

Chování na letišti, v letadle, ve vzduchu, na padáku a přistání.

Na zemi - Příchod na letiště

- 1) Nahlásím se na manifestu, řídícímu.
- 2) Zjistím, kde jsou záchody a občerstvení.
- 3) Nechám si zkontrolovat papíry svoje: licenci, medical, papíry od padáku: životnost a pojistka hlp, životnost a přebalení zp, životnost postroje, životnost přístroje.
 - a. Pokud si padák půjčujete, chtějte toto vidět. Minimálně si zkontrolujte dobu přebalení ZP (najdete to na plombě)
- 4) Zjistím si ceny.
- 5) Zapíšu se do výsadky
- 6) Nechám si ukázat, kde se utrací výška, kudy a kam se přistává, kde je rukáv případně šipka. Toto si upřesňuji i přesto, že jsem tady už skákal.
- 7) Zjistím si, kudy se chodí k letadlu. K letadlu se chodí ze zadu, případně z boku. Ne kolem vrtule a to ani v případě, že se netočí.
- 8) Sleduji i provoz ostatních letadel. Jsou DZ, kde mohou letadla pojíždět i v místech, kde je člověk nečeká. Třeba u východu z balírny.
- 9) Na balírně je dobré nezabrat místo profi baličům a baličům tandemů, bývají pak nerudní.

Před prvním startem.

- 1) Zapnu přístroj. U půjčeného, pokud nejsem u zapínání, tak jej vypnu/zapnu, případně si nechám vypnout/zapnout. Přístroj může být zapnut od včerejška a vypnout se po stanoveném čase když si jej hodím na záda. Může být přenastaven na jinou výšku z důvodu seskoku mimo letiště. Vypnutí/zapnutí jej znovu zkalibruje.
- 2) Zkontroluju postroj. Tříkroužkový systém, délku konců odhozu (cca 8cm). Uvolňovače na svých místech.
- 3) Zkontroluju si dostatečné zasunutí jehly uvolňovače ZP. Mohlo by dojít k předčasnému otevření.
- 4) Pokud mám půjčený postroj, tak si prohlédnu jak moc je špinavý, odřený a roztrhaný a vše hned hlásím majiteli. Nejlépe před svědky. Pokud se mi nelíbí, požádám o výměnu. Barva není důvodem reklamace.

Před každým startem

- 1) Provedu body 2 a 3
- 2) Kontrola zasunutí trnu padáčku
- 3) Kontrola rozkolabování padáčku
- 4) Po ustrojení kontrola zapnutí přesek, správné protažení popruhů
- 5) Nácvik nahmátnutí pucky padáčku, uvolňovače odhozu, uvolňovače ZP
- 6) Kontrola vynulování výškoměru, nastavení pípáku podle seskoku.
- 7) Orientace na zemi. Je pravděpodobné, že jak fouká před startem bude foukat i při seskoku. Najdu si orientační body, podle kterých určím svou polohu i ze vzduchu. Třeba slunce, město, železnice.
- 8) Odchod k letadlu pouze kompletně ustrojen. Ne každé letadlo je natolik pohodlné, abych si mohl padák upravit na palubě. A ne každý řídící je natolik trpělivý, aby to snesl. Chodí se hromadně na pokyn řídícího / dozorčího / vysazovače. Ti si vás taky usaděj. Platí zásada, že kdo skáče první, nastupuje poslední. Tedy první nastupují ti, kdo budou vyskakovat poslední. Úplně nejdřív do letadla nastupují piloti.

