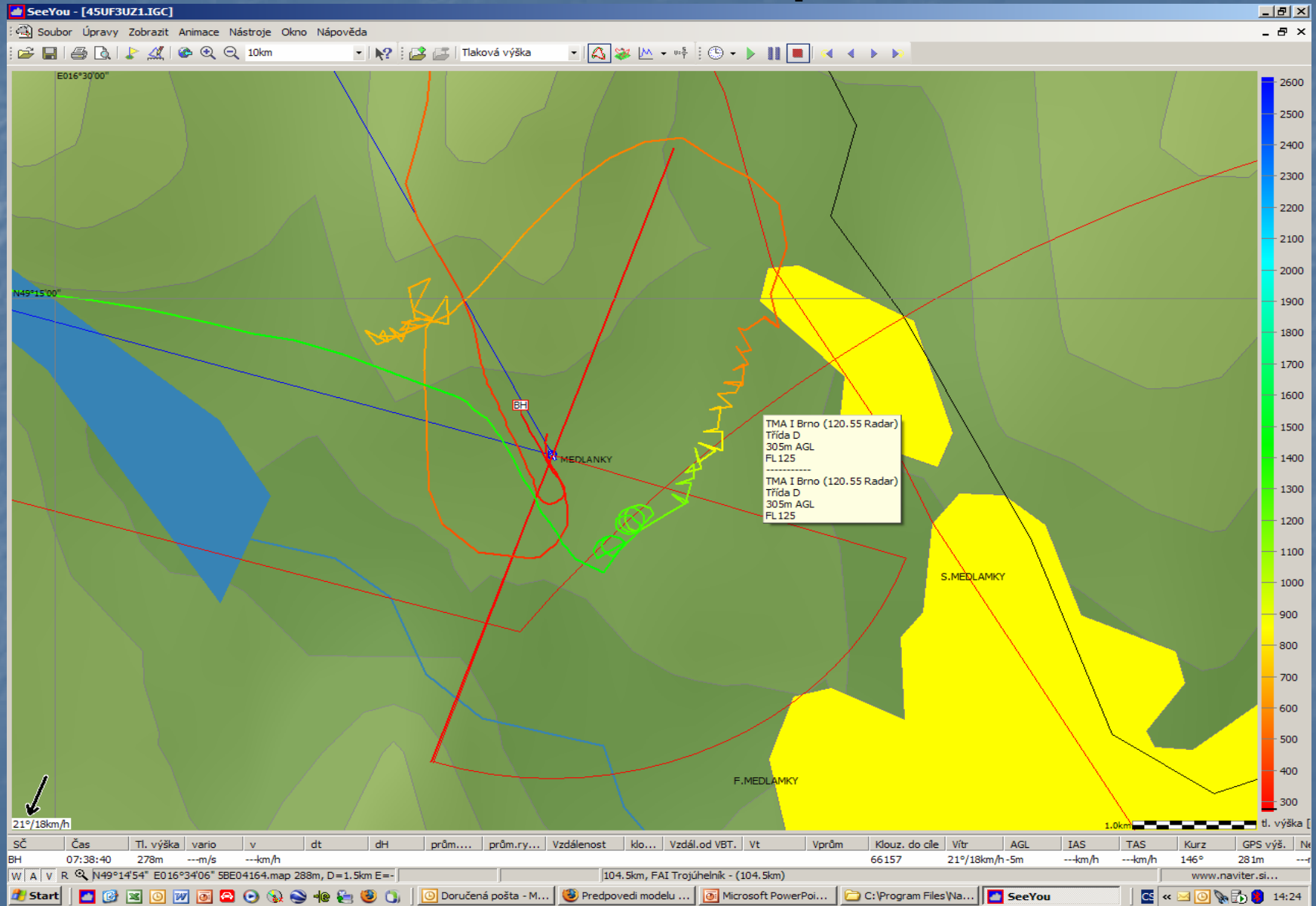
Čas T – 1 hod



Čas T – 5 min.



