



NASLOVNICA julij 2011



KIMFLY

KIMFLY
NOVA REŠEVALNA PADALA
K 28-33-38

ICARO
MAVERICK 2 EN-C

INDEPENDENCE
DRACO
SPEEDFLYING

KAMERA GOPRO
HD HERO

WWW.KIMFLY.SI

**KIMFLY, Pot na Črno 28, VODICE
041 677595**

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



PERFORMANCE PARAGLIDERS

www.nova-wings.si

FACTOR 2

MENTOR 2

BION



gsm: 031-304-543

e-mail: mistydule@gmail.com

Dude, this is my airspace!!!



SOL
PARAGLIDERS



WWW.PARAGLIDERS.SI

JOC SENICA gsm: **041 504 716**



ZPLS, KAMNIK POD KRIMOM 72 D, 1352 PRESERJE

Obvestila ZPLS

ZAPISNIK SKUPŠČINE ZPLS, DNE 11.5.2011.

Prisotni:

Predsednik: Damjan Pregelj (Polet Nova Gorica), podpredsednik: Jurij Franko (Let Škofja Loka), Duško Gorenc (KPL Kanja Dolenjske Toplice), Andrej Kolenc (Polet Kamnik), Martin Šeler (SKY Velenje), Peter Urbanec (JPD Kanin), Bernarda Tominc (EOL Celje), Andrej Bertoncej (Let Škofja Loka), Tom Pavlič (DJP Kovk Ajdovščina), Jože Vidmar (DJP Kovk Ajdovščina), Andrej Valentinčič (Viharnik Cerkno), Milan Leban (DPL Posočje), Rok Feldin (DPL Lesce Bled), Anže Pristov (DJP Lintvar), Sandi Marinčič (AK Kimfly), Brigita Jarc.

Dnevni red:

1. Predlog in izvolitev organov skupščine ZPLS in potrditev dnevne reda
2. Poročilo o delu ZPLS
3. Poročilo o delu EHPU
4. Finančno poročilo in zaključni račun
5. Poročilo o stanju registracije vzletišč in nadaljnja navodila za uporabo registriranih prostorov
6. Volitve novega predsednika ZPLS po razpisu, objavljenem v Ikarju in na spletni strani
7. Predstavitve izvoljenega predsednika
8. Plan dela za 2011
9. Razno

1. točka:

Predsednik Damjan Pregelj je ob 18.00 uri otvoril skupščino. Zaradi nezadostnega števila udeležencev se je začetek skupščine prestavil za 30 minut, na 18:30. Dnevni red je bil potrjen, za predsednika skupščine je bil izvoljen Tom Pavlič, za overovatelja zapisnika pa Andrej Bertoncej in Jože Vidmar. Za zapisnikarja je bila izvoljena in potrjena Brigita Jarc.

2. točka:

Damjan je podal poročilo o delu ZPLS vse od leta 2007. Število članov od leta 2007 narašča, število društev pa povprečno ostaja vsa leta enako. Damjan je govoril o vseh ugodnostih, ki jih ZPLS nudi članom. Ena izmed pomembnih ugodnosti, ki jih zveza nudi svojim članom, a se je le malokdo zaveda, je uporaba UKV frekvence 147,800 brez izpita za radioamaterje in brez plačila individualnih pristojbin za uporabo radijske frekvence. Če tega zveza ne bi imela urejenega, bi moral imeti vsak, ki uporablja radijsko postajo, izpit za radioamaterja. Vsi, ki so člani ZPLS, imajo tudi prost vstop do vseh vzletišč v Sloveniji. Zelo pomembno je tudi, da imajo člani ZPLS urejeno zavarovanje odgovornosti proti tretji osebi.

Izdan je bil tudi Vodnik po slovenskih vzletiščih, DVD – ji o učenju letenja, vremenu, po novem pa tudi DVD o letenju – učenje in preprečevanju nesreč. Vsako društvo bo po pošti prejelo en izvod DVD – ja brezplačno, to plača ZPLS. Sicer je prostovoljni prispevek za DDV 15 EUR.

Organiziran je bil tudi dan ZPLS, katerega namen je druženje vseh prostih letalcev, enkrat je bil na Lisci, zadnja leta pa spomladi na Lijaku. Dogodek je bil zelo obiskan, ZPLS je častila nekaj hrane,

Našemu Jocu v spomin

*Ena misel,
en pogled
v nebo
...LETET...
in spet in spet*

*Ko enkrat občutiš čarobnost letenja, si zapisan nebu...
Vsi enakih misli in želja se enkrat srečamo na hribu, ki nam omogoči vstop v ta svoboden prostor ptic, oblakov, vetra in božajočih sončnih žarkov. Tudi naše poti so se prekrizale na hribu, na našem gričku - Lisci. Spomnim se, kako si prišel z Ireno in svojima še golobradima sinovoma. Nedelja je bila, se mi zdi. Dolgo je že tega..., ko mislim in podoživljam tiste čase, pa se zdi kakor včeraj. Vedno si bil dobre volje, morda malo zadržan, vendar pripravljen na pogovor in druženje - s teboj smo v jato Kondorjev dobili zvestega člana. Leta pod vodstvom tvojih predurnih misli, pravih besed in dobrih pobud smo se res lepo imeli... Želja po še dlje in višje nas je vodila po gričkih in hribih na vse konce in kraje naše domovine, pa tudi zunaj nje. Nepozabna bodo ostala druženja v Posočju, v kampih Lazar, Vili... Tudi ko ni bilo letalnih dni, smo se znali zabavati. Volje ni manjkalo, skoraj vsak sončen dan je zazvonil telefon: "A gremo na hrib, piha...?!"*

Dan prej je bilo tako... Naslednji je prav tako vabil s svojimi čari čistega neba, toplimi sončnimi žarki, dobrimi pogoji...

Kot otrok, ki gre mimo prodajalne sladkarij - ne moreš se upreti, želiš pod oblake, višje, dlje...

Ko razpreš krila, misli že poletijo, korak ali dva in že si v objemu svobode neba.

Da je usoda kriva in izbrala prav tebe, nam ni v tolažbo. Le to, da smo te imeli v svoji sredi, delili predvsem dobre misli in spoznanja, zgodbe in načrte, je v uteho, vsaj malo.

