

April 2010
za interno uporabo

ikar



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

interno glasilo za jadralne padalce in zmajarje

TISKOVINA

poština plačana pri pošti 4240 Radovljica





KIMFLY

- PADALA
- REŠEVALNA PADALA
- LETALNI SEDEŽI
- ČELADE
- SERVIS
- TEHNIČNI PREGLED
- PRELAGANJE REŠEVALNIH PADAL

- ZASTOPSTVA:

independence
gliders for real pilots



BRAUNIGER
FLUGELECTRONIC



NOVO!
GOPRO HD kamera



WWW.KIMFLY.SI
Pot na Črno 28

041 677 595
1217 Vodice

Za ZPLS glasilo izdaja:
Maks Humar Lesce d.o.o.
Prispevke pošljite najkasneje 15 dni pred
izidom glasila po e-pošti:
paramax@siol.net
Informacije: 041735832

NOVO

P12 Prva izbira

EN - A
Preprosto varen

P28

EN - B
Preprosto več zabave

P45light P45

EN - C
Športno varen

P81 Tandem

Pbi6

SpeedRider P180

Zastopa in prodaja
Kladvij Rakušček
info: 041 953 370

jelkin.hram@siol.net

POKLIČI, TESTIRAJ !!

PADALA NA VOLJO ZA TESTIRANJE V SLOVENIJI

PARATECH

Peace of Mind

TEAM

5

LTF1	LTF1-2	LTF2
GREEN	BLUE	RED

SEDEŽI, REZERVE IN OSTALA OPREMA

info: 041 953 370 jelkin.hram@siol.net Kladvij Rakušček



Prymus 3
Ellus 3
Synergy 3
Torck
Tracer 2010
Super Sonic
Koala
Kangaroo 2



Prion EN A
Ion EN B
Oryx EN B (gorsko)
Mentor EN B
Factor EN C
Triton EN D
Ibex (gorsko)
Jambooo (tandem)

RR Rolling
RR Matrix
RR Radix

RAI
RAI
RAI

Acro Kluge
Acro Kluge
Acro Kluge

JOC SENICA
041 504 716

MISTY DULE
031 304 543



www.nova-wings.si

KOLENDAR PRIREDITEV

PG - liga 2010 - Kobarid/Slo.

Liga Adrenalin-Outdoor show

Liga Adrenalin-Outdoor show

Organizator: Društvo Adrenalin (Klavdij Rakušček)

Kdaj: čet 20. maj - sob 22. maj 2010

Kje: Kobarid / Slovenija

PG - PWC - Happo-Mt Fuji / Japan

PARAGLIDING WORLD CUP (ASIA)

Happo-Mt Fuji / Japan

Kdaj: sob 22. maj - sob 29. maj 2010

Kje: Happo-Mt Fuji / Japan

PG - EC - Abtenau / Austria

11th FAI European Paragliding Championship

Abtenau / Austria

Event classification: First Category Event

Type of event: Continental Championship

Kdaj: ned 23. maj - sob 5. jun 2010

Kje: Abtenau / Austria ()

PG - PWC - Linzhou / China

PARAGLIDING WORLD CUP (ASIA)

Linzhou / China

Kdaj: sre 2. jun - sre 9. jun 2010

Kje: Linzhou / China ()

PG - Kobarid / Slovenija - British Open

British Open (tekma ne šteje za ligo 2010)

Organizator: Društvo Adrenalin (Klavdij Rakušček)

Kdaj: sob 5. jun - sob 12. jun 2010

Kje: Kobarid / Slovenija

HG - LIGA

HG - LIGA v letenju z jadralnimi zmaji FAI 1

Lokacija: Slovenija z okolico - točna lokacija bo

javljena glede na vremenske razmere

Organizator: KAL Sl. Bistrica (Marjan Brglez)

Kdaj: sob 5. jun 2010

Kje: Slovenija

PG - PWC - San potito / Italy

PARAGLIDING WORLD CUP (EUROPE)

San potito / Italy

Kdaj: sob 3. jul - sob 10. jul 2010

Kje: San potito / Italy

PG - PWC - Serra da Estrela / Portugal

PARAGLIDING WORLD CUP (EUROPE)

Serra da Estrela / Portugal

Kdaj: sob 7. avg - sob 14. avg 2010

Kje: Serra da Estrela / Portugal

PG - Kobarid / Slovenija - Jelkin Hram open

(tekma ne šteje za ligo 2010)

Organizator: Društvo Adrenalin (Klavdij Rakušček)

Kdaj: ned 15. avg - sob 21. avg 2010

Kje: Kobarid / Slovenija

HG - DP - Kobala / Slovenija

Kobala open 2010

Organizator: LET Škofja Loka (Jurij Franko)

Kdaj: pon 16. avg - sob 21. avg 2010

Kje: Kobala / Slovenija

10th Ratitovec Open 2010

Tekmovanje FAI 2. razreda

Organizator: KJP Krokroar Železniki

Datum: 1. do 4. julij 2010

- sreda 30. junij - registracija od 14:00 dalje

- četrtek 1. julij - registracija od 6:00 dalje, 1. tekmovalni dan

- 1. - 4. julija - tekmovalni dnevi

- nedelja 4. julija - razglasitev rezultatov

Splošno:

Vzletno mesto bo na Ratitovcu (in po potrebi na ostalih vzletiščih: Vrše, Krvavec), pristanek pa v Studenem ob glavni cesti Škofja Loka - Železniki.

Prijavnina:

Glej <http://www.klub-krokroar.si>

Nagrade:

Denarni sklad za najboljši tri, v razredu Open.

Praktične nagrade bomo podelili med vse tekmovalce.

Tekmovalci morajo biti ustrezno opremljeni, imeti morajo dovoljenje za jadralnega padalca in veljavno FAI izkaznico.

Slovenian Open 2010

Tekmovanje FAI 2. razreda

Organizator: KJP Krokroar Železniki

Datum: 22. do 29. avgust 2010

- sobota 21. avgust - registracija od 14:00 dalje

- nedelja 22. avgust - registracija od 6:00 dalje, 1. tekmovalni dan

- 22. - 28. avgust - tekmovalni dnevi

- 29. avgust - rezervni termin

- sobota 28. avgust - razglasitev rezultatov

(v primeru rezervnega termina bo razglasitev 29. avgusta)

Splošno:

Vzletno mesto bo na Krvavcu (in po potrebi na ostalih vzletiščih), pristanek pa v Cerkljah.

Prijavnina:

Glej <http://www.klub-krokroar.si>

Nagrade:

Denarni sklad za najboljši tri, v razredu Open.

Praktične nagrade bomo podelili med vse tekmovalce.

Tekmovalci morajo biti ustrezno opremljeni, imeti morajo dovoljenje za jadralnega padalca in veljavno FAI izkaznico.

RAZPIS ZA NOVE UČITELJE JADRALNEGA PADALSTVA

Kimfly, d.o.o., razpisuje tečaj za pridobitev

pooblastila učitelja jadralnega padalstva.

Izobraževanje se bo začelo v mesecu septembru

2010. Podrobne informacije dobite na 041 677

595, Sandi Marinčič.

TRADICIONALNO SREČANJE OLDTAJMERJEV

bo 25. maja 2010 na dan mladosti na Kamniškem vrhu ob 18. uri.

Na neformalno srečanje vabljeni vsi, ki čutijo

kakršno koli povezanost y letenjem na

Kamniškem vrhu - zibelki jadralnega padalstva na

Balkanu.

Vse informacije o dogodku na 041 677 595

PWC V JADRALNEM PADALSTVU, BRAZILIJA 2010

Slovenska zmaga v Braziliji

Svetovni pokal v preletih se je letošnje leto pričel v brazilskem mestu Pocos de Caldas. Mesto se nahaja okoli dvesto kilometrov severno od Sao Paula. Tekmovanje se je pričelo v začetku aprila, kar pomeni na tem območju zgodnja jesen. Poletna sezona je tukaj od oktobra do marca, iz česar lahko zaključimo, da termin tekmovanja ni bil preveč idealno izbran. To je bilo otvoritveno tekmovanje sezone s polno udeležbo sto trideset najboljših pilotov s celega sveta.

Kača

Še pred tekmovanjem smo skoraj izgubili našega Urbana. Kot Krokodil Dundy se je odpravil bos po sladkovodnem pritoku brazilskega potočka. Na poti je ves čas oprezal za kačami in podobnimi nebodigatreba. V bližnjem tolmunu, kot v rajskem vrtu, pa se je skoraj usedel na čudovito koralno kačo, takšno s strupenim vzorcem. Z roko se je namreč naslonil na njen vrat tik poleg glave. Ko jo je nato zgrabil, ga ni mogla pičiti, to pa je bil njen konec.

Trening teden

Kot drugi del ekipe smo prišli v mesto teden dni pred pričetkom tekmovanja. Planirali smo namreč, da bomo prvi teden trenirali ali pa se udeležili nekega drugega bližnjega lokalnega tekmovanja. Vreme nam jo zagode, tako da letimo le dva dneva v celem tednu. Oba dneva letimo lokalno, le nekaj kilometrov okoli vzletišča. Celotno področje je vulkanskega izvora, plato z povprečno nadmorsko višino 1300m, ki ga obdaja veriga s povprečno višino 1500 - 1700m. Pocos de Caldas se nahaja na severnem delu tega področja. Večino dni je pihal severni veter, kamor smo tudi leteli. Zanimivo je, da mesto nima enega lepega pristanka. Pristajati je bilo treba na samem vzletišču, s katerega si se v dolino nato odpeljal z gondolo. Druga opcija je bilo pristajanje na severni strani hriba ali pa daleč na obrobju mesta. Letenje samo se je ob boljših dnevih pokazalo kot zelo zanimivo, v zraku je letenje navidezno ravninsko, vendar pa teren še zdaleč ni raven. V večini primerov se je za prista-

janje izven domačega pristanka priporočljivo držati glavne ceste ali pa pristajati pri kakšnem naselju. V nasprotnem primeru se zagotovo znajdeš v težko prehodni pokrajini s tridesetimi kilogrami na ramenih.

Prvo tekmovanje

Svetovni pokal v Braziliji je potekal v slabih vremenski pogojih, tako da sta bili izpeljani samo dve tekmovalni nalogi. Predhodni teden so najprej tekmovanje onemogočali deževni dnevi, nato pa močan veter. Rečeno je bilo, da so v Rio de Janeiru, oddaljenem okoli štiristo kilometrov zračne razdalje, imeli največ padavin v petdesetih letih. V teh dneh se je zgodila tragedija, da se je z enega od hribov sprožil plaz, ki je pod seboj odnesel celo naselje. Predzadnji dan nam je končno uspelo, da smo leteli. Popoldan je splošni veter oslabil, na vzletišču je pihalo čez hrib, tako da smo poletali kar v zanimive turbulentne razmere. Dolina je bila veliko časa pokrita z oblakom, zaradi pomanjkanja obsijanosti s soncem



je bil zato vzlet zelo kritičen, tudi zaradi možnosti, da te veter čez hrib le odplakne v dolino. Velika oblačna prekripanja so zaznamovala celoten dan in ga tudi končala. Po nekaj termičnih dviganjih in planiranjih smo bili na tleh, dneva je bilo konec. Ključna je bila odločitev v zadnjem termičnem dviganju. To je sicer vedno tako, vendar je bil trik v tem, če si vedel, da je zadnji. Urbanu je sicer uspelo pobrati zadnjo bilko termike, a je prepustil zmago Afričanu in pristal ob glavni cesti, medtem ko se je Afričan zagnal v "đuunglo". Primož je pristal na 11. mestu, Aljaž je zaradi planiranja iz smeri naloge na kratkotrajno obsijano področje tam pristal in zaključil na 23. mestu, Klemen se je ravno tako reševal v nasprotno smer naloge na osončeno področje, kar pa na žalost ni obrodilo sadov. Cilja prve tekme ni dosegel nihče od udeležencev tekmovanja, in sicer zaradi prešibkih termičnih pogojev.



