

# Plakar

April 2020



Interno glasilo za jadralne padalce in zmajarje | Za interno uporabo

Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

*Adesh*

# Dream. Touch. Believe.

Novi lahki materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.



## GIN

Jadralna padala



Yeti 5 *kmalu*

Vsestransko padalo za turno letenje, jadrnanje in sproščene prelete.



Atlas 2

Zaupanja vredno rekreativno padalo s potencialom za dolge prelete.



Camino

Lahko padalo z velikimi preletaškimi apetiti.



Yeti tandem 3

Za letalne dogodivščine v dobri družbi.

Sedeži



Yeti Convertible 2  
Ultralahki obrnljivi sedež/nahrbtnik.



Verso 3  
Udobje, varnost in priročnost v kompaktnem ter lahkem paketu.



Genie Lite 3  
Lahki zaprti sedež za brezkompromisno udobje na dolgih preletih.



Safari  
Ujemajoča sedeža za pilota in potnika v tandemu.

Velika izbira opreme



Yeti UL  
Izjemno lahko rezervno padalo v minimalnem paketu hrani visoko stopnjo varnosti.



Rokavice  
Dobra izbira rokavic za prosto letenje.



Kompresijska concertina  
Lahka vreča za hitro, preprosto in kompaktno pakiranje.



Hitri nahrbtnik  
Hitro zlaganje in enostavno prenašanje.

Oprema za hike & fly, rekreativne pilote, zagrizene preletaše in tandemaše ...

# stenar.si

040 153 490 (Gašper Prevc)

2 Koronavirus in letenje | 2 Kako preživeti omejitve zaradi koronavirusa? | 4 Uvodna beseda | 4 Skupščina EHPU - European hanggliding and paragliding union | 6 Poročilo predsednika komisije pri EHPU za varnost in usposabljanje o aktivnostih v letu 2019 | 7 Radijske postaje | 9 Društva - člani ZPLS | 10 Pregovori o letenju | 11 Matjaž Puc - končno povnoleten | 12 Aplikacija Skytech za prikaz podatkov iz avtomatskih vremenskih postaj | 14 Telefon kot letalni instrument | 16 FlySafe novosti | 17 Mladinska reprezentanca JP v preletih v letu 2019 | 18 Razglednice z naših vzletišč | 20 Srečanja in tekmovanja "hike & fly" | 22 Kako leteti v gneči in kako pristajati? | 26 Ustrezna vzletna teža | 30 2. del - Zmanjšanje tveganja pri prostem letenju | 36 Ptici v gnezdu | 38 Zakaj in kako sem postal jadralni padalec | 44 Brazilija 2019: Z motorjem na urgenco | 46 V družbi indijskih jastrebob | 50 Pogled nazaj | 52 Iz Erzotovega dnevnika: Maroko (januar, februar 2020) | 56 Križanka

12

NOVOSTI

## Aplikacija Skytech

20

SREČANJA IN TEKMOVANJA

## "hike & fly"

26

ČLANEK

## Ustrezna vzletna teža

44

POTOPIS

## Brazilija 2019: Z motorjem na urgenco

46

POTOPIS

## V družbi indijskih jastrebob

52

IZ ERZOTOVEGA DNEVNIKA

## Maroko (januar, februar 2020)

Ikar, interno glasilo za jadralne padalce in zmajarje  
April 2020

Odgovorni urednik: Srečko Jošt  
Oblikovanje: Tina Červan  
Izdajatelj: ZPLS, Zveza za prosto letenje Slovenija

Avtor fotografije na naslovnici: Damjan Adam  
Pilot: Dušan Durkovič  
Lokacija: Donačka gora, oktober 2019

Tisk: tiskarna GRAFIKA SOČA, d.o.o.  
Naklada: 1150 izvodov

# Koronavirus in letenje

## OBVESTILO ZPLS

29.03.2020

**U**O ZPLS poziva vse proste letalce v Sloveniji, da so do umiritve situacije s koronavirusom vzdržimo letenje.

Nacionalni inštitut za javno zdravje (NIJZ), zdravstvene urgentne službe in Gorska reševalna služba

vseskozi izdajajo prošnje, priporočila in opozorila v zvezi s pandemijo, državni organi pa skladno s trenutno situacijo tudi ustrezne omejitve. Poleg dodatne obremenitve zdravstvenih kapacitet morajo v času epidemije koronavirusa vsakega poškodovanega obravnavati kot potencialnega bolnika s Covid-19, kar pomeni, da morajo zaščititi osebe in prostor. Pojavlja se tudi težava pri preskrbi s krvjo, zato vas pozivamo, da se pridružite krvodajalskemu pozivu Rdečega križa Slovenije in v transfuzijskih centrih darujete kri. Pokažimo solidarnost in darujmo delček sebe v dobro drugih.

*Članek, katerega prevod objavljamo, je bil objavljen 15. marca 2020 in odraža mnenje in nasvete avtorja na ta dan za razmere v Veliki Britaniji. Razmere v obdobju po objavi so se in se še spreminjajo, glede na vsako državo, zato upoštevajte vsa navodila, priporočila in opozorila naših institucij, ki se nanašajo na zadeve v zvezi z epidemijo in letenjem!*

## Kako preživeti omejitve zaradi koronavirusa?

How to survive the coronavirus layoff

Vir: *Cross Country*, marec 2020

<https://xcmag.com/magazine-articles/how-to-survive-the-coronavirus-layoff/>

Avtor: Tom Payne

Vsi se soočamo z omejitvami glede letenja za nedoločen čas. To ni brez precedence, ravnanja z namenom. Britanski piloti so ostali na tleh v sezoni 2001 zaradi epidemije sli navke in parkljevke (prizadene govedo), ki je privedla do zaprtja podeželja in vseh letalnih mest za celo pomlad in poletje. V manjši meri imamo vsi tudi v vsaki zimi omejene možnosti letenja. Ta čla-

nek govori o preživetju daljšega začasnega obdobja omejitve letenja.

Najpomembnejši nasvet je, da se aktivno odločite, ali želite še naprej poskusiti leteti v obdobju omejitve ali pa prekiniti letenje. Samoumevno je, da je zelo pomembno, da spoštujete vse omejitve. Neupoštevanje bi lahko vodilo do povečanih napetosti, tako med letočim kot 'neletečim' prebivalstvom, zlasti v času globalnega stresa, ter s tem tudi do dolgoročnih negativnih posledic za celotno skupnost prostih letalcev.

Sprejetje odločitve - ali boste poskusili leteti ali ne - bo zmanjšalo vaš osebni stres, saj vam bo omo-

gčilo aktivno pot in sledenje duševni svobodi za doseg tega cilja. Kot pravi starodavni kitajski pregovor: »Človek, ki lovi dva piščanca, ne ulovi niti enega.« Aktivna odločitev za nadaljevanje letenja vam omogoča, da se osredotočite na iskanje in izkoriščanje letečih priložnosti, četudi jih je vedno težje najti. Če začasno ustavite letenje, se lahko osredotočite na druge prioritete v svojem življenju, saj veste, da bo vaša oprema pripravljena, ko jo boste potrebovali.

### Izbira nadaljevanja letenja

Upoštevati morate vse zapise in tudi 'duh' veljavnih omejitev. Te se spreminjajo vsak dan, zato že pred odhodom od doma preverite najnovejša navodila, nato pa še enkrat pred vzletom.

Bodite spoštljivi do drugih in do tega, kako se lahko počutijo. Jadralno padalstvo je zelo sebičen šport in tudi zelo viden. Letenje in jadranje nad ljudmi, ki jih zakoni ali njihovi lastni

strahovi zapirajo v njihove hiše, bi lahko bilo za vas zabavno, hkrati pa to poudarja kontrast v vaših in njihovih situacijah. Tega ne bodo zaznavali kot vznemirjajoč simbol svobode in ob vašem kakršnem koli modrovanju o tem, kako s tem še bolj ohranjate socialno distanco, se verjetno ne bodo nasmejali. Izberite 'tišja' vzletišča, izogibajte se gosto naseljenim območjem in ne zadržujte se predolgo na nobenem območju.

Zmanjšajte raven tveganja, ki jo prevzamete med letenjem. Več kot imate naletenih ur letenja na svojem krilu, bolj varni ste, ker pa boste sedaj zaradi omejitve leteli manj, ste manj varni. To poslabša tudi dejstvo, da piloti severne poloble prehajamo iz zimskega 'odpuščanja' v pomladne razmere, ne da bi v tej sezoni zabeležili veliko letalnih ur. Morate se zavedati svojih trenutnih veščin in ne veščin, ki ste jih imeli ob koncu lanske sezone.

Posledice nesreče so lahko med omejitvami za vas še posebej hude. Nujne službe so že preobremenjene, kar pomeni, da bo iskanje in reševanje trajalo dlje, ob predpostavki, da so reševalci na voljo. Zdravniško osebje in bolnišnice so v celoti angažirani in že presegajo zmogljivosti za odzivanje na pandemijo. Verjetno ne bodo imeli veliko naklonjenosti do posameznika, ki se je sebično poškodoval v dejavnosti z visokim tveganjem.

Skrbno načrtujte let, vključno z načinom vzletanja in možnim poznim prihodom domov. Pričakujte, da je težko glede povratka. Številne storitve javnega prevoza se zmanjšujejo. Socialna, družbena distanca pomeni, da je tudi malo verjetnosti dobiti prevoz z načinom 'prst gor'.

Pogosto preglejte svojo izbiro. Situacija se hitro razvija, vendar v načinu "izbire za nadaljevanje letenja" nadaljujte s spremljanjem vremena, iskanjem ustreznih mest in načrtovanjem svojih letov.

## Izbira prekinitve letenja

Če se aktivno odločite za prekinitve letenja, se osredotočite na druge vidike svojega življenja, obenem pa veste, da boste v prihodnosti spet lahko v zraku.

Preglejte, očistite in popravite vašo opremo, preden jo zapakirate. Doma odprite krilo in ga temeljito preverite. Če so potrebne kakršne koli manjša popravila (nalepka čez luknjico, menjava vrvice), naročite material pri svojem prodajalcu in to uredite. Iz celic izpraznite odpadke in očistite morebitno umazanijo na letalnem sedežu. Razmislite o preložitvi rezerve.

Skrbno shranite svojo opremo. Vaše krilo bo morda skladiščeno več mesecev. Ponovno ga zložite, tako da je v tkanini čim manj napetosti in s čim manj gubami. Prepričajte se, da vrvice niso zapletene in zavozlane. Izpraznite baterije v svojih instrumentih do 70% ali manj in jih spet napolnite. Vse shranite na hladnem in suhem mestu, ki bo takšno tudi ostalo, ko se letni časi spreminjajo.

## Ostanite v stiku z vašimi letalnimi prijatelji

Poiščite dejavnost, ki bo vašemu letenju v pomoč, za nadomestilo letenja med letalnim premorom. Osvobojen čas je zdaj tudi priložnost. Razmislite o tem, da začnete s tekom, da si ustvarite kondicijo za pohod in letenje. Poiščite si krilo, s katerim lahko vadite 'groundhandling' na lokalnem terenu, da ohranite občutek in koordinacijo. Preberite debelo knjigo o meteorologiji in se naučite razlagati emagrame – vertikalne sondaže,... Poglejte nekaj izvrstnih letalnih jadralskih video filmov, kot so Hanging In There (Jon Chambers),



Tom Payne med letom. Foto: Wessel du Plooy

Lost In Karakorum (Antoine Girard), Never Ending Thermal (Sean White) ali Master Acro (Pal Takats).

Določite datum za pregled svoje izbire in ga vpišite v svoj dnevnik. Naj bo to en mesec ali trije, do takrat se lahko osvobodite bremena, ki ga prinašajo vsakodnevni miselni vzponi in padci vpliva jadralskega padalstva, obenem pa veste, da jadralsko padalstvo ni pozabljeno in da je vaša oprema pripravljena.

## Ponoven pričetek letenja

Mi piloti smo posamezniki, vendar nas 'nepiloti' doživljajo kot skupino. Naše obnašanje v času krize bo trajno vplivalo na to, kako se bo po krizi obravnavala skupnost jadralskih padalcev. Zdaj imamo odgovornost, ne samo do sebe, ampak do svojih kolegov pilotov, sedanjih in prihodnjih, ter do naše prihodnosti.

Omejitve se bodo sčasoma sproščale. Vedite, da bodo naše spretnosti 'zarjavele' in morali bomo previdno 'stopiti' nazaj v zrak. Znova nadgradite svoje spretnosti, kot ste jih pridobivali pri prvem učenju: najprej vaje na tleh, nato letenje na nezahtevnih terenih v mirnih pogojih; vse to opravite preden nadaljujete s termičnim letenjem, preleti, akro letenjem in vsemi izpostavljenostmi, ki nam jih prinaša jadralsko padalstvo.

# Uvodna beseda

**G**lobalna zadeva v zvezi z epidemijo tudi naše panoge ni mogla zaobiti. Naše letenje, srečanja in tekmovanja so seveda odvisni od 'korona' situacije v prihodnosti. Vemo, da se v zraku ne moremo okužiti, je pa pri celi zadevi vezanih precej drugih stvari, ki jih je treba razumeti. Možnost okužbe pri prevozih, problemi z reševanjem in nezadostno zdravstveno oskrbo ob morebitni nesreči, trenutno (ne) razumevanje javnosti do našega in podobnih športov, ...

V naši zvezi smo si z našim dolgotrajnim delom in trudom prizadevali tudi k temu, da se lahko navzven predstavljamo kot skupina ljudi, ki se z razumno glavo ukvarja z res prelepo dejavnostjo. Razni, v navednicah 'heroji' in 'junaki', lahko v trenutnem obdobju to mnenje hitro spreobrnejo v takšno o ekstremistih

in samomorilcih. Kdo bo tisti, ki se bo trudil dokazati, da vsi pa le nismo takšni? Zato bodimo s svojimi dejanji odgovorni do sebe, ostalih in predvsem do našega športa.

Za začetek meseca aprila je bila datumsko že določena redna letna skupščina ZPLS, datum njene izvedbe bo sedaj določen naknadno. Na dnevnem redu so tudi volitve organov za nov štiriletni cikel. Osebnost sem v organih zveze volontersko deloval več kot dvajset let, kot član UO, kot podpredsednik in kot predsednik, v zadnjem obdobju tudi kot urednik naše revije. Ogromno časa je šlo za urejanje zadev v dobro naše prostoletalske skupnosti in ponosen sem, da smo z vsemi, ki so sodelovali, našo zvezo in urejenost naše panoge pripeljali do nivoja, ki nam ga priznavajo slovenske državne letalske institucije, pa tudi institucije in

zveze iz drugih držav. Čas pa hitro beži in enkrat nastopi trenutek, ko se je treba umakniti. O viziji naše zveze in potrebnem vključevanju mlajših sem že veliko pisal v Ikarju in razpravljal na sestankih in skupščinah. Tudi z Ikarjem je bilo veliko dela, zahvaljujem se vsem avtorjem člankov in fotografij, ter oblikovalki Tini, za sodelovanje. Za v prihodnje želim organom zveze in vsem, ki bodo kakorkoli delovali ali pripomogli k naši prepoznavnosti in urejanju problematike na področju prostega letenja, veliko uspehov in zadovoljstva pri delu.

Se pa verjetno vidimo malo več na vzletiščih, seveda ko bo to zopet dopuščala situacija, v kateri smo se znašli.

**Srečko Jošt**

## Skupščina EHPU

### – EUROPEAN HANGGLIDING AND PARAGLIDING UNION

**Avtor: Bojan Žižmond,**  
**Predsednik ZPLS**

**T**udi letos smo se predstavniki devetnajstih zvez, v februarju, v polnem številu dobili v Stockholmu, glavnem mestu Švedske.

Skupščina Evropske zveze za prosto letenje je letos, za razliko od

prejšnjih let, potekala zelo gladko in usklajeno. Ta zasluga gre predvsem na račun dobrega dela upravnega odbora med letom. Upravni odbor se je med letom, internetno, velikokrat sestal, ter tako na skupščini predstavil izvlečke opravljenih nalog.

Poleg rednih glavnih tem o varnosti, plovnosti in zračnem prostoru smo obravnavali še naslednje zadeve:

- Priprave na izdajo prvih EPI kartic (European Pilot Identification) za pilote tandemov z usklajevanjem zahtevnosti potrebnega znanja, ki ga je uspešno izvedla skupna evropska komisija za varnostno usposabljanje - ESTC (European Safety Training Committee). To je skupina pilotov, ki so zadolženi za varnost, sestavljajo jih: Anglija, Nemčija, Nizozemska, Italija, Češka, Slovenija. Sam sem bil



zadolžen za izvedbo grafične podobe. Na skupščini smo v veliki večini potrdili nadaljnjo izvedbo kartice. Zadržki so bili na strani Francije in Švice.

- U-space ali prostor za brezpilotna letala ter podajanje naših predlogov pri EASA (European Union Aviation Safety Agency) – Evropski letalski agenciji za varnost. Kot gost je bil povabljen na skupščino tudi predsednik EAS (Europe Air Sports), gospod Andrea Anesini. V tem združenju člani EHPU predstavljamo eno šestino letečih članov in moramo imeti pomembno vlogo pri pogajanjih za zračni prostor, ki ga nam mislijo v bližnji prihodnosti spet odvzeti na račun dronov in brezpilotnih letečih objektov, pa tudi privatnih letališč in privatnih kontrol letenja. Ti 'igralci' so zelo bogati in imajo velik vpliv z lobiranjem. Potrebno se je zamisliti, da svoboden zračni prostor ni tako samoumeven. Vse bolj nas omejujejo z njim in zato se bo potrebno boriti.

- Vsa varnostna opozorila na enem mestu ([www.ehpu.org](http://www.ehpu.org)). Če si ogledate spletno stran EHPU boste vsa varnostna opozorila dobili tu. EHPU si prizadeva, da vsi resni proizvajalci padal in opreme vse svoje napake pri izdelavi, ki so povezane z varnostjo, tudi nemudoma objavijo. Seveda so tu tudi proizvajalci, ki skušajo svoje napake skrivati ter po tihem reševati probleme, da le ne bi 'umazali' ugleda njihove blagovne znamke.

- Glede uvedbe dvolinijskih padal: v razredu C je bil s strani CEN (Evropska komisija za standardizacijo)



sprejet trenutni odlog. Kaj več bomo javili, ko bo prišlo do sprememb.

- Predlog nove klasifikacije padal EN-B v dve kategoriji in poimenovanje. Ta predlog je v pripravi s strani WG6 (Working group 6) pri AFNOR, ki je zadolžena za posodabljanje in nadgrajevanje EN standardov za jadralno padalstvo ter je sofinancirana tudi s strani EHPU. Tudi tukaj bomo objavili izsledke, ko bodo stvari bolj dorečene.

- Prenova internetne strani v letošnjem letu. To je v pripravi, saj je stran zastarela. Na skupščini smo se vsi strinjali, da je to zrcalo EHPU-ja ter moramo slediti novim trendom.

- Enotna pravila letenja za vso Evropo (svet). Pravila letenja si sedaj določene države različno razlagajo, povsem enotnih pravil ni, razlikujejo

se v malenkostih. Evropska letalska agencija za varnost bi rada dosegla, da naj bodo pravila letenja enaka za vse pilote tako v Evropi kot drugje na svetu.

Zelo sem zadovoljen z delom in dosežki EHPU-ja v lanskem letu in občutek, da se stvari dogajajo v pozitivni smeri, me navdušuje. Vse to zahteva ogromno dela. Poleg vseh mojih privatnih in službenih obveznosti in priložnostnega letenja je zahtevalo delo v EHPU-ju v lanskem letu vseeno preveč časa, zato sem se odločil, da odstopim funkcijo sekretarja EHPU-ja drugemu. Prevzel jo je Mark Shaw, zaposlen pri angleški letalski zvezi (BHPA) kot varnostni uradnik. Predsedovanje naše evropske zveze za leto 2020 je prevzela Švica ter gospod Urs Frei. V želji, da bom imel več časa za letenje in domačo ZPLS vas lepo pozdravljam. Pa z glavo v zrak.

# Poročilo predsednika komisije pri EHPU za varnost in usposabljanje

## O AKTIVNOSTIH V LETU 2019

ESTC - European Safety Training Committee; Rodolfo Saccani

### EHPU baza podatkov o nesrečah

**B**aza vsebuje že preko 5500 podatkov o nesrečah, kar se lahko v kombinaciji s strokovno analizo uporablja za preprečevanje nesreč. Samodejna statistika iz mnogih razlogov ni zelo učinkovita, predvsem pri primerih, ki imajo majhno število vzroka nesreče (na primer – ena smrtna nesreča letno pri pristanku v vodo je premalo, da bi bilo dovolj za avtomatično statistično obdelavo in ukrepanje).

To je razlog, da je ETSC imenovala Karla Slezaka, da spremlja bazo podatkov, opravlja strokovne analize in opozori komisijo, kadar nekaj zahteva pozornost. Pripravil je analizo nesreč v situacijah ob uporabi reševalnega padala in poročal o mnogih interesantnih ugotovitvah:

- Kadar znaša maksimalna teža na reševalnem padalu manj kot 20% od maksimalno priporočene teže, se začnejo pojavljati resne posledice na pristanku.
- To vodi v nasvet, da naj bo zgornja predpisana obremenitev reševalnega padala vsaj 20% večja od obremenitve naše letalne teže (teža pilota, opreme in padala). Primer: pri letalni teži 100 kg naj bo predpisana zgornja obremenitev reševalnega padala vsaj 120 kg.
- To se verjetno dogaja zato, ker se testiranje reševalnih padal izvaja z

maksimalno sprejemljivo vertikalno hitrostjo (5,5 m/s), ki je dovolj za preživetje pilota, vendar prevelika za izogniti se telesnim poškodbam.

- Atestiranja se opravljajo na način, da se po odpiranju reševalnega padala odklopi glavno padalo, kar je idealna zadeva za testiranje, vendar pa potem v praksi nerealno stanje.
- Okrogla reševalna padala se obnašajo dobro, dokler se spoštujejo zgoraj omenjene omejitve teže.
- O uporabi vodljivega reševalnega padala je zbrano malo podatkov, kažejo pa na pogostost zapletov pri odpiranju (na primer - vrstica preko). Prelaganje in pakiranje je zahtevno, uporaba teh reševalnih padal ni primerna za neizkušene pilote.
- Prepozen izmet je še vedno težava, dojemanje časa se v nujnih primerih spremeni in zato bi morala biti pozornost predvsem na priporočanju pilotom izvajati hitre ukrepe.
- Sprednji 'front' kontejnerji z mehko (non-rigid) konstrukcijo ter kontejnerji s samo dvema vpetjema lahko naredijo izvlek reševalnega padala precej težji: pri potegu ročke se kontejner deformira ali premakne, kar zahteva močnejši vlek.
- Pri sedežih z vrečo za noge precej pogosto pride do navitja glavnih vrvic po močnem zapiranju krila. Piloti, ki letijo takšne sedeže lahko podcenjujejo turbulenco in na koncu povzročijo velik kolaps, ki se konča v zasuku.

- Zgodi se približno ena smrtna nesreča letno, ki je povzročena z ujetjem reševalnega padala v krilo in se reševalno padalo ni odprlo ali ni odprlo v celoti.

Ostale ugotovitve:

- Analiza nesreč s smrtnim primerom na jadralnih padalih klase C, ki vključujejo pilota, ki pade v glavno padalo po zaprtju padala, kaže, da so jadralna padala te klase lahko zahtevnejša in da simulirani manevri na SIV tečajih morda niso realni.
  - Zapiranje padal, ki se končajo s 'kravato' in posledično s spiralo, so opažena pri 'zgornji B' klasi, pri 'spodnji B' klasi niso opažena.
  - Na splošno, zmogljivost jadralnih padal se zdi precenjena, samo 18% pilotov izvaja XC letenje ali sodeluje na tekmovanjih.
- ESTC je razpravljal tudi o možnosti pogleda proizvajalcev v bazo podatkov o nesrečah. Strinjanje je bilo, da bi bilo to možno (očiščeno vseh podatkov do osebnih identifikacij), če bi pomagali pokrivati stroške razvoja tega zbiranja in poročanja.

### Stopnje IPPI kartice

S strani ESTC je bila analizirana primerjava Davea Thompsona med starimi Safe Pro zahtevami za IPPI kartico (International Pilot Proficiency Identification) in novimi. Večina članov ESTC je imela pomisleke glede novih zahtev in bila enotna, da so neprimerne za uporabo (še posebej za stopnjo 4). O tej tematiki je bila podrobna razprava in sprejeta odločitev o ustanovitvi delovne skupine z nalogo izdelati EHPU-jevo kartico EPI (European Pilot Identification) s standardi zahtev za solo in tandem pilote. Delovna skupina je zbirala in primerjala podatke o standardih usposabljanja, primerjala to z minimalni-



mi zahtevami za tuje pilote v različnih državah in opredelila standard, ki ustreza tem zahtevam. Tako bo lahko pilotova EPI kartica sprejeta in prepoznana v državah, kjer bo želel leteti, ker ta standard zagotavlja, da je zadoščeno minimalnim zahtevam za določeno stopnjo. Izdelan je bil dokument, ki podrobno razlaga predlog za te EPI standarde.

## EAS, U-space in 'elektronska vidljivost'

Andrea Anesini, predsednik EAS (European Air Sports) je pozval Rodolfa, da se priključi EAS delovni skupini, ustvarjeni v zvezi s predvideno U-space legalizacijo in prihajajočim problemom glede 'elektronske vidljivosti'. Ta je nato sodeloval na nekaj srečanjih in tam posredoval informacije o posebnih značilnostih prostega letenja, ki vodijo k predlogu:

- ni potrebe, da vidimo drug promet; biti viden je sprejemljivo, vendar to ni potrebno za elektronski nadzor okoliškega prometa
- predlog za uporabo pametnega telefona kot sredstva za izmenjavo informacij o položaju

Razprava o teh zadevah še vedno traja.

## Certificiranje

ESTC še naprej poudarja pomembnost objektivnih meritev v procesu certificiranja. To bi morala biti prednostna naloga v postopku certificiranja, saj dokler nismo sposobni izmeriti parametrov, ki definirajo klasifikacijo jadralnega padala, je nesmiselno prilagajati samo klasifikacijo.

ESTC je prav tako sprejelo stališče proti predlogu o razširitvi uporabe 'folding lines', dodatnih vrvic pri certificiranju jadrlnih padal klase C, ter odpravi številnih omejitev geometrije in pozicioniranja dodatnih vrvic.

## Pravila letenja

ESTC si še naprej prizadeva za sprejetje pravil letenja v termiki na ravni SERA (Standard European rules of the Air) pri EASA – Evropski letalski agenciji za varnost. Razprava o tem in predlogi so še v usklajevanju z EAS.

## Raziskovanje človeških dejavnikov in fiziologije

Zelo zanimiva študija je bila narejena in objavljena v Veliki Britaniji o uporabi reševalnega padala v pogojih čustvene preobremenitve (Youtube:

Emergency Parachute Throw). Študija je privedla do zelo zanimivih priporočil za proizvajalce (predvsem o pozicioniranju ročke in o smeri vleka).

