



# **IKAR**

## **januar 2014**



# KIMFLY

## JADRALNA PADALA:

- Kimfly
- Icaro
- Triple seven
- Independence
- Skyman
- Kriilo

## REŠEVALNA PADALA

### LETALNI SEDEŽI:

- SupAir
- Charly
- Kimfly
- Independence

### ČELADE:

- Icaro
- Charly

### INSTRUMENTI:

- Bräuningger
- Skytraxx

## TEHNIČNI PREGLEDI

## PRELAGANJA REŠEVALNIH PADAL

**WWW.KIMFLY.SI**  
**Pot na Črno 28, VODICE**  
**041 677 595**

Za ZPLS glasilo izdaja:  
 Maks Humar, Zgoša 24f,  
 4275 Begunje  
 Prispevke pošljite po e-pošti:  
**paramax@siol.net**  
 Informacije: 041735832

## Jadralna padala in oprema



X-dreamfly.ch

# PARATECH.CH

## Peace of Mind



high performance gliders



## Zastopa in prodaja

# 041 953 370

jelkin.hram@siol.net

**PARAGLIDING CENTER**  
**JELKIN-HRAM.COM**





## NOVICE, POROČILA, KOLEDAR TEKMOVANJ ...

# Iz ZPLS

Ob prvi letošnji številki našega glasila Ikar se spominjamo lanske sezone; letenja, srečanj, tekmovanj in dogodkov, ki so zaznamovali še eno zelo pestro sezono. Glede na velikost naše državnice 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, prireditve, podelitve pokalov najboljšim tekmovalcem, podelitve priznanj – vse to je le nekaj od tega, kar se dogaja preko celega leta.

Vseeno bi za lansko leto izpostavili pred-

vsem dogodke ob koncu leta, ki so pripomogli k srečevanju in druženju tudi izven letalnih terenov:

- Na Tolminskem se je v zadnjih letih v septembru po zaslugi Gašperja Prevca in njegove ekipe »udomačil« Serial Cup. Poleg rekreativno-tekmovalnega dela je poudarek predvsem na različnih predavanjih ter na posredovanju izkušenj vrhunskih pilotov manj izkušenim.

- V Kranju je ekipa društva JPK Orli v novembru pripravila zaključno prireditev ZPLS z veliko vsebinami. V organizacijo je bilo vloženo ogromno dela, najlepša nagrada za njihov trud pa je bilo število obiskovalcev, članov ZPLS, ki se nas je zbralo okoli 400. Podeljena so bila tudi priznanja za tekmovalne dosežke, etične nagrade in priznanja za dolgoletno delo v ZPLS, društvu organizatorju pa priznanje za odlično izvedeno organizacijo.

- Na Frankolovem je v novembru društvo DJP Kajuh Frankolovo proslavilo 10. letnico delovanja. Proslava je bila na visokem nivoju, s predstavitvijo zgodovine in delovanja društva ter z veliko vmesnimi kulturnimi in glasbenimi točkami. Dogodka se je udeležilo veliko krajanov in tudi pilotov, članov sosednjih društev. Za jubilej smo društvu podelili priznanje ZPLS za uspešno desetletno delo na področju jadralnega padalstva.

- DJP Lintvar je ob koncu leta pripravil nekaj zanimivih strokovnih predavanj, kjer se je vsakokrat zbralo veliko poslušalcev, predvsem iz osrednjega in vzhodnega dela Slovenije.

Preko leta je bilo še nekaj manjših, manj odmevnih dogodkov, ki so pripomogli k druženju, varnosti in izobraževanju. Vse to kaže na povezanost društev in našega celotnega članstva. Vsem navedenim društvom in tudi ostalim čestitamo za njihovo delo. Hkrati naprošamo članstvo, da uredite pravočasno članarine za letošnje leto, da lahko tudi zveza uredi vse obveznosti in deluje v skladu s sprejetim finančnim planom.

V sezoni 2014 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«.

za UO ZPLS  
Srečko Jošt

## Članarina ZPLS za leto 2014

Sprejet je bil sklep upravnega odbora ZPLS, da se višina članarine za letošnje leto ne spremeni. Članarina posameznega društva za leto 2014 znaša: število članov društva x 20 EUR. Zastopnike društev prosimo, da točne podatke o društvu s seznamom vseh članov pošljejo na elektronski naslov: [brigita.jarc@ejglejnaprej.com](mailto:brigita.jarc@ejglejnaprej.com) Seznam izpolnite na Excelovem obrazcu, ki je bil poslan vsem društvom in je tudi objavljen na spletni strani ZPLS. Članarina mora biti plačana do 28.2.2014.

### Ugodnosti članov ZPLS so:

- zavarovanje odgovornosti proti tretji osebi (skupinsko)
- uporaba vseh vzletišč po Sloveniji (za nekomercialno letenje)
- uporaba UKW frekvence 147.800 MHz brez izpita za radioamaterje
- interno glasilo Ikar
- delujoča spletna stran
- možnost pridobitve IPPI licence
- organizirani dnevi ZPLS
- zavarovanje avtomatskih vremenskih postaj
- 10% popust na kartico ZPLS v vseh trgovinah Iglu šport
- 50% popust pri nakupu programa za planiranje in analizo letov SeeYou

### Razvrstitev najboljših zmarjarjev za leto 2013 na tekmovanjih / šteje tudi za reprezentanco

#### Popravljeni rezultati:

1	Franc Peternel	425,401391
2	Iztok Jarc	412,024293
3	Alan Sattler	391,678689
4	Primož Gričar	380,674832
5	Joža Frim	348,044764
6	Matjaž Klemenčič	338,964041
7	Stanislav Galovec	221,071017
8	Marjan Brglez	160,666176
9	Marko Čampa	131,384621
10	Andrej Mravlje	126,565275
11	Janez Grm	106,700429
12	Ivan Brovč	105,598719
13	Miro Pergar	86,465506
14	Peter Kejžar	53,190476
15	Roman Colner	32,285714
16	Severin Luiza	15,476190
17	Polona Ježek	7,411904
18	Pero Vekič	5,047619
19	Matjaž Valjavec	4,313492
20	Marjan Primc	3,829059
21	Tone Mravinc	3,470085
22	Primož Truntič	0



# Koledar tekmovanj in prireditev v 2014

Pripravil : Srečko Jošt

## JADRALNO PADALSTVO

<i>Datum</i>	<i>Ime dogodka</i>	<i>Kraj (država)</i>
<b>FEBRUAR</b>		
01 Feb - 08 Feb 2014	Manilla XC Camp	Manilla, NSW (Avstralija)
01 Feb - 08 Feb 2014	World Cup Mexico	Valle de Bravo (Mehika)
15 Feb - 16 Feb 2014	PGA-Lithuanian Open	Trakai (Litva)
15 Feb - 22 Feb 2014	Ozone Corryong Open	Corryong (Avstralija)
16 Feb - 22 Feb 2014	Western Cape Open	Porterville (Južnoafriška republika)
21 Feb - 01 Mar 2014	New Zealand PG Open	Rotoura (Nova Zelandija)
26 Feb - 05 Mar 2014	Nepal Open Cup	Pokhara (Nepal)
<b>MAREC</b>		
02 Mar - 08 Mar 2014	World Cup Argentina	Mina Clavero Cordoba (Argentina)
07 Mar - 09 Mar 2014	Stubai Cup	Stubaital (Avstrija)
08 Mar - 09 Mar 2014	PGA-SLO, CRO Open	Radoboj (Hrvaška)
12 Mar - 14 Mar 2014	PGA-2.nd Asian Championship	Ranau (Malezija)
15 Mar - 16 Mar 2014	PGA-SLO, CRO Open (rezervni termin)	Radoboj (Hrvaška)
26 Mar - 30 Mar 2014	Paragliding Winter Cup	Nova Gorica (Slovenija)
29 Mar - 30 Mar 2014	Hohe Wand Pokal	Hohe Wand (Avstrija)
<b>APRIL</b>		
02 Apr - 06 Apr 2014	Paragliding Winter Cup (rezervni termin)	Nova Gorica (Slovenija)
04 Apr - 06 Apr 2014	Vršac Open-SRB liga	Vršac (Srbija)
17 Apr - 21 Apr 2014	Trofeo Montegrappa	Bassano del Grappa (Italija)
25 Apr - 27 Apr 2014	Paraštajerka-SLO liga	Frankolovo (Slovenija)
26 Apr - 27 Apr 2014	Ovčar mountain league-SRB liga	Čačak (Srbija)
26 Apr - 03 Maj 2014	WPS Dobrostan	Asenovgrad (Bolgarija)
27 Apr - 03 Maj 2014	Valadares International Open	Governador (Brazilija)
<b>MAJ</b>		
01 Maj - 04 Maj 2014	Soča Open Valley	Tolmin (Slovenija)
01 Maj - 04 Maj 2014	Greda Cup XC Open	Hrvace (Hrvaška)
01 Maj - 04 Maj 2014	Mosel Open	Mosel River Site (Nemčija)
01 Maj - 04 Maj 2014	PGA World Cup Thailand	(Tajska)
09 Maj - 11 Maj 2014	ParaSmuk-SLO liga	Semič (Slovenija)
10 Maj - 11 Maj 2014	Knjaževac Open-SRB liga	Knjaževac (Srbija)
10 Maj - 11 Maj 2014	Staufen Cup	Andelsbuch (Avstrija)
11 Maj - 17 Maj 2014	Dutch Open	Greinfenburg (Avstrija)
15 Maj - 18 Maj 2014	31.st Guardnieri International Trophy	Feltre (Italija)
16 Maj - 18 Maj 2014	ParaSmuk-SLO liga (rezervni termin)	Semič (Slovenija)
23 Maj - 25 Maj 2014	Paraštajerka-SLO liga (rezervni termin)	Frankolovo (Slovenija)
24 Maj - 31 Maj 2014	World Cup France	Chambery (Francija)
29 Maj - 01 Jun 2014	Super paragliding festival	Kössen (Avstrija)
31 Maj - 07 Jun 2014	British Open	Meduno (Italija)
<b>JUNIJ</b>		
01 Jun - 02 Jun 2014	Soko Banja Open-SRB liga	Soko Banja (Srbija)
03 Jun - 09 Jun 2014	Swiss Open	Engelberg (Švica)
07 Jun - 09 Jun 2014	PGA World Cup Germany	(Nemčija)
08 Jun - 15 Jun 2014	Polish Open	Tolmin (Slovenija)
14 Jun - 15 Jun 2014	Flying days	Goldeck (Avstrija)
14 Jun - 15 Jun 2014	PGA-British Open	Shropshire (Wales)
15 Jun - 20 Jun 2014	Belgian open	Kobarid (Slovenija)
19 Jun - 22 Jun 2014	Ratitovec open	Železniki (Slovenija)
21 Jun - 28 Jun 2014	World Cup Portugal	Celorico de Beira (Portugalska)
22 Jun - 28 Jun 2014	Rat Race Paragliding Competition	Ruch, Oregon (ZDA)
27 Jun - 29 Jun 2014	Sičevo Open-SRB liga	Sičevo (Srbija)
27 Jun - 04 Jul 2014	Ozone Chabre Open	Laragne (Francija)
28 Jun - 29 Jun 2014	Alpenrosen Cup	Westendorf (Avstrija)
30 Jun - 06 Jul 2014	Spanish Open	Piedrahita (Španija)
<b>JULIJ</b>		
04 Jul - 06 Jul 2014	Adrenalin-SLO liga	Kobarid (Slovenija)
05 Jul - 06 Jul 2014	Parababa	Kupres (BIH)
05 Jul - 06 Jul 2014	Zillertal Open	Mayrhofen (Avstrija)