V letadle

- 1) Nacvičím si výskok, kde je jaký úchyt. K tomuto účelu je na většině DZ maketa dveří. Pozor může být podle jiného letadla.
- 2) Po nastoupení do letadla se připoutám. Buď je k dispozici celý pás, kterým se omotám kolem pasu L410 nebo jen krátká verze, kterou se přivážu za nožák postroje SC7
- 3) Při startu mám nasazenou helmu. Letadlo nejvíc drncá při startu, za letu málokdy a přistání se nás netýká. Helmu mám nasazenou abych si nerozbil při nepovedeném startu hlavu, aby se ostatní pak nemuseli celou dobu dívat co jsem v ní měl. Držet helmu v ruce je stejná frajeřina, jako nepoužít bezpečnostní pás coby spolujezdec. Některé DZ to mají nařízené ve svém provozním řádu a mohou to i pokutovat. Navíc když to drcne, helma vám může vyskočit a zranit někoho jiného.
- 4) V bezpečné výšce cca 300m se mohu odpoutat a sundat si helmu. 300m poznám podle pípáku.
- 5) Během stoupaní se nemelu, kontroluju si umístění uvolňovačů a snažím se sledovat polohu letadla vůči letišti. Opakuju si úlohu seskoku apod.
- 6) Sleduju ostatní parašutisty a kontroluju i jejich ustrojení. I těch, které neznám. Pokud si všimnu něčeho, co se mi nezdá, tak na to upozorním. Např. Parachutte de France má obráceně našité volné konce, takže při

zabaleném padáku překrývají tříkroužky. Když na to upozorním někoho, kdo má jejich postroj, tak se maximálně dovím, že to je OK. Když na to upozorním někoho, kdo nemá jejich postroj, tak se on dozví, že má padák připnut obráceně. Což ho jistě nepotěší. Když si všimnu někoho, kdo má špatně provlečený popruh, tak mu zachráním život. Pokud si všimnu, že někomu čouhá třeba lemovka od padáčku, tak mu to nejdřív řeknu a pak mu ji začnu zastrkávat.

- 7) Světelná signalizace v letadle: Oranžová – jsme v náletu cca minuta do výsadky, otevřít dveře. Zelená – vypadněte. Červená – zůstaňte sedět.
- 8) Pořadí výskoku: CRW – vyskakují proti větru před letištěm. Proti větru za letištěm vyskakují od největších RW sestav po jednotlivce, pak největší FF formace až jednotlivci, tandemy, AFF, veverky. Nejrychlejší a nejmenší padáky po největší a nejpomalejší. Tandem otvírá výš než sportovec, AFF výš než tandem, veverka lítá dlouho.
- 9) Věřím vysazovači, ale podívám se před výskokem, kde jsem. Zejména pokud mám jubilejní seskok. Pokud jsem na DZ poprvé, nemohu najít letiště, tak nezdržuju a musím důvěřovat, že mě nezahoděj. Pokud si jsem jist, tak mohu počkat. Ale za váma je třeba šest tandemů. Je možné, že pak budu dole poslouchat kecy od řídicího... s tím se dokážu srovnat, než skončit v lese.
- 10) Rozestupy čím větší sestava přede mnou, tím víc času jim nechám. Klidně 10 sekund. Vždy minimálně poctivě odpočítaných 5. Může se nám zdát až neuvěřitelné, že 20 lidí dokáže vyskočit z jednoho letadla v jedný vejšce, seřadit se ve vzduchu a přistát na letiště, aniž by si překáželi.

Po výskoku

- 1) I během volného pádu se orientuji. Pokud zjistím, že jsem daleko od letiště, nebudu otvírat v 900m ale výš.
- 2) Pokud vím, že budu otvírat výš, než je standartní, třeba z důvodu testování Pytlíkova padáku, upozorním na to ty, kteří vyskakují po mě, případně je pustím před sebe. Je to z důvodu rozestupů při výskoku. Na padáku můžete snadněji doletět pod někoho, kdo je ještě ve volném pádu.
- 3) Ze stejného důvodu sleduju i provoz pod sebou, jestli nad někoho nenalétávám, případně se někdo nedostává pode mne.
- 4) Toto platí zejména u sestav při rozchodu. Trekujte jako o život, protože jde o život. Směr trekování si domluvte před seskokem. Obecně platí, že

se trekuje kolmo na nálet. Podle velikosti sestavy šikmo, málo kdy ve směru náletu.