Čas T až odletová páska



Typická činnost od vzletu do průletu odletovou páskou

- Při vzletu (v aerovleku) nechávám pracovat vlekaře, nepletu se (zpravidla) do toho jak a kam mě táhne. Většina z nich to ví lépe než já.
- Vypínám se v dostatečné výšce (doporučuji nad 500 m GND) a ve stoupavém proudu.
- Po vypnutí v klidu dotočím, než dosáhnu základen, podívám se na počasí kam až dohlédnu, otestuji výšku základen, po více stoupavých prouděch i jejich sílu. **NESPĚCHÁM S ODLETEM.** Dívám se co dělají zkušenější, pokud jsou se mnou ve vzduchu. Ptám se rozumným způsobem po rádiu lidí, kteří jsou již na trati.
- Rozhodnutí proletět definitivně odletovou páskou dělám až tehdy, kdy mám DO ČEHO letět. Mám v hlavě plán na prvních 30 až 50 km, vidím tam počasí, vím pod který mrak (nebo do kterého prostoru) po pásce zaměřím.

Na trati

- Viz VPL-4, Gončarenko atd.
- **Snažím se uchovat klidnou a věcnou mysl v jakékoli situaci**
- Točím pouze nadprůměrná stoupání, pokud vůbec točím, neboli „KDO ZATOČÍ PO PÁSCE JE SRAB“ 😊.
- Nervu to nikdy zbytečně nízko, pokud ano, tak do jistého a silného zvedu.
- Pohybují se pokud možno pouze v PRACOVNÍ VÝŠCE
- Využívám Mc. Readyho teorii
- Pokud letím v blízkosti jiných větroňů, využívám jich pouze jako zdroje informací pro vlastní rozhodování, NELETÍM S NIMI, ZA NIMI, PODLE NICH !! Nevím totiž zpravidla kdo v nich sedí, proč a kam letí, co má v úmyslu atd. Udržuji vlastní názor, vlastní taktiku, řídím se vlastními rozhodnutími (ať se mi zdají v danou chvíli jakkoli špatná).

Na trati

- Po dosažení otočného bodu dám pozor na správný průlet sektorem
- Zavčas brzdím při zhoršení počasí
- Neženu se do význačných meteorologických jevů (bouřky, déšť, závětrří v blízkosti terénu, rotory vln atd.)
- Netočím stoupáky až do mraku. Je to jednak proti předpisu, jednak neumím bez vidu srovnat větroň do směru, takže zpravidla to, co natočím v mraku prodrbu následnou nechtěnou akrobacií
- Nebojím se nabořit to do čisté, zpočátku opatrně. Může se jednat o jiný vzduch. Jiná pravidla v čisté pro hledání stoupavých proudů ...
- Zavčas začínám myslet na dokluz

Dokluz

- Dokluz začínám optimalizovat v klubové třídě v „normálním počasí“ cca na 70 km.
- Pokud se počasí totálně nekazí, netočím na dokluzu každé stoupání, optimum je točit pouze výrazně nedprůměrná stoupání.
- Pozor na nastavení správné výšky letiště v loggeru nebo PDA!
- Dokluzová rezerva je kapitola sama pro sebe – začátek dokluzu při -300 m, ale i při + 400 m ...
- Nejpozději na 5. km se ohlásím, vyžádám informace pro přistání a o situaci na letišti.
- Při průletu se radostí nezabiji.

Přistání a po přistání

- Přistání věnuji zvýšenou pozornost. Jsem totiž unavený, pomalý, vystresovaný a nevím o tom. Letová fáze úspěšného přeletu končí až se letadlo v pořádku zastaví. Nekončí ale zdaleka přelet jako takový.
- Poté, co umyji, vyklidím a uklidím letadlo za neustálého pití piva, začíná jedna z posledních fází, která se jmenuje:
- Přelet umí zaletět každý blbec. Ale správně ho potom zúřadovat nás to umí málo ☺.
- Tedy: nechat logger po zastavení „zkalkulovat security“. Logger vyndat a uložit na bezpečné místo nebo stáhnout soubor do PDA nebo notebooku.
- Při nejbližší příležitosti výkon přihlásit do CPS na www.cpska.cz .
- Zbytek roku (popř. života) o přeletu do zblbnutí žvaním a mezitím létám další.