Zadnji dan

Končno je sledilo lepo vreme in lepa tekmovalna naloga. Druga tekma je bila izpeljana v celoti, cilj 63km dolge dirke je doseglo več kot 80 pilotov. Zmagovalec druge dirke je bil Aljaž Valič, ki si je veliko prednost pridobil že na samem začetku tekme s solističnem pobegom in nato s taktičnim letenjem prednost obdržal do konca tekme. Celotno tekmovalno nalogo odleti „daleč“ pred prvo skupino in tako več kot zaslužen zmaga. Z dodatnimi točkami si Aljaž pribori izgubljena mesta in se povzpne na skupno tretje mesto. Urban z nekoliko slabšim dnevnim rezultatom vseeno zmaga v skupnem seštevku. Primož je priletel v cilj s prvo skupino nekaj minut za Aljažem, sledil pa je tudi Klemen s petminutnim zaostankom.



Razplet

Slovensko ekipo so sestavljali Aljaž Valič, Klemen Peljhan, Primož Suša in Urban Valič. Maloštevilna štiričlanska ekipa je zopet dosegla vrhunski rezultat. V skupnem seštevku je zmago slavil Urban Valič (Klub MasterCard Kovk), pred Južnoafričanom Russelom Achterbergom na drugem mestu. Aljaž Valič (Klub MasterCard Kovk) se je po zmagi na drugi tekmi prebil nazaj na stopničke in tako zasedel tretje mesto v skupnem seštevku. Od slovenske ekipe je Primož Suša (Klub Letalcev Vrhnika) zasedel deveto mesto, Klemen Peljhan (JPK Krokro) pa skupno petdeseto mesto. Slovenska ekipa se je tako povzpela na prvo mesto pred veliko francosko ekipo 22 članov ter ekipo Švice. Aljaž Valič je kot najboljši član popeljal ekipo ABAC/Niviuk na prvo mesto, pred ekipo Spaelti(CH). Na tretjem mestu je sledila ekipa GIN Team, katere najboljši član je bil Primož Suša. Z doseženimi rezultati je slovenska ekipa več kot uspešno začela tekmovalno sezono, naslednja in najpomembnejša tekma pa bo evropsko prvenstvo v Avstriji konec maja.



Pripravil: Primož Suša

Povezave:

Rezultati PWC

<http://www.fastretrieve.com/PWCA/2010/1.html>

Uradna stran

<http://www.paraglidingworldcup.org/>

Naslednja pomembnejša tekmovanja:

11. EVROPSKO PRVENSTVO

<http://www.ikarus-abtenau.at>



LIGA TEKMA JP V PRELETIH

Zimska Liga

Heroic Coldness

Osmi februar, največji slovenski kulturni praznik, je posvečen spominu na največjega slovenskega pesnika dr. Franceta Prešerna. O Prešernovem šolanju in o Prešernu v šolstvu se je že večkrat ukvarjal tudi Slovenski šolski muzej. Mladi France je bil odličen učenec. Znano je, da je bil vpisan v ZLATE BUKVE v Osnovni šoli Ribnica. Njegovi šolski uspehi so se nadaljevali tudi na višjih študijih.

No, tako nekako se je začel report od našega Dušana..... naprej pa se odvija bolj po padalsko.

Res je bil 8. februar in težko pričakovana 1. tekma v sezoni 2010, imenovana Heroic Coldness!

Zbralo se je kar dosti tekmovalcev, in to kljub "izredno" slabi napovedi, kar je potrdilo veliko željo po letenju in tekmi. Če samo omenim, da je na Kovku pihala burja s sunki preko 20m/s ! A odločni kljub temu okoli 12. ure krenemo na štart. Počasi začnejo sestavljati disciplino. V zraku še ni nobenega junaka. Hitro si nakucam disciplino v inštrument. Ker že precej časa ni bilo dirke, sem kar malo pozabil celoten postopek. V tretje gre rado in disciplina je vstavljena, pa ne za dolgo, kajti instrument kmalu prične štrajkati! OK, imel sem še testnega C-pilota Pro, in, si mislim, bom že s tem nekako, a glej ga zlomka, baterije so prazne. Šiiiiitttt (tako da bo test instrumenta moral napisati kdo drug...).

Le malo pred odprtjem dirke se v zrak le zažene par wind dummi-jev, ki pokažejo, da se dejansko da jadрати. Štart je odprt, jaz pa še vedno teram Competinota, da bi se zbudil... brez uspeha. Štartni marker v zraku se odpre ob 14:40. Vidim, da ne bo uspeha z mojimi inštrumenti, tako da se sprijaznim s tem, da bom šel samo malo letet oziroma zasledovat tekmovalce. Tisti trenutek si še v žepu vklopim GPS na telefonu in si mislim: če bo kaj, bo, sicer pa nič!

Ura je že 14:38, jaz pa še vedno na tleh... Groza, čez dve minuti je odprt že štartni cilindar v zraku.

Hitro potegnem in ga pičim za tekmovalci, da ujamem koga, ki mi bo pokazal, kje je marker oziroma Exit. Peljem, tu in tam

še malo posučem, kjer se mi zdi, da je steber, ker sem žal tudi brez varia. Medtem vidim Red Star-ja (Tomaž T.), kako ga navija, ampak njemu je tekma preveč dolgočasna, zato se odloči za pravi akro vložek, ki se na srečo dobro konča. Po markerju sledim med zadnjimi proti prvi obratni, ki jo navidezno obrnem. Tako se nekako mučim celotno dirko. Pri predzadnji točki srečam še Toplaka, ki mu je dirka očitno tudi dolgočasna, zato se še on odloči za akro vložek... Na koncu tudi njemu na srečo nič hudega.. uff.

Pri predzadnji točki, ki mi je delala velike preglavice, ker nisem imel nikogar, ki bi mipokazal, kje je cilindar, se srečava z Gaberškom in se dereva eden drugemu in sprašujeva, kje je točka, misleč eden za drugega, da nama dela inštrument?? .. loleka .. ni kaj :)

Odločim se, da grem naprej. Če sem jo obrnil, sem jo, sicer pač ne. Zatem nisem vedel, ali je že cilj ali še kakšna točka. Sprašujem po postaji, vendar mi nihče ne odgovori. Pred sabo zagledam trdokrilca Urbana in Anzota, zato jima sledim. Vidim, da peljeta proti mostu, torej mora biti točka tam.

Oba jo pred mano obrneta in spet ostanem sam, brez ideje, kje naj obrnem. Peljem na pamet, kolikor se da. Veter me močno ustavlja in izgubljam višino, zato se odločim obrniti. Ugotovim, da sem

obrnil malo prepozno in izgubil preveč višine, kajti nižje je bilo propadanje zelo veliko, vmes se srečam še z visokimi daljnovodi ter kolebam... ali bo šlo čez ali ne??? Pripeljem do žic, grem malo vzporedno in vneto opazujem višino, nakar se le vržem čez z nekaj metri prostora... Uff, sem si oddahnil. Na koncu pristanem le nekaj deset metrov pred ciljno črto.

Pred mano sta se že veselila na prvem mestu Anže in na drugem Urban.

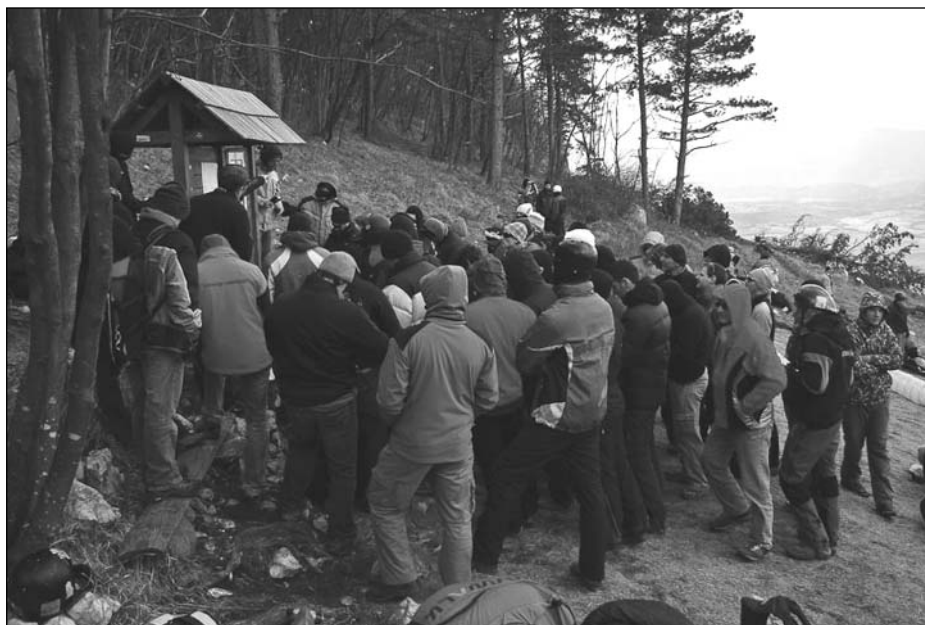
Doma prenesem let in - glej ga zlomka. Zabeležen je celoten let. Poleg tega sem obrnil vse točke. Škoda edino ciljne črte, ki me je stala tretjega mesta.

Za mano je prišel v cilj še Bojan. Tako smo skupno Lintvar Racing Team absolutno premagali vso konkurenco na letošnji prvi dirki!

Warm c(up) festival

Na Gorenjskem se že kar dobro leti in na Primorsko se nam niti ne da več... Vendar pa se tam odvija zaključno dejanje zimske lige, skupaj s festivalom prostega letenja, zato gremo.

Vreme nekako noče sodelovati in poleg mraza v soboto še kar močno piha. Na pristanku si malo ogledujemo novosti, zrihtamo prijavo, opazujemo pikaše, nato pa se počasi odpravimo zmrzovat na štart. Na štartu nažiga veter, vendar se



zdi, da v zraku ni nekih težav. To se kasneje na tekmi tudi izkaže za pravilno domnevo. Task nam postavijo dolg približno 50 km in dirka se začne. Na markerju sem naštiman v nulo, vendar pa dirko začnem v nasprotno smer.

Ko se mi že ful zdi, kako vodim, opazim, da ostali letijo čisto drugam. Obrnem in se jezim. Lov se začne, stojim na gasu in kar lepo napredujem, vendar pa je prva skupina s Cegijem že kar solidno spredaj. Nekje na sredi dirke mi rata ujeti raketo in prvo skupino, ki ne dobi nič, z lahkoto polovim in prehitim. Potem pa zopet težava, vleče me v bazo in ob izvajanju spiral zopet zastanem. Vendar se je kasneje izkazalo, da je bila to tekma gasa in če si imel malo sreče, da si bil na pravem mestu ob pravem času, si lahko zelo napredoval. Tako, da do konca polovim prvo grupo. Sledi samo še planiranje v cilj, ki se ga lotim, kot se je kasneje izkazalo, zelo na knap. V cilj priletim s petimi metri plusa (celo pot prosim, naj ne scurim sto metrov pred ciljem), a to ni za moje živce...

V nedeljo nam močna burja prepreči izvedbo tekme. Tako da smo za letos z zimsko ligo zaključili. Rezultati so po samo dveh izpeljanih tekmah zelo tesni. Upajmo, da bo pomlad bolj radodarna s tekmami.

p.s. Vse pohvale Gašperju za super organizacijo. Vsem, ki ste manjkali, je lahko žal!!

