



Do not cry for ...

...Argentina



**Především prosím,
aby jste nebrali
cokoliv řeknu že
TO TAK JE.**

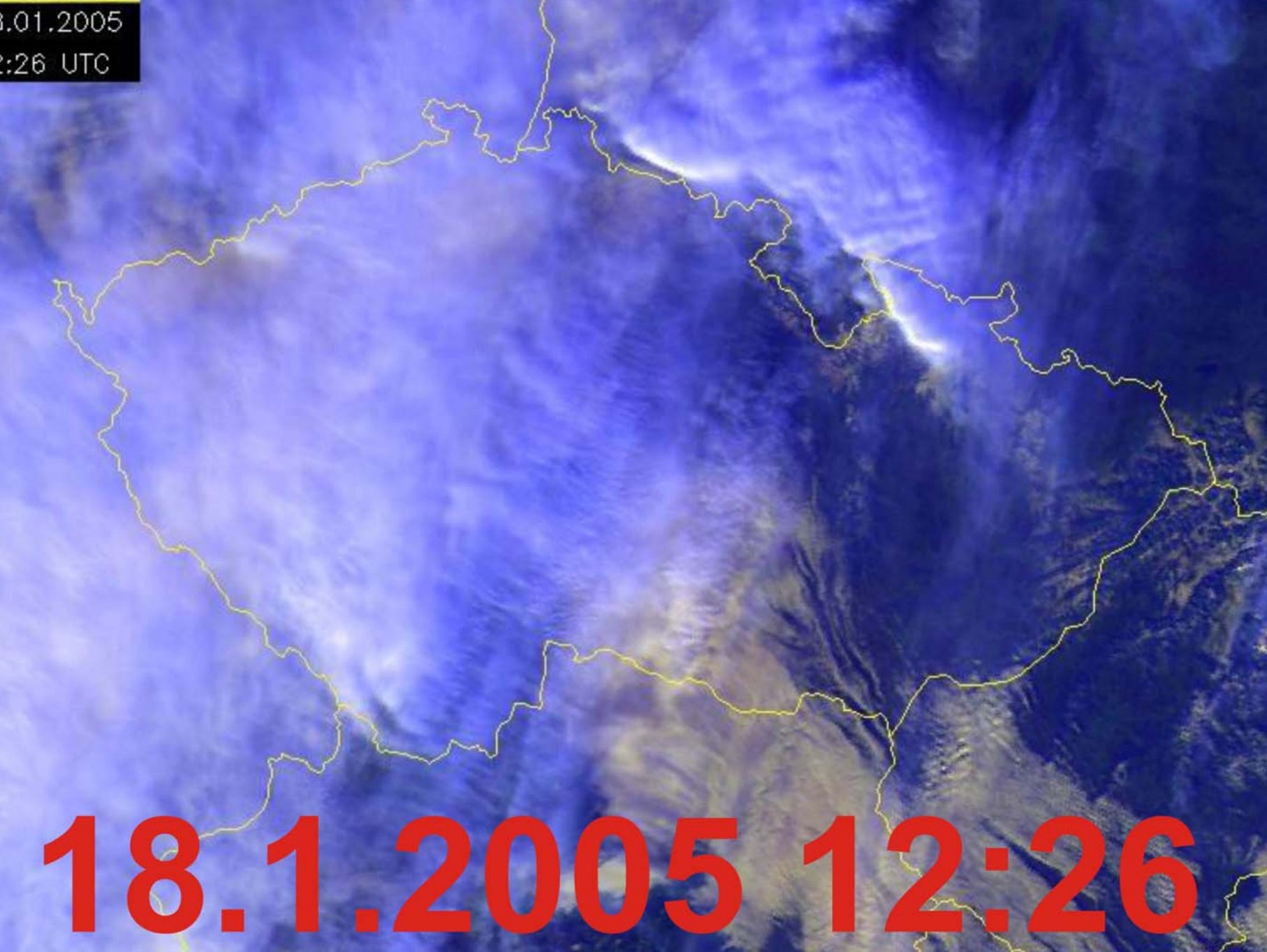
**NĚKDY to tak je,
ale většinou musíte
přemýšlet, proč
to tak není když
zrovna letíte
vy....**



Program

- Proč lezeme do vlny ?
- Do VLNY = Kdy? Kam? Co s sebou, Co na sebe, Co se bude dít, ...
- Výkonnostní omezení podle výkonnosti kluzáku
- Ranní ptáče dál doskáče ... aneb jak neuletět 1000km
- Kudy tudy přes kopečky ? ... Otočné body a tratě
- Od Západu či Od Východu (z Jelenky či z Mikulovic ? A co ostatní místa ...)