Jata Kondorjev pod oblaki bo vedno z mislijo na izgubljenega Kondorja...

...morda pa Joco tam nekje v tišini jadra na večerni termiki...

*Prijatelji
DJP Kondor Radeče*





letelo se je, prodajalo opremo.

Vsako leto je bila organizirana tudi zaključna prireditev, na Štajerskem, v Kranju, v Cerkljah. Na zaključni prireditvi smo podelili tudi pokale in priznanja za najboljše letalce.

Damjan je omenil tudi pomembnost plačevanja članarine do roka, ki ga določi ZPLS. V primeru zamud pri plačevanju članarine potegne to za sabo ogromno dodatnega dela.

Zadnje leto je izšlo 5 Ikarjev, ker se redno dogaja, da ima Maks premalo člankov za glasilo.

Zadev v zvezi z vinjetami za tujce ZPLS ne ureja več, stvar smo prepustili društvom. Če slovenski državljani nimajo vinjete, jim vzletanje na vzletišču lahko mirno zaračunamo. Če nekdo ni član ZPLS, tudi nima prostega dostopa do vzletišč.

Veliko dela je bila tudi s ponovno registracijo vzletišč. Damjan se je zelo angažiral na tem področju, bil uspešen in Jurij Franko mu je izrekel pohvalo za njegovo delo.

3. točka:

Jurij Franko je podal poročilo o delu EHPU. Njihove skupščine se že zadnjih šest, sedem let, kolikor časa je zveza članica EHPU, udeleži vsako leto. V EHPU se ukvarjajo s prostim letenjem v celoti. EHPU se trudi, da bi letalci upoštevali varnostne nasvete pri letenju, zato tudi izdajajo razne DVD – je s tega področja. Ker smo njihovi člani, imamo tudi odstopljene avtorske pravice za kopiranje teh DVD –jev. Dostopni so tako tudi našim članom. Ukvarjajo se tudi s problematiko dostopa do zračnega prostora, ki se v Evropi vse bolj krči. Problem so nizkocenovni letalski prevozniki, ki širijo cone letališč zaradi uporabe vzletišč v bolj oddaljenih krajih. Slovenija v tem smislu ni preveč ogrožena.

4. točka:

Pregledali smo vsa finančna poročila od leta 2007 do 2010. Posledica naraščanja števila članov je, da se tudi prihodki povečujejo. Zveza se financira izključno iz članarin. Večje postavke so Ikar, administrativni stroški, različna zavarovanja, zakup frekvence, članarina EHPU. Za vsa vzletišča in pristanke, ki bodo registrirani, bo zveza pripravila vetrne vreče z logotipom ZPLS. Do konca leta naj bi bila ta vzletišča tudi opremljena z informativnimi tablam. Člani ZPLS so v tem času tudi dvakrat prejeli majice z logotipom ZPLS ter

enkrat obeske z lučko, prav tako z logotipom ZPLS. V prihodnje razmišljamo tudi o pridobivanju sredstev preko razpisov. Finančno poročilo za leto 2010 je bilo sprejeto.

5. točka:

Za 41 vzletišč smo oddali vloge za registracijo. Za devet vzletišč smo že dobili odgovor. Za ostale odgovor še čakamo, ker so sami imeli precej dela, ker so se preoblikovali v agencijo. Za nekaj vzletišč potrebujemo še odgovor Ministrstva za okolje. Uspeli smo se dogovoriti, da na dokumentih ne bo vpisana odgovorna oseba, ampak kontaktna oseba. Ker se zadnje čase dogajajo nesreče, v katerih so udeleženi predvsem tujci, smo se dogovorili, da bo Damjan napisal informacijo o delu ZPLS, kar se tiče varnosti letenja. To bi potem skušali spraviti v javnost.

6. točka:

Na spletni strani in v Ikarju je bil objavljen razpis za novega predsednika. V ZPLS se predsednik zamenja vsaka štiri leta, enkrat je predsednik jadralni zmajar, naslednja štiri leta pa jadralni padalec. Edini kandidat za predsednika ZPLS je bil Jurij Franko. Izvedlo se je glasovanje za novega predsednika. Vsi so bili ZA in tako je novi predsednik ZPLS Jurij Franko. Za podpredsednika je bil izvoljen Milan Leban.

Nov uraden naslov ZPLS je Kamnik pod Krimom 72 d, 1352 Preserje.

7. točka in 8. točka:

Jurij nam je predstavil plan svojega dela v prihodnosti. To je dokončanje registracije vzletnih mest, sprememba uredbe o jadrlnem zmajarstvu in jadrlnem padalstvu, delo, ki bo posledica spremenjene uredbe, ter včlanitev ZPLS v LZS kot ene pravne osebe. Bistvo je, da zveza ostane taka, kakršna je. Vsi člani ZPLS bi tako bili tudi člani LZS. Za nas bi bila včlanitev zelo pomembna, ker bi tako lahko kandidirali na razpisih za javna sredstva. Naš interes je, da bi zastopali interese prostega letenja v državi. ZPLS ne bi izgubila svoje avtonomnosti. Cilj je, da se poenotimo.

9. točka:

Pogovarjali smo se o skupni nabavi vremenskih postaj. Pripravili bomo razpis za skupinsko nabavo vremenskih postaj in ga objavili na forumu in klubom poslali po emailu.

POKLIČI, TESTIRAJ !!

info: 041 953 370

EN - A

P12

EN - B

P28

P45

P45 light

EN - C

P81

Tandem

Pbi6

SpeedRider

P180

PARATECH.CH
Peace of Mind



LTF1 GREEN LTF1-2 BLUE LTF2 RED

SEDEŽI, REZERVE IN OSTALA OPREMA

Zastopa in prodaja

Klavdij Rakušček

jelkin.hram@siol.net





DOKAZ IZKUŠENJ IN ZNANJA

IPPI kartica v Sloveniji

Zakaj IPPI kartica?