Pripravil: Anže Pristov
Lintvar Racing Team



Place	Lastname Name	Glider	State	Sponsor	Score
1	Pristov Anže	Niviuk Icepeak 3	SVN	lintvar.si, Gostilna Pri Martinu, be-xtreme.eu	1909
2	Valič Urban	Niviuk Icepeak	SVN	Mastercard, Aforma	1906
3	Suša Primož	Mac-para Magus	SVN	niceclouds.com	1625
4	Ciglič Primož	Gin-gliders Boomerang 5	SVN		1579
5	Eržen Tomaž	Mac-para Magus 6	SVN		1562
6	Peljhan Klemen	Mac-para Magus 6	SVN		1557
7	Molek Jože	Axis Mercury	SVN	Krka d.d.	1527
8	Rutar Grega	Gradient Aspen 2	SVN	DPL Posoèje	1487
9	Senica Miha	Nova Triton	SVN		1426
10	Golob Rok	Axis Venus 2	SVN	Krka d.d.	1393
11	Vidic Jurij	Ozone Mantra R10.2	SVN	Agring	1370
12	Pljakoski Toni	Ozone Buzz Z3	SVN	www.topIT.si	1243
13	Eržen Igor	Mac-para Magus 6	SVN	Hotel Creina d.o.o., GBD d.d., Balinoa d.o.o.	1214
14	Durkovič Dušan	Nova Triton X 20	SVN	NOVA wings, www.jumalogistika.si	1199
15	Fridau Miran	Airwave Magic 5	SVN	Rigips Slovenija	1144
16	Podobnik Primož	Gin-gliders Boomerang 6	SVN	Gin, Polet Ng	1139
17	Krečič Jani	Niviuk Peak	SVN	Društvo Adrenalin, Niviuk.si	1131
18	Vegelj Rok	Advance Sigma 7	SVN		1113
19	Jan Primož	Mac-para Magus XC	SVN		1097
20	Konavec Simon	Nova Triton	SVN	Društvo Adrenalin	1089

FAI 2 TEKMOVANJE ZA JZ

Aeros v čudežni deželi

Ali tekma bo, je resno vprašanje glede na to, da je bil napovedan orkanski veter in sneženje do nižin. A ekipa organizatorjev tekme se ne da in kljub slabi prognozi se v torek, 9. marca, dobimo v piceriji Anja. Zunaj brije burja, napoved za sredo zjutraj je slaba. Tudi avtocesto so zaprli zaradi orkanskega vetra. Kljub divjanju burje se je v torek prijavilo prvih sedem tekmovalcev. Tolažimo se, da od četrta naprej kaže bolje. Zunaj brije veter in pometa z vsem, kar ni pritrjeno, notri pri Anji pa je prijetno toplo. V sredo zjutraj redke snežinke divje poplesujejo. Veter ruva drevesa in odkriva strehe, jaz pa se peljem proti domu. Po glavni cesti se komaj prebijem do Nove Gorice. Povsod je videti razdejanje vetra, ki še kar piha. Tudi sneži še močnejše. Naslednji dan se zbudim v sončno jutro. Zasnežena Vipavska dolina se koplje v jutranjem soncu. četrtek naj bi bil že drugi dan tekmovanja. Burja na Vipavskem vleče blizu 50 km/h. Pravi vetrič v primerjavi z dnevom prej. Ali bi bilo možno popoldne leteti na Lijaku? Gremo pogledat. Natrpamo se v dva kombija in se odpeljemo tja. Pridemo na start in ne moremo verjeti svojim očem. Piha topel vetrič direktno proti startu. Razen dveh podrtih borovcev je tam vse ok. Nekaj pilotov

prvič raztegne krila in gredo letet - tako za svojo zabavo. Vse kaže na to, da v petek začnemo zares. Napovedan je rahel vzhodnik na Kovku in jugozahodnik na Lijaku. Odločitev je padla, da gremo na Lijak. Zbralo se je 37 tekmovalcev. Zadnje prijave je Miško opravil kar na startu. Več kot dobro, glede na to, kako je kazalo na začetku. Disciplina ja bila določena glede na vremensko napoved, ki je kazala, da se bo popoldne na Kovku obrnil veter na JZ. Vstopni cilinder je bil proti Trstelju. S starta se je lepo videlo dogajanje in formiranje grup, ki so odletele proti sv. Danijelu in nazaj čez start proti Nanosu. Pobrli smo table, trakove in smeti. Radovan počaka še Polono, da starta. Z Miškotom pričakujeva prve v cilju. Disciplina je dolga 70 km. In ne moreš verjeti - Stanislav Galovec konča disciplino v 1 uri 26 minutah! Fantastičen rezultat. Stanči je premagal evropsko elito. Komentarjev ob pijači zvečer ni bilo konca. Le posamezniki se zavedajo, da je jutri nov sončen dan. Vremenska napoved za soboto kaže, da bodo dviganja bolj ob grebenih tja do 3m/s. Odločimo se za Kovk, kjer že vleče JZ. Tekmovalci so morali nositi opremo čez travnike. Vesel opazim, da se nihče ne pritožuje... Vse je

potekalo po načrtovanem ritmu. Briefing ob 12h, start odpremo ob 12.30., startni pylon ob 13.30. Ob 14.30 po zaprtju starta so že vsi v zraku. Disciplina je vhodni cilinder Nanos 1, obratna točka Nanos 2, sv. Danjel 3., Goče 4., Predmeja 5. Vrhpolje in cilj pri piceriji Anja. Disciplina je dolga 95 km. Franc Peternelj prileti skupaj z Elio Cataldijem v isti sekundi, in to v 2 urah in 8 minutah. Bravo, Mišo, bravo, Slovenci, fantastično! Spet je v голу 19 tekmovalcev. Z Matjažem popijeva pivo za prvih 1000 pik. Prvo dirko sva za 5 pik zgrešila. Po mnenju tekmovalcev je bila disciplina odlično postavljena. Dobra glasba za najina ušesa. Zadnji dan tekme je bila nedelja. Spet smo šli na Kovk. Vremenska napoved je kazala, da naj bi bilo dviganje šibkejše kot prejšnji dan in pomaknjeno proti sredini Vipavske doline. Z Matježem stopiva na rob grebena, od koder je razgled proti Nanosu in naprej proti Novi Gorici, odločena, da postaviva še težjo disciplino. Po tem, ko sem poklical na Kras in izvedel, kako močan jugozahodnik piha, sva se odločila za 98km dolgo disciplino. 8km je imel vhodni cilinder Branik. 1. točka Nanos, 2. Velike Žablje, 3. Kromberg, 4. Vrhpolje, 5. Predmeja in pristanek zopet



#	Id	Name	Nat	Glider	T 1	T 2	T 3	Total	
1	40	Thomas Weissenberger	M	AUT	Moyes RS4	968	973	976	2917
2	2	Primož Gričar	M	SLO	Aeros Combat 09 13,2	903	964	1000	2867
3	12	Elio Cataldi	M	ITA	Moyes RS4	944	1000	735	2679
4	88	Mario Alonzi	M	FRA	Aeros 13.5L	861	805	911	2577
5	58	Davide Guiducci	M	ITA	Moyes RS13.5	865	851	830	2546
6	94	Oleg Bondarchuk	M	UKR	Aeros Combat	930	776	766	2472
7	37	Stanislav Galovec	M	SLO	AEROS Combat L	997	765	606	2368
8	1	Matjaž Klemenčič	M	SLO	Aeros Combat L	911	680	755	2346
9	7	Roland Wöhrle	M	GER	Moyes RS4	850	719	741	2310
10	80	Günther Tschurnig	M	AUT	Moyes RS-4	810	681	723	2214
11	72	Tullio Gervasoni	M	ITA	Moyes Litespeed 3.5 RS	843	674	663	2180
12	19	Franc Peternel	M	SLO	AEROS combat L13	759	995	298	2052
13	17	Hans Kiefinger	M	GER	Aeros Combat 09 13,2	580	829	617	2026
14	87	Manfred Trimmel	M	AUT	Aeros Combat L 13,7	293	948	759	2000
15	56	Anton Moroder	M	ITA	Laminar Z913.2 RF 13,2	845	774	324	1943
16	25	Markus Ebenfeld	M	GER	Icaro Laminar Z9	564	701	607	1872
17	6	Gerd Doenhuber	M	GER	Moyes Litespeed RS 3.5	458	738	663	1859
18	67	Suan Selenati	M	ITA	ICARO 2000 Z 9	642	355	718	1715
19	45	Uli Eysel	M	GER	MOYES Litespeed S4	456	550	309	1315
20	26	Marjan Brglez	M	SLO	aeros combat 13,7	457	457	287	1201
21	31	Iztok Jarc	M	SLO	AEROS Combat L	686	412		1098
22	8	Edoardo Giudiceandrea	M	ITA	wills wing T2C145	292	459	290	1041
23	10	Christian Tiefenbacher	M	AUT	Icaro 2000 Laminar Z9	392	311	309	1012
24	46	Achim Vollmer	M	GER	Aeros Combat	457	182	322	961
30	29	Andrej Mravlje	M	SLO	AEROS, combat L	54	386	287	727
31	34	Miro Pergar	M	SLO	AEROS Combat L 07	247	338	73	658
37	35	Marko Campa	M	SLO	Aeros Stealth	54	108	73	235

pri piceriji Anja. Na brifingu ni dosti komentarjev nad zahtevno disciplino. Da vidimo. Z Matjažem zopet nazdraviva pri Anji na ponovnih 1000 pik. Bolj zaradi žeje kot pa zares. Zelo si želiva, da komu uspe priti v cilj. Po 2 urah in 13 minutah nas v stilu jadrilic na 10 metrov nadleti Primož Gričar, kmalu za njim pa Thomas Weissenberger. Navdušenje je nepopisno. Fantastično, odlično. Spet prileti v gol kar 16 tekmovalcev. Slovenci s tremi dnevnimi zmagami, nepopisno. Navdušenju ni in ni konca. Komentarjev pa ob hrani in pijači tudi ne. Matjaž se je trudil z rezultati, jaz pa z zaključno slovesnostjo. Na Aeros winter race-u je zmagal Thomas Weissenberger pred Primožem Grčarjem in Elio Cataldiem. Od naših sta se med prvo deseterico uvrstila še Stanislav Galovec na 7. in Matjaž Klemenčič na 8. mesto. Hvala tekmovalcem za zares fantastično predstavo in fair play! Se vidimo naslednje leto!

»Super tekma!« je bilo mnenje večine tekmovalcev. Tako se je začelo tekmovanje v sredo s 180 km/h močno burjo in končalo v nedeljo z happy endom Aeros v čudežni deželi.

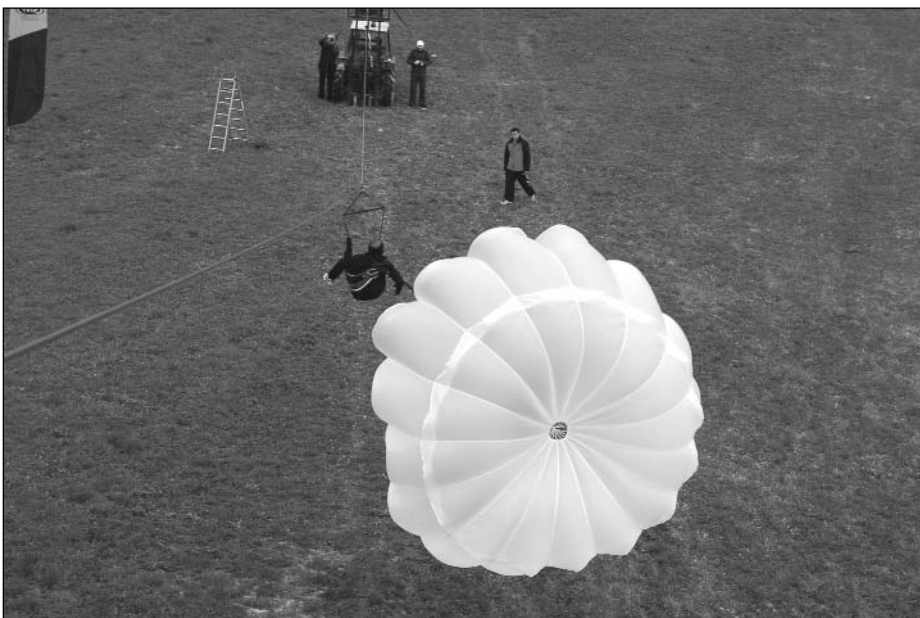
Spletna stran tekmovanja :
http://hg.sffa.org/aeros_wr/index_delo.php

Pripravil: Ivan Brovč



VARNOST

Odmetavanje reševalnih padal



Reševalna padala je priporočljivo preložiti vsako leto. V preteklih letih se je to v naši regiji izvajalo posamezno po klubih. Letos se je porodila ideja, da se prelaganje združi s simulacijo odmetavanja in da se možnost udeležbe na tem dogodku ponudi vsem zainteresiranim jadralnim padalcem.