Število raziskav na področju ekstremnih športov po vsem svetu raste. V juliju 2019 je bil Rodolfo Sacca ni povabljen, da predava na 1. kongresu medicine ekstremnih športov (okoli 120 sodelujočih raziskovalcev iz štirih kontinentov). Povezave so tako vzpostavljene in ponudili smo se biti povezani z raziskovalci, ki so pripravljene za raziskovanje na področju prostega letenja. Imamo možnost predlagati raziskovalne teme iz našega športa. Kdorkoli ima kakšne ideje ali je zainteresiran, lahko stopi v kontakt z Rodolfom.

EHPU sistem varnostnega obveščanja Obravnavan je bil predlog za vzpostavitev evropskega varnostnega obveščanja, kjer bi se zbirala in objavljala varnostna opozorila, s skupnimi procesi in standardi. Trenutno vsi varnostni napotki ne pridejo do vseh pilotov in tudi vsa varnostna opozorila niso enake kakovosti. Enotna varnostna opozorila bi rešila številna vprašanja.

# Radijske postaje

**Avtor: Sebastjan Kostadinovič, S57SXS**

**S** splošno uporabo mobilnih telefonov in na njih naloženih letalnih aplikacij se je pri nekaterih pilotih kar nekako pozabila potreba, da moramo biti v zraku v neprestani po-

vezavi z ostalimi letalci. Poleg medsebojne izmenjave trenutnih letalnih informacij je treba spremljati tudi morebitna navodila reševalnih ekip, še posebej pa je radijska postaja uporabna na področjih brez pokritosti GSM signala.

Jadralni padalci in zmajarji pri nas uporabljamo UKW radijske postaje z delovanjem na VHF, oziroma tako zvanem »2m« področju. Monoband postaje, ki jih najdemo na trgu, so največkrat v frekvenčnem razponu med 136 - 174 MHz. Prav te so za nas najbolj zanimive, saj pokrivajo

naše področje, ravno tako pa tudi frekvence, ki bi nam lahko prišle prav (recimo GRS). Tudi tu velikokrat velja »kolikor denarja, toliko muzike«, čeprav se zadnje čase med poplavo kitajskih postaj najde tudi marsikatera kvalitetna, za zares ugodno ceno. Če se odločimo za katerega izmed modelov Icom, Yaesu, Kenwood..., navadno nimamo kaj zgrešiti, so pa malenkost dražje, saj ponavadi nudijo ogromno funkcij, ki so bolj zanimive za radioamaterje, kot za nas. Včasih se splača pogledati tudi med rabljeno opremo radioamaterjev, ker je predvsem razvoj mobilne telefonije mar-

sikoga prepričal, da je opustil ta hobi.

»70 cm« UHF področje (400-470 MHz) in dualband postaje ne pridejo za nas v poštev, ker nimamo dovoljenja za delo na tem področju. So pa zanimive postaje, ki ponujajo dual VFO oziroma spremljanja dveh frekvenc na VHF področju hkrati (uporabno recimo za tekmovanja). Precej razširjene in cenovno zelo ugodne so tudi PMR postaje (največkrat se kupijo v paru), ki pa za področje naše frekvence ne pridejo v poštev, saj delujejo na UHF področju. So precej razširjene med tujimi piloti, saj je uporaba enostavna in tudi zakonodaja je manj stroga kot pri delu na VHF področju. Kljub temu bi bilo zelo priporočljivo, da bi vsaj en član v organiziranih skupinah, ki prihajajo k nam, imel tudi klasično VHF postajo, ki bi služila spremljanju dogajanja na naši uradni slovenski frekvenci.

V začetku smo piloti pri nas uporabljali radioamaterske kanale za medsebojno komunikacijo, potreben je bil seveda radioamaterski izpit in pozivni znak. Kmalu za tem je Zveza za prosto letenje Slovenije pri Agenciji za pošto in elektronske komunikacije RS (APEK) pridobila plačljivo dodeljeno frekvenco 147.800 MHz. Ker na lep letalni dan nastane kar velika gneča v zraku, nastane kmalu gneča tudi na tej frekvenci. Poriniti postajo v roke nekemu, ki jo prvič vidi, je podobno, kot bi novega šoferja posadil v avto sredi prometnega zamaška, pa naj se znajde. Vsi uporabniki bi se morali zavedati, da to ni frekvenca za klepetanje z ženo, ki nas čaka na pristanku ali za vabilo na pivo in podobno, ter da nas ob primer- ni višini letenja poslušati lahko še pol Slovenije. Morda ravno nekje poteka iskanje nekoga, ki je 'zagnezdil', lahko pa zaradi tega kdo celo presliši informacijo o prihodu helikopterja na recimo Kobalo, Lijak... Nekoga lahko torej zelo motimo, pa čeprav mi njih sploh ne slišimo. Nič nenavadnega ni, ko se na lep letalni dan in ko gre visoko, sliši med sabo več kot polovica

naše male 'kokoške' (Slovenije). Ali pa še čez mejo, tja do Kaštelirja ali celo Bassana.

In kako zmogljive pravzaprav so te male škatlice, ki jih nosimo s seboj? Z majhno ročno postajo sem sam pobiral vremenske slike iz telemetrije satelitov in poslušal pogovore še z vesoljsko postajo MIR in sedaj tudi ISS. Seveda ob podpori primerne antene. Torej kaj potrebujemo, da se nas bo slišalo bolje? Pa je res potrebno, da se nas sliši toliko bolje? Preko polovice 'kokoške'?

Na razširjanje valov vpliva mnogo dejavnikov – naša višina, lokacija, frekvenčno področje, tudi letni čas in v končni fazi celo sončni cikl ter aktivnosti na soncu. Le te nas za lokalno komunikacijo ne zanimajo preveč. Proizvajalci in trgovci bolj ali manj stavijo na en sam dejavnik in sicer oddajno moč postaje. Ta se največkrat giblje nekje med 5-7 W max. Vendar je ta moč deklarirana ob napajanju ročne postaje z 12V, kar pa v zraku v praksi ponavadi ni izvedljivo. In koliko moči zares potrebujemo? Oddajali naj bi z močjo, ki je primerna glede na našo trenutno lokacijo. Če smo nekje visoko, na ravnini ali pa samo lokalno letimo, potem je mala moč čisto dovolj. Ne gre tudi samo za to, kako daleč se nas sliši, koga vse motimo, ampak je radijska postaja precej bolj požrešna glede baterije takrat, ko oddaja na veliki moči. Medtem, ko nasedamo trgovskim trikom o moči postaje, pa pozabimo na tisto najbolj pomembno stvar pri radijski postaji. To je tisti gumi repek, ki štrli na vrhu iz postaje – antena. Kot sem že na začetku omenil, imenujemo področje, kjer delujejo naše postaje tudi »2 m« področje, saj je valovna dolžina na tej frekvenci enaka približno dvem metrom. Originalna antena na postaji navadno ne izseva vse moči, celo daleč od tega. Okoli 10 cm dolga antena ima izkoristek komaj okoli 1,6%. To se seveda ne pozna le na oddaji, ampak tudi na sprejemu. Antena z 0 db izgub, oziroma 100% izkoristkom,

bi morala biti na tem valovnem področju dolga vsaj 1/4 valovne dolžine, to se pravi okoli 50 cm (kar je za nas, padalce in zmajarje, malo nerodno). V praksi se dve postaji z 1W moči in malo daljšo anteno, slišita na isti relaciji med sabo mnogo bolje kot dve s teoretičnimi 5W in majhno originalno gumi anteno. Vložek v dobro anteno se nam bo gotovo obrestoval. Antena naj bi bila za optimalno delovanje postavljena pravokotno (se pravi navzgor) in naj se ne bi dotikala ovir, kot so sedež, kombinezon in podobno.

Morda še beseda »mic-gain«, za uporabnike VOX-ov. Zelo nadležni so slabo nameščeni VOX sistemi, sploh pa »throat« mikrofoni, saj se oboji radi aktivirajo že ob piskanju variometra ali pihanju vetra. Pilot tako nevede blokira frekvenco. VOX sicer navadno aktiviramo z glasom, ob tem pa gre postaja na oddajo. Zaman je pilota na to opozarjati, saj nas ne more slišati, dokler je sam na oddaji. Smiselna je vgradnja PTT sistema v čelado. V tem primeru mikrofoni aktiviramo s pritiskom na malo tipko, ki jo lahko imamo nekje na sedežu, gurni ali ob komandi. Če že imamo VOX sistem, je smiselno na postaji nastaviti TOT funkcijo (Time-Out-Timer), ki nam oddajo po določenem neprekinjenem času prekine (recimo nekaj minut...). Nekateri postaje omogočajo tudi nastavljanje »mic-gain«, to je ojačanje mikrofona. Poskrbimo, da izberemo pravi nivo, kjer se VOX aktivira z glasom in ne že z najmanjšo sapico. S tem prihranimo kar precej živcev s pilotom, ki morajo naš vario in veter poslušati večino našega leta. Nekateri se zaradi tega celo odločajo za svoje 'privat' frekvence. Če že to počnejo (kar je sicer neke vrste piratstvo), naj vsaj popazijo, da se izogonejo pasu med 144-146 MHz, kjer je navadno več prometa v etru (radioamaterji).

# Društva — člani ZPFLS



Društvo	<b>Adrenalin paragliding team</b> <b>G. Posočje Kobarid</b>	51
DJP	<b>Albatros Celje</b>	45
DJP	<b>Bohinj</b>	13
KŠL	<b>Čuk Dravograd</b>	5
KJP	<b>Dedal Slovenj Gradec</b>	1
KPL	<b>Delta Ljubljana</b>	21
JPK	<b>Donačka Gora Rogatec</b>	38
JPK	<b>Eol Celje</b>	16
DPL	<b>Ikar Slovenj Gradec</b>	18
DJP	<b>Kajuh Frankolovo</b>	16
JPD	<b>Kanin Bovec</b>	4

AK	<b>Kimfly Vodice</b>	62
KJP	<b>Kavka Kisovec</b>	4
DJP	<b>Kondor Radeče</b>	13
DJP	<b>Kovk Ajdovščina</b>	50
DL	<b>Kragulj Sovodenj</b>	10
JPK	<b>Kriška Gora Križe</b>	15
KJP	<b>Krokar Železniki</b>	34
Klub	<b>Lastovka Logatec</b>	8
ŠK	<b>Lep oblak Vrhnika</b>	28
DPL	<b>Lesce Bled</b>	53
DJP	<b>Lintvar Šentjur</b>	116
KJP	<b>Luftar Križe</b>	24
DPL	<b>Luftmandlc Idrija</b>	19
KZ	<b>Maribor</b>	3
DJP	<b>Metulj Rimske Toplice</b>	22
DJP	<b>Noj Sevnica</b>	7
JPK	<b>Orli Kranj</b>	18
KJP	<b>Paljužin Ilirska Bistrica</b>	4
DJP	<b>Parakrilec Maribor</b>	17
ZK	<b>Petelin Šentjernej</b>	4
DJP	<b>Polet Kamnik</b>	48
DJP	<b>Polet Nova Gorica</b>	77
DPL	<b>Posočje Tolmin</b>	43
KPL	<b>Prelet Ig</b>	7
ZD	<b>Prelet Šentrupert</b>	7
DPL	<b>Prepih Tržič</b>	3
KJP	<b>Sky Velenje</b>	46
DJP	<b>Stična</b>	12
LK	<b>Štatenberg Makole</b>	7
KL	<b>Triglav Škofja Loka</b>	10
KJP	<b>Turbulenca Preddvor</b>	33
DPL	<b>Viharnik Cerkno</b>	5
KL	<b>Vrhnika</b>	39
JPK	<b>Za-let Komenda</b>	7
DJP	<b>Zlatorog Laško</b>	4

# Pregovori o letenju 09

Vir: <http://www.stangreenspan.com/flyingrules.php>

Pripravila: Bernarda Tominc

**N**ekaj padalskih, letalskih in žiljenjskih...

**01**

Ni vsak vzlet obvezen, je pa vsak pristanek nujen.

**02**

Letenje ni nevarno, kar je nevarno, je strmoglavljenje.

**03**

Vedno je bolje biti na tleh in si želeti, da bi bil v zraku, kot biti tam gor in si želeti, da bi bil tu spodaj.

**04**

Vedno si prizadevaj, da se bo število tvojih pristankov ujemalo s številom tvojih vzletov.

**05**

Uči se iz napak drugih. Nihče ne živi dovolj dolgo, da bi vse naredil sam.

**06**

Nikoli ne zamenjaj sreče za spretnost.

**07**

Za miren pristanek veljajo tri preprosta pravila. Na žalost nihče ne ve, katera.

**08**

Letalno kariero začneš z vrečo polno sreče in prazno vrečo izkušenj. Dober pilot konča kariero tik preden se napolni vreča izkušenj in izprazni vreča sreče.

**09**

Izogibaj se oblakov. Po navadi pričakujemo nekoga leteti iz nasprotni smeri, zanesljivi viri pa omenjajo, da se včasih med oblake pritajijo gore.

**10**

Dobra presoja navadno izhaja iz izkušenj. Žal pa izkušnje navadno izhajajo iz slabe presoje.

**11**

Zapomni si, da je treba leteti z glavo, ne z rokama. Nikoli ne dopusti, da te letalna naprava odpelje nekam, kjer tvoji možgani niso bili že pet minut prej.

**12**

Ko si v dvomih, obdrži višino. Še nikoli se ni nihče zaletel v nebo.

**13**

Osnovna pravila letenja: poskušaj ostati v zlati sredini zračnega prostora. Ne približuj se robu tega. Robove zračnega prostora namreč omejujejo tla, drevesa, zgradbe, morje, medzvezdni prostor ... mnogo težje je leteti tam.

**14**

Obstajajo stari piloti in obstajajo drzni piloti. Kakor koli, zelo malo je starih drznih pilotov.

**15**

Kdor prebdi noči s sovami, ne more leteti podnevi z orli.

**16**

Če je vse, kar vidiš, vrtenje tal in če je vse, kar slišiš šum nemirnega, stvari zagotovo niso takšne, kot bi morale biti.

**17**

Zapomni si, težnost oz gravitacija ni samo dobra ideja, temveč je zakon. In tega zakona se ne da razveljaviti, velja vedno in povsod.

**18**

Gravitacija nikoli ne izgubi - v najboljšem primeru lahko upaš na neodločen rezultat.

**19**

Tri za pilota najbolj nekoristne stvari: višina nad teboj, vzletišče za teboj in desetinka sekunde prej.

**20**

Neprestano se oziraj okrog sebe. Vedno je še kaj, kar si spregledal. (Iz istega razloga so bili izumljeni seznami opravil).

**21**

Hitrost, nadmorska višina in možgani. Dva od teh sta vedno potrebna za uspešno dokončanje leta.

**22**

Dober pristanek je tisti, po katerem sam odkorakaš iz letala. Odličen pristanek pa je tisti, po katerem je letalo ponovno uporabno.

**23**

Propeler je le velikanski fen, ki hladi pilota. Ko se ustavi v zraku, se pilot takoj začne potiti.

**24**

Preveč goriva imaš le takrat, ko si v plamenih.

**25**

Moški pilot je zmedena duša; govori o ženskah, ko leti in govori o letenju, ko je z žensko.

**26**

Besede so težke kot kamen. Če bi ptice lahko govorile, ne bi letele.

# Matjaž Puc – končno povnoleten



**A**lo alo fantje, dela! Tkole se ponavad Matjaž oglasi, ko se čez štart prpele! Matjaž leti že skor tri desetletja, vse od davnga 91-tga, ko mu je Zupanov Ivo na Sv. Petru padav posodu naj ga mav pomerka, on je pa kr dol skoču. Drug cajt so bli to.

Nč posebnga boste rekl, marskdo ze 3 krat po 10 let leti, vendar je nš Matjaž šele letos povnoleten postov! Ja, davnega leta 1948, konc februarja, je na svet pršu, ampak šele 18-krat rojstn dan mu.

V teh najstniških letih je biv zavn padalstva in drugh avantur uspešn tud drugje. Zdej pa kot skor-upokojenc, rad poprime za kamero in vse prigode pridn dokumentira. Prov

z vsakmu posnetkm in doživetmu opism kako je blo, nam zmer pokaže - ni treba da je 100, da se mamo v zraku lepo! Otroško lepo!

Kot pa se za kavalirja stare šole spodob, je v njegov družb zmer prjetn. Pozorn je naš Matjaž in vedno pripravljen pomagat. Brez njega in njih, ki uspešn skoz živlene gredo, bi marskšn klubsk projekt sam ideja ustov! Hvala vam za to.

Zato, dragi Matjaž ti tvoji klubski kolegi in vsi leteči prijatelji voščimo vse naj naj! Vse lepo v zraku, veliko zdravja in na še mnoge 29. februarje!

**DPL Lesce-Bled**

*Po podatkih statističnega urada je v letošnjem prestopnem letu, dne 29. februarja, praznovalo rojstni dan 1330 Slovencev. Ljudi, ki imajo rojstni dan na ta dan, sicer imenujejo tudi 'Smolčki'. To imenovanje izvira iz prepričanja, da imajo ti ljudje smolo, ker lahko svoj rojstni dan praznujejo le na vsaka štiri leta. A lahko si razlagajo tudi drugače, lahko se pošalijo, da se starajo štirikrat počasneje od ljudi, rojenih na druge dni v letu.*

*Tudi ostali prosti letalci, člani ZPLS, želimo Matjažu še veliko let in naj se še naprej stara štirikrat počasneje.*



*Skupaj tekstilu dodamo nov pomen*

PROIZVODNJA IN PRODAJA ZAŠČITNIH SREDSTEV IN STROJNO VEZENJE  
Eldamedo Marketing d.o.o., Podjetniško naselje Kočevje 6, 1330 Kočevje

tel.: +386 1 893 10 33, fax.: +386 1 893 10 34,  
e-pošta: info@eldamedo.si

WWW.ELDAMEDO.SI



# Aplikacija Skytech

## ZA PRIKAZ PODATKOV IZ AVTOMATSKIH VREMENSKIH POSTAJ

Avtor: Slavko Kok

**P**rví prototip vremenske postaje sem izdelal jeseni 1998, ko sem se po osmih letih letenja z jadralnim padalom naveličal 'zastonj' hoditi na hrib. Takrat je bila GSM telefonija še v povojih in so imeli GSM telefon le zelo redki, zato je bila v vremensko postajo vgrajena UKV postaja. Če si hotel izvedeti stanje vetra, si moral UKV postajo, na naši edini uradni letalni frekvenci 147.800, aktivirati s kombinacijo DTMF znakov in preko povezave s procesorjem v vremenski postaji je nato pričela oddajati govor, ki je bil predhodno naložen. Ko sem ta prototip predstavil svojim letalnim tovarišem, smo ga že naslednjo pomlad selili na vzletišče Mala gora nad Stranicami. Navdušenje je bilo veliko, postaja pa je presenetila še mene, ker se ni in ni pokvarila. Jeseni smo jo prestavili na novo zgrajeni razgledni stolp na Konjiški gori. Večina letalcev je bila navdušena nad to 'pogruntavščino'. Z večanjem števila klicev glede informacij o vetrovnih pogojih je neprestano oddajanje podatkov na letalni frekvenci postalo moteče, predvsem za tiste, ki so bili takrat v zraku.

Leta 2000 so prišli v prodajo (relativno) poceni telefoni Ericsson

# 1

prikaz podatkov na internetu

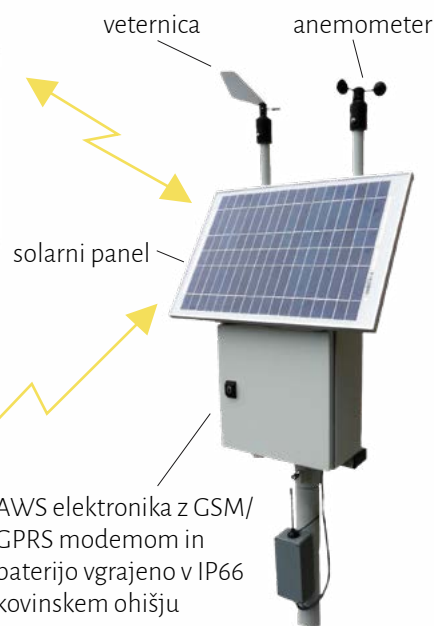


# 2

govorni prenos podatkov



## Avtomatska vremenska postaja AWS 3000



A1018. Priložnost sem takoj zgrabil in telefon vgradil v vremensko postajo, katera je s tem postala še bolj funkcionalna, saj je postalo možno govorne podatke sprejemati na telefon. Naročil je bilo vedno več, ne samo iz Slovenije, tudi iz Švedske, Anglije, BIH in Hrvaške. Seveda sem se moral prilagoditi trgu in sem kasneje to Ericssonovo 'mobiregljo' nadomestil s Siemensovim modemom. Govor smo snemali v angleškem, nemškem, češkem in hrvaškem jeziku. Nova prelomnica je bilo leto 2011, ko smo vremensko postajo dogradili s pošiljanjem podatkov v našo bazo in s prikazovanjem na

spletni strani *skytech.si*. Zadeva se je prijela in do danes je v naši mreži v Sloveniji skoraj 50 postaj, ki pošiljajo podatke na splet. Že leta 2017 smo izdelali tudi posebno aplikacijo za operacijski sistem Android, ki smo jo letos nadgradili z novejšo in še bolj uporabno verzijo. Aplikacija se nahaja v zavihku na spletni strani *skytech.si*. Naša vremenska postaja je zdaj že več kot polnoletna, pa še vedno z nekaj posodobitvami popolnoma konkurenčna podobnim proizvodom na trgu, sploh kar se tiče kvalitete. Od leta 2013 ima tudi vse potrebne certifikate o skladnosti z direktivami CE.

AVP Mala gora, 1999



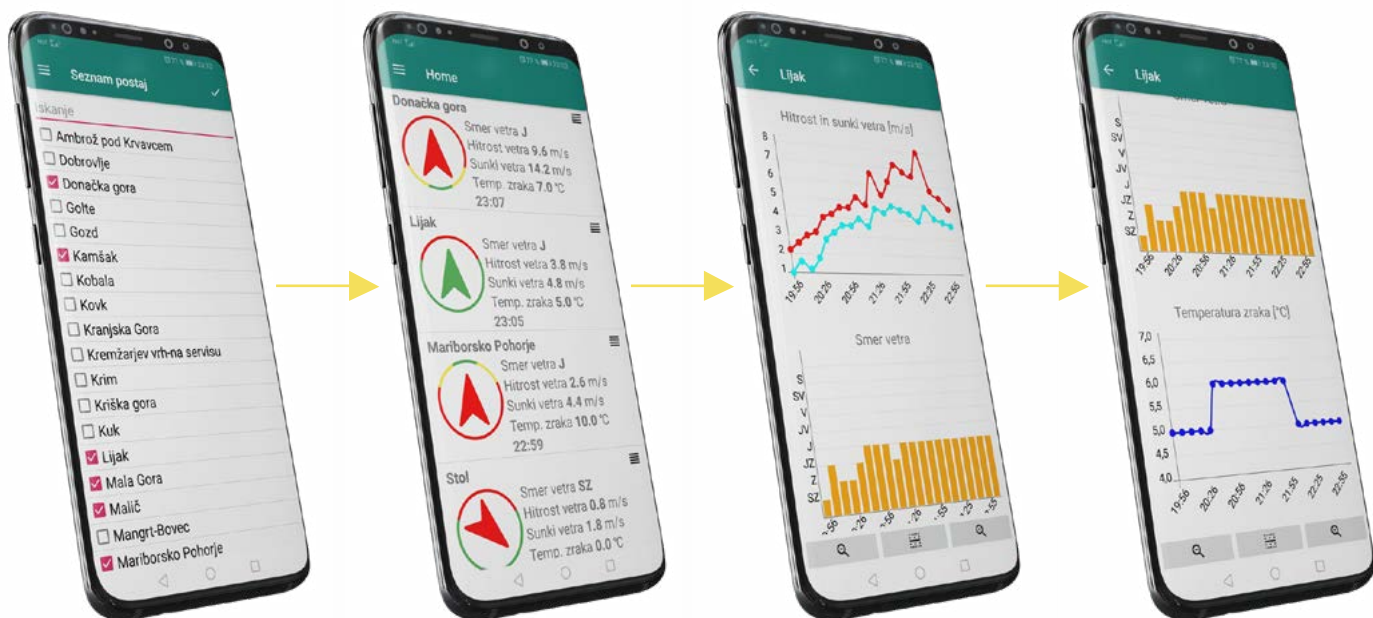
## Nekaj o Android aplikaciji Skytech

Ko aplikacijo naložite na telefon, se pojavi meni za izbiro postaj. S kljukico označite, katere vremenske postaje želite spremljati in izbiro potrdite s pritiskom na kljukico v zgornjem desnem kotu. Na osnovni strani so prikazani trenutni podatki (zadnjih 10 minut), krogec z barvno označenimi priporočljivimi smermi vetra za to vzletišče, puščica za trenutno smer vetra, ter časovni podatek o času zajema podatkov. Če postaja ne oddaja podatkov, je

čas označen v rdeči barvi, ko pa ne oddaja več kot en dan, je zabeležen tudi zadnji datum.

Puščica je lahko zelene, rumene ali rdeče barve. Če je zelene, pomeni, da je smer vetra prava za to vzletišče in da sunki vetra ne presegajo 9 m/s. Rumena barva pomeni, da je smer vetra pogojno sprejemljiva za to vzletišče. Če je rdeča, smer vetra ni prava ali pa so sunki vetra večji od 9 m/s. Podatke o primernih smerih

vetra za določeno vzletišče smo pridobili iz spletnih strani ZPLS in Geopedije. Aplikacija omogoča izbiro postaj, poljubno razvrščanje na zaslonu in podroben prikaz podatkov v grafih s klikom na poljubno postajo. Če je kakšen krogec ali puščica črna, pomeni, da to vzletišča nima določenih priporočenih smeri vetra. V tem primeru nam pošljite mail na [info@skytech.si](mailto:info@skytech.si) in bomo podatke dodali v bazo.



# Telefon kot letalni instrument

Avtor: Aljoša Čoh

**M**ed jadralskimi padalci je telefon danes najpogosteje uporabljan letalni instrument. V letu 2019 je bilo na xcglobe.com skoraj 90% prijavljenih letov posnetih z mobilnimi aplikacijami. Od klasičnih namenskih letalnih instrumentov je opazno zastopan samo Naviter Oudie, sledi mu paleta modelov Flytech/Bräuninger, ostali instrumenti so pod mejo 1%. Upoštevati je seveda treba, da marsikdo uporablja telefon zgolj za nalaganje letov na splet, pri letenju pa si vseeno pomaga še z dodatnim instrumentom.

Ob tako množični uporabi raznovrstnih modelov telefonov, nalezijo uporabniki marsikdaj tudi na kakšno težavo. Ena še prav posebej izstopa, zato jo tukaj predstavljam skupaj z rešitvijo.

## Koristen nasvet za vse uporabnike letalnih mobilnih aplikacij

Uporabniki mobilnih aplikacij poročajo, da jim telefon, kadar letijo z ugasnjениm zaslonom (sleep mode), včasih ne zabeleži celotnega leta. Včasih se let prekine že po nekaj minutah, lahko pa tudi po uri ali več. Zakaj? Preprost odgovor: ker so nekateri telefoni preveč pametni in se samovoljno odločijo, da bodo zaradi varčevanja z baterijo kratkomalo ustavili GPS ali aplikacijo. Android temu pravi »Optimizacija porabe baterije«. V nastavitvah Androida moramo zato našo aplikacijo posebej označiti in telefonu prepričati, da bi jo »optimiziral«. Nastavitve se pri

različnih telefonih in verzijah Androida nekoliko razlikujejo, najpogosteje pa jih najdemo pod »Baterija« ali »Optimiziranje porabe baterije«. Našo aplikacijo moramo torej uvrstiti med »Neoptimizirane aplikacije«.