18.01.2005
12:26 UTC

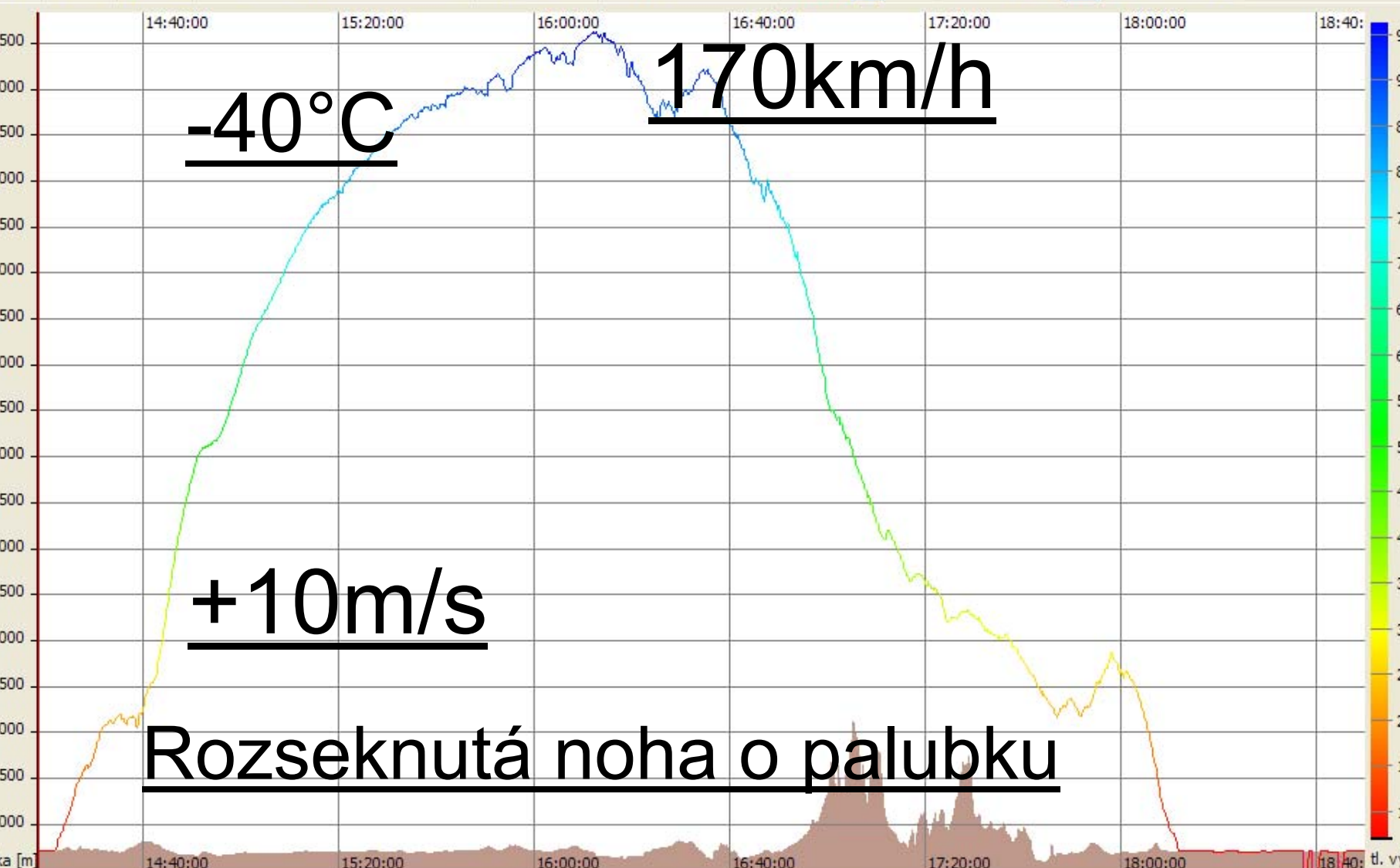


18.1.2005 12:26

Proč lezeme do vlny ?

