

Marec 2017

za interno uporabo

ikar

Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

interno glasilo
za jadralne padalce
in zmajarje





Dream. Touch. Believe.

Medi 100000000, največkratna družba v Sloveniji in 4000 letalcev.



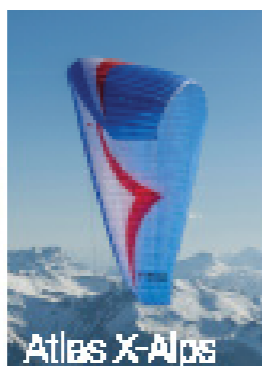
G I N

Jedra in padala



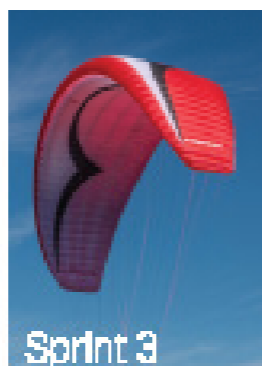
Yeti 4

Lehka, vzdržljiva, vzdržljiva



Atlas X-Alps

Večkratna, vzdržljiva, vzdržljiva



Sprint 3

Prilagodljiva, lahka in med letalci najbolj priljubljena



Fuse

Prilagodljiva, vzdržljiva, vzdržljiva



Sedeži



Yeti Convertible

Udobni, vzdržljivi, vzdržljivi



Verso

Udobni, vzdržljivi, vzdržljivi



Genie Lite 2

Lehki, vzdržljivi, vzdržljivi



Safari

Udobni, vzdržljivi, vzdržljivi

Dodatna oprema



Reservna padala

Lehka in vzdržljiva



Kokpit

Prilagodljiva in vzdržljiva



Nahrbtniki in vreče



Oblečila

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

stenar.si

040 153 490 (Gašper Prevc)

KAZALO



4 se dogaja

6 iz zpls

11 zpls pomaga

20 o njih se pišejo legende

28 thermik messe 2017

32 ikarjeva šolska klop

Ikar, interno glasilo za jadralne padalce in zmajarje

Marec 2017

Odgovorni urednik: Mitja Jančič
Oblikovanje: Marja Zveplan

Avtor naslovnice: Matevž Gradišek
Pilot: Simon Klokocovnik, lokacija Veliki Zvoh

Izdajatelj: ZPLS, Zveza za prosto letenje Slovenija

Tisk: tiskarna GRAFIKA SOČA, d.o.o.

Naklada: 1000 izvodov

Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

SE DOGAJA

Spoštovani člani in članice.

Najbrž ste vsi opazili, da je naš Ikar v novi lepši podobi in barvah. Tu gre največja zasluga našemu podpredsedniku ZPLS Srečku Joštu za njegovo zavzetost in novemu uredniku Mitji Jančiču. Samoumevna pa je moja trma, da natisnemo že enkrat v barvah našega Ikarja. Seveda vsi skupaj oblikujemo glasilo vsak s svojimi zgodbami, ki ste jih doživeli in opisali v člankih. Sam rad preberem potopisne zgodbe ter dogodivščine, še posebej pa strokovne članke in verjamem, da nisem edini. Tudi v prihodnje bi želel, da bo tega dovolj in na pretek, zato vas prosim, da naj vsak, ki ima le malo poguma, napiše kakšen članek in nam ga pošlje na mail ZPLS-ja.

V letošnjem letu sem kot predsednik ZPLS-ja imel polne roke dela. Najprej me je že v lanskem letu kontaktiral sekretar EHPU-ja gospod Arne Hakon Hillestad ter povprašal, če bi bil pripravljen sprejeti funkcijo predsednika European Hang Gliding and Paragliding Union. To se je zgodilo precej nepričakovano, v letošnjem letu bi po ustaljenem abecednem vrstnem redu morala evropski zvezi jadranih zmajarjev in jadranih padalcev predsedovati namreč Srbija. Po statutu EHPU-ja vsaka država članica predseduje eno leto. S Srbijo pa so se izgubili kontakti in nihče več se od tam ne oglašja. Tako sem s podporo našega upravne-

ga odbora to funkcijo tudi sprejel in na sestanku v romunskem Sibiu-ju so na skupščini EHPU-ja to tudi potrdili.

Morda se vsi skupaj sprašujete kaj imamo pa mi od članstva v EHPU? Lahko povem, da veliko. EHPU pomaga svojim članicam reševati nejasnosti in zaplete, ki se velikokrat pojavijo. Tudi pri ukinitvi predvidene sporne registracije jadranih padal in zmajev pri nas pred dvema letoma je imel veliko vlogo njihov dokument o stanju v ostalih državah in zaskrbljenosti glede letenja tujcev pri nas.

EHPU plačuje članarino EAS-u, to je European Air Sports, ki nas neposredno zastopa v evropskem parlamentu in ščiti naše interese tudi v primeru morebitnih krčenj zračnega prostora, ki ga uporabljamo, saj se pojavljajo veliki pritiski s strani generalne aviacije in letalskih družb.

EHPU tudi plačuje, da mi vsi skupaj bolj varno letimo. Kako? Pod okriljem nemške DHV-ja je letos urejena baza podatkov, kjer se lahko od sedaj naprej vpisuje vse nesreče zmajarjev in pilotov iz vseh držav. Tak način nam omogoča razumeti zakaj prihaja do nesreč in kje so vzroki. Na ta način lahko učinkovito odpravljamo vzroke za nesrečo. Za Slovenijo moram urediti še prevod, da nam bo lažje. Več pa napišem drugič, ko to uredimo.

Varnostna opozorila. Za to skrbi Karl Slezak, varnostni komis-

ZPLS/
EHPU

Bojan Žižmond

ar nemškega DHV-ja. V primeru ugotovitve, da se določene nesreče dogajajo zaradi istega vzroka, to takoj rešuje. Zadnji primer je bil z vponkami, ki so se same odpirale med letom. Še najboljše lahko sami spremljate vsa varnostna opozorila na:

<https://www.dhv.de/web/en/safety/safety-notes/>

V letu 2016 jih je bilo kar 15. Tudi mi jih bomo sproti objavljali na naši strani »Novice«.

Najvažnejši del, ki ga plačuje EHPU, pa je v delovni skupini, ki jo imenujemo »Work group 6« ali s kratico WG6, ki jo sestavljajo strokovnjaki s področja proizvajalcev padalske opreme, testnih pilotov in AFNOR-ja (hiše, ki se ukvarja s standardizacijo). Ta skupina testira in umešča padala ter opremo v evropske standarde. Teh standardov se držijo potem vsi najboljši proizvajalci padal in opreme. Posledično zaradi tega letimo vsi bolj varno, saj se evropskih standardov potem drži cel svet.

Na kratko sem vam opisal dogajanje v začetku leta 2017 in vam prilagam slike iz romunskega Sibiu-ja kjer smo imeli skupščino EHPU-ja. Pa prijetno branje našega Ikarja.

Varen pristanek vam želi predsednik ZPLS in EHPU-ja.

Bojan Žižmond



PODMLADEK

V prvi vrsti je prav, da se zahvalimo Maksu Humarju za dolgoletno in vztrajno pisanje naše revije Ikar. Šele zdaj dobro razumem, koliko dela je zares potrebno vložiti v izdelavo ene revije na tak način, da si lahko na koncu vsaj približno zadovoljen s svojim delom. Čeprav sodelujejo mnogi, na koncu vendarle nosi tudi tvoje ime in temu primerno mora biti človek tudi ponosen na svoje delo. Maks je dolga leta zbiral članke in jih urejal v neko smiselno celoto, ki smo jo potem prebirali po svojih domovih. Pred kratkim se je Maks odločil, da štafetno palico preda mlajšim generacijam. Skupaj s sestrično, Marjo Žveplan, sva prevzela prvo testno serijo novih števil v letu 2017. V začet-

no pomoč nama je bil Srečko Jošt, ki je tudi v zadnjih letih precej sodeloval z Maksom pri zbiranju člankov. Sam skrbim, da se ohranja jadralski duh revije s pridihom zmajarstva, Marja pa bo s svojimi izkušnjami poskrbela za vizualno podobo in pomlajen izgled.

Želim si, da bi revija poleg zabavnega branja služila tudi izobraževalnemu namenu. V tej, premierni izdaji, nam je to še kar uspelo. Upam, da bomo z vašo pomočjo lahko tako tudi nadaljevali. Vsakršni komentarji na temo vsebine in oblikovanja, so še kako dobrodošli.

Mitja Jančič in Marja Žveplan



Ob prvi letošnji številki našega glasila Ikar se spominjamo lanske sezone; letenja, srečanj, tekmovanj in dogodkov, ki so obeležili še eno zelo pestro sezono. Glede na velikost naše države in majhno število prostih letalcev v primerjavi z letalnimi velesilami, se lahko pohvalimo, da smo zelo dobro organizirani, čeprav večina dela temelji na amaterski in volonterski osnovi.

Registracija in urejanje vzletišč in pristankov, spletno tekmovanje, razvijanje programov za pomoč pri letenju, interno glasilo Ikar, spletna stran, finančna pomoč društvom, zavarovanje AVP postaj, zavarovanje odgovornosti proti tretji osebi, UKW frekvenca, zaključna prireditev ZPLS, podelitve pokalov najboljšim tekmovalcem, – vse to je le nekaj od tega, kar se dogaja preko celega leta.

Naprošamo vsa društva, ki še niso poravnala članarin (rok je bil do 29.2.2017), da to čimprej uredijo in javijo točne podatke članov (»Obrazec-člani društva« na spletni strani <http://sffa.org/dokumenti>). Predstavnike vseh društev naprošamo, da ažurno javljajo tudi spremembe podatkov članov med letom.

V sezoni 2017 želimo vsem članom lepo in varno letenje. Prihaja zopet spomladansko obdobje, v katerem smo imeli že nekajkrat probleme z neupoštevanjem predpisov s strani posameznikov. Zavedati se moramo, da smo udeleženci v zračnem prometu, ki se odvija po predpisanih pravilih in da moramo skrbeti za svojo varnost, kakor tudi za varnost vseh ostalih udeležencev v zraku, zato z upoštevanjem tega poskrbimo, da nam bo še vnaprej omogočeno uživati v našem »hobiju«.

NAVODILA ZA PISANJE ČLANKOV

Vsi se strinjamo, da bi radi imeli našega »Ikarja« vsebinsko čim boljšega, oblikovno čim lepšega in čim bolj »debelega«. Radi bi se iz njega naučili kaj novega v zvezi z varnim letenjem, s kakšnim piscem skupaj doživljali dogodivščine na tekmovanjih ali na letenju na dopustu, pa tudi izvedeli čimveč novosti iz jadralske in zmajarske scene. V naši zvezi je že skoraj petdeset društev, v vsakem se zgodi dostikrat kaj novega, zanimivega tudi za ostale. Nekateri obiščete nove terene, vaše izkušnje in informacije bi sigurno zanimale tudi ostale. Treba si je le vzeti malo časa in nastane lahko zanimiv članek. Tudi kvaliteten prevod članka iz kakšne tuje revije razveseli vse, ki za njega sploh niso vedeli. Zakaj si ne bi v vsakem društvu zadali nalogo, da najmanj enkrat letno uredniku pošljete nekaj za objavo? Sigurno je med člani kdo, ki bi se z veseljem tega lotil. Verjemite, našo revijo lahko le mi sami naredimo zanimivo, strokovno in takšno, da jo bomo še z večjim veseljem čakali najmanj štirikrat letno.

Tudi zastopniki, ponudniki in proizvajalci imamo od sedaj dogovorjeno in določeno, da prispevajo strokovne članke, če želijo objavljati reklame. Tako bomo združeno lahko res oblikovali revijo, ki nam bo v ponos.

Torej, le korajžno, pričakujemo vaše prispevke čimprej. Naslednja številka Ikarja je planirana za mesec maj, zadnji rok za oddajo člankov je 20.4.2017.

PRIPOROČILA ZA OBJAVO FOTOGRAFIJ V IKARJU

S prehodom Ikarja na barvni tisk je to seveda dobrodošla vizuelna popestritev, ki pa skriva nekaj tehničnih pasti pri pripravi fotografij za tisk, da je lahko končni izgled spodoben in všečen.

Ker danes fotografiramo z različnimi napravami zelo različnih kakovosti digitalnega zapisa, naj naštejemo nekaj osnovnih priporočil, da ne boš uredniku delal-a sivih las, ko boš poslal-a fotografije za objavo.

Pošlji čim boljše in urejene, ter tehnično čim bolj dovršene fotografije, saj je urejanje fotografij časovno izredno potratno.

TEHNIČNI DEL = osnova

- Velikost

Minimalna velikost fotografij za tisk, naj bo vsaj 100px za vsak dolžinski centimeter stranice natisnjene fotografije (to pomeni, da bo resolucija vsaj ca. 250dpi, kar je za ofset tisk sprejemljivo).

Primer: velikost fotografije, da bo lahko čez pol strani ležeče, naj bo torej vsaj ca. 2100 x 1400px.

- Zapis

Kvaliteta zapisa naj bo čim višja. JPG z malo kompresije je povsem ok.

Primer: kvaliteta vsaj 10 ali več, oz. „maksimum“, velja za Photoshop, podobno je tudi v drugih urejevalnikih fotografij.

- Ostrina

Neostra fotografija za tisk ni primerna. Ne da se je izostriti in kot taka ne sodi v izbor fotografij za tisk. Poskus popravka neostre fotografije s prekomernim ostrenjem ne bo prinesel pravih rezultatov, pravzaprav ravno nasprotno in fotografija bo izgledala precej grdo.

Nadgradnja in povsem druga zgodba je pravilno (idealno) ostrenje za tisk tehnično kvalitetnih fotografij, o tem morda kdaj drugič.

- Belina

Izgled fotografije na papirju bo v vsakem primeru drugačen, kot na zaslonu. Tudi če imaš kalibriran

zaslon (le redko kdo ga ima). Fotografije, ki imajo močan barvni pridih, kot take niso sprejemljive za tisk. Če jih znaš, jih lahko urediš.

V razmislek, ko izbiraš fotografije:

Če fotografija izgleda tehnično slabo že na ekranu, bo v natisnjeni obliki še toliko slabše.

VSEBINSKI DEL = presežek

„Vsake oči imajo svojega malarja“, pa vendar je estetika tudi precej univerzalna. Poleg zgolj estetske, ima lahko fotografija seveda tudi drugačno vrednost.

- Dokumentarna (edinstvena) fotografija

Če gre za fotografijo posebne dokumentarne vrednosti, ji ne bo težko nekoliko „pogledati skozi prste“, glede tehnične dovršenosti.

- Vse druge fotografije („estetske“ in tiste, ki dopoljujejo tekst)

Za ogled zanimiva fotografija je tista, ki v gledalcu spodbudi zanimanje, domišljijo, čustva, željo po biti tam, kjer je bil fotograf ali fotografirana oseba... Velikokrat opažam, da marsikdo zamenjuje dobro fotografijo z dobrim doživetjem (poletom). Če odletiš lep let, ki je bil hkrati fantastično doživetje, še ne pomeni, da so vse fotografije s tega poleta tudi fantastične. Gotovo ti čisto vsaka fotografija s tega poleta priključuje čudovite spomine, tudi če sama po sebi ni nič posebnega (ali pa je celo slaba), a za zunanjega opazovalca taka fotografija nima prave vrednosti.

- V razmislek, ko izbiraš fotografije

Rajši pošlji le 3 dobre kot 30 povprečnih ali 100 slabih.

Če imaš več, med seboj podobnih, pošlji le najboljšo. Zmazan „selfie“ pa naj rajši kar ostane na tvojem disku.

Pripravil: Matevž Gradišek

LETENJE V AVSTRIJI

Že nekaj časa je bil problem pri letenju v Avstriji priznavanje tujih dovoljenj jadralnih padalcev in jadralnih zmajarjev. Na njihovo prošnjo smo jim predlani poslali naše programe za dovoljenja in tudi slike dovoljenj. Preverjali so, da so dovoljenja res izdana od državnih ministrstev, saj se v zadnjem času pojavljajo raznorazne druge licence (npr. od APPI, ...).

Kar dolgo je trajalo, da so zadeve zbrali in se dogovorili, glede naših slovenskih dovoljenj pa itak vseskozi ni bilo nobenega problema. Sedaj je njihovo ministrstvo tudi uradno objavilo spisek držav, katerih piloti lahko letijo pri njih s svojimi nacionalnimi dovoljenji. To so: Avstralija, Češka, Danska, Francija, Italija, Hrvaška, Litva, Madžarska, Nemčija, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugalska, Romunija, Slovaška, **Slovenija**, Švedska, Švica, Ukrajina, in Velika Britanija.

Piloti, ki ne posedujejo dovoljenj iz naštetih držav, morajo obvezno kontaktirati eno od avstrijskih šol, da pridobijo dovoljenje »*Cuest flying licence*«.

Še pomembno opozorilo glede zavarovanj in letenja v Avstriji. Obvezno se zahteva zavarovanje proti tretji osebi v vrednosti do 750.000 SDR (okoli milijon EUR), Zelo se priporoča tudi osebno nezgodno zavarovanje za iskanje in reševanje, helikoptersko reševanje namreč zna biti zelo, zelo drago. Za vse informacije o zavarovanjih priporočajo, da je najbolje kontaktirati axa@fly-koessen.at ali obiskati njihovo spletno stran www.flugschulen.at/axa/english

Tudi Zveza za prosto letenje Slovenije se je nekaj let trudila najti najboljše variante za zavarovanje pri letenju, tako doma kot v tujini. Pokazalo se je, da je zavarovalnica Axa najbolj ugoden ponudnik ne samo za letenje doma in v Avstriji, temveč tudi za letenje v drugih državah. Za vse posameznike, člane naše zveze, je že tako tretje leto urejen tudi popust za zavarovanja pri njih. Več o tem si lahko preberete na podstrani spletne strani naše zveze: <http://sffa.org/zavarovanje-axa>

Srečko Jošt

ČLANSTVO V ZPLS

Članstvo v ZPLS nam nudi naslednje ugodnosti:

- zavarovanje odgovornosti proti tretji osebi (skupinsko)
- zavarovanje avtomatskih vremenskih postaj
- uporaba UKV frekvence 147,800 brez izpita za radioamaterje in brez plačila individualnih pristojbin za uporabo radijske frekvence
- interno glasilo IKAR, ki izhaja že od ustanovitve brez prekinitve in je namenjeno izključno jadralnim padalcem in zmajarjem
- zgledno urejeno spletno stran, kjer predstavljamo svojo dejavnost, novice, objavljamo strokovno literaturo in članke
- uporaba vseh vzletišč po Sloveniji za vse člane ZPLS (za nekomercialno letenje)
- registracija vzletišč, evidenca registriranih vzletnih in pristajalnih mest, pomoč pri pridobivanju mnenja Zavoda RS za varstvo narave
- članstvo v EHPU (European Hang Gliding and Paragliding Union)
- organizirani dnevi ZPLS
- 20 % popust za prevoze na Kobariški Stol – prevoznik: Jelkin Hram
- 10 % popusta pri nakupu v trgovinah Iglu Šport
- 10 % popusta pri nakupu v trgovini Tomat Šport
- 10 % popust pri nakupu enosmerne ali adrenalinske vozovnice za nihalko Vogel, polovična cena za prevoz padala
- promocijski popust pri nakupu izdelkov firme Naviter (inštrumenti Oudie, program SeeYou, ...).

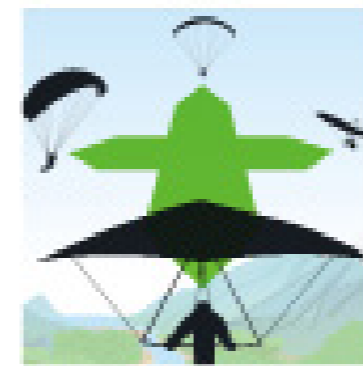
Kontakt: support@naviter.com

GRAFIČNI ZNAKI ZA PRAVILA LETENJA

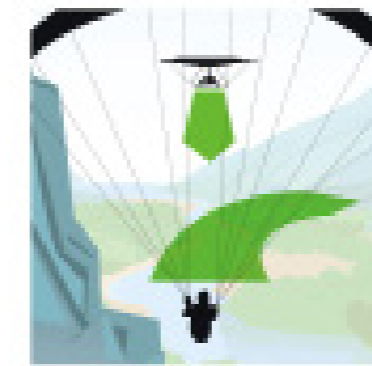
Evropska zveza za prosto letenje (EHPU) je pripravila in objavila grafične znake, ki bi naj veljali kot mednarodno veljavni znaki za pravila letenja v zračnem prometu jadralnih padalcev in jadralnih zmajarjev.



VZLETANJE



OHRANITEV VARNOSTNE RAZDALJE



IZOGIBANJE OB OZREBNJU



IZOGIBANJE MED OZREBNJEM



IZOGIBANJE V ZRAČNEM PROSTORU



PRAVILO ČRNEGA V ZRAČNEM PROSTORU



PREHITAVANJE



PRVI PILOT DOLOČA SMER VRTENJA V TERMIČNEM STEBRU



IZOGIBANJE PILOTU, KI VRTI V TERMIČNEM STEBRU



PRISTAJANJE

KOPITNIK XC

Da na najboljši način obeležimo 30 let od prvega poleta, ki sta ga je opravila Jože Senica-Joc in Jože Zupan s Kopitnika, DJP METULJ razpisuje tekmovanje v XC preletih.

Pravila so enostavna.

- Zmaga najdaljši let glede na preletene kilometre. Točkovanje na OLC pri tem ni pomembno, pomembni so kilometri. Torej, če pilot odleti s Kopitnika ravno linijo 80 km, drugi pilot pa s Kopitnika naredi FAI 79 km, zmaga pilot, ki je odletel 80 km.

- Veljavni so samo leti s Kopitnika (SV štart, južni štart), ki imajo veljaven G-record na OLC. Let mora biti prijavljen najkasneje v 24 urah po končanju preleta.

- Grobe kršitve zračnega prostora niso dovoljene!

• 1. mesto: kolikor opravljenih km, toliko bo nagrada v EUR

Tekmovanje se prične 1.marca 2017, zaključi se 3.junija 2017 - podelitev nagrade na sklepni prireditvi v Rimskih Toplicah.

DJP Metulj Rimske Toplice

LISCA, VZLETIŠČE S TRADICIJO

Lisca spada v Zasavsko Posavsko hribovje in je razgleden 948 m visok vrh, ki se nahaja severno od Sevnice. Z vrha, na katerem stoji meteorološka radarska postaja, je lep razgled na Posavsko - Zasavsko hribovje, del Dolenjske z Gorjanci, lep je tudi pogled na daljno Notranjsko, kjer nad prostranimi gozdovi izstopa Snežnik. Ob lepem vremenu se vidijo Julijci s Triglavom, Kamniško Savinjske Alpe, Karavanke, Koroška, kot tudi štajersko hribovje.

Društvo jadrlnih padalcev Kondor Radeče ima na Lisci v upravljanju tri vzletišča. Na severni, južni in zahodni strani. Največ se leti z južnega vzletišča, ki je orientiran rahlo proti jugovzhodu in je na višini 907 m. Društvo na južnem vzletišču prireja tudi srečanje jadrlnih padalcev pod imenom ParaLisca. Letos je potekala že petindvajseta po vrst in je kot taka najstarejša padalska prireditev pri nas, vendar o tem kdaj drugič.

Društvo je v letnem planu 2016 predvidelo obnovo južnega, še posebej pa severnega vzletišča, ki se je z leti močno zaraslo. Na območju Lisce je

več parcel, ki so v lasti različnih lastnikov, s katerimi zelo dobro sodelujemo in zato za pridobitev soglasij za izvedbo del nismo imeli težav (ob tej priložnosti pozivamo vse pilote, ki letijo z Lisce in pristajajo v bližini nje, da spoštujejo naravo in tujo lastnino, ker so za naše društvo odnosi z lastniki zemljišč bistvenega pomena).

Najprej smo pristopili k obnovi severnega vzletišča. Vzletišče na severni strani se je z leti zelo obraslo, hkrati pa so drevesa v spodnjem delu dosegla tako višino, da je bilo onemogočeno varno vzletanje. Tako smo najprej podrli večja drevesa spodaj in ob strani in s tem razširili in podaljšali iztek. Sledilo je čiščenje debel, ter vleka in odvoz le teh. Počistili smo tudi grmičevje, ki se je že pošteno razraslo po vzletišču, na koncu pa vzletišče še pokosili. Ker smo na severnem vzletišču leta in leta uporabljali provizoričen drog za vetrno vrečo, smo se odločili, da postavimo novega, ki bo omogočal enostavno predvsem pa varno izobešanje vetrne vreče, brez plezanja po drevesu. V ta namen smo izkopali jamo in zabetonirali močan temelj, v katerega smo



vgradili gibljivi podstavek, na katerega smo kasneje namestili tudi drog z vetrno vrečo. Vzletišče je tako dobilo popolnoma novo podobo, predvsem pa je sedaj zares možno varno vzletanje.

Pri obnovi južnega starta se moramo še posebej zahvaliti članom Društva jadrlnih zmajarjev Prelet Šentrupert in Kluba alternativnih letalcev Slovenska Bistrica, ki so opravili levji delež obnove južnega vzletišča, vsaj kar se tiče dela s podiranjem in izvlačenjem dreves. Omenjeni društvi sta sodelovali pri čiščenju za potrebe organizacije DP-ja v jadrlnem zmajarstvu. Vzletišče je tako spet široko in dolgo, kar omogoča varne vzlete. V okolici južnega vzletišča je v zadnjih letih bilo kar nekaj infrastrukturnih sprememb, zato je bilo potrebno nekaj ukreniti glede droga za vetrno vrečo in tako smo tudi tukaj poskrbeli za trajno rešitev.

Stroški obnove obeh vzletišč so bilo precejšnji, preveliki za naš društveni proračun, zato smo se v mesecu septembru prijavi na razpis za obnovo vzletišč pri Zvezi za prosto letenje Slovenije. Društvo je, kot je bilo navedeno v pogojih razpisa, zvezi poslalo vlogo za razpis in bilo pri tem uspešno. S tem je bil lahko pokrit del stroškov za obnovo dveh vzletišč in se ob tej priložnosti zvezi tudi zahvaljujemo.

Društvo ob tej priložnosti vabi vse jadrlna padalce kot tudi zmajarje, da obišejo Lisco, ki s svojim geografskim položajem nudi izjemne pogoje za učenje, kakor tudi za izhodišče za prelete v vse smeri. Na Lisco imamo organiziran tudi kombi prevoz iz Radeč ali pa z vasi Šentjur na polju (Breg), kar pomeni da se lahko pripeljete z vlakom, od tu naprej pa s kombijem (Peter: 041-705-976). Seveda je Lisca primerna tudi za top landing in okrepčilo v obliki hladnega piva v Tončkovem domu, torej več kot zadosti razlogov, da nas obiščete.

Marko Lukić, DJP Kondor Radeče



VZLETIŠČE

DOBROVLJE-VZHOD

Spomladi bo minilo tri leta, odkar je bilo narejeno na Dobrovljah novo vzletišče, idealno postavljeno za vzhodno smer vetra. Pokazalo se je, da je bila odločitev odlična, saj je bilo od tedaj opravljenih veliko število lepih poletov in jadranj.

Kakor na vsaki poseki, je tudi tu v primeru bočnega vetra ali slabše odletenega vzleta obstajala nevarnost, da so lahko visoka drevesa ob straneh spodnjega dela vzletišča nevarna za »gnezdenje« ali celo padec iz velike višine. Zato je bila že precej časa prisotna želja, da se ta drevesa posekajo. Z lastnikom smo našli skupen jezik in v mesecu decembru 2016 je potekal nov velik projekt, ki je zopet zahteval ogromno število delovnih ur, saj je bilo poleg podiranja treba les tudi precej daleč vlačiti in ga zložiti. V vseh delovnih dnevih so zopet sodelovali piloti iz celotne regije, ne glede na članstvo v različnih društvih. Sodelovalo je tudi vreme, saj ves mesec ni bilo padavin, ki bi ovirale ali celo ustavile zastavljen cilj. Finančno so se stroški strojnega dela pokrili iz redne letne regijske medklubske poravnave sredstev ter iz finančne pomoči ZPLS, odobrene na razpisu za pomoč pri ureditvi vzletišč.

Vzletišče je od sedaj tudi registrirano, skrbništvo je napisano na društvo JPK Eol Celje. Za vsako organizirano letenje je treba od skrbnika pridobiti soglasje, enako kakor se to zahteva tudi dru-

god na registriranih vzletiščih, saj je to zapisano v vseh navodilih za uporabo registriranih vzletišč in pristajalnih mest.

V aprilu lanskega leta je bila izdana nova VFR karta Slovenije, pri dogovorih o spremembah karte je sodelovala tudi ZPLS. Dovoljena višina letenja je za nas, proste letalce, sedaj bolj ugodna, saj je letenje na tem področju dovoljeno do višine 5500 ft AMSL (1676 m nadmorske višine). Nad to višino je kontroliran zračni prostor C razreda. To je treba strogo upoštevati, saj poteka tu pristajalni koridor potniških letal, ki letijo tukaj res že zelo nizko, ko se spuščajo v smeri proti Dolskem in nato proti Brniku.

V spomladanskem času bo opravljenih še nekaj akcij. Na vzletišču bodo ob cesti montirani žlebi za odvodnjavanje, nasuto bo tudi parkirišče. Na pristanku bo obnovljena baraka.

Kakor vsepovsod, je treba upoštevati določena pravila glede odnašanja odpadkov, pristajanja v času visoke trave, parkiranja avtomobilov ob cesti ob pristanku, itd... Dobrovlje omogočajo ob vzhodnih vetrovih res lepo rekreativno jadrnanje, še posebej v poznih popoldanskih urah, zato vabljeni, da se pridružite na letenju s prekrasnim pogledom na področje Spodnje in Zgornje Savinjske doline.

Sebastjan Podbregar, JPK Eol Celje



VSako LETO LAŽJE NA RATITOVEC

Kdor se je redno udeleževal tekem na Ratitovcu ve, da dostop do vzletišča ni ravno idealen, a mogoče ravno zato privlači toliko pilotov. Medtem, ko padala že vsa leta vozimo na štart s tovorno žičnico, sicer last Planinskega društva za Selško dolino, pa je bilo vedno potrebno priti na štart peš. Še nekaj let nazaj si je bilo za ta podvig potrebno vzeti skoraj celo uro časa. Hoja iz Prtovča do kočice na Ratitovcu je zato na tekmah terjala marsikatero utrujeno žrtev že pred odprtjem štarta. Tako smo že leta nazaj poskusili tudi z dostopom čez Soriško planino in planine Pečane. Pot do vrha smo tako prepolovili, a smo veliko dodali k sami vožnji, saj je ta trajala celo uro. Ob iskanju raznih variant smo nato le našli možnost dostopa preko Kloma. Same vožnje je sicer pol ure, hoje pa potem samo še kakšnih dvajset minut. Skoraj idealna varianta, če ne bi vsako leto našemu Āurotu uničili kakšen kombi. Z leti se je cesta popravljala in podaljševala do te mere, da je sedaj možen dostop tudi z osebnim avtomobilom. Vsako leto člani KJP Krokara

pomagamo pri vzdrževanju ceste, tako smo tudi v letu 2016 izvedli delovno akcijo in vložili določena sredstva, nekaj od tega smo jih dobili dodeljenih tudi iz razpisa ZPLS. Večino dela pri urejanju ceste sicer naredijo lastniki s težko mehanizacijo, ki preko celega leta pridno utrjujejo cesto. Naša prisotnost in pomoč sta mogoče bolj simbolični, a če to pomeni dobre sosedske odnose, smo pa tudi za. Mogoče bo pa enkrat cesta speljana vse do kočice in bo vsem jadralnim padalcem in zmajarjem, tako rekreativcem kot tekmovalcem, možen dostop z avtom.

**Predsednik KJP Krokara
Igor Eržen**



KOVK 2016

Delta klub Ljubljana in DJP Kovk sta ob finančni pomoči ZPLS-ja opravila veliko delovno akcijo na dan 12. 11. 2016. Zbralo se nas je 16 zagnancev iz obeh društev, opravili pa smo veliko čistilno akcijo sekanja grmovja in dreves pod startom, nasutje terena na samem startu, postavitve nove mize in klopi in še mnogo drobnih opravil.

Jutranji zbor na Kovku, ob 9 uri, je bil kar nekoliko neobetaven, pihala je močna burja in tudi temperature so bile pod nullo. Močna volja je ob nekaj požirkih ognjene vode nekoliko pognala kri po žilah tako, da so lahko deltovci in kovkčani premaknili prezeble kosti. Fantje so poprijeli za lopate, grablje, motorke in akcija je stekla brez zapletov.

Samo, ki je organiziral dovoz materiala za nasutje, se je izkazal in pripeljal dovolj peska, da so ga fantje razvlekli na rampo in še nekoliko po terenu, da smo lahko poravnali luknje. Pripeljal je tudi lično mizo s klopjo, ki pa jo je bilo pod strokovnim očesom Samota potrebno zabetonirati in sestavi-

ti-hura uspelo je, saj kozarci in steklenice niso padale z mize.

Robi, glavna motorka, je žagal, kot bi mu gorelo za ritjo, na srečo se je ustavil, ker mu je po treh urah žaganja zmanjkalo goriva, drugače bi žagal navzdol vse do Ajdovščine.

Po štirih urah aktivnosti, smo z nasmeškom na ustih, da smo zaključili zadano akcijo, zaslužno odšli na malico, pijačo in preizkusili novo mizo.

Med samo akcijo se je Andrej ukvarjal z burjo pod kotlom pasulja in se šel še foto reporterja. Pasulj se ni zažgal, ostalo ga pa tudi ni nič, saj so fantje pridno prihajali na repete, da ne govorimo o kruhu, ki ga je spekel Brane.

Akcija, Delte, DJP Kovk in ZPLS-ja, ki je zadevo finančno podprl, je ocenjena kot zelo uspešna.

Kot pobudnik akcije, se zahvaljujem vsem, ki so prišli pomagat.

Andrej Mravlje



DELOVNA AKCIJA PRENOVA VREMENJSKIH POSTAJ NA KOROŠKEM

Vsi, ki se ukvarjamo z letenjem vemo, da je pri našem športu dobro čim bolj poznati vremenske razmere. Nekaj informacij lahko dobimo že s pogledom skozi okno, nekaj s pomočjo vremenskih napovedi, največ pa s pomočjo podatkov iz vremenskih postaj. Stanje teh je bilo na Koroškem še pred kratkim zelo slabo. Postaja na Uršlji gori je bila nedelujoča, postaja na Kremžarici se je vsake toliko časa pokvarila, na ostalih hribih postaj ni bilo. Zato smo se člani klubov Ikar in Abuh odločili stopiti v akcijo in prenoviti vremenske postaje na Koroškem.

Prenova se je začela pred dvema letoma, ko smo obnovili že res zastarelo postajo na Kremžarjevem vrhu (Kremžarica) na Kopah. Ta je bila narejena na osnovi Ericssona GA628 (mobi Reglja), ki jo je že načel zob časa in jo je bilo potrebno vsake toliko časa popravljati. V glavnem, Regljo smo sedaj upokojili, zamenjal jo je modem, kateremu bo mogoče v prihodnje dodati še pošiljanje podatkov na internet, postaja pa sedaj ne štrajka več.
Kremžarica - 041 646318

Naslednja akcija je bila popraviti postajo na Uršlji gori. Ker je v vmesnem času na Uršlji gori vremensko postajo postavil ARSO (Agencija republike Slovenije za okolje), smo se odločili, da po popravilu postajo prestavimo drugam. Od možnih lokacij smo se odločili za Pernice. Tukaj bi se posebej zahvalili lastniku štarta, ki ne samo, da je odstopil prostor za postajo, ampak je pomagal tudi pri postavljanju le te. Prvoten plan je bil sicer postajo postaviti malo višje na lovsko opazovalnico, a so lovci odločili, da zaradi sevanja ne pride v poštev.
Pernice - 041 646344

Trenutno je v izdelavi še vremenska postaja na Rahtelu. Ko bo končana še ta, bomo imeli na Koroškem pokrite štiri hribe in tako res ne bo več izgovorov, da se ni vedelo, da je bilo vreme za letenje. Podrobnejši podatki vseh postaj bodo na voljo tudi na strani www.vreme-koroska.si. V veliko pomoč pri sami prenovi nam je bila tudi denarna pomoč ZPLS, za katero se lepo zahvaljujemo.

Mitja Jug, DPL Ikar Slovenj Gradec



NOVA

MENTOR 5

• ZMOGLIVOSTI, KI JIH LAHKO IZKORISTI VSAK • VELIKO UDOBJA IN OBCUTKA SPROSCENOSTI
• MANJSI PRITISK NA ZAVORAH • ENOSTAVNO CENTRIRANJE V TERMIČNEM STEBRU

"NEKATERI BI LAHKO MENTORJA 5 OPISALI KOT PADALO Z INTUICIJO,
SAJ VAM BO MED LETENJEM SAMO POMAGALO NAJTI PRAVO LINIJO.
PILOTI SE LAHKO KONČNO OSREDOTOČAJO LE NA TISTO, KAR JIM NUDI UŽITEK - IN TO JE LETENJE."

A photograph of a red paraglider flying over a rocky, mountainous landscape. The paraglider is in the foreground, and the background shows rugged rock formations under a clear sky.

SINCE 1989

WWW.NOVA.EU 031 304 543 DUŠAN MISTYDULE@GMAIL.COM

📞 🌐 📧

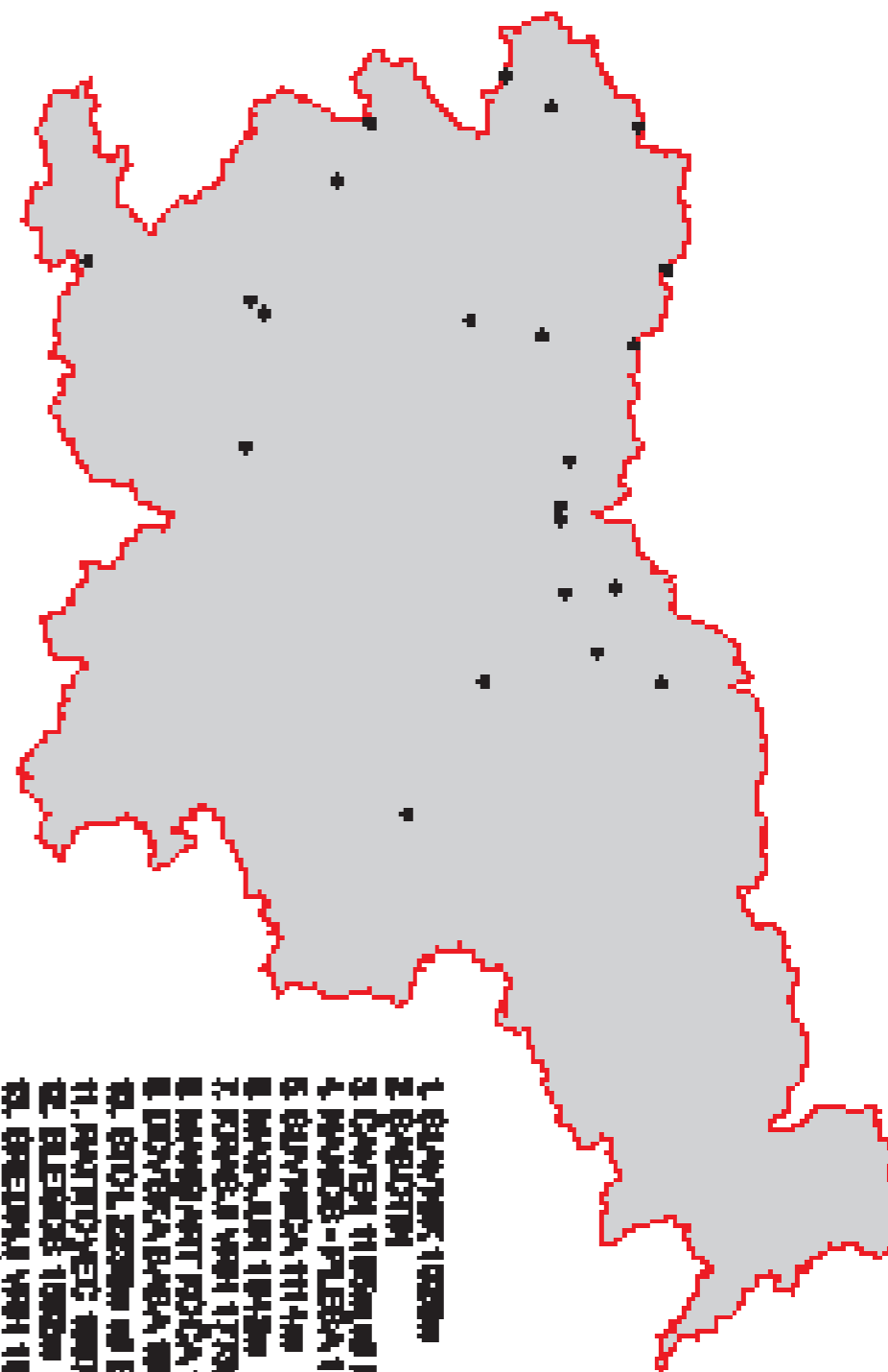
HODI - LETI (HIKE & FLY)

Novo internetno stran www.hikeandfly.si je ZPLS namenila vsem »hodi-leti« pilotom, ki se ukvarjajo z dejavnostjo, vse bolj priljubljeno med jadralnimi padalci.

Stran informira o terminih vseh tako ali drugače organiziranih H&F dogodkov in seveda reportažah po izvedenih dogodkih.

Osrednje sporočilo te strani pa je H&F izziv »ZPLS transverzala«. 24 markantnih vrhov po Sloveniji, ki jih je potrebno osvojiti v stilu »hodi-leti«. Vzpone in polete se beleži v knjižico, tako kot to počnejo planinci z žigom iz osvojenega vrha ali bližnje koč. H&F transverzala ni časovno omejena. Po osvojitvi in poletih iz vseh 21 določenih vrhov in 3 dvatisočakov po lastni izbiri, se pošlje knjižico v potrditev na ZPLS. Vsi, ki uspešno opravijo transverzalo, se uvrstijo na seznam zmagovalcev in dobijo ZPLS plaketo.

Zainteresirani za H&F transverzalo lahko knjižice naročite pri ZPLS na mail: info@hikeandfly.si in jih dobite brezplačno po pošti.



1. BELAČEVSKI 1000m
2. BLEDJEM 1000m
3. ČAVTEN 1100m na PUTEVAJ
4. HANDEB - PILEBA 1000m
5. BILJANČICA 1114m
6. HANČARJURI 1045m
7. KOPARSKI VRH 1170m
8. HANČARJEVA 1070m
9. DOLNJA BUKVA 1001m
10. OSTOL 1000m na BEŠKOVANČICA 1000m
11. RAUTIČEVCI 1007m
12. BLEBEDI 1000m
13. BREZNOVA VRH 1000m na ZUPČARJA
14. PRINČEVCI 1000m na ZAVČI
15. PRANČEVSKI VRH 1007m
16. LEPEŠNARICA 1007m
17. RAČIŠKA 1000m
18. DOPIJE 1000m
19. IZOBILA 1000m
20. KAMNOLIVNICA 1000m
21. LEŠČA 1010m

»POZOREN SEM NA KAKRŠNEKOLI INDIKACIJE NA TLEH ALI V ZRAKU«

INTERVJU Z MAGISTROM TILNOM CEGLARJEM

Pravkar si se vrnil iz tekme superfinala svetovnega pokala v Braziliji. Kaj je bilo zate težje - iti iz mrzle Slovenije v vročo Brazilijo ali obratno?

Bilo je enako težko. Iti iz mrzlega na toplo je pasal, ampak potem ko si tam in je vsak dan 30° in 80% vlažnost, pa spet zelo paše iti nazaj na hladno. Tako da res ni razlike. Za obe smeri sem bil vesel da sem šel.

Prtljage za potovanje se verjetno kar nabere... Kako spravite vse skupaj na avion? Ali je več opreme za tja ali za nazaj?

Glede prtljage je bilo veliko lažje iti nazaj, ker smo pol opreme tam pustil. Smo pa pogruntali nov trik in sicer da vzameš padalo kot osebno prtljago...

Ampak ali nisi omejen z velikostjo kovčka osebne prtljage?

Ja, ampak ga zbašeš noter brez problema. Potem pa lahko z ostalo letalno opremo prideš čisto do limita, običajno je omejitev 23 kg. Gre tudi tam do 25 kg, večje ko je letališče manj je težav s tem. Druga prednost tega, da vzameš padalo s sabo v avion pa je, da v primeru izgube prtljage ne ostaneš brez padala - rešit moraš samo še sedež in rezervo... Tako se ne more ponoviti Kolumbija, kjer smo imeli težave z izgubljenimi padali.

Prej si omenil da ste prišli nazaj v Slovenijo pol lažji. Kaj si imel s tem v mislih?

Brazilija je zelo lačen trg evropskih padal, zaradi politike ki jo imajo z uvozom. »Zeno« padala in ostala oprema, ki smo jo mel, je trenutno zelo popularna in so nas v Braziliji tako rekoč »oropak«, po tekmi so od nas hotel odkupit dobesedno vse.

Se pravi če greš v Brazilijo si lahko stroške potovanja pokriješ s prodajo opreme?

Tako nekako ja. Če imaš za prodat opremo in jo

ne moreš v Sloveniji, pejd na zastonj počitnice v Brazilijo...

A je tokrat v Braziliji na poti do prizorišča šlo vse gladko ali so bile kakršnekoli težave?

Pot je bila v redu, neprijetna stvar je bila da trenutno v Braziliji razsajajo razni virusi, od zike, denge, do rumene mrzlice...

Ali si se kaj cepil?

Ne, ker sem šele na poti na letališče izvedel, da bi se moral cepiti. Ni sicer pogoj, bilo bi pa fajn če bi se. To je bilo sicer potem kar stresno, ker se je bilo skoz treba pazit, da te ne dobijo komarji. Žarišče virusa zika je bilo cca 100 km stran od Valadaresa, tam se je začelo.

Kakšen je bil občutek ob prihodu, kakšno je bilo vreme?

Na tem letalnem področju sem bil prvič. Prvi dan je bilo povprečno vreme, šibke razmere in dosti vetra. Nič kaj uživaškega. Je pa generalno veljal za Brazilijo, da veliko lepše zgleda kot potem dejansko je za letet. Imaš ogromno oblakov, vse lepo zgleda ampak dejansko pa ni tako kot pri nam - logika, da oblaki pomenijo dobre termične pogoje je tam odpovedala. Iz tega vidika mi je bilo težko letet, ker nisem dobro bral vremena.

Kakšna so bila pa rezultatska pričakovanja ob prihodu - si imel prepričanje da ti bo področje odgovarjalo?

Ja, sem si predstavljal da se bom dobro znašel. Pričakoval sem da bom prišel med 10, to je bil nekako cilj.

Na koncu si bil 15., si zadovoljen s tem rezultatom?

V bistvu moram biti z rezultatom zelo zadovol-



»PRIČAKOVAL SEM DA BOM PRIŠEL MED 10, TO JE BIL NEKAKO CILJ. «

jen. Nisem pa zadovoljen z letenjem, ker sem bil vseskozi zraven, a se mi ni nikoli res sestavilo. Vedno sem imel težave v prvem ali drugem delu dirke in ravno zaradi vremena – vedno ko sem skušal narediti svoj doprinos glede na vreme se mi ni sešlo. Je šlo 10, 15 km, več ne.

15. mesto je odličen rezultat, po drugi strani si bil pa zadnji od Slovenske ekipe. Če pa pogledamo iz drugega zornega kota glede držav... po tekmi sem zasledil podatek da smo imeli Slovenci na tekmi 3 pilote, Francozi pa 45, v skupnem seštevku pa tako Slovenci kot Francozi 3 med 15. Kako to komentiraš?

Drži, izkoristek naše ekipe je bil optimalen. Tako Jurij Vidic kot Primož Suša sta v formi, kar se je pokazalo tudi že na Evropskem prvenstvu. To je bila samo potrditev, da smo na pravi poti.

Je bil Aaron Durogati najboljši na tekmi?

Aaron je bil najpametnejši na tekmi. Izbral je pravi pristop.

Kakšen je bil ta pravi zmagovalni pristop?

Zmagovalni pristop po mojem mnenju je bil, da si v prvih dneh postavil bazičen rezultat – če ti je uspelo po prvih dveh tekmovalnih dneh priti med 10 najboljših, si večino dela opravil. Kasneje se je namreč izkazalo, da so vsi piloti, ki so malo bolj agresivni in običajno letijo spredaj, tukaj povsem odpovedal. Če si se držal bolj v skupini in nisi reiskiral, je bilo bolje. Piloti ki letijo spredaj, so samo enkrat nabil glavno grupo. Boljša taktika je bila, da si dober rezultat samo še branil in so drugi počasi odpadal. Vsi smo si od Brazilije nadejal hitrejše letenje ampak na koncu se je izkazal, da sam nisi imel šans biti hitrejši kot skupina. Pika.

To je verjetno pomenilo tudi precej gužve v zraku, prerivanja, kletvic,...?

Ja, to je na tekmah ko se gre na nož kar skozi. Sploh zadnji kilometri so živčni, tako da se zgodi marsikaj.

Prej si omenil da so si nekateri piloti nabrali nekaj »baze« prve dni za dober rezultat. Kako je šlo tebi z nabiranjem baze?

Jest imam kronično težavo, da prvo dirko po navadi zelo slabo naredim. Tolaži me dejstvo, da potem ta slab rezultat v naslednjih dneh vedno

izboljšam. Ampak še zmeraj mi manjka, da bi že prve tekmovalne dni letel tako dobro kot potem letim zadnji dan. Zdaj sem se naučil, da bo očitno treba na dirko še kak dan prej.

Koliko dni ste vi prišli pred dirko?

V Brazilijo smo prišli 4 dni pred dirko, 2 dni smo bili še v Riu, potem pa smo šli v Valadares. En dan smo leteli prosto, en dan je bil uradni trening...

Ocenjuješ da je bilo to premalo?

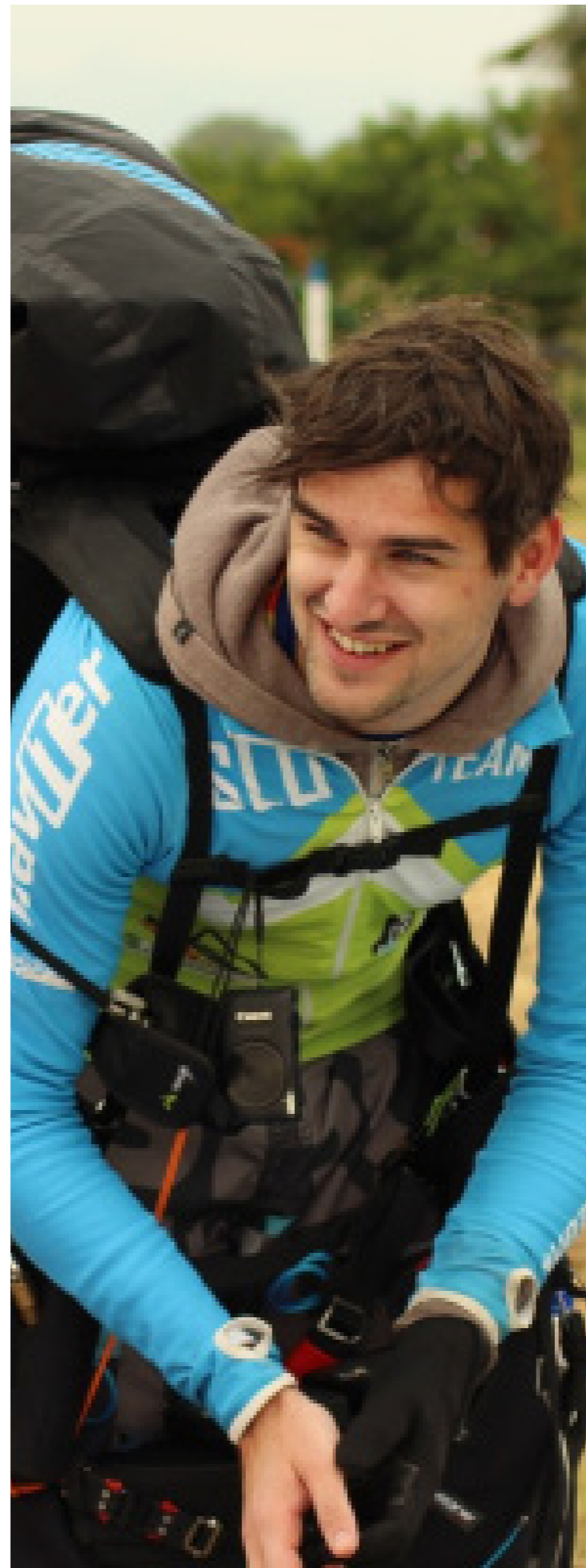
Mogoče je bolj problem v tem, ker treninga ne vzamemo dovolj resno. Gremo za eno uro v luft potem pa proti pristanku in ne po špuri. Mogoče bom naslednji trening vzem kot dirko in že na treningu poskušal dobiti fokus, ki ga imam potem med dirko.

Imaš pa po napaki prvi tekmovalni dan dve možnosti – lahko postaneš samostojni strelec, skušaš nadoknaditi izgubljeno z dnevnimi zmagami ali pa tako kot ti, nič na silo, stopnjuješ in poskušaš izvleči najbolje?

Ja, na zadnjih tekmah je bila zame prvi dan vedno nek hladen tuš, da sem potem začel malo bolj resno razmišljat. Predvsem je pomembno, da prepoznaš kaj si naredil narobe, če to veš, lahko izboljšaš svoje letenje. Po slabem dnevu je najbolj pomembna analiza, jaz se generalno znam prebuditi in potem dobro letet. Vedno ko prideš na dirko, imaš neka pričakovanja glede pogojev in če je potem realnost drugačna, je težko naredit dober rezultat. To se mi je zgodilo tudi tukaj. Vreme je zgledalo super, pričakoval sem da bo to šlo. Štartal sem optimalno in šel po štartu na glavo, ker baze so bile, smer definirana, 2 3 glajde je to špilal, sem bil prvi naštiman, potem pa enkrat sfališ in te vsi prehitijo...

Kaj pa je bila tvoja top poteza na dirki?

Mel sem enega svetovnega »Jollyja«. Po štartu smo se zapeljal v neko temo, bilo je zelo oblačno. Jest sem bil visok naštiman, skupina se je po širini razpršila in je zgledal zlo klavarno. Sem pa opazil sicer kar daleč stran, cca 2 km, enga Boomeranga, da ima dviganje. Bil sem na vrhu grupe, zato sem se odločil da grem za 45 stopinj v drugo smer in poskušam priključit njegovo linijo. Se pravi, tu nas je bilo 130, tam bi bila pa 2. Kasneje se je izkazalo tako, da je grupa valjda tudi v tisti temi našla neko



dviganje in brez težav nadaljevala, jest sem pa tam do nekega balvana. Bilo je kar precej vetra, priletel sem v »leeside«, tam mal popeglov, tok da sem se lahko zapeljal na drugo stran hriba, kjer sem potem dobil odličen steber, šel na 2 jurja. Takrat sem bil potem zadn zadn na dirki, vodilne grupe niti nisem več videl. Je bila pa vodilna skupina še vedno v senci, jest sem mel zadaj boljše pogoje in sem jih v 2,3 dviganjih ujel. V cilj sem priletel kot 5.

Kaj pa je po tvojem mnenju tvoja glavna prednost v tekmovalnem letenju. A je to opazovanje – da vidiš kaj več kot drugi, a je tehnika letenja, znanje, jajca?

Ja, vsega moraš imeti po malem. Jest se trudim čim več opazovat okoli sebe in sem zelo pozoren na kakršnekoli indikacije na tleh in v zraku. Vseskozi sem pozoren na sotekmovalce, če kdo potegne kako radikalno linijo ga skoz opazujem kako mu gre. Moja prednost je tudi pobiranje, se dobro znajdem, čeprav prot Juriju še vedno nimam šans, ampak napram vsem ostalim ponavadi v stebrih plezam gor. Nimam težav s tišanjem po turbolentnem zraku.

Kako pa kadar greš prosto letet, ali se kaj posebej pripravljáš na tekmovanja. Ali treniraš posamezne elemente, npr. pobiranja, letenje na gasu?

V bistvu tako sistematično se nikoli ne lotim. Se pa vedno, kadar grem letet, hočem kaj naučit oziroma nekaj dodat. Tako da včasih, če grem prosto letet in si vzamem to kot trening, ga recimo bolj tiščim kot mi je to udobno ali se ukvarjam s položajem v sedežu, poskušam leteti padalo malo drugače kot sem ga vaje in primerjam ali je boljše ali slabše. Veliko se ukvarjam s tem, kaj bi lahko še izboljšal, ker se mi zdi da imam še precej prostora.

Tekmovalni šport je pred tvoja vrata pripeljal tudi doping kontrolo. Mogoče si edini padalec v Sloveniji, ki je šel skozi sistem športnega dopinga?

Mogoče celo edini jadralni padalec na svetu. To je bilo zelo zanimivo. Bil sem naključno izbran v bazi. Enkrat sem prejel mejl od Anti-doping Agencije, mislil sem da je »spam« in sem gladko zbrisal mejl in pozabil na to. Čez kak mesec ponovno niti ne preberem samo zbrišem. Potem me pa po parih mesecih pokličejo iz Švice, na drugi strani pravi da



Pilot: Jože Markeš - Joc
Lokacija, čas: Vogel, 2017
Tehnični podatki: 17mm, f/11, 1/800s,
ISO100
Foto: Matevž Gradišek



je nek podpredsednik Anti-dopinške komisije in da se nisem prijavil v sistem, da je to zelo resna stvar, da me lahko doletijo ne vem kakšne kazni, da moram to zelo resno vzeti ... me je malo prestrašilo. Potem sem se prijavil v njihov sistem, kjer je bilo treba za vsak dan definirati kje spiš in kdaj imaš eno uro časa da pridejo na kontrolo, za vsak dan v letu. To si moral napovedati za 3 mesece vnaprej.

A so te našli?

So me ja, sicer nisem bil tam kot sem bil napisan. Uro, kdaj sem dosegljiv, sem nastavljal na 5 zjutraj. Tako da me je klical navsezgodaj zjutraj ata, da je nek Nemec prišel da me rabi nekaj za doping... Tako da sem hitro prišel dom, oddal vzorce in ...

So bili pozitivni?

Ne vem, on jih je vzel in to je bilo to. Na koncu leta so mi hoteli podaljšati kontrolo še za eno leto, ker se nisem takoj odzval na poziv. So se pa na srečo med tem časom na Agenciji odločili da jadralno padalstvo ni tak šport, kjer bi ti dolgoročni doping lahko kaj prinesel, tako da so disciplino izključili iz

sistema. Še vedno lahko pridejo na dirko, rednih napovedanih kontrol pa padalcem ne delajo več.

Kakšno je pa tvoje mnenje o tem, ali je možno pridobiti kakšno prednost z dopingom?

Kaj pa vem, s fizičnega vidika ne, kako pa iz psihičnega vidika doping deluje pa zavisi – za vsakega malo drugače. Za enega pomaga kavica, za drugega čik, kdo ima kaj močnejšega, generalno pa nimam neke ideje kaj bi lahko človek pojedel, da bi bil boljši letalec.

A se ti zdi kontrola pilotov in opreme na nivoju, da omogoča pošteno igro?

Moram reči, da sem glede tega zelo zadovoljen da imamo v zadnjih letih vsi dostop do najboljšega materiala, ki je obenem relativno varen glede na preteklost. Vse to se kaže tudi v tem, da dobimo veliko različnih zmagovalcev, ker imamo bolj ali manj vsi enaka padala. Tako da bolj pridejo do izraza tvoje odločitve kot material.

Včasih, ko so bila tekmovalna padala ne-certificirana, je bilo v igri več podjetij. Dostop do najboljših padal so imeli samo izbrani tekmovalni piloti vsakega podjetja. Se ti zdi, da je bila uvedba certificiranja padal tudi s tega vidika pozitivno?

Definitivno. Zelo podpiram idejo, da so tekmovalna padala še naprej certificirana. V zadnjih treh letih smo lahko videli, da ni nekaterih negativnih posledic. Tekmovalna padala se dobro obnašajo. Če imaš zadosti časa in denarja, lahko prideš do najboljše opreme in letiš konkurenčno na najvišjem nivoju.

Pred uvedbo certifikacije jadralnih padal je bilo velikokrat slišati bojazen, da bo s certifikacijo tekmovalnih padal zastal razvoj celotnega športa, tudi v nižjih razredih. Sam nimam občutka da bi se to zgodilo, kaj meniš ti?

Se strinjam, tudi jaz menim da se je v tem času zgodilo še precej več napredka kot včasih. Sicer drži dejstvo, da so se dvo-linijska padala pojavila še v času ne-certificiranja, so pa današnja padala neprimerno lažja za letet in bolj varna kot prvi prototipi. Certifikacija se mi ne zdi nek zaviralec razvoja.

Kakšen se ti zdi da bo razvoj naprej, kje vidiš kakšno novost ki bo »palila«?

Trenutno je predvsem trend manj štrikov več celic. To se nekje ustavi. Mislim da je ogromno prostora še v sedežih in sami poziciji pilota. Tudi v tem kaj imaš na glavi in oblečeno na sebi. Naslednji korak, ki ga jest vidim, se mi zdi, da se bo veliko zgodilo v naslednjih letih predvsem na sedežu, ki predstavlja veliko upora.

Kako pa letiš za svojo letalno napravo, ali pred tekmo preveriš v kakšnem stanju je?

Ja, glede tega sem kar pedanten. Ko pridem domov, padalo vedno raztegnem da so palčke lepo na ravnem. Pazim da je temperatura prava...

Spiš s padalom?

Jest ne, to dela Jošt (Napret). Predvsem zato ker ima plac zdrav postelje. Jest ga nimam.

A deješ padalom vzdevke?

Ja, nekaj časa sem to delal. Zdej nimajo lih nekaterih vzdevkov, jih pa ljubkovalno kličem.

Se ti zdi da potem bolje funkcionira?

Niti ne. Samo pač s padalom navežeš nek stik. Ni važno ali te dobro tretira ali slabo – z vsakim imaš nek odnos.

Danes si naredil magisterij iz strojništva. Ali ti pomeni več ali manj letenja zate v prihodnosti?

Dobro vprašanje. Konec magisterija pomeni začetek službe in verjetno posledično manj letenja. Predvsem verjetno manj spontanega letenja, se bom moral organizirati bolj vnaprej. Za to sezono imam postavljene cilje, dirke so splanirane. Je pa tudi res, da zadnja leta študija nisem naredil veliko ur letenja. Večinoma so bile ure naletene na tekamah, nisem hodil prOsto letet vsak teden.

Omenjal si cilje za letošnjo sezono. Ali si oseba, ki si postavlja cilje ali si običajno rečeš kar bo – bo. Si postavljaš cilje pred poletom, imaš rezultatske cilje za posamezno tekmo, sezono in kariero?

Večino letov planiram. Na preletih si postavim točke, kak dan prej si zamislim kaj bi rad letel. To so mi najboljši leti kar sem jih imel. Največ mi pomeni, da mi uspe kak poseben let, ki sem si ga dan prej zamislil in potem speljal. Včasih, če grem

brez plana letet, po eni uri ne vem več kaj bi delal v zraku. Na dirkah vedno skrbim da dobro startam – to je tudi dober pokazatelj trenutne forme. Poskušam narediti čim več, da v zadnji del leta pridem v dobri poziciji. Tam piloti največ tvegajo, tudi sam. Takrat pač ne moreš imeti toliko stvari pod kontrolo – kdaj rata, kdaj ne. Ampak to, da pa prideš do te točke v dobri poziciji, se pa da narediti in na tem delam. Na dirkah vedno čakam prve dni in potem naredim končni rezultatski cilj glede na moj realen doseg.

Torej si ne postavljaš najvišjih ciljev že pred tekmo, npr. da boš zmagal?

Ne, zato ker če si zastaviš bolj realne cilje si bolj zadovoljen če ti to uspe, kot če imaš prevelike apetite in ti potem ne uspe.

Svetovni prvak. Cilj ali želja?

Trenutno želja, bomo pa videli julija po prvih dveh dneh svetovnega prvenstva.

Če se vrneva na začetek tvoje letalne kariere, kaj je bil razlog da si začel letet?

Doma pod bajto smo imeli modelarsko stezo in smo odkar se spomnim visel dol na pisti in se igral z modelčki. Ko smo bili stari 15 let, smo začeli razmišljati kako bi leteli tudi mi, ne samo z modelčki. Z bratom Matejem sva začela letet z jadralnimi avioni v Šentvidu.

Kako da si prešaltal na jadralno padalstvo?

Splet naključil. Šola se je malo podrla, sistem je bil precej socialističen. Cele dneve si moral čakati na letališču, da si potem dobiš avion za par minut. To me ni toliko motilo, bolj je bil problem, ker se je šlo nekaj zakomplicirati, do izpita mi ni veliko falilo. Takrat smo tudi videli ostalo kaj leti po luftu, brat je na »Bolhi« kupil eno padalo in sva šla na hrib probat...tako se je začelo. Potem sva se pa vpisala v jadralno padalsko šolo...

A te mika kaj letenje z wingsuitom?

Bolj bi me zanimalo nazaj na jadralico, kot dol se metati.

S Tilnom sem se pogovarjal Gašper Prevc

THERMIK MESSE 2017



Poročilo s sejma.

Thermik je prostoletalski sejem, ki poteka že vrsto let v neposredni bližini Stuttgarta. Letos sem se ga udeležil četrtič, od tega enkrat tudi kot razstavlja-vec.

Sejem je bil vseskozi v glavnem namenjen pred-stitvi celotne opreme za jadralne padalce in zmajarje. V zadnjih letih je sejem pridobil na imenu in ponudbi ter se širil izven meja Nemčije. Tako je poleg vodilnih ponudnikov in proizvajalcev razne opreme iz celega sveta moč videti na sejmu tudi šole letenja, organizatorje potovanj za pilote, simulator letenja z jadralni padalom in zadnja leta tudi posamezne ponudnike nastanitev in storitev za pilote iz drugih držav. V sklopu sejma se zvrsti tudi precej raznih predavanj ter tombola, na kateri podelijo nekaj zanimivih nagrad.

Sam sejem poteka samo en dan, v eni veliki hali v dveh nadstropjih, ter v konferenčni hali, kjer po-tekajo v času sejma razna strokovna predavanja in prezentacije. Glede na to, da je vse strnjeno na en dan je razumljivo, da je preko celotnega dne kar velik naval. Praktično od odprtja pa do pozne popoldanske ure je kar precej dreva, saj sam pros- tor ni ravno ogromen.

Letos je bilo na sejmu 65 razstavljalcev iz 12 držav, ki so zastopali 76 različnih blagovnih znamk. Veči- na jih je razstavljal oprema (padala, zmaji, sedeži, inštrumenti, oblačila, tehnična oprema...), ostali so predstavljali šole, klube in druge organizacije, pris-otna je bila nemška Zveza za prosto letenje (DHV) ter tudi dva nemška časopisa (Thermik in DHV). Od 10. do 18. ure se je zvrstilo kar 12 raznih pre- davanj. Vsa so v glavnem v nemškem jeziku, zato sem jih sam bolj kot ne izpustil. So pa nekatera imena predavateljev tudi nam dobro znana. Naj jih omenim le nekaj. Mike Kung, Yvonne Dathe, Michael Nesler, Konrad Gorg...

Velika večina obiskovalcev je nemško govorečih jadralnih padalcev ali zmajarjev, oziroma jih to po- dročje zanima. So pa bili poleg domačinov prisot- ni še Avstrijci, Švicarji, Francozi, Čehi, Poljaki, An- gleži in ostali ter seveda Slovenci. Skupaj je bilo v enem dnevu okoli 3.000 obiskovalcev.

V letu 2018 se sejem seli na drugo lokacijo in sicer na glavno stuttgartsko sejmišče (CMT) Stuttgart. Sejem bo potekal v sklopu turističnega sejma »Caravanmotor Touristik – Die Urlaubs messe« že kmalu po novem letu, 13.-14. 1. 2018. Lokacija je precej drugačna od sejmišča, kjer je sejem potekal do sedaj. Nova hala je v primerjavi s sedanjo precej večja, zato se nekateri lokalni razstavljalci malce bojijo, da bo sejem izgubil ta čar »družinskega filinga«. Po drugi strani pa pričakujejo večji obisk »nepadalcev« kot potencialnih novih učencev, saj sedaj teh praktično ni bilo.

Po Stuttgartu se padalska karavana seli v »out- door« Stubai (10.-12.3.), kjer bo več poudarka na padalih in preizkušanju opreme v zraku, česar v na »indoor« Thermiku ni.

Na sejmu so se letos predstavili tudi Slovenci. Kot je navada na takih dogodkih, ne manjkajo Triple Seven Gliders in celotna ekipa z Valiči na čelu, pa Naviter v vsej svoji lepoti. Toni in Mateja sta poma- gala pri BGD-ju, samostojno se je pa predstavljala tudi Kamp Lijak. Nekaj izjav in vtisov naših razstavl- jalcev s sejma:

777: »Sejem je kot vsako leto tudi letos privabil mnogo ljudi z vseh koncev Evrope, čeprav so bili večinoma tam Nemci. Zanimanje je bilo največje seveda za nove modele Queen2 in Knight, se pa vsi proizvajalci strinjamo, da so pravi sejmiki, ki proizvajajo padala, "Testivali", saj se tam veliko več dogaja okrog samega materiala.«

Naviter:

»Na Thermik messe je bila odlična atmosfera. Tudi letos je bilo videti veliko nasmejenih obrazov in novih produktov, namenjenih "free fly" leten-ju. Ob tej priložnosti bi se vsem obiskovalcem in simpatizerjem radi zahvalili za vso podporo in ide-je glede prihodnosti Naviter & Flytec produktov. Pomlad je skoraj tu - uživajte v zraku in na tleh!«

Toni Pljakoski, BGD:

»Sejma sem se letos že tretjič udeležil kot del tima na razstavnem prostoru podjetja BGD. Se- jem se reklamira kot lokalni sejem, saj je 80% obiskovalcev iz širše okolice Stuttgarta, ostalih 20% pa iz različnih koncev sveta. Ker je sejem v zaprtem prostoru, imajo obiskovalci dobro priložnost za ogled in preizkus sedežev, inštru- mentov in druge opreme. Za padala je bolj prim-eren Stubai Cup v Avstriji, kjer s padali lahko tudi letiš, torej preizkusiš. Podjetje BGD je bolj znano po padalih kot po sedežih, tako da smo obiskov- alcem le posredovali karakteristike padal iz pros-pektov in lastnih izkušenj.«

Kamp Lijak:

»Sejem Thermik messe se je odvijal po pričako- vanjih, po zaključku sejma lahko rečem, da Slo- venija še ni dovolj prepoznavna kot paragliding destinacija, zaenkrat je najbolj prepoznavno preteklo delo Soške doline na področju letenja. Lijak, kot »paragliding meka«, je še daleč od teh želja, saj so ljudje z zanimanjem poslušali pred- stavitve.«

Strnil: Klavdij Rakušček

NOVICE S SEJMA THERMIK MESSE 2017

Sejem je bil v dvorani in se je odvijal v soboto 18.2. v Nemčiji, v kraju Sindelfingen, blizu Stuttgarta. Spodaj kratek povzetek nekaterih novosti.

Advance: Sigma 10 (EN-C) naj bi bila na voljo od aprila naprej in glede na trenutni model bolj zmogljiva.

AirDesign: AD zdaj ponuja tudi svoje lahko reševal- no padalo, t.i. Donut. X-Alps padalo Hero pa naj bi bilo bolj vitko, a z manjšim številom celic.

BGD: Epic je novo nizko EN-B padalo z vitkostjo 5.0 in še bolj pisano kupolo.

FTR: Je predstavil električno različico svojega Mos-



quito-light sistema. Mosquito omogoča, ob ugasnjem motorju, letenje v termiki kot z navadnim (zaprtim) sedežem. Mosquito E-light je opremljen z Li-Mn baterijami, ki trajajo približno 30 minut. Cena je okvirno 11.000 EUR.

Gin: Novi Explorer (visoki EN-B razred) ima podobno vitkost in zmogljivost kot Carrera. Na voljo je tudi novi ultra lahki sedež Yeti Xtreme s samo 500 g teže. V primerjavi z Yeti ultralight modelom (650 g), je tukaj rezerva pritrjena na glavne vponke.

Gradient: Aspen 6 (EN-C) je tik pred začetkom prodaje.

Icaro: Gravis je novo srednje EN-B padalo. Icaro zdaj ponuja tudi kvadratno rezervo: Square.

Independence: Informacije o produktih so predstavili v brošuri "FlyAir". Novo je EN-A padalo Cruiser 4 in nova generacija čelad "Hi-Tec". Kmalu naj bi prišel tudi single-skin Tensing. To je sicer isti koncept kot SKYMAN Sir Edmund, le da uporablja težji 20D Dominico material in bolj stabilne nosilne trakove, namesto iz Dyneeme.

Kortel: Sedež K-Flex je lepo nastavljen po velikosti (dolžina hrbtišča, višina vpetja, itd). Zanimiv je kot

sedež za potnika v tandemu ali za šolanje.

Mac Para: Illusion je novo padalo v nizkem EN-B razredu. Na voljo je tudi lahka različica Eden 6 padala z imenom Paradis. Tekom leta naj bi bil na voljo tudi novi Elan 2 v EN-C razredu.

Niviuk: Klimber P je lahko EN-D padalo za H&F avanture. Bi-Skin 2P je single-skin in je (trenutno) najlažji tandem na svetu (3,3 kg v EN-B razredu).

Nova: Mentor 5 (EN-B) je končan in bo na voljo v marcu pri prodajalcih. Z nekoliko nižjo trim hitrost in "manj delujočimi" ušesi, naj bi bil nekoliko bolj zanimiv za širši krog pilotov. Tekom leta načrtujejo tudi prihod novega Tritona.

Ozone: "Zeno-manija" je označila to zimo pri Ozonu. Spomladi naj bi prišla dolgo pričakovana Delta 3 (EN-C).

Profly: Michael Nesler in ekipa so izdali novo knjžico. "The Missing Link", ki na 52 straneh opisuje, vse okoli sedežev – od prave izbire, do nastavitve in upravljanja med letom. "Ta knjžica pojasnjuje, zakaj je sedež tako pomemben za letenje in kako lahko s sedežem optimiziramo naš slog letenja", pravijo v uvodniku.

Renschler: Po 24 letih za prvimi solarnimi mini variji Solario je Uwe Renschler predstavil posodobljeno različico Solario +, ki naj bi prišla na trg konec aprila. Solario + poleg piskanja ponuja tudi glasovno informacijo, preproste nastavitve s pomočjo tipk, ima tudi AAA baterije ali eneloop baterije in je tako sposoben daljšega delovanja tudi če ni sonca. Za doplačilo so na voljo dodatne možnosti kot npr. Bluetooth povezava, GPS modul....

Skyman: Reševalno padalo Ultra Cross je sedaj na voljo tudi v različici do 75kg (teža 790 g) za zelo lahke pilote in ekstremne Hike&Fly fetišiste. Single-skin Sir Edmund ima sedaj EN-B certifikat.

Skytraxx: Fanet (Flying Ad-Hoc Network) imenujejo novo brezžično tehnologijo, podobno kot Flarm, s katero se želi Skytraxx na novo uveljaviti. Poleg opozoril glede možnosti trkov, naj bi bil v pomoč tudi pri skupinskih letih, imel naj bi sledenje v živo, informacije o vetru iz vremenskih postaj in možnost sporočil v zraku. Fanet naj bi postal odprti standard. To tehnologijo naj bi uporabljali tudi drugi proizvajalci brez stroškov licenc.

Skywalk: EN-A Mescal je zdaj na trgu že v svoji peti izdaji (Mescal 5). Sedež Cult ima nekaj zanimivih konstrukcijskih rešitev. Med drugim se lahko višina naramnic oz. dolžina hrbtišča prilagodi pilotu. Vse trenutne izdelke je Skywalk opisal v brošuri Magalog.



Supair: "Wild" naj bi se klicalo novo prihajajoče EN-D X-Alps krilo, ki bo tako dopolnilo njihovo paleto. Kmalu naj bi prišel tudi naslednik ležečega sedeža SKYPPER 2.

Swing: Počasi naj bi vse modele opremili s sistemom RAST (kratica RS pri modelih padal). Novost je tudi majhno gorsko in zabavno padalo APUS RS. Arcus RS je uspešno opravili certifikacijske lete. Konstrukter Michael Nesler dela na padalu Nyos RS. Glavna težava je RAST sistem in zahtevani manevri zapiranje pri EN standardu. Medtem naj bi tudi drugi proizvajalci kazali zanimanje za ta sistem. Pravi, da bi se lahko v prihodnje mogoče združili z namenom, da se EN standard tako prilagodi, da RAST sistem ne bi bil več problematičen glede certificiranja.

Syride: Francoski proizvajalec malih GPS Varijev je pokazal prototip Sys'Evolution. To je neke vrste Vario tablica z E-Ink zaslonom in Bluetooth povezavo. GPS čip ne zazna le GPS satelita, ampak še pet drugih satelitskih sistemov za določanje položaja, kar zagotavlja še boljše določanje pozicije tudi v ozkih gorskih dolinah in s tem boljši informacije o višini in zabeleženem letu nasploh.

Triple-Seven: V tej sezoni prihajata na trg Queen 2 (EN-C) in nizko EN-B padalo Knight.

XC-Tracer: Najnovejša različica ultra-občutljivega Varija se imenuje XC Tracer II. Ima solarno celico. Prenos podatkov iz GPS-a poteka preko Bluetooth povezave popolnoma samostojno. Poleg tega se lahko naprava preko USB kabla poveže z drugimi napravami.

Povzeto po Lu-Glidzu

Thermik Messe, Sindelfingen, Stuttgart Nemčija, 18.2.2017 www.thermik-messe.de

POLETI NA EN A PADALU

Vaše prvo krilo je najpomembnejše. Gre za temelj vaše letalne kariere. Da bi se lahko počasi seznanili z nepredvidljivim, čudnim, turbulentnim in vseskozi spremenljivim zrakom, se morate na krilu počutiti čim bolj varno.

Z modernimi EN A padali nam je omogočeno prav to. Letijo dobro, v nekaterih pogledih celo bolje od padal iz višjih razredov. Osebnostno menim, da začetnikom nudijo boljše »realne« zmožljivosti kot katerakoli druga padala. Preprosto rečeno; sama skrbijo za letenje, pilotu pa dovoljujejo, da se osredotoča na tehniko dobrega letenja. Nenazadnje so tudi zabavna. Za primerjavo sem nekaj zadnjih preletov opravil na EN A, EN C in tekmovalnih padalih: EN A je bil daleč najbolj uživaški, kljub vsem mojim idejam o zadušenem handlingu. Preleti so bili prava uživancija.

Nekateri bi rekli, da krila ne smemo zamenjati preden ne izpopolnimo tehnike vzletanja, obvladanja dviganja v termiki, vse do baze, dokler ne opravimo prvih preletov in celo dokler ne spoznamo njegovega obnašanja v simuliranih ekstremnih situacijah na SIV tečaju.

Razumevanje je sledeče; kot nov pilot se tekom letenja soočamo z neverjetno veliko opravili. Osredotočati se moramo predvsem na varnost. Med prvimi 200 urami je zato pomembno, da čim več teh opravil postane intuitivnih in avtomatičnih. Torej osnove – vodenje krila na tleh in v zraku, obvladanje termike in učinkovito jadranje na preskokih brez in z uporabo pospeševalnika – želimo ponotranjiti. Le-to nam bo omogočilo, da nekaj mentalne kapacitete namenimo odločanju, načrtovanju trase leta med samim letenjem. Šele nato bomo pripravljeni na letenje z višjimi razredi kril, ki od pilota zahtevajo več.

Kot kaže, večina pilotov prekmalu prestopi na zahtevnejša padala. Verjamejo predvsem obljubam proizvajalcev o boljših zmožljivostih, a v resnici bi z letenjem in popolnim obvladovanjem svojih prvih padal napredovali hitreje in tako lažje postali boljši piloti.

Izpostavimo nekaj tehnik, ki se jih bomo z manj vitkimi padali lažje naučili:

1. Naučimo se učinkovitega pobiranja termike

Padala nižjih razredov (manj vitka padala) v stebri omogočajo ožje kroženje kot njihovi vitkejši primerki. Figurativno rečeno; obrnemo jih lahko na mestu – pa nobenih spinov na moj račun, ok? Čeprav imamo jadralni padalci mnogo slabše zmožljivosti in v primerjavi z vitkimi jadralnimi letali hitreje propadamo, se kljub temu lahko vzpenjamo veliko hitreje. Padala nam omogočajo letenje prav v najmočnejšem delu, jedru termike. Jadralna letala pa med tem v šibkejšem dviganju v orbiti krožijo okoli nas. Enako načelo velja za EN A padala. Le-ta lahko »zategnemo« tako močno, da krožimo znotraj krožnic bolj vitkih padal.

Dober pilot z nižjo klaso padala bi moral biti sposoben pobirati bolje od tekmovalnih padal v istem stebri.

2. Naučimo se reševanja iz situacij, ko smo nizko spodaj

Padala z manjšo vitkostjo so bolj primerna za nizka pobiranja. Ker je njihovo gibanje naprej in nazaj bolj dušeno, se na njih lažje osredotočamo na termiko. Med zrakom in nami je tako rekoč manj »krila«. Namesto, da se ukvarjamo z lovljenjem vitkejšega padala, se mnogo lažje osredotočamo na to, kam nas zrak vleče in padalu sledimo. Jedro termike je z EN A padali lažje najti. Nastavljena so tako, da manj nihajo, da nas v turbulenci manj premetava, kar pomeni, da lažje stabilno krožimo. Kljub temu, da se bolje obnesejo pri reševanju spodaj, se bo treba takih reševanj naučiti, saj se zna zgoditi, da se bomo po vsakem preskoku znašli nižje kot naši kolegi z zmožljivejšimi padali – tudi sicer je to zelo pomembna večina.

3. Izbirajmo dobre linije

Naše letenje in hitrost ne bosta tako dobri kot na padalih višjih razredov, zato se moramo naučiti, kako začutiti širša območja počasneje dvigajočega

se zraka. Obstajajo. Tekmovalni pilot Nick Greece pravi: »Sledenje dobrim linijam zahteva poseben občutek, črna magija, ki jo je nemogoče opisati z besedami. Gre za nekakšno vohanje dobrih linij.« Zainteresirani? Začnimo vaditi. Nekaj namigov; poslušajmo variometer in jadrajmo z manj zavrtim padalom, čutimo majhne premike v gurnah in z rahlimi premiki komand »začutimo« pot v dvigajoči se zrak. Inštruktor in alpski pilot, Kelly Farina, leti že mnogo let, vendar še vedno prisega na letenje z manj vitkimi padali. Hkrati nas opominja: »Dobra linija na padalu srednjega razreda bo vedno boljša od slabe linije s tekmovalnim padalom.« Čim več letimo z vetrom in ne tekmuje z drugimi. Osredotočimo se nase, na iskanje optimalnih in sebi primernih razmer. S primerno izbiro linij lahko prehitimo tekmovalna padala in ko jih, je to zelo zadovoljivo.

4. V termiki vztrajajmo vse do baze

Padala nizkih razredov ne omogočajo dolgih preskokov med stebri, zato so višine bistveno pomembnejše od razdalj. Trik je v tem, da se resnično posvetimo vsakemu dviganju, prav do baze oblaka. Pravzaprav gre za zadnjih nekaj metrov pod vrhom, tik pod bazo, ki so za nas najpomembnejši. Čeprav nas preganja želja, da bi odhiteli naprej, na takšnem padalu izkoristimo vse. V dviganju posvetimo čas centriranju, proti vrhu pa ga nekaj namenimo še razmišljanju o naši naslednji potezi. Izberimo naslednjo (čim bližjo) destinacijo.

5. Izogibajmo se spuščajočemu zraku

Ostanimo visoko in pod kumulusi ali manjšimi belimi meglicami, tako da ostanemo v »dobrem« zraku. Ostanimo na privetnih straneh oblakov. Prav veliko možnosti za plan B, C ali D ne bo, ker jih ne bomo dosegli, zato letimo konzervativno. V dvigajočem zraku so jadralna padala neverjetna. Letijo kilometre in kilometre, a v spuščajočem zraku je igra povsem drugačna. Stalno pozabljam, kako počasi letimo in kako hitro se lahko oblaki pred nami razkrojijo. Resnično, pri hitrosti 35km/h ne gremo prav nič hitreje kot cestno kolo. In če ostanemo v močno spuščajočem se zraku, nas hitro drago stane. Prav tu imajo zmožljivejša padala prednost. Skozi področja spuščajočega zraka lahko letijo hitreje in z manj propadanja, medtem ko šibkejša padala tonejo kot »kamni«.



6. Učimo se

Obljubimo si, da se bomo stalno učili. Večina se nas poleni in mislimo, da postajamo boljši le z letenjem, pa ni tako. Učiti se moramo iz literature in lastnih napak ter si postavljati cilje; na primer: »ostati v zraku 2 uri«, »naviti do baze« ali »vaditi jadranje z uporabo pospeševalnika«. Po vsakem letu strnimo nekaj misli, zapišimo si jih in jih preberimo pred naslednjim letom. Na ta način bo učni proces tekoč.

Ko menite, da ste pripravljeni na prestop na padalo višjega razreda, se vprašajte kaj od sledečega še niste naredili. Nato se še enkrat vprašajte, če ste resnično pripravljeni. Ste že odleteli kaj preletov? Ste naredili tečaj ekstremnih situacij? Ste že jadrili v zavetrni termiki, ki jo je bilo čutiti kot, da »želi« vaše krilo povsod, le v centru ne? Ste neposredno pod bazo leteli na polnem gasu? Če stežka odgovorjate z da, si boste s preходом le otežili pot.

Povzetek:

- Vaše padalo nizkega razreda je sposobno leteti prelete – odločilen faktor je pilot.
- Dober pilot z osnovnim padalom bo redno letel boljše od slabega pilota na vrhunskem.
- Če padalu zaupamo in se na njem dobro počutimo, bomo leteli bolje – brez dvoma.
- Ne hitite s preходом na višji razred. Odletite 100 ur, z njim opravite tečaj izrednih situacij in odletite nekaj preletov.

Fifty ways to fly better, Bruce Goldsmith, članek Hugh Miller, prevod Jernej Bodlaj

TEHNIČNI PREGLEDI JADRALNIH PADAL: ŠE EN BIROKRATSKI TRIK, DA DRŽAVA POBERE DENAR?

Menite, da so tehnični pregledi čisto “brez veze”? Se strinjate s komentarji, kot so: “Glede varnosti menim, da se le-ta lahko izboljša samo z izobraževanjem pilotov” in “Zame je to nepotreben strošek” ali “Država rabi denar od nas, mi moramo pa pač to plačevati” ?

Izvajanje tehničnih pregledov ne zajema samo tehnične strani, ampak tudi problematiko iz pravno-komercialnega vidika, kakor tudi psihološki vidik s strani pilotov. Pa pojdimo lepo po vrsti.

Jadrarno padalo je naprava, ki jo tako kot avtomobil, uporabljamo v javnosti, vendar moramo za to upoštevati minimalne tehnične pogoje, ki jih predpisuje zakonodaja. Za osebne avtomobile je predpisana homologacija, zavarovanje, tehnični pregled in registracija z registrsko tablico. Za jadrarno padalo je predpisana certifikacija (ki jo izvede proizvajalec), tehnični pregled in vpis le-tega v evidenco pri Agenciji za civilno letalstvo republike Slovenije (CAA).

Z vami bi rad delil resnično anekdoto, ki se je pripetila mojemu soimenjaku Toniju Benderju. Toni je znan po tem, da ima in uporablja razne igrače. Med drugim ima tudi longboard (sl. - dolga deska s kolesi) z električnim pogonom in daljincem. Povedal mi je, da je to ena najhitrejših desk in da se z njo z lahko vozi do 60 km/h. To je tudi počel na lepem asfaltu pri neki vasici v Nemčiji. Presenečen je bil, ko so ga ustavili policaji, ki so prav tam izvajali radarsko kontrolo. Vprašali so ga ali je “deska” registrirana?!? Toni se je samo posmejal, vendar ne za dolgo. Nakopal si je prijavo pri sodniku zaradi “upravljanja naprave, ki zmore več kot 45 km/h ...” za katere v Nemčiji velja, da je obvezen tehnični pregled in registracija (kot za avto). In ne samo to. V Nemčiji so avtomobili tudi obdavčeni. Tako je dobil tudi prijavo zaradi davčne utaje!!!

Vozniki avtomobilov iz leta 1896, ko je bilo prvič potrebno registrirati avto, so takrat trdili, da je to “brez veze”. Po 120-ih letih bi verjetno registracijo že uk-

inili, če bi bilo temu tako. Slovenska zakonodaja v predpisih ne zahteva registracije jadrarnega padala, ampak samo vpis tehničnega pregleda padala v evidenco pri CAA. Torej ni registrske številke na padalu in ni potrebno dokazovati, da je padalo zavarovano, pa tudi posebnih davkov ne plačujemo. Vpis v evidenco je trenutno brezplačen. To pomeni, da ima država z nami samo stroške in ne zasluži nič.

Zakonodaja za tehnični pregled padala ni nova. Uredba o jadrarnem zmajarstvu in jadrarnem padalstvu je bila sprejeta v Uradnem listu RS, št. 13/99. Na osnovi te Uredbe in Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 - UPB4) je leta 2015 Javna Agencija za civilno letalstvo RS, v sodelovanju z ZPLS, pripravila Operativno tehnično zahtevo (v nadaljevanju: OTZ) za izvajanje tehničnih pregledov, ki je bila objavljena v Uradnem listu RS št. 50/15 in se izvaja od leta 2016 naprej.

Kaj sploh je tehnični pregled?

Tehnični pregled pri osebnem avtomobilu in jadrarnemu padalu se bistveno razlikuje. Osnovna razlika je, da vsebino tehničnega pregleda pri avtomobilu določa zakonodajalec, pri padalih pa proizvajalec. To pomeni, da je način preverjanja avtomobilov enak za vse modele avtomobilov, proizvajalec jadrarnega padala pa lahko definira različne načine pregledov za različne modele jadrarnih padal. Ko se torej na tehničnemu pregledu pri avtomobilu preverja zavore, so kriteriji enaki, tako npr. za Fiat Pando in za Porsche 911. Pri jadrarnih padalih temu ni tako. Odvisno od uporabljenih materialov in tipa jadrarnega padala veljajo različne zahteve. Primerov je več: Podjetje Nova predpisuje prever-

janje dolžin vrvic po 15-20 urah. Podjetje Ozone za različne modele predpisuje različne intervale: na 80 ur za Enzo 2 ali 100 ur za Buzz Z5. Podjetje BGD predpisuje preverjanje šele po 150 urah. Najdaljši časovni interval je pri večini proizvajalcev na 2 leti.

Tehnični pregled jadrarnega padala (certificirano jadrarno padalo s strani proizvajalca) se torej izvaja vsaki dve leti ali pogosteje, če je tako določil proizvajalec. Za nova jadrarna padala, za katere še ni potreben prvi tehnični pregled pa velja, da se datum prvega tehničnega pregleda ugotavlja na podlagi datuma na računu o nakupu jadrarnega padala.

OTZ v členu 7 točka 2 pravi:

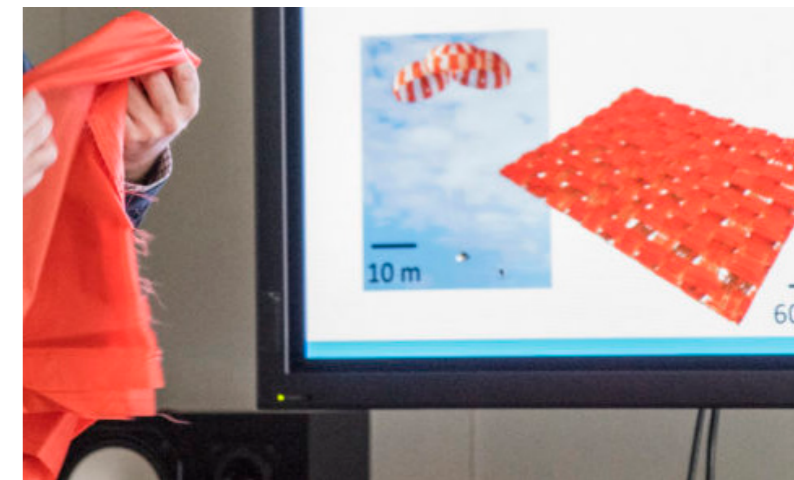
“Tehnični pregled jadrarnega padala se izvede po predpisanem postopku proizvajalca in ga opravi pooblaščen oseba...”

in točka 3

“Tehnični pregled jadrarnega padala se izvaja vsaki dve leti ali pogosteje, če je tako določil proizvajalec.”

Druga razlika je tudi čas, potreben za tehnični pregled. Pri osebnih avtomobilih se preverjanje zavor, izpušnih plinov in ostalih predpisanih točk opravi v zelo kratkem času. Pri jadrarnem padalu je potrebno bistveno več časa za meritve. Tudi analiza podatkov pri padalu (dolžina vrvic, vpadni kot,...) potrebuje bistveno več časa kot pregled zavor pri avtomobilu. Prav ta čas, potreben za kvalitetno opravljen tehnični pregled, je povzročil veliko nezadovoljstva v jadrarno padalski sceni. Za tehnični pregled avtomobila se plača 34 €, za jadrarno padalo pa od cca. 60 € do cca. 100 €. Razlaga je zelo preprosta: Za tehnični pregled avtomobila bo oseba porabila 15-20 minut, za jadrarno padalo pa vsaj 10-12 krat toliko. To pomeni, če bi delali tehnični pregled jadrarnega padala pri recimo LPP-ju, bi mogoče plačali 340-400 €, če bi definirali ceno samo glede na porabljeni čas za pregled.

Hvala bogu se v Sloveniji s tehničnim pregledom jadrarnih padal ukvarja nekaj ljubiteljev in je cena na nivoju tehničnega pregleda osebnega avtomobila. Za primerjavo: v Avstriji se cene gibljejo od cca. 129 € (Parashop) do cca. 169 € (Paraclinic). Vsa podjetja pa za opravljeno delo izstavijo račun z veljavnim DDV.



Kaj se sploh preverja?

V Uradnem listu, kjer je objavljena OTZ je tudi seznam vseh točk, ki so predpisane za tehnični pregled padala. Postopek pregleda je izveden po naslednjem vrstnem redu:

- 1. identifikacija jadrarnega padala**
- 2. pregled krila**
- 3. pregled nosilnih trakov in vponk**
- 4. pregled vrvic**
- 5. izvedba morebitnih popravil in zamenjav**
- 6. preizkusni let**
- 7. izdaja ali zavrnitev potrdila o tehnični us- treznosti.**

V Sloveniji je več podjetij, ki izvajajo tehnične preglede: Tomat Šport, Kimfly, PGC in 777. Vsa podjetja za opravljeno delo izstavijo račun z veljavnim DDV.

Tehnični pregled se začne pri identifikaciji jadralnega padala, kjer je zelo pomembno, da ima podjetje dobre kontakte, ne samo s podjetji, ki jih zastopa, ampak tudi z ostalimi proizvajalci. To je zelo pomembno, ker tako dobivamo točne podatke za padala in specifičnosti glede določenega modela, saj se je že zgodilo, da so bili podatki na DHV-ju napačni.

Sledi vizualni pregled zunanega in notranjega dela krila in merjenje propustnosti. Pri vizualnem pregledu se pogosto najdejo poškodbe (luknje, strgano platno, odprti šivi, ...) za katere je potrebno popravilo. Propustnost pri padalih je čedalje manjši problem, ker se je kvaliteta materiala v zadnjih le-

tih izboljšala. Obstajajo pa večje razlike med materialom v različnih barvah, kakor tudi med standardnimi in vedno popularnejšimi lahкими materiali. Spodaj je tabela propustnosti iz OTZ. Različni proizvajalci sicer podajajo nekoliko različne mejne vrednosti.

V primeru, da je propustnost materiala manjša od 50 s, se opravi tudi pregled preizkus trdnosti tkanine, ki se ugotavlja z bettsometrom.

Državni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakovplov (Ministrstvo za obrambo, Uprava RS za zaščito in reševanje: dopolnjena verzija 4.1 – september 2010. ažurirano 5/2014)

Tabela 1: Stanje krila glede na propustnost.

Čas (sekunde)	Stanje krila
>350	Novo, brez omejitev uporabe
200-300	Zelo dobro, brez omejitev uporabe
150-200	Dobro, brez omejitev uporabe
40-150	Rabljeno, brez omejitev uporabe
10-40	Zelo rabljeno, potrebni so redni letni pregledi. Opozorila se za piše v obrazec za ugotavljanje tehnične ustreznosti.
<10	Krilo ni več plavno

OPAZORILLO: Če ima kalšna celica preveliko propustnost, se izmeri propustnost na sosednji celici.



Meritev propustnosti jadralnega padala



Bettsometer

Po pregledu nosilnih trakov, vponk in škripcev (velikokrat se tudi tukaj najdejo poškodbe zaradi obrabe) se pregledajo vrvice. Najprej vizualno, nato se izmeri njihova dolžina in po potrebi namesti pravilna dolžina ali pa sledi zamenjava.



Merjenje dolžine vrvic

Izmera nosilnosti vrvic se izvede glede na rezultat vizualnega pregleda vrvic in propustnosti, če je ta (praviloma) manjša od 40s.

Preizkusni let se izvede po potrebi, predvsem pri jadrlnih padalih, kjer so bila izvedena večja popravila. Na koncu sledi še analiza vseh podatkov in izdaja potrdila. Na vsako jadrlno padalo, pri katerem je bil tehnični pregled uspešno izveden, se odtisne tudi žig, ki vsebuje najmanj naziv pooblaščen osebe in številko pooblastila, evidenčno številko pregleda in datum naslednjega tehničnega pregleda.



Kaj pa kvaliteta?

Kvaliteto opravljenega dela ne kontrolira nihče. Žal je to enako kot pri ostalih servisih in tehničnih pregledih avtomobilov. Prepuščeno je tržni ekonomski zagotavlja tako izvedbo določenih postopkov, kot tudi kontrolo izvedbe. Vendar ni samo čas zagotovilo za dobro opravljeno delo. V stroki se uporabljajo različne metode in postopki za zagotavljanje kakovosti. Postopek za izvedbo tehničnega pregleda jadrlnega padala je tako sestavljen iz več posameznih korakov. Točna izvedba le-teh po vedno enakem vrstnem redu nam omogoča upoštevanje vseh predpisanih in potrebnih aktivnosti, kar je osnova za pregledno in kakovostno izvedbo del, kakor tudi potrebno ponovljivost v primeru odstopanj.

Poleg postopkov se uporabljajo tudi naprave in pripomočki, ki zagotavljajo natančno in ponovljivo meritve. Ena izmed takih naprav je tudi linearno vodena laserska naprava za merjenje dolžin vrvic (glej sliko 3), ki nam omogoča, da meritve opravljamo vedno po enakem postopku. S to napravo laser cilja vedno v isto točko. Tudi čas meritve ene vrvice, ki je zelo pomemben, saj se vrvica razteza, je tako zelo podoben za vse vrvice na padalu (cca. 500ms).

A smo zdaj pri varnosti na boljšem? **JA!**

Ali lahko to merimo in dokažemo? **NE!**

Jadrlna padala so fleksibilne naprave, ki letijo v kaotičnem sistemu (atmosfera). Testi enostavno niso ponovljivi in imamo velike težave že s certificiranjem, kaj šele pri dokazovanju razlik, ko se gre na primer za razlike v milimetrih pri dolžinah vrvic. Predstavljajte si naslednji situaciji:

Situacija 1: Jadralni padalec leti v turbulentno ozračju s tehnično pregledanim EN-C padalom. V danem trenutku dobi stransko zapiranje, poskusi preprečiti rotacijo tako, da povleče komando na odprti strani. Povlekel je 420 mm in padalo je ustavilo rotacijo ...

Situacija 2: Jadralni padalec leti v turbulentnem ozračju s tehnično ne-pregledanim EN-C padalom. V enem trenutku dobi stransko zapiranje, poskusi preprečiti rotacijo tako, da povleče komando na odprti strani. Povlekel je 420 mm in padalo preide v prevlečen let ...

Možna razlika med situacijo 1 in situacijo 2: Padalo v situaciji 2 je imelo C linije za -15 mm krajše. Zajeti take incidente v statistiko in dokazati, da je zaradi tega varnost boljša, je nemogoče.

Žalostna zgodba se je pripetila leta nazaj na tekmovanju v Makedoniji. Tekmovalec je vzletel z jadralnim padalom in po nekaj minutnem letenju dobil stransko zapiranje. Odpiranje je bilo tako sunkovito, da je potrgalo vse vrvice na A-linijah. Pilot je treščil v steno in umrl na kraju nesreče. Ali bi bil ta mladi človek danes še živ, če bi imel tehnično pregledano padalo?

Večina nesreč (zrakoplovov), ki se pripetijo v RS, so nesreče manjšega obsega, med katere sodijo predvsem nesreče manjših letal, jadralnih letal, zmajarjev, padalcev, jadralnih padalcev, ultralahkih letal in balonov.² Vzroki so človeški dejavniki, neugodne vremenske razmere ter tehnične in druge narave. Tehnični pregled je torej le ena izmed več komponent, ki vpliva na varnost pri letenju z jadralnim padalom.

Toni in Mateja Pljakoski

www.**TOMATO SPORT**.si
The Outdoor Paradise
Tomat Šport d.o.o., info@tomatosport.si, +386 68 170 540

OZONE



JOMO
GEO⁵ SWIFT 4
ALPIN² LMG
LiteSpeed MAG²LINE
ULTRALITE 4 XXLite
OZUM OZO F*Lite

NOVO NA PADALSKIH POLICAH

Vodič po Evropi

Idealno za načrtovanje letov in počitnic Z Islandije na Kanarske otoke, z Azorskega otočja na Portugalskem do Turčije. Evropa je polna neverjetnih vzletišč, primernih za vsakogar. Knjiga avtorja Cloudbase - Travel & Media UG (www.cloudbase-media.de) obsega 480 strani in je na voljo v petih jezikih (Angleščina, Nemščina, Francoščina, Italijanščina in Španščina). Napisana je s posebno mislijo na zmajarje in jadralne padalce, saj vključuje informacije o več kot 4800 vzletiščih po Evropi. Vsa vzletišča so na zemljevidih jasno označena. Priložena je tudi knjižica, ki na 200 straneh podaja dodatne informacije za več kot 10500 različnih vzletišč in pristankov.

Knjiga je na voljo za € 39.80. Bo pa kmalu tudi objavljena na spletu kot eKnjiga (www.cloudbase-media.de)
Cloudbase -Travel & Media UG (haftungsbeschränkt)
Hauptstr. 56
D-73105 Dürnau
Deutschland

DOLŽINA IN ODZIVNOST KOMAND

Kaj pomeni, ko imamo na padalu kratko dolžino komand? Ali je to dobro ali slabo? Komande so glavni del padala s katerim ga pilot usmerja in upravlja. Pri tem sta ključnega pomena pilotov občutek in odzivnost komand, ki mora biti prilagojena glede na pilotove izkušnje in udobje med letenjem. Obstajajo različni načini s katerimi lahko opišemo občutek, ki ga dobimo preko komand med letenjem, in s tem razumevanje padala, ter kako se le to obnaša med letom. Prva pomembna stvar je pravilna dolžina komand v prvi polovici odzivnosti, pri čemer je potrebno imeti nekaj »rezerve«. Uradna dolžina »rezerve« naj bi bila vsaj 7 cm in je namenjena temu, da prepreči zaviranje padala ob uporabi pospeševalca. V nobenem primeru komande ne smejo imeti manj »rezerve« od predpisane.

Obstajata dva načina merjenja lastnosti komand:

Dolžina komand do stall-a (stall = porušitev vzgona): dolžina komand je merjena po EN standardu, in je dolžina od točke, ko se ob potegu komand zadnji rob padala naguba do stall točke. Ta dolžina se meri med letom in je označena na komandni liniji. Na podlagi meritev je določen varnostni razred padala. Padala višjega varnostnega razreda imajo krajšo dolžino komand v nasprotju s padali nižjega razreda z dolgo dolžino. Da ne pride do stall-a pri pilotih, ki letijo padala nižjega varnostnega razreda, je priporočena dolga dolžina komand. Ravno obratno je pri izkušenih pilotih, ki imajo raje krajšo dolžino komand in s tem bolj precizno letenje.

Pritisk v odvisnosti od potega (stara metoda): na grafu je prikazana odvisnost pritiska na komandah od potega. Razvidno je, da pritisk na komandah narašča s potegom komand. V kolikor pritisk na komandah pade v območje stall-a, se lahko zgodi, da pilot po pomoti poruši vzgon. Iz vidika varnosti je to velik problem, ki je dobro opisan v EN standardih. Če pilot leti z 20 cm dolgimi komandami, lahko iz grafa odčitamo, kakšna sila je potrebna za takšen poteg. Novejša padala imajo večjo odzivnost, zato so 20 cm potegi nesmiselni.

Ta dva načina merjenja lastnosti sta lahko dober približek, vendar nista glavna dejavnika.

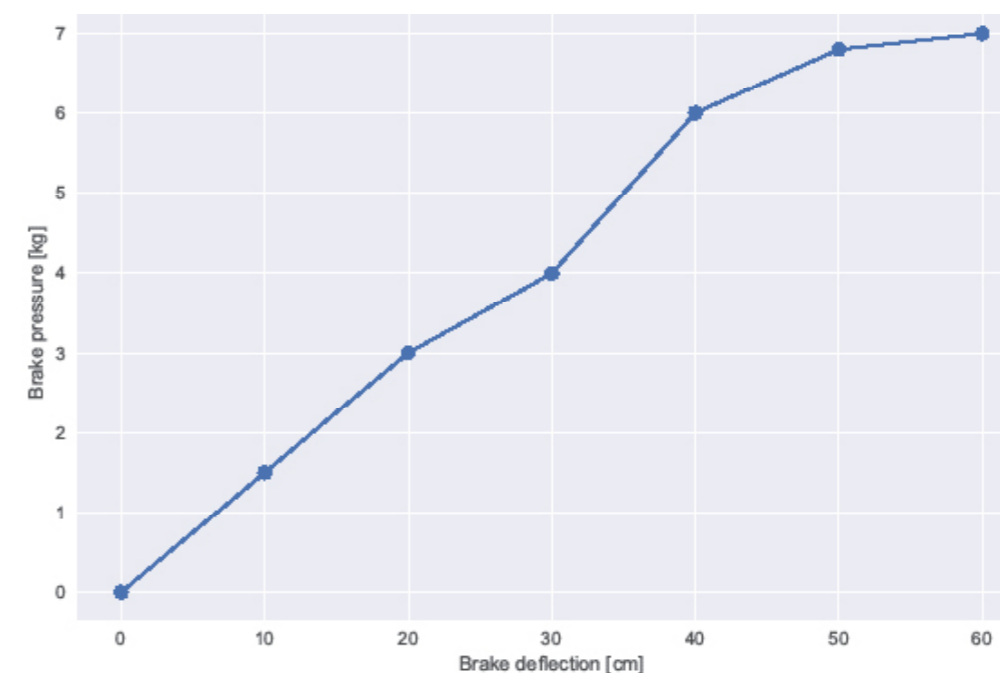
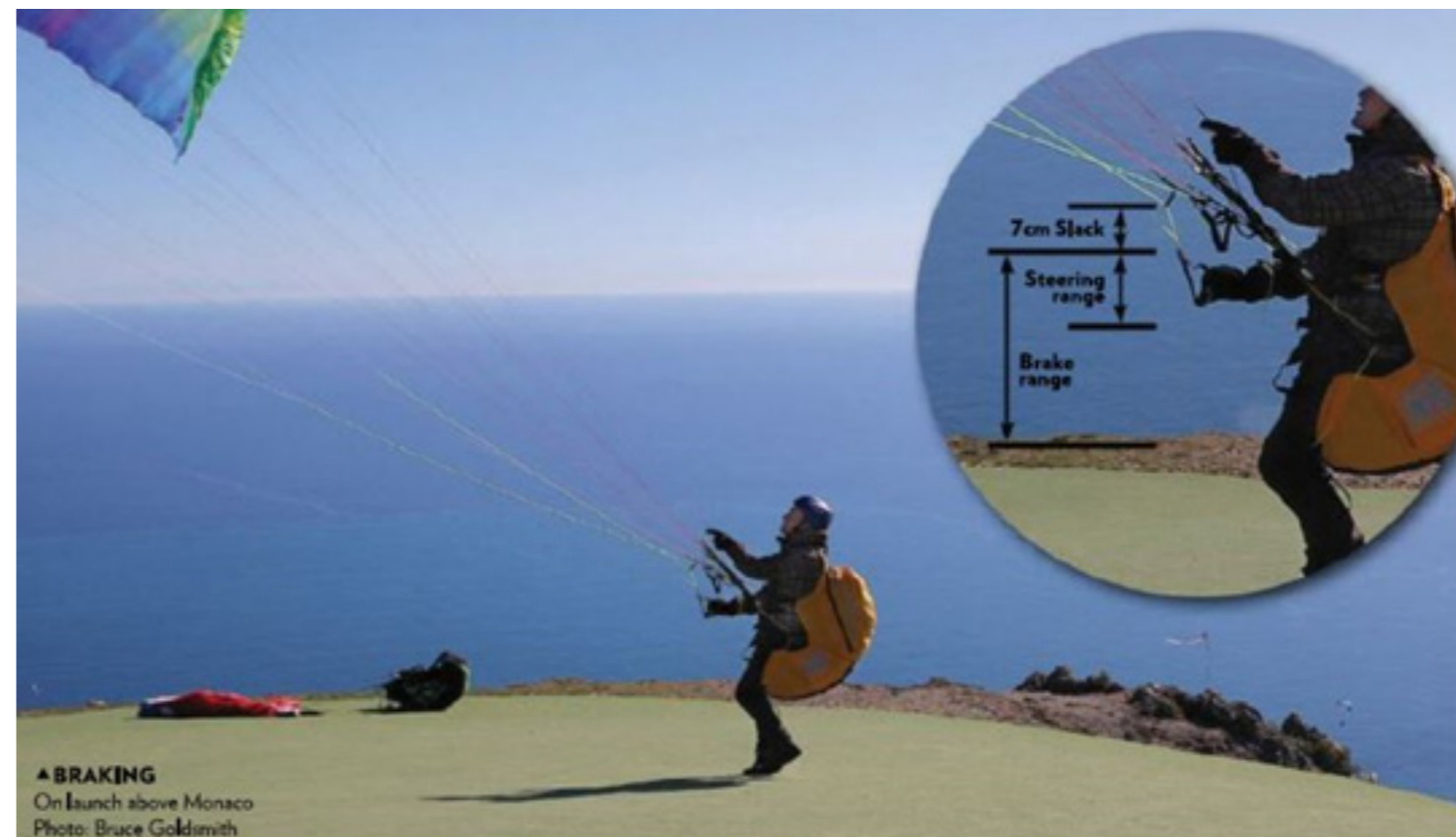
OBČUTEK MED LETENJEM JE POMEMBEN

Glavna lastnost je odzivnost padala na potege komand. Zgoraj omenjena načina ne povesta, kako se pritisk v komandah občuti med letenjem. To je odvisno od načina letenja, prav tako od padala, ki ga letimo. Pri novejših padalih je najbolje leteti z malo ali skoraj nič potegi, kar je čisto nasprotje v primerjavi s »starim« načinom letenja in 20 cm potegi. Če primerjamo načina letenja, se takoj opazi razlika v pritisku na komandah.

Poleg tega je pomembna dolžina potega, ki je potrebna, da padalo obrnemo v stebro. Temu pravimo dolžina, ki je potrebna za usmerjanje padala. Novejša padala imajo zelo precizne komande, zato so potegi za obrat manjši. Pri modernih padalih je lahko za lep zavoj dovolj 10 cm poteg, pri starejših pa so potrebni 25 cm potegi. Zato je težko določiti potreben pritisk zgolj iz grafa.

PRITISK NA KOMANDAH V ODVISNOSTI OD DOLŽINE POTREBNE ZA USMERJANJE PADALA

Če letimo padalo s 15 cm potegi komand (dolžina potreba za usmerjanje), je stall točka na 50 cm potega, kar je trikratni faktor razlike. V primerjavi



s padalom, kjer so potegi komand 30 cm, je stall točka pri 60 cm, kar je komaj dvakratni faktor. Če pogledamo iz stališča dolžine komand, je padalo s 30 cm potegi varnejše, vendar nam v resnici padalo s 15 cm potegom ponuja večjo varnost.

OPTIMALNA DOLŽINA

Najboljša padala so tista, ki imajo kratko dolžino potega komand in visoko toleranco stall-a

(porušitve vzgona), kar pomeni hitro in odzivno usmerjanje padala ter ob enem večjo varnost pred stall-om.

Revija Cross Country, junij 2016, št. 170

Prevedel: Ambrož Mikelj

VZLETNA TEŽA

PAR BESED O RAZPONU VZLETNE TEŽE

Način, kako obremenitev kupole vpliva na letalne karakteristike padala, je zelo zanimiva tema. Je tudi področje, na katerega ni enoličnega odgovora, saj se stvari z novo tehnologijo in novimi modeli jadralnih padal močno spreminjajo. Mnogi še vedno menijo, da je razpon vzletne teže enostavno določen s strani konstruktorjev tako, da padalo pri teh obremenitvah najbolje leti. V tem prispevku bomo na kratko omenili, zakaj temu ni tako in komentirali ozadje certificiranega razpona vzletne teže.

NA ZGORNJI MEJI

Prav postopek certificiranja pogosto igra zelo pomembno vlogo pri določevanju razpona vzletne teže jadralnega padala. Večkrat se izkaže, da je enostransko zapiranje s polnim pospeševalnikom tisti ključni člen, ki določa varnostno oceno padala. V slednjem primeru si konstruktor pogosto sam izbere zgornjo mejo razpona tako, da v skladu s certifikati še spada v varnostni razred, ki so si ga pri razvoju zadali.

Na ta način se lahko zgodi, da je zgornja meja vzletne teže dejansko nižja od tiste, pri kateri ima padalo najboljše letalne karakteristike. Tu se verjetno tudi skriva razlog, zakaj je mnoga padala s stališča zmogljivosti najbolje leteti na zgornji meji. Podjetje je pač želelo točno določeno oceno na certifikatu in s tem večje možnosti na nasičenem padalskem trgu.

Osebno vedno letim na zgornji meji zaradi posledic, ki se odražajo na zmogljivostih padala. Po mojih izkušnjah je zgornja polovica dovoljenega razpona tista, pri kateri ima padalo še zadovoljivo hitrost propadanja. Pri večji obremenitvi kupole se propadanje preveč poveča, kar se v šibkih vremenskih pogojih še posebej hitro opazi. Bo pa na ta račun pilot bistveno pridobil na hitrosti letenja in stabilnosti kupole.

S težo vplivamo tudi na stabilnost spirale. Bolj obremenjena padala imajo večjo tendenco, da os-

tanejo zaklenjena v spiralno spuščanje. Zato lahko tudi ta manever določa zgornjo vzletno težo.

SPODNJA MEJA

Spodnja meja vzletne teže ima povsem druge vplive na karakteristike letenja in pasivno varnost padala. Kritični manevri na spodnji meji vzletne teže so pogosto povezani z negativnim zavojem, stallom ali full stallom. To so pogosto tisti manevri, ki določajo spodnjo mejo vzletne teže.

Kadar je konstrukcija padala res dobra, ni nobena izmed mej določena na podlagi manevrov, marveč jih določi konstruktor tako, da je tedaj občutek na padalu najboljši in da so zmogljivosti dobre. Pomanjkljivost premalo obremenjene kupole je, da je počasnejša in premalo dinamična.

Pogost kritičen manever za določanje spodnje meje vzletne teže je okrevanje padala po manevru full stall. Slabše obremenjena padala imajo počasnejši izhod iz manevra. K sreči je konstruiranje padal v zadnjih letih močno napredovalo in s tem postaja izhod iz full stalla z novimi modeli padal vse manjši problem.

Tudi frontalno zapiranje pogosto določi spodnjo mejo. Izkaže se namreč, da je v primeru slabo obremenjene kupole odpiranje po frontalnem zapiranju slabše, v skrajnem primeru pa do odpiranja sploh ne pride. Prednji rob se lažje zavihne in tam ostane, dokler pilot ne ukrepa kot mu veljavajo postopki za pridobivanje certifikata. To je še vedno pereča tema, tudi na novejših modelih padal.

OBREMENITVENI TEST

Meje vzletne teže so lahko tudi rezultat obremenitvenega testa. Včasih meje določita šok test ali pa test statične obremenitve.

Precej nenavadno pri certifikatih je, da morajo biti vrvice za 20% močnejše na padalu z zgornjo mejo vzletne teže 121 kg v primerjavi s padalom z zgornjo mejo 120 kg. Razlog se sicer skriva v EN926 standardu, ki zahteva, da morajo pri 120 kg

vrvice zdržati obremenitev 1000 kg, pri 121 kg pa 1200 kg obremenitve. Skok 200 kg ni majhen in ga morajo konstruktorji ustrezno upoštevati.

HITROST

Celo maksimalna hitrost letenja je močno pod vplivom certifikata. Pomembna faktorja, ki se ju vzame v račun, sta ali stabilnost leta ali obnašanje padala v primeru deformacije. Seveda so pogosto manevri pri polno pospešenem padalu tisti, ki odločajo. Omenimo še, da rezultati testov polno pospešenega padala ne smejo biti slabši od rezultatov testa s trim hitrostjo.

PILOT

Na nek način je slabo, da piloti ne vedo, kateri faktor je bil tisti ključni, ki je na njihovem padalu določil spodnjo in zgornjo mejo vzletne teže. Po navadi se ta informacija izgubi v krogu podjetja in ožjih profesionalcev.

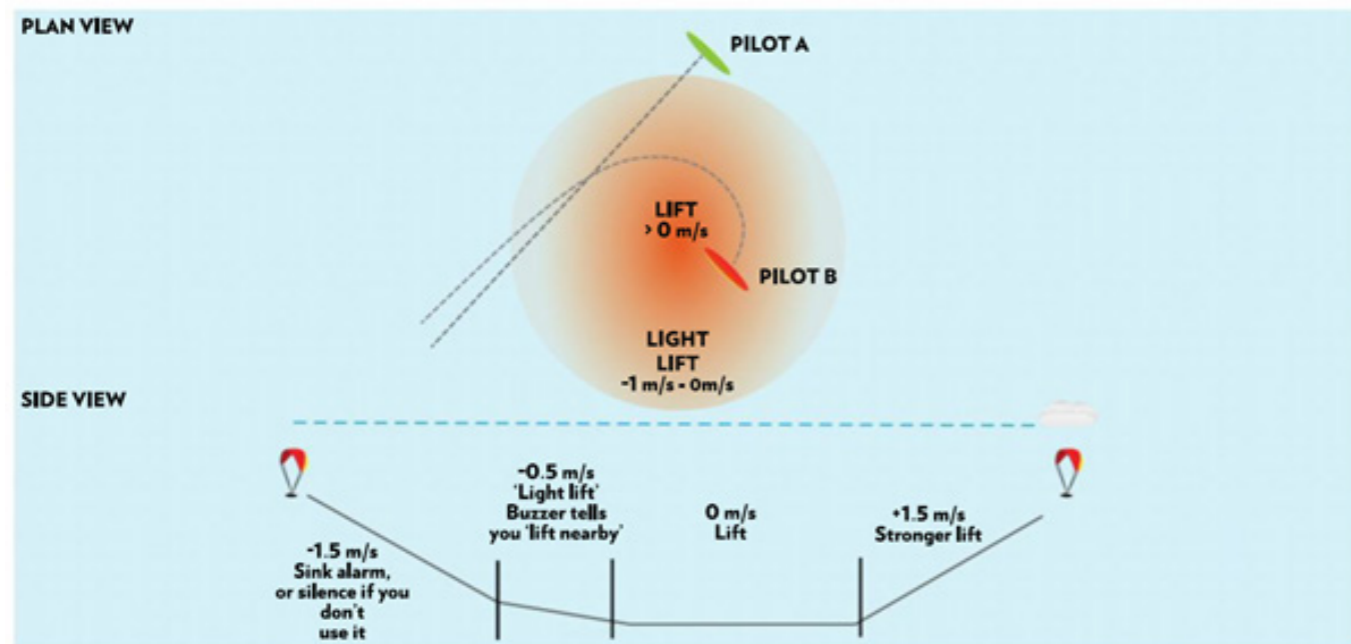
Naj bo jasno, da je vse kar sem pisal rezultat mojih opažanj in ne kakšnih pravil, s katerimi bi se strinjali tudi ostali konstruktorji in testni piloti. Gre za moje razmišljanje po 25 letih certificiranja in razvoja padal.

Cross Country, 177

Avtor: Bruce Goldsmith

Prevod: Mitja Jančič

OPOZORILNI ZNAKI ŠIBKEGA DVIGANJA



Pilot A na svojem inštrumentu nima nastavljenega alarma. Skozi šibko dviganje bo letel nemoteno in zgrešil termični steber. Pilot B pa ima nastavljen alarm šibkega dviganja, ki ga opozori, da je v okolici morda termični steber. Svoje letenje upočasni in poišče steber.

»Kaj je ta grozen zvok?« - »To je moj BlueFly vario.«
»Ga lahko prosim izklopiš? Ne vem, kako lahko letiš s tem.«

Nešteto krat sem že imel tak pogovor, nakar potem rajši razložim kako sploh deluje alarm šibkega dviganja in zakaj ga uporabljam.

ŠIBKO DVIGANJE

Poglejmo si najprej osnovne koncepte šibkega dviganja. V namen tega članka definirajmo šibko dviganje kot dviganje, ki je dovolj močno, da zniža naše propadanje v normalnem letu. V takem primeru vario pokaže kakšnih -0.5 m/s. Če se zvočne nastavitve na vašem inštrumentu izklopljene ali pa imate vklopljen alarm propadanja, ne boste slišali ničesar. Šibko dviganje je lahko tudi propadel termični steber ali kaj drugega, čemur se želimo izogniti.

Lahko pa šibko dviganje oznanja tudi prisotnost močnega stebra v okolici. V slednjem primeru si seveda želimo najti njegovo jedro. Vario lahko imamo nastavljen tako, da pri zmanjšanih hitrostih propadanja že daje zvočna opozorila. Na ta

način bi že nekako našli jedro. Obstajajo pa tudi druge metode.

ALARMI

Poleg uporabnih zvočnih opozoril variometra v primeru dviganja ali spuščanja, imajo mnogi proizvajalci tudi tretji način opozorila: alarm, posebej namenjen za opozorila na šibka dviganja. Zvok alarma se močno razlikuje od prejšnjih dveh. Njegov glavni namen je, da nam pomaga najti pot v jedro šibkega stebra, kjer je dviganje najmočnejše.

Moj alarm deluje na osnovi mejne vrednosti, ki jo nastavim sam. Če pa dviganje še naraste, bo alarm zamenjal značilen ton namenjen za letenje v termičnem stebri. Svojo mejno vrednost običajnega dviganja imam nastavljeno na 0.05 m/s, alarm šibkega spuščanja pa na -0.6 m/s. Če se s takimi nastavitvami iz mirnega zraka približam šibkemu dviganju, se bo začel alarm oglašati, ko se mi propadanje zmanjša za kakšnih 0.55 m/s. Frekvenca alarma narašča, medtem ko se hitrost mojega propadanja manjša dokler ni dviganje 0.05 m/s,

nakar zvočna opozorila prevzame način letenja v termičnem stebri.

Ali moram res to neprestano poslušati? Ne. V zraku se alarm oglašuje samo v primernih pogojih, kakršnim je tudi namenjen. Na močan termičen dan se alarm oglašuje le za kratek hip, nakar prevzame način termičnega letenja. Lahko pa postane nadležno pri kakšnem elegantnem jadraniu na grebenu – tudi takrat si lahko pomagata z njim in poiščeta najboljše dviganje.

ZVOK PROPADANJA

Če uporabljam alarm, kako naj potem nastavim zvok med propadanjem? Povprečno propadanje padala je -1.1 m/s. Po mojih izkušnjah je mejna vrednost za zvok propadanja bolje spustiti na -2 m/s, v nasprotnem primeru je včasih težko razločiti ali gre za šibko dviganje ali propadanje. Tudi občutljivost inštrumenta v načinu propadanja naj ne bo prevelika – tako boste zagotovo prepričani, da ste v propadanju in ne v šibkem dviganju turbulenc ali kaj podobnega.

Te številke so seveda rezultati mojega eksperimentiranja in lastnih občutkov. Vam bodo morda ustrezale povsem drugačne nastavitve. Bodite pripravljeni na to.

PA DELUJE?

Nekateri menijo, da ja. Namen alarmov in podobnih stvari je, da vam pomagajo odkriti in vas opozoriti na šibka dviganja. In točno to počnejo. Še enkrat pa opozarjam, da je potrebna kar nekaj dela z nastavljanjem inštrumenta. Vsakemu pilotu pač paše nekaj drugega.

Nekatere moti, da se alarm oglašuje že na vzletišču med čakanjem na vzlet. Poleg nadležnih komentarjev to pogosto mnoge tudi odbija, da bi sploh poizkusili. V zraku pa se, kot omenjeno, oglašuje samo takrat, ko so dosežene nastavljene meje propadanja. Kot pri vseh novih stvareh, bi se morali zavedati, da jih je vredno vsaj poizkusiti.

Cross Country, 177

Avtor: Nigel Page

Prevod: Mitja Jancič

KIMFLY
paragliders

BlueFly

Blue Wing Q21

FG RESCUE

Blue Wing X17

Light Wing M24

**TEHNIČNI PREGLEDI
SERVIS
PRELAGANJE RP**

www.kimfly.si | 041 677 595

Življenje je potovanje...



EN A ADAM EN B WASP EN B BASE EN C CURE
BASE LITE DUAL TANDEM DUAL LITE

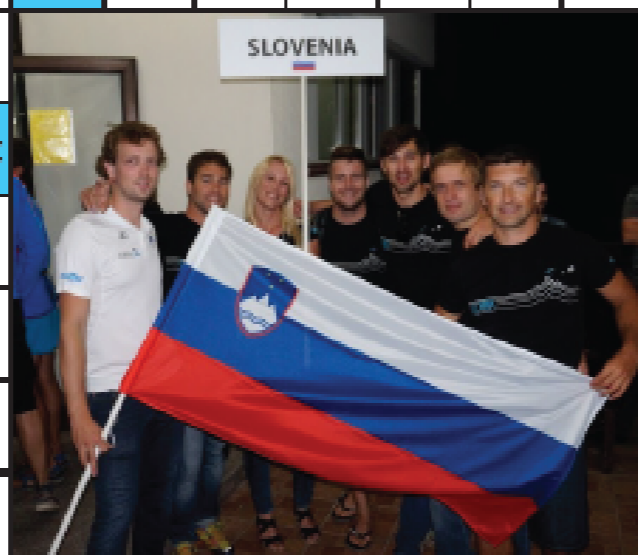
www. **TOMATO SPORT** .si

The Outdoor Paradise

Tomat Šport d.o.o., info@tomatosport.si, +386 68 170 540



OPROBA: JAKOŠT KOFAC	VELIKA DOMAČA ALI DVJA PTICA	SKUMAVC ROBI ČUTLO ZA VTO	DVE ADRESI	MENŠKI CERKVENI SKLADATELJ, CASPAR	TELEFON ZA POMOČ PRI OPUSČANJU KAJENJA	12 km DOLGA IN 6 km ŠIROKA KRAŠKA PLANOTA, KI LOČUJE CELINSKI DEL SLOVENIJE OD PRIMORJA	SKAŽENOST, IZHAKAŽENOST	ALBIN GRMEK	NATRU	KER SNOV, KI UMČUJE JAJČECA ZAJČDALCEV	TRAVNAT SVET V TROPSKIH KRAJH
NEZREL SADEŽ (DORENU-SKO)											
V VODI ODSTRANITI UMAZANJO S TELES						TROPSKA RASTLINA, NEKDAŠNJA MEZOPO-TAMNJA					
VRSTNIK							DEDNA OSNOVA	RIMSKA 4	MEDNAR. FONETIČNA ABECEDA		
IKAR	2. IN 18. ČRKA ABECEDE	KALIFORNIJSKA REKA SLO. KO-ŠARKAS		ŽENSKA OBLIKA IMENA DRAGO	HITER TEK						
PREDSTAVNIK ANKSIOLTIKOV											
ZBIRKA NOVE ZOFKE KVEDER (1902)					SEVERNO-AMERIŠKA DRŽAVA						
NEPOVABLJEN SVAT, OPAZOVALEC											
PRJETER, PLEMENIT VONJ, DIŠAVA											
KLASIČN PLOČLO IN PREDVAJALEC ŠKERLJ				OBLIKA IMENA OŽBEJ	SLOVEN. ROCKOV-SKA SKUPINA						
RAZREDNA URA		IZRAELSKI SOONK									
POMARANČA		VOKALA									
STARŠIŠA DOBA MLAJŠE-GA TERCIALJA											
NAŠA IN TUA ČRKA		POGAN, TUDI VELIKAN									



POMOČ ETT: Gaspar EEL: kalifor. reka AMAT: Škerlj AOD: izrael. soonk OVCD: kern. snov



Model Queen 2 je najnoviji model para-
glajerske opreme iz Valtca. Svojom inovativnošću
i raznovidnošću boja i uzoraka, Model
Queen 2 odlikuje i je sposoban za izvedbu
svakog leta.

Model 2 pruža odličan let uz vrlo malo
stabilnosti. Vrhovna karakteristika para-
glajerske opreme, izvedba leta, je posebna
karakteristika para-glajerske opreme.

Queen 2 boja i uzorak je vrlo zanimljiv i je
izvedba leta. Svojom inovativnošću i je



QUEEN 2
MULTI C

TRIPLE EYESH

KNIGHT
MULTI B

Knicht je nova proizvodnja iz Valtca. Svojom
inovativnošću i raznovidnošću boja i uzoraka,
Model Knight odlikuje i je sposoban za izvedbu
svakog leta. Svojom inovativnošću i je
izvedba leta. Svojom inovativnošću i je

Knicht boja i uzorak je vrlo zanimljiv i je
izvedba leta. Svojom inovativnošću i je