## Kako to naredimo?

Po spletu sem izbrskal navodila za kar največ različnih kombinacij telefona/Androida. Ena od njih bo zagotovo uporabna tudi za tvoj telefon. Navodila seveda veljajo za vse aplikacije (XCTrack, SeeYou mobile, TTLiveTrack24, ...) in ne le za FlyMe.

### Samsung

Settings > Apps > FlyMe > Battery > Battery optimization > na vrhu izberi »All« za prikaz vseh aplikacij > FlyMe ne sme biti obkljukan (biti mora med »Not optimized« aplikacijami)

Settings > Battery > App Power Saving > Details > FlyMe > Disabled

Settings > Applications > gumb s tremi pikicami desno zgoraj > Special Access > Optimize Battery usage > na vrhu izberi »All«, FlyMe ne sme biti označen

### Huawei

Settings > Apps > Advanced (na dnu) > Ignore optimizations > izberi »Allowed« in nato »All apps« > FlyMe > Allow



### HTC

Settings > Battery > Power saving mode > Battery optimization > FlyMe -> izberi »Don't optimize« -> Save

### HTC One M9

Settings -> Power -> Battery optimization -> Not optimized -> All apps > FlyMe > izberi »Don't optimize« > Done

### Sony

Settings > Battery > gumb s tremi pikicami desno zgoraj > Battery optimization > Apps > FlyMe > »disable«

### LG

Settings > Battery & power saving > Battery usage > Ignore optimizations > FlyMe > izberi »ignore battery optimization«

### OnePlus

Settings > Battery > Battery optimization > zgoraj izberi »All apps« > FlyMe > izberi »Don't optimize«

### Motorola

Settings > Battery > menu desno zgoraj > Battery optimization > Not optimized > All Apps > FlyMe > izberi »Don't optimize«



FlyMe 4 in XCTrack ob vsakem zagonu preverita nastavitve telefona in uporabnika opozorita, če niso ustrezno nastavljene. Kot že rečeno, se težave s prekinitvijo leta lahko pojavijo samo pri uporabi telefona v »sleep« stanju (ugasnjen zaslon). Če letiš s prižganim zaslonom in aplikacijo v ospredju, težav ne bo. V vsakem primeru pa je zelo priporočljivo imeti telefon priklopljen na dodatno napajanje (power bank). Naložbo, cca. 20 EUR, v prenosno baterijo močno priporočam.

### Trenutna zastopnost letalnih instrumentov / aplikacij na [xcglobe.com](http://xcglobe.com)

Letalni instrument	Zastopnost
<b>FlyMe (Android)</b>	63%
<b>XCTrack (Android)</b>	8%
<b>Naviter Oudie</b>	8%
<b>Flyskyhy (iPhone)</b>	3%
<b>Flytec / Bräuniger različni modeli</b>	3%
<b>GPSDump</b>	1%
<b>Skytraxx</b>	1%
<b>Drugi instrumenti / aplikacije</b>	< 1%



reševalna padala **Fgplus**

**KIMFLY**  
paragliders



Vgradnja REŠEVALNIH PADAL v letalni sedež. Pregled in prelaganje REŠEVALNIH PADAL.



Pooblaščen servis za redne tehnične preglede jadralnih padal. Tehnične preglede opravljamo po enotnem evropskem programu in priporočilih proizvajalcev.



Popravila jadralnih padal in opreme



M: +386 41 677 595 E: [info@kimfly.si](mailto:info@kimfly.si)

[www.kimfly.si](http://www.kimfly.si)



# FlySafe novosti

Avtor:  
Žan Kafol

**M**nožico funkcionalnosti na FlySafe smo že omenjali v prejšnjih izdajah Ikarja - deljenje lokacije s prijatelji, obvestila, skupinski in privatni pogovori, nalaganje letov, zemljevid vzletišč, pristanikov in vremenskega sloja...

V zimskem obdobju slabšega vremena je nastalo še nekaj novih funkcionalnosti.

## Prodaja rabljene opreme

Za čim hitrejšo in enostavno prodajo rabljene opreme je na FlySafe odprt razdelek za to. Urejena je direktna komunikacija s prodajalcem ter povezava z urami na padalu, če naložite svoje lete.

Za kupce je uporabna tudi nastavitve »seznam želja« - prejmete lahko obvestilo ob novem oglasu za izdelek ki ga želite.

Vabljeni k oddaji svojih oglasov na: <https://flysafe.io/gear/>

## Izboljšana različica za iPhone - iOS

Prejemanje obvestil si lahko na iPhone sedaj nastavite po svojih željah.

Na iPhone si sedaj lahko vključite tudi sledenje v živo - Live tracking iPhone različica tudi vsebuje vse ostale funkcionalnosti spletne verzije [www.flysafe.io](http://www.flysafe.io)

## Urejanje prekinjenih sledi letov

Kolikokrat se nam je že zgodilo, da nam je instrument v zraku prekinil sled? Ali pa, da smo pozabili izklju-

čiti sledenje, ko smo se že usedli v avtomobil?

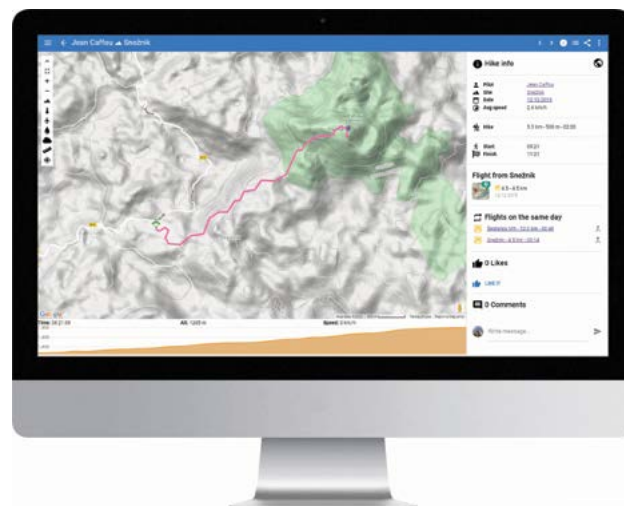
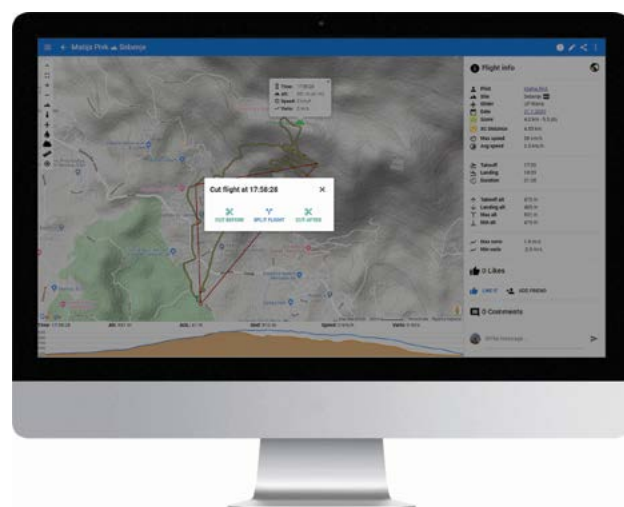
Tisti, ki imate radi urejeno knjižico letenja, lahko na spletni in iPhone verziji združite razdeljene sledi oziroma odrežete konec ali začetek leta, tako da na višinskem grafu kliknete na točko, kjer želite sled odrezati. Sled je možno razdeliti tudi na 2 poleta. Varnostni zapis "G-Record" se pri tem ne ohrani.

## Hike & Fly

Po zemljevidu lahko na vseh platformah - PC/Mac, Android in iOS brskate po pohodniških sledih. Uporaben pripomoček za navigacijo, ko se odpravite peš na nov hrib.

V svoji statistiki imate tudi seznam vseh sledi hoje, ki jih prav tako lahko uredite.

Posamezno sled hoje lahko pretvorite v let ali obratno, združite sled hoje s sledjo letenja v en zapis, ali razdelite napačno dodeljene oziroma izbrišete nepotrebne.





# Mladinska reprezentanca

JP V PRELETIH  
V LETU 2019

**Avtor:**  
**Dušan Durkovič**

**K**ot vsem drugim mladim, je tudi padalskim mladincem že Facebook zastarel medij, kaj šele tiskana revija. Iz tega razloga sem se odločil, da kar sam pripravim kratek povzetek in poskušam združiti ta dva svetova.

Tempo življenja je hud na vseh področjih in prav nič drugačen ni bil v prvi sezoni, v 2019, pri mladinskih reprezentantih v preletih z jadralskimi padali. Nekaj časa sem jih priganjal jaz, nekaj časa pa oni mene. Glede na to, da je bila za vse nas to krstna sezona, sem z njo zelo zadovoljen. V mesecu septembru smo se ob koncu letalne sezone zbrali skupaj v Pustolovskem parku Geoss. Vadili smo izmete rezervnih padal

'na zajli' ter se pogovorili o preteklem sodelovanju in doseženem napredku. Fantje so s pomočjo naših top pilotov res lepo stopnjevali svoje znanje, napredovanje pa se samo še stopnjuje. Skozi sezono smo se večino časa družili v sklopu tekem, saj je bil ligaški urnik naporen in po mojem mnenju nekoliko prehud. Posledično nam je kakšen načrt ostal neizpolnjen in ga bomo prenesli v novo sezono.

Če je mogoče kdo lani dvomil v kvaliteto našega podmladka, bo kmalu prijetno presenečen. Ekipa se je za novo sezono tudi nekoliko osvežila. Imamo tri nove mladinske reprezentante, ki bodo lahko okusili, kako je

leteti z najboljšimi ter se naučili pomembnih trikov, ki jim bodo pomagali postati boljši pilot.

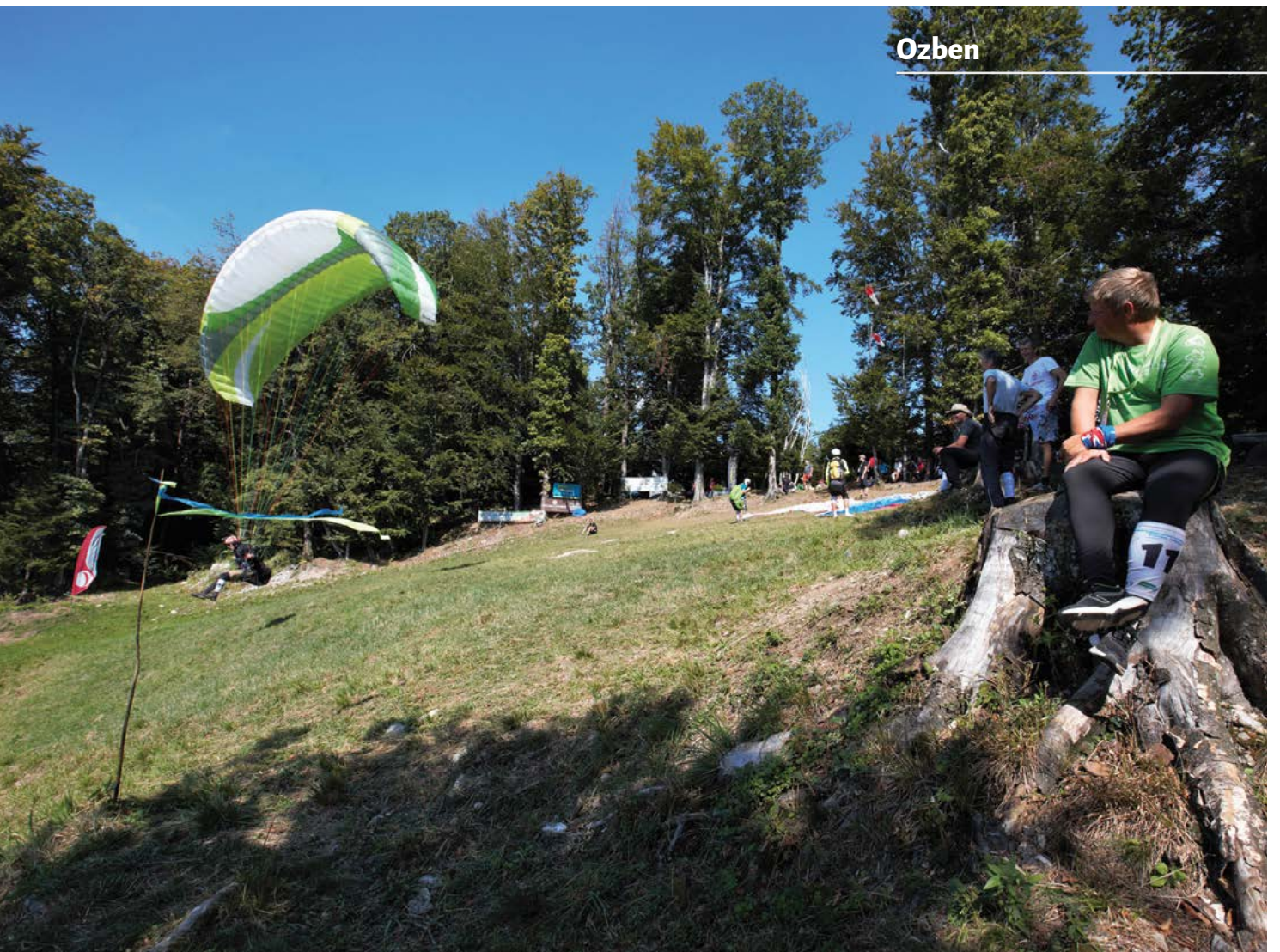
Ob tej priložnosti se lepo zahvaljujem slovenskim top pilotom, Letalski zvezi Slovenije in sponzorjem: Naviter, Mercator, Jelkin hram,....

Mladinsko reprezentanco najdete tudi, če skenirate to QR kodo:





**Mangart – sedlo**



**Ozben**



Kobala – vzhod



Socerb

# Razglednice z naših vzletišč



# SREČANJA IN TEKMOVANJA “hike & fly”

## V Sloveniji:

Napovednik dogodkov: <http://www.hikeandfly.si>

**Dan mladosti** 25.5.2020

Pohod na Kamniški vrh. Zbor na vrhu ob 18. uri.

**Hike&fly Kopitnik** 30.5.2020

V okviru krajevnega praznika 'Rimske so fejest'. Zbor do 9. ure pri brunarici na pristanku v Rimskih Toplicah.

**Hike&fly Pohod na Vitranc** 6.6.2020

Zbor do 9. ure na parkirišču v Kranjski Gori, kjer je tudi uradni pristanek.

**Hike&fly Lisca** 1.8.2020

V okviru srečanja ParaLisca.

**Hike&fly Dobrovlje** 19.9.2020

V okviru občinskega praznika Braslovče.

**Hike&fly&pika Potoška gora 2020** jesen 2020

Dogodek je planiran v jeseni.

## V tujini (glavna tekmovanja):

**X-Pyr (X-Pireneji)**  21.6. - 3.7.2020

pričetek 21.6.2020, konec najkasneje 3.7.2020 – Hondarribia (Španija); <http://www.x-pyr.com>.

### BordAir Race

<https://www.bordairline.com>

15.-17.5.2020 – Schöckl / Graz

3.-5.7.2020 – Hochschwab/Aflenzer Bürgeralm

rezervni datum 4.-6.9.2020

Ostala tekmovanja:

## Francija

**Bornes to Fly** 30.5.-1.6.2020

Talloires; <http://www.bornestofly.fr>

**Airtour** 13.-21.6.2020

St. Hillaire; <https://www.airtour.fr>

**Cheese Cup** 12.-13. in 26.-27.10.2020

Talloires; <https://cheesecuphikeandfly.wordpress.com>

## Avstrija

**Outdoor Trophy (multisport)** 22.6.2020

Lingenau; <https://www.outdoortrophy.com>

**Dolomitenmann (multisport)** 11.-12.9.2020

Lienz; <https://www.redbulldolomitenmann.com>

## Nemčija

Crossalps 31.7.-1.8.2020

Brannenburg; <http://www.crossalps.com>

## Italija

Dolomiti Super Fly 23.8.-29.8.2020

Levico Terme; <https://www.dolomitisuperfly.com>

## Švica

Jura Hike&Fly 15.-17.5.2020

Baulmet; <http://jurahikefly.ch>

Gantrisch Hike&Fly 23.5.2020

Niederstocken; <http://gantrisch-hikeandfly.ch>

Gruyere Fly 29.-31.5.2020

Gruyeres; <https://www.gruyerefly.ch>

Jura'ltitude XC 12.-14.6.2020

Moutier; <http://juraltitude.ch>

Eigertour 8.7.2020

Grindelwald; <https://eigertour.rocks>

Flyback Frutigen 15.8.2020

Frutigen; <https://www.flyback-frutigen.ch>

Vercofly 26.-29.8.2020

Vercorin; <http://www.vercofly.ch>

Para D'Illiez 7.9.2020

Val-d'illiez; <http://paradilliez.ch>

Millets Cup 18.-19.10.2020

Lessoc; <https://www.millets cup.ch>

## Velika Britanija

The X-Lakes Challenge 18.-19.5.2020

Keswick; <https://xcmag.com/news/x-lakes-challenge>

Mini Dragon Hike & Fly 9.-10.5.2020

Crickhowell;

<http://goteamevol.com/dragon-hike-and-fly-race-2020>



# 24

## 24 pristopov, 24 poletov je izziv Slovenske H&F (hodi – leti) transverzale

<http://www.hikeandfly.si/#!/transvenzala>

# 21

vrhov je določenih

# 3

dvatisočaki po lastni izbiri

- pri letenju je potrebno upoštevati vse zakonske omejitve in zahteve

- polete se beleži v knjižici, ki jo je izdala ZPLS, z vpisom datuma in žiga osvojenega vrha

- relativna višina opravljenega vzpona mora biti vsaj 500 višinskih metrov

- polet je veljaven, če je vzlet v ožjem področju osvojenega vrha in je med točko vzleta in pristanka vsaj 500 višinskih metrov

- H&F transverzala ni časovno omejena

- po vseh osvojenih vrhovi se knjižico pošlje v potrditev na ZPLS

- vsi, ki transverzalo uspešno končajo, se uvrstijo na seznam zmagovalcev H&F transverzale Slovenije in dobijo spominsko ZPLS plaketo

### Knjižica za beleženje

Knjižico za beleženje lahko člani ZPLS brezplačno naročijo na: [info@hikeandfly.si](mailto:info@hikeandfly.si)

ČLANEK

# Kako leteti v gneči in kako pristajati?

Avtor člankov: **Greg Hamerton**

Prevod: Domen Višnar



## Kako leteti v gneči

How to fly in paragliding traffic

Vir: <https://flybubble.com/blog/how-to-fly-in-paragliding-traffic>

**L**eteti v padalski gneči je lahko zastrašujoče, saj je potrebno ogromno opazovanja. Ni lahko, saj te večšine ne moremo vaditi dokler se resnično ne znajdemo na zelo obiskanem letalnem terenu. Zato pojedimo skozi nekaj osnov in pogledjmo nekaj tehnik in nasvetov, kako ostati izven težav v letenju v gneči.

### Izogibanje v desno

To pravilo velja vsepovsod. Izogibanje v vaše desno. Ko se mi piloti približujejo, moram zaviti na desno, da se jim izognem, oni pa prav tako. Ko je na moji desni ovira, hrib ali letalec, se moja možnost umikanja zmanjša, zato previdno. Hkrati je tudi pomembno, da ko letim s pobočjem na moji levi, pustim dovolj prostora, da lahko gredo nasproti letišči piloti, ki imajo pobočje na svoji desni, med menoj in pobočjem.

Včasih je veliko prostora med približujočima se kriloma. Čeprav ima



smisel leteti skozi vrzel, se je bolje izmikati razdelitvi prometa na več linij, saj lahko zelo hitro postane vse skupaj zelo kompleksno. Zato, če lahko letiš desno od obeh približujočih pilotov, stori to, saj jima tako daš možnost, da se vrneta zopet nazaj v isto linijo.

### Poglej, preden obrneš

Z obračanjem glave lahko vidiš, če kdo leti v prostoru, v katerega bi rad zavil. In še bolj pomembno, drugi piloti vidijo tvoj namen za obrat. Če pred pričetkom obrata dobro pogledaš, se promet lahko prilagodi in se pomakne za tebe ali na zunanjo

stran tvojega obrata, kar ti da več prostora za izvedbo obrata.

### Pobočje na desni, drži se ga

Če si blizu pobočja, ko ga imaš na svoji desni, se s tvojim prihodom nasproti njim, ostali piloti ne počutijo potisnjene iz dviganja. Ko letiš predaleč od pobočja, se piloti odločijo iti med tabo in hribom. Tako se pričnejo linije križati in prične se 'kaos'.

### Načrtuj pobeg

Razmišljaj vnaprej. Kaj boš naredil, če bo približujoči preblizu tebe? Lahko zaviješ desno, ali bo treba



pristati na pobočju? Lahko zaviješ hitro levo, ali ti tam drug pilot zapira pobeg? Kričati na druge pilote ne bo učinkovito, zato, ker je v tem trenutku verjetno že prepozno.

### Popravi smer zgodaj

Odzovi se zgodaj na približujoč promet in potem leti v ravni liniji, kar jasno pokaže ostalim pilotom, kaj počneš. Poskusi predvidevati dogajanje vnaprej. Tako boš s svojim načinom letenja pomagal ustvarjati tekoč promet.

### Dovoli prostor napakam

Vsi potrebujemo prostor, da reagiramo na nepričakovane zračne tokove in prometne zaplete. Ne zapiraj pilote k pobočju, ne preletavaj ali leti pod njimi brez 20 m manevrskega prostora.

### Uporabi celotno pobočje

Ko je možno jadranje, nima veliko vpliva kdaj obrnemo. Če naredimo naš obhod dolg, pomeni, da je manj zaviranja ter manj kaosa.

### 'Prednost' je samo vodič

Ko imaš hrib na desni, imaš 'prednost', ampak to ne pomeni, da lahko letiš naravnost v druge in povzročiš nesrečo. To je samo način določiti pravila, kako ustvariti letenje bolj predvidljivo. Tvoja edina odgovornost je izmikati se drugim pilotom.

### Leti zadaj, ne ob

Jadralna padala letijo z zelo podob-

no hitrostjo. Kadar prežite, za zelo dolgo časa zavzameš prostor za zavijanje drugemu pilotu. Poskusimo slediti in tako ustvarimo en pas letenja.

### Ustvarjaj prostor s spreminjanjem hitrosti

Če letiš ob pobočju z rokami gor (trim hitrost), boš pričeli dohitevati druge pilote. Še posebej, če si s težo na zgornji meji obremenitve padala ali če letiš padalo višje kategorije. Ni odgovornost drugih pilotov leteti hitreje; ti si ustvaril problem. Enako je kot pri vožnji z avtom, ko je potrebno vzdrževati varnostno razdaljo. Naj te ne bo strah voziti z zavorami, ne boš prevlekel padala s četrtino možnega zaviranja.

### Zapomni si:

Izogibaj se z zavijanjem v desno, pogled pred zavijanjem in sledi uveljavljenemu prometnemu vzorcu. Ustvari prostor z uporabo celotnega pobočja, razmišljanjem vnaprej in zaviranjem, če je potrebno. Če je bil s katerim pilotom problem v zraku, se po letenju pogovori z njim. Pogosto ne vidiš, kar vidi on. Razmišljaj da je letel napačno, vendar je mogoče za tabo letel drug pilot, ki ga je blokiral da bi lahko letel tja, kamor bi naj bilo primerno.

Uživajte v zraku!

## Etika pristanka

### Landing area etiquette

Vir: <https://flybubble.com/blog/attitude>

So piloti, ki mislijo, da jim pravila letenja dajo brezpogojno prednost. Mislijo, da imajo drugi odgovornost, da se jim umaknejo iz njihove poti. Ampak to v zraku, na doletu, preletu ali pristanku ni res. Vsi piloti si delijo odgovornost skrbeti, da se ne zaletijo. Pravila letenja določajo prednost, ampak če se nekdo ne zaveda, ne vidi ali je mu onemogočen umik, nam nobeno pravilo ne pomaga.

V Franciji sem bil priča trku dveh pilotov v zraku (k sreči brez resnih poškodb), kjer je prvi pilot že nekaj sekund pred trkom jasno videl drugega, a je bil tako prepričan v svojo 'prednost', da ni reagiral. Drugi pilot ni videl neizogibnega trčenja dokler ni bilo prepozno, ko je tudi prvi pilot že postal zaslepljen s soncem.

Podobne težave se lahko pojavijo pri doletu v pristanek in pri pristajanju. Pravilo v letalskih pravilih se glasi nekako takole: »Pilot, ki pristaja ali je na zadnjem doletu na pristanek ima prednost pred pilotom v zraku ali na tleh. Med pristajanjem naj pilot pusti prostor na svoji levi za vse, ki so že pristali, še pristajajo ali vzletajo. In ko pristane, se naj umakne takoj, ko je mogoče.« Kljub pravilom, se tudi na letališčih z ATC (Air Traffic Control) kontrolorjem zgodi kaj nenavadnega in morajo pristajajoča letala ponoviti pristanek zaradi oviranja na stezi.

Nobena naša območja ne morejo imeti tako kontroliranih okoliščin. Na nekaterih lokacijah imamo na voljo velika območja za pristajanje, tako na vrhu kot v dolini. Tam so konflikti, med tistimi, ki so že pristali in tistimi, ki so v pristajalnem doletu, zelo redki. So pa tudi lokacije z manjšimi pristanki, še posebej iz perspektive zmajarjev, ki prihajajo



Uporabi celotno pobočje

s hitrostjo okoli 45 km/h in potrebujejo tudi do 100 metrov, da lahko varno pristanejo. Jadralni padalci imajo srečo, ker lahko pristanejo počasneje, ni učinka tal in se lahko takoj ustavijo, ko pilot stopi na tla. Če ima padalec dober prilet, ne potrebuje velike površine za pristanek. Samo pogledjte koliko malo prostora za pristanek potrebujejo 'pikaši'!



— Območje pristajanja - Lijak

Zmajarji potrebujejo za pristanek blizu neke točke veliko večji prostor, saj je učinek zemlje (povečan vzgon in zmanjšan upor) močno opazen in je dolet povečan. Vsakemu krilu, ki se približa tlam za manj kot je razpon krila, je njegova učinkovitost vidno povečana zaradi učinka tal. Povečan dolet je še posebej opazen pri krilih višje vitkosti, tekmovalnih zmajih ali nagnjenem terenu, dolet se lahko podaljša tako daleč, da lahko preseneti tudi zelo izkušenega pilota.