Když :

1. Je to jiné než jsem se naučil doma v termice
2. Je tam nepříliš „pohodlná“ turbulence – někdy říkají že hrozná
3. Je tam málo kyslíku a nevím nic o kyslíkovém dýchači ani kde ho vzít
4. Je tam zima a nevím co si mám vzít na sebe abych to vydržel
5. Jídlo je zmrzlé a pití moc studené.
6. Baterky rychle ztrácejí kapacitu
7. Je tam mraků moc málo nebo je mraků moc
8. Jen tam sedíš a koukáš
9. Je velmi těžké se tam v té zimě vyčůrat a natož je to těžké pro subkategorii F
10. Je to daleko od baráku a doma od Já-Ty (Yetty) slyšíš „To toho nemáš dost, vždyť sis v létě zalítal až až!“



| Čas | Tl. výška | AGL | vario | Netto | v | TAS | Vprům | prům.rychl. | Vzdálenost | klouzavost | GPS výš. |
|----------|-----------|------|--------|--------|---------|---------|-------|-------------|------------|------------|----------|
| 14:18:44 | 918m | 221m | ---m/s | ---m/s | ---km/h | ---km/h | | | | | 711m |

V R N49°12,505' E020°18,904' 854m, D=16,1km E=59

Proč lezeme do vlny ?

Protože :

1. Je to jiné než termika
2. Je to víc 3D
3. Jsi vysoko, nebo „sakra“ nízko.
4. Můžeš být i „sakra“ vysoko
5. Výška promíjí drobné i větší chyby. Máš víc času na mozkovou činnost i na nerozhodnost. Někdy to stejně nepomůže,... 😊
6. Je to naprosto klidné proudění nebo „divoká“ turbulence
7. Můžeš udělat všechny podmínky na „Zlato“ jedním letem.
8. Můžeš udělat všechny „Diamanty“ jedním letem.
9. Je to možnost prodloužit plachtařskou sezónu na celý rok (Je libo 500km v lednu?). (Je třeba najít doma správné téma, abys mohl bouchnout dveřmi a jet...)
10. Protože je to „nádherné“





Do VLNY

- **Kdy mám jet = předpověď, informace že tam budou fungovat,..**
- **Kam = kdy a kam, proč,...**
- **Co s sebou= oblečení, logger, jídlo a pití, mapy, telefony, frekvence, atd...**

Co potřebujeme k tomu, abychom jeli do vlny :

- Teplý oděv, dobrý vítr a vyhlídku na pomoc přátel a dobré pivo,
- dostatek kapacity vlečných mašin, auto s plnou nádrží
- a pochopení od těch co vám peníze dávají i těch co vám peníze berou, že zrovna další dny nebudete k zastižení, ...

Rozhodnutí že :

- a/ To chci zkusit = získávání informací a pozemní příprava, nějaký vývoz a případně první samostatné lety
- b/ Chci se to naučit = musím být rozhodnut jezdit i do nejistých podmínek (ne jen když je to zaručené a výtah pro blbce)
- c/ Chci v tom létat na přelety = Mám výbavu na delší let ve výšce, orientaci a představu o terénních souvislostech a mám k dispozici BM, který je schopen výkonu i na větších rychlostech.

Předpověď

- Prakticky každý má internet s velkým množstvím zdrojů a modelů
- a když ještě nevíte jak se v tom orientovat, tak dnes předpověď dává MAKOVÁ PANENKA na web LKMI, takže je informován i začátečník.
- Richard nebo Marek (EPJG) dávají na gliding hlášku občas také.

- **Jídlo a pití** = na celý den v malých ohřátelných baleních, Snickers apod, Musli,... + pytlíky na močení...
- **Oblečení** = více vrstev, rozepínací v předu, aby jste se naopak nepřehřivali, když jste dole a nemůžete se vyškrábat než stoupání zesílí a bude vám zima. (Nejhorší je být uvařen na rotorech.)

Oblečení takové, aby vám umožnilo vyprázdnit měchýř...aniž by jste museli dělat nechtěnou akrobacii...