- 5) Před otevřením signalizujte máváním, že otevíráte.

Závady na padáku typu křídlo

- 1) Na řešení závad je mnoho názorů, co jak kdy, co jste ještě mohli udělat, jak by to řešil ten či onen. Uvědomte si, že o tom se dá krásně rozumovat u piva. To ale znamená, že jste živý, čili jste závadu vyřešili správně. Tady si povíme, co je prověřeno jako nejlepší. Rozhodnutí bude na vás a vy tam budete sami. Je lepší bavit se s kamarádama o tom, že jste to zahodit nemuseli, než aby se kamarádi bavili o vás v minulém čase. Vždy se provádí odhoz a následně otevření ZP. ZP otevíráme pouze v případě nouzového opuštění letadla v malé výšce. Při odhozu pomalé závady zakopnu nohy a prohnu se, abych sklouzl do polohy a nepadl na záda.
- 2) Závady se dělí na rychlé a pomalé.
 - a. Rychlé – padák se neotevřel, padáme dál volným pádem, nejčastěji v prsní poloze.
 - b. Pomalé – padák se otevřel, ale není funkční. Visím na něčem, nepadám volným pádem, můžu rotovat.
- 3) Je nutné hlídat výšku a rozmyslet se do 500m. 500m je výška bezpečného odhozu a přechodu na záložák. Ano, přístroje sice bouchaj ještě o 150 – 200 metrů níž, ale to padáte volným pádem a máte rychlost, kterou záložák potřebuje pro otevření.

Po otevření musí padák být velký, hranatý, říditelný.

- 1) Nenahmátnu padáček. Příčina schovaná/utržená pucka. Zkusím to znovu. Jednou. Když se mi to nepovedlo prvně ani při prvním opravném pokusu, nemá cenu to zkoušet dál. Dál padám v prsní poloze. Řešením je odhoz a otevření zp. Padák není velký.
- 2) Vyhodím padáček a nic. Příčina padáček nemá dostatečný tah, aby vytáhl trn / kontejner z postroje. Příčina nefunkční, malý, zkolabovaný, utržený padáček. Padám v prsní poloze. Řešení odhoz. Padák není velký. Pokud mám dost času, můžu se zavrtět v postroji. Ale! Padáček jsem odhodil v cca 1000m. normální otevření trvá dvě vteřiny, čili jsem ztratil cca 70 metrů, než jsem zjistil, že něco není v pořádku. Vrtím se, další sekundy. Rozhodnu se pro odhoz, nahmátnu uvolňovače 2 sekundy. Pravá levá, dvě sekundy. Celkem jsem ztratil cca 8 sekund, to je 250 – 300metrů. Čili na záložáku visím v 700m. Není to málo, ale kdo otevírá v litru? A