— Zmajarji potrebujejo večji prostor

Vse to pomeni, da je pomembno, da pilot ki je že pristal, preveri kje so še ostali pristajajoči piloti, preden se umakne iz pristanka. Tukaj imajo jadralni padalci spet prednost, saj krilo leži na tleh in pilot gleda nazaj od koder je prišel. Nasprotno je pri zmajarjih, ki imajo pod svojim krilom zelo slabo vidljivost nad sebe in za seboj. Za njih je nujno, da ugotovijo pozicije vseh drugih kril že ob priletu. Stoječo tarčo je lažje zgrešiti, kot nekaj kar se nepredvidljivo premika. Ni važno kaj letite, vaša dolžnost je, da se čimprej umaknete iz mesta za pristajanje. Pustite pospravljanje, prijavljanje letov, telefonska klicanja, pogovore z ostalimi na tleh,..., dokler niste na varnem izven pristanka. Kljub vsem tem navodilom se še vedno pojavljajo okoliščine, kjer se to pravilo ne upošteva, konča pa se s polomljenim zmajem ali kakšno zlomljeno kostjo pilota. Prav tako so v nevarnosti tudi gledalci in živali.

Kaj je iz vidika pilota, ki je v pristajalnem doletu, možno storiti glede

varnega pristajanja? Najbolj pomemben je dobro nastavljen prilet, ki vključuje možnost spremembe plana ali celo pristajalne lokacije. Na pristajanju na vzletišče, 'top landingu', si mora zapomniti, da je preleteti pristanek dobra izbira za prekinitev pristajalnega manevra. Tisti piloti, ki so že pristali, se morajo potruditi, da niso vzrok prepira ali nesreče na tleh. S tem se daje zgled ostalim pilotom, da so tudi sami pozorni in varni.

### Preprost pristop k nastavitvam pristajanja

#### A simple approach to landings setups

Vir: <https://flybubble.com/blog/a-simple-approach-to-landing-setups>

Oddaljitev stran od poznanega pristanka je lahko za začetnike kar malce strašljiva. Kako veš ali lahko dosežeš naslednji pristanek? Kaj če je tam daljnovid? Kako veš, kam piha

veter, brez vetrne vreče?

Poglejmo si splošen pristop k pristajanju, ki ga lahko prilagodimo vsem okoliščinam. Ta predvideva rahle vetrove in nekaj odprtih travnikov blizu vasi.

#### Določi smer vetra

Ko se približuješ območju in še imaš dovolj višine za izbiro alternativnega pristanka, preveri smer vetra. Najprej glej za očitnimi indikatorji vetra (dim, prah, drevesa, valovanje na vodi...).

Če očitni indikatorji niso vidni, prični delati rahle kroge in opazuj drsenje glede na tla. Veter bo raztegnil krog in hitrost glede na tla bo manjša, ko boš obrnjen v veter. Vidna potrditev omogoči razvoj sposobnosti tudi za pristanek brez pomoči inštrumenta. Vsekakor naredi sekundarno potrditev z uporabo GPS-a. Opazuj GPS hitrost glede na zemljo pri letenju v širših krogih in ko je najnižja, si postavljen v veter.

## Poišči odprt travnik, poravnani z vetrom in prepoznaj nevarnosti

Večji travnik ti da več prostora za napake in pomaga zgladiti zračni tok. Telefonskim linijam in daljnovidom se največkrat izogibamo, ni pa nevarno leteti vzporedno z njimi. Visoka drevesa proizvajajo daljše turbulence in je zelo nevarno pristajati za njimi. Paziti moramo ali so na travniku luknje in večje kamenje, ali pa živali, ki bi nas lahko ogrozile. Nekatere živali so indiferentne ob našem pristanku (krave, ovce), nekatere pa lahko postanejo nevarne (psi, konji, biki). Oglejte si možnost morebitnega umika.

## Upoštevaj nagib pristanka

Hrbtni veter ali rahlo termično dviganje bosta privedla do zelo dolgega doleta pred pristankom, ki se lahko na žalost konča v grmovju. Če je veter res zelo rahel, lahko pristaneš navkreber, da zmanjšaš razdaljo leta. Narediti je treba hitrejši dolet, z dobrim, globokim končnim zaviranjem za mehek pristanek.

## Izberi si način pristopa

Pristajanje iz pristajalnega zavoja (let z vetrom, prečni let, let proti vetru) ni vedno najbolj varna izbira. Odvisno od okoliščin se odločimo tudi za druge pristope, pristajanje z 'osmicami' ali celo bočni pristanek v močnem vetru. Vedno planiraj najdaljši možen raven dolet, na ta način ne bo treba delati zavojev, da bi se izognil turbulencam, povzročeni od zemeljskih ovir. Upoštevaj vrsto terena in možnosti rezervnih pristankov, tako da nikoli ne prideš v situacijo, ki te pripelje v pristanek v pogojih s padajočim, turbulentnim in nepredvidljivim zrakom.

## Izberi si točko

Naj ti pride v navado, da si pred pristankom izbereš točko, kjer boš pristal, s tem treniraš točnost pristajanja, ki ti lahko pride prav naslednjič, ko boš moral pristajati na manjšem travniku. To lahko pomaga tudi izogniti se 'odpravljanju nevar-

nosti', če slučajno spodbudimo pozornost bojnega bika, ko vdremo v njegov ograjeni prostor ;-)

## Izogibaj se nizkih zavijanj

To je težava večine pilotov. Narediš lep pristop in potem v zadnjem trenutku vidiš nevarnost ter močno zaviješ. To garantira zelo trd pristanek, saj se pilot ujame v močan nihaj s krilom. Kljub temu da opaziš nevarnost, leti naravnost in z zaviranjem pretvori hitrost v višino, da preletiš oviro. Če prilagodiš prvotno nastavitve, stori to zelo rahlo, majhen poteg krmilne ročke je običajno dovolj, da končno pristajalno mesto spremeniš za nekaj metrov in to je pogosto vse, kar potrebuješ.

## Noge ven iz sedeža

Po dolgem času letenja si pogosto utrujen in je zelo mamljivo sedeti v sedežu do zadnjega trenutka. To je pogost vzrok poškodb gležnja, saj so

noge pred težiščem telesa, namesto pod njim. Tako je celotna sila tvoje teže prenesena na gibljiv sklep, namenjen gibanju, ne ustavljanju telesa.

## Pristajaj s hitrostjo

Proti našim instinktom je, da letimo hitreje bliže tal, ampak če želimo lep dolet in mehak pristanek, je to tisto, kar mora ustvariti vaše krilo. Dolet z dobro vertikalno zaokrožitvijo, ki zmanjša vpliv pritiska navzdol. Nežno in počasi spusti zavore, ko si izven sedeža, da pridobiš hitrost in drsiš z nogami tik nad tlemi. To je trenutek, ko globoko potegneš zavore in jih držiš, tako pristaneš kot peresce. Če zamujaš pri zaviranju, pristanek ne bo ravno eleganten. Če si prehitel pri zaviranju, dobiš preveč višine, zato nato podaljšaj dolet z nekaj 'metuljastimi' potegi zavor (postopen poteg in hiter spust zavor). Vaja dela mojstra.



# Ustrezna vzletna teža

Avtor: Ferdinand Vogel

Vir: DHV-Info

(November-Dezember 2019)

Prevedel in priredil: Nejc Deželak

**P**roizvajalci lahko sami prosto določijo meje vzletne teže. Toda katera teža je idealna? Zgornja tretjina?

## Kako se določijo meje vzletne teže?

V nasprotju s prepričanji nekaterih, meje vzletne teže ne določi pristojni organ za certifikacijo padal. Meje določijo proizvajalci sami in pri certifikaciji se nato preizkusijo odzivi padala na predhodno določeni spodnji in zgornji meji vzletne teže. Meje se pogosto postavijo na podlagi izkušenj iz prejšnjih modelov.

Pri jadralnih padalih za XC-polete se zavedno uporabi višja ploskovna obremenitev, pri začetniških padalih je le ta nižja, da s tem zagotovijo blage reakcije ter nižjo hitrost.

Če so odzivi padala pri standardnih manevrih zadovoljivi (največji problem predstavlja ponavadi stransko zapiranje ob pospešenem letu), si pri razvoju padala testni pilot dodaja vedno več teže, dokler propadanje v zavojih ni slabše od konkurenčnih padal. S tem se določi zgornja meja vzletne teže. Spodnja meja se nato postavi glede na število različnih padal, ki jih proizvajalec ponudi na trgu, tako da s tem pokrije celoten razpon tež pilotov.

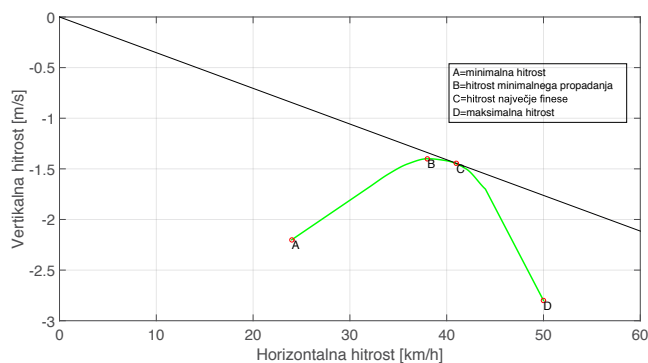
## Polara hitrost in vpliv vzletne teže

Morda bo to marsikoga presenetilo, ampak bolj obteženo padalo ni nujno učinkovitejše! Za to si pogledjmo vpliv vzletne teže na polarno krivuljo. Pri čelnem vetru se krivulja pomakne proti levi, pri vetru v hrbet proti desni. Če letimo v dvigajočem se zraku, se pomakne navzgor, v spuščujočem zraku navzdol. V času teoretičnega izobraževanja smo se naučili, da ima padalo najvišje drsno razmerje (fineso), ko se na polarni krivulji nahajamo tam, kjer se je dotika tangenta, ki jo potegnemo iz izhodišča (slika 1). S to hitrostjo imamo najboljše razmerje med horizontalno in vertikalno hitrostjo in na ta način odletimo z dane višine najdlje.

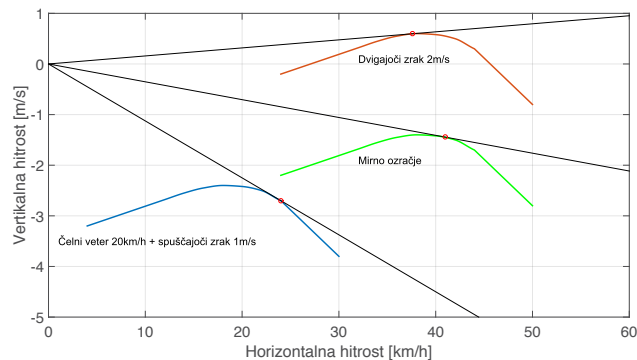
Kot se vidi z grafov na sliki 2, se ta idealna točka precej pomika po polarni krivulji v odvisnosti od zunanjih vplivov (veter ter dviganje zraka), kar pomeni, da mora pilot temu ustrezno odreagirati, denimo popešiti ob spuščajočem zraku ali ob čelnem vetru.

Kako pa na polarno krivuljo vpliva vzletna teža? Za to moramo vsako

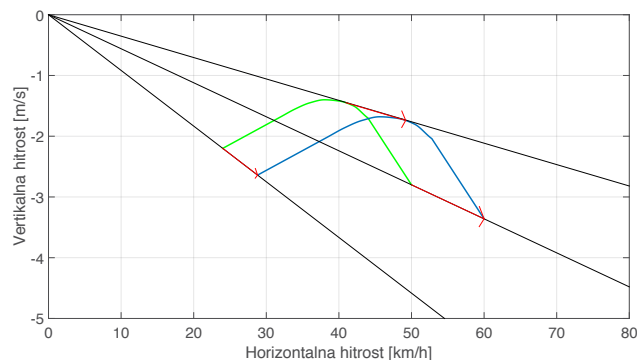
točko polarne krivulje proporcionalno pomakniti v smeri premice, ki jo potegnemo iz izhodišča (slika 3). S tem se polarna krivulja ob višji ploskovni obremenitvi pomakne desno navzdol ter pri tem tudi malo spremeni svojo obliko. Kljub vsemu ostane tangenta na spremenjeno krivuljo ista, kar pomeni, da ostane ista tudi finesa! Padalec z višjo ploskovno obremenitvijo tako leti hitreje, a pride do naslednjega stebra na enaki višini, saj na poti do njega hitreje izgublja višino. Hkrati lahko opazimo s slike še eno posledico višje ploskovne obremenitve – minimalna hitrost se poveča. Tako lahko pilot, ki je bil vajen nižje



Slika 1: Polarna krivulja jadralnega padala



Slika 2: Vpliv zunanjih dejavnikov na polarno krivuljo ter na hitrost največje finese



Slika 3: Vpliv ploskovne obremenitve na polarno krivuljo

vzletne teže, denimo hitro po pomoti prevleče padalo pri pristanku (vzrok številka 1 pri nesrečah!). Zviša se tudi hitrost najmanjšega propadanja, kar pomeni, da mora pilot v termiki delati večje kroge ali pa bolj nagniti padalo, kar pa poslabša njegovo učinkovitost. Vsako iskanje dviganja tako tudi stane več višine. V ekstremnih situacijah se poveča dinamika odzivov padala, kar posledično od pilota zahteva več preciznosti ob obvladovanju teh situacij. Nenazadnje postane tudi pristajanje na ozkih in kratkih površinah s tem zahtevnejše.

### Ampak kaj je potem prednost višje vzletne teže?

Z višjo vzletno težo se poveča dinamika padala, s tem tudi direktnost njegovega vodenja. Priporoča se, da padalec najprej preizkusi večjo velikost in se nato odloči za manjšo le v primeru, da se na večji velikosti počuti nelagodno. Letenje z manjšo velikostjo bo po občutku tako

ali tako bolj zabavno, prinese pa pri termičnem letenju vse zgoraj navedene slabosti.

Pogosto slišimo: bolj obremenjena padala so bolj stabilna. Tako marsikateri začetnik leti svoje padalo na zgornji meji. Že res, da se manj obremenjeno padalo večkrat zapre, a ta zapiranja so manj dinamična, pogosto le kratke razbremenitve, ki jih sploh ne bi smeli šteti kot zapiranja. Seveda obstaja nekje tudi spodnja meja vzletne teže. Na določeni točki postane vodenje padala premehko in premalo direktno. Turbulence pilot začuti zakasnjeno. Padalo je lahko tudi permanentno rahlo deformirano, kar vpliva na letalne lastnosti.

### Kje in kdaj torej koliko vzletne teže?

Če je termike na pretek, potem šteje samo eno – čas. Torej je višja ploskovna obremenitev boljša izbira, saj pilot leti hitreje. A ob vsakem nizkem pobiranju bo imel pilot tudi

večje težave. Ob šibkih razmerah je pilot z nižjo vzletno težo v prednosti.

Pavšalne izjave, da je potrebno leteti v zgornji tretjini predpisanega razpona vzletne teže, so nepopolne in ne držijo vedno. Čeprav so se razponi pri vzletnih težah med proizvajalci z leti približali, je pri izbiri velikosti padala potrebno gledati na ploskovno obremenitev, ki je definirana na kot

$$\text{ploskovna obremenitev} = \frac{\text{teža pilota}}{\text{projicirana površina}}$$

DHV priporoča naslednje ploskovne obremenitve:

- A- padalo 4 kg/m<sup>2</sup>
- Nizki B- padalo 4.1 kg/m<sup>2</sup>
- Visoki B- padalo 4.3 kg/m<sup>2</sup>
- C- padalo 4.6 kg/m<sup>2</sup>

Poglejmo nekaj primerov različnih velikosti in razredov padal:

Model	Velikost	Projicirana površina [m <sup>2</sup> ]	Razpon vzletne teže [kg]	Idealna vzletna teža po priporočilih DHV [kg]
<b>Niviuk Artik 5</b>	24	20,43	75 - 95	94
<b>Ozone Delta</b>	ML	20,70	85 - 105	95
<b>777 Rook3</b>	MS	21,40	80 - 95	92
<b>Phi Maestro</b>	L	23,21	90 - 115	100
<b>Nova Ion5</b>	XS	20,51	70 - 90	84
<b>Ozone Buzz Z5</b>	L	24,50	95 - 115	100
<b>BGD Adam</b>	M	21,00	70 - 95	84
<b>Advance Alpha 6</b>	28	24,40	85 - 110	98

Iz primerjav je opaziti naslednje:

**Padala A-razreda imajo na svoji zgornji meji opazno previsoko ploskovno obremenitev glede na priporočila DHV.**

**Pri večjih velikostih proizvajalci predvidevajo višjo ploskovno obremenitev na zgornjih mejah vzletne teže.**



Dean



avtor fotografije: Dean Lozej  
lokacija: vzletišče Kovk

## 2. DEL

# Zmanjšanje tveganja pri prostem letenju

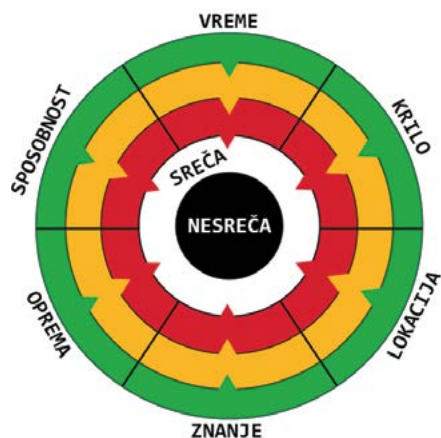
Reduction risk for free flyers;  
Flybubble, 2013

Vir: <https://flybubble.com/blog/reducing-risk-for-free-flyers>

Prevedel in priredil: Jernej Bodlaj

V prejšnji številki Ikarja smo objavili prevod prve polovice članka, v katerem so bili predstavljeni trije elementi tveganja; vreme, krilo in oprema. Sedaj predstavljamo razlago o ostalih treh.

Prosti letalci smo izpostavljeni številnim tveganjem. Z določitvijo največje nevarnosti lahko na drugih področjih povečamo svoje varnostne rezerve. Z ogledom elementov tveganja po vrsti - vreme, krilo, oprema, lokacija letenja, sposobnost in znanje - upamo, da bomo podali nekaj vpogleda v možnosti zmanjšanja tveganja pri letenju.



Ideja je zmanjšati število tveganj, ki vodijo v območje belega obroča, kjer vas pred nesrečo ščiti le sreča. Če želite leteti varno, poskusite v vsakem segmentu doseči 'zeleno luč', tako da poiščete načine za zmanjšanje posamezne nevarnosti, preden se le-ta poveča preblizu k središču. Običajno lahko obvladujete eno tve-

ganje hkrati, ko pa dve ali tri konkurirajo med seboj, postanete hitro preobremenjeni. S preučitvijo posameznih segmentov v zaporedju odstavkov upamo, da bomo razjasnili, kako ohraniti dober varnostni nivo.

## 2. DEL

### Zmanjšanje tveganja: Lokacija, vzletišče

Predstavljajte si, da je vseh preostalih pet elementov tveganja za trenutek v rdeči coni. Na dopust ste odšli v Južno Afriko. Sinoči ste imeli odlično zabavo, zato se počutite nekoliko 'mačkaste' in nekdo vam je posodil zbledelo EN-D jadralno padalo. Na voljo je skupaj z lahkim sedežem z opraskanimi karabini. Še nikoli niste opravili tečaja izrednih postopkov (dovolj so velika ušesa, kajne?). O gorskem letenju ne veste veliko, a želite poskusiti. V hotelu ste pozabili čelado. Ne veste, kakšno vreme je bilo napovedano, toda nekdo je omenil smešne (funny) razmere, ali pa je mogoče omenil Föehny (fen) razmere? Veter je močan, sunkovit in na štartu nekoliko iz strani. Gremo letet!

Se vam na zatilju že ježijo dlake? Dobro, zdaj pa pogledajte vzletišče na sliki in vse njegove zahrbtnosti vam bodo skočile v oči. Ne, ne Rob in Darron, na Matroosbergu so bolj strašljive stvari.

Kakšno je območje za vzlet? Strmo, brez prostora za prekinitve, nevarnosti v bližini, burni grebeni in



Matroosberg je morda najvišja gora, vendar ni prav lepa

pečine spodaj? V redu, razen nekaj tamkajšnjih skal, je vzletišče razmerno primerno, z nežnim naklonom in prostorom za prekinitve.

Toda kakšen je kot vetra glede na pobočje? (Več kot 45° = rdeče). Je kaj na terenu, kar bi lahko spremenilo smer sinoptičnega vetra? Na tej sliki vidimo, da teren omogoča samo eno smer vetra (naravnost navzgor po makadamski cesti), sicer bodo grebeni ustvarili rotorje. Če bo veter pihal s strani, verjetno tega ne boste vedeli, ker bo dolina usmerila veter na vzletišče. Je pričakovati, da se bo veter čez dan obrnil v bolj tvegano smer, ali se je morda že obrnil?

Ali je območje pristanka znotraj dosega? Predstavljajte si, da vzletite z delno zaprtim krilom in vas nepredvidljivo premetava okrog. Ko padalo postane hruškaste oblike, bo vaša finesa enaka ... no... hruški. Če vas bo odneslo v gozd, daljnovod ali v potok, premislite še enkrat. Razen razgibanega skalnega pobočja na tej fotografiji ne vidimo veliko varnih pristankov, vse dokler ne priletite iz doline. Za to potrebujete fineso približno 10:1. V veter je gotovo ne boste dosegli.

Raziščite, kako izgleda teren za grebenom nad vzletiščem. Gre za lepo površino za enostavno pristajanje ali je jama brez dna? Ali obstaja pot za pobeg? Pri Matroosbergu ni prostora za napake: zgoraj je fotografija vzletišča od zadaj. Hmm... morda kapljica čez rob. Nato razmislite,





Matroosberg - klifi



Poševno pobočje z zajedami pri bočnem vetru povečuje tveganje



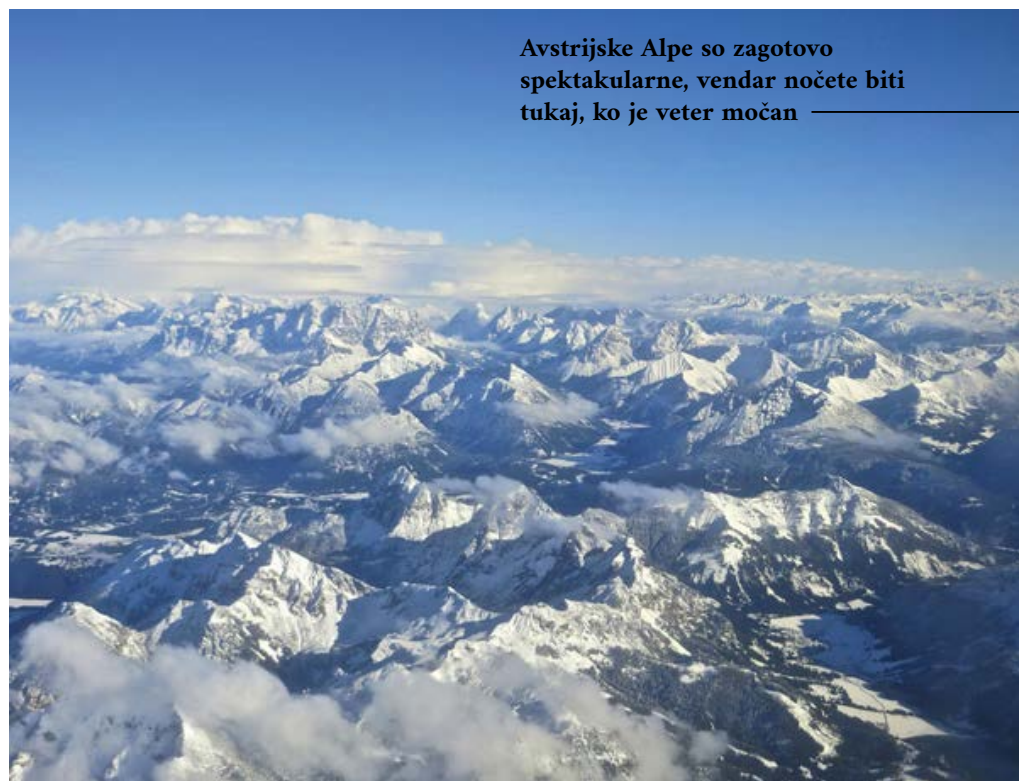
Preletaško letenje zahteva nenehno analizo tveganja

kakšen je naklon. Grobe skale ali drevesa povečajo tveganje za turbulenco in omejijo vaše izhode v sili. Številni grebeni predstavljajo grožnje za tvorbo turbulence. Vegetacija vpliva na to, kako se pobočje segreva. Taljenje snega na skalah povzroča ostre temperaturne kontraste in s tem ostro termiko. Travnata pobočja omogočajo lažje obtakanje zraka.

Med letenjem na vaše tveganje vpliva tudi kje letite. Pilot pred vami leti tesno ob pobočju in se dviga kot raketa. Bi mu morali slediti? Vprašajte se, kako izkušen je ta pilot? Zanj je takšno letenje morda le v oranžnem področju, za vas je morda v rdečem. Odjadrajte čim višje, kamor le še uspete priti, a ne na najživahnejšem področju dviganja. Tako zmanjšate tveganje in hkrati pridobivate potrebne izkušnje in sposobnosti. Če niste suvereni, si morate prizadevati, da boste leteli kar najbolj stran od pobočja, zunaj, kjer je dovolj prostora.

Če ni vidnih kazalcev vetra (jezero, dim, drugi padalci), je tveganje večje, saj ne morete biti zares prepričani, kaj se v zraku dogaja.

Upoštevati je treba tudi oddaljenost letalnega mesta (če ste primorani v pristanek, kako vas bo kdo dosegel). Promet na vzletiščih ponekod predstavlja veliko tveganje, zlasti na priljubljenih vzletiščih, kjer vzletajo tudi zmajari. Šibkejša kot je dviganje, nižja kot je inverzna plast, več



Avstrijske Alpe so zagotovo spektakularne, vendar nočete biti tukaj, ko je veter močan

prometa bo ob grebenu. Na takšne dneve razmislite, da boste na vzletišču bolj zgodaj ali pa počakate, da dviganja postanejo močnejša, da bo na voljo več prostora.

Vsako registrirano vzletišče je pod nadzorom lokalnega društva, zato je vredno prebrati njihova navodila in upoštevati pravila. Razmislite o raziskavi vzletišč sosednjih društev, da bi lahko uživali na vzletiščih z manj prometa. Obstaja več spletnih strani, kjer najdete možne alternative (upoštevajte, da napovedi na spletnih straneh vzletišč niso nujno najbolj natančne).

Ko letite na preletu, stalno spreminjate svoj položaj, ki nenehno zahteva sprotno analizo in veliko previdnosti. Ker je verjetnost napačnih odločitev v vaših začetnih preletih večja, skušajte ostale varnostne kategorije spraviti v zeleno območje. Pomagajte si s priročniki za pilote in se udeležite tečajev za prelete!

Razmislite, kako lahko izbira vzletišča in območje letenja vpliva na vašo varnost. Če ste na nepoznanem terenu, se nikar ne pozabite pozanimati pri kakem izkušenem pilotu o lokalnih značilnostih. Običajno bodo veseli, da vam lahko pomagajo.