Tako smo 10. in 11. aprila 2010 zamisel uresničili v Frankolovem v organizaciji domačega društva Kajuh in v sodelovanju s Sky paragliders iz Češke. Najprej smo nameravali vse skupaj postaviti na pobočju ob pristanku, ker pa je bil napovedan nasprotni veter, smo se odločili za drugačno varianto. Tomaž Lednik, Skyev testni pilot, je v petek pri postavljanju nosilnega stolpa kar dolgo nejeverno zmajeval z glavo in ni verjel, da domači fantje obvladajo vse zakone statike. Pri vsakem problemu so našli rešitev, takoj so bile pri roki vrvi, debele »gurtne«, lesene deske ali močne železne palice. Tudi traktor na drugi strani pletenice je bilo treba dodatno učvrstiti. Nastal je »poligon« z višino stolpa 12 metrov in dolžino pletenice 80 metrov. Vse skupaj seveda ne bi bilo možno brez težkega gasilskega vozila z lestvijo, last Gasilskega društva Vojnik. »Kajuhovci« so oba dneva skrbeli za brezhibno tehnično izvedbo celotnega dogajanja, fantom res »kapa dol!«

V dveh dneh je več kot 60 pilotov preizkusilo izmet reševalnega padala, strokovno preloženih pa je bilo več kot 70 reševalnih padal. Prišli so iz: Kajuh Frankolovo, Albatros Celje, Eol Celje, LK Štatenberg, DJP Žetale, Parakrilec Maribor, Kondor Radeče in Metulj Rimske Toplice. Stvar je bila zanimiva tudi drugim društvom iz regije in Slovenije, vendar so letos že izvedli akcijo prelaganja.

skyeris@gmail.com 041 432447

Vsi, ki so poskusili postopek odmetavanja reševalnega padala, so se strinjali, da je ta izkušnja zelo pozitivna in priporočljiva za vse pilote. Bili so tudi primeri, ko reševalnega padala ni bilo mogoče izvleči zaradi različnih razlogov, eno reševalno padalo pa je odletelo po izmetu, ker ni bilo vezano na »gurno« sedeža. Veliko pilotov ima zelo slabo znanje o tem, kako poteka celoten postopek pri odmetavanju, saj se jih je večina prvič srečala s takšno situacijo. Nekateri so delali izvlek iz zunanega kontejnerja in izmet kar v eni fazi, reševalno padalo tako ni šlo dovolj daleč od pilota. Nekaj jih je hotelo stresti reševalno padalo iz notranjega kontejnerja, namesto da bi ročko s kontejnerjem vrgli stran od sebe. Celoten pravilen postopek je priporočljivo dodati v program šolanja jadralnega padalstva, tečajniki naj bi preizkusili simulacijo izvleka in izmeta vsaj tako, da nekje visijo v sedežu in odvržejo podoben »paket«.

Notranji kontejnerji so najboljši pisemski. Pri konusnih je počasnejše odpiranje, problem pa lahko tudi nastane, če so gumice preperle in pade reševalno padalo iz notranjega kontejnerja že pred zamahom za izmet, kar je nato nevarno za zapletanje z glavnim padalom.

Videli smo nekaj res precej starih reševalnih padal, starih od 10 do 15 let ali celo več. Večina njihovih lastnikov se je po posvetu odločila za zamenjavo za nove, saj je bil ob tej priložnosti možen popust pri nabavi novih reševalnih padal. Posebno poglavje je montaža reševalnih padal v sedežih. Nekateri starejši sedeži s



»tunelskim« kontejnerjem so v kombinaciji z ročko, ki je nepravilno montirana na notranjem kontejnerju, prava kombinacija, da pilotu v situacijah z veliko obremenitvijo na sedež ne bo uspelo izvleči reševalnega padala. Nasploh je še veliko malih, drobnih podrobnosti, ki so lahko zelo zelo pomembne, ko pilot v nuji potrebuje čim krajši čas od odločitve o izmetu do odprtja reševalnega padala. Tudi pri zamenjavi sedeža je pomembno, da se ustrezno namesti naše staro reševalno padalo, vsak notranji kontejner in mesto pripetja ročke na njem ponavadi nista optimalna za nov sedež. Zato je zelo pomembno, da se prelaganje in montaža v sedež opravi strokovno.

Verjamem, da je udeležencem izkušnja ob vožnji po jeklenici dala nekaj novih občutkov in znanja, kako bi to potekalo v

resnični situaciji. Prav tako leti pilot v zraku veliko bolj sproščeno, če ve, da ima reševalno padalo pravilno pripravljeno za »nebodigatreba« nenadno uporabo. Skupno razmišljamo, da bi stvar prihodnje leto ponovili in s tem omogočili tudi ostalim pilotom tovrstno izkušnjo. Seveda pa gredo »Kajuhovci« še višje, v tem primeru se torej obeta še večja višinska razlika in daljša razdalja.

Pripravil, Srečko Jošt



NAVIGACIJA

Inštrumentalni multipraktiki

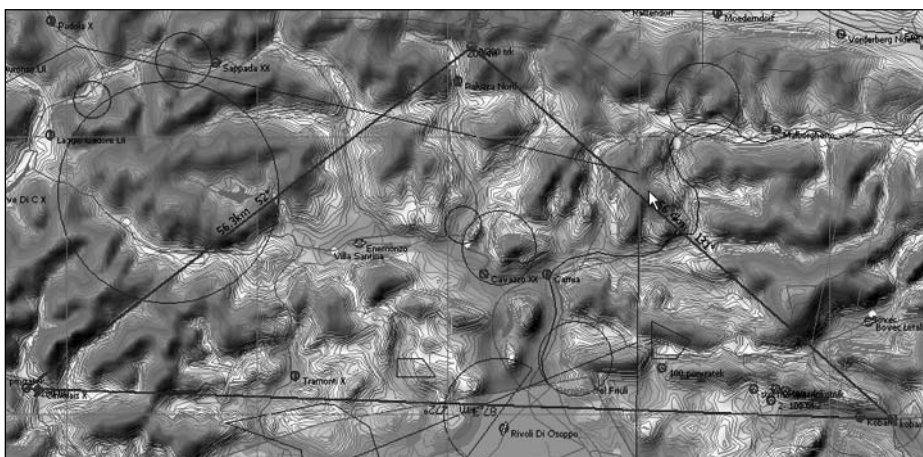
Kaj je že nekaj časa nepogrešljivo v pilotski kabini jadralnega letala na preletu in prihaja na tržišče inštrumentov v novi preobleki?

Letalski računalniki in navigatorji za preletaše

Prihod GPS naprav je v jadralnem padalstvu, letalstvu in zmarjarstvu podobno kot na drugih področjih povzročil pravo revolucijo in korenite spremembe v športu. V začetku se je mnogim zdelo, da je šport osiromašil. Glavo, preobremenjeno s pilotiranjem, iskanjem in izkoriščanjem virov energije, navigiranjem, računanjem doletov in občudovanjem narave je dodobra razbremenil. Predvsem na tekmovanjih v preletih je zelo izenačil pilote z manjšo sposobnostjo navigacije in pilote, ki so to sposobnost razvijali vrsto let. Enako velja za fotografiranje, saj v dobi GPS letalskih navigatorjev ni več primerov, ko bi nekdo napačno obšel obratno točko. Tu pa se zgodba šele začne.

S prihodom GPS naprav se poveča se varnost, razvijati se pričnejo nove tekmovalne discipline, pojavi se tudi programska oprema za načrtovanje ter analizo preletov. Ob takojšnji poplavi GPS zapisov je naslednji logični korak ustanovitev OLC-ja, spletnega tekmovanja v preletih, ki je model za vsa nadaljnja tovrstna tekmovanja in povzroči revolucijo na področju širjenja znanja in razvoja pilotov. Strežniki z

Slika: Naloga - načrtovanje



zapisu preletov postanejo kolektivno znanje, saj lahko vsakdo analizira prelete svojih kolegov po celem svetu skozi celo leto. Nenazadnje se prične razvijati programska oprema letalskih navigatorjev za žepne računalnike. Uporabniku v realnem času ponujajo toliko različnih informacij, da na nek način implementira celotne teorije, kako optimalneje obleteti nek prosti prelet.

Kakšno je stanje?

V lažjih jadralskih kategorijah se trend „združevanja tehnologij“, če smemo tako reči združevanju različnih inštrumentov, pojavi že prej. Da se v jadrlnih in drugih letalih to ne bo nikoli v popolnosti zgodilo, je jasno že zaradi varnosti in same robustnosti inštrumentov. Vse v enem, pa če crkne, potem crkne vse! Trenutno imamo na trgu jadralnopadalskih multipraktikov dve skupini.

V prvi skupini imamo več kot desetletne tekmovalce s posebej prilagojeno strojno opremo. Ta vsebuje vse potrebne sonde, kot so GPS, baro, variometer, pitot, za samostojno delovanje brez dodatnih zunanjih inštrumentov. Programska oprema je ponavadi posebej razvita za omenjeno strojno opremo. Pilotu ponuja vse ali celo več, kot potrebuje za lažje odločanje na preletu.

Na precej monopoliziranem tržišču v zadnjih letih prihaja kar nekaj novih alternativ, kar prinaša še kako potrebno svežino na tem področju.

V drugi skupini se nahajajo letalski navigatorji, ki lahko delujejo na skoraj

Slika: compeo



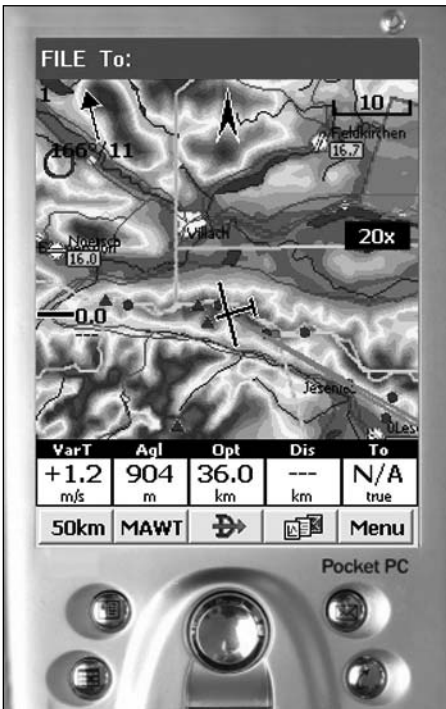
vsakem žepnem računalniku, avtomobilskem navigatorju ali „boljšem“ telefonu. Takšna strojna oprema ima boljše sposobnosti zaslona za lepše grafične prikaze, vendar se pojavljajo težave z vidnostjo pri dnevni svetlobi. Navigatorji se zanašajo na zunanji dodatni vir energije in podatkov drugih komplementarnih inštrumentov. V jadralnem letalu to ni nobena težava, zahteva pa nekaj več tehnične iznajdljivosti z nameščanjem in povezovanjem inštrumentov pri jadralnih padalcih. Programska oprema prihaja predvsem iz jadralnoletalskih krogov, je plod večletnega razvoja in v zadnjem letu pridobiva komplementarne pare strojne opreme. Kot primer lahko navedemo: SeeYou Mobile - Oudie, Competition Pilot - CPilotPro, XCSOAR - ALTAIR itd.

Slika: SLK 8000 mapa





Slika: seeyou mobile

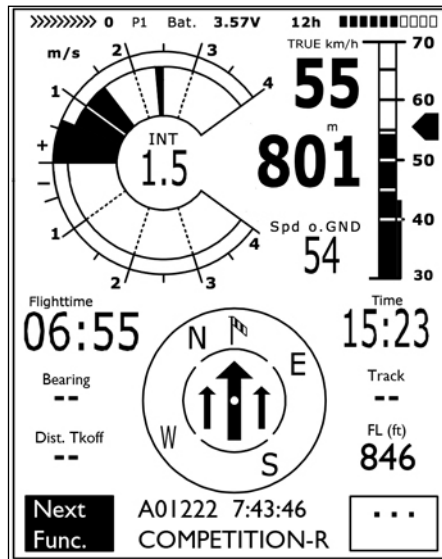


Podatki v realnem času, kako jih med letom spremeniti v informacijo?

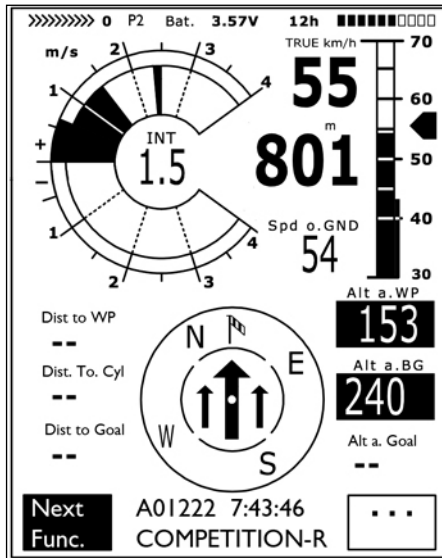
Med letom je zaželen čim manjša interakcija med pilotom in inštrumentom. Razvoj te programske opreme gre v smeri, da v celotnem preletu morda le enkrat pritisnemo na gumb za menjavo pogleda informacij v posamezni letalni situaciji. V najslabšem primeru bomo morali menjati točke naloge ali pa najbližje točke za varen pristanelek, ko bo vseeno treba pritisniti nekaj več gumbov. Priporočeno je, da se že na tleh dodobra seznanite s svojim navigatorjem, da dobro premislite, katere podatke potrebujete v posamezni situaciji na preletu, ter si te podatke združite v svojem pogledu. Pripravite si poglede po vaših potrebah. Primer bi bili lahko: pogled za lokalno jadrnanje, pogled za letenje na tekmovalni ali XC nalogi ter pogled za ciljni dolet. Vedno se velja ravnati po načelu manj je več, zato si pripravimo poglede samo z obveznimi podatki za uspešno odločanje.