V večini držav po svetu obstaja pilotska licenca, ki jo kandidat pridobi, ko opravi predpisani izpit in s tem dokaže določen nivo teoretičnega in praktičnega znanja. Namen licence je zagotoviti minimalne standarde za kolikor toliko varno letenje. Mnogo rekreativnih pilotov je povsem zadovoljnih z drsnimi poleti ali jadranjem v večerni termiki in na pobočniku. Zato so kriteriji za pridobitev licence postavljeni tako, da niso potrebna super znanja in veščine, da jo povprečen pilot pridobi. Poleg tega so kriteriji za pridobitev licence različni od države do države. Zakaj bi se na primer lokalni piloti na Nizozemskem učili o vplivih dolinskega vetra v alpskih dolinah, ko pa lahko letijo samo na sipinah ob morju? Rezultat takega pristopa je, da so pilotske licence med seboj neprimerljive. Zato je mednarodna letalska organizacija FAI v okviru komisije za prosto letenje CIVL že pred leti postavila enoten sistem za ocenjevanje znanja pilotov jadralnih zmajev in jadralnih padal. Namen je jasen: postaviti mednarodno primerljiv sistem ocenjevanja pridobljenega znanja pilotov, ne glede na to, ali imajo pridobljeno nacionalno licenco ali ne in s tem omogočiti pilotom leteti v različnih državah po svetu brez zapletov s priznavanjem pilotskih dovoljenj.

Kako so se pri CIVL lotili zadeve?

Zelo preprosto. Znanje pilotov so razdelili v 5 kategorij:

5. Preleti

(vsaj 5 preletov po najmanj 20 km cilj povratek v termičnih pogojih)

4. Napredno jadranje

(Jadranje v turbulentnih pogojih, termiki, nekaj 100m nad vzletno točko)

3. Osnovno jadranje

(Jadranje v mirnih pogojih, pobočnik, večerna termika)

2. Visoki drsni poleti

(Večja višina nad terenom, orientacija v prostoru)

1. Nizki drsni poleti

(Ne leti višje, kot si drzneš pasti)

V spodnjih dokumentih so kriteriji za dodelitev posamezne faze jasno zapisani v CIVL dokumentih na povezavi:

http://www.fai.org/hang_gliding/documents/za_zmajarje_SafePro_2005.zip
in za jadralne padalce [ParaPro_2008.pdf](http://www.fai.org/hang_gliding/documents/ParaPro_2008.pdf)

Če primerjamo IPPI nivoje z zahtevami za pridobitev licence pilota jadralnega padala v Sloveniji, lahko ugotovimo, da je vsak, ki je opravil izpit in pridobil licenco, na nivoju IPPI 2. Izkušnje kažejo, da se največ nesreč zgodi pri prehodu med različnimi stopnjami znanja, ko se pilot srečuje z novimi, do tedaj neznanimi situacijami. Kdor z licenco varno leta v drsnih poletih in mu je to dovolj, potem je to prava stvar. Ko pa se preizkuša v pobočnem jadranju, se sreča s povsem novimi pojavi in zahtevami, kot so letenje v vetrnem gradientu in zavoji z in proti vetru. Trdim, da ima pilot z osnovno licenco premalo znanja, da bi letel na sipinah, kot so Dune de Pyla v Franciji, kaj šele v JZ vetru na Ambrožu, brez inštruktorja ali kakšne drugačne strokovne pomoči. Naslednja kritična faza razvoja pilota je prehod na termično jadranje s turbulenco in potem prvi preleti, ko se je potrebno soočiti tudi s pristanki na povsem neznanih terenih in podobno. Logika letenja je pač neizprosna.

Stanje v Sloveniji

Pri nas je možno pridobiti IPPI kartico z vpisom doseženega nivoja znanja.

Kakšen je postopek in način izdaje IPPI kartice?

Na ZPLS imamo nekaj teh kartic na razpolago za svoje člane in za izdajo IPPI kartice potrebujemo naslednja dokazila:

- fotokopijo ali računalniško sliko pilotske licence z obeh strani-povezavo na OLC lete kandidata
- če na OLC nima vpisanih letov, izjavo njegovega inštruktorja, pri katerem je opravil celotno šolanje, o njegovem znanju (velja samo za IPPI 3, za 4 in 5 je nujen pogoj OLC)
- prostovoljni prispevek za kritje administrativnih stroškov, nakazan na ZPLS

Postopek potem poteka malce arbitrarno. Osebno preverim zapise na OLC in včasih tudi malce povprašam o kandidatu. V mejnih primerih se raje odločim za 'zaokroževanje navzdol'. Vsekakor pa

se vsaj po elektronski pošti o odločitvi pomenim tudi s kandidatom, če obstaja kakršen koli dvom ali nejasnost. Vsekakor tistemu, ki je na bohinjski magistrali nabral 10 ali več poletov čez 100 km, ne težim.

Želim si, da IPPI kartica ne bi bila samo dokazilo o znanju za tiste, ki gredo letet v tujino. Tudi doma bi marsikdaj prišlo prav preverjanje stopnje znanja pilotov na startu, posebej še v bolj zahtevnih pogojih. IPPI kartica nam pri tem ponuja enostavno in uveljavljeno orodje, s katerim lahko pilot brez velikih dvomov dokaže svoje izkušnje in znanje.

Kako naprej?

Glede na zadnja dogajanja na področju zakonodaje (predvsem glede povračila stroškov reševanja in podobno), predlagam, da v Sloveniji resno razmislimo tudi o uporabi IPPI sistema tudi doma. IPPI sistem poleg same kartice predvideva tudi nalepke za čelado, ki s svojo barvo označuje dosežen IPPI nivo:

- 1,2. *Drсни poleti – oranžna*
3. *Osnovno jadranje – zelena*
4. *Napredno jadranje – modra*
5. *Preleti – rjava*

Vsekakor pa nalepka na čeladi ni dokument in ne zamenjuje IPPI kartice. V nekaterih državah barvni sistem označevanja striktno uporabljajo in moj predlog je, da ga uvedemo tudi pri nas. Ni nobene potrebe po pretiranem administriranju, zato predlagam, da nalepke z barvnimi oznakami pripravi ZPLS, podeljujejo jih pa inštruktorji v šolah letenja na podlagi kriterijev IPPI do nivoja 4, nivo 5 pa izdaja ZPLS, ker takrat po vsej verjetnosti piloti že zapustijo okrilje šole.