- nevydělala mě žádná komplikace, jako že při nahmatávání uvolňovače jsem se přetočil na záda, protože jsem sklopil oporu rukou. Zkuste si za volného pádu nahmátnout uvolňovače a nepřetočit se na hlavu.
- 3) Vyhodím padáček a něco málo. Příčina padáček vytáhl kontejner z postroje, ale padák zůstal v kontejneru, protože se sekly šňůry v gumičkách. V tuto chvíli padám v prsní poloze, můžu cítit lehký tah jako na stabíku. Ve chvíli kdy šahám po uvolňovačích, přetáčím se na hlavu. Odhoz.
 - 4) Vyhodím padáček a něco málo víc. Příčina padáček vytáhl kontejner z postroje, padák vypadl z kontejneru, ale zůstal ve hrušce. Slejdr nesjel. Padám stabilně nohama napřed, když zakloním hlavu vidím co se děje. Můžu zkusit zatahat za volné konce. Pokud se padák neotevře odhoz. Opět platí, že se o nápravu pokouším jen jednou. Pokud se stav zlepšuje a bojuju dál, nesmím zapomínat kontrolovat výšku.
 - 5) Vyhodím padáček a skoro. Padák je velký, ale není hranatý, protože je šňůra přes vrchlík. Vypadá jako bonbon. Padák může letět rovně i různě rychle rotovat. Můžu zkusit šňůru sesmeknout, ale je malá pravděpodobnost, že se to povede. Opět hlídám výšku a odhoz.
 - 6) Vyhodím padáček a skoro už je to ono. Padák je velký, ale není hranatý, protože jsou klaplé kanály, závity, klaplé kanály a závity. Padák může letět rovně, ale může také ve spirále rotovat k zemi. Snažím se rozkopat závity, když se podaří, tak za zadní volné konce pumpováním nafukuju kanály, střepávám slejdr. Hlídám výšku. Pokud se dostanu pod hranici 800 / 600 metů odhoz.
 - 7) Vyhodím padáček a je to tam. Padák je velký, hranatý.. Utržená šňůra. Záleží která. S utrženou jednou nosnou šňůrou padák poletí. A dá se na něm i celkem bezpečně přistát. Je na vás, jak se rozhodnete. Pokud se rozhodnete k odhozu, je to správně. Pokud se rozhodnete přistát a přistanete, bylo to správně. Pokud se ale jednou rozhodnete, tak si na svém rozhodnutí trvejte. Rozmyslet se ve dvou stovkách a zahodit to, znamená, že se rozplácnete o zem a záložák vás maximálně přikryje. Lepší pro nás, nebudeme se na vás muset koukat.
 - 8) Pokud je utržená řidička, padák začne rotovat. Protože jedna strana je odbrzděná a druhá je stále zabrzděná. Odbrzdím i druhou stranu a padák můžu řídit za zadní popruhy. Přistání bude možná rychlejší, ale jde to. Říká se tomu swüp. Opět platí, že pro co se rozhodnu, to udělám. V obou případech platí, že si odpustím, nějaké zběsilé manévry. Odhoz je také správné řešení.

- 9) Je to tam, ale ve vrchlíku je dírka. Opět záleží na vás, jak se rozhodnete. Podle toho, jak velká trhlina je. Pokud se nezvětčuje a padák letí rozumně, jde přistát. Zda se trhlina zvětšuje, poznáte třeba tak, že si ji zakryjete palcem a vidíte, zda se za palcem zvětší či nikoliv. Pokud se padák chová divně, nebo se trhlina zvětšuje, tak odhoz.
- 10) Zcela roztržený vrchlík zahodím hned.

Padák je otevřený a letí

- 1) Velký, hranatý, říditelný padák. Skoro zázrak, že? Rozhlédnu se, že kolem mě není nikdo, koho bych manévrováním ohrozil, nebo někdo, komu se musím vyhnout. Pokud ano, učiním tak řízením za zadní popruhy.
- 2) Po odvrácení bezprostředního nebezpečí se zorientuju a zamířím k doskočišti. Opět za jen za zadní popruhy.
- 3) Skolabuju slejdr, chytnu jej do chytače, povolím si prsák, vypnu kameru, odepnu křídla kombinézy, rozepnu rukávy veverky, zastrčím za triko uvolňovače. Teprve pak odbrzdím. Po celou dobu kontrolovu prostor, kam letím, zda je volný. Zabrzděný padák letí klidněji, pomaleji a pomaleji klesá. Proto mám čas na všechny tyto úkony. Ovšem také se hůře prosazuje proti větru. Ve chvíli kdy máte odbrzděno a řidičky navléklé na ruku, už je nebudete chtít pustit, abyste si udělali pohodlí v postroji. Jde to. Puštěná řidička vám neuletí. Zůstane na zadním volném konci.
- 4) Kochám se Točníkem, počítám bazény v Tlustici, blbnu si. Obecně platí, že pořadí při výskoku by mělo znamenat pořadí při přistání. Pokud víte, že chcete utáčet a motat si hlavu ve spirále, domluvte se s tím, kdo jde před vámi a prohodte se. Mluvte spolu. Máme pro přistání obrovského prostor celého letiště. Proto všichni chceme přistát co nejbliž, proletět bránou a trefit se na matraci. Pokud si někdo v klidu připravuje krabičku a vy se z čista jasně našroubujete před něj, nepotěšíte ho. Když kvůli vám bude muset udělat úhybný manévr a rozplácne se, budete mu muset v lepším případě vyprat kombinézu. Platí pravidlo, že ten kdo je vzadu nebo výš si hlídá ty, co jsou před ním a níž. Ten před / pod vámi vás opravdu nemůže vidět.