Dobro premislite, preden se odpravite na tekmovalje s pravkar kupljenim navigatorjem. Inštrument je pametno uleteti - prav tako kot letalno napravo. Moramo mu zaupati, vendar ne slepo! Ni dober občutek, ko se na tekmovalju v ciljnem doletu pričnemo spraševati, ali ta zadeva sploh pravilno računa dolet?! Takrat nam pritisk uravna ali pa dokončno dvigne do plafona pogled na dva podatka (L/DReq, L/DGnd). Namreč, kakšno fineso potrebujemo in kakšna je naša trenutna finesa. Informacija je zelo

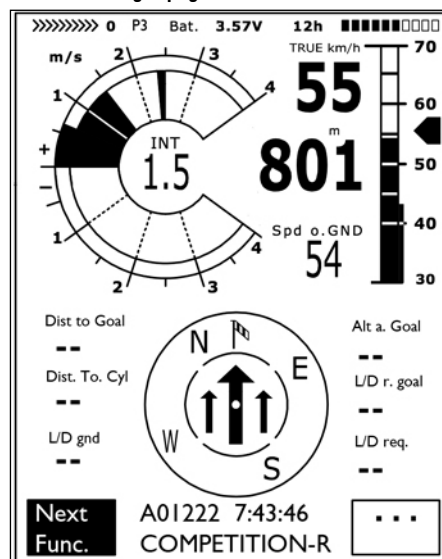
Slika: Brauniger page 1



Slika: Brauniger page 2



Slika: Brauniger page 3



zanesljiva in elegantna, saj za izračun ni treba upoštevanje polare, vetra, balasta, mušic, razdalje, zračne hitrosti itd.

Dobro velja preučiti možnosti, kako nam

Slika: Brauniger route

COMPETITION-ROUTE	
Fiesch	1.20 S
Flims, Station	0.40
Calanda, Felsenb.	0.80
CrapSognGion	0.40
Cassonns Grat	0.40

Waypoint 1/5 in Route
Fiesch

Total Distance: 49

Radius (m) 1200

Starttime: 12:30 +15min

Startgates: 03 EXIT

Ins. Del
Wayp. Wayp.

lahko inštrument pomaga pri vrsti nalog, ki se bodo odvijale na tekmovalju. Bistveni vprašanji sta, kaj potrebujemo in kaj nam inštrument lahko ponudi.

Večja varnost

K večji varnosti lahko pripomore kar nekaj funkcionalnosti letalskih navigatorjev. Nekaj primerov:

- Prikaz zračnega prostora in zvočna obvestila o zračnem prostoru preprečujejo, da bi nehote kršili zračni prostor.
- Kalkulacija ciljnega doleta z upoštevanjem višin terena in prikazom profila terena, preko katerega bomo leteli, omogoča pilotu boljše podlago za odločitev o tem, ali bo dosegel obratno točko pa tudi, ali bo lahko preletel vrhove na poti do nje.
- Prikaz najbližjih letališč in izven letaliških pristankov, ki jih lahko dosežemo v nujnem primeru, če se ne moremo več obdržati v zraku
- Poljubna obvestila o omejitvah, na primer nastavitve alarma ob dosegu višine za pričetek uporabe kisika

Kaj bi si želeli in mera zdravega razuma?!

Seveda nam nikoli ne zmanjka želja. Več ko o tem razmišljamo, več stvari nam pade na pamet. A najpomembnejša stvar mora biti zanesljivost delovanja. Ni slabšega kot primer, da po dobro opravljeni tekmovalni nalogi ob oddajanju inštrumentov ugotovimo, da zapisa ni mogoče pridobiti iz naprave. To je sedaj slišati kot da so tovrstne naprave zelo nezanesljive (s tem se vseeno ne strinjам). A meni osebno in še mnogo drugim se je to zgodilo z inštrumentom, katerega

strojna in programska oprema je bila prilagojena za skupno delovanje. Težava je bila v spominski strojni opremi. Drugega inštrumenta za varnostno kopijo seveda nisem imel in ga še vedno nimam. Po drugi strani pa je bilo na nedavnem tekmovanju italijanske lige zelo zabavno opazovati znanega pilota, ki je imel med svojim inštrumentarijem celotno paleto aktualnih produktov. Ker je bilo res zabavno, lahko naštejemo: Brauniger Compeo, MLR, Garmin, Flymaster Avionics Logger, C-PilotPro, stavim se, da bi ob preiskavi po žepih našli še kakšen rezervni GPS.

Kaj prinašata sedanost in prihodnost?

Cenejša in boljša strojna oprema Sony je za mesec april 2010 napovedal izid nove samostojne GPS naprave NV-U35. Naprava bo imela 3.5-inčni zaslon in bo zmogla enajst ur neprestanega delovanja na eno baterijsko polnjenje. Cena bo na Japonskem okoli 400 ameriških dolarjev konvertibile.

Vremenske storitve

Če se zdi prikaz kumulus-ne oblačnosti in vetra na letalskem inštrumentu v realnem času za jadralne padalce nekoliko pretirana funkcionalnost, se lahko izkaže kot potreba na tristokilometrskem preletu v Alpah ali pa petstokilometrskem preletu v Afriki. To so seveda ekstremi, daleč od povprečne uporabe, kar pa ne velja za jadralna letala. Nekaj podobnega že ponuja Garmin v svojih GPS napravah.

Sledenje v realnem času

Oddajanje pozicije, višine, časa in identifikacijske številke inštrumenta na strežnik med samim preletom je šele začetek pri razvoju programske opreme za nova tekmovanja. Tukaj se nakazuje združevanje programske opreme za analizo poletov z računalniškimi simulatorji in masovno obdelavo podatkov o letih na strežniku z izvozom na internet. Prireditve bi morale postreči s celovito informacijsko predstavitvijo potekov celotnih dnevnih tekmovanj na spletu. Če bi želeli narediti tekmovanje zanimivo za spletno občinstvo, bi morali ponujati informacije o pilotih, dnevni nalogi ter poteku tekmovanja skozi čas. Le informacije lahko naredijo večurno tekmovanje zanimivo za spremljanje, saj trenutno le posamezni piloti približno vedo, kaj se dogaja na večurnem dnevnem tekmovanju. Morali se bomo zgledevali po morskimi jadralcih.

Letalski inštrumenti

Najpomembnejši inštrumenti so seveda naša lastna čutila, kot so vid, sluh, povratne informacije v krmilih letalne naprave ter občutki pospeškov na zadnji plati. Do problema lahko pride, ko čutila po domače povedano zmedejo možgane. Inštrumenti za letenje so podaljšek človeških čutov, ki naj bi to preprečevali in pilotu posredovali še kakšen dodaten podatek za pravilno pilotiranje in odločanje. Predstavljenih je le nekaj zanimivejših naprav.

Višinomer

Pilotu jadralne letalne naprave se lahko poraja cela vrsta vprašanj, povezanih z višino: kako visoko sem, ali bom dosegel naslednje dviganje, ali bom lahko obletel naslednjo obratno točko, ali bom lahko preskočil gorski prelaz pred menoj, ali bom dosegel pristajalni prostor, ali sem bil danes najvišje od svojih frendov. Ta zadnji podatek postane pri pravih preletih nekoliko manj pomemben. Višina, na kateri se pilot nahaja, je ključen podatek pri sprejemanju odločitev o nadaljnjem poteku leta ali XC preleta. Tehnično deluje na principu merjenja zračnega tlaka, ki z višino pada, tega nam pretvarja v nam ljubšo dolžinsko mersko enoto. Višinomer nam lahko prikazuje različne višine, višino nad morjem (QNH), višina nad poljubno referenčno geografsko točko, za katero poznamo zračni tlak (QFE) ter višino glede na pritisk standardne atmosfere (QNE).

Barograf

Deluje enako kot višinomer ter zapisuje podatek o trenutni višini čez celoten prelet.

Variometer

Piloti jadralnih letalnih naprav poznajo več vrst zračnih dviganj ali virov energij, katere lahko izkoriščajo za letenje brez motorja. Tako ločujejo termična dviganja, vetrna pobočna dviganja, konvergentna dviganja, valove ter kombinacije vsega naštetega. Zavedati se moramo, da ima vsak kovanec dve plati in tako obstaja tudi več vrst negativnih pojavov, ki se jim velja izogniti. Podatek, ki najbolj zanima pilota jadralne letalne naprave, je, ali se v tridimenzionalnem prostoru dviguje ali spušča, ali pridobiva višino in s tem energijo za nadaljevanje leta ali pa tone proti najbližjemu pristajalnemu prostoru. Najpomembnejše je tako prepoznavanje virov energij in njihovo čim boljše izkoriščanje. Variometri nam lahko prikazujejo več vrst podatkov. V osnovi nam prikazujejo skupaj z zvočno indikacijo trenutno dviganje ali spuščanje ob upoštevanju cele vrste dodatnih podatkov. Obstajajo tudi variometri, ki nam prikazujejo premikanje zračne mase, v kateri leti letalna naprava. Zelo pomemben podatek za pilotovo odločanje o hitrosti letenja je trenutna dnevna povprečna jakost dviganja. S tem podatkom se ocenjuje kvaliteta dneva ter spreminjanje čez dan. Temu primerno pilot prilagaja ritem letenja (izbira dviganj in hitrost planiranja).

Merilec hitrosti

Pri letenju poznamo dve hitrosti: hitrost glede na zrak, skozi katerega leti letalna naprava, in hitrost glede na tla. Podatka sta v kombinaciji z drugimi parametri pomembna za preračunavanje doletov in hitrosti, s katerimi naj bi leteli. Iz vektorprelet.

Slika: Jadrilice na startu





jev teh dveh hitrosti lahko izračunamo tudi jakost in smer vetra. Merilec hitrosti glede na zrak z uporabo pitot cevi deluje na razliki celotnega tlaka in statičnega tlaka, dobljeno vrednost pretvori v nam ljubšo hitrostno enoto.

Gps logger

To je ta stvar, ki je spremenila jadralno letenje. V osnovi je to GPS sprejemnik, ki izračunava in zapisuje pozicijo, višino ter čas. Shranjeni zapisi so lahko v zelo različnih standardih. Jadralno letalski standardni zapis je IGC zapis.

Flarm

Gre za protikolizijski sistem, ki pilota obvešča o prisotnosti drugih letal v bližini, vendar pa z njim niso opremljena vsa letala, saj sistem ni obvezen. Deluje na principu oddajanja GPS pozicije preko radijskih signalov in

sprejemanja pozicije drugih letalnih naprav.

Pripravi: Primož Suša
Fotografije: Primož Suša, Sergej Čujec, Zemljevidi SeeYou Naviter

Spletne povezave:

<http://www.xcsoar.org/>
<http://www.flywithce.com/>
<http://www.naviter.si/>
<http://www.soaringpilot.com/>
<http://www.winpilot.com/>
<http://www.strepla.de/>
<http://cpilot.vololibero.net/>
<http://www.lk8000.org/>
<http://www.mediafire.com/LK8000>
<http://www.bware.it/LK8000/>
<http://www.compass-italy.com/>
<http://www.flymaster.net/>
<http://www.brauniger.com/>



SKYWALK
PARAGLIDERS
www.skywalk.info

WALK WITH US

MESCAL²
JET FLAP fun cruiser-LTF 1

TEQUILA²
JET FLAP freerider-LTF 1-2

ARRIBA
JET FLAP lightweight glider-LTF 1-2

CHILI²
JET FLAP high end freerider-LTF 1-2

CAYENNE³
JET FLAP sportster-LTF 2

POISON²
JET FLAP race carver-LTF 2-3

JOIN'T²
JET FLAP tandem-LTF 1-2

OSTALA OPREMA
CULT X^C
sedež za rekreativce

RANGE
sedež za tekmovalce

ZASTOPA IN PRODAJA
PAC SPORTS
tel: 041 323 421
041 698 523



KAKO PREPREČITI NESREČE

Človeška napaka

Prevod Cross Country: Human error

ČLOVEŠKA NAPAKA

Piloti povzročajo nesreče, pravi Klaus Irschik in razumevanje tega je prvi korak pri ustvarjanju varnosti v našem športu.