## Zmanjšanje tveganja: Sposobnosti

Četudi ste naravni talent za letenje, lahko še vedno izboljšate svojo varnost tako, da razvijate svoje sposobnosti letenja in se usmerite v zeleno področje, ki vodi v nirvana-letenje. Nekateri ljudje so 'naravni' piloti, drugi se morajo zadev naučiti. Na žalost je človeška narava taka, da mislimo, da smo v prvi skupini, dokler pač ne odkrijemo, da temu ni tako. Torej domnevajte, da ste vedno korak bližje nevarnemu območju, kot ste se ocenili. Čeprav ste naravni talent, namenite čas razvijanju svojih sposobnosti na način, da se usmerite proti zelenemu sektorju.

poceni staro padalo (da se izognete obrabi primarnega krila) bodisi namensko krilo za vodenje na tleh (ki ga lahko uporabite tudi v nekoliko močnejšem vetru).

Dobra tehnika vzletanja dela čudeže pri obvladovanju tveganja. Gre za to, da poletite takrat, ko želite, in ne takrat, ko o tem odločijo sunki vetra. Vodenje na tleh pomaga tudi pri izpopolnitvi mišičnega spomina in zmanjšuje vaš reakcijski čas. Najbolje je, da najdete območje z nekoliko naklona, da bo padalo lahko obtičalo nad vašo glavo, namesto da bi rahlo zaostajalo. Odzivi bodo zato podobni tistim, ki jim boste priča na vzletnih mestih.

ga poskusite dvigniti nazaj. S tem razvijamo uporabno sposobnost za kontrolo nad sunki vetra in prefinjen občutek za kontrolo nad komandami.

Naloga: slepo vodenje padala. Zaprite oči in skušajte naprej obrnjeno krilo ohranяти letalno čim dlje. To zares razvije občutek za premike gurten, kar vam bo omogočilo odreagirati še preden bo učinek sunkov vetra viden na krilu in navsezadnje tudi začititi, na kateri strani je termika.

Naloga: krivulja moči. Poiščite travnato področje in poskusite vzleteti iz sedečega položaja. Poskusite obdržati krilo nad glavo. Na obeh straneh ga poskusite spustiti na tla in spet dvigniti nazaj nad sabo. Poskusite se s krilom dvigniti na noge. Vajo izvajajte tako, da ste obrnjeni v smeri naprej in tudi obratno. Vaja je namenjena razvoju občutka za moč krila, učinku zaviranja in kontrole nihanja ter zavedanju aerodinamičnih sil.

Naloga: počasen poteg. Razvijte sposobnost, da krilo s pomočjo A linij dvignete čim počasneje, brez da bi ga pri tem spustili nazaj na tla. Hitrost dviganja nadzirajte tako, da se nagnete nazaj ali se pomaknete proti krilu.

Obvladovanje akrobatike lahko privede do razvoja perfektnega nadzora



### 1. Vodenje padala na tleh (groundhandling)

Hiter način za izboljšanje vaših sposobnosti je, da svoje jadrarno padalo vzamete na travnik ali na enostavno vzletišče in vodite padalo na tleh. Lahko se udeležite tudi tečaja, ki je namenjen obvladovanju padala na tleh.

Ste razmišljali, da bi si umislili krilo posebej za treninge na tleh? Bodisi

V redu, ampak kaj naj pravzaprav počnemo? Samo stojimo s krilom nad glavo? To bo pomagalo, vendar je na tem veliko več! Tu je nekaj nalog:

Naloga: dotik stabilizatorja. Ko se krilo poravnava nad glavo, naj bodo noge zasidrane tam, kjer so, nato krilu pustite, da na eni strani rahlo pade navzdol. Zavirajte spust s komando na zgornji strani, a dovolite, da se kupola dotakne tal. Nato

Pravilna izbira trenutkov določenih gibov vam omogoča, da hitreje vzletite



## 2. Letenje na tleh

Letenje na tleh predstavlja naslednjo fazo. Letenje na tleh? V čem se sploh razlikuje od vodenja padala na tleh? No, dogajalo se bo le na vzletišču ali na rahlem pobočju, v vetru. Vaše krilo mora ustvarjati vzgon.

Naloga: kje nastopi točka zastoja? Zelo pomembna veščina, ki jo je treba razviti, saj vam omogoča, da lahko natančno pristanete na pobočju, varno pristanete na vzletišču, brez strahu letite počasi, se izogibate prometu in v nujnih primerih lahko pristanete skoraj navpično. S stopalom drsite po tleh, s spuščeni nogama, močno zavrite in vztrajajte, dokler ne začutite, da se krilo začne mehčati in hitrost propadanja nenadoma naraste. Ko dobite občutek o dogajanju, pogledjte navzgor, da vidite, kako se vaše krilo odziva. Tako se bo razvila vaša sposobnost prepoznavanja bližajoče se točke zastoja oziroma odtrganja vzgona v zraku. Običajno se prične dogajati na konicah – ostanejo zadaj. Poigravajte se s tem znova in znova, nikoli ne bo preveč, a vadite resnično nizko. S časom boste lahko začutili, kako se bliža zastoj, takrat hitro sprostite komande, da se bo krilo hipoma vrnilo v let še pred nastankom zastoja. Opazujte tudi, kako sunki vplivajo na točko zastoja, in kako nesimetričen poteg zavor povzroči, da se krilo zavrti.

Naloga: kratek vzlet. Ne glede na jakost vetra, vzletite v treh korakih. Trik je v tem, da med vzletnim tekom natančno uravnavate nagib padala, tako da kontrolirate obremenitev na prsni vezi glede na hitrost jadralnega padala. Poskusite vzleteti s hitrim tekom pred krilo (ne bo šlo najbolje, zanihalo bo navzgor in nato navzdol). Poskusite vzleteti tako, da pustite, da padalo zaniha pred vas (ne preveč, saj se bo sicer zalomilo). Vadite, dokler ne osvojite popolnega ravnotežja, ki je tik pred navpičnico, kjer vas bo krilo potegnilo naprej s pobočja že po kratkem zagonu. Naloga: odpiranje asimetrično zapr-

tega padala. Na tleh močno potegnite za vrvice A na eni strani, da se polovica kupole podre. Nagnite se / hitro tecite v veter, da vzdržujete tok zraka preko krila, da le-to lahko leti naravnost. Opazili boste, da na preostali polovica krila že z manj zavore povzročite zastoj vzgona. Za odpiranje zaprtega dela krila uporabite velike in globoke potege komande na tisti strani. Ta vaja vas bo naučila pravilnega ravnanja v ključnih situacijah reševanja asimetričnih zapiranj in ozavestila o spremembah hitrosti zraka, pri katerih pride do zastojev na delno zaprtem padalu. Našteli smo le nekaj nalog. Vadite lahko še napihovanje zloženega padala, varno spuščanje krila, dviganje padala v stilu 'kobre', velika ušesa, nadzorovano kajtanje, počasno letenje, pristanke iz negativnega zavoja in še veliko več. Letalne sposobnosti zato lahko razvijate tudi, ko ni povsem primerno za letenje.

## 3. Nalet

Nalet je nenadomestljiv. Več kot lahko letite, hitreje boste napredovali. Če je skoraj letljivo, vseeno ne sedite na hribu v čakanju, da se razmere izboljšajo (da bi se nemara ognili prezgodnjem pristanku). Če je le dovolj močno, da lahko vadite vodenje krila na tleh, to storite. Naj padalo ne tiči v torbi. Letenje ima sestavljeno učno krivuljo in ure, ki jih namenite zdaj, bodo vaša osnova

za naslednje korake.

Odlična izbira je tudi voden letalski izlet v nove kraje.

## 4. Letenje v tandemu

Nekatere šole nudijo poučevanje v obliki letenja v tandemu, kjer se lahko pridružite inštruktorju, ki vam omogoči intenzivno lekcijo 'ena na ena', ki vam bo razširila nabor spretnosti. Omogočen vam bo nadzor padala v kar se da kontroliranih okoliščinah. Izpopolnili boste sposobnosti za vsa opravila, ki jih boste želeli izboljšati.

## 5. Varnostni tečaji

Če želite stopnjo svojih sposobnosti dvigniti na višji nivo, razmislite o tečajih varnega letenja ali o tečajih izjemnih situacij v zraku. Slednji bo potekal nad vodo, z reševalnim čolnom in velikimi zalogami višine za



Leteča učilnica – letenje v tandemu nudi neprimerno boljše učne pogoje



Učni izlet za nabiranje kakovostnih izkušenj in naleta



Sem že našel točko zastoja?



Lovljenje vodilne skupine na tekmi

morebiten izmet rezerve. Inštruktor vas bo vodil skozi postopek in korak za korakom boste napredovali skozi različne manevre. Tečaj bo dodobra preobrazil vaš odnos do letenja, odstranil bo strah in vam omogočil večji občutek svobode. Če vas mika akrobatsko letenje, je najbolje začeti na tečaju za izredne postopke, nato pa lahko z vajo in vajo napredujete, da vam lepi wingoverji, spirale in drugi manevri ne bodo več predstavljal težav. Zavedanje in občutek, ki ju boste zgradili s svojim krilom, sta neprecenljiva in bosta resnično pomagala pri vaši tehniki pobiranja v termiki in zaupanju v zrak.

## 6. Tekmovalno letenje

S tekmovanji se slika zaokroži, vaše sposobnosti se bodo nedvomno povečale – taktika, osredotočenost misli, letenje v skupinah, postavljanje ciljev (in doseganje le-teh!) poskrbijo za intenzivno doživetje. Tekmovalni piloti so pogosto v pomoč pri izmenjavi nasvetov in ker lahko svoje odločitve neposredno primerjate z odločitvami drugih v zraku, hitro pridobivate izkušnje. S sledenjem v živo in analizami preletenih poti po pristanku, npr. v programu Google Earth ali SeeYou lahko resnično dobite občutek za prave odločitve in taktiko, ki jih potrebujete na poti do zmage.

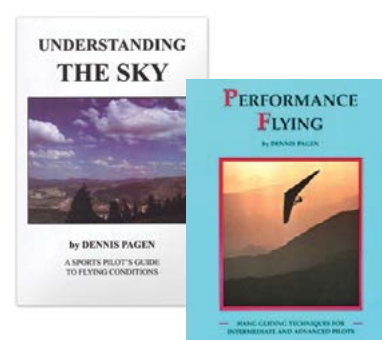
Pojdite ven in vadite svoje veščine pri vodenju krila na tleh. S tem boste zmanjšali tveganja iz kategorije sposobnosti letenja.

## Zmanjšanje tveganja: Znanje

Pomanjkanje znanja predstavlja tveganje. Na neletljive dneve si umislite študij teorije o letenju, da izpopolnite svoje znanje. Poglobite se v vreme: *Understanding the Sky* je obvezno branje za vsakega pilota. *Touching Cloudbase* predstavlja koristen temelj znanja o letenju. Potem so tu knjige, kot je *Thermal Flying*, briljantne za razumevanje teorije o alpskem vremenu. *Performance Flying* (čeprav je knjiga bolj namenjena zmajarjem) je pomemben temelj za vse pilote jadralnega padala in vsebuje absolutno zlata vredne informacije. Potem so tu še novejša knjiga *Mastering Paragliding*, *Fifty Ways to Fly Better* in mnoge druge, nabite s teorijo in uporabnimi informacijami.

Ko imate v mislih neko novo vzletišče, si priskrbite kakšen vodnik vzletišč, da si preberete značilnosti in s tem zmanjšate tveganje. Večina društev nudi obsežne nasvete o njihovih vzletiščih tudi na internetu, a informacije so lahko zastarele in le redko vam dovolj povedo o pogojih na izbrani dan, zato za informacije vedno vprašajte še kakega lokalnega pilota. Ko pridete na vzletišče, pred vzletom poiščite najbolj izkušenega pilota in pokramlajte glede podrobnosti in trikov.

Na voljo so tudi številne knjige z vodiči: *Best Flying Sites of the Alps*, *Scottish Paragliding a Companion Guide* ali *Fresh Air Site Guide* za letenje



v Južni Afriki. Ko napredujete v preletih, *Classic Routes* ponuja neprecenljiv lokalni pogled na stvari, na katere morate biti pozorni med letenjem, in je dober temelj, ki ga lahko uporabite na podobnih terenih po vsem svetu.

Knjige lahko zmanjšajo tveganje tako, da vam pomagajo najti odgovore na vprašanja, ki si jih zastavljate med letenjem.

Obstaja vrsta DVD-jev, ki vam bodo pomagali razširiti znanje o nadzoru nad padali. Jocky Sanderson je s posnetki *Security in Flight II* postavil zlati standard za tečaje izjemnih postopkov v zraku. Njegov *Performance Flying* raziskuje aktivno letenje. Ad-



inštruktorjem. Rezervirajte si tečaj, voden izlet ali dan naprednega pouka in imeli boste dostop do vsega znanja, ki ga lahko absorbirate.

Če potrebujete strokovno svetovanje glede opreme, se posvetujte s prodajalcem, ki se ukvarja z več blagovnimi znamkami, da bodo njegova mnenja bolj nepristranska. Ko gre za nakup novega krila, potrebujete nekoga, ki se lahko poistoveti z vašimi letalnimi sposobnostmi in vam primerno svetuje. Pogovorite se z drugimi piloti in se obrnite na priporočenega lokalnega prodajalca, ki vam lahko opremo posodi tudi za testni let, njegovo poznavanje pa naj temelji na podlagi izkušenj pridobljenih na najnovejših modelih.

Ker letenje vključuje potencialne nevarnosti, je vedno dobro poznati osnove prve pomoči, zato priporočamo specialistične tečaje in ne le knjige, saj je praktično usposabljanje boljše.

Kamor koli vas letenje zanese, aktivno iščite informacije. Bolj kot se boste vključili, več pridobljenega znanja bo pomagalo zmanjšati vaše tveganje.

## Zaključek

V seriji poglavij smo preučili številne dejavnike tveganja pri letenju: vreme, krilo, oprema, vzletišče oziroma lokacija letenja, vaše sposobnosti in znanje. Čas je, da razmislite, kako le-ti delujejo v kombinaciji. Predstavljajte si, da ste kupili novo jadrarno padalo, za en razred višje od tistega, ki ste ga vajeni. Torej je vaš segment 'krilo' obarvan rdeče (novo jadrarno padalo + nadgradnja EN razreda). Kaj lahko storite, da zmanjšate tveganje?

### Skrbno izberite elemente:

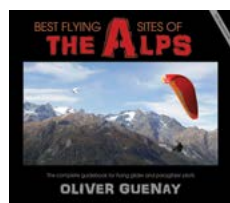
- **pojdite na najvarnejše vzletišče na izbrani dan;**
- **izberite dan, ko bodo vremenske razmere enostavne;**

- **pretvarjajte se, da ste manj sposobni, kot v resnici ste;**
- **poiščite čim več podatkov o novem krilu, njegovih ocenah in lokaciji, kjer boste leteli;**
- **izberite močnejši sedež s preloženo rezervo. Zdaj ni čas za letenje v 'tangicah';**

Poglejte diagram. Vse je v tem, da je na njem čim več 'zelenih luči', da bo vaša zaloga varnosti dovolj velika.

Če si med letenjem prizadevate minimizirati tveganje, boste začeli sprejemati pametnejše odločitve. Ko se vaše letalne sposobnosti povečujejo in vaša presoja izboljšuje, se mora z njimi večati tudi obseg za vas sprejemljivih možnosti.

Če ste novinec v športu, bo vaša sposobnost prepoznavanja nevarnosti omejena, zato boste opazili, da ste v težavah, ko bodo stvari že precej neugodne. Preventivno ostane bolj oddaljeni od tal, žlebov in grebenov kot drugi piloti in si zagotovite širši prostor za morebitne napake. Tekom napredovanja si boste izostrili občutek in intuicijo, ki vas bosta vodila naprej, razvili boste 'občutek za zrak', ki vam bo povedal, kdaj in kam leteti. Več kot boste leteli, boljši pilot boste postali in bolj boste lahko uživali v tem, kar vam prosto letenje lahko ponudi.



*vanced Ground Handling* od Jeffa Go-ina je odlična osnova vodenja krila na tleh za pilote motornega in tudi navadnega jadrarnega padalstva.

Na spletu se najde nekaj draguljev, a bodite pozorni na samo-imenovane strokovnjake, ki nimajo dokazov o svojih sposobnostih, le nekaj objav na različnih forumih. Ko se razvijejo razprave glede opreme, je enostavno podleči neumnostim in lažnim podatkom, kar za vas lahko predstavlja tveganje, če se zanesete nanje.

Če želite priti do zanesljivih znanj o letenju, ki vas ne bodo ogrožala, se posvetujte s kakšnim uglednim

# Ptiči v gnezdu

Avtor: Tomaž Samec

**K**o gledaš in opazuješ spomladi ptiče v gnezdu, ali morda opaziš, da delajo kot celota, v timu? Mladina se uči od starejših, vsak korak je zanje nov svet in zato je sodelovanje izjemno pomembno. Tako se znanje prenaša iz roda v rod, vse na prvi pogled deluje utečeno in brezskrbno. Z razlogom. Tako bi moralo biti tudi pri nas, jadralskih padalcih in zmarjarjih, a predlagam, da se za trenutek ustavimo in razmislimo. Čutiš, da je res tako?

Šport, ki nas polni z energijo in nam daje moči za izzive napetih vsakdanov, postaja stresen. Zdi se, da gre le še za boj močnejših, vase usmerjenih posameznikov, ki si vzamejo vzletišče zase. Hkrati ne pomislijo na kolegialnost, ko hitijo pripravljati posnetke, s katerimi bodo pozneje na družbenih omrežjih lovili všečke. Je le še to pomembno? Si lahko delimo nebo? Ne le s pticami, tudi drug z drugim?

Vprašam se, ali smo vsi opravili enak program šolanja, ko pa na vzletišču vsak postavlja svoje razumljivo najljubše padalo vseh presežkov kar sredi vzletišča, namesto ob robu, kot je dogovorjeno in navsezadnje naučeno. In pri tem mimogrede udari še en 'čvek' s prijateljem, da lahko drugi čakamo na svoj trenutek. Ki nam konec koncev pripada, enako kot njemu. Pravila so zato, da nam olajšajo sobivanje na vzletiščih. Si predstavljate, da bi na padalskih tekmah videli 'talenta', ki bi padalo in vso ostalo opremo pripravljali kar na vzletni stezi? Tam so pravila jasna, mar ne? Poleg tega, če



vi potrebujete več prostora za manevriranje po vzletišču (vzrok: kakšen grm, vetrna vreča, bočni veter ali še kakšna ovira), potem najprej razmislite pri sebi. Ali je to mesto res primerno za vaš vzlet? Ali pa si iskreno priznate, da potrebujete še nekaj vaje na šolskem terenu. Zgolj ponujam v razmislek.

V egocentrično usmerjeni družbi, kjer vidi vsak le sebe, se žal tudi med padalci izgublja kolegialnost. Ste pomislili, da bi pomagali kolegu pred sabo, ki je vpet in se mu zaradi vetra 'porola' padalo? Žal je vse prepogosto videti, da junaki na vzletišču le stojijo in gledajo tega 'nerodneža', namesto da bi mu priskočili na pomoč. Navsezadnje jo bodo tudi sami kdaj potrebovali.

In morda še eno sladko - kislo jabolko in potem res odletim neznanu kam – pa ne za všečka ;-( Če spet malo osvežimo znanje, pridobljeno na padalskih tečajih, v šolah, je prvo pravilo, da na novem terenu in vzletišču poiščeš informacije pri lokalnih pilotih. Ti poznajo teren in so dobro podkovani. Verjemite, je ni pameti, ki bi vam bolj pomagala kot



Lepo vzletišče. Ali sem dovolj sposoben za odletet v takšnih pogojih?

izkušen padalec, ki pozna svoj teren. Še danes se spomnim, po zaključku šolanja prvega koraka z lokalnim padalcem, ki mi je podal koristne nasvete in jih še prejemam od njega. Ob tej priložnosti gre zahvala tebi kolega, prijatelj, le upam lahko, da bom še sam imel priložnost dati informacije naprej. Ja, kot ptice v gnezdu.



Lep razgled nad dolino. Ali lahko odletim v takšnih pogojih? —

razmisliti o naših skupnih ciljih.

[https://sffa.org/sites/default/files/filecontent/kodeks\\_prostih\\_letalcev\\_.pdf](https://sffa.org/sites/default/files/filecontent/kodeks_prostih_letalcev_.pdf)

Vse to pišem zato, ker še verjamem. Verjamem, da tega ne smemo pometati pod preprogo. Verjamem, da se bo našel kdo, ki se je prebil do konca tega pisanja in razmislil. Vsi smo zgled drug drugemu. Podmladku, navsezadnje tujcem, ki prihajajo na naša vzletišča.

In fantje, tudi punce, kolegi, prijatelji. Naš šport je lep, vzletišča so fantastična, prav tako nebo, ki si ga delimo. Ohranimo vse to.



Da se vzletišče zaraste, ni potrebno veliko časa. —

Lokalna vzletišča vzdržujejo lokalni piloti, ki v to vlagajo svoj čas, energijo, navsezadnje denar. Ta kolegialnost, pomoč je tista, zaradi katere lahko vsi skupaj varno vzletamo. Pogosto ni lahko, a le povezanost, navezovanje stikov je tisto, kar nas dela ljudi. Tako se lahko padalci pokažemo v dobri luči in le prijazna beseda nam odpira vrata pri domačinih. Vsak napačno parkiran avtomobil po drugi strani kvari ta odnos in prihodnjic kmet ne dovoli več dostopa do vzletišča. Škoda je nepopravljiva, saj smo navzven vsi padalci eno, skupina športnikov, ki dobro ali slabo sobiva z lastniki zemljišč.

Svoj prosti čas jaz namenjam urejanju vzletišča na Homu pri Preboldu. Kosim travo, odstranjujem grmičevje, redčim podrast, tudi kosilnico ali drugo orodje popravim, če je treba. Gorivo za vse to plačujem iz svojega žepa. V zameno pričakujem le zgoraj omenjeno kolegialnost, spoštovanje pravil, skrb za dobre odnose z domačini. Naša zveza, ZPLS, je izdala in tudi objavila na svoji spletni strani naš skupen kodeks. Mislim, da si ga je dobro še kdaj prebrati in



**Ali bomo skupaj  
skrbeli za naša  
vzletišča ali bomo  
preprosto vzletali  
le še toliko časa,  
kolikor nam bo še  
narava dopustila?**

# Zakaj in kako sem postal jadralni padalec

**Avtor: Ljubo Mohorič, "padalc"**  
**Fotografije: Boža Bolčina**

Čas približevanja 70. letnici mojega rojstva me je zadnji mesec leta 2019 vse pogosteje nagovarjal, da bi bilo prav, da tudi sam nekaj prispevam k vsebini tako kvalitetne revije, kot jo imamo jadralni padalci in zmajarji (v nadaljevanju JP in JZ). Toda že prvo resnejše razmišljanje v tej smeri me je opozorilo, da pravzaprav k tako strokovni in s samimi podvigi prežeti vsebini revije, s svojimi, več kot skromnimi jadralno padalskimi (ne) uspehi, nimam kaj dosti za dodati. Kaj lahko nekdo, s tako (pod)povprečnim padalskim znanjem in izkušnjami, kot jih imam sam, sploh lahko sporoči bralcem revije Ikar, kjer se oglašajo vrhunski teoretiki in predvsem praktiki JP in JZ? Po daljšem premisleku pa sem prišel do sklepa, da morda le nimam prav. Nenazadnje so prav vsi ti letalci prišli do JP veččin in znanj, ter tudi do JP izpita, na podoben način kot jaz sam in, da smo vsi mi na svojih začetniških fazah najverjetneje naleteli na približno enake radosti in strahove. Da bi drugim delil nasvete in nauke pač ne bo šlo, še posebej zato ne, ker se mi je ob tem razmišljanju od nekje prikradla v spomin še neka ponesrečena prispodoba izobraževanja iz bivše Jugoslovanske ljudske armade (JLA), no saj tudi v Slovenski vojski ni dosti drugače, ki je 'rahlo' ironična. Zapisano zgleda tole takole: »Oficirji JLA so imeli včeraj visoko strokovno predavanje o boju proti raketnim izstrelkom in možnosti obrambe Jugoslavije (Slovenije) v primeru sovražnega napada z najodobnejšo vesoljsko tehnologijo. Po končanem predavanju so oficirji odšli na strelišče, kjer so se preizkusili v streljanju z zračno puško«.



Tako nekako bi, iz prvega zornega kota, v luči delitve nasvetov, izgledal tudi moj poskus opisa lastnih 12-letnih jadralno padalskih dosežkov. Mojim mlajšim kolegom bi lahko realno ponudil le 'streljanje z zračno puško', saj ne morem pisati o XC preletih, niti

ne o kakšnih rezultatih pri pristajanju 'na piko' (ker sem vedno padel na zadnjico), še manj o klubskih zmagah, ker sem bil vedno izven konkurence, da ne govorim o pionirskih poletih z vrhov pettisočakov Himalaje, poletih s kontinenta na jadranske otoke, da o 500-km preletih po Braziliji in JP akrobatiki niti ne pišem (čeprav, roko na srce, je tega nekoliko le bilo)... Pa vendarle ni čisto tako, da ne bi imel kaj smiselnega za sporočiti drugim.

Menim, da sodim v povprečno populacijo jadralnih padalcev in teh mislim, da je med nami največ (naj mi elita oprostite). V naši zelo kvalitetni reviji Ikar pa mislim, da se nas teh oglašaja najmanj, saj v njej prevladujejo članki, kar seveda ni nič narobe, le o najboljših in njihovih občudovanja vrednih dosežkih, da ne rečem podvigih. Seveda pa bi bilo zelo dobrodošlo, da tudi tisti povsem povprečni napišemo kakšno svojo izkušnjo in/ali zgodbo iz lastne prakse.

Nekje iz moje notranjosti se je namreč oglašil moj altruističen jaz in me opomnil, da ne bi bilo slabo opisati vse svoje neuspehe in ponesrečene primere iz tega športa, tako v zraku kot na tleh, saj se nenazadnje lahko zelo ve-

liko naučimo tudi iz izkušenj drugih. No, tu sem se torej našel in opolnočil svojo odločitev, da opišem in posredujem svoje izkušnje, večinoma mlajšim kolegom. Učenje iz napak drugih je lahko, tako pravijo, najbolj hvaležno in najbolj smiselno učenje.

Nekaterih mojih napak ne priporočam ponavljati nikomur, pa čeprav je to samo moja osebna izkušnja v čisto določenih okoliščinah. Želim, da bi bilo takih primerov med nami čim manj. Tudi zato, ker aktivno letim in se dobro počutim med vsemi temi čudovitimi ljudmi in mi že njihova soprisotnost vliva veliko življenjskega optimizma ter me izpolnjuje v mojem jadralno padalskem preživljanju prostega časa. Napake se v padalstvu drago plačajo in veliko sreče je potrebno imeti, da se vsi taki spodrsaljki, kot so bili tudi moji, ne končajo nujno tragično.

No, pa da ne pozabim, ena svetla točka v moji padalski karieri je pa vendarle tudi zabeležena in dokumentirana. Z Damjanom (mišljen je D. Pregelj) sva pred leti na vzletišču Lijak posnela kratek video o ročni košnji tega vzletišča, ki se je kar nekaj časa vrtel na YouTube-u. Vsi ostali neuspehi, ki jih štejem za zelo uspešne, bodo opisani v nadaljevanju. Za uspešne jih štejem zato, ker sem jih preživel. Žal pa vsem padalcem ni bilo dano, da bi take in podobne neuspehe ali napake preživeli. Doslej sem namreč imel veliko sreče, nekaj znanja, nekaj instinktov in tudi nekaj 'jajc'. Zdaj mi je tudi jasno, da se samo iz dobrih jajc izvalijo dobri orli.