Přistání

- 1) Přistáváte do volného prostoru, rovně a proti větru.
- 2) Proč do volného prostoru, protože překážkám se vyhnu, padák umím řídit.

- 3) Rovně během přistání nekličkuju a jsem čitelný. Může být někdo za mnou. Navíc v zatáčkách padák zrychluje a klesá rychleji. Přistání pak bolí. I při swůpu parašutista, po narychlení padáku v dostatečné výšce, letí rovně.
- 4) Proti větru je takový bonus. Když mi budou foukat dva metry z boku, tak to dokážu krásně uřídit v ose dráhy. Není nutné přistávat šikmo. Křížím tak dráhu ostatním a zkracuju si svou dráhu pro přistání. Když budu dlouhej, skončím v poli nebo na dráze.
- 5) Pokud je šipka, tak platí i když ji zapomenou otočit. Šipka ukazuje směr přistání. Pytel ukazuje, odkud vítr fouká.
- 6) Padák se řídí až na zem.

Po přistání

- 1) Jsem v pohodě, rozhlédnu se, jestli na mě nepřistává někdo jiný, nebo letadlo. Posbírám si věci, zapózuju fotografům a jdu si kurva zabalit. Cestou se dívám kolem, zda nekřížuju cestu někomu, kdo přistává, pokud ano, skrčím se a přikreju. On se mi vyhne. Pokud se budeme vyhýbat oba, tak se srazíme.
- 2) Nejsem v pohodě. Zůstanu ležet a třeba máváním se na sebe snažím upozornit. Nehraju si na hrdinu. Raději počkám, až ke mně přijedou, než pajdat s nalomenou nohou. Je lepší se nechat odvézt na pohotovost hned, než po pár dnech něco zanedbat.
- 3) Pokud jedu k někomu, kdo zůstal ležet, беру si s sebou telefon a lékárnu. Bez telefonu a bez lékárny jsem tam na nic. Jistě poskytnu dýchání z úst do huby a masáž hrudníku, ale častěji potřebuji zavázat ránu, nebo přivolat rychlou.
- 4) Pokud přistávám mimo doskokovou plochu, z důvodu zahození, nebo na záložáku, nebo z důvodu zahození při kulatém seskoku, tak si najdu dostatečně velkou rovnou plochu. Ze shora se těžko pozná co na poli nebo na louce roste. Připravím se na řepku. Jak fouká vítr si pamatuju z orientace před startem, třeba podle slunce.
- 5) Elektrické vedení není ze shora vidět. Jsou ale vidět sloupy a dráty budou mezi nima.
- 6) Snažím se doletět k silnici nebo cestě.
- 7) Je-li nás zahozeno víc, přistáváme k sobě. Jednak budeme mít případně pomoc, pokud se přistání nepovede, hlavně nám bude veseleji a sběrné vozidlo nebude muset hledat jednotlivce.

Shrnutí

- 1) Přistání:
 - a. Do volného prostoru
 - b. Rovně
 - c. Proti větru
- 2) Kontrola vrchlíku:
 - a. Velký
 - b. Hranatý
 - c. Řiditelný
- 3) Otevření
 - a. Zatáhni
 - b. Zatáhni ve správné výšce
 - c. Zatáhni ve správné výšce a pozici
- 4) Po přistání:
 - a. Vytáhni včas