Mnogi od nas raje pogledajo stran, ko se začnemo pogovarjati o nesrečah. To ni vesela tema in veliko pilotov se ji raje izogne. V okviru osnovnega šolanja nam ne povejo kaj dosti o številu nesreč in vzrokih zanje in v večini držav so le najrazličnejši reševalci tisti, ki vodijo letno evidenco nesreč.

Kakorkoli, veliko je neformalnih in subjektivnih analiz nesreč, ki so posnete s kamero in objavljene na različnih internetnih straneh, kot je na primer YouTube. Takšne internetne razprave so po eni strani dvomljive kar se tiče njihove veljavnosti, po drugi strani pa nikakor ne pripomorejo k ugledu našega športa.

Nemčija, kjer sem opazovalec za varnost pri DHV, ima 30 tisoč pilotov. V vsakem letu je povprečno resno poškodovanih 91 pilotov, devet pa se jih smrtno ponesreči. To pomeni, da je na 330 pilotov eden resno poškodovan, med 3333 pa se eden ubije. Ali predstavljajo te številke sprejemljivi riziko, s katerim smo lahko zadovoljni, ali pa nas to dejstvo kaže v luči rizičnega športa?

Resnica je, da je vsaka nesreča ena nesreča preveč. Vsaka od njih prinese s seboj množico negativnih učinkov, ki se odražajo kot psihična, psihološka in finančna izguba za pilota kot tudi za njegovo družino. Vsaka nesreča pa ima prav tako širši negativen učinek - predstavlja izgubo ugleda našega športa in tudi negativno reklamo za šole letenja, same pilote in prav tako jadrlnega padalstva kot celote.

Kaj narediti?

Negotovanje o številu nesreč nima

nobenega konkretnega učinka. Namesto tega se moramo vprašati, na kakšen način lahko njihovo število zmanjšamo.

Odgovoriti na to vprašanje ni lahko. K zmanjšanju števila nesreč bi lahko prispevali z izdajanjem katalogov, namenjenih izobraževanju glede varnosti, prav tako pa bi večjo varnost lahko zagotovili z zagotavljanjem čim večje stopnje varnosti padalske opreme in seveda z dodatnim izobraževanjem pilotov s pomočjo raznih tečajev ekstremnih situacij.

Ne glede na vse to pa se ne moremo izogniti dejstvu, da je generalno gledano pilotova napaka tista, ki povzroči nesrečo. Ljudje delamo napake, delamo pa jih zato, ker sprejemamo napačne odločitve. Da bi se temu popolnoma izognili, pa ni nobenega recepta.

V človeški naravi je, da radi stvari zakompliciramo. Nihče od nas ne počne napak namenoma in se jim poskuša izogniti, če je to le mogoče, in dejstvo je, da bi bili vsi radi videni kot sposobni piloti. Zaradi tega se pogosto zgodi, da tudi takrat, ko napako naredimo, tega ne priznamo in se pretvarjamo, kot da se to ni zgodilo. "Nisem bil jaz, kriv je bil veter/padalo/vezalka..."

To predstavlja velik problem, saj se moramo zavedati, da se za vsako letalsko nesrečo, pri kateri je prišlo do poškodbe, skriva 500 takšnih, pri katerih do poškodbe ni prišlo. To so tiste nesreče, pri katerih smo odnesli celo kožo. Toda če bomo prezrli lekcijo, ki smo jo dobili, se nikoli ne bomo ničesar naučili in napake bomo ponavljali vedno znova in znova in znova...

Toda - kako dolgo nas bo sreča še spremljala??

Učiti se na napakah

Početi napake je človeško. Toda če jih že počnemo, se moramo iz njih nekaj naučiti - tako posamezniki kot tudi šport kot celota, če seveda želimo, da jadrlno

padalstvo postane varnejši šport. Lep vzgled, kako lahko to dosežemo, je nemška kontrola letenja, ki v primeru nesreče uporablja dva principa. Če nekdo naredi napako, zaradi nje ni kaznovan, če prizna, da jo je naredil (pri tem je seveda izvzeta velika malomarnost in pa tiste nesreče, ki so nastale pod vpliv alkohola ali drog). V kolikor pa nekdo hoče napako prikriti, je za to strogo kaznovan.

Na tak način so piloti spodbujeni, da odkrito govorijo o napakah, ki so jih storili, in razlog, da lahko o njih diskutirajo.

Ali bi to delovalo v jadrlnem padalstvu? Kot prvo moramo začeti prepoznavati svoje napake. Prepogosto se izgovarjamo na najrazličnejše dejavnike, ki so vplivali na varnost pri letenju, le redko pa dejansko priznamo, da nosimo odgovornost za to tudi sami. Tako na primer za asimetrično zapiranje krila običajno krivimo pogoje v zraku ali pa pogosto velja, da je neko krilo bolj dovzetno za takšna zapiranja. Piloti le redko krivijo sebe in svoje pomanjkanje znanja in sposobnosti. Kdaj ste na primer nazadnje slišali pilota, ki bi priznal, da leti padalo, ki je nad njegovimi sposobnostmi?

Dejstvo je, da so skoraj vse nesreče posledica človeške napake. Če štejemo, da je trk nastal kot posledica napake drugega pilota, potem je skoraj 100% nesreč posledica človeške napake.

Človeška napaka

Prišli smo do spoznanja, da so nesreče v večini primerov posledica človeške napake. Dejstvo je, da se lahko ogromno naučimo v svetu profesionalnih pilotov. V profesionalnem letenju je človeška napaka razčlenjena in analizirana do potankosti z namenom, da se zmanjšajo izgube in denar. Kaj nam te raziskave povedo?

Pilotova osebnost je dejavnik, ki je zelo pomemben. V profesionalnem letalstvu

so osebnostne lastnosti pilotov nadzorovane z obširnimi psihološkimi testi...

Raziskave nesreč, ki se zgodijo v jadralnem padalstvu, so pokazale, da osebnost igra prav tako veliko vlogo.

Raziskave nam prav tako kažejo, da je najpogostejša človeška napaka v letalstvu aktivna pilotova napaka. To pomeni nepoznavanje ali nerazumevanje teorije oziroma nepravilno interpretiranje nastale situacije. V praksi to pomeni nepravilno rokovanje s padalom, ko na primer pride do velikega stranskega zapiranja, pilot pa ne zna reagirati in padala nima oziroma ga ni sposoben imeti pod kontrolo. Kot primer lahko navedemo tudi hitro izgubo višine (nepoznavanje potrebnih manevrov za zbijanje višine).

Zdravje

Treba je upoštevati tudi zdravstveno stanje pilota. Pri tem je pomembno, kako hitro je pilot sposoben reagirati in kako hitro je sposoben organizirati v neki stresni situaciji svoje misli, tako da so psihični faktorji dokaj pomembni. Pri tem je prav tako pomembno, kako izostrena čutila ima. Še posebej vid. Pomembno je, da je pilot energičen in mobilen, predvsem pa, da se zna koordinirati v prostoru.

Starost ni nepomembna, seveda zaradi razlogov, ki jih pripelje s seboj. Glede na analize nesreč je pri pilotih s kardiovaskularnimi problemi večji riziko, da nastopi black out.

Model švicarskega sira

Veliko elementov je, ki lahko povzročijo nesrečo. Model švicarskega sira je eden od načinov, s pomočjo katerega lahko razumemo povezanost oziroma soodvisnost teh elementov. Ta model je razvil britanski psiholog James Reason. Pogosto je uporabljen v letalstvu in zdravstveni industriji, prav tako pa ga lahko uporabimo tudi v jadralnem padalstvu.

Model je zasnovan na ideji, da večino nesreč ni posledica le ene same napake, ampak nastane kot posledica

večih med seboj povezanih dejavnikov.

Predstavljajte si več skupaj zloženih rezin švicarskega sira. Vsaka rezina predstavlja obrambno plast pred nesrečo. Luknje v siru predstavljajo šibke točke. Če se luknje pokrijejo, potem pride do nesreče, v nasprotnem primeru ne.

Prva rezina sira predstavlja teorijo in osnovni trening, zadnja rezina pa aktivno napako pilota. Vmesne rezine predstavljajo vreme, opremo, pritisk in druge vplive.

Zaključek

Število nesreč v našem športu bi lahko zmanjšali, če bi nam uspelo spremeniti našo tako imenovano "poglej stran" kulturo. Najpomembnejša stvar je, da spoznamo, da je delati napake v človeški naravi in da se iz napak lahko marsičesa naučimo, s tem pa lahko preprečimo nastanek nove nesreče. Če smo tokrat odnesli celo kožo, ni nujno, da jo bomo tudi naslednjič.

Prav tako bi morali nesrečam posvečati več pozornosti. Razmišljati je treba o tem, da se odpre internetni forum, namenjen zbiranju anonimnih informacij o napakah in napačnih odločitvah tako s strani posameznikov kot organizacij.

Takšni podatki bi prav gotovo koristno pripomogli k urjenju pilotov in prav tako k razvoju opreme. Teorijo človeške napake je prav tako treba razložiti inštruktorjem letenja, da jo le ti lahko posredujejo mladim pilotom.

Najpomembnejše - biti moramo dejavni. Kajti le na tak način lahko zmanjšamo število nesreč v našem športu.

Pogovor je zlata vreden. Zato je pomembno, da se pogovarjamo o problemih, s katerimi se soočamo, da delimo izkušnje, s čimer preprečimo, da ne ponavljamo prijateljevih napak in ne nazadnje, da ne kupujemo padal, ki jim nismo dorasli.

Letenje je užitek. Naj to ostane. Vedno!

Prevedla: Mojca Pišek

Zastopamo in prodajamo

Airwave



ADVANCE



NIVIUK

BRÄUNIGER
FLUGELECTRONIC



Damjan: 031 336411
Anže: 041 864223
info@lintvar.si

www.lintvar.si

Novice

Matej Belčič

Advance

Axess 2 je lahek in kompakten sedež, primeren tako za vsakodnevno letenje kot tudi za pohodnike. S pazljivo izbiro materialov so prihranili na teži, ne da bi zmanjšali funkcionalnost. Sedežna plošča je iz karbona, karabini pa so aluminijasti. Varnostna vreča (airbag) se oblikuje, takoj ko sedež vzamemo iz nahrbtnika. Je LTF certificiran. Kje pa je Omega 8? (www.advance.ch)

Airwave

je za tiste, ki bi želeli vrhunsko LTF 1-2 padalo, predstavil hitrejšo različico Sporta 4. Sport Competition ima na zgornji kaskadi mikro vrvice, ožje nosilne trakove in manj ojačitev na rebrih. Tako je 1 kg lažji od originala. Izboljšan je tudi sistem pospeševalnika. Piloti padal tega proizvajalca, ki sodijo v kategorijo EN-A ali EN-B, lahko sodelujejo v natečaju, če prijavijo svoje lete na www.xc.dhv.de ali www.xcontest.org. Nagrada je potovanje na Red Bull Air Race v Budimpešto. (www.airwave.aero)

Gin

Nano 2010 in Fluid 2010 sta padala za speed riding. Prvo je namenjeno uživanju, drugo pa expertom. S Fluidom je testni pilot Francois Bon na tekmovanju v Kolumbiji zasedel drugo mesto. (www.ginglid.com)

Gradient

je končno začel izdelovati model XC 3 (EN-D). Razvoj je bil pravi užitek, največji del testiranj pa so opravili konec lanskega leta v Južni Afriki. Z vitkostjo 6,78 spada v vrhnji del tega razreda padal. Tako bodo z njim zadovoljni tudi tekmovalci. Konkurenca pa kar čaka... (www.gradient.cx)

ITV

Večnamensko padalo Awak lahko sedaj dobite tudi kot tandem. S 33 m² je za težo do 180 kg certificiran kot EN-B, za teže do 220 kg pa EN-C. Bip Bip je speed riding padalo s tridesetimi celicami. Je manj zmogljivo kot Awak, a dostopno več pilotom. še vedno je v fazi prototipa, izdelovali pa ga bodo v velikostih 16 in 18 m². (www.itv.fr)