Za konec še seznam držav, kjer je uradno priznana in zahtevana IPPI kartica za tuje pilote:

Argentina, Avstralija, Avstrija, Belgija, Kanada, Ciper, Danska, Finska, Francija, Nemčija, Grčija, Madžarska, Islandija, Irska, Italija, Japonska, Nizozemska, Nova Zelandija, Norveška, Poljska, Portugalska, Romunija, Slovaška, Južna Afrika, Švedska, Švica, Turčija in Velika Britanija.

Jurij Franko

VREDNOTENJ ŠPORTNIH DOSEŽKOV

Značke za dosežke

V jadralnem letenju in tudi v prostem letenju že desetletja poznamo različne načine vrednotenja športnih dosežkov. Poleg različnih tekmovanj in prvenstev poznamo tudi rekorde in značke. Pri nas smo kar dobro seznanjeni s prvima dvema kategorijama, tretja pa nam je bolj ali manj neznana in je v praksi ne uporabljamo. Kljub temu si lahko ogledamo, kakšne so te značke za posamezne dosežke. Vse tole pisanje temelji na povzetku dokumenta, ki ga najdete na povezavi:

http://www.fai.org/hang_gliding/system/files/s7d-rb2011v3.pdf

Branje ni ne vem kako zabavno, zato sem pripravil povzetek.

Najprej se pozabavajmo s tem, v katerih kategorijah sploh letimo, tekmujemo in postavljamo rekorde:

O-1 – jadralni zmaj z upravljanjem s premikanjem pilotovega težišča

O-2 – jadralni zmaj z upravljanjem s pomočjo aerodinamičnih krmil po vseh oseh

O-3 – jadralno padalo brez togih sestavnih delov

O-4 – jadralni zmaj s kabino in upravljanjem s pomočjo aerodinamičnih krmil

O-5 – jadralni zmaj z upravljanjem s pomočjo aerodinamičnih krmil samo po nagibu in brez kabine

Opisi kategorij so seveda skrajšani in poenostavljeni. V Sloveniji letimo v razredih O-1, O-3 in O-5.

FAI je za športne dosežke predvidela naslednje značke: bronasto, srebrno, zlato in še dodatne tri diamante za izredne dosežke. Za vsako posamezno značko (razen za diamante in bronasto značko) je treba izpolniti več pogojev in s tem dokazati, da obvladaš letenje s svojo letalno napravo. Kriteriji so predstavljeni v spodnjem seznamu:

ZA ZMAJARJE:**Delta zlata značka**

Razred:	O-1	O-2,5	O-4
preletena razdalja:	100km	125km	150km
in trajanje leta	5 ur	5 ur	5 ur
in pridobljena višina	2000 m	2000 m	2000 m

Delta diamanti

Trije diamanti se lahko pridobijo neodvisno drug od drugega			
Razred:	O-1	O-2,5	O-4
diamant prosti prelet:	150km	200km	300km
diamant pridobljena višina:	3000 m	3000 m	3000 m
diamant prelet s povratkom:	150km	200km	300km

ZA JADRALNE PADALCE PA SO NA RAZPOLAGO NASLEDNJE ZNAČKE:**Eagle bronasta**

razdalja	15 km
ali trajanje	1 ura
ali pridobljena višina	500 m

Eagle srebrna značka

razdalja	30 km
in trajanje	3 ure
in pridobljena višina	1000 m

Eagle zlata značka

razdalja	75 km
in trajanje	5 ur
in pridobljena višina	2000 m

Eagle diamanti

Trije diamanti se lahko pridobijo neodvisno drug od drugega

diamant prosti prelet:	125 km
diamant pridobljena višina:	3000 m
diamant prelet s povratkom:	125 km

Opisane značke niso ravno hec. Za začetnika je osvojitve bronaste značke lep osebni dosežek, srebrna pa se iz njegove perspektive zdi še hudo daleč. No, zase lahko povem, da po dobrih treh desetletjih letenja v svoji kategoriji O-5 lahko sežem celo do zlate značke, pa me kljub letom diamanti še hudo mikajo.

V čem je sploh smisel značk? Ni vsak pilot usmerjen v tekmovanja in tudi svetovni in državni rekorde niso dosegljivi ravno z levo roko. Pa vendar bi se vsak rad primerjal in napredoval in te svoje dosežke tudi nekako uradno zaznamoval. Tudi začetnik, ki je po IPPI kriterijih prilezel do stopnje 3, lahko že seže tudi po svoji prvi znački. Morda je to lahko tudi motiv za napredovanje in nadaljnje učenje? Več znamo, bolje, bolj varno in več bomo leteli, zakaj taka logika ne bi mogla biti prava?

Kako do značk? Ali potrebujem športno licenco? Ne! Ali potrebujem uradnega opazovalca, papirologijo? Razen zapisa leta z pravilnim G-zapisom, ki ga zna zapisati danes že vsak malo boljši inštrument ali GPS, ne potrebuješ nič drugega. Zapis naložiš na OLC in to je to. Kdo podeljuje značke? Načeloma Letalska zveza Slovenije, v realnosti pa ne poznam primera, da bi se kdo prijavil za značko. Glede na otoplitev odnosov v prostem letenju pričakujem, da podelitev značk ne bi smel biti prevelik problem. Sam bom zaprosil za izdajo značke in bomo videli, kaj se bo izcimilo. O rezultatu bom poročal.

Jurij Franko

Julij 2011



NASVET

Kako postaviti državni rekord

Če začnem od začetka: kaj je državni rekord? Formalno gledano je državni rekord vsak dosežek, ki je boljši od trenutno formalno priznanega rekorda v dani disciplini in so poleg samega dosežka izpolnjeni tudi nekatere drugi formalni pogoji. V prostem letenju kakor tudi v drugih športih ureja državne rekorde panožna športna organizacija, v našem primeru Letalska zveza Slovenije. Torej ni dovolj, da si svoje super znanje pokazal z najbolj "odštekanim" preletom preko Brnika do Portoroža in pristal ob solinah, ampak je za formalni rekord potrebno nekaj več.