V članku bom opisal vse, kar se mi je dogajalo v zvezi s tem športom v teh 12-ih letih mojega življenja od same odločitve, da postanem pilot JP, pa vse do moje 70. letnice, na kateri si želim, da sodeluje 70 pilotov, jadralnih padalcev in zmajarjev. O tem več na koncu tega sestavka.

Že uvodoma moram povedati, da sem se tega športa lotil sorazmerno pozno, pri svojih 58-ih letih. Torej takrat, ko večina moških teh let opušča svoje športe, kaj šele, da bi se lotevali novih, še najmanj pa jadralnega pa-



dalstva. Padalstvo sem takrat, pred 12. leti, le dodal nekaterim športom, s katerimi sem se že prej rekreativno in aktivno ukvarjal: kolesarjenje, plavanje (tudi zimsko), gorsko smučanje, tek na smučeh, rolanje, drsanje na ledu in krajši (vse redkejši) teki, dolgi do 12 km. Lahko bi rekel, da je bila odločitev za JP le logično nadaljevanje vseh prejšnjih aktivnosti, ki so rezultirale v želji po nadgradnji dotedanjih športnih aktivnosti in, da zaradi tega novega športa nisem opustil prav nobenega prejšnjega. Res pa je, da odslej absolutno prednost dajem prav JP in, da je to danes moj 'favorite sport'.

Da bo bralcem, veliki večini sem namreč nepoznan, vsaj deloma razumljivo za koga gre, se predstavim že uvodoma. Rodil sem se 9. 3. 1950 v vasi Čekovnik nad Idrijo. Tu sem se rodil vsaj pet let prepozno, da bi se priključil majhni skupinici pionirjev zmajarjev, ki so s Hleviških planin med prvimi v Sloveniji poleteli kar z doma narejenimi zmaji v spodaj ležečo dolino Idrijske Bele. Nisem prepričan, da bi se jim pridružil, četudi bi bil rojen tistih pet ali nekaj let prej, kajti to so bili za takrat veliki podvigi in ne verjamem, da bi premogel toliko poguma kot sta ga takrat imela Janez in Emil Guzeljev ter njuni podporniki. Prav ta pionirska skupina zmajarjev je 'odkrila' danes v Sloveniji zelo znano in tudi še danes moje najbolj pogosto vzletišče, Sončnico nad Budanjami v Vipavski dolini. Dejstvo, da sem na pripovedovanje o teh podvigih postal pozoren, pa priča o tem, da sem v sebi nosil nekaj latentnih ikarusovih genov. Ptičji gen je v človeku ostal iz davnih časov, a se je tekom evolucije nekje izgubil in tako je strah pred letenjem postal večji kot želja po letenju. Samo tisti, ki uspejo ta strah pred letenjem premagati, lahko postanejo padalci ali letalci. Pri nekaterih posameznikih se ta gen skozi tisočletja ni bistveno izgubil in je bil močnejši kot pri drugih in so ga v dobi tehnike uspeli zopet odkriti in aktivirati ter se lotili izdelovanja prvih letalnih naprav (Dedal, Ikar, brata Wright, brata Edvard in Jospian Rusjan...).

Še dobro se spomnim, da se je po vasi govorilo, da sta na služenje vojaškega

roka med vojaške padalce v Niš takrat odšla oba Černalogarjeva iz Hleviš. Ob koncu osnovne šole sem sicer sanjal o vojaškem pilotu, a te želje iz različnih razlogov nisem mogel uresničiti. Tako sem najprej pristal v rudniku, nato pa v tankovskem rodu kopenske vojske takratne JLA, a želje postati pilot nisem nikoli opustil. Ta se mi je uresničila šele 17. 07. 2013 leta, ko mi je Javna agencija za civilno letalstvo RS izdala dovoljenje za pilota jadralnega padala. Res to ni bilo isto, a nekaj tankovskega sem, hočeš nočeš vnesel tudi v padalstvo. Nekateri na Kovku, ki so priložnostno spremljali moje prve vzlete z JP, so rekli: »Ta pa vzleta kot tank«. A o tem nekaj več malo pozneje.

Bilo je leta 2007, ko sem v Vipavski dolini zagledal v zraku nad Kovkom skupino različno obarvanih jadralnih padal. Partnerici Boži sem nenadoma odločno rekel: »Tudi jaz bom letel s padalom«. Ni mi oporekala. Pozneje me je moralno in organizacijsko podpirala, ko mi je nesebično pomagala pri vseh prevozih na vsa različna vzletišča, da sem postal kolikor toliko samostojen padalec. Odločitev, da grem delat izpit za JP je povečala mojo čuječnost do vseh tistih pripovedi, da ne rečem legend in mitov, ki so v Vipavski dolini krožili o raznih resničnih in manj res-



Po uspešnem odpiranju in dviganju padala sledi obrat in premik na rob vzletišča. Polet se začne.

Vzlet na mojem priljubljenem vzletišču Sončnica na Kovku.



ničnih dogodkih med padalci. Nekateri od teh primerov so v moji predstavi

o JP postali rahlo strašljivi in moram priznati, da ne preveč opogumljajoči za mojo že skoraj sprejeto odločitev. Boža mi je pripovedovala o resničnem primeru, o katerem se je med padalci na Vipavskem še dolgo govorilo. Šlo je za slučaj nekega mladega črnolasnega padalca, ki ga je po vzletu proti njegovi volji odneslo med oblake (posesal naj bi ga oblak) in se je po treh ali štirih urah vrnil na zemljo (spet ne po svoji zaslugi) popolnoma prebledel in ne več črnolas, ampak osivel. O podobnem primeru so le nekaj let pozneje poročala tudi sredstva javnega obveščanja, le s to razliko, da je padalec bil odložen nekje v Triglavskem sredogorju že kar precej pomrznjen in dodobra ledificiran, o barvi las pa takrat niso poročali. No in, ko je še nekaj primerov reševanja v sili iz lastne padalske prakse v svojem stilu in žargonu opisal še izkušeni lokalni jadralni padalec Robert Bolko, sem že skoraj opustil misel na mojo prvotno odločitev. Rešilna je bila njegova beseda, ko je dodal, da se kaj takega dogaja bolj poredkoma in še to tistim, ki sami vsaj malo izzivajo svojo usodo.

Ugotovil sem, da v tem okolju biti padalec pomeni eno od bistvenih določil človeka. V pogovornem jeziku je običaj, da biti padalec pomeni 'genus proximus', zadostno ali celo osnovno določilo nekoga in, da ta označba ne potrebuje nobenih dodatnih določil ali t. i. 'difirencie specifične'. Preprosteje povedano, če je nekdo padalec, vse ostale dodatne kvalifikacije za njegovo določitev niso potrebne, oziroma niso pomembne. To, da je nekdo še delavec, uslužbenec, učitelj, upokojenec, ravnatelj, postane nepomembno tisti moment, ko si prepoznan za padalca. Kolikor vem, to ni slučaj za druge športe, kot je kolesarstvo, roket, košarka... Običajno rečejo, ta in ta punca ima padalca, kot da bi ta njen fant živel od padalstva in ne od česa drugega. Takšni, ki lahko živijo od padalstva, so tudi v Vipavski dolini zelo redki. Jadralno padalstvo je v glavnem strošek, 'izguba časa' in izpostavljanje nevarnostim. No, nekaj idiličnih trenutkov v zraku seveda odtehta vse nevarne plati tega lepega športa. In prav zaradi pričakovanja le teh, sem se tudi sam odločil za ta šport ali bolje reče-

no način preživljanja prostega časa, ki ga je bilo po upokojitvi vendarle nekaj več. O njegovih nevarnih pasteh takrat nisem resno razmišljal. Na Samov predlog sem se vpisal v tečaj jadralnega padalstva pri društvu Polet iz Nove Gorice. Tečaj je vodil učitelj JP Damjan Pregelj.

Vse skupaj naj bi se bolj zares začelo s prvimi treningi na strmini pod Lijakom prav na moj rojstni dan, 9. marca, leta 2008. Spomnim se, da sem obvestilo o tem prejel v obliki SMS sporočila na letališču v Helsinkih, ko sem bil na službeni poti na Finskem. Na Finskem je takrat snežilo, a mislim, da tudi na Lijaku tisti teden ni bilo pogojev za začetek praktičnega dela mojega začetnega tečaja o JP. Kasneje se je vreme izboljšalo in spretno smo lovili vikende, ko se je dalo odhajati na primerne terene v bližnji okolici. Po prvih začetkih vodenja padal na strmini pod Lijakom, smo nato odhajali na Vremščico in enkrat ali dvakrat tudi na Banjšice. Tu smo se v veliki vročini in rahlem vzgorniku učili prvih lekcij o padalstvu. Po desetkrat in več na dan smo tekli v dolino z napol odprtim padalom in se potem grizli v kolena, ko smo se vračali nazaj na vrh grebena, da smo lahko ponovili vajo. Le v redkih primerih si se resnično odlepil od tal in začutil čar letenja in že si bil zopet na nogah. Po 40-ih urah se je tako bližal zaključek prvega dela tečaja in sledil tudi prvi spust z Lijaka. Tega sem si zapomnil predvsem po tem, ker sem ves čas leta od vzleta do pristanka dobesedno visel (na modih) na sprednjih pasovih sedeža in se nisem upal niti toliko premakniti, da bi se pravilno usedel v padalski sedež.

Po opravljenem začetniškem tečaju sem že mislil, da vem dovolj o varnem in pravilnem letenju, zato niti nisem nameraval opraviti še nadaljevalnega tečaja, ki je potreben tudi za opravljanje JP izpita in s tem pridobitev licence za samostojno letenje z jadrlnim padalom. Izpit je takrat že postajal obvezen in kmalu se je izkazalo, da bi tudi ta del tečaja lahko veliko prispeval k mojemu varnejšemu letenju. In ne le to, tudi tečaj iz postopkov v sili, ki ga je Damjan organiziral na Bohinjskem jezeru bi mi še kako prav prišel že

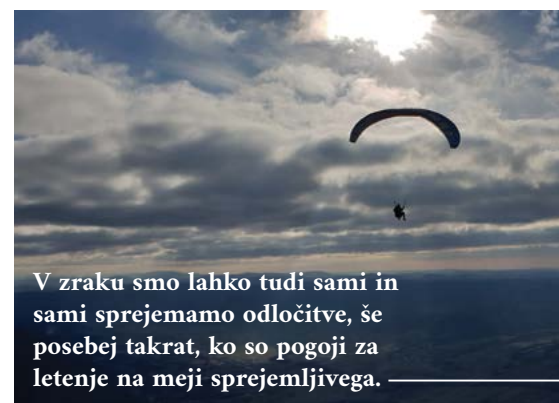
takoj po opravljenem začetniškem in nadaljevalnem delu tečaja. To, da sem si takrat domišljal, da mi bo za moje potrebe in moje skromne JP ambicije zadostoval samo začetni tečaj, me je pozneje drago stalo. Bil sem namreč prepričan, da mi bo začetniški tečaj povsem zadostoval za moje 'nezahtevne' polete z vzletišč v dolino, saj nisem imel v načrtu opravljanja nekakšnih JP podvigov. Hudičevo sem se motil.

Razmere v zraku so me že kmalu podučile, da, ko se enkrat pobereš s tal in poletiš, izkušenj in znanj, ki ti lahko pridejo še kako prav, ni nikoli dovolj. Jadralnega padalstva se stalno učiš, saj razmere v zraku nikoli niso identične, kaj šele povsem enake. To pomeni, da se padalec vedno znajde v novih in drugačnih okoliščinah in mu že pridobljene izkušnje vedno ne zadostujejo. Damjan je ob koncu prvega dela tečaja povedal razliko med tečajnim učenjem in letenjem po opravljenem izpitu. »*Ko si na tečaju te uči učitelj, po opravljenem tečaju se učiš sam. Torej učenja ni nikoli konec*«. Učenje v JP pa ni zgolj učenje tehnik in veščin, ampak bi o tem lahko napisal celo knjigo. Pozneje par stavkov tudi o tem.

Po končanem tečaju sem takoj opazil bistveno razliko pri prehodu na samostojno letenje. Do opravljanega izpita je o vsem (vremenu, vetru, času vzleta, možnosti padavin...) odločal vodja tečaja, po tečaju pa sem moral sam sprejemati te odločitve, kar pa mi, roko na srce, ni bilo lahko. Prvi samostojni odleti so zahtevali lastno oceno situacije, vremena, vetra, spremljanje situacije v zraku, umik in hitro vrnitev na tla, če je kazalo na spremembo vremena. Občasno se me je v zraku polastil občutek tesnobe, strahu... Zanimiv je bil občutek, ki se me je polastil, da kljub ugodnim pogojem za letenje, nisem bil prepričan, da je tako res. Dejstvo, da v takih idealnih pogojih ni nikogar v zraku, me je begalo, celo strašilo. Razveselil sem se vsake pike nekje v daljavi, ker sem upal, da mi gre naproti JP, pa čeprav se je izkazalo, da gre za orla, kavko... Rešilno bilko sem takrat našel v UKV postaji, ki je prav zato bila takrat moj obvezni spremljevalec, pa ne zaradi vzdrževanja zvez, ampak zaradi preganjanja občutka

zapuščenosti in osamljenosti. Vsak glas ali hreščanje, ki sem ga zaslišal v aparatu, čeprav ni imel nobene veze z mojo trenutno situacijo, mi je pomenil neizmerno veliko. Tolažil sem se, da je še nekdo v zraku, še nekdo je tu nekje, samo da ga ne vidim. Nisem sam med temi oblaki, sem si dopovedoval.

Takrat sem si, kot začetnik, še kako zaželel pomoči izkušenih kolegov iz društva DJP Kovk. V društvo sem se včlanil, da bil sprejet in obravnavan kot novinec, začetnik, a ker za moje težave in pričakovanja ni bilo posebnega posluha, naslednje leto članstva nisem obnovil. Užaljeno sem ugotovil, da tega nihče ni niti opazil, zato sem naslednje leto nato članstvo obnovil, pa si s tem spet nihče ni belil glave. Individualisti?! Mislim, da ne bi bilo prav, da brezplačno koristim društveno infrastrukturo: vzletišče, pristanek, avtomatski odzivnik vremena... Spoznal sem, da se moram za svoje 'pravice' še bolj zavzeti sam, čeprav bi tudi JP društva lahko, po vzoru lovskih društev, začetnikom za eno leto dodelila izkušenega padalca - mentorja. Pilotu začetniku se pojavlja polno novih vprašanj, ki se jih na tečaju ne razrešuje: polet od Lijaka do Nanosa, vzletanje na drugih vzletiščih po Sloveniji je poglavje zase in se ga vedno ne da razrešiti z lokalnimi piloti, poglavje zase so zasilni pristanki med takimi preleti, itd. Padalec začetnik rabi veliko psihološke podpore za samostojne lete in le to lahko dobi le od izkušenih



**V zraku smo lahko tudi sami in sami sprejemamo odločitve, še posebej takrat, ko so pogoji za letenje na meji sprejemljivega.**

društvenih pilotov. Novinec ni primeren za tekmovalne izzive, ampak je nebogljene začetnik, ki mu vsaka tovrstna podpora pride še kako prav. Sam sem se srečal tudi s povsem banalno težavo, ki sem jo omenil že v zvezi s

prvim poletom, usedanjem v padalski sedež. Težave z umeščanjem v sedež sem rešil tako, da sem nožne pasove prepel čez spodnja nosilna pasova na sedežu in tako imel prilepljen sedež na zadnjico že pri vzletu. To bo verjetno tudi edina inovacija, prispevek, ki je bila preverjena v praksi v moji začetni fazi učenja jadralnega padalstva in presega domet streljanja z zračno puško. A kaj bi na to rekla kakšna strokovna komisija, ne vem. Pri meni se je stvar obnesla, dokler nisem ugotovil, da je problem usedanja v sedež izhajal iz prekratkih ramenskih pasov. Problem, ki to sploh ni bil, a bi ga izkušen padalec verjetno odkril že prej. Tudi to je učenje.

Učenje iz tujih napak je najcenejše. Pa, da ne bi kdo plačeval šole, ki sem jo že jaz, naj kar po vrsti opišem moje ponesrečene primere:

Nesreča št. 1: Polet z zelo starim šolskim padalom s Kovka in zagozditev vozla vrvic B linije v korak dveh vrvic linije C na levem krilu arhaičnega padala. Po dvigu in pred vzletom padala nisem preveril v zraku, temveč sem v bojazni, da se bo zaprlo, kar stekel proti robu planote, da se spustim proti pristajališču pri piceriji Anja. Kmalu po vzletu začutim, da mi padalo močno vleče v levo stran, pogledam navzgor in vidim, da gre že za omenjeno zagozditev in nobeno 'cukanje' leve komande ni moglo odpraviti težave. Padalo je hitro izgubljal na hitrosti in višini, saj sem ga s poskusom uravnavanja smeri, s (pre)močnimi potegi desne komande, še bolj zaviral. Pod Budanjami se je padalo zrušilo na višini vsaj petih metrov in treščil sem na zemljo točno med asfaltno cesto in vinogradom z opornimi



kovinskimi stebrički za trte. Z glavo sem udaril nazaj tako močno, da so mi očala odletela vsaj 10 metrov nazaj, čeprav so bila pod čelado. Mislim, da se kaj takega, kljub temu, da padala z vozli niso že veliko let v rabi, še vedno

lahko zgodi. Dogajajo se mi vozli in vozlički iz vrvic, ki se pentljajo okrog nosilnih vrvic, in če so 'zategnjeni', jih v zraku le s težavo odpentljamo. Zato je potrebna stalna kontrola padala pred vzletom. Na tečajih se to uči in naša odgovornost je, da to izvajamo. Po tistem slučaju sem staro padalo takoj zamenjal z novejšim. Zaradi vse pogostejše uporabe kovinskih stebričkov v vinogradih po Vipavski dolini je prav, da se tega zavedamo, ker so poškodbe padalcev v primeru prisilnih pristankov lahko hude. S tega vidika in množice električnih žic, ki so napeljene 'križem kražem' čez polja, je za padalce, kljub odličnim drugim pogojem, Vipavska dolina vse manj prijazna. Skoraj ne morem razumeti, da se krajinska arhitektura s to problematiko ne sooča, ali pa sam ne vem zato.

Nesreča št. 2: se mi je zgodila v času nadaljevalnega tečaja in se je končala z elegantnim pristankom na črnem gabru pod Lijakom. Padalo Gradient Golden. Takrat se moja logika razmišljanja iz prakse ni ujemala z objektivno zakonitostjo gibanja zračne mase pod menoj. Prvi spust in nato dvig je uspel, pričakoval sem, da postopek lahko ponovim, saj bo ravno v tem času nastal nov termični steber in se bom tako lahko nanj 'prišlepal' in se ponovno dvignil do željene višine nad Lijakom. Pri tem razmišljanju nisem vključil možnosti, dvoma, da mogoče pa le ne bo več tako. Zgodilo naj bi se tisto, kar sem sem si želel, da bi se, pa se ni. Znanje, razum, intuicija, instinkt? Odpovedalo je najprej moje vedenje, nato intuicija in, če nadgradim razmišljanje Aljoše Čoha, avtorja članka v prejšnji številki Ikarja (december 2019, stran 22), še instinkt. Če bi imel instinkt, bi energično zavil v desno in pridobil na višini, ker je bil spodaj greben in bi lahko odjadral v pristanek, tako pa sem, na srečo, lepo kot orel, pristal na položnem črnem gabru. Odlično je deloval le moj ptičji instinkt. Damjan je takrat pripomnil, da je dobro, da ima vsak padalec svoje drevo. Tega tisti trenutek niti nisem čisto razumel. Pozneje, ko sem padel na območje brez dreves, sem šele dojel kaj pomeni obviseti na drevesu, imeti svoje drevo. Bilo je to v tistem zloglasnem Mačjem kotu blizu Čavna, od koder so baje

včasih, 'piloti prihajali le s koščkom repnega dela aviona pod pazduho', kot mi je ob neki priložnosti povedal sosed iz Dolge Poljane.

Nesreča št. 3: padalo Gradient Golden. Nad pristankom pri Anji me je nekega poznega popoldneva, dobrih 100 m nad tlemi, zagrabi divji piš, ki je, kot bi rekel Bolko, nastal iz 'mrča' ter me začel razmetavati po zraku kot gosje pero. Presenečenje je bilo popolno, saj je bilo vreme spomladansko, na nebu le nekaj oblakov in česa tako silovitega niti slučajno ne bi pričakoval. Da je bila zadeva še bolj nenavadna, ostali padalci, ki so bili le nekaj deset metrov stran, tega niso niti čutili. Po nekaj premetih in zapiranjih padala, ki ga zaradi močnih sunkov vetra nisem več obvladoval, sem instiktivno odprl rezervo ter zamotan v vrvic glavnege padala enonožno pristal na zemlji sredi polja, dobrih 200 metrov stran od uradnega pristanka. Rešil me je instiktiven izmet rezerve, kar je bilo na zavedni ravni vneseno v možgane v obliki pogoste izjave učitelja JP Damjana: »Med letom večkrat pomislite na ročico rezervnega padala in ne samo to, primite jo, kot, da jo boste izvrgli«. Nekateri filozofi bi rekli: »Nič ni v podzavesti, kar ni bilo prej v zavesti«. Od takrat dalje sem vedno pozoren tudi na pristajanje. Prvotni občutek, da ko si enkrat nad pristankom, nisi več v nevarnosti, me je zapustil. Tudi v zraku, le še par metrov nad tlemi, lahko preti nevarnost. Popolnoma varen si šele po uspešnem pristanku. V zraku sta lahko nevarna samo strela ali trk z zračnim plovilom, sicer pa se vse hudo padalcu zgodi pravzaprav le na tleh, ob načinu pristanka.

Nesreča št. 4: Mačkov kot, poletno oblačno vreme, padalo Gradient Golden. Na letu proti Otlici me veter začne odrivati nazaj proti Golakom. Opazujem kaj se dogaja in kaj se bo zgodilo. Verjetno bi moral takoj pritisniti pospeševalnik, pa nisem. »Ko ne veš kaj storiti, prepusti odločitev padalu«, je nekoč rekel moj učitelj, saj je padalo narejeno zato, da leti. Še preden sem se karkoli odločil, sem se znašel v nekakšni turbulenci, negativnem zavoju in rotorju, z vrha pa kot da bi nekdo še lopnil po padalu in v parih sekundah

sem telebnil na hrbet med dve veliki skali, ki jih na Gori ne manjka. Da bi me naložilo na kakšno drevo ali grmovje, te sreče tokrat nisem imel. Padec na vrat in hrbet me je stal sedmih počenih vretenc, treh vratnih in štirih hrbteničnih in izpaha leve ključnice. Boža me je urgentno odpeljala v šempetrsko bolnico, kjer so se mi bolečine še okrepile. Helikopterski prevoz v Ljubljano sem zavrnil, ker sem verjel, da ni nič hujšega, češ mi 'tankisti'. Magnetna resonanca je pokazala resne poškodbe vretenc in napovedali so mi večmesečno mirovanje in strogo ležanje. Izjava zdravnika me je popolnoma potolkla. Ali mi je tega bilo treba? Po dveh dneh so me odpeljali v klinični center v Ljubljano in tam sem bil po treh dneh operiran. Dva dni po operaciji sem podpisal izjavo (zahtevo), da me odpustijo iz bolnice, ker, da bom sicer zaradi 'lenarjenja' umrl. Oddelčni zdravnik me je uslišal. Čez tri mesece, ko bi moral po prognozi biti še v mirovanju, sem bil zopet že na Kovku. Okrog Mačjega kota sem se še dolgo časa sukal kot mačka okoli vrele kaše in se ga izogibal v velikem kotu. A ne predolgo.

Opisal bom še dva primera, ki pa nista bila nesreča, ampak bolj dogodka s srečnim izidom in sta pomembno vplivala na moje doživetje JP.

Dogodek 1: Doživetje efekta šobe pri poskusu prenizkega preleta s Kovka na Nanos. Na ta možni učinek sem bil opozorjen od učitelja JP in ostalih kolegov v priložnostih pogovorih. Pri enem izmed poskusov preleta na Nanos se mi je to tudi zgodilo. Nekje na polovici poti mi je padalo začelo potiskati nazaj in niti pritisk na pospeševalnik ni več pomagal. Prisilni pristonek se je končal med konji v ogradi. Lastnik se je ustrašil, da se konji ne bi splašili, zato ni bil nič kaj prijazen z menoj. Bil sem nemalo razočaran. Moja usoda in 'nesreča' ga ni niti najmanj ganila, bal se je le za svoje konje. Hitro sem splezal čez leseno grajo in se oddaljil, saj nisem bil prepričan v dobre namere lastnika konj.

Dogodek 2: Letenje je lahko tudi čista filozofija, še prej pa fiziologija in psihologija, kar sem letos (2019)

izkusil pri poskusu preleta z Lijaka proti Kovku, ko sem nekje na slabi polovici priletel v morje bele megle ali nizke oblačnosti. V trenutku sem izgubil občutek, da letim, saj se ni nič več gibalo, tudi sam ne. Rezultanta aerodinamičnih sil kot da je nič. Padalo kot da stoji na mestu, bel meglen medij (nekakšna mlečna cesta) okoli mene pa je bil itak nepregleden in brez ene same orientacijske točke. Dobil sem občutek, kot da stojim na mestu in, da ni gibanja glede na zemljo in glede na okoliški zrak. Noben moj čut ni zaznaval ničesar, razen nepregledne bele gmote megle, v kateri mi ni ostal na voljo noben vir informacij. Ker ničesar ne vem o stanju padala, poskušam ugotoviti kaj se dogaja z menoj. Zatečem se k Descartesovi izhodiščni filozofski tezi '*Cogito ergo sum*' - Mislim, torej sem in jo predefiniram v '*Letim, torej sem*' ali vsaj '*Visim, torej sem*'. To mi za razjasnitev lastne pozicije ni zadostovalo, zato sem se zatekel k čistemu racionalistu I. Kantu (1724 -1804). Tako sva v tisti sivini ostala sama s Kantom in njegovo teorijo spoznavanja. Jaz kot čisti subjekt in nepregledno morje megle kot neprijeten objekt. Moje spraševanje, kdo koga določa, je postalo še kako pereče in aktualno. Prav mi je prišlo le Kantovo filozofsko in splošno priporočilo, imej hrabrost uporabljati svoj razum in vedno deluj tako, da tvoje ravnanje ne bo v nasprotju, v tem primeru, s splošnimi pravili varnega ravnanja v jadralskem padalstvu. Apriorne forme čutnosti zaznavanja so obstajale in se trudile biti uporabljene. Te forme čutnosti sicer omogočajo zaznavanje, a kaj, ko se izkazujejo šele z zaznavanjem samim. Torej, da bi se lahko oprl na apriorne forme razuma moraš imeti neko zaznavanje zunanjega sveta, v tem primeru letalnega okolja. Čutila so obstajala, a niso imela kaj zaznavati, razen bele oblačnosti. Letenje je tako v tisti situaciji postalo popolnoma razumska dejavnost odvisna od odločitev možganov, ki so v tem primeru delovali neodvisno od čutil. Tako sem se sam pri sebi odločil, da bom, ker tal pod seboj nisem niti slučajno videl, nadaljeval s '*poletom*'. Kaj pa mi je drugega ostalo? Še enkrat sem povzel iz spomina situacijo: smer leta Lijak - Ajdovščina - pristonek pri piceriji

Anja. Naprej ne smem, ker ne vem, kako oddaljen sem od najbližjih strmin hribovja na moji levi strani. Torej rešitev je na desni strani. Obrnem padalo za 90 stopinj in nadaljujem let v smeri jug proti Vogrščku, Soči ali Trstu, v upanju, da se bo oblačnost pretrgala in bom nekje v daljavi najprej zagledal na gladini neke vode odboj ali odsev sončne svetlobe ter se potem že laže odločil kako naprej. Situacija se je odvila zelo optimistično, čeprav sem tudi sam pri sebi računal na ugodnejši izid (optimizem), kot se mi je sprva zazdelo (rahla panika). Ko zagledam gladino Vogrščka, se poslovim od Kanta in se pridružim empiristom ter začnem uporabljati svoja čutila ter končam let s pristankom na uradnem pristajališču pod Lijakom.