Mac Para

Levity je lahek, kombiniran sedež. Ker je ergonomičen, z veliko opcijami za nastavitve, zagotavlja dobro gibljivost in oprijem. čeprav je lahek (3,75 kg), vseeno premore karbonsko sedežno ploščo in oporo za noge. Velik zadnji žep je del airbag sistema. (www.macpara.com)

Niviuk

EN-B padalo, ki nudi zmogljivost in varnost, se imenuje Hook 2 in bo zasvojilo vse, ki si želijo lahkoten in eleganten polet. Za razliko od predhodnika ima v prednjem robu vgrajeno enako tehnologijo kot Artik2 (Structured Leading Edge). Tudi lok in vitkost sta večja. (www.niviuk.com)

Nova

Prion (EN-A, LTF 1) bo zamenjal model Primax. Premore obilo pasivne varnosti, pa vseeno ni eno tipičnih, dolgočasnih padal. Upravljanje je natančno, drsno razmerje je med najboljšimi v tem razredu, pa še pobira dobro. (www.nova-wings.com)

Nordic Open

bo prvič potekal na ... glej ga zlomka, Norveškem. Tekmovanje bo potekalo v kraju Vågã od 12. do 19. junija 2010. Pokrajina je vsekakor zanimiva. (<http://www.nordic-open.eu/2010>)

Icaro

Rekreativno padalo Wildcat (EN-B, LTF 1-2) dobite v velikostih od XS do L. Je konkurenčno, lahkotno, dobro pobira, pa tudi kak XC se da z njim napraviti. (www.icaro-wings.de)



Airwave Sport Competition



Gin Nano 2010



Itv Awak Spodaj Niviuk Hook2



Ozone

Tudi na našem nebu je že nekaj časa videti tekmovalno padalo Mantra R10. Dobite jo lahko v izvedbi z dvema ali tremi linijami vrvic. Pri Ozonu trdijo, da imata obe verziji zmogljivosti razpitega BBHPP, sta pa varnejši in lahkotnejši za letenje. Zračni upor je tako majhen kot še nikoli do sedaj. (www.flyozone.com)

AVA Sport

Tanto je aerodinamičen sedež s 17 cm protektorjem za hrbet. Ta je narejen iz lažjega materiala, kot je penasta goba, zavzame pa manj prostora kot airbag. Sedež bi želeli napraviti kar se da lahek, z bodočimi modifikacijami še lažjega, čeprav že sedaj tehta samo 5 kg. Kaj pomaga, ko pa potem tako ali tako vsi trpajo vanj balast... (www.avasportcentral.com)

Axis Para

ponuja tandem Sirius (EN-B, 120-220 kg). Naj bi bil delovni konj, s solidnimi XC karakteristikami, lahkotnim upravljanjem in enostavnim štartom ter pristankom. Mercury III je podedoval odlične lastnosti modela 2008 in je tako "lahkotno in varno" tekmovalno padalo. Dršno razmerje je večje od 10, dobite pa ga v sedmih velikostih (75 do 145 kg). Rekreativni piloti pa lahko sežejo po Vega III, ki ima sedaj manj vrvic, je bolj stabilna, njene zmogljivosti pa lahko izkoristite v celotnem razponu hitrosti. (www.axispara.cz)

APCO

Spark je po besedah proizvajalca vrhunski rekreativni sedež. Je udoben in aerodinamičen. Protektor je debel 15 cm s ploščo iz lexana. Po želji je mogoče dobiti tudi stranske protektorje. Opora za hrbet je zelo dobra, kljub vsemu pa sedež ne zavzame veliko prostora. Ima sistem za nastavev prenosa teže in obilo žepov. (www.apcoaviation.com)

Para Blog

Na portalu Paragliding Slovenia lahko sedaj pišete svoj blog. Za oblikovanje je že na voljo nekaj predlog, Če pa ste malo iznajdljivi, si lahko stran oblikujete po svojem okusu. (<http://www.paragliding-slovenia.si/index.php?ind=blog>)

Sky

Profesionalni piloti so si zaželeli večjo verzijo tandem Matis 2. Tako je sedaj na voljo v velikosti 43 m². še vedno je ocenjen z EN-B oz. LTF 1-2, je pa primeren tudi za paramotorce in pilote s trikeom. (www.sky-cz.com)

Skywalk

tandem Joint 2 še vedno premore vso tehnologijo nemškega proizvajalca (kot je na primer Jet Flap, ki omogoča lepše obnašanje pri nizkih hitrostih in nižjo hitrost zastoja). Ocenjen je z LTF 1-2 / EN-B. Materiali, uporabljeni v prednjem robu in vrvicah, bodo omogočali dolgotrajno uporabo brez deformacij. (www.skywalk.info)

SOL

Tudi Brazilci so pripravili novo verzijo tandema Kangaroo. Sedaj nosi številko 3. Ocenjen z EN-C / LTF 2 zahteva pod kupolo izkušenega pilota. Na njihovi spletni strani se lahko zabavate z izbiro barv. (www.solparagliders.com.br)

Sup'Air

Shamane je XC/tekmovalni sedež, opremljen z airbagom, vrečo za noge pa je mogoče odstraniti. Poskrbeli so za prostor za tekočino in radijsko postajo. Pošteno so tudi preoblikovali popularen Evo XC in mu dodali oznako 2. Sedaj ima vgrajenih veliko pomembnih podrobnosti. (www.supair.com)

Swing

tandem Twin 4 je skoraj tako lahkoten za upravljanje kot solo padalo. Tehta 8,6 kg, na testu pa pričakujejo oceno EN B. (www.swing.de)

UP

Trango XC je nova 3 linijska mašina nemškega proizvajalca. Od predhodnikov se menda razlikuje kot Airbus 380 od DC 3. Po besedah zastopnika je planiranje fenomenalno. Handling je primerljiv s tistim na Niviuk Peak. Stranska zapiranja niso problematična in padalo ohranja smer. (www.up-paragliders.com)



Nova Prion



Skywalk joint 2



Swing Twin 4

Spodaj Sol Kangaro 3



TEHNIKA LETENJA

Letenje v zavetrju

Prevedeno in prirejeno iz „Icaristics – Flying the lee“ - Cross Country 128 – avtor Bruce Goldsmith

Pri učenju letenja je ena od prvih lekcij ta, da se v zavetrni strani hriba ne leti. A kmalu opazimo, da mnogi piloti pogosto zahajajo prav v ta „prepovedana“ območja.

Ko opazujemo tekmovanja, se zavedamo, da piloti konstantno letijo v zavetrju in da je to odličen, če ne celo dini način letenja proti vetru. Poleg tega so na svetu odlične lokacije, kjer se leti izključno v zavetrju. V gorah ne moremo niti odleteti, če se nismo sprijaznili z idejo, da bomo leteli v zavetrju, saj smo tako ali drugače vedno v zavetrju kakšnega hriba. Vremenoslovci nas lahko poučijo, da se najboljša termika marsikdaj formira prav na takih legah. Torej, če se vse te krasne stvari skrivajo v zavetrju, kako to, da učitelji letenje tam tako energično odsvetujejo? Odgovor je enostaven: moramo vedeti, kako močne rotorje lahko pričakujemo...

Zakaj so rotorji tako strašni?

Zavetrna stran je nevarna, ker se tam skrivajo turbulence in spuščanje zraka rotorjev. Lahko je sunkovito in nepredvidljivo, kar pomeni nevarno letenje in pristajanje. Razmere so lahko tako močne, da dobessedno pademo iz neba, kot da bi nas zadela velika nevidna muholovka. To pa ni dobrodošlo ne glede na to, s kakšno letalno napravo upravljamo.

Vendar je lahko letenje v zavetrni legi tudi mirno in prijetno, letalni pogoji pa najboljši. Kako torej vemo, kdaj je letenje v zavetrju varno in kdaj ne? Na kaj moramo biti pozorni? V nadaljevanju so opisani nekateri dejavniki, na katere moramo biti pozorni.

Moč in smer sonca

Za uspešno letenje v zavetrju potrebujemo sonce. Brez sonca se na takih legah zrak le spušča in ni razloga, da bi tam leteli. Če pa je pobočje obsijano, se formira termika in pomaga, da se

nepredvidljiva turbulenca uredi v umirjena dviganja. Moramo pa vseeno biti pazljivi - ko termično dviganje mine, se bomo morali ponovno soočiti z možnostjo rotorjev. Ker na taki legi ni vetra, da bi odpihal segret zrak, se območje lahko segreje bolj kot na priveternih legah in so termična dviganja lahko močnejša in sunkovita.

Hitrost vetra

Močnejši kot je veter, nevarnejše je letenje v zavetrju. Če je hitrost 10 km/h ali manj, ni izrazite nevarnosti, saj je turbulenca šibka in razmere so obvladljive, ni nevarnosti večjih zapiranj in podobnih te av. Pogrezanja bodo vseeno bolj izrazita in imeli bomo manj časa, da najdemo naslednje dviganje in se izvlečemo iz rotorja. Poleg tega pa lahko pričakujemo izrazitejši robove med dviganji in spuščanji.

Če veter doseže 15 km/h, so seveda razmere že nevarnejše, in ko doseže 20 km/h ali več, moramo dobro pretehtati tudi ostale faktorje in preučiti, ali je smotno poskusiti srečo v zavetrju.

Velikost gore

V nasprotju s tistim, kar bi lahko pričakovali, velja pravilo: večji je hrib, varnejše je letenje v zavetrju. Če je grič visok 100 m in moč vetra 20 km/h, lahko pričakujemo nevarne rotorje v zavetrju, saj se ti lahko raztezajo od vrha hriba do tal. Letenje v takem je noro. Če pa je hrib visok 1.000 m, je letenje na zavetnem pobočju lahko popolnoma varno, razen prav pod vrhom. V takih pogojih so rotorji večji, a se pomešajo v zrak za hribom in postanejo manj izraziti.

Umirjenost ozračja

Če je ozračje mirno, se težje formirajo termična dviganja in je tako pomoč sonca manj izrazita. Tako lahko vseeno srečamo neprijetne rotorje.

Dolinski vetrovi

Poleg tega da povzročajo rotorje, dolinski vetrovi lahko tudi odplaknejo turbulenco, povzročene od drugih dolinskih vetrov ali splošnega vetra.

Letenje proti vetru v zavetrju

Ker naše letalne naprave načeloma niso zelo hitre, ko se odločimo za letenje proti vetru, oziroma ko je v tekmovanju naloga postavljena tako, je napredovanje zelo težko. Že 15 km/h je dovolj, da se le s težavo prebijamo naprej.

Ena tehnika, ki jo uporabljajo mnogi tekmovalni piloti za letenje proti vetru, je ta, da se postavijo v zavetrno stran gore in izkoristijo senco pred vetrom za napredovanje. Pogosto je prav neverjetno opazovati, kaj lahko doseže izurjen tekmovalni pilot na ta način.

Bo kar bo

Kdaj je varno leteti v zavetrju? Zgoraj navedene točke so le groba razmišljanja in ne natančna navodila. Kako torej vedeti, kdaj lahko in kdaj ne?

Prvi odgovor so „izkušnje“. Vsaka lokacija ima specifične lastnosti in letenje je danes možno, ker so pionirji potrpežljivo in previdno razkrivali, kaj je varno in kaj ni. Najbolje je najti izkušene lokalne pilote in jih povprašati. Na tekmovanjih piloti pogosto uporabijo tehniko „bo kar bo“. Odletijo v zavetrne lege in vidijo, kaj se tam dogaja. Treba je poudariti, da so to izkušeni piloti, ki se dobro zavedajo vseh zgoraj naštetih faktorjev in so se pripravljene soočiti z različnimi zapiranjmi brez večjega stresa ali nevarnosti. V kolikor se odločitev izkaže za napačno, odletijo proč z vetrom v hrbet, načeloma na trim hitrosti.

Za uspešno letenje v zavetrju je torej treba imeti v mislih, kakšni pogoji nas obdajajo, nujna pa je tudi pomoč sonca. Zavetrja v senci se raje izognimo.

Pripravil; Tom Pavlič



skyeris@gmail.com 041 432447

TEHNIKA VZLETA

Hrbtni vzlet

Hrbtni vzlet ima tri faze: dvig krila, zasuk in vzlet.

a) Dvig kupole, ko smo z obrazom obrnjeni proti krilu.

Pri dvigu kupole je važna dobra kontrola krila ter možnost hitre prekinitve, če gre kaj narobe. Dobra kontrola krila pomeni, da znamo izravnati zasuke ali odklone krila na stran ter da pravilno uravnamo hitrost dviganja krila. Da bi bili pri tem uspešni, je dobro najprej vedeti, kje so sploh razlogi za neposlušno vedenje krila med dvigom.

Za zasuke in odklone krila na stran so glavni krivci trije:

- Veter piha nekoliko iz strani. Da bi njegov vpliv omilili, razprostrimo krilo čim bolj pravokotno na veter.

- Zaradi poševnega terena leži pri razprti kupoli ena stran krila višje od druge. Višja stran se zato prej dvigne in krilo se zasučje. Problem rešimo tako, da nižjo stran dvignemo malce prej.

- Pilot ni postavljen na sredino krila. To najlaže preverimo tako, da postavimo kupolo v "zid" in primemo v roko prekrizani A gurni - obročki morajo biti skupaj.

Hitrost dviganja krila moramo prilagoditi moči vetra. Močnejši ko je veter, bolj nežno mora biti dviganje. Če kupolo dvignemo prehitro, privihra nad glavo z velikim sunkom, ki smo ga prisiljeni ustaviti z močnim in prav tako sunkovitim zaviranjem. To nas ponavadi predčasno katapultira v zrak, še preden se uspemo do konca zasukati naprej. Če smo pri dviganju preveč nežni, pa krilo sploh ne pride nad glavo in omahne nazaj na tla.

V močnem vetru dvignemo krilo zelo narahlo, bolj s težo telesa kot z A linijami. Ob dviganju zakorakamo proti kupoli, čepe in s težiščem čim nižje, zadnjica je lahko skoraj pri tleh. Tako ublažimo sunek in zmanjšamo možnost, da bi nas krilo predčasno dvignilo ali povleklo za sabo.

Če med dviganjem izgubimo nadzor nad krilom, ga moramo kar najhitreje podreti nazaj na tla. Krilo najhitreje podremo s potegom zadnjih linij (D ali C), zato so v močnem vetru najbolj primerne tiste tehnike vzleta, pri katerih imamo v rokah D ali C linije. Tudi s komandami lahko podremo krilo, vendar je ob močnem vetru to težje in bolj tvegano, saj je večja nevarnost, da nas krilo povleče za sabo.

Če nas krilo začne vleči po tleh, zagrabimo z

obema rokama zadnje linije (C, D) na eni sami strani krila ter jih kar najmočnejše povlečemo k sebi. Nato se z vlečenjem in navijanjem teh linij približamo eni strani krila in ga zvijemo v klobčič.

b) Zasuk naprej

Zasuk izvedemo, ko je kupola stabilno nad glavo. V času obračanja imamo zelo malo nadzora nad krilom, zato naj bo obrat hiter. Če smo v gibanju (položno vzletišče, šibak veter), se med obračanjem ne ustavljamo, saj bi s tem krilu dali čas, da omahne nazaj ali nas prehititi.

c) Vzlet

Takoj po obratu pospešeno stečemo, kar je izredno pomembno iz dveh razlogov: prvič, s tem damo krilu nujno potrebno hitrost za uspešen vzlet. In drugič, s tekom krilu preprečimo, da bi nas prehitelo. Zgornji del telesa med tekom nagnemo naprej, da usmerimo energijo gibanja naprej - nikoli navzgor! Krilo mora biti ves čas rahlo zavrtlo, saj nikakor ne smemo dopustiti, da bi nas prehitelo - to je najslabše in najnevarnejše, kar nas lahko doleti. V trenutku samega vzleta naj bo zgornji del telesa še vedno spredaj, noge pa zadaj.

Na položnih vzletiščih ali v brezvetrju se včasih zgodi, da nas tudi po več metrih teka padalo še vedno ne dvigne. V takih primerih se moramo na vsak način upreti zgrešeni skušnjavi, da bi vzlet pospešili s predčasnim vsedanjem ali celo poskakovanjem v zrak - to je pogosta začetniška napaka, ki se najpogosteje konča z oranjem po riti. Edini način za pospešitev vzleta je večja hitrost krila - torej hitrejši tek.

Tehnika hrbtne starta s prijemom A in D linij (Mitsos)

- Obrneš se z obrazom proti krilu
- Primeš komande
- Z levo roko primeš A liniji na zgornji strani, z desno pa spodaj D liniji.
- Z levo roko dvigneš krilo za obe A liniji, z desno ga po potrebi zavreš ali uravnaš

Tehnika s prijemom A linij in komand

- Obrneš se z obrazom proti krilu
- Primeš komande
- V levo roko primeš skupaj s komando levo A linijo, v desno roko pa desno
- Z obema rokama potegneš A liniji in dvigneš krilo

JPK EOL Celje



AEROS
PARAGLIDERS



JPX Italia



BLACK
M19Y
MAG/C

**TEČAJI MOTORNEGA
LETENJA S PADALI !!!**

ZASTOPA IN PRODAJA

Igor Drožina s.p.

Lohača 17 a

6230 Postojna

+386 (0) 51 603 222

www.poletife.si

ZMAJARSKI IZPIT

Štirje novi zmajarji z izpitom

23.11.2009 ob devetih zjutraj sem sedela v kuhinji in čakala na Marka. Popoldne smo imeli teoretični del izpita in odločila sva se, da še enkrat skupaj pregledava snov, nato pa greva v Ljubljano, natančneje na ministrstvo za promet. Med ponavljanjem naju je zmotila moja sestra, ki se je smukala okoli in čakala nekaj v zvezi s padali - kdo jo bo pa poslušal. Spekla nama je palačinke in kmalu tudi ona ugotovila, da sva oba kar dobro napiflana. Komaj sva ponovila, je bil že čas, da pokličeva še drugo polovico »skoraj« zmajarjev. Dobili smo se v baru, kamor je prišel tudi predsednik komisije Brglez, in skupaj odšli v sosednjo stavbo. Ko smo čakali, da nas pokličejo, sva se z Markom zlobno spogledala in vprašala Severina in Vasjo, če sta dobila aneks k vprašanjem o postopkih v sili, ki nam naj bi jih trener Klemenčič poslal prejšnji večer. S smrtno resnimi izrazi sva ju tolažila, da je vprašanj samo sedem. Ravno takrat je prišel mimo podpredsednik komisije Mravlje in Severin se je živčno obrnil proti njemu: »Ali je res, da vprašanja k postopkom v sili morajo biti odgovorjena 100-odstotno pravilno, sicer ne narediš izpita?!« Mravlje je takoj razumel šalo in resno odvrnil, da je to stvar ministrstva, ki je zadnji trenutek dodalo nekaj vprašanj. Takrat so se jima pošteno zamajala tla pod nogami. Severin je nervozno letal okoli in s pogledom prosil, naj se z Markom le spomniva kakšnega vprašanja, Vasja pa je ves zardel v lica zbegano molčal. Nekaj minut sva ju pustila v obupu, nato pa jima le razkrila, da gre za malce nesramno potegavščino.

Po pisanju testov smo se učenci skupaj zbrali pred poslopijem ministrstva, kjer smo nestrpnost čakali komisijo. Ko smo izvedeli, da smo pisni del izpita opravili vsi kandidati, smo poklicali našega trenerja Klemenčiča in se mu pohvalili. Če ne bi naredili, nam je že dan pred testi obljubil, da nam zavije vrat. Po zasluženi pijači smo si zaželeli, da se naslednjic vidimo v zraku, pa naj bo to samo letenje za zabavo ali praktični del izpita. Za tega smo se morali dogovoriti z Brglezom. Klicarila sem ga že skoraj vsak dan, saj so se fantje odločili, da sem jaz najbolj prava oseba za nadlegovanje.

Po dolgem čakanju smo se končno zme-nili. 29.1.2010 se je Marko spet pripeljal

mimo. Poleg njegovega sva na avto privezala še mojega zmaja ter se odpeljala po Mravljeta. Na poti se mi je v glavi odvrtel film o zmajarskem tečaju. Imela sem podoben občutek kot takrat, ko sem se pripravljala na prvi višinski let s Kobale. Spomnim se, kako zaskrbljen je bil Matjaž Klemenčič, ki je čakal na idealne pogoje, da bi res vse potekalo brez problemov. Spomnila pa sem se prelepih dni in noči za Sočo, piknikov, kitar, žongliranja ognja, neverjetnega spusta po podivjani Soči v napihnjenem kanuju, sponzoriranem od Knorr juhic, in z napihnjeno blazino kreme Nivea ter dneva pred novim letom 2008, ko smo zažurali na koncertu skupine Zmelkow.

Marko je moje sanjarjenje prekinil z opombo, da bosta Severin in Vasko prvič v našem skupnem šolanju točna. In glej ga zlomka, ko smo zavili na parkirišče k Ani, je tam že stal avto, lepo natovorjen z zmaji. Na Kovku nas je pri pašnikih pričakala snežna odeja, pokrita z ledom. Od tu smo morali zmaje nesti do poledenelega vzletišča. Zmaje smo sestavljali tako, da smo se drsali okoli njih in dereze bi bile primerna obutev. Med sestavljanjem sem se ozrla proti gozdčku in zagledala dobro poznan nasmejani obraz Brgleza, ki je zmajeval z glavo. »Vi pa ste vztrajni!« nam je rekel in kmalu se je začel uradni postopek praktičnega dela izpita. Vsak je moral pregledati zmaja in odgovoriti na kakšno vprašanje. Lea je pridno slikala, Andrej Mravlje in Matjaž pa sta nam dala še nekaj napotkov in že je bil Severin pripravljen na startu. Naslednja sem bila

na vrsti jaz. Z mojim novim zmajem sem stekla v veter in se hitro odlepila od tal. Poletela sem na desno, kot smo se dogovorili, in se spomnila, kako lepo je bilo nazadnje jadrati nad grebenom Kovka. Glas iz radijske postaje mi je ukazal, naj letim levo, se enkrat obrnem za 360° in nato še desno 360°, ter me vprašal ali sem preverila ročko rezervnega padala. Najlepše je bilo slišati, da lahko do pristanka letim tako, kot sama hočem. Ker sem vedela, da ne bo dviganja, sem dala hitrost na minimum in počasi letela proti pristanku. Opazovala sem, kako se je dim valil iz tovarniškega dimnika, kmete, ki so nekaj pospravljali, in Severina, ki je odnesel zmaja na rob pristanka. Na pristanek sem se psihično pripravljala že kar nekaj časa, saj sem nazadnje mojega Spajsija (tako je ime mojemu zmaju) prehitro odrinila in zato nerodno pristala. Zdaj sem bila trdno odločena, da se mi to ne bo zgodilo. Vzela sem si veliko prostora za dolet, pravi čas sem odrinila triangel in pristala, kot se spodobi. Ko sem prinesla zmaja do Severina, sva si z nasmeški do ušes čestitala in čakala, da pristaneta še Marko in Vasja. Oba sta to naredila kot stara izkušena mačka. Na tleh smo se važno gledali in na glas razmišljali, da bi šli kar še enkrat.

Na pizzi smo s komisijo nazdravili na naš uspeh. Pridružil se nam je tudi naš drugi trener Brovč, ki je vsakemu posebej čestital in nam zaželel veliko lepih poletov.

Pripravila: Polona Ježek





www.korteldesign.com



Kanibal Race

harness that fits all pilots



Atair d.o.o.
Partizanska cesta 9a
4220, Škofja Loka
tel: 04 512 65 65

www.basetroll.com
info:andrej@basetroll.com

SERVICE



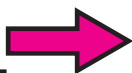
Uradno zastopstvo

Za jadralna padala SOL
info na:

<http://www.solsports.com.br/>
<http://www.solparagliders.com.br/>



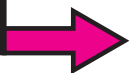
FRILL



Šola letenja z jadralnimi padali in tandemski poleti

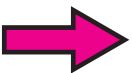
Jadralna, reševalna padala in sedeži

SPEADY ekstremno lahka rezerva



Dodatna oprema

>>Instrumenti BRÄUNIGER
>>Čelade Charly
>>Rokavice in druga oblačila



Hitri servis opreme do 48 ur

Merjenje poroznosti in drugi tehnični pregledi jadrlnih padal

Prelaganje rezerv za skupine in posameznike.