Prvo vprašanje je, v katerih disciplinah lahko postavim državni rekord. Infinite tumbling ali najnižje reševanje iz "kravate"? Seznam možnih rekordov, ki jih prizna FAI in ki se kot pravilnik za državne rekorde smiselno uporablja pri nas, dobite na povezavah:

http://www.fai.org/hang_gliding/system/files/s7d-rb2011v3.pdf

Načelno lahko v enem poletu postaviš več državnih rekordov (ni pa nujno). Kakšno opremo potrebuješ za dokazovanje rekordnega poleta? Danes to ni problem, saj ima vsak nadebudni prosti letalec svoj račun na SLO OLC, kar pomeni, da ima inštrument, ki zapisuje GPS koordinate in barografsko višino v standardnem IGC formatu (IGC = International Gliding Commission pri FAI).

Prej omenjeni FAI pravilnik – Section 7D) definira naslednje možne rekorde:

3.2.1 Types of Record

The following types of flight performance may be recognised as hang gliding and paragliding records:

- *Straight distance*
- *Straight distance to a declared goal*
- *Declared out-and-return distance*
- *Free out-and-return distance*
- *Distance around a declared triangular course*
- *Free distance around a triangular course*
- *Free distance using up to 3 turn points*
- *Speed around triangular courses of 25, 50, 100, 150, and all multiples of 100km*
- *Speed over out-and-return courses of 100 and all multiples of 100 km*
- *Gain of height*

Poleg naštetih pa LZS priznava tudi

hitrostne rekorde na 25 in 50 km cilj povratek.

Sedaj pa k glavni temi: Kako se lotiti naskoka na rekord? Najprej si je treba izbrati disciplino. Tu trčimo ob prvi problem. Nikjer ne obstaja uradni seznam državnih rekordov. Osebo sem rešil ta problem tako, da sem izbral kategorijo (v mojem primeru O5 – trdokrilci), v kateri še ni bilo postavljenega nobenega rekorda. Boljši piloti od mene se lotijo istega problema na drugačen način. Da preverijo stanje svetovnega rekorda, ga presežejo in ni vrag, da državni ne bi bil slabši. Upam, da bo vmesna pot – seznam rekordov na spletni strani LZS – kmalu mogoča. Do takrat pa obstaja tudi tretja pot. Če se zaganjate v nek rekord in vam uspe dober let, potem prijavite rekord z vso dokumentacijo in pošljite na LZS. Če vaš let ni rekord, ga bodo že zavrnili. Toda prosim, ne pretiravajte. Če je vaš novi "državni rekord" trikrat slabši od trenutnega svetovnega, nimate pogojev za uspeh!

O izbiri discipline za nadebudnega rekorderja tukaj ne bom preveč obširno pisal, saj vsak pozna svoje zmožnosti in nagnjenja. Nekateri piloti lahko "visijo" v zraku ure in ure in se vlečejo nizko po krošnjah, na koncu dneva pa so nagrajeni s kilometri, drugi spet nervozno pritiskajo na "gas" in so rojeni za hitrost. Vsekakor pa možnosti rekordov pogojujeta poleg pilota še vreme in teren. Pravilni izbiri, predvsem pa kombinaciji, je treba posvetiti vso pozornost. Že doma je potrebno skrbno načrtovati let, vpisati točke in rute v GPS, da ne bo zadnjih 5 minut pred startom živčne vojne. Predlagam, da v GPS vpišete vsaj en dan prej vse možne rute in rekorde z izbranega starta in nato na startu samo izberete tisto, ki sem vam zdi glede na dano vreme optimalna. Vse možne prelete in rute pa preko zime in ob deževnih večerih doma na podlagi OLC načrtujte v SeeYou.

Po pristanku. Najprej seveda formalnosti. Odlaganje balasta in hidriranje organizma imata seveda prioriteto. Že naslednji trenutek (najkasneje pa naslednji dan) pa je treba prijeti za kemični svinčnik in se lotiti papirologije. Če nimate obrazca za prijavo državnega rekorda, lahko uporabite kar obrazec za prijavo svetovnega, ki je

objavljen v Section 7D, ali pa mi pošljete e-pošto. Sam obrazca na spletnih straneh LZS nisem uspel najti, sta pa oba obrazca vsebinsko enaka, samo da je LZS-jev v slovenščini. Malo se seveda zatakne pri opazovalcih na startu in na pristanku. Zato tudi na še tako skrivne rekorde nikar in nikdar ne pojdi sam. V teoriji mora biti opazovalec pri rekordu potrjen s strani LZS, v praksi pa je dober vsak pilot na startu in vsaka priča na pristanku, saj ni mogoče pričakovati, da vas bo po 300 km spremljevalna ekipa že čakala na tleh.

Ko je papirologija izpolnjena, je potrebno še naložiti polet na OLC, ki hitro sporoči, ali je t.i. G-record (zapis kode, ki zagotavlja, da datoteka ni bila kakorkoli spremenjena) pravilen. V naslednjem koraku je potrebno zapisati IGC datoteko na CD (najbolje dve kopiji CD-jev) in skupaj z obrazcem poslati na LZS. V zadnjih letih je Letalska zveza postala malo bolj prijazna do nadebudnih rekorderjev in za priznanje državnega rekorda ni več potrebno plačevati pristojbin (čeprav v splošnem športnem pravilniku to še ni popravljeno). Čez kakšen dan je vseeno dobro, da pokličete na LZS in preverite, ali so dobili pismo in podatke in kaj je še treba storiti, da bo procedura stekla naprej. Morda bo kopijo dokumentacije treba poslati še komu, zato si že prej naredite izvod ali dva vse papirologije in CD-jev, morda bo treba še kaj popraviti, ampak nič ne de, smo v vrsti za rekord. Tudi če naslednji dan naš rekord nekdo preseže, še vedno ostajamo potencialni rekorder. Lahko ga je naš "naslednik" polomil pri dokumentaciji ali kaj podobnega. Upanje umre zadnje. Pilot, ki prijavlja rekord, mora poleg očitne papirologije imeti urejene še naslednje dokumente:

- pilotsko dovoljenje
- FAI licenco, ki jo preko kluba pridobi na LZS

Sam polet pa mora biti "legalen" – brez kršitev zračnega prostora, uporabe nelegalne opreme in podobno.

Za konec. Rekord ostane rekord (izhajajoč iz "Record" = zapis). Naš dosežek ostane rekord, tudi če ga kdo preseže. Torej dobrodošli v družbi državnih rekorderjev.