05 Jul - 13 Jul 2014	Trofeo Parco del 100 Laghi-Campionati Italiani	Parma (Italija)
06 Jul - 12 Jul 2014	Chelan Flats Nationals	Chelan Butte, WA (ZDA)
07 Jul - 13 Jul 2014	Nordic Paragliding Open	Pedro Bernardo (Španija)
10 Jul - 13 Jul 2014	Greifenburg Open	Greifenburg (Avstrija)
13 Jul - 18 Jul 2014	Disentis Open	Disentis (Švica)
19 Jul - 26 Jul 2014	World Cup Macedonia	Kruševo (Makedonija)
27 Jul - 02 Avg 2014	SLO, CRO, BIH, Srbija Open	Raška (Srbija)
<b>AVGUST</b>		
01 Avg - 3 Avg 2014	Para Lisca	Lisca (Slovenija)
03 Avg - 16 Avg 2014	13.th European Paragliding Championship	Raška (Srbija)
11 Avg - 17 Avg 2014	Junior & Ladies Challenge	Greifenburg (Avstrija)
17 Avg - 23 Avg 2014	TransBalkan - hike & fly	Sopot (Bolgarija)
22 Avg - 24 Avg 2014	Aleksandar Lepir Cup-SRB liga	Kraljevo (Srbija)
25 Avg - 30 Avg 2014	German Open	Tolmin (Slovenija)
29 Avg - 31 Avg 2014	Aleksandar Lepir Cup-SRB liga (rezervni termin)	Kraljevo (Srbija)
31 Avg - 07 Sep 2014	PGA-4th European Paragliding Championship	Vršac (Srbija)
<b>SEPTEMBER</b>		
	Serial Cup	Tolmin (Slovenija)
05 Sep - 07 Sep 2014	Adrenalin-SLO liga (rezervni termin)	Kobarid (Slovenija)
06 Sep - 13 Sep 2014	Gin Wide Open	Ager (Španija)
18 Sep - 21 Sep 2014	Coupe Icare	Saint Hilaire du Touvet (Francija)
25 Sep - 28 Sep 2014	PGA World Cup Indonesia	Puncak (Indonezija)
<b>OKTOBER</b>		
24 Okt - 26 Okt 2014	PGA World Cup Turkey	(Turčija)
	Air Games	Oludeniz (Turčija)
<b>NOVEMBER</b>		
01 Nov - 10 Nov 2014	2.nd Pan-American Paragliding Championship	Tucuman (Argentina)
<b>JADRALNO ZMAJARSTVO</b>		
<i>Datum</i>	<i>Ime dogodka</i>	<i>Kraj (država)</i>
<b>FEBRUAR</b>		
09 Feb - 15 Feb 2014	Ibituruna Open	Governador Valadares (Brazilija)
16 Feb - 22 Feb 2014	Manilla NSW Hang Gliding State Titles	Manilla, NSW (Avstralija)
27 Feb - 08 Mar 2014	Hang Gliding Pre World Championships	Valle de Bravo (Mehika)
<b>MAREC</b>		
12 Mar - 23 Mar 2014	Aeros Winter Race	Ajdovščina (Slovenija)
<b>APRIL</b>		
06 Apr - 12 Apr 2014	Dalby Big Air	Dalby Airport (Avstralija)
17 Apr - 21 Apr 2014	Trofeo Montegrappa	Bassano del Grappa (Italija)
25 Apr - 27 Apr 2014	Trofeo Valerio Albrizio	Laveno (Italija)
<b>MAJ</b>		
08 Maj - 11 Maj 2014	St. Andre Open	Saint Andre les Alpes (Francija)
08 Maj - 11 Maj 2014	Bayerische Meisterschaft	(Nemčija)
17 Maj - 18 Maj 2014	Trofeo Zanchetlin	Capella Maggiore (Italija)
18 Maj - 24 Maj 2014	Flytec Americus Cup	Americus, Georgia (ZDA)
23 Maj - 28 Maj 2014	German Open	Greifenburg (Avstrija)
<b>JUNIJ</b>		
01 Jun - 07 Jun 2014	East Coast Hang Gliding Championship	Ridgely, Maryland (ZDA)
06 Jun - 09 Jun 2014	Swiss Delta Championship	Courtemelon (Švica)
07 Jun - 08 Jun 2014	Trofeo S. Elisabetta	Cuorgne (Italija)
21 Jun - 05 Jul 2014	World Hang Gliding Championship	Annecy (Francija)
<b>JULIJ</b>		
08 Jul - 20 Jul 2014	Spanish Hang Gliding Championship	Lumbier (Španija)
20 Jul - 26 Jul 2013	Paragliding & Hand Gliding Challenge	Greifenburg (Avstrija)
23 Jul - 28 Jul 2014	Kobala Open	Tolmin (Slovenija)
28 Jul - 03 Avg 2014	German Open	Niedergoersdorf (Nemčija)
29 Jul - 03 Avg 2014	Kobala Open (rezervni termin)	Tolmin (Slovenija)
<b>AVGUST</b>		
03 Avg - 09 Avg 2014	Big Spring nationals	Big Spring, Texas (ZDA)
10 Avg - 16 Avg 2014	British Hang Gliding Nationals	Laragne (Francija)
	Kruševo Open	Kruševo (Makedonija)
<b>SEPTEMBER</b>		
14 Sep - 20 Sep 2014	Santa Cruz Flats	Casa Grande, Arizona (ZDA)
18 Sep - 21 Sep 2014	Coupe Icare	Saint Hilaire du Touvet (Francija)

## Vzletišče Lijak

Malo je pilotov, ki ne bi poznali vzletišča Lijak, zato ga ne bom opisoval. Zaradi velike frekvence vzletov je potrebno stalno vzdrževanje, da ne bi bilo tako enostavno, pa nad nami vedno bedijo lastniki, agencija za okolje in prostor in agencija za ohranjanje kulturne dediščine.

Največja obnovitvena dela so bila izvedena leta 2001 pred svetovnim prvenstvom v natančnem pristajanju. Takrat smo na vzletišče pripeljali preko dvajset tovornjakov zemlje, za izravnavo terena in zatravitev vzletišča. Za vzdrževanje vsako leto porabimo več kot 100 ur prostovoljnega dela.

Daljša sušna obdobja in večja erozija sta vzletišče dodobra načela. Dolgo smo modrovali, kako utrditi vzletno površino, da bi ohranjali poraščeno vzletišče. Delo je bilo zahtevno, zaradi neugodnega vremena so dela potekala počasi, v petih delavnih sobotah smo poravnali šest tovornjakov zemlje, posejali avtohtono odporno travo, zaščitili s kokosovo in železno mrežo ter vrhnji del prekrili s senom. Obnovljeni del je vidno označen s trakovi.

### VZLETANJE IZ OBNOVLJENEGA DELA VZLETIŠČA JE PREPOVEDANO DO 30.6.2014.

Uporaba vzletišča je na lastno odgovornost.

Za vzletišče veljajo splošna pravila, ki so navedena na informativni tabli. Vseeno bi rad opozoril na:

- smeti, če je le mogoče jih odnesite s seboj v dolino
- če vidite, da kdo pozabi plastenko na vzletišču ali pristanku, ga opozorite
- da svoje biološke potrebe pred vzletom opravite na primerni razdalji od vzletišča, zaželeno je uporaba vzhodnega dela gozda. Uporaba zahodnega dela med obračališčem in vzletiščem je prepovedana
- nabava vinjet na pristanku pred letenjem, prodaja vinjet na vzletišču bo dražja
- predhodna najava komercialnih dejavnosti
- če peljete potnika v tandemu brezplačno, še ne pomeni, da je oproščen plačila vzletišča



- piloti, ki uporabljajo kamenje za balast, naj ga ne puščajo po pristajalnem prostoru. Odložite ga lahko pri gugalnici ob topolu

V imenu društva Polet se zahvaljujem vsem, ki že sedaj smeti odnašate s seboj v dolino in jih odložite, kamor spadajo.

Hvala vsem, ki ste se udeležili delovnih akcij ali kakorkoli sodelovali z društvom Polet v 2013 in z vašo pomočjo uspešno oblikujemo lep in varen vzletno-pristajalni prostor.

Želim vam veliko lepih letalnih dni, ne glede na to, kje letite.

Pripravil: Damjan Pregelj

## Liga 2013 za jadralne padalce

### Rezultati:

#### Serijski razred

1	Tomaž Eržen	OZONE ENZO	KJP Krokroar Železniki	9711
2	Dušan Orož	OZONE ENZO	Polet Nova Gorica	9568
3	Bojan Gaberšek	NIVIUK ICEPEAK 6	KL Vrhnika	9560
4	Miha Slamič	NIVIUK ICEPEAK 6	Polet Nova Gorica	8614
5	Marko Novak	OZONE ENZO	KL Vrhnika	8079
6	Jože Molek	OZONE ENZO	DJP Cumulus Semič	7589
7*	Primož Suša	OZONE ENZO	KL Vrhnika	7371
8	Stojan Kranjc	TRIPLE SEVEN QUEEN	DJP Kovk Ajdovščina	6994
9	Jošt Napret	NIVIUK ICEPEAK 6	DJP Metulj R. Toplice	6990
10	Simon Konavec	Nova Mentor 3	Adrenalin	5069
11*	Damjan Lotrič	OZONE MANTRA M4	KJP Krokroar Železniki	5054
12	Rok Dolinšek	NIVIUK ICEPEAK 6	KL Vrhnika	4963
13	Miran Fridau	NIVIUK ARTIK 3	Lintvar	4621
14	Igor Eržen	MAC-PARA MARVEL	KJP Krokroar Železniki	4458
15	Stane Jakopič	OZONE DELTA 2	DJP Metulj R. Toplice	4310
16	Aljaž Valič	TRIPLE SEVEN QUEEN	DJP Kovk Ajdovščina	4137
17	Tomaž Toplak	NIVIUK ICEPEAK 6	KL Vrhnika	4091
*...ni član ZPLS				

#### Športni razred

1	Stojan Kranjc	TRIPLE SEVEN QUEEN	DJP Kovk Ajdovščina	6028
3	Simon Konavec	Nova Mentor 3	Adrenalin	5069
4	Miran Fridau	NIVIUK ARTIK 3	Lintvar	4621
5	Igor Eržen	MAC-PARA MARVEL	KJP Krokroar Železniki	4458
6	Stane Jakopič	OZONE DELTA 2	DJP Metulj R. Toplice	4310
7	Aljaž Valič	TRIPLE SEVEN QUEEN	DJP Kovk Ajdovščina	4137
8	Dušan Durkovič	NOVA MENTOR 3	DJP Metulj R. Toplice	3910
9	Urban Valič	TRIPLE SEVEN QUEEN	DJP Kovk Ajdovščina	3887
10	Mojca Pišek	NIVIUK ARTIK 3	Lintvar	3782
11	Sandi Kristič	OZONE DELTA M	KJP Krokroar Železniki	3478
12	Grega Rutar	OZONE DELTA 2	DPL Posočje	2873
13	Damjan Čretnik	NIVIUK ARTIK 3 25	Lintvar	2849
14	Toni Pljakoski	OZONE DELTA 2	DJP Kovk Ajdovščina	2653
15	Miha Senica	Nova Factor 2	DJP Metulj R. Toplice	2555

#### Klubska razvrstitev:

1	KL Vrhnika	29897
2	KJP Krokroar	25560
3	Polet NG	18888
4	DJP Kovk	18195
5	DJP Metulj	16176
6	Lintvar	13114
7	Adrenalin	9385
8	DJP Cumulus	9383
9	DPL Posočje	5880
10	EOL Celje	4135

## OBNOVITVENI SEMINAR ZA UČITELJE IN PILOTE TANDEMOV BO V FEBRUARJU.

INFORMACIJE: Sandi Marinčič, 041 677 595

## Nova palačinka za nove podvige

V letošnjem letu smo uspeli v sodelovanju Letalske zveze Slovenije in Zveze za prosto letenje Slovenije nabaviti novo merilno napravo. Obe zvezi sta prisluhnili našim prošnjam po nabavi nove merilne naprave, saj je bila stara že dotrajana in se je večkrat pokvarila. Merilna naprava naj bi se nahajala v prostorih LZS, pravico do uporabe pa naj bi imeli vsi klubi, ki so člani LZS in ZPLS. Določiti je potrebno še pravila uporabe in vzdrževanja. Prepričani smo, da se bo z uporabo palačinke na internih klubskih tekmah, na treningih reprezentance in posameznih reprezentantov dvignila kvaliteta preciznih skokov. Nenazadnje z natančnostjo pristanka pripomoremo v večini primerov tudi k večji varnosti. Palačinka ustreza novim smernicam in pravilnikom v jadralno-padalskem športu in ima nulo premera 2 cm. Palačinki pripada tudi sodoben prikazovalnik rezultatov, dvignjen nad površino. Prepričan sem, da bodo vsi uporabniki skrbeli za dobro delovanje in da nam bo dobro služila v tekmovalne, rekreativne in klubске namene. Še enkrat: HVALA ZPLS IN LZS!

Pripravil: Franc Unuk



## Vzletišče Kopitnik

Jadralno padalstvo je z vidika pogojev, ki jih potrebujemo za vzletanje in pristajanje, dokaj nezahtevna panoga. Potrebujemo nekaj kvadratov očiščene klančine za vzletišče in prav tako je s pristankom. A kljub temu, da do tega pridemo, je treba prijeti za kakšno težje orodje in teren pripraviti, ob tem pa se seveda pojavijo tudi stroški. Tako nam je ZPLS letos bila pripravljena pomagati in smo lažje izvedli potrebna vzdrževalna dela na vzletišču Kopitnik, priljubljeno vzletišče v Rimskih Toplicah, ki je zelo ugodno za severovzhodne smeri vetra. Namreč v spodnjem delu vzletišča je bila podrast že zelo razraščena, potrebna je bila konkretna delovna

akcija, prav tako je start dobil tri nove kovinske klopi, za makadamsko pot do vzletišča pa smo v začetku leta naročili tovornjak peska. Člani DJP Metulja se zvezi iskreno zahvaljujemo.