- **Boty + Vytápění** = Kotníčkové, suché, ne vlhké od trávy na ploše = přezujte se. Investujete do vytápění. Mám už dlouho vložky z Německa ca 100DM, velká spokojenost. Ponožky jsem koupil ale sežrali celou baterku rychle a teplo nic moc, ale to je jen osobní zkušenost,...
- **Sluneční brýle** = i když je dole zataženo !!!
- **Aku** = podle vybavení elektronikou a vytápěním doplnit výbavu o další zdroj, pevně zajistit v kluzáku na vhodném místě. (D-1202 má úpravu pro 5ks aku)

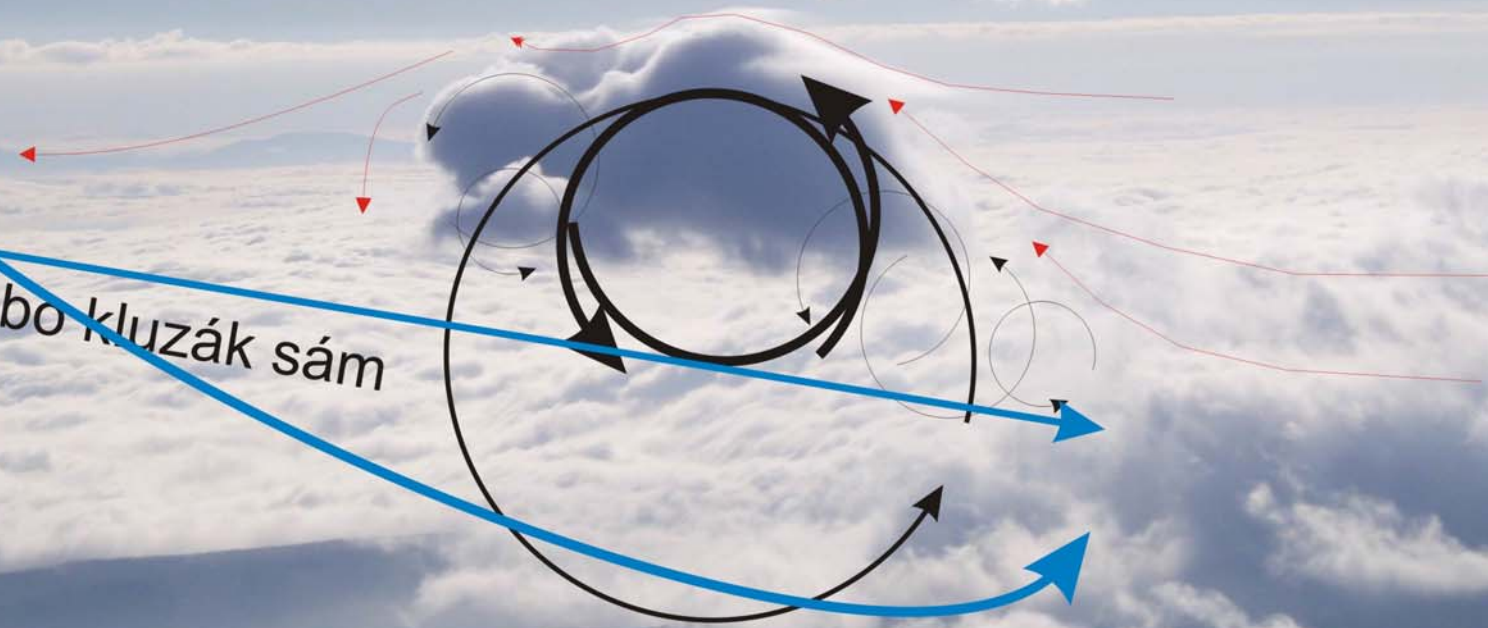
Potřebujeme BÍLÉHO Mazlíka

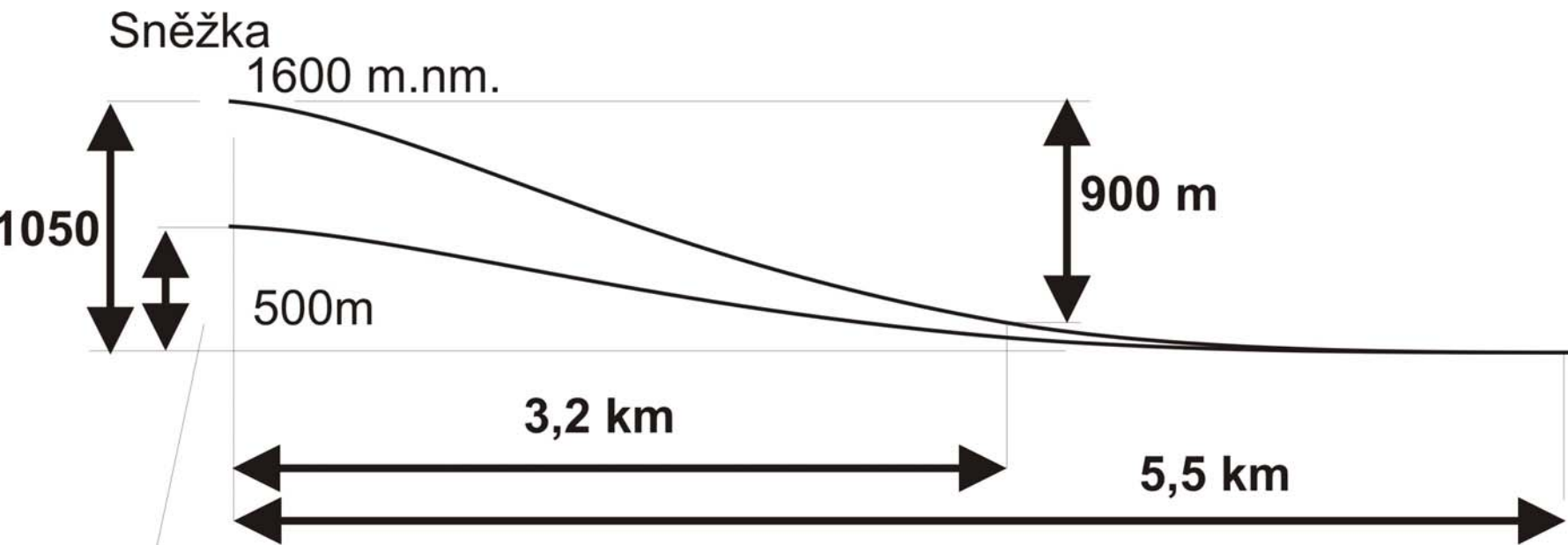
Výkonnostní omezení podle výkonnosti kluzáku

At' už pro „výšku“ a ještě více pro „přelet“ je potřeba si uvědomit parametry a limity pro daný kluzák.