Jurij Franko

LEGENDARNA PRIREDITEV

Para Lisca 2011

Leteti - želja, stara skoraj kot človeški rod. Z iznajdbo jadralnega padala pa se je letenje približalo širšim množicam. Kar dobri dve desetletji je minilo, odkar sem prvič slišal za to pogruntavščino. Seveda sem se pridružil prijateljem, ki so se že "sprehajali" po naših gričkih s pisanimi "marelami", kakor so nekateri poimenovali takratna padala. Položni travniki so bili naše igrišče; s coto na vrh, potem pa tek navzdol... Ko se je po mnogih neuspešnih poskusih le uspelo odlepit od tal za meter ali dva ter leteti nekaj metrov v dolžino, je to pomenilo nepopisno

veselje in čudovito doživetje.

Kaj hitro se je naša družčina padalski zanesenjakov in nekaj podpornih članov organizirala in ustanovila društvo: Društvo jadralnih padalcev KONDOR Radeče. Ustanovni zbor je bil 20. septembra 1991, tako da tudi društvo letos praznuje dvajseto obletnico delovanja. Bili smo med prvimi v Sloveniji, tako da se nam je pridružilo precej pilotov tudi iz drugih krajev.

V želji po druženju in izmenjavi izkušenj smo se domislili srečanja na naši Lisci, tako je nastala prva PARA LISCA leta

1992. Že na prvem srečanju je bila udeležba zadovoljiva. Vsako naslednje srečanje je obiskalo več pilotov in obiskovalcev. S tem smo dobili potrditev, da je koncept prireditve zastavljen pravilno. Potrebno je bilo samo nadaljevati, čeprav je bila organizacija takega srečanja kar velik zalogaj, saj je takrat prireditev trajala kar pet dni, tako da smo morali kar vsi člani aktivno pristopiti k stvari. V letih 1996 in 1997 smo gostili tudi liga tekmo. Množičnost obiskovalcev je bila takrat na vrhuncu, saj se je srečanja udeležilo okrog 300 pilotov, med njimi tudi legendarni piloti, kot so Matej Jocif, Domen Slana, Marko Novak in še bi lahko našteval.

Res pisana družčina se je vsakokrat zbrala na Lisci. Ob zaključkih prireditve so vedno zadovoljni obrazi in topel stisk roke govorili: "Se vidimo drugo leto na naslednji PARA LISCI..."

In so prišli, kljub slabemu vremenu, tudi ko je deževalo PARA LISCA ni odpadla, niti je nismo prestavljali - se ve - prvi vikend v avgustu PARA LISCA zagotovo bo...

Z dobro organizacijo in gostoljubnostjo smo vztrajali vsa ta leta do letošnje jubilejne, že 20. PARA LISCE, ki je že kar legendarna. Tako kot naša PARA LISCA je legenda tudi naš prijatelj z Gorenjske Marjan Mužan, ki se je udeležil prav vseh dosedanjih srečanj na Lisci in verjamem, da tudi letošnjega ne bo zamudil.

Lansko leto smo se zabavali ob zvokih lokalnega ansambla, tudi letos ne bo šlo brez glasbene podlage, ki bo še bolj pestra, saj pričakujemo kar tri skupine, torej zabava za vse generacije. Neskromno lahko rečem, da kdor še ni bil na PARA LISCI, je zamudil vedno prijetno druženje, ker pa bo PARA LISCA tudi letošnji prvi vikend v avgustu (7. avgust), lahko nadoknadi zamujeno. Kajti KONDORJI bomo vztrajali tudi drugo leto in leto zatem vse do naslednje okrogle obletnice...

Pridruži se nam, postani legenda PARA LISCE!

Robi Hiršel
DJP Kondor Radeče



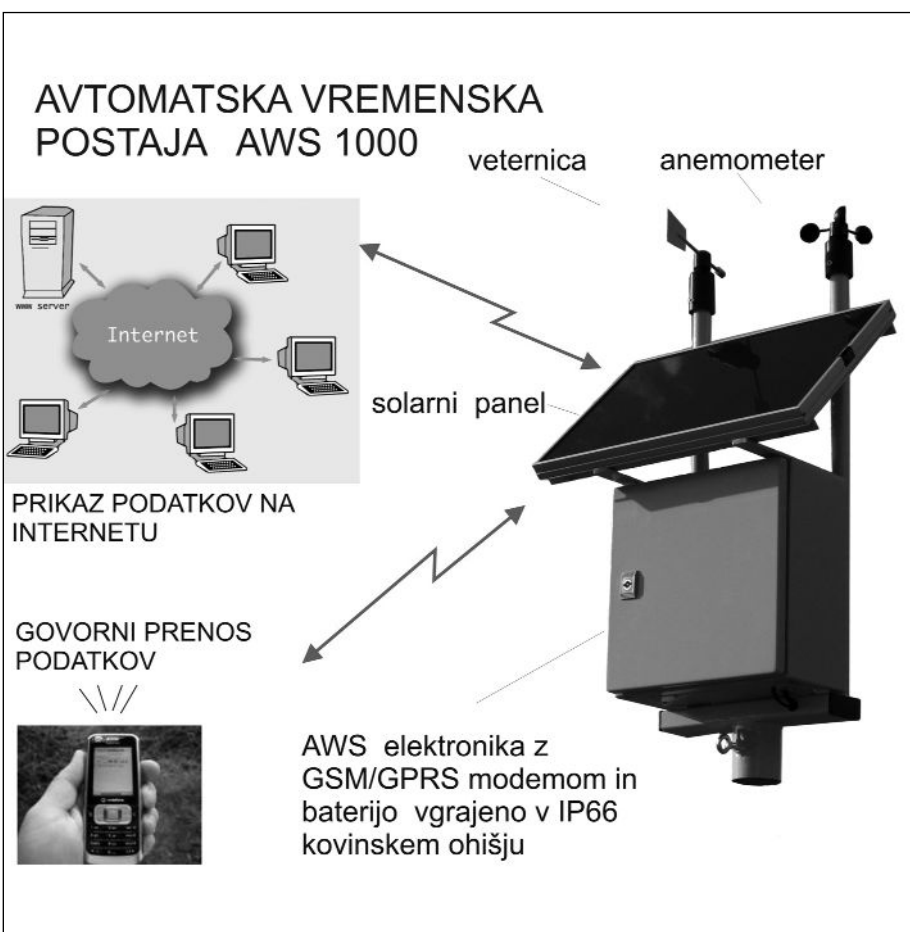
NOVA GENRACIJA AVTOMATSKIH VREMENSKIH POSTAJ

AWS 2000

V mesecu maju je pričela delovati prva testna vremenska postaja, ki poleg govora prenaša tudi podatke na internet. To je vremenska postaja model AWS2000 pri kmetiji Kamšak na Brdcah pri Dobrni. Ta model je nova generacija vremenske postaje, ki je izpeljanka iz modela AWS200.