Moj zadnji 'vzpon' na vzletišče Kovk v letu 2019, 25. decembra. Teга leta sem opravil blizu petindvajset takih vzponov.

**Bolj kot vzponi na Kovk, so v primeru slabega vremena na vrhu, naporne vrnitve s Kovka. Taka oblika JP ni le ekološka, ampak tudi 'fair play': »Jaz njega gor, on mene dol«**



Poleti nad Vipavsko dolino so nagrada za prvi del mojega vzpona na Kovk.

No, in še dve moji padalski specialnosti, od katerih ena niti druga nista izrazito padalski. Prva je ta, da vsakih



**Padalska gneča na Kovku pomeni zame znamenje dobrih pogojev za letenje.**

14 dni poskušam vsaj enkrat priti na Kovk s kompletno normalno padalsko opremo (ne lahka varianta) v eni uri. Druga je morda vzletanje pri močnejšem vetru, zaradi česar se me je prijel 'sloves vzletača' v močnem vetru. To tehniko vzletanja sem razvil instinktivno in je pravzaprav izhod v sili, ker morda ne obvladam tistega galantnega vzletanja, ki ga obvladuje večina padalcev in omogoča kontrolo padala pred vzletom.

Naj pojasnim z lanskim poletnim pristankom pri piceriji Anja. Kmalu je nato nedaleč od mene pristal še legendarni Erzo, ki me direktno vpraša: »Kje si pa ti štartal?« Moj odgovor: »Na Kovku«, se mu ni zdel prepričljiv, resničen, skoraj ni verjel, zato je dodal: »To skoraj ni mogoče.« A bilo je res. 'Njegova' skupina je tistega dne prišla na Kovk in poskušala vzleteti, a ker je bil veter premočan, so namero opustili in šli odleteti na Lijak. Erzo ni pozabil pristaviti komentarja nekoga iz skupine. »Kako pa vzleti tisti ta stari, ki prinese padalo iz doline peš na Kovk, se malo razgleda naokoli, se pripravi in vzleti, mi pa ne moremo?« Tako nekako se me je oprijel ta sloves. Seveda ni vse res. Res pa je, da sem se specializiral za vzlete v pogojih močnejšega vetra (9 do 12 m/s) ali sunkih vetra in še to le na Kovku. Moj odgovor je v moji 'tankovski' izkušnji in sposobnosti izkoristka vzleta med vmesnimi kratkimi premori ali intervali močnejšega vetra. Mnogi pa ne vedo, da se mi je iz 'tankovskih' časov ohranila tudi navada zaviranja in zavijanja z obema komandama, ki pa se pri padalu ne obnese. Pred leti sem tako v nekem trenutku, ko se mi je zazdelo, da me bo odneslo predaleč, poskušal padalo ustaviti kar



**Jadranja v poznih popoldanskih urah nad Vipavsko dolino so doživetja zase.**

z močnimi potegi krmilnih vrvic in padalo se je res ustavilo, a tudi sesedlo v bližnjo koruzo. Še sreča, da izpita 'vozač tenka' ni bilo mogoče, tako kot za večino ostalih vozil, pretransformirati v 'pilota jadralnega padala'. Toliko o tankovskih vzletih in JP.

To mi na nek način omogoča tudi padalo Pawn, ki mi ga je nekoč priporočil moj učitelj JP Damjan. Njegovo priporočilo in moja odločitev sta bili na mestu. S tem padalom in desetletnimi izkušnjami danes letim dokaj varno. Zasluga bratov Valič je, da so danes taka padala na voljo tudi pilotom mojega kova. V padalo imam zaupanje, v padalstvo pa v celoti še ne.

Izpita za JP nisem opravil prvič, ampak sem oba dela moral opravljati dvakrat, s tem, da sem praktični del poleta moral le ponoviti (v tistih časih je bil pristajalni prostor na izpitih manjši, možen je bil ponovni let), teoretičnega pa sem moral prijaviti ponovno, kajti poglavje o postopkih v sili ne prenese dvomov. Problem je bil tudi moj vid. Sodobne aparature so zaznale nekakšno konvergenco vida in slabše prilagajanje na globinski vid (leta). Moral sem še po eno okulistično potrdilo in okulist mi je pod nos pomolil svinčnik in vprašal: »Ali vidite? Spremljajte premikanje svinčnika.« In ocenil je, da je v redu. Pozneje sem samo enkrat ali dvakrat pri pristajanju le za trenutek opazil težave z globinskim vidom, a dejanskih težav ni bilo nikoli. Večje težave kot vid mi pri pristajanju predstavlja popolno brezvetrje ali katabatski veter v spodnjih plasteh, ki se pojavi običajno proti večeru. Pristajanja v takih pogojih se moram še naučiti od izkušenejših kolegov. Pa saj

je časa tudi zato še veliko.

**Vsem padalcem in uredništvu revije Ikar želim obilo varnih in užitkov polnih trenutkov v zraku in na zemlji.**

## **Povabilo kolegom jadralnim padalcem in zmajarjem**

# Pohod na Kovk

70 let je postalo dejstvo. Za praznovanje mojega življenjskega jubileja si želim, da bi se mi pridružili tudi klubski in drugi JP in JZ letalci iz Slovenije, vsaj 70 letalcev v zraku. Za ta dogodek je bil že določen datum (9.5.2020 in rezervni 17.5.2020), vendar zaradi omejitve glede epidemije to takrat verjetno ne bo možno. Takoj, ko bodo razmere srečanje dopuščale, vas bom povabil preko spletnih povezav - na družbenih omrežjih H&F-ja, na SLO paragliding forumu, tabli Eol in XC Globe, ter na spletni strani DJP Kovk.

Na teh naslovih bo objavljen tudi organizacijski in časovni raspored dogodka. Planiran je 'hike' iz Budanj pri Ajdovščini, okoli 15. ure vzlet vseh udeležencev, po pristanku pri piceriji Anja pa okoli 17. ure manjša pogostitev sodelujočih pri cerkvi v Logu.

Vabim vas, da se mi pridružite. Veseлим se snidenja z vsakim izmed vas.

**Ljubo MOHORIČ**

# BRAZILIJA 2019

## Z motorjem na urgenco

Avtor: Stane Bajt



Vzletanje  
z vitlo

**K**o se Primož Suša novembra 2018 vrne iz Brazilijske, kjer sta z Aaronom Durogatijem odletela 500+, zelo pohvali profesionalni nivo agencije, ki tam organizira letenje, zato se odločim, da grem naslednje leto tudi jaz. Nabere se nas nekaj Slovencev; poleg Primoža še Jošt Napret, Erzo in zadnji trenutek se pridruži še Marko Kežnar, iz Italije pa Aaron Durogati in Nicole Fedele. 'Ekipa, da te skipa', le da se jaz nisem počutil, da spadam zraven. Sem se pa tolažil, da bom že kako. Vsaj nisem prvič v tistih koncih. Tam blizu sem bil leta 2009 in 2010, tako da mi vsaj vremenski pogoji niso povsem neznani.

Pridemo v Caico, manjše mestece na vzhodu Brazilijske in se začne. Cel kup enih opravil, ki so nujna, da vsa zadeva dobro funkcionira, ampak jaz sem bil takoj v stresu in to hudem. Vnašanje naslovov v SPOT-ov račun, da me bodo lahko sledili s pomočjo satelitskega signala in pobirali. Itak, da mi ne gre in me Suša reši in nabaše moj račun z ustreznimi naslovi.

Hvala Primož. Potem nas 'postrojijo' in povedo, da vstaja se ob pol šestih, zajtrk že pred šesto, odhod na letališko stezo par minut čez šesto itd, itd. Pa 'kobra' štart je treba znati, ker piha in klasika tu ne špila – itak da vsi to obvladamo, kajne. No, jaz glih ne. In Andy, eden od obeh šefov navrže – kako smo se kaj matrali s prijavo pri brazilski letalski upravi, ker modeli imajo vse obrazce samo v portugalsščini. Sem nekaj časa bujil v ta njihov 'šmoren' od obrazcev na spletu in ugotovil, da nimam šans na zmago in sem stvar zaprl. Modro kimam, kaj pa čem, sedaj sem tu in moram tole nekako pregurat, čeprav mi ni nič jasno kako. Razdelijo nam še trackerje, da nas bodo sledili med letom še preko GPS signala in to je to za začetek.

Se spokava z Erzotom (Erzom) v sobo in mi ni nič fajn. Preveč komplicirano je to za moj okus. Preveč inštrumentov na kokpitu, preveč ljudi na kupu, časovnica izdelana na minute, za improvizacijo ni prostora.



Uspešen vzlet



Način vzletanja - kobra

Lovci na rekorde imajo vso proceduro izdelano do popolnosti, jaz pa povsem zgubljen in razstelan. Ma bo že kako.

Zjutraj se v konvoju odpeljemo na letališko stezo, kjer nas Andy seznanja z vremenom in načinom spravljanja nas pilotov v zrak. Njegova ekipa montira vitle na avtomobile in razdelijo nam še vrvice, s pomočjo katerih se povežemo med vitlom in klinko, to je napravo s pomočjo katere se sprostiš, ko ti operater na vitlu tako ukaže. Najbolj neučakani se pripnejo na vitle, veter že kar dobro nabija in se predstava začne. Kobra štarti nikomur ne gredo prav gladko, tako da jih kar razmetava po stezi. No ja, torej nisem edini, ki mu ni vse jasno. Ko pridem na vrsto, sem že kar dobro prestrašen. Nisem si nadel rokavic, da bom lažje 'hendlal' padalo. Potegnem 'kao' na kobro, ga že skoraj dobim nadse, z vitlom me potegne, padalo je še

postrani in jaz ne pod njim in gre vse skupaj po tleh. Me pošlepa po asfaltu, pogrnem kolikor sem dolg in širok in ker sem brez rokavic mi ostri kamni olupijo nekaj kože na dlani in tudi na kolenu. Se pobrem in vidim, da je tudi moj novi Oudie 5 uničen. Odpnejo me z vitla in grem poflikat rane in pregledat, če mi vsaj drugi vario dela. No, lepo se je začelo. Ugotovim, da moj stari dobri vario dela, poškodbo pa tudi nekako povijem, malo s povojem in malo z Duct tape lepilnim trakom. Ajmo ponovno poskusit. Nekako mi uspe in odletim 100 km. Prepočasi mi je šlo in po petih urah še 'scurim' sredi dne, ko bi se še par ur lahko vlekel vsaj do 200+. Pristanem na prašnem nogometnem igrišču v majhni vasi bogu za hrbtno. Takoj ugotovim, da se mi je snela cevka z urinalnega kondoma in jo začnem iskati na mestu pristanka. Obupan ugotovim, da je ni tam in da bo brez nje naslednjič težko biti dolgo v zra-

ku. Andy, ki me je spremljal z avtom, mi sporoči, da naj poskusim nekako priti do bližnjega mesta, ker bo tako precej prej pri meni. Povprašam 'firbce', ki se naberejo, če me kdo pelje z motorjem v Pombal. Se je ponudil prijazen mladenič in sva šla. Malo po potkah, še več pa po živalskih stezah. Ker me muči izguba cevke in me skrbi kako bom letel, če ne bom mogel urinirati med letom, ga sprašujem, če je v mestu apoteka. Jaz portugalsko ne znam, on pa kaj drugega ne, tako da se nisva ravno odlično razumela. V bistvu se sploh nisva. Če bi se jaz spomnil besede farmacija namesto apoteka bi mogoče še šlo, tako pa pač ni šlo. Ker drugače nisem vedel kako mu dopovedati, da bi rad v lekarno, mu pokažem poškodovano roko, češ da rabim obliže. Pokima in evo - problem je rešen. Kako enostavno je to. No ja, ni. Me je zapeljal v bolnico. Tam poskušam nekaj dopovedovati kaj da rabim, ampak oni angleško nič, jaz portugalsko ravno toliko in so me odvedli na urgenco. Nekaj maham z rokami in poskušam z nasmehom na obrazu, ampak zadeva postaja resna. Takoj je okrog mene kup belih halj, luštna zdravnica mi že meri pritisk, drugi zdravnik pa se spomni na Google prevajalnik. Povpraša me kako dolgo že ne morem urinirati in če hudo trpim. Skratka šalo vzel je vrag. Samo še v operacijsko naj me zvlečejo, pa bo. To reševanje mojega življenja traja že slabe pol ure, ko končno ves zaskrbljen privihra Andy, ki me je prišel pobrati, da me odpelje nazaj v Caico. Na trackerju in SPOT-u je videl, da sem v bolnišnici in je mislil, da sva z motoristom imela nesrečo. Ko sem ga zagledal, si oddahnem in mu pojasnim, da je vse skupaj en sam nesporazum. Ko zadevo pojasni zdravniškemu konziliju se vsi režijo, jaz pa brez urgentne operacije zapustim bolnišnico. Naslednji dan dobim izgubljeno cevko, ki so jo našli na letališki stezi kjer sem padel in Jošt Napret mi posodi svoj rezervni Oudie. Hvala Jošt. No, po parih dneh sem se nekako privadil in uspel nekaj odleteti.



Pridobivanje višine



Vrečka za urin

# V družbi indijskih jastrebov

Avtorica: Živa Živic

Vzletišče

Tibetanske zastave z  
molitvami na vzletišču

**N**ajine nosnice je s prvim korakom, ko sva zapustila letališče, napolnil močan sladkast vonj, za katerega nimam dovolj bogatega besednega zaklada. Gost in nasičen zrak v New Delhiju ti daje občutek, da bi ga lahko jedel. Naši evropski noski, razvajeni od čistega in svežega zraka, katerega privilegij imamo dihati v deželi na južni strani Alp, preprosto niso pripravljene na koktejl smoga, izpuhov, začimb in še marsičesa, kar ti ponudi dvajset milijonsko mesto. »Naj se avantura začne!« si pravim in previdno stopim proti taksistom, kjer vitek možic drži v rokah list papirja z mojim imenom...

Tokratni potopis bo bolj skozi oči pilotke začetnice, zato mi oprostite morebitno pomanjkanje informacij o preletih, po katerih najbrž najbolj hrepenite. Odločitev za jesensko potovanje v Indijo je padla že v začetku leta. Sliši se malo pretirano, da sva za najino prvo pravo padalsko potovanje izbrala drugi konec kontinenta, vendar je finančno Indija zelo dostopna dežela. Sicer pa je bila že dolgo na moji listi držav, ki jih želim obiskati. Najboljši pogoji za letenje so v predmonsunskem obdobju med marcem in majem, vendar niso primerni za začetnike, saj je termika močna in groba, ozračje pa nestabilno. Sodeč po besedah naji-

nih predhodnikov, ki so že preleteli tamkajšnje gore in pa po nasvetih iz revije Cross Country, je precej bolj prijazno pomonsunsko obdobje v oktobru in novembru, ko postane ozračje stabilnejše, vendar ne preveč tudi za daljše prelete. Več besed o letenju pa malo kasneje. Kar se tiče samega potovanja me je najbolj skrbelo viza, ki jo pridobiš elektronsko. Indijci naj bi si vzeli precej časa za odgovore...tudi do dva meseca (tako strašijo na blogih). Najina izkušnja pa je bila popolnoma drugačna. Odgovor v dveh dneh, brez težav, indijska viza je najina. To je to! Nič naju več ne ovira.



Pa nadaljujmo spet v indijski prestolnici. Najina končna destinacija, znamenita vasica Bir, je od glavnega mesta Indije oddaljena 540 km severno ali 12 ur vožnje s taksijem. Seveda se lahko odločiš za notranji let do Dharamshale, od koder je vožnje le še dobri dve uri, vendar pa je tveganje za izgubo prtljage toliko večje. Slednje je žal izkusil Žiga, ki se nam je pridružil teden kasneje. K sreči je zaradi čakanja na prtljago zapravil le dan in pol. Vsekakor svetujem komurkoli, da za to pot izbere nočni »semi sleeper« avtobus, ki je dovolj udoben, da prespiš vsaj nekaj ur mukotrpno dolge vožnje, odšteješ pa le 15 evrov. Kljub temu sva bila z odločitvijo za taksi zadovoljna. Kako drugače bi sicer pristno doživela vožnjo po razvpitih indijskih cestah? Verjemite, nič te ne pripravi na tamkajšnji promet. Razen tega, da se vozi po levem pasu, drugih predpisov praktično ni. Prometnih znakov je bore malo, pa še tisti ki so, so bolj dobronameren nasvet kot pravilo. Na tripasovni avtocesti se giblje štiri ali pet linij vozil, ki vztrajno ignorirajo črte na cestišču kot meje pasov. Najpomembnejši del kateregakoli motornega vozila je hupa, smerniki so le za okras (v večini vozil najbrž še nikoli niso bili prižgani). Vozi se na centimetre blizu, zaradi česar pogosto pride tudi do kontakta. Vendar pa se, razen če ni večje škode, ponavadi kar nadaljuje pot brez paranja živcev za nastalo udrtino na odbijaču. Vsemu temu pa še prištejte skuterje, ki imajo naložene med dva in štiri potnike, tuk-tuke, nore avtobusarje in tovornjakarje, sprehajalce, kolesarje, pse in seveda krave. Indijski promet je res bogato doživetje, zaradi katerega se na naših cestah le še redko jezim. Omenila sem krave. Brez pretiravanja, res so povsod. Ob cesti, na cesti, pred trgovinami, na tržnicah, v mestih, izven mest ... očitno so popolnoma prilagojene na tamkajšnje življenje, saj na hupe tudi trznejo ne. Če se je odločila, da bo ležala sredi ceste, boš pač ti tisti, ki



Prevozi s taksiji na vzletišče



Hitra obnova cestišča

se bo umaknil. Med vožnjo res vidiš blišč in bedo te kontrastne dežele. Ženske, ki so v svojih sarijih (barvita tradicionalna oblačila) naravnost čudovite, deset metrov nižje pa suhljate berače z odsekanimi dlanmi. Bogato okrašene stavbe in templje, na drugi strani ceste pa revne barakice, katerim po možnosti manjka četrtina stena. Luksuzne hotele, čez en kilometer pa ogromen kup smeti (lahko bi mu rekli kar grič), ki na eni strani gori, na drugi po smeteh brskajo krave in psi, nad njimi pa krožijo jastrebi.

Ko smo počasi premagovali kilometre in se pomikali vedno bolj severno, se je začela spreminjati tudi pokrajina. Zmeraj več zelenja, nekoliko čistejši zrak, vedno bolj razgiban relief, začele so se kazati tudi prve vzpetine in za njimi pra-

vi štiritočaki. Prvič v življenju sva videla prostoživeče opice, ki si kar na ograji ob cesti vzajemno brskajo bolhe in z zvedavimi očmi opazujejo dogajanje okoli njih. Žal je bil najin voznik mož redkih besed, tako da kaj več od imena nisva izvedela od njega. Po naporni ampak izjemno slikoviti vožnji sva v večernih urah le prispela v hotel. Tam naju je na najino prijetno presenečenje že pričakal Jerry (Jernej Marčič), ki je že štirinajst dni spoznaval radosti tamkajšnjih hribov. Lastnik hotela naju je toplo sprejel in še odpeljal na večerjo. Da ne bo pomote, ko rečem hotel, s tem mislim le na sobo s posteljo, stolom in kopalnico. Saj to je konec koncev vse kar potrebuješ, ješ pa v lokalnih gostilnicah.

Naslednji dan sem izpustila letenje, saj je bilo počutje primerno



Pristanek sredi polj



Gneča na pristanku

dvodnevemu potovanju, Jan pa seveda ni zapravljaj časa in je že prvi dan »odbil« 125 kilometrski prelet. Naj tu podam nekaj osnovnih podatkov za pilote. Vzletišče Billing (2420 m n.v.) leži nad vasico Bir, kjer je tudi uradni pristanek (1520 m n.v.). Prevoz na vzletišče najdeš pred hotelom Surya, ki je nekakšno središče padalskega dogajanja. Takoj po zajtrku pred hotelom čakajo šoferji, ki v majhne taksije zbašejo štiri pilote in štiri nahrbtnike. Po 40 minutni ovinkasti vožnji (cesto so v obdobju najinega bivanja tam popolnoma obnovili...malo se zamisliš nad tem, kako dolgo trajajo taka dela pri nas) prispeš do vzletišča, kjer je v tem obdobju že zjutraj precej gneče. Kdor ima v mislih daljši prelet mora nekje do desetih zjutraj že nabirati višino v domačem stebri, vzhodno ali južno od vzletišča. Slednje sicer

ni problem, saj se na preletaško perspektiven dan uporabna termika zbudi že okoli devetih zjutraj. Bir je postal tako atraktiven med padalci tudi zaradi vetra, ki je večinoma dovolj šibak, da ne ustvarja zračnih vrtincev za ovirami.

Klasična »avtocesta« sega proti severozahodu, kjer po sprednjih grebenih dosežeš obratno točko v Dharamshali. Previden moraš biti le, da ne letiš nad rezidenco Dalaj Lama - McLeod Ganj - k čemur se tudi obvežeš, ko plačaš dovolilnico za letenje. Še povratek in že imaš v žepu ustaljeno stotico. Druga linija sega preko visokih gora proti severovzhodu do Manalija, vendar je povratek zgodba zase. Veliko pilotov mora tam pristati in se vrniti s taksijem. Popularno postaja tudi letenje »zadaj«, med mogočnimi skalami šesttisočakov Himalaje, ki pa s seboj prinese določena tveganja. Baza se namreč preko dneva spušča. Če si primoran pristati v tamkajšnjih dolinah, te najverjetneje čaka nekajdnevna hoja nazaj. Lahko si prepričan, da reševalnega helikopterja tam ni. Če se po nekaj uspešnih dnevih letenja naveličaš istih linij, lahko poskusiš še s pristajanjem na vrhu slavnega »Golf Cours-a«, ki je na tretjem grebenu zahodno od vzletišča ali na »Camp 360«, ki leži približno 15 km vzhodno od vzletišča. Slednji je obvezni postanek Vol Biv (letenje z bivakiranjem) odprav, kjer so skoraj vsak večer postavljeni šotori. Let do Manalija ni uspel nikomur od nas, razen kasneje Jerry-ju. Z Janom sva se odločila, da raje najameva motor in se preprosto zapeljeva tja. Del poti z dvokolesnikom nama je prijetno družbo delal Žiga, zato sem mu v nadaljevanju odstopila vsaj nekaj besed o našem izletu.

Na uradnem pristanku te pričakajo

bosonogi otroci, ki ti v zameno za nekaj indijskih rupij lično zložijo padalo. Pristajanje je lahko malce problematično, saj se s suhih polj pred pristankom sproščajo baloni toplega zraka, teren za pristajanje pa se rahlo spušča. Pristanek je sicer ogromen. Prostora imaš navadno popolnoma dovolj, lahko pa ti manjše preglavice povzročajo učenci tamkajšnjih padalskih šol, ki se nemoteno igrajo z rokovanjem padal na tleh. Kar se tiče pristajanja izven uradnega pristanka ... naselja in ceste so povsod na južni strani grebenov, tako da brez skrbi. Dodatna previdnost je potrebna le zaradi številne električne napeljave. Je pa res, da »curaža« ni za tiste najbolj občutljive. Lepi travniki so tu redki, tako da se padala pogosto odloži na pesek, grmičevje, tudi trnje.

Ti kraji so v tem obdobju preplavljeni s piloti iz vseh koncev sveta, zato moraš pričakovati gnečo na vzletišču, v prvih stebrih in na pristanku. Kljub preštevilnim pilotom v prvih stebrih ponavadi ni težav, saj se skoraj vsi držijo pravil v zraku. Opazila sva le, da so nekateri piloti postali manj potrpežljivi, tudi agresivni, ko so se dobri preletaški dnevi bližali koncu in so postajale razmere vedno stabilnejše in tehnično zahtevnejše. Svoj delež k gneči prispevajo tudi tamkajšnje ptice. Kot ljubiteljica favne, si bom Bir najbolj zapomnila po mogočnih jastrebih, ki se brez trohice strahu približajo tvojemu krilu ... in pa tudi po vpitju na te iste ptice, saj sploh ne gledajo kam letijo. Z enim od njih je imel Jan celo bližnje srečanje. Izkazalo se je, da je Bir tudi tandemska Meka. Vendar ne bi priporočila, da tam svojim najdražjim podarite polet v tandemu. Oprema je namreč precej dotrajana, turban je pogosto nadomestilo čeladi, rezerva pa očitno ni obvezen del opreme, saj sva videla precej praznih kontejnerjev za reševalna padala.

V času najinega bivanja je bil vsak dan letljiv. Vetra in dežja ni bilo.

Če ne drugega, si se lahko vsak dan vsaj spustil s padalom v dolino. Sicer je letenje na sprednjih grebenih primerno za vse pilote, tudi za začetnike. Medtem ko pohajkovanje z našimi plastičnimi vrečkami zadaj, v pravih hribih, zahteva več izkušenj, odločnosti in jeklenih živcev, saj sorazmerno z mogočnostjo gora narašča tudi moč termike. Glede na vrto glave višine, ki jih lahko dosežeš na najboljše dneve, je potrebno vzeti v zakup zelo nizke temperature. Tudi najdebelejše rokavice ne ustavijo hudega mraza, ki se po Janovih izkušnjah na 5000 m n.v. ostro zažre pod nohte. Kjerkoli že letiš, ti pokrajina ponudi dih jemajoče razglede. Opazuješ lahko zasnežene vrhove veličastnih gora ter mnoge slapove, ki se z ogromno silo raztreščijo po skalah na nešteto kristalov. Če pa imaš dovolj ostro oko, morda opaziš tudi igrive opice, ki te nehote s tresenjem drevesnih krošenj privabijo bližje, saj misliš da je listje vznemirila termika.

Kar se tiče hrane in vode ni bilo večjih težav. Seveda si ne smeš dovoliti požirka vode iz pipe. Za ta namen je v središču vasi postavljen filter za vodo, ki je očitno dovolj učinkovit, da se izogneš želodčnim težavam. Hrana je izjemno okusna in obilno začinjena. Bi pa svetovala, da za tisto obdobje postanete vegetarijanci. Kvaliteta mesa je glede na videno namreč zelo vprašljiva.

Indija ne bi bila Indija, če te ne bi na vsakem koraku spremljal potepinček. Vaški psi so številni ampak zelo prijazni. Nema lokrat se zgodi, da se ti na popoldanskem sprehodu pridruži zvesti spremljevalec, ki si želi samo malo trepljanja po glavi. Bir je veliko več kot samo letenje. Na ogled ponuja tudi številne budišične samostane in templje. Tu so dom našli številni Tibetanci, ki so po izgonu Dalaj Lame v prejšnjem stoletju prebežali v Indijo. Njihovi mirni in tihi vrtovi predstavljajo popolno nasprotje hrupnim ulicam. V

najinem času bivanja sva imela priložnost doživeti veseljačenje ob hindujskem prazniku »Divali« ali prazniku luči. Indijci počastijo svetlobo z neumornim prižiganjem petard in raket. Naše novo leto jim pri tem ne sega niti do gležnjev ...

Na tej točki bi čestitala bralcu, ki se je naivno podal v prebiranje strani, misleč da bo to le nekaj minut čitanja. Pa vendar ste nekateri z mano ostali do konca. Naj končno zaključim:

## Črtica

**Avtor: Žiga Bajt**

Letet smo šli, res je, ampak pogled je že prvi dan od nizkih baz uhajal k enoslednim traktorjem, ki so bobneli po cestah in so bili slišni celo v zraku. Royal Enfield trga gate. Na trupu angleško indijskega lepotca se bohotijo razne cevi, zaščite in ojačitve. Leder zic in štarter od Fap-a, neupravičeno kradeta pozornost edinemu cilindru, ki zračno hlajen zmore slabih 20 konjev pri 350 kubikih. Vožnja z Royal Enfieldom je bila prva želja na ček listi, takoj za letenjem in smo jo uresničili kmalu potem, ko smo ruskim medvedom priznali premoč v borbi za inverzne balončke.

Po nekajdnevem garbanju (beri letenju), smo jo za restday ubrali čez čudovite indijske hribe in doline. Prvi del poti smo se s skupnimi močmi in z izdatnim hupanjem po levi strani prebijali proti svobodi. Ohrabreni s preživetimi prvimi kilometri smo zavili vsak v svojo dolino. Krajša varjanta je ponujala slabih 8 ur drzno speljanih ovinkov, polnih

**Indija pretrese oči, ušesa, nos in okušalne brbončice vsakogar, ki jo raziskuje. Do zadnjega te ne pusti ravnodušnega. Domov se vrneš z izjemno bogatimi izkušnjami, osupljivimi zgodbami, predvsem pa z odločitvijo, da jo čez nekaj let ponovno obiščeš ...**

presenečenj v obliki nepremičnih (luknje, skale, manjkajoči odseki ceste) in premičnih ovir (ljudi, opic, krav, konjev in tovornjakov). Sploh slednji se ne vozijo niti po indijskih prometnih predpisih, ampak kjer jim paše, kjer je cesta manj luknjasta, oziroma kar po zakonu močnejšega. Daljša pot je vodila do Manalija in šele naslednji dan nazaj.

Traso smo seveda izbrali premišljeno, padalsko orientirano, saj nas je zelo zanimalo, kako prideš nazaj, če sedeš v doline tam zadaj. Ugotovili smo, da iz prve doline nekajkrat na dan vozi celo avtobus in tam padalce dobro poznajo. V drugi dolini te po curaži reši samo sreča ali močne noge, tretja dolina pa ima 'avtocesto', s taksijem se da domov v 5 urah. Tako da ni panike, kdor ima jajca lahko zarine v prave hribe.

Naslednji dan smo šli na štart bolj zgodaj. Zanimalo nas je, če je naš MXGP vložek in izdatno odpiranje ročice za plin zadosti premešalo zrak, da bodo pogoji boljši in da ne bo za vsako prestavo spet ler, kot je na Royal Enfieldu.

In veste kaj, delovalo je.

# POGLED NAZAJ

## Ikar, leto 1995, številka 2

Revijo prelistal: Janez Križnar

V zraku se je že čutil nemir pred prihajajočo letalno sezono. Razpisani so bili pogoji za udeležbo na jadralno padalskih tekmovanjih Liga '95 in XC pokal '95 ter neuradnem Odrptem prvenstvu Slovenije v točnosti pristajanja. Medtem je s svežimi novicami bralce zasipala JAPATA (Jadralno padalska tiskovna agencija).



»Bralcem se zaradi zmanjšane obsega novic opravičujemo, saj je bilo delo agencije obremenjeno s

pripravo prispevkov za novo številko revije Krila (marec 1995). Branje priporočamo.

\*\*\* Japata Press \*\*\*

Jadralno padalski klub »Raketa« iz Logatca je sredi pogajanj z ljubljansko Nowo v zvezi s prestopom superzvezde Slavka Novaka v ta mladi, ampak ambiciozen kolektiv. Govori se, da pogajanja istočasno potekajo tudi z neprekošnjivim Domnom Slavo in nekateri ne izključujejo možnosti, da se bosta oba znašla v tem bliskovito vzpenjajočem se klubu. Ne Domen Slava ne Slavko Novak v tem trenutku ne dajeta izjav za tisk, kar je povsem razumljivo.

\*\*\* Japata Press \*\*\*

Nek japonski investitor namerava izkoristiti potencial znamenitega Lijaka in tam zgraditi največji svetovni jadralno padalski center. Predvidena je ureditev celotnega območja Lijaka z okolico, v izmeri 40 kvadratnih ki-

lometrov. Načrt predvideva ureditev štartnega in pristajalnega prostora, žičnice, bifejev, parkirišč, olimpijskega bazena, golf igrišča, hotela visoke kategorije in kazina s kapaciteto 2000 igralcev.

Zaenkrat je sporen le tunel skozi Čaven, predviden za kanaliziranje odvečne burje, ki mu odločno nasprotujejo lokalni proizvajalci suhih mesnin.

\*\*\* Japata Press \*\*\*

Jadralno padalski institut pri klubu »Bar Fly« je izdal novo dvajsetminutno videokaseto naslovljeno »Uporaba stabilizatorjev v suhi termiki«. Ali bo tokratna izdaja ponovila uspeh dosedanjih dveh, »Kreativni štart« in »Ušesa brez muke«? Bomo videli. Distribucijo in kataloško prodajo tega dobrodošlega učnega pripomočka bo tudi tokrat prevzelo znano trgovsko podjetje »Džirlo«.

\*\*\* Japata Press \*\*\*

Vesoljsko plovilo Discovery, ki trenutno zopet kroži okrog zemeljske oble, ima tokrat v svojem raziskovalnem programu preizkus posebne, 35 metrov dolge mehanične roke s katero NASA namerava poloviti nekaj bližnjevzhodnih pilotov, ki so med preizkušanjem novega padala APCO Xtra zašli v orbito. Kot vemo je prototip Xtre pri hitrosti med 45 in 55 km/h imel negativno fineso, kar je pri serijskem modelu iz varnostnih razlogov odpravljeno.

Kratko najavo reprezentančne udeležbe na Svetovnem prvenstvu v jadralnem padalstvu na Japonskem je prispeval Andrija Pušić (slednji je obenem tudi direktor JAPATE, agencije z zgolj enim, a globoko predanim, uslužbencem).

»Na Japonsko, kjer bo od 10. do 25. marca Svetovno prvenstvo v jadralnem padalstvu, se odpravlja ekipa v sestavi Marko Novak (Nowa, Ljubljana), Rok Preložnik (Polet, Kamnik) in Jurij Kurnik (Kriška gora, Tržič). Ekipa je izbrana izmed nekaj najuspešnejših tekmovalcev lanske sezone.

Tekmovalci bodo del stroškov sprejeli nase, del pa bosta krila njihova sponzorja Petrol in Delex Sharg.

Rok Preložnik bo letel s padalom lastne konstrukcije Rox, ki ga je zasnoval za domačega proizvajalca jadralnih padal Fun fly iz Ljubljane.

Nekateri klubi so zimsko monotonijo preganjali s tekmovanji v točnosti pristajanja, spet drugi so se kratkočasili s potovanji v toplejše kraje. Tako je JPK Kriška gora izpeljal pika tekmo z Dobrče in objavil poročilo. Prva tri mesta so zasedli:

1. Robi Strojín,
2. Franci Meglič in
3. Matjaž Puc.

Stane Hrovat iz JPK Orli Kranj pa je razkril klubske načrte potovanja na Iberski polotok.

»Mi gremo pa v Španijo

Ko smo se pred enim letom zadovoljni vrnili iz Izraela, kjer smo leteli nad Galilejskim jezerom in ob obali Sredozemskega morja, smo na enem od klubskih sestankov ugotovili, da bi bilo treba za naslednjo zimo spet najti kakšno eksotično deželo, kjer je možno lepo leteti in si pregrete premrzle padalske ude. Ko sem listal po reviji Drachenflieger, sem ugotovil, da so naši letalski kolegi iz Nemčije odgovor na vprašanje, kam pozimi, že našli.

Na jugozahodu Evrope boste na zemljevidu našli Španijo in na njenem jugu njen najlepši del - Andaluzijo. To je dežela nasprotij; na njeni Costa del Sol se vrstijo razkošni hoteli, nekaj kilometrov v notranjost, pa so v divji

pokrajini posejana mala, skromna mesteca in vasice. Nekaj deset kilometrov od tople obale se dviga 3480 m visoka Sierra Nevada, ki je v normalnih zimah zasnežena dolgo v pomlad. Andaluzija je najtoplejša dežela na našem kontinentu, s povprečno temperaturo 15°C v februarju in izjemno majhnim številom deževnih dni. Na ogled se ponujata mavrska prestolnica Granada s svojo Alhambro in eksotična Sevilla s svojimi matadorji in flamenkom.

Kako je z letenjem?

Iz navdušujočih člankov v Gleitschirmu in Drachenfliegerju sem izvedel, da se v Andaluziji ponujajo številna področja, ki omogočajo čudovito zimsko

letenje. Na sredozemski obali, v bližini Motrila (cca. 60 km iz Malage proti vzhodu) in drugje, je možno jadranje pozno v noč na laminarnem vetru, ki piha z morja. Pravijo, da tam ostanejo v zraku tudi najprimitivnejše »kante«. V notranjosti dežele pa termične razmere in konfiguracija pokrajine omogočajo jadranje v tako imenovani plavi termiki in pobočnem vzgorniku. Približno 70 km severno od Malage leži malo mestece Val Abdalajis, nad katerim so z avtom dostopna startna mesta za polete, kjer termika traja do mraka. Možni so tudi preleti proti Sierra Nevada. Na pobočju le-te pa so startna mesta v okolici kraja Orgiva. Bral sem o »dežurnih stebrih«, ki te

pri stalnem, mirnem dviganju 3 m/s ponesejo višje od 3000 m, tako da lahko mirne duše odletiš na kakšen daljši potep, tudi proti morju.

In cene?


Letalska karta od Trsta do Malage, skupaj z avtobusnim prevozom do letališča, stane 565 DEM (kar bi danes nanese 289 evrov, op.p.). Bivanje; soba v privatnem penzionu, hrana in prevoz pa okoli 40 DEM dnevno, seveda brez razkošja in zapravljanja.

Orli odhajamo v Andaluzijo 17. februarja in vam bomo imeli po povratku v marcu gotovo mnogo zanimivega povedati. Do takrat pa ... hasta la vista!«

Leto 1995 - Številka II  
Za interno uporabo

Poština plačana pri PTT Radovljica

**GLASILO ZA ZMAJARJE IN JADRALNE PADALCE**



**KAR**

XC POKAL 95  
ROBERT WHITTALL - SPOŠTOVANJE  
MI GREMO PA V ŠPANIJO

**KAR**



SREČKO PIBAČO  
...AMPAK...

...TELI SNOWBORDERJI...

...SO PA RES NEKAM UPASN !!!

# IZ ERZOTOVEGA DNEVNIKA

## Maroko

(januar, februar 2020)

Avtor: Andrej Erznožnik - Erzo

Vedno pametujem, da se letenje v Avstraliji ali Braziliji v starem letu in v naši zimi in letenje v Kolumbiji v novem letu in v naši zimi ne izključujeta. Pa je venomer ostalo le pri besedah. Letos mi uspe prvi korakec v tej smeri: oktober 2019 - Brazilija; januar, februar 2020 -... Maroko! Afrika, sliši se res odlično, saj razen na Kanarskih otokih (2011), ki geografsko spadajo k Afriki, na sami celini še nisem bil.

In vsega je kriv Mitja Sajko, ki me prijateljsko pokliče in mi ponudi prostor v odpravi. Še cena za letalo je le nekaj 36 Eur, kar je tak detajl, da res ni kaj razmišljati. Ja, prav ste prebrali, 36 Eur in to v obe smeri! No, potem sicer doplačaš padalski nahrbtnik, 23 kg, nekaj 50 Eur, pa še zmeraj ne boli. Četrty član se nekaj poškoduje, tako da ostanemo le trije: Mitja, Marko Pez in jaz. Edina podrobnost, ki me moti je, da je vse le za 7 dni in ne vsaj za 14.

Po pristanku letala v Marakešu nas zunaj že čaka dogovorjeni rent-a-car za 27 Eur/dan, kar bomo tudi zmogli. In ker imam serijo: poskakovanje vsak dan, se vozeč z našo Dacio po avtocesti na jug, že oziram za morebitnimi vzpetinami, saj je pokrajina ravna, dan pa se preveša v popoldne. Pri mestu Chichaoua jo zagledam, tako z antenami in če so antene je tudi cesta gor! Že smo na hribu, še lep prostor se pokaže med skalami, brez odlašanja padalo ven, ker je vet-

er pravi, ... še prav fletno zajadram in 'scurim', ko mimo mene na nov štart, po res slabi cesti že dirja kombi, za katerega se izkaže, da je policijski. Že kar prvi dan! Pojeta so v Burmi ulovili šele tretji dan! Najprej masira njiju zgoraj, potem pridejo dol, policaj s 'šapko' mi salutira z obveznim "Welcome in Marocco", nakar še meni vzame 'pasuš'. Prej kot v uri je zaplet rešen, brez da bi vstopili v zgradbo policije v mestu; policijski šef v civilu pride do našega avta in pove: letenje ni prepovedano, je pa za njih to nekaj novega, zato so se prekomerno vznemirili in bi radi videli, če bi se prej najavili. Kr neki.

Marokanski kralj je Arabec in je leta 2013 priznal Berberom, ki predstavljajo kar do 85% vsega marokanskega prebivalstva in so jih vse do tedaj arabizirali, da je berberski jezik tudi uradni državni jezik. Za to se je najverjetneje odločil zaradi ljudskih vstaj v Tuniziji, Libiji, Egiptu in Siriji, saj se je bal, da se bo vse to zgodilo tudi njemu. Berberi so živeli na območju Maroka in širše pred prihodom Arabcev in so po eni varianti potomci Vandalov, ki so prispeli sem preko Pirenejskega polotoka iz osrednje Evrope, ko so pred tem skupaj z Germani uničili Rim in imeli na severu Afrike, kjer so se ustalili, svojo državo. Njihov jezik ni podoben arabskemu. Nekateri imajo kljub temni polti modre oči. Tako imajo zdaj zemljevidi zapise mest v treh pisavah, v vrstnem redu: latinski, ber-

berski in arabski. Berberska pisava je sorodna feničanski in etruščanski, to so pisave, ki so bile pred 2000 leti, pred obdobjem Rima, glavne v Sredozemlju. Tudi noša žensk je drugačna. Če so Arabke strogo v črnem, pa so Berberke v deloma barvnih oblačilih z obveznim slamnatim klobukom, da spominjajo na andske Indijanke. Logika je ista: zračnost in zaščita pred soncem.

### Prva destinacija: NID D AIGLE - Orlovo gnezdo

Betoniran štart, da kaj takega še nisem videl, ob sami 'pousadi', kjer spimo. Je 250 m nad morjem, od kjer je mogoče leteti na samo peščenno plažo s 30 m visoko sipino in z oceanskimi valovi. Morje je mrzlo, enkrat zaplavam. Zrak do 28 °C, ko je najtopleje v celem tednu, noči mrzle. Enkrat nam uspe jadрати celo uro, sicer slabo. V jutrih odhajam-o naokoli v iskanju novih štartov, vsaj to.

### Druga destinacija: AGUERGOUR - A gre gor?

Štart na 1330 m, do kamor se pripeljemo iz doline, ki je na 800 m. Predgorje Atlasa. Pogledi na zasnežen Atlas, inverzija in končno termični stebri, v katerih v obeh preostalih dnevih zlezemo na 1800 m.

Zadnji dan je organiziran 'žur' na strehi pousade, kjer spimo, nekaj kasneje se preselimo spodaj na večer-





— Barberka



— Redki smerokazi

— Zorane njive na višini 1260 m, vse polne kamenja. Posejana je pšenica. V ozadju zasnežen Atlas z najvišjim vrhom Toubkal.

Arganovo drevo (in trije pastirji), ki raste le v tem predelu Maroka v pol puščavi in nikjer drugje na svetu. Doseže starost do 200 let in je eno redkih še živečih dreves iz terciarne dobe.

foto: Mitja Sajko





Avtor ima fetiš, da se striže samo na potovanjih v tujih deželah. Tako najdemo v mali vasi Agdur tale frizeraj in mladega vajenca, ki noče plačila. Na vztrajanje, da to pa že ne, zaračuna 2, dobi pa 4 evre, lokalne valute. Opozarjamo na narisano oznako frizeraja levo nad vrati (škarje in glavnik) - spodnja leva pokončna fotografija.

jo, na kateri so udeleženi Francozinja, dva Nemca, Marokanec, Hrvat in Slovenci. Oskrbeli smo se z domačim vinom in malimi pivci (0,2 l, pločevinke), ki jih v trgovini sploh ni za kupiti, saj jih domačinom ne smejo prodajati, tako da obstaja črni trg - sosednja pousada in to v omejenih količinah. Dan prej sem tako lahko dobil vsega devet piv, vsako po 2 EUR; vrla Štajerca pa iz 'domačega' skladišča potegneta zalogo: dve flaški po 0,5 l štajerskega sadjevca, nad katerim je najbolj navdušen Nemeč, gozdar Filip, ki pije vse po vrsti in dokler še lahko govori, pove, da mu prav takega prinesejo njegovi sekači iz Romunije.

Debata gre o vsem, pridemo pa tudi do tudi mojih poskakovanj in serije - leteti vsak dan, ne glede na vreme. Nemko Aniko zanima kakšen smisel imajo ti kratki leti in vpraša, če so morebiti občutki podobni kot pri 'kvikiju' (za nepoznavalce besede - v zadnjih dneh se je v pogovorih pokazalo, da vsi moji sodobniki izraza niti ne poznajo, zato pojasnilo: kviki je na hitro opravljen spolni odnos, kjerkoli; mimogrede še povem kateri organ ob tem najbolj trpi? Ušesa - da vas kdo ne ujame!)? Res je, kratki leti so doživljajsko kot kviki!! Pomemben je vzlet in pristonek, tisto vmes je pa lahko monotono, saj včasih traja ure in ure :).

Celo noč me skrbi, kako bom speljal serijo. Ob obiskih Bolgarije in odhodih iz nje sem že dosegal neprekinitiv: skok po polnoči, pred dopoldanskim odhodom letala v Bolgarijo z večernim avtobusnim prihodom v Šumen ali skok po nočno-jutranjem

odhodu z avtobusom iz Šumna ter po pristanku z letalom na Brnik, kje v temi v Tenetišah ali skok na poti domov iz Bolgarije z avtom. Ob nočno-jutranjem odhodu proti letališču bo še tema in doma bo že tema! Torej kdaj? Na slavnem zemljevidu, ki ga nudi FlySafe, si izberem dva kuclja, preden se gričevje dokončno ne izteče v ravnino proti Marakešu, kjer moramo ob 9.00 vrniti avto. Ko se še v totalni temi pripeljem do drugega griča, je prav tam nočna policijska kontrola, ki nas seveda ustavi, imajo pa k sreči navodila, da se turistov ne gnjavi. Obrnemo in nazaj. Prvi griček je še v temi, odkrijemo cesto nanj in na vrhu griča - grad! GASBAT AGAFAY. Kolega se v paniki, ko z opremo izstopim, samo odpeljeta stran in dol, ko si jaz še želim njune pomoči na štartu, za katerega niti ne vem če obstaja. Seveda ga ni, sploh pa ne v temi. Na nasprotni strani gradu zaznam super veter, prostor je pa slab, nasajeni majhni grmički, preskočiti bom moral še pol metra škarpe, da bom v zraku. V prvo dvigujem hrbtno, podrem, saj zadanem grmiček. Moram se odpeti iz težke opreme, ponovno pripraviti padalo, kaj bi dal za 'tangice', vem da imam le še en poskus! Svita se... Padalo postavim višje, bolj stran od grmičkov, med več vejic trnov, ki ležijo po tleh in jih s telefonsko razsvetlavo, kot prej, znova poskušam odstraniti. Vpnem se, tokrat padalo uspem lepo dvigniti, preskočiti škarpo, saj me kar ne vzdigne - in odleteti, v zraku pa se v poltemi že vidi, da imam vseeno v vrvicah neko trnasto vejo, ki mi veže B in C linijo. Imam pa zato filmsko ekipo spodaj, prav hitro zložim in na letališče - gas!

Pomirjen kakor sem, potem ko včasih takole težko rešim situacijo, pa je ponovno "Vsega kriv Sajko", ki se potem, ko skočim v poltemi v Afriki, domisli, da moram v istem dnevu odleteti še v Evropi. Le kako se tega nisem domislil sam?? Najprej me ideja ne zanima, s časom dneva pa jo vse bolj posvojim. Verjetno je, da tega še ni. Dva kontinenta v enem dnevu! Res niso to zdaj neki leti, bodo pa ponavljalčevi toliko daljši, ko bodo, če bodo. Na Vrhniko pridem v temi, ob 19.00 in po tleh piha JZ 10 m/s!!! Na Hribih - SZ je morebiten poskus podoben samomoru. Mi gre kar malo na jok, ampak kjer je volja, je tudi pot! Imam še pet ur tega dneva. Izberem 'tatežko' opremo, saj na kake 'tangice' tudi pomisliti ne upam, čeprav imam pripravljene v avtu. Najdem tale 'pukl', BREZJE PRI DOBROVI 3, neka-ko upam, da je v zavetrju - sicer že znan. Tu vpet v sedež, dolgo v temi, sicer ob polni luni in s telefonom - lučko v eni roki, razmotavam z drugo roko (!) v močnem vetru padalo, ki mi občasno beži, potem pa pride tak sunek vetra, da rešujem glavo, grabim komande in tečem za padalom. Seveda vsled tega odvržem telefon, ki ga potem iščem pet minut. Zakaj je padalo tako zameštrano - najdem žico v vrvicah prineseno z afriškega pristanka. Tako telovadim še eno debelo uro za kratek zabeležen track. Počutje? Odlično.

GASBAT AGAFAY: <http://xcglobe.com/pilots#show-flight/2332524/>

BREZJE PRI DOBROVI 3: <http://xcglobe.com/flights#show-flight/2332708/>



Sestavlil: JAKOB KOVAČ	KRŠKO	VIŠNAR DOMEN GRŠKA ČRKA	↓	↓	PAVLOV SPREMLJEVALEC V JERUZALEMU IN JEČI	6. IN 12. ČRKA	ZGORNJI UDI	OBVESTILO, SPOROČILO, TUDI AVIZO	PRAVLJIČNIK, FANT, KI LAHKO LETI, ...PAN	MEMORANDUMNI PROTOKOL (INTERNET PROTOCOL)	LJUDSKO IME Z ABIC	BODEČ GRM Z UŽITNIMI JAGODAMI, KOSMULJA	KRATICA ZA KISLINO, KI SE V MEDICINI UPORABLJA ZA VEZAVO Fe IONOV, ANTIKOAGULANT
TERAPEVTSKA UPORABA MRAZA													
BELKASTE PEGE NA USTNI SLUZNICI PRI OŠPICAH PREDEN IZBRUHNE KOŽNI IZPUŠČAJ	LJUBLJANSKA TOVARNA TURBIN	AVTOIMUNSKI HEPATITIS OLEPŠAVA (KNJIŽ.)				NAJVEČJI SESALEC OZNAKA ZA RIJEKO					DROGA NA VOZU SENA RAJH KLEMEN		
OGRAJENO OBMOČJE, KJER GOJIJO DIVJACINO													
BELA SORTA GROZDJA IZ MADŽARSKE							LETOVIŠČE NA JZ GRŠKEGA OTOKA KARPATOS						
PALICA ZA BILJARD, KEJ													
DOMAČA OBLIKA IMENA OLIVERA, OLIVA													
SREČKO JOŠT					PADALSKA REVIJA								
KNJIŽNI JEZIK GANE													
MORSKA ŽIVAL, TUDI BOLEZEN													
JEZERO V JUŽNI TURČIJI													
JUŽNO-AFRIŠKA REPUBLIKA													



POMOČ

TIHIK: Pavlov spremljevalec

ARKASA: gr. letovišče

AGRAS: kosmulja

TŠI: ganski jezik





# ROOK 3

EN/LTF B



## Nov izgled

Rook 3 je tu in to v popolnoma novi preobleki. V nenehnem iskanju maksimalne izboljšave krila, smo pri Triple Seven razvili kupolo, ki je brez vsakršnega dodatnega oziroma nepotrebnega šiva. Pilot tako uživa v kupoli, ki nudi maksimalen zračni pritisk v vseh režimih letenja.



## Nov BC sistem

Sistem, ki se je odlično prijel na padalu Queen 2, smo dodelali z dodatnim sistemom prenosov. Ta prinaša lahkotnost dvo-linijcev tudi v nižje EN/LTF razrede. Aktivno letenje ob grebenu ali preskok v naslednjo dolino bo sedaj še toliko lažji.



## Nazaj pomaknjena odprtina

Triple Seven ostaja zvest tej tehnologiji tudi pri padalu Rook 3. Izredno majhna odprtina zagotavlja optimalen dotok zraka skozi celoten režim letenja. Pravilno postavljena odprtina pa kljub svoji majhnosti, še vedno zagotavlja hitro polnjenje kupole na štartu.



## Optimizirana izbira materialov vrvic

Zelo dobre izkušnje kombinacije vrvic na padalu Queen 2 so botrovale temu, da enako kombinacijo materialov vključimo tudi v padalo Rook 3 in s tem zagotovimo dimenzijsko stabilnost vrvic čim dlje. Vrvice C-linije so v rdeči barvi, kar pripomore k preglednejši kontroli in lažji pripravi krila na vzletišču.



## Materijali kupole

Rook 3 povzema enako kombinacijo materialov kupole, kot jih je imel njegov predhodnik. Dominico 30 tako kraljuje na zgornji strani krila, medtem ko je na spodnji strani Dominico 20. Notranja konstrukcija ostaja pri preverjenem Skytex 40, znamke Porcher.



## Najboljši, slovenski servis

Z našim padalom ste najbližje preverjenim informacijam, rezervnim delom in testnemu letu. Na voljo smo vam vsak delavnik med 8. in 16. uro na telefonski številki

08 200 43 52 ali preko elektronskega naslova [info@777gliders.com](mailto:info@777gliders.com)