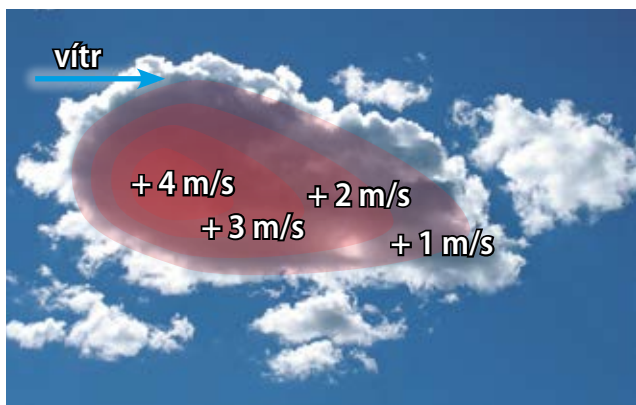


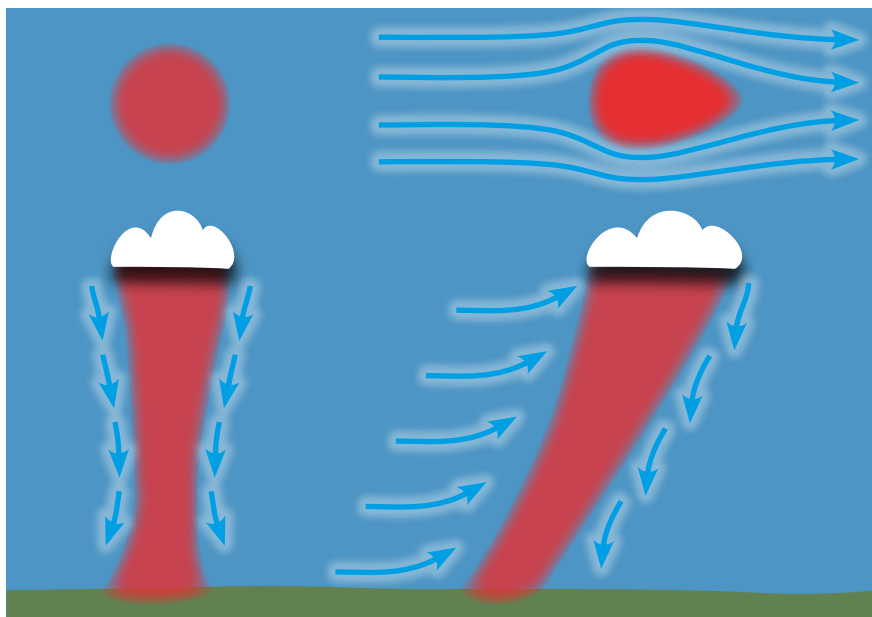


7.8 Pokud nalétneme přímo do úzkého jádra, během kroužení z něj zase vypadneme (obrázek vlevo). Řešení ukazuje obrázek vpravo - před zahájením kroužení zatočit asi o 70° na stranu a pak kroužit opačným směrem – podaří se nám tak udržet si jádro i během prvním kruhu.



7.9 Jádro termiky bývá často blíže směrem k návětrné straně. Přilétáme-li pod mrak z jeho závětrné strany, pokračujeme tak dlouho, dokud stoupání nezačne slábnout. Přiletíme-li do stoupáku z návětrné strany, začneme točit téměř okamžitě. Pokud termika vypadá jako na obrázku, bude ji muset neustále dostředovat.

7.10 V bezoblačné termice je kroužení obtížnější, nemáme bod, kterého bychom se mohli chytit. Bezoblačná termika se snáze centruje skupině pilotů. Pokud někdo vypadne, vidí podle ostatních, kam se vrátit.



7.11 Při centrování termiky hraje zásadní roli, zda fouká vítr. V bezvětří (levá část obrázku) vzduch kolem celého termického sloupce klesá. Pokud ale na termiku tlačí vítr (obrázek vpravo), návětrná strana bude téměř vždy výrazně lepší. Stoupání tam bude rychlejší a stoupající vzduch najdeme dokonce ještě před termickým sloupcem. Rychle stoupající jádro bývá úzké a skloněné po větru, výhodnější bývá točení zploštělých kruhů s malým poloměrem. Grafika podle knihy „Fifty Ways to Fly Better“ Bruce Goldsmitha.

Na přeletu bychom měli vědět, jak vysoko se ten den můžeme v termice dostat. Pokud ze stoupáku vypadneme, když do konce chybí jen málo – nezáleží na tom, zda je termika bezoblačná, nebo jsou mraky – a další stoupák není daleko, letíme dál. Hledat ztracený stoupák se už nevyplatí. Pokud nás ale čeká delší přeskok údolí, nebo úsek, kde termiku nenajdeme, musíme nastoupat co možná nejvýš. To platí zejména v rovinách.

Přiletím-li do stoupáku po větru, začnu okamžitě kroužit, přiletím-li proti větru, proletím rovně skrz jádro a s kroužením počkám, dokud rychlost stoupání nezačne slábnout.

Zvláštnosti centrování termiky v rovinách

Stoupáky středíme podobně jako v horách, rozdíl bývá ve snosu termiky větrem. Pokud pilot průběžně termiku nedostřeďuje, na závětrné straně z ní vypadne, pokud ve směru proti větru zatáčku příliš napřimuje, vypadne na návětrné straně. V rovinách si na správné vystředění termiky musíme dát větší pozor, při ztrátě stoupáku nemáme takové možnosti záchrany, jako v horách! Vypadneme-li ze stoupáku, musíme se snažit co nejrychleji ho znovu najít a správně vystředit. Je třeba velmi pozorně sledovat proudění vzduchu – pokud nás padák táhne ke straně, okamžitě tam zatočíme - tah jde směrem k jádru termiky.

Na přeletech nad tureckou rovinou jsem v silnějším větru často z termiky vypadával do jejího závětrí. Do stoupáků jsem se pak musel dlouho vracet přímým letem proti větru. Občas jsem létal ve větru přesahujícím rychlost 40 km/h. Stoupáky byly ve spodní části extrémně skloněné. Než se mi podařilo ustředit a nastoupat v jedné slabší termice, urazil jsem 30 kilometrů!

Přelety v rovinách se mi líbí čím dál tím víc. Odtrhová místa nejsou tak zřetelná, vystředit termiku je obtížnější, často jsem na zemi dřív, než bych chtěl, ale časem se to jde naučit. O létání v rovinách je v knize „Přelety“ samostatná rozsáhlá kapitola.



7.12 Ve filmu „Performance Flying“ přirovnává Jocky Sanderson termiku k nahoru vytahovanému ubrusu. Teplý vzduch je z okolí nasáván do centra. Pokud nalétáváme přímo do termiky, náhle pocítíme zrychlení. Jestliže přilétáme šikmo k okraji, termika nás potáhne směrem ke svému středu. Tomuto tahu se podvolíme, zatočíme do jeho směru a dostaneme se do jádra. Stoupák bývá nejdříve skloněný, později se ve výšce napřimuje. V horách cítíme tah do strany také, ale termika tam stoupá vzhůru podél svahu a ve spodní části není tak položená.



7.13 Spojující se sloupce kouře potvrzují představu termiky jako zvedaného ubrusu na předchozím obrázku. Všechny kouřové sloupce stoupají doleva nahoru, kde jsem také skutečně termiku našel a vycentroval.

Termika do sebe ve spodní části nasává vzduch z okolí. Pozorujeme to podle zvýšení rychlosti letu, nebo podle tahu ke straně a také menšímu opadání. Zatočíme do směru tahu a termiku tam najdeme. Ve větších výškách musíme obvykle prolétnout turbulencemi na okraji sloupce stoupajícího vzduchu.