Nov model se od predhodnikov razlikuje že po ohišju, ki je sestavljeno iz vodotesne (IP66) kovinske omarice, ogrodja in solarnega panela. Solarni panel je močnejši in posledično tudi večji. Njegova moč je 20W. Nov je tudi sensor za smer in hitrost, ki je v enem kosu.

Jedro vremenske postaje je še vedno mikroprocesorska kartica, ki neprekinjeno meri hitrost in smer vetra. Podatke shranjuje v pomnilnik iz katerega jih potem vsakih 10 minut pošilja na internetni naslov. Poleg pošiljanja podatkov na internetni naslov, procesor skrbi tudi za generiranje govora ob telefonskem



klicu. Mobiregljo iz prve generacije je zamenjal GSM-GPRS modem, ki prenaša govor preko telefonskega dela in podatke preko podatkovnega dela. Podatki so vidni na internetni strani www.skytech.si. Stare vremenske postaje od letnika 2001 bo mogoče dodelati v model AWS 2000.

Zamenjati bo potrebno solarni panel, akumulator, GSM telefon ter dodati elektronski modul za prenos podatkov preko GPRS. Signal za prenos podatkov mora biti boljši (brezhiben), kot pa je za prenos samega govora. Primer prve predelane vremenske postaje je postaja na Krimu. Telefonska številka je 041 534 413. Povedati je potrebno še, da GPRS prenos podatkov ni zastoj. V paketu Mobi je ta znesek okrog 4 eure na mesec, če postaja deluje neprekinjeno 24 ur na dan. Če je ponoči ugasnjena, je ta znesek sorazmerno manjši. Za vremenske postaje, ki niso v sistemu Mobi (pogodba med LZS in Mobitelom) pa je prenos podatkov brezplačen. Več tehničnih podatkov o novi vremenski postaji lahko dobite na zgoraj navedeni internetni strani.

Slavko Kok

DOPUSTOVANJE

El Risco

Morda bom nekega dne spoznal, da ni najlepše biti »Control Freak«... Prišla je lepa priložnost, da z veliko manj načrtovanja, kakor sem ga navajen, odpotujem na dopust. Pogledam zelo lep video Dreaming Awake trailer teaser #2 in sanjam vse, kar je v njem (tudi novega zmaja, he he). Joša pošlje mail s povabilom in mi zavrti v glavi sanje o Lanzarotih, ki sem jih prav tako gledal preko spleta, zavrtim glavo še ženi, kako je tam lepo in v roku nekaj dni se odločiva, organizirava in odpotujeva.

Joša mi ni posodil le svojega zmaja, odstopil mi je tudi precej svojega časa in gostoljubja, ko mi je razkazal otok v naravnih lepotah, brez ultra »začinjenih« Angležev in Nemcev.

V ponedeljek zjutraj me pobere Joša, naloživa zmaja in se odpraviva v Teguisse na start. Veter ni močan (samo 25 km/h), zato Jošo skrbi, če se bom sploh uspel »pobrati«. Natančno mi pokaže, kako se zmaja priveže na avto, kako se sestavi njegovega WW zmaja, pokaže mi rezervni pristanek, drugi rezervni pristanek, opozori me, naj pazim na zajede v steni, povedal mi je, kako se pride v finale toplandinga, kako zletiš na 200m nad morjem, da je 400m dovolj, da zapneš na greben, da moraš paziti antene na hribu... Veliko napotkov, ki so usmerjeni k osvojitvi grebena, ne da me »posesa« katera od zajed. Meni pa tistega trenutka sploh ni važno, kam bom prišel, kajti zadošča mi dvigniti se nad puščavo, z meni nepreizkušeno opremo, odvisen od Jošinih nasvetov. Priti nekaj sto metrov stran od starta in narediti varen toplanding, to je zame dovolj. »Joša, kaj praviš, če naredim en krog in izvedem toplanding, da vidim kako to gre?« vprašam. »Škoda časa,« odvrne na moj velik »?« v glavi. Zapnem se v vrečo in... Uspe mi vzlet brez napora, dvignem eno nogo, z drugo stopim na prste in že letim. Če si navajen tekanja na Kobali na vzhodnik, je tole res nekaj čisto drugega... Sprva je vse ok, ne obračam, dinamika me dviguje, pomikam se po grebenu navzgor, zmaj me uboga, do prvega bolj položnega terena. Vidim žice, ni težav, naredim dva kroga in me zanese bolj za rob grebena. Ne zavedam se, da veter počasi postaja močnejši, ne morem naprej, letim nazaj, kaj je sedaj to, zategnem VG,

nič. Samo navzdol, žice, ki prečkajo greben, se bližajo zelo hitro, privlečem se do roba, na majhni višini pobegnem na ostrejši del previsa in me dinamika obdrži na enaki višini. Dovolj, začutim, da ne obvladam zmaja, kot da sem nakupovalna vrečka nad vročo cesto, grem na toplanding, dokler imam dovolj samozavesti in občutka, da obvladam situacijo. Usidram se približno 20m pred točko pristanka, okoli 40m nad tlemi. Z lahkoto, si rečem, ko ne vem, da sem bil vsidran v najgostejših silnicah vetra. Dam gas, nese me nazaj v isti višini, spustim, še bolj nazaj in še višje. Hudiča, kaj naj naredim, da dosežem točko, ha, ideja, naredim šolski krog in takoj v finale. Z veliko težavo spravim zmaja iz zavoja, zmaja v veter in 100 metrov za točko pristanem v črno njivo, prekrito z vulkanskim peskom. Počutil sem se kot otrok, ki pade v peskovniku, ne vem zakaj, očitno sem se lagal sam sebi s svojim skromnim planom in mislil na začetku, da bom zajadral premočrtno, oplodil kompleten greben in se kasneje obnašal kot kralj živali. Nisem imel pojma, kako se streže zadevi. 10m nad tlemi se zadeve umirijo, vendar moraš biti takrat na pravem mestu. Pospraviva zmaja in se vesela odpraviva proti domu. Ozrem se na greben in ne morem verjeti, kako je postal oddaljen, kako nedosegljiv se mi je zdel v tistem trenutku. Al vseeno sem vesel, da s kotičkom očesa uspem

pogledati lepote otoka na način, kot ga le redki obiskovalci vidijo. Kaj je narobe s tem?