V mezních bodech to bude boj proti větru

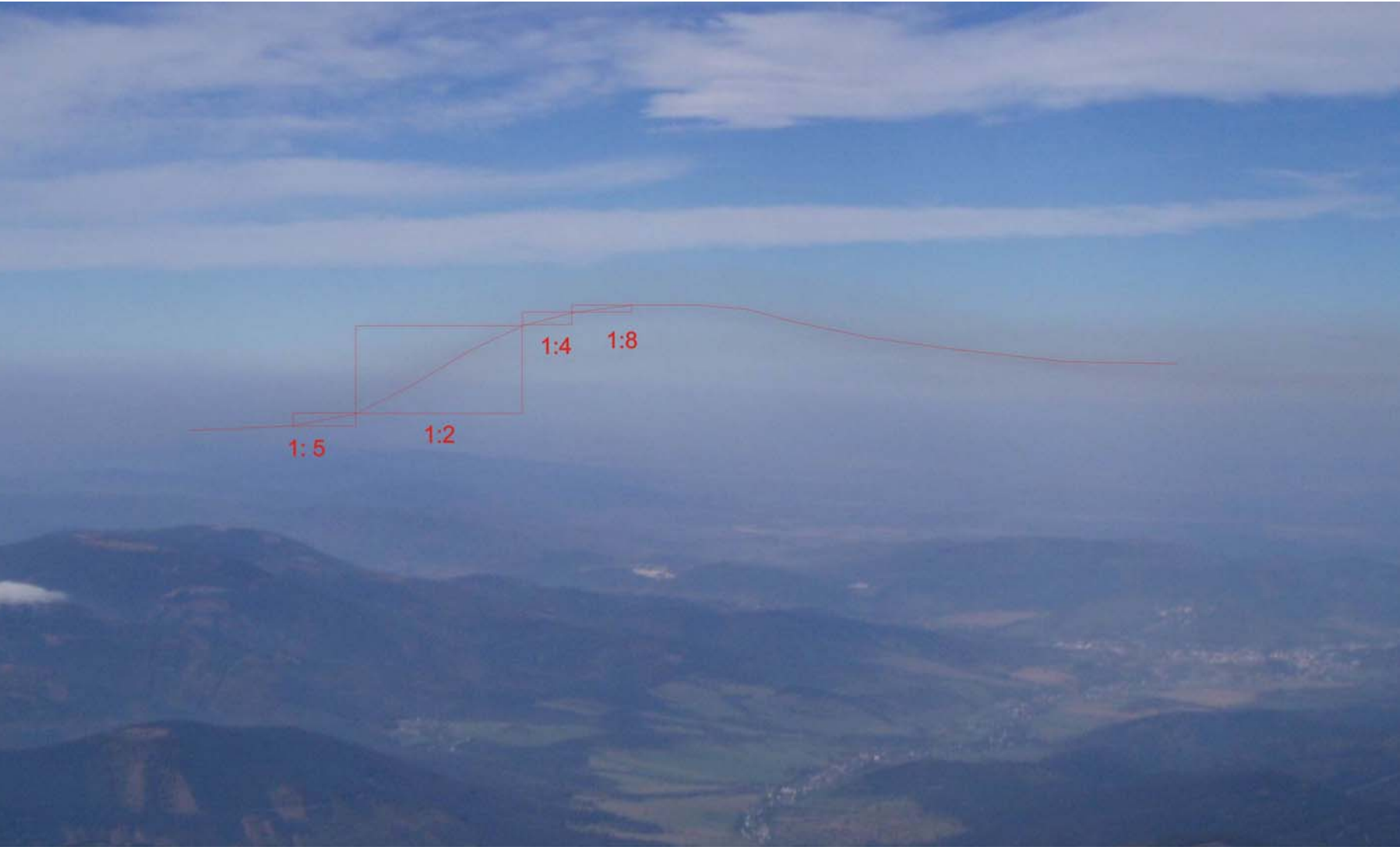
Vlekem nebo kluzák sám





převýšení =
Špindlerovky
i Červenohorské sedlo





1:5

1:2

1:4

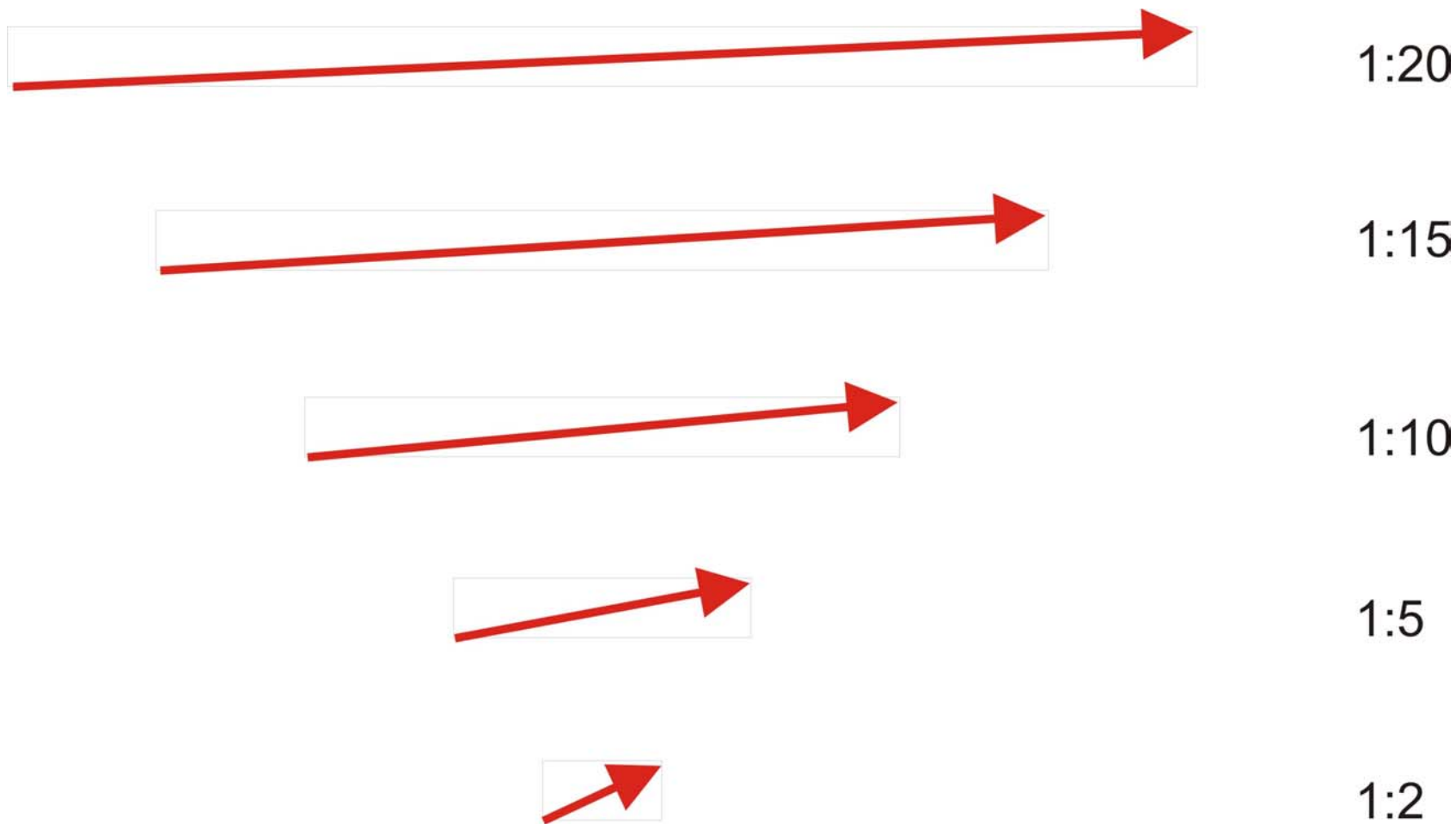
1:8

Hrany lent'áků

- Když nad sebou uvidíte krásný lent'ák, neznamená to pokaždé, že je tam pro vás a že tam je využitelné stoupání
- Může tam být silný vítr, nebo slabé stoupání, které nebude využitelné
- Pohled z boku to ukáže více



Co říká pohled na náběžnou hranu lentikuláru



Omezení výkonem kluzáku

- Zde odkazují na přiloženou tabulku xls

Vítr

- Porovnávejte rychlost větru s GPS
- Sledujte rychlost větru na CU, Flight Computerech apod. Zkontrolujte si, jakou metodu výpočtu větru máte nastavenou
- Když vám „to“ vítr nezmění během výšky ani času, tak je něco špatně. Pak buď uděláte 3-4 x 360°, nebo si to dopočítáte nahrubo proti GS, nebo to odhadnete aby jste se nezdržovali (letí to tak, že to zrovna nepotřebujete)
- Vítr je třeba hlídat pořád, směr i sílu. Pak si můžete dělat představu jak to kde funguje
- Vítr se mění se s výškou, s časem a s místem

Ranní ptáče dál doskáče aneb jak neuletět 1000km

Drobný rozbor a analýza podmínek při dvou pokusech o 1000km



V roce 2004

- + Výrazně lepší podmínky na většině tratě a celý den
- + Čitelnější vlna, pěkně fungující druhá vlna za Jeseníky a „Rychlebama“, pěkné funkční podmínky na východ od Pradědu (Nízký Jeseník)
- + Oblačnosti akorát
- + Minimum chyb
- Velmi silný vítr západní vítr na západ od Krkonoš = ztráta výšky a času na 1.OB
- Pozdní start = kdybych si do toho nenechal kecat od „zkušenějších“ a držel se plánu, letěl bych o hodinu déle a vyšlo by to
- Nevhodně volen VBT = příliš daleko od bodu vypnutí
- Nedostatek el.energie ke konci dne = vzdal jsem 3.OB a let v nastaveném čase

V roce 2005

- + Včasný start = delší využitelný interval
- + Lépe naplánován odlet a trať = méně ztrátových km a času
- + Dobré podmínky na západní části tratě v oblasti 1. a 3.OB. Včetně využitelných pásem stoupání
- Mnohem více oblačnosti, včetně vysoké = zhoršená čitelnost vlny, nutnost vyhýbat se a obléávat = časová zdržení, žádná slušně využitelná stopa na 2.OB
- Slabší podmínky v první části dne, slabé stoupání a nízký dostup = velmi pomalý postup
- Více chyb = několik malých opravitelných a jedné velké konečné

Je to boj s časem a větrem atd. Tady už se chyby netolerují.

Plánování tratí

Jakpak to říká v té reklamě?

„mohl jsem se na vás vys..., ale já si řekl NE!“

Připravil jsem pro Vás sadu otočných bodů a tratí
Vycházejí ze stávajících podmínek, prostorů a zkušeností
Jsou pro starty z LKMI i z EPJG
Výchozí body jsou od obvyklého místa vypnutí

Pár (desítek) let zkušeností, trochu toho vybavení a
hrrr na něěěééé

Viz. Přiložený soubor Wave07.cup



Je čas to zabalit

Děkuji za pozornost a “Dobrou noc”