Miha Senica  
DJP Metulj Rimske Toplice

## Najboljši ZPLS piloti v 2013

Podelitev pokalov na zaključni prireditvi ZPLS

### ZPLS – preleti liga –JP (serijski razred)

1. Tomaž Eržen	KJP Krokav Železniki
2. Dušan Orož	DJP Polet Nova Gorica
3. Bojan Gaberšek	KL Vrhnika

### ZPLS – preleti liga –JP (športni razred)

1. Stojan Kranjc	DJP Kovk Ajdovščina
2. Simon Konavec	Adrenalin Gor. Posočje
3. Miran Fridau	DJP Lintvar Šentjur

### ZPLS – preleti liga –JZ

1. Franc Peternel	DPL Let Škofja Loka
2. Iztok Jarc	DPL Posočje Tolmin
3. Alan Sattler	DPL Posočje Tolmin

### ZPLS – preleti XC Globe –JP

1. Nicole Fedele	Adrenalin Gor. Posočje
2. Uroš Bergant	JPK Kriška gora
3. Andrej Piškur	JPK Kriška gora

Društva: 1. JPK Kriška gora

### ZPLS – preleti XC Globe –JZ

1. Matjaž Klemenčič	DPL Posočje Tolmin
2. Peter Kejžar	DPL Let Škofja Loka
3. Alan Sattler	DPL Posočje Tolmin

Društva: 1. DPL Posočje Tolmin

### ZPLS – točnost pristajanja –JP

1.-2. Matjaž Ferarič	Čuk Dravograd
1.-2. Jaka Gorenc	KPL Kanja Dol. Toplice
3. Matjaž Sluga	DJP Zlatorog Laško

## Podelitev priznanj na zaključni prireditvi ZPLS

**Aljoša Čoh** – za postavitve in večletno vodenje XC Globe – OLC

**Maks Humar** – za dolgoletno urejanje in izdajanje revije Ikar

**Rok Golob** – za večletno urejanje spletne strani ZPLS

**Brigita Jarc** – za večletno administrativno delo v ZPLS

**Damjan Pregelj** – za večletno delo v ZPLS in organizacijo pri registraciji vzletišč

**Jožef Štucin** – za 50 let aktivnega letenja z letalnimi napravami

**Boris Čebulj, Sebastjan Podbregar, Stane Bajt, Boris Deluxe, Aleš Mohorič in Gorska reševalna služba Slovenije** – priznanja in nagrade za etično potezo - nesebično pomoč pri reševanju poškodovancev

**Alojz Turk** – za osveščanje in opozarjanje na kršitve pri letenju

**JPK Orli Kranj** – za odlično organizacijo in izvedbo zaključne prireditve ZPLS

JPK ORLI KRANJ

# Zaključna prireditev ZPLS



Letošnja zaključna prireditev ZPLS se je pod organizacijsko taktirko JPK Orli Kranj odvijala v prireditvenem prostoru Bazena na Savskem otoku v Kranju.

Ideja, da bi letos prevzeli organizacijo v našem klubu, se nam je porodila po vedno bolj pogostih pogovorih o tem, kako se v naših letalskih krogih nekaj izgublja. Nekaj, zaradi česar smo vsi začeli leteti in zaradi česar smo se veselili vsakega prostega popoldneva, ki smo ga lahko preživeli v družbi ptic. Tistih s pravimi krili in tistih z malo manj pravimi. Zdelo se nam je, da so se prave vrednote nekoliko izgubile. Izgubila, čeprav ne popolnoma izginila, je tudi medsebojna povezanost in nesebičnost, predvsem pa se izgublja to, zaradi česar se nas je večina odločila, da postanemo člani te pisane družine. Uživanje v letenju in v letalski družbi. Nevidnih vezi, ki smo jih čutili še nekaj let nazaj med kolegi piloti, pa čeprav nepoznanimi, marsikdo danes ne čuti več.

Povezanost, ki smo jo želeli obuditi. In resnične vrednote, ki se nam zdijo pomembne.

Zato smo se odločili, da poskusimo te vrednote znova postaviti na prvo mesto, da na novo stkemo nevidne vezi in da opozorimo na stvari, ki se nam zdijo bolj pomembne od tekmovanj, točk in kilometrov.

Tako se je porodila ideja o etičnih nagradah, nagradah za nesebične poteze posameznikov, ki je bila povod za odločitev o organizaciji tega dogodka. Te nagrade so se nam zdele prav tako, če ne še bolj pomembne kot uradne nagrade. Bile so gonilna sila, ki nas je držala pokonci skozi celotno organizacijo dogodka. Pozitivni pristop je povzročil, da so ideje kar deževale, ugotavljali smo, česa pri nas še ni bilo in česa si vsi želimo, kako bi vse te ideje strnili v eno celoto. Želeli smo tudi opozoriti na probleme, ki nastajajo na varnostnem področju glede reševanja ob nesrečah,

obiska tujih šol in s tem povezanih problemov, kršenja pravil in kratkih stikov med reševalci in piloti ter predvsem vzpodbuditi razmišljanje o reševanju teh problemov in pomagati k boljši pripravljenosti vsakega posameznika.

Iz vsega tega je nastal dogodek, ki je imel značilnosti manjšega festivala z vsebinami, ki jih v našem prostoru manjka in jih predvsem še nikoli ni bilo zbranih na enem mestu. Vsi slovenski proizvajalci in prodajalci opreme s festivalom sedežev, izobraževalni del s predavanji, filmski festival, podelitev nagrad, potopisna predavanja, boljši sejem, zabavni in kulturni program, vse na enem dogodku. To je bila naša želja. Predvsem pa čim več udeležencev.

Moramo priznati, da je obisk in odziv presegel vsa naša pričakovanja. Dogodka se je udeležilo več kot štiristo obiskovalcev, od tega okoli tristo članov ZPLS. Mislimo, da nam je uspelo izpolniti zas-





tavljeni cilj, ki nam je bil najbolj pomemben – da se obudijo pozabljene vezi, stekajo nova poznanstva in da se znova zavejemo, zakaj letimo in kaj je najbolj pomembno. Lepo je bilo videti veselje v očeh starejših pilotov, ki so po več letih srečali stare prijatelje, lepo je bilo videti mlade pilote in tečajnike, ki so željni znanja poslušali napotke izkušenejših in predavateljev, najlepše pa je bilo videti ganjene pilote po vsej dvorani in solze v očeh ob podelitvi nagrad Roka Roki. Dokaz, da vrednote niso umrle, samo zbuditi jih je bilo treba.

### Zahvaljujemo se:

- ZPLS za finančno podporo in popuščanje pri odstopanjih od ustaljene rutine prireditve. Upamo, da smo kljub nekonvencionalni organizaciji zadostili vašim pričakovanjem;
- vsem sponzorjem in donatorjem za finančna in materialna sredstva, ki so nam omogočila, da smo lahko izvedli dogodek v takem obsegu in hkrati razveselili nagrajence s praktičnimi darili;
- vsem predavateljem, ki so se odzvali našemu vabilu in bili pripravljeni prispevati k izboljšanju razmer na področju prostega letenja;
- filmskim ustvarjalcem, ki so nam odobrili predvajanje svojih filmov;
- vsem razstavljavcem, ki so prispevali k temu, da je bilo na enem mestu zbranih največje število sedežev do sedaj, poleg dodatne opreme, opreme za varno letenje in pomoč v nesrečah, priročnikov in oblačil;
- Nikolaju in Mihi za izdelavo etičnih nagrad;
- društvu Bazen za uporabo prostora;
- Predvsem pa se zahvaljujemo vsem obiskovalcem, ki ste nam zaupali in se udeležili dogodka. Vaše pohvale, zahvale in zadovoljni obrazi so največje plačilo za naše delo, ki smo si ga lahko želeli.

Upamo, da vam bo ta zaključek ostal v lepem spominu in da se vidimo naslednje leto v kakšnem drugem kraju. Letite? Letimo! Skupaj.

JPK Orli Kranj

Fotografije dogodka si lahko ogledate na straneh:

<https://www.facebook.com/JpkOrliKranj>

<http://www.jpklub-orli.si/>

<http://www.bazen-kranj.si/>

Foto: Alenka Srakar



## DRUŽABNI DOGODEK

# Zaključek sezone 2013 pri Kanji

Tako kot vsako leto doslej smo tudi letos člani KPL Kanja poskrbeli, da smo se ob koncu pikaške sezone zbrali vsi tisti, ki tekmuje v natančnosti pristajanja. Povabili smo tudi ostale jadralne padalce. Udeležba je bila zaradi enkratnega vremena na zavidljivi ravni. Prišli so z družinami in prijatelji, ki podpirajo jadralno padalstvo v Sloveniji. Zbrali smo se v soboto, 19.10.2013, ob 10. uri na pristajališču v Podturnu pod Pogorelcem. Članice Kanje so poskrbele za jutranje dobrote in kavo. Odpravili smo se na Pogorelec. Padalci smo leteli, ostali pa so uživali v jesenskem pohodu. Izvedli smo eno tekmovalno serijo v natančnosti pristajanja, ki pa je dala presenetljive rezultate, glede na to, da sta tekmovala dva svetovna prvaka, evropski prvak in dvakratni zmagovalec svetovne-

ga pokala ter člani reprezentance Slovenije. Po pika tekmi smo se malo okrepčali in odšli na vzletišče Peter na Straški hrib, ki je v bližini. Pet tečajnikov je opravilo zaključni let, ostali pa so jadrali, kolikor se je dalo. Po povratku z letenja smo okusili slastna odojka, ki ju je vrhunsko pripravil in spekel naš član Jože iz Bele Krajine. Za otroke smo poskrbeli z igrami, ostali pa smo se udeležili še kvadratlonu. Letos so bile discipline malo prirejene za vse tekmovalce – od 12 do 92 let. Tekmovalci so nastopili v lokostrelstvu, košarki, metanju balinčkov v cilj ter v uživanju pečenih odojkov. Takoj po končanem tekmovalju smo izvedli podelitev, kjer je vsak tekmovalec dobil praktično nagrado, prvi trije v pika tekmi pa pokale. V kvadratlonu pa so bile s pokali nagrajene tudi

prve tri ekipe. Imeli smo čast, da nam je pokale podelil župan Dolenjskih Toplic, za kar se mu še posebej zahvaljujemo. Po končani slovesnosti in zahvalnem govoru predsednika KPL Kanja smo bili složni in smo pojedli še pečenega jagenjčka. Tekom celega dneva smo pekli kostanj in klobase. Vina, piva, mošta in soka ni zmanjkalo, tako je bilo tudi obljubljen. Da je vsakoletna jesenska prireditev Kanje vrhunec družabnosti v sezoni, so se ob odhodu v večernih urah zahvaljevali skoraj vsi udeleženci.

Zahvala vsem, ki ste se še posebej trudili "na zemlji", da smo se lahko ostali imenitno zabavali v zraku in na tleh, pa vsem prijateljem, ki ste popestrili srečanje pri KANJAH v Dolenjskih Toplicah. Taka srečanja so "biseri" v življenju.

Pripravil: Dušan Gorenc Poldi

Slika levo: zmagovalci pika tekme - Radko Štritof, Poldi in Sašo Slabajna

Slika spodaj: zmagovalec dneva Poldi na skrajni levi

**Rezultati kvadratlonu:**

1. Ekipa Kanja – Matija Novak, Darko Bobnar in Poldi	280 točk
2. Letnik 70 – Jože Fabijan, Tomaž Strniša in Matjaž Turk	264 točk
3. Šampioni – Matej Pogačnik, Jaka Gorenc in Tine Gorenc	229 točk
4. Gamsi – Radko Štritof, Rok Dobravc in Miran Mikec	225 točk
5. Punce – Ana Štritof, Manca Štritof in Mojca Jenko	221 točk
6. Naturisti – Jože Bradač, Tatjana Kolenc in Dušan Šetina	197 točk
6. Kavka – Andrej Pušnik, Janez Cirar in Jerica Črebinšek	197 točk
8. Tečajniki mladi – Mario Krapež, Karmen Krapež in Sašo Slabajna	188 točk
9. Tečajniki stari – Miro Gerdin, Gašper Staniša in Martin Petkovšek	187 točk

**Rezultati pika tekme:**

1. mesto: Dušan Gorenc - Poldi	3 cm
2. mesto: Radko Štritof	7 cm
3. mesto: Sašo Slabajna	15 cm
4. mesto: Jaka Gorenc	58 cm
5. mesto: Andrej Pušnik	230 cm
6. mesto: Dušan Šetina	332 cm
7. mesto: Viki Rataj	360 cm
8. mesto: Tone Svolfjšak	936 cm
9. mesto: Janez Cirar	1000 cm
9. mesto: Janez Kovač	1000 cm
9. mesto: Rok Dobravc	1000 cm

## DRUŽABNI DOGODEK

# Zmajarji letijo z nebes

Najvišji vrh v občini Šentrupert so Nebesa z nadmorsko višino 602 m. Nebesa so zaselek vasi Hom, od koder seže nebeški razgled na Mirensko dolino, vidijo pa se tudi vrhovi južne Slovenije: Gorjanci s Trdinovim vrhom, Gače, vrh Trebnje in celo Snežnik.

Nebesa pa so tudi domače vzletišče zmajarskega društva Prelet Šentrupert, kjer zdaj že tretje leto prirejamo prireditev "ZMAJI LETIJO Z NEBES". Prireditev je bila v osnovi zastavljena kot družabni konec sezone jadralnih zmajarjev iz celotne Slovenije, prerasla pa je v družabni dogodek, kjer se srečujejo tako zmajarji kot tudi ostali obiskovalci.

Tako kot vsako leto je srečanje potekalo prvo soboto v septembru. Prireditve se je udeležilo nekaj čez 30 zmajarjev iz celotne Slovenije. Vreme, ki je bilo za ostale obiskovalce krasno, je za zmajarje bilo ugodno, vendar ne idealno. Smer vetra, temperatura, vzletišče vse je bilo odlično, le oblaki so ponagajali do te mere, da se nam je verjetno termika skrila na drugo stran Mirenske doline. Temu primerno smo tudi določili disciplino prijateljske tekme, ki je bila določena na najdaljši čas leta, čeprav tudi speedgliding ne bi bila slaba opcija. Glede na vremenske razmere so se nekateri taktično odločili, da se prelevijo v gledalce in so namesto speedbara prejeli v roke kaj bolj mrzlega. Kljub temu je na startni listi seznam kazal 20 prijavljenih tekmovalcev. Jadranje v Nebesih je ob pravih pogojih včasih večji užitek kot marsikje drugje po Sloveniji, saj letimo nad zelo razgibanim terenom vinogradov, zidanic, kozolcev ... Kljub sorazmerno majhni višinski razliki starta in pristanka cca 300 m, so pogoji včasih idealni tudi za kakšen daljši prelet.

Vendar so bili na dan tekme pogoji okrnjeni do te mere, da so omogočali večino časa navaden spust v dolino, ki ob normalnem letu traja cca 4-5 minut, kar je bil tudi povprečni čas večine tekmovalcev. So pa svoje večšine ter vztrajnost pokazali prvi trije na tekmi (Janez Grm, Aleš Meglič ter Stanislav Galovec), ki so tisto malo termike izkoristili do popol-

nosti in zajadrili vse tja do 20 min, kar je tisti dan zadostovalo za prva tri mesta. Po končani tekmi smo na pristanku za kar nekaj časa pustili naše "ptice" na razstavi ter se posvetili različnim debatom ob mrzlem pivu. Ker v dobri družbi čas še kako prehitro teče, smo se še pred nočjo odpravili nazaj v Nebesa, kjer je sledila razglasitev rezultatov. Po končani razglasitvi je sledil družabni večer ob živi glasbi, dolenski kapljici in dobri hrani.

Srečanje je pustilo pozitiven pečat na

prav vsakega od nas. Mislim, da se v današnjem času premalo posvečamo takim dogodkom in prireditvam, kjer se lahko člani in simpatizerji tega športa skupaj družimo, poveselimo, pogovorimo. Zato se člani Preleta zahvaljujemo vsem, ki ste se srečanja udeležili. Ostale pa vabimo, da se nam pridružite naslednje leto, prvo soboto v septembru, kjer bodo zmaji zopet leteli z Nebes.

Pripravil: Zupan Denis,  
tajnik društva Prelet Šentrupert



## TEHNIKA LETENJA

# Aktivno letenje

Jadralno padalo je zelo nenavadna letalna naprava, tako nenavadna, da aerodinamični zakoni, ki običajno veljajo za letalne naprave, ne pojasnijo čisto vsega, kar se lahko zgodi s padalom. Gre namreč za letalno napravo, katere težišče se nahaja sedem do osem metrov nižje in neprestano oscilira naprej in nazaj – te oscilacije okoli ravnovesne lege je nemogoče pojasniti zgolj s klasičnimi pravili aerodinamike.

Za razliko od skoraj vseh ostalih letalnih naprav so jadralna padala aerodinamično nestabilna. Povsem stabilnemu letenju (kadar so vse zunanje sile v ravnovesju) smo priča le v izjemno mirnem ozračju (in nekaterih ekstremnih situacijah, kot je prevlečen let ali stabilna spirala), toda v trenutku, ko vremenske razmere niso več idealne, ima padalo povsem svojevrsten način delovanja. Nizko težišče izboljša stabilnost le do neke mere. Nihanje pilota in padala se poskuša ustaviti v ravnovesni legi, kar pa v razbitem ozračju ni vedno mogoče. V najslabšem primeru se lahko nihaji stopnjujejo in zaradi aerodinamičnih lastnosti padala relativno hitro narastejo do nevarnih kotov, kjer je reakcija pilota kritičnega pomena. V grobem bi lahko rekli, da se padalo v turbulencah obnaša kot ladja, ki jo krmari pijan kaptan.

Če bi šli na ulico in vzeli 100 ljudi, bi jih bilo 95 sigurno sposobnih leteti z jadralnim padalom. Leteti z jadralnim padalom v idealnih razmerah je prav smešno enos-

tavno. Toda v trenutku, ko govorimo o letenju v termiki, turbulencah in močnem vetru, se število ljudi, sposobnih varnega letenja, drastično zmanjša. Poleg običajnega krmarjenja levo in desno mora pilot v tej situaciji ogromno pozornost posvečati tudi vpadnemu kotu letenja (ali s tujko »angle of attack«). Z uporabo zavor in prenosom teže se mora pilot ves čas prilagajati pritisku na komandah in občutkom, ki mu jih padalo sporoča preko sedeža.

Takšno aktivno letenje zahteva ogromno vaje in je potreben predpogoj za varnost v ozračju, ki ni idealno mirno. Nekateri piloti imajo tako popolno kontrolo nad padalom, da se njihova kupola le malo premika in je bolj ali manj vas čas mirno tik nad njihovo glavo. Za opazovalca s tal izgleda, kot da so vremenske razmere povsem neproblematične – veliko neizkušenih pilotov se je tako znašlo v precej močnejših vremenskih razmerah, kot so pričakovali in kot so za njih varne.

## NORMALNO LETENJE

Aktivno letenje pri normalnem letenju pomeni, da ne prekoračimo varne meje nihaja padala in se, če je le mogoče, ves čas trudimo obdržati kupolo tik nad glavo. Premikajoči se zrak okoli nas pogosto zaznamo prav preko nihaja in to ponavadi na neprijeten način. Pri letenju proti vetru smo največkrat priča nihajem padala za pilota, vpadni kot padala se

poveča in lahko močno približa meji za odtrganje vzgona. Pri letenju z vetrom lahko pričakujemo nihaj naprej, vpadni kot se zmanjša, s tem pa se tudi poveča možnost deformacije kupole. Oboje se lahko zgodi na obeh straneh simetrično ali povsem asimetrično – samo na eni strani.

## NADZIRANJE VPADNEGA KOTA LETENJA

Prepogosto opazimo pilote, ki med letenjem neprestano opazujejo svojo kupolo. S tega zornega kota je nemogoče kontrolirati vpadni kot letenja. Informacije o trenutni poziciji kupole, ki jih dobite tako, da gledate v kupolo, so nenatančne, prepozne in pogosto celo napačne, ker pilot nima referenčne točke. Poleg tega je tak pilot tudi precej omejen na dojemanje dogajanja v svoji okolici.

*Nadziranje vpadnega kota letenja z gledanjem v kupolo je neučinkovito in se ga morate za vsako ceno izogibati!*

## Nasvet 1: Glejte v smeri letenja

Spremembe v položaju horizonta dajejo zelo dragocene informacije o trenutni poziciji kupole in hkrati tudi o vseh njenih premikih. Pri gledanju v smeri letenja se bo horizont dvignil, če bo kupola zanihala nazaj, in padel, če bo kupola zanihala naprej. Le v primeru, ko boste ohranjali svoj pogled v smeri letenja, boste lahko učinkovito in pravilno ocenili trenutno stanje kupole nad glavo. To velja bolj ali manj v vseh situacijah in je eno izmed temeljnih pravil jadralnega padalstva, s katerim bi moral biti seznanjen vsak pilot že v šoli jadralnega padalstva. Mimogrede: bolj kot je pilot pokončno nameščen v sedežu, bolj je stvar zares učinkovita.

## Nasvet 2: Nihaj padala nazaj – NE zaviraj! Nihaj naprej – OBVEZNO zaviraj!

Pri nihaju kupole pred pilota se vpadni kot padala zmanjša. V primeru velikih nihajev obstaja, zaradi nezadostnega vpadnega kota, velika nevarnost nastanka deformacije. Posredovanje pilota je torej nujno – zaustavitev nihaja s simetričnim



potegom obeh zavor.

Obratno, vpadni kot padala se poveča pri nihaju za pilota, npr. vhod v termični steber. Kupola je v tej poziciji blizu točke odtrganja vzgona in napačna reakcija pilota na zavorah lahko vodi do negativnega zavoja ali celo popolnega odtrganja vzgona. Ko padalo zaniha nazaj, mora pilot obvezno sprostiti zavoro.

### Nasvet 3: Letenjem s konstantnim pritiskom na zavorah

Vse spremembe vpadnega kota v trenutku vodijo do spremembe trdote zavor. Pri letenju z rahlo napetimi zavorami lahko na ta način zelo hitro prejmemo pomembne informacije o spremembi vpadnega kota in posledično o tem, kaj se dogaja s kupolo, oziroma o tem, kaj se bo kmalu zgodilo.

*Nihaj naprej -> vpadni kot zmanjšan -> manjši pritisk na zavorah*

*Kupola tik pred deformacijo -> vpadni kot močno povečan -> manjši pritisk na zavorah*

*Nihaj nazaj -> vpadni kot povečan -> pritisk na zavorah se poveča*

Primerno napete zavoro so približno med točko najboljše finese in točko minimalnega propadanja. Trik vsega tega je seveda obdržati to konstantno napetost zavor, ki je običajno približno 2-3 kg.

*Če se kontrolni pritisk na zavorah zmanjša, morate ustrezno podaljšati vaš poteg zavor, da se vrnete v znano območje kontrolnega pritiska.*

*Če se kontrolni pritisk poveča, morate ustrezno popustiti zavoro, da se vrnete v znano območje kontrolnega pritiska.*

»Aktivno letenje« se torej nanaša na neprestano prilagajanje - povečanje ali zmanjšanje pritiska na zavorah. Potegi, s katerimi nadzorujemo tovrstne nihaje, so običajno razmeroma kratki (10-30 cm), lahko pa so tudi zelo veliki, še posebej v primeru velikih nihajev.

V videoposnetku ustanove DHV z naslovom »Aktiv Fliegen« avtorja Christoph Kirscha je podana popolna demonstracija aktivnega letenja, podobno tudi v filmu Tonija Benderja v svojem filmu z naslovom »Glücklicher Ikarus«.

### PARAMETER: KONTROLNA RAZDALJA

Kontrolne razdalje (dolžina uporabljenih zavor, kateri ustreza kontrolni pritisk) so

konstantne samo v primeru stacionarnega leta naravnost, v splošnem pa se spreminjajo odvisno od vpadnega kota kupole.

*Majhen vpadni kot (kupola v nihaju naprej ali tik pred deformacijo) -> kontrolna razdalja zavor se poveča*

Pri nihaju padala pred pilota (majhen vpadni kot) se kontrolna razdalja zavor poveča. Potrebno se je zavedati, da se poveča tudi tako imenovani »mrtvi hod«, zato je lahko vaš poteg v primeru velikega nihaja znatno večji kot v primeru manjših nihajev.

*Veliki vpadni koti (kupola v nihaju nazaj) -> kontrolna razdalja se zmanjša*

Pri nihaju kupole za pilota (veliki vpadni koti) se kontrolna razdalja zmanjša. Nevtralni oziroma mrtvi hod zavor se zmanjša, kar pomeni, da se bodo vse vaše reakcije na komandah, tudi tiste najmanjše, v trenutku poznale tudi na padalu.

Če se vrnemo nazaj k ideji aktivnega letenja, to pomeni: navadite se kontrolnega pritiska in naj to postane vaša nevtralna pozicija komand med letenjem. Roke vedno zadržujte v področju blizu kontrolnega pritiska, ne glede na to, v kolikšni meri morate zaradi tega še dodatno povečati poteg zavor.

**Pozabite na kontrolno razdaljo – svoje občutke osredotočite na kontrolni pritisk!**

### UKREPAJTE AGRESIVNO IN NATO ELEGANTNO POPUŠČAJTE

Močni, hitri in agresivni potegi so vse

prej kot normalne reakcije v jadralnem padalstvu, z eno samo izjemo: ko kupola to zahteva. Tak primer je recimo velik nihaj pred pilota zaradi turbulentnega ozračja ali pa napake pilota.

Reakcija pilota na zavorah mora biti v taki situaciji hitra ter odločna, poteg pa dolg, kolikor je pač potrebno, da se nihaj zaustavi. Tudi v tem primeru je kontrolni pritisk tisti parameter, na katerega se bomo osredotočili. Najbolj tipična lastnost velikih nihajev pred pilota je, da se bo pritisk na zavorah začel stopnjevati šele po že zelo dolgem potegu zavornih ročk. Če je potrebno, mora pilot v takšni situaciji potegniti zavoro tudi v območje, kjer bi v normalnem letu morda že močno ogrožal nastanek »deep stalla« ali ostalih manevrov odtrganja vzgona. Pomembno: v tistem trenutku, ko se nihaj naprej ustavi, morate pričeti elegantno popuščati zavoro. Zavedajte se, da ste v tem trenutku še vedno za padalom in da boste zanihali pod kupolo, ki je pred vami – vaš vpadni kot se bo zelo hitro vrnil v nevtralno ravnino. Če boste popuščali prepočasi, lahko nevarno upočasnite padalo in padete v prevlečen let. Še enkrat: vse potrebne informacije boste prejeli preko kontrolnega pritiska na zavorah. Le ta se bo namreč večal sorazmerno z vračanjem vpadnega kota proti nevtralni legi. Optimalna reakcija pilota: popuščanje zavor s takšno hitrostjo, da na zavorah ves čas čutimo kontrolni pritisk – ne manj in ne več.

Podobno je v primeru asimetrične deformacije kupole ali pa kar celotnega srednjega roba. Pravilna reakcija v tem primeru je odločen poteg zavor, dokler na komandah ne občutimo kontrolnega pritiska in nato povratek rok v nevtralni položaj.



### Zaključek »aktivno letenje«

- Pilot naj sedi pokončno in njegov pogled naj bo venomer usmerjen v smeri letenja.
- Neprestano prilagajanje povečanju ali zmanjšanju pritiska na zavorah.
- V primeru nenadnega zmanjšanja pritiska na zavorah mora pilot odločno potegniti zavore, v primeru povečanja pritiska pa zavore ustrezno popustiti.

### AKTIVNO LETENJE V RAZLIČNIH SITUACIJAH

#### Vzletanje na strmem terenu ...

Ko se kupola zelo dinamično povzpne nad pilota, še posebej na strmih vzletiščih in v močnem vetru, je situacija identična kot v primeru energičnega nihaja padala pred pilota med letenjem. Odločen poteg zavor je nujen, da kupolo zaustavimo in preprečimo frontalno zapiranje.

#### ... in na položnem terenu

Nekoliko bolj položno vzletišče z manj vetra po drugi strani od pilota zahteva ravno nasprotno reakcije – le te so podobne tistim v situaciji, ko je padalo v nihaju za pilota. V primeru, ko prehitro spustimo A nosilne trakove ali pa začne pilot zavirati, ko je padalo še v fazi dviganja nad pilota, padalo brez izjeme v trenutku preneha z vzpenjanjem in ostane za pilotom. V fazi pospeševanja na položnem terenu lahko že relativno kratek poteg na zavorah tako zelo poveča vpadni kot, da padalo enostavno ne bo vzletelo.

#### Letenje v termiki

Termična področja z različnimi hitrostmi dviganja in še bolj raznolikimi hitrostmi



propadanja zahtevajo že dobro natrenirano aktivno letenje. Zaradi zmanjšanja pritiska na zunanji zavori pri pobiranju termičnega stebra, na kateri moramo imeti venomer nekaj pritiska, bo dober pilot točno vedel, kdaj lahko pričakuje deformacijo (in nemudoma potegne obe zavori do točke normalne napetosti zavor). Povečana kontrolna napetost na notranji strani obvešča pilota o povečanem vpadnem kotu, v tem primeru je priporočeno popustiti zavore, da ne izzovemo kakšnega prevlečenega leta ali podobnih nevšečnosti – to je, če je povečanje napetosti znatno.

#### Asimetrično zapiranje

Če do deformacije kljub aktivnemu letenju vseeno pride, rešujete nastalo situacijo s pomočjo pravil aktivnega letenja.

#### Frontalno zapiranje

Po frontalnem zapiranju bo kupola omahnila za pilota, medtem ko bo pilot z večjo maso potoval naprej. Padalo zadaj, pilot spredaj: občutno povečanje vpadnega kota – obstaja ena sama očitna rešitev: ne zavirajte ali pa boste s tem tvegali odtrganje vzgona. Pilot nikakor ne sme potegniti zavor, dokler ni kupola vsaj točno nad njim, ali še bolje, malo pred njim. Če kupola potem zelo agresivno skoči pred pilota, je vsekakor velikanskega pomena, da z enako agresivnostjo tak skok kupole nemudoma zaustavi.

#### ROTACIJA

Če sistemu nihanja, kakršnega smo do sedaj vajeni, dodamo še rotacijo, smo dodali dodatno dimenzijo. Kar naenkrat ne poznamo le nihanja naprej in nazaj, pač pa tudi vstran. Tako nihanje se običajno prevede v kombinacijo zanešenih nihajev naprej in nazaj. To je zelo pomembno, namreč bistveno se spremeni parameter, ki je bil do sedaj ključnega pomena: kontrolna napetost. Taka situacija občutno zakomplicira aktivno letenje.

#### Asimetrično zapiranje

Če se po deformaciji kupola nahaja pred pilotom, mora le ta v trenutku in odločno zavreti odprto stran ter s tem preprečiti nekontrolirano vrtenje. Enako pravilo velja, kadar je nezaprto padalo pred pilotom. Včasih je vpadni kot odprte strani relativno velik in je padalo vseeno za pilotom. Kakšne večje reakcije v tem

položaju bi zagotovo vodile do potencialno zelo nevarnih situacij. V primeru asimetričnega zapiranja morajo o obnašanju kupole vedno odločati akcije pilota. Velika tendenca k zavoju (padalo spredaj) = odločen poteg zavor na nasprotni strani. Brez ali pa le mala tendenca zavijanja (padalo zadaj) = nič ali pa le kratek poteg zavore na nasprotni, odprti strani.

#### Spirala

V kontrolirani spirali je pomembnost aktivnega letenja enaka kot pri letenju v termičnem stebri, če ne celo pomembnejša. Pomembno: močna centrifugalna sila v spirali spremeni kontrolno napetost, kakršne ste vajeni. Tudi v zmerni spirali pilot zlahka doseže dvakratni pospešek gravitacije, sorazmerno se dvakrat poveča tudi napetost na komandah. Kakršnikoli znaki nekontrolirane rotacije morajo biti nemudoma zaustavljeni. Kupola ves čas izvajanja manevra pospešuje preko zunanje strani rotacije, zato zlahka nadziramo hitrost z uporabo zavor na tej strani padala. Če se hitrost poveča preko meje udobja, enostavno povečamo pritisk na zunanji zavori in s tem upočasnimo rotacijo. Če se nam zdi prepočasno, lahko rotacijo pospešimo s popuščanjem zunanje zavore.

### AKTIVNO LETENJE S POSPEŠEVALNIKOM

Pospeševalnik nam ne le omogoča občutno povečanje hitrosti letenja (ki jo moramo preiščeno izkoriščati), ampak nam omogoča tudi dodatno kontrolo nad vpadnim kotom letenja. Tudi tisti, ki nočete svojega pospeševalnega sistema uporabljati za večjo hitrost, ga lahko uporabljate kot odlično kompenzacijsko sredstvo v situacijah z velikim vpadnim kotom.

Primer: letenje z velikimi ušesi. Uporaba pospeševalnika je praktično obvezna, da kompenziramo povečanje vpadnega kota in zmanjšamo možnosti nastanka za stall. Ker zavor med velikimi ušesi pač ne moremo uporabljati, imamo v primeru nihanja na voljo pospeševalnik, ki se v tem primeru zares odlično izkaže. Ničelna lega naj bo nekje med polovico in dvema tretjinama pospeševalnika. Ko bo padalo v nihaju nazaj, uporabite preostanek pospeševalnika, da se vrne nad vas. Če pa je kupola v nihaju pred pilota, nekoliko popustite pospeševalnik, da se vrne nad vas. Tako kot količino

uporabljenih zavor je potrebno vaditi tudi, koliko pospeševalnika bo zadostovalo za nihaj določene velikosti. Po nekaj urah vaje bo pilot osvojil popravke s pomočjo pospeševalnika in bo tako sposoben predvideti vse motnje padala, ko so te še v fazi razvoja, in jih tako pravočasno preprečiti.

Pospeševalnik je lahko odlično orodje za uravnavanje vpadnega kota tudi v normalnem letu. Primer: vhod v termični steber. Nihaj za pilota lahko relativno enostavno in še najbolj optimalno kompenzirate s kombinacijo popuščanja zavor in hkratne uporabe pospeševalnega sistema. Kadarkoli bo kupola rahlo za pilotom, bo majhen dodatek pospeševalnika zelo dobro poskrbel, da se vaš vpadni kot ne bo bistveno spremenil. Seveda lahko pospeševalnik zopet popustite, ko se kupola vrne nad vašo glavo. Pospeševalni sistem uporabljajte previdno in v zmernih količinah – le nekaj centimetrov. »Večje je boljše« v tem primeru zagotovo ne drži.

### Nobeno pravilo ni brez izjem

Kot ste opazili, lahko osnovna pravila aktivnega letenja posplošimo na skoraj vse situacije v zraku. Ena očitna izjema, na katero smo ves čas opozarjali, je »stall«. V primeru odtrganja vzgona (=stall) velja ravno nasprotno. Vzemimo na primer »full stall«: zračni tokovi okoli profila so prekinjeni na obeh straneh kupole in naše zavorne ročke so v najnižji možni legi. Aktivno letenje je nemogoče, namreč padalo ni niti blizu območja varnega vpadnega kota. Povratak v normalno letenje je mogoč le s popuščanjem zavor. Prav nasprotno kot pri normalnem letenju tokrat niti slučajno ne smete izpustiti zavor, ko ste pod kupolo ali bog varuj, pred njo. Taka reakcija bi vodila do zelo dinamičnega skoka kupole naprej. Zavore lahko popustite šele, ko bo padalo pred vami.

### B-stall

Padalo v velikem nihaju pred pilota lahko z dovolj energičnim potegom zavor učinkovito zaustavimo. Enako velja za izhod iz manevra B-stall. V tem primeru je priporočeno pustiti nihaj brez kakršnegakoli posredovanja.

### Vaja na tleh ...

Letenje v dinamičnem ozračju je lahko zelo zahtevno. Opraviti morate ogromno število ur termičnega letenja, preden boste obvladali tehniko aktivnega letenja. Odličen način treniranja je »ground han-

dling«. Naslednje vaje so še posebej primerne za učenje principov aktivnega letenja na tleh.

Poskusite obdržati kupolo tik nad svojo glavo. Obrnite se okoli svoje osi, kot da ste v zadnji fazi vzleta tik pred poletom. S pomočjo večanja in manjšanja kontrolne napetosti na zavornih ročkah poskrbite, da obdržite kupolo nad vašo glavo. Ko boste to počeli, se potrudite čim manj ali pa sploh ne gledati v kupolo.

Prosrite kolega, da vam sunkovito potegne A nosilni trak in s tem simulira nastanek deformacije. Zagotovo boste opazili, kako znaten je padec napetosti na zavori zaprte strani kupole. Poskusite prehiteti svojega prijatelja in tako preprečiti deformacijo sprednjega roba – da vam to uspe, morajo biti potegi vašega kolega kratki v časovnem smislu in v smislu razdalje.

Pustite, da se kupola dinamično povzpne nad vas in vas prehiti. Ukrepajte z agresivno uporabo zavor. Opazili boste, kako daleč morate res potegniti zavore, preden se na padalu sploh kaj pozna. V tem položaju lahko vadite tudi hitrost popuščanja.

### ... in v zraku

Vzbujanje nihanja in nato ustrezno posredovanje je najboljša možna vaja aktivnega letenja, kar jih trenutno poznamo. Bistvo vaje je, da induciramo nihanje in nato vadimo čim bolj elegantno dušenje nihanja kupole. Tako lahko osvojite intenziteto vaših potegov in njihovo hitrost, da preprečite prevelike nihaje, hkrati boste dobili zelo dober občutek, kdaj (časovno) morate ukrepati. Nihanje s stališča časa niti slučajno ni

enostavno. To boste najlažje osvojili pod vodstvom izkušenega inštruktorja letenja.

### IZBIRA PADALA

»Večje kot so zmogljivosti padala, zahtevnejše je s takim padalom aktivno leteti.« Če letite s padalom DHV 2 kategorije ali višje, mora biti vaša tehnika aktivnega letenja že popolna. Če ni, potem ogromno tvegate. Tudi živahna DHV 1-2 padala dandanes zahtevajo že nekaj intuitivnih reakcij pilota.

Piloti, ki ne izpolnjujejo zgornjih kriterijev aktivnega letenja, mogoče samo zato, ker nimajo dovolj časa za letenje, da bi tehnike osvojili, imajo na izbiro veliko DHV 1 padal z zelo visokim faktorjem dušenja nihanja okoli vseh treh osi padala, hkrati pa so dandanes njihove zmogljivosti enostavno fenomenalne. Značilnost takih padal je, da niso tako zelo občutljiva na reakcije pilota in dajejo precej več reakcijskega časa kot zahtevnejša padala. Kljub temu pa to ne pomeni, da vam ni potrebno vaditi aktivnega letenja. Že res, da so padala varna, prav to pa je pogosto razlog, da so njihovi piloti zmotno prepričani, da so lahko kos tudi močnejšim vremenskim razmeram. Odločitev, da svojo varnost prepustite kosu blaga, je seveda milo rečeno neumnost. Vikend piloti in piloti, ki le občasno letijo se morajo tako na prvem mestu izogibati vseh turbulentnih situacij, ne glede na to, kolikšno mero pasivne varnosti ponuja njihovo padalo.

Karl Slezak

Prevod: Mitja Jančič, DJP Metulj



## VARNOST

# Šest točk separacije

Po desetletju poučevanja jadralnega padalstva ostaja zame še vedno najtežja in najbolj komplicirana tema – varnost. Opisana je že v veliko knjigah, od nesreč, povezanih z avtomobilskim dirkanjem, do nesreč, povezanih z alpinizmom. Obstaja milijon načinov, kako so se ljudje poškodovali, mednje sodijo tudi padalci in zmajarji. Čas, ki ga vložimo v preučevanje teh nesreč, še zdaleč ni vržen stran.

Kar sem se naučil med poučevanjem in letenjem (tudi življenjem), je to, da ko se soočim s potencialno nevarno situacijo (vsak let), moram narediti vsaj šest slabih odločitev, da se poškodujem. Teh šest slabih odločitev – mojih šest točk separacije – se lahko razdeli v tri skupine.

Za poškodbe moram storiti dve slabi odločitvi pred letenjem, dve med letenjem ter zadnji dve med samo potencialno nevarno situacijo. Tudi sam sem se, kot veliko drugih, nekajkrat spustil po tej lestvi slabih odločitev povsem do dna. Lahko samo upam, da bodo te lekcije v poduk vsem, s katerimi jih delim. Tukaj bom opisal eno takšno situacijo.

## Poročilo o letu

Po štirih letih poučevanja sem z novim padalom, navdušen nad njegovimi performansi, naletel na redko obveznosti prosti dan. Z padalom EN C klasifikacije, katerega karakteristike so bile bliže

EN D klasifikaciji, sem opravil že nekaj odličnih poletov. Problem je bil v tem, da sem prodal svojo rezervo, nove pa naj ne bi dobil prej kot naslednji dan. Kljub temu sem se odpravil na vzletišče.

Dan je bil čudovit, jaz in moj prijatelj pa sva bila edina na startu. 250 m visoka vzpetina na obrobju doline Blossom Valley, San Diego z vzletiščem 442 m nad srednjim morskim nivojem. El Capitan je 500 m visoka granitna stena, katere lepote lahko občudujemo ob prečkanju Blossom Valley doline. Primerna je za jadranje na dinamiko ter za termično letenje v popoldanskih urah. V moji letalni karieri mi do tega dne ni bilo nikoli treba metati rezerve. Med drugim velikokrat letimo blizu sten in je metanje rezerve tvegano. S tem v mislih sem zapel rezervin kontejner in se pognal po startu.

Vremenske razmere so bile za moje znanje primerne, višino sem pridobival brez problema. S časom je misel o tem, da nimam rezerve, počasi bledela in sem se odločil za prelet doline do El Capitana. Višine z novim krilom nisem izgubljal veliko, tako da je bil prelet enostaven in brez velikih posebnosti. Šele eno minuto pred steno me je šesti čut začel opozarjati ...

Nekoliko me je sram opisati naslednje dogodke. Jasneje kot katerikoli glas, ki ponavadi domuje v moji glavi (in to ni bil glas s katerim razmišljam), mi je rekel:

»Osebe, ki jih še nisi srečal, ter osebe, ki še niso rojene, želijo in računajo na tebe, da boš preživel ta let.« Ta glas me je več kot prestrašil. Zelo težko pišem naslednje vrstice, saj je ta izkušnja zame zelo osebna (do sedaj sem srečal že večino teh ljudi). Med drugim tudi nočem, da bi kdo pričakoval, da bo njihov intuitivski glas tako jasen kot v mojem primeru. Velikokrat sem se na podlagi intuicije obvaroval pred hudim, vendar ta glas ni bil nikoli tako jasen kot tega dne.

Lahko rečem, da sem nervozen pilot. Vedno je nekje zadaj v moji glavi glas, ki preverja in išče potencialne probleme med letenjem. Veliko časa porabim, da zbistrim te misli ter izluščim samo najpomembnejše. Glas tega dne je bil daleč od običajnega, zato je bila moja prva misel to, da ogroža mojo varnost, in sem ga kot ostale nepomembne misli odrinil na stranski tir. Še isti moment bi se lahko obrnil in varno odjadral na pristanek, vendar nisem hotel, da bi moje vraževerje vplivalo na moje odločitve. Sam nisem videl nobenih potencialno nevarnih vremenskih razmer (še naprej sem ignoriral dejstvo, da nimam rezerve). Čez približno tri minute me je glas še jasneje in razločnejše ogovoril ter mi podal enako sporočilo kot prej. Spet sem ga potlačil.

## Poročilo o incidentu

Letenje sem nadeljeval ob manjših vrhovih v področju konvergence, ki je nudila oporo šibki termiki.

Sem pilot, ki med samim letenjem ne veliko pogledujem na krilo. 99 % časa se osredotočam na okolico ter na odzive padala na samem sedežu. Začutil sem deformacijo krila, ob gibanju krila nazaj sem predvidel blago frontalno zapiranje, skratka nič hujšega. Iz takšne situacije se ponavadi rešimo tako, da damo roke v nevtrarno lego ter počakamo, da se krilo ponovno formira. Ko krilo dobi obliko, to švigne naprej, mi pa poskrbimo, da ga zabremzamo. V resnici situacija ni bila tako rožnata. Padalo je padlo v full stall / negativno 75 m nad podlago. Po eni rotaciji in pol sem opazil, da se nič ne spreminja, zato sem se odločil pogledati navzgor. Padalo je bilo v obliki podkve,







konca krila sta se dotikala in en konec je bil daljši od drugega. Sklepal sem, da bo konfiguracija ostala stabilna, dokler ne treščim na tla, zato sem 65 m nad tlemi enkrat počasi in globoko potegnil krmilni vrvice ter stalno opazoval kupolo, brez spremembe. 50 m, 40 m, še enkrat sem globoko potegnil zavore in se začel pripravljati na trd pristak 20 m nad tlemi. Na tleh je med velikimi skalami tičal srednje velik grm, za katerega sem si zelo želel, da bi ga ob pristanku zadel.

Ujet sem bil med dva svetova razmišljanja. Prvi je hladno opazoval okolico in reagiral s potrebnimi korekcijami krila, drugi pa mi je glasno ponavljal: »To se mi ne dogaja!« Ker nisem imel smerne kontrole nad padalom, sem lahko samo stisnil noge in roke bliže trupu in se pripravil na najhujše.

Kar naenkrat se je padalo samo začelo reševati. Skočilo je predme, proti horizontu, in jaz sem refleksno potegnil za zavore, da bi omejil ta nihaj. Nič se ni zgodilo, saj so bile zaradi twista blizu vpetja vrvice blokirane. Sam sem bil na začetku tega reševanja obrnjen proč od stene. To mi je dalo nekaj dodatnih sekund in metrov, vendar se je krilo hitro obrnilo in me je z ostrim zavojem začelo zanašati nazaj proti hribu. Zavedel sem se, da bo udarec s tlemi zaradi povišane hitrosti še večji, kot bi bil prej.

Vrvice na mojem padalu so k sreči vse enakih barv, razen krmilnih vrvic, ki so izrazito debele in modre barve. To je bila moja rešitev. Zgrabil sem eno izmed vrvic nad twistom, ne da bi preverjal, če je prava, ter jo potegnil. Ni bila prava. Za trenutek sem občutil, kako se je spirala pojačala, zato sem naslednji hip potegnil za drugo komandno vrstico. Takrat se je vse umirilo. Iz spirale sem se kontrolirano izmuznil z nihajem proč od hriba in 5 m višine nad terenom. Dobro sem videl vse detajle grmovja ter vzorce snežnih zaplat na granitnih skalah pod menoj. Od frontalnega zapiranja do tega trenutka je preteklo nekaj manj kot osem sekund.

Veliko mojih prijateljev je v podobni situaciji preletelo zadnji moment za rešitev in žre me, da ne bom nikoli več govoril z njimi.

Med letom proč od hriba sem se najprej prepričal, v katero smer je narejen twist, in ga nato z gotovostjo odvrtil. Kontrole so se sprostile in let je potekal gladko. Po pritisku na pospeševalec sem vedel, da imam pred seboj še kakšnih 10 minut, da preletim sleme in se odpravim na pristanek. Po 30 sekundah pritiskanja na pospeševalec so se mi noge začele tresti

in v notranjosti sem občutil hladno praznino. Globoko sem se pogreznil v sedež. Ni me bilo več strah, da bi prišlo še do kakšnega kolapsa, vse, kar sem si želel, je bilo samo to, da čim prej pristanem. Pristal sem brez težav in odvrget sedež na namolzeno padalo. Ni mi bilo do tega, da bi ga takoj pospravil. Let je trajal nekaj manj kot 45 min.

### Kaj se mi roji po glavi

V incidente se lahko poglabljamo, kolikor želimo. To delam v prostem času tudi sam, a se rad osredotočam predvsem na točke odločitev, ki so kljubovale nesreči. Prav je, da začnemo razmišljati o napakah, ki smo jih storili pred letom. Vsaka nesrečo lahko primerjamo z lokomotivo, ki drvi proti porušenemu mostu, ali pa z ladjo, ki pluje proti ledeni gori. Na začetku je potrebno zelo malo truda, da se izognemo nesreči. Bližje in bližje kot smo nesreči, več je potrebne fizičnega in psihičnega truda, da se ji izognemo. Potrebujemo več znanja, več moči in hkrati imamo manj in manj časa, da pravilno odreagiramo. Zavedati se moramo tudi, da do nevšečnosti lahko pride postopoma ali instantno.

### Prvi dve točki: jaz in trenutna situacija

Prvi dve odločitvi storimo že pred samim letenjem, doma. »Jaz« je odraz mojega fizičnega in mentalnega stanja. Če na to gledamo z vidika varnosti, na »jaz« moramo gledati vedno iz negativne perspektive. Čeprav se počutimo odlično, da smo zmožni daljših naporov in koncentracije, nikoli ne rečemo: »Danes pa je super dan za testiranje mojih zmognosti.« Pomembneje je, da se zavemo, ko se počutimo utrujeni, nervozni ali dehidrirani. Pomembno je, da upoštevamo, čemu smo bili izpostavljeni prejšnje dni. Alkohol, zdravila, spanec, stres, kdaj smo nazadnje leteli, hidracija, zdravstveno stanje,... je samo nekaj od iztočnic, na katere moramo pomisliti. Če nismo 100 % pripravljani, je bolje, da se letu tisti dan odpovemo. Meja med 100 % pripravljenostjo in ne letenjem je zelo tanka. Ni se težko smrtno ponesrečiti na »enostavnih« terenih, na »enostaven« dan in na »enostavnem« padalu. Potrebno je biti kritični do sebe in se odločati pametno.

»Trenutna situacija« nam predstavlja odločitve glede na vreme, primernim jadrnim padalom, letenjem v družbi, izborom primerne vzletišča ... Vse to

je zelo obsežna tema, vendar jo lahko skrčimo v splošno in enostavno pravilo: če smo jaz in trenutna situacija »odlično«, lahko letimo. Nikoli seveda ne smemo pozabiti na možnost spremembe teh spremenljivk, zato moramo biti vedno pripravljeni na prilagajanje. To počnemo do trenutka, ko se z padalom odlepimo od tal.

Ko se bližamo trenutku, da bomo poleteli, je pomembno, da se ozremo in opazujemo nebo. Sam jemljem nebo kot plesnega partnerja in razmišljam, kaj bo potrebno storiti, da bom v harmoniji s tem, kar bo nebo zahtevalo od mene. Če sem prepričan, da bom kos tej nalogi, sem pripravljen na start.

Pridejo dnevi, ko se kljub vsemu mojemu znanju raje usedem in počakam, da se razmere umirijo. Šele ko se počutim, da sva z okolico na isti valovni dolžini, poletim.

### Drugi dve točki: Ples in pasti

Od tistega trenutka dalje, ko pripneš padalo na sedež, si pilot. Zavedati se moraš, da je bila to tvoja odločitev, da stojiš tukaj in da si si sam izbral, da boš letel prav v tem trenutku, zato LETI! Če si si izbral, da boš letel v težkih razmerah, ni več časa za jamranje. Potruditi se moraš, da se kosaš z razmerami, v katerih si se znašel, kot najbolje znaš.

Pasti so vse potencialne nevarnosti, ki na nas prežijo na določen dan. Tukaj se je potrebno zavedati svojih skušnjav. Kaj bi nas lahko privedlo do tega, da se upremo slabi skušnjavi? Kot sam tudi drugi največkrat podležejo skušnjavi »uspeha«. Sam se počutim največkrat razdvojen, ko ne vem, ali naj vztrajam v potencialno nevarnih vremenskih razmerah in ali naj preletim določeno oviro, za katero vem, da bo šlo na tesno mimo. V vsakem primeru pa se velikokrat počutim nemočnega.

Kaj so torej tvoje skušnjave? Kakšne nevarnosti na določen dan? Pomembno se jih je zavedati, še preden odletimo, saj se jim samo tako lahko izognemo.

### Zadnji dve točki: Ustavi se in premisli, nato reagiraj

Med letenjem z jadrnim letalom je možnost za to, da se utrga vlečna vrv, dokaj pogost vzrok incidentov. Obstaja neka kritična višina, ki nam pove, ali lahko varno obrnemo in pristanemo na letališču, ali pa lahko pristanemo samo naravnost pred nami. Ta višina se giblje



na okrog 75 m nad terenom, vendar na našo odločitev ponavadi vpliva še več drugih faktorjev. Med svojim šolanjem sem imel izvrstnega inštruktorja. Zame najpomembnejša stvar, ki me jo je naučil, je to, da se pri takšnih dogodkih umirim ter zajamem sapo za premislek. Jadrnalno letalo bo s takšne višine, z najboljšo fineso, tla doseglo v približno eni minuti. To je skoraj tako kot z jadrnalnim padalom ali zmajem. Ko se mi je to pripetilo, mi je moj instinkt rekel, naj se takoj obrnem proti letališču in pristanem. V tem trenutku me je inštruktor ustavil in opozoril, naj letim naravnost, se umirim in razmislim. S tem ko si vzameš sekundo ali dve za premislek, si kvečjemu povečaš možnosti za varen pristanek, saj lahko možgani med tem časom boljše dojamejo nastalo situacijo. Pravilo čez prst je, da si vzameš 5 % dane višine in časa za trezen razmislek.

Verjamem, da so vsi, ki so se v karieri uspešno soočili z več podobnimi odločitvami, uporabljali točko »ustavi se in premisli«. So ljudje, ki takoj brezglavo odreagirajo, in so ljudje, ki ob danih situacijah zmrznejo. Kar si mi sami moramo želeti, je to, da bi bili osebe, ki se ustavijo in premislijo, pa čeprav samo za delček sekunde. Dve sekundi se mogoče ne sliši veliko, ampak v času krize še kako prideta prav. Zavedati se moram, da se to v danem trenutku dogaja meni in da ni časa za misli, kot so »zakaj se to dogaja ravno meni«, saj take misli zmanjšajo možnost uspešne rešitve. Ponavadi se je težko sprijazniti s tem, ampak prej kot se sprijazniš, večje so možnosti za rešitev iz nastale situacije. Potrebno je oceniti svoje možnosti, svoje znanje in opremo (rezerva, sedež, nož za prerez vrvic ...) in sprejeti najboljšo možno odločitev. Ko se odločiš, kaj boš naredil, pa ne smeš odlašati, ampak NAREDITI!

### Naredi!

Zadnji korak pri rešitvi same situacije je izvedba zadanega plana. Večina ljudi, ki se uspešno reši iz nastalega problema, se je držala prvotnega plana do rešitve. Problem in z njim resne posledice nastanejo, ko je oseba neodločna v tem koraku, pa naj to pomeni, da zamrzne, ali pa hitro spreminja odločitve. Moj nasvet je od nekdanj bil, da se moramo vedno oklepiti izbrane odločitve. Med samim razmislekom se nam bo pojavilo nešteto možnih izhodov iz dane situacije, vsak s svojimi plusi in minusi. Pomembno je,

da se odločimo za ENEGA in se ga držimo do konca!

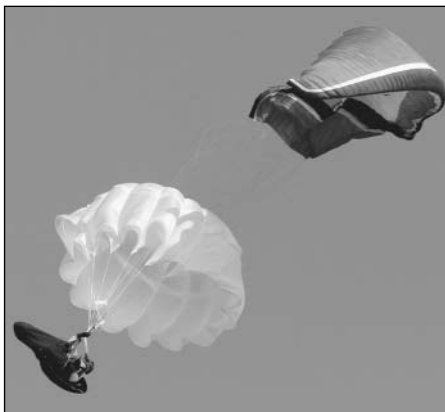
Lahko se bo zgodilo, da smo se slabo odločili in da bomo kot posledico za to plačali z raztrganim padalom ali pa zlomljeno nogo. Ni časa za pomilovanje samega sebe in verjemite, da to ni tako težko, kot se vam mogoče zdi. Skozi takšne odločitve gremo skozi vsakokrat, ko vemo, da se bomo zaleteli. Naj bo to med smučanjem, vožnjo z avtomobilom ali surfanjem, vedno iščemo način, kako minimalizirati posledice trka.

Težko se je odreči varnosti, ki nam jo predstavlja kontrola nad padalom, in se prepustiti nemilosti rezervnega padala. Postati iz pilota potnik - to je verjetno najtežja stvar v letenju. Statistika kaže, da je število izmetov rezervnih padal manjše, kot bi za dane situacije bilo potrebno. Verjetno obstaja veliko razlogov, zakaj je temu tako, a jaz verjamem, da je to primarno psihološkega izvora. Sam se soočam s tem problemom tako, da večkrat rečem svojemu padalu: »Ti bodi padalo, jaz bom pilot«. Če se padalo znajde v nerešljivi situaciji, nisem več pilot, ampak se odločim za izmet rezerve. Mislim, da je pomembna večkratna vizualizacija izmeta rezerve, saj tako lažje prebrodimo psihološko oviro, ki jo izmet predstavlja. Sam sem rezervo metal samo enkrat in lahko zatrdim, da delujejo presenetljivo dobro.

Pomembno je, da aktivno spremljamo nastalo situacijo do samega konca. Pa naj bo to izhod iz krize ali ne. Pilotiraj do konca! Tako v letenju kot tudi v življenju ti bo tak odnos do nastalih situacij vedno povečal možnosti za uspeh.

Članek preveden iz revije: Cross Country št.150 – članek: 6° of separation – avtor: Josh Meyers

Prevedel: Alan Jereb



Performance for everybody

# ION3

SuSi, SuSi Q, Prion2,  
Mentor3, Factor2, Triton2,  
Bion, lbex2, ...



PERFORMANCE PARAGLIDERS

Vodljiva rezerva  
odpiranje v 2 sec.

**BEAMER3**  
KEEP THE CONTROL

mistydule@gmail.com  
gsm: 031304543

**MIST DULE**  
go hard and land soft

## NASVET

# Kako leteti XC z EN A padalom?

To je povzetek iz knjige Brucea Goldsmitha in prijateljev z naslovom *Fifty Ways to Fly Better*.

Vaše EN A padalo je več kot primerno za XC letenje, a tisti člen, ki je v tem primeru odločilnega pomena, je – pilot ... Prvo padalo je najpomembnejše. Z njim se boste naučili vseh osnov dobrega letenja, zato je ključno, da se na njem počutite kar najbolj udobno, hkrati pa je pomembno, da ima padalo zelo visoko raven pasivne varnosti, saj le tako lahko dobro osvojite letenje v čudnih in nikoli enakih turbulencah.

Z današnjimi EN A padali imate v rokah popolno opremo za te stvari. EN A padala v večini primerov v termičnih stebrih pobirajo prav tako dobro, če ne celo bolje, kot padala višjih varnostnih razredov in, vsaj moje mnenje je tako, začetnikom ponujajo veliko boljše zmogljivosti. Enostavno povedano, sami pazijo nase in vam tako pustijo več časa za učenje. Prav tako so odlični za zabavo! V zadnjem času sem naredil nekaj preletov z EN A, EN C in tekmovalnim padalom: neprimerno bolj sem užival na EN A padalu, ki vedno znova podirajo moje predsodke o slabem handlingu. Bil je čudovito.

Večkrat boste slišali starejše pilote, ki pravijo, da prvega padala ne smete zamenjati, dokler ne izpopolnite svojih vzletov, dokler niste navili do baze oblaka, se prvič nekajkrat odlepili od domačega grebena in odpravili na prelet ter se nenazadnje še izzivljali na tečaju ekstremnih manevrov.

Naj pojasnim razloge za to: kot začetnik v zraku imate fenomenalno velika dela s padalom in vsemi ostalimi parametri, na katere enostavno ne smete pozabiti. Prvih 200 ur letenja tako bolj ali manj porabite zato, da postane čim večji del tega nezavedno početje, torej osnove – »ground handling«, kontrola padala, pobiranje in letenje s pospeševalnikom – postanejo rutinske stvari. S tem boste »ustvarili« nekaj prostora v možganih in se tako lažje ter bolje znašli pri načrtovanju vaših letov in seveda sprejemanju pomembnih odločitev v zraku – šele takrat ste pripravljeni na zahtevnejše padalo.

Seveda večina pilotov naseda praznim obljubam o boljših zmogljivostih padala in napreduje po lestvici zahtevnosti padal mnogo prehitro, realnost pa je žal taka, da bi precej hitreje napredovali, če bi s prvim padalom leteli povsem na meji zmogljivosti, ki jih padalo omogoča. Par nasvetov, kako dobro leteti s prvim padalom:

## 1. Naučite se dobro pobirati

Padala z majhno vitkostjo lahko v jedru stebra obračamo bolj ozko kot vitkejša padala. Pogosto se izkaže, da lahko z malo spretnosti in nagibom v stran vrtenja pobirate v istem stebri, ko bodo vaši kolegi z vitkejšimi padali morali krožiti okoli vas. Dober pilot bi moral brez težav bolje pobirati kot piloti s tekmovalnimi padali.

## 2. Osvojite nizka pobiranja

Z EN A padali se je lažje rešiti in pobirati nizko nad tlemi. Z njimi enostavno ni toliko dela in se lahko bolj osredotočite na termični steber.

## 3. Izbirajte dobre linije

Vaša hitrost in finesa nista in ne bosta tako dobra kot na B in C padalih, zato se morate naučiti poiskati in seveda tudi leteti po boljših linijah. Ni vsaka linija ista!

## 4. Poberite do vrha

Še enkrat, vaši kolegi na B in C padalih imajo boljšo fineso in hitrost, zato je še toliko bolj pomembno, da vsak steber

poberete do samega vrha. Morda se sliši enostavno, pa ni.

## 5. Izogibajte se propadanju

Ostanite visoko in pod kumulusom ali meglico ter na prijetni strani oblakov. Vaš doseg je omejen s fineso, zato nimate ravno veliko planov B, C ali D. Letite premišljeno.

## 6. Vedno se naučite kaj novega

Da se ne boste nehali učiti, naj bo vaš cilj, da se ne bi nikoli nehali učiti. Veliko nas postane lenih in menimo, da bomo postali dobri, če bomo samo leteli. Ni res. Iz napak se moramo učiti in si venomer postavljati nove cilje.

Ko boste začeli razmišljati o zahtevnejšem padalu, se ustavite in premislite, katere izmed zgornjih stvari še niste osvojili ... in se še enkrat vprašajte, če ste res pripravljeni.

Ste že opravili kakšen prelet? Imate tečaj ekstremnih manevrov opravljen? Ste pobirali v močnem termičnem stebri na zavetrni strani grebena, ko je padalo najraje povsod drugje, samo v jedru stebra ne? Ste pod bazo oblaka leteli z maksimalno hitrostjo? Namreč, če še niste, si boste z zahtevnejšim padalom res samo zelo podaljšali obdobje učenja.

Če vas zanima, kaj vse še lahko najdete v knjigi, si pogledajte več na spletni strani : <http://www.youtube.com/watch?v=Vx1hKuHJYFw>

Prevod: Mitja Jančič, DJP Metulj



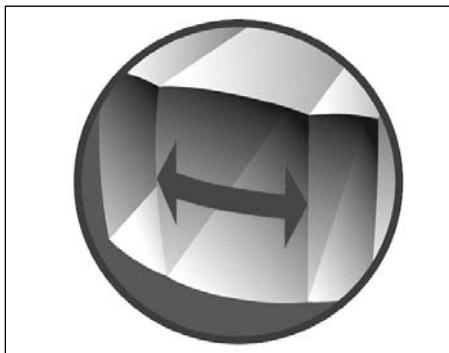
## PREDSTAVITEV PADALA

# Nova Ion 3

### *Nova Ion 3 – the feel-good Intermediate Performance for All*

Podjetje NOVA že kar nekaj časa postavlja standarde v rekreativnem razredu, tokrat pa so naredili še korak naprej. Osnovna ideja razvojnega tima je bila ustvariti padalo, ki bo imelo odlične letalne sposobnosti in bo hkrati tudi odpuščalo pilotove napake. Na kratko rečeno – padalo bo nudilo veliko in zahtevalo malo.

Največja novost pri padalu je, da so razvili pametne celice (več o tem v naslednji številki Ikarja).



Izboljšan je tudi sistem zajemanja zraka "Air Scoop", ki je bil prvič predstavljen pri modelu Nova Rookie (2006) in izboljša notranji pritisk v padalu ter letalne sposobnosti.

Uporabili so dvojni 3D-shaping, zaradi katerega je sprednji rob padala resnično gladek. Pri podjetju NOVA so zelo ponosni, da jim je poleg performančnega napredka uspelo narediti padalo še z večjo pasivno varnostjo v primerjavi s predhodnikom ION2.

ION3 je že pridobil certifikat LTF B v vseh velikostih (od 55kg do 130kg). Glede na varnostni razred bi ga lahko umestili med Priona2 (klasa A) in Mentorja3 (zgornja B klasa). Gre za padalo, ki po mnenju predstavnikov NOVE ponuja točno tisto, kar večina pilotov išče: **varno padalo z izjemnimi letalnimi sposobnostmi, ki vabi pilote, da se igrajo.**

NOVA testni pilot Mike Küng, pionir v acro letenju, pravi: "ION 3 je zabavno padalo, ki se izkaže kot sanje; je xc stroj, šolski in nežen acrobat, vse v enem. Ne moreš dobiti več v enem samem padalu."

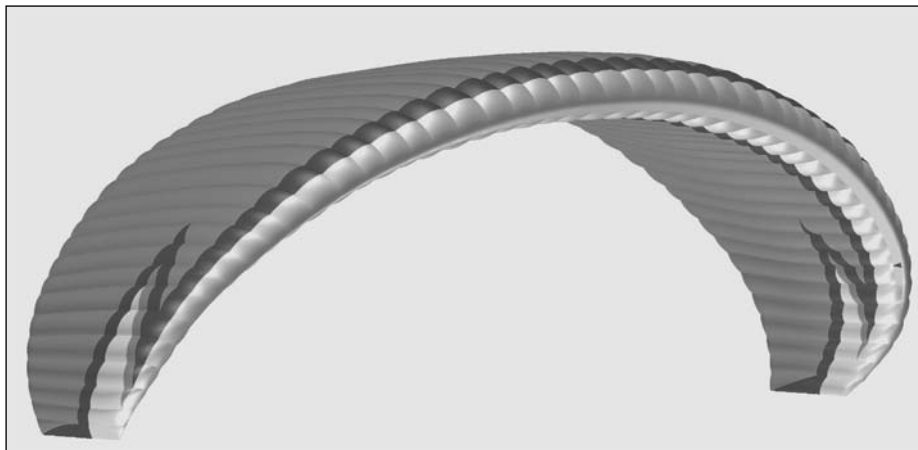
"Začetniki, stari mački, rekreacijski piloti in XC piloti, vsi lahko enako izkoristijo prednost tega revolucionarnega koncepta. V bistvu ION 3 ponuja zmogljivosti za vse. Zaradi tega je edinstven," dodaja NOVA testni pilot Mario Eder, ki je skupaj s kolegom Küngom razvil zavoro, ki zanesljivo dopolnjuje zavoro za 360° tudi v močni termiki.

Vodenje padala (handling) je natančno, vendar istočasno tolerantno. Zato je ION3 primeren za vse in se boste z njim počutili res svobodno.

Se že veselimo pomladanskega letenja.

Pripravil: Misty Dule

Slike: pametne celice ali Air Scoop, design Ion3, igra nad vodo, King Toni



## VARNOST NA PRVEM MESTU - EN A

# UPrime



### Varnost na prvem mestu - EN A

UPrime je bil zasnovan tako, da bi bil vstop v svet jadralnega padalstva maksimalno enostaven in varen. Padalo, ki mu lahko zaupate 100%, saj vam ponuja najvišjo raven pasivne varnosti in užitek ob letenju, od prvega trenutka. UPrime je odlično padalo za začetnike in občasne pilote.

### Enostaven vzlet

Polnjenje krila in faza vzleta sta pogosto omenjena kot najbolj težavna in kritična, vendar je z UPrime lahko vse tako enostavno. Pri UPrime smo dali pozornost tudi teži. S 4,5 kg (velikost S) UPrime eden od najlažjih LTF / EN A jadralnih padal na trgu. Zmanjšanje teže smo dosegli z uporabo novega, močnega 38 g / m<sup>2</sup> D20 Dominico materiala za zgornji in spodnji površini v kombinaciji z 42 g / m<sup>2</sup> D30 materialom na sprednji zgornji površini. Nylon palčke v nosu profila dajejo popolno obliko profilu in zmanjšajo težo in volumen pri zlaganju. Zmogljiv z najvišjo stopnjo varnosti številne rešitve v konstrukciji padala med letom medsebojno vplivajo na optimalno pasivno varnost. Nylon palčke v nosu profila in postavitev diagonal in reber znotraj krila zagotavljajo popoln pritisk in optimalno stabilnost kupole v celotnem razponu hitrosti. Na novo razvit profil krilu daje večjo stabilnost v turbulentnem ozračju. Po nešteti testnih in primerjalnih letih lahko rečemo, da ima UPrime optimalen design, ki daje okretnost brez nepotrebnih nihajev.

### Eden za vse

UPrime je lahko veliko več kot le začetniško padalo. Tudi piloti, ki so zaključili svoje usposabljanje in bi radi za letenje le največ pasivne varnosti, bodo uživali v letenju z UPrime. Kompleksna konstrukcija z diagonalami V-RIP omogoča minimalno uporabo vrvic in s tem zmanjšanje upora. Padalo dobro planira tudi pri visokih hitrostih, kar omogoča tudi XC letenje. UPrime vas lahko spremlja od usposabljanja pa do raziskovanja novih terenov med preleti...

### UPrime - glavne značilnosti:

- Izjemno enostaven vzlet in vodenje
- Največja pasivna varnost
- Nov profil za visoko drsno razmerje
- Kompleksna konstrukcija z V-RIP
- vodi k manjši porabi vrvic in zmanjšanju upora
- Nylon palčke v nosu profila
- Učinkovit pospeševalnik za visoke hitrosti
- Visoka okretnost ob minimalnih nihajih
- Natančno krmiljenje. Obročki za krmilne vrvice na zadnjem robu krila.
- Lahek zaradi uporabe 38 g / m<sup>2</sup> materiala na zgornji in spodnji površini
- Sprednji rob izdelan iz 42 g / m<sup>2</sup> D30 materiala
- Enostavno vlečenje ušes z razdeljeno A linijo

- Dirt-Out odprtine na stabilizatorju za odstranjevanje umazanije iz krila
- Izjemno nizka teža in majhen volumen zlaganja

### Še en stavek iz lastnih izkušenj

Padalo se je odlično obneslo na šolskem terenu. Zelo lahkotna vodljivost brez presenečenj!

Pripravil: Klavdij Rakušček





	SESTAVIL: JAKOB KOVAČ					16. IN 23. ČRKA	MORSKI OŽIGALKARJI	ZGRADBA TELES ZA ŽIVIH BITIJ	ARGENT. NOGOMET. LEGENDA, DIEGO ARMANDO	VELIKO SLANO JEZERO V SREDNJI AZIJI
	OSAMLJENOST									
	KDOR SE POKLICNO UKVARJA Z VINARSTVOM									
	<b>IKAR</b>					ŽUPNIJA				
						MOČNO STRELNO OROŽJE				
	REGIONALNI TV PONUDNIK NA BALKANU									
	TAM (ZASTAR.)									BOLEZEN Z MALIGNIMI CELICAMI, KARCINOM
	UMOR DRUGEGA ZA DRUGIM									
	ITA. SVETNICA SV. SERAFINA (KRAJŠE)									
	OZKOTIRNI VOZIČEK ZA PREVAŽANJE PREMOGA									
PRIPADNIK VOJSKE										
PHOTOLUMINESCENCE EXCITATION										
									NACRTOVANJE PRODAJE NA TRŽIŠČU	NORVEŠKA BESEDA ZA SMUČI
KDOR SLOVESNO OBLJUBI BRATOVSKO LJUBEZEN OSEBI, S KATERO NI V KRVNEM SORODSTVU	DELO, OPRAVKI (STAR.)	V ČASOVNI ENOTI OPRAVLJENA POT, HITROST; TUDI PRESTAVA (ŽARG.)	DEL TRUPA, KJER SE ZACNE ROKA	BONDOVO DEKLE KURLENKO ...				MARINČIČ SANDI		
POSTOJNA		BROM		NOGOMETAŠ LIONEL MESSI				PRIPRAVA ZA LOV. RIB		
		ISTA VOKALA		NATRIJ				BIBLIJSKA OSEBA		
KOLIČINA, NA KATERI SE NAREDI MATEMAT. OPERACIJA										
PANJ BREZ MATICE (ČEBEL.)										RUSKI DŽIP LADA ...
EGIPČANSKI BOG SONCA AMON ...		OGLAŠANJE OSLA		NERESNIČEN, NE-STVAREN						
		DRŽAVA NA ARABSKEM POLOTOKU		ZLATNIK (STAR.)						
IME MNOGIH REK V VB, AVSTRALJI, KANADI ...				UKRASTI						
				FUNTI (UTEŽNA MERA)						
AM. KOMEDIJANT, ZNAN PO VLOGI BOŽIČKA							LATINSKO "NPR.", EXEMPLI GRATIA	POVZROČITELJ AIDS	13. IN 22. ČRKA	
TELICA, MAJHNA KRAVA (LJUBK.)			PRESTOLNICA KATALONIJE							
OTOK V IRSKEM MORJU			AVTOMOBILSKA OZNAKA SPLITA		VULKAN IN NAJVIŠJI VRH (3031m) BALJA, MOUNT ...					POMLAD 2014

**POMOČ**

SIFONOFORA: ožigalkarji OPERAND: matemat. kol. AGUNG: vulkan AVON: ime več rek

# REŠEVALNA PADALA KIMFLY



	R-28	R-33	R-38
Površina	28,80 m <sup>2</sup>	33,53 m <sup>2</sup>	37,58 m <sup>2</sup>
Celice	18	18	18
Teža	1,364 kg	1,546 kg	1,724 kg
Max. obremenitev	90 kg	105 kg	120 kg
Padanje (100 kg)	5,7 m/s	4,6 m/s	4,2 m/s

**www.kimfly.si**  
**KIMFLY, Pot na Črno 28, Vodice**  
**041 677 595**



## REKLAMA 777