Naslednji dan se Joša in Angelika vračata v Slovenijo. Dan uživam z družino na plaži, gledajoč v greben, ki mi ne da miru, razmišljajoč, ali je sploh pametno še leteti z zmajem, ki ga ne obvladam. Sklenem opazovati vreme in smer vetra.

V sredo vidim, da se veter umirja in mislim na malo višje vzletišče, ker bo prevladovala termika. Pripravim vodo, 5 plasten v vrečo za obtežitev in stestiram, če je to sploh izvedljivo, poleg tega še nastavim kot ležišča nad trianglom. Čakam do pozno popoldan, pravim ženi, da bi šel, in nesamozavestno vprašam, kaj misli ona. Seveda v tem primeru pričakuješ neke letalske nasvete, a ona mi odvrne, naj grem, če si želim leteti. Grem, ker si to želim (vedno, saj veste, kako je to).

Pridem na start, nervozen, poln vtisov s prejšnjega leta, le glavna razlika je, da sem popolnoma sam. Gledam dol v puščavo in sem skoraj zadovljen s tistim, kar vidim. Veter je mirnejši kot zadnjič. Smer malce levo od Famare, le dovolj za vzlet. V teh pogojih se odlično »scuri«. Pripravim opremo, se slikam, pošljem dragi SMS in odracam na start. V glavi naredim preverbo opreme, STOP, pozabil sem si pripeti nožne vezi! U pi.. mat... saj si bom še kaj naredil... pa še Joševo knjigo Up in strah sem prebral prejšnji večer. Ne želim si biti





njihov pacient. Končno si v glavi rečem, da je dovolj, in začnem misliti na to, kaj je treba narediti. Odletim normalno, začutim, da me sedaj zmaj bolj uboga, popravim si vezi in čez pet minut pristanem. Kakšno veselje, vse je v redu, le pojadral nisem. Pogledam nazaj in se mi zdi, da sem pustil na hribu za celo tono balasta. Pospravim in se z nasmeškom odpeljem proti apartmaju. Nazadnje sem imel tako kratek let na šolskem terenu, vesel pa sem bil skoraj tako, kot da sem naredil stokilometrsko disciplino.

Še naprej uživam v dopustu, v petek si mislim, da bo vzhodna tendenca in ne vem, če se mi bo dalo potovati na drugo stran otoka na zadnji dan dopusta, ko potem še vse čaka na pakiranje, mali Martinček pa si povrhu tega na plošči za kuhanje močno popeče tri prstke. Nazadnje pa vse skupaj prenese bolje kot jaz. Pregledam veter, hudiča, saj je prava smer in jakost. Uh, draga moja, grem lahko letet, ti pa na plažo? Uprava izda potrdilo za vzlet, naložim, odpeljem.

Na startu že »domorodec« na pol sestavlja zmaja. Uf, še večji nasmešek, nisem sam, no ja, sem, ker ne zna angleško, jaz pa ne špansko. Pridružijo se še trije. Danes je dober dan, si mislim, ma je petek, tepček. In še res je lep dan. Sestavljam zmaja in se ujamem v trenutku, mater imam dober občutek danes. Na vzletu pregledam opremo. U pič... mat... spet si nisem privezal nožnih vezi. Zažvižgam nekemu izmed zmajarjev, mi pride prijet zmaja in se zapnem. Skoraj sem zardel, pa ne zaradi pristnosti zmajarjev, ampak sam sebi, da sem pozabil že drugič. Nikoli nisem še tega pozabil, sedaj pa dvakrat zapored. Odpravim »pomanjkljivost«, se zahvalim

(dobim nasmešek, ki lahko pomeni maršikaj) in odracam na rob, ki ga ni. Dolgo čakam, ko gledam, kako se nekaj metrov nad mano trudita nabirati višino zmaja, ki sta odletela malo pred menoj. Jebiga, stopim na eno nogo, stegnem prste in veter me nežno in odločno dvigne. Kakšen lep vzlet, kot da ti nekdo nežno dvigne brado in ti dvigne glavo. Zaradi dodatne obtežitve se počutim samozavestno, da lahko letim blizu vzpetine visoke 100 m nad puščavo. Spustim se na polovico, vendar še vztrajam. Za trenutek pomislim, jebiga, zopet bom takoj na tleh. Ne dam se in iščem vsak atom in krožim skoraj 1 uro. Nad vzpetino in zopet pod njo. Enostavno ne razumem, kaj je, dinamika, termika, zopet dinamika, saj je vseeno, le da najdem dviganje in potem nekaj obetavnega in se vzpnem nad vse zmaje za skoraj 100m. Vprašam se, kaj bi »domorodci« naredili s tem v takih pogojih in v tistem trenutku odleti še zadnji zmajar, ki mi je pomagal držati zmaja, ko sem zapel vezi. Odleti brez sekiranja pod nami naravnost proti grebenu, brez nabiranja, preskakuje vse zajede. Proklet ignorant, tu se trudimo že pol ure, on pa tako, kar mimo nas. Obrnemo zmaje in se poženemo za njim, kot da ga lovimo, v resnici pa smo bili račke, ki mu sledimo. Grem, uf zajeda pred večjim hribom in na njem antena. Tole pa ne vem... in že sem mimo. Vedno lepše brez vrtenja počasi nabiram višino po grebenu, ki se prav tako dviga v moji smeri. Še zadnja velika zajeda, v kateri ni dobro biti. Nisem prepričan, če sem dovolj visoko, zategnem VG, usmerim zmaja na »zob« na drugi strani zajede, gre, gre, gre... in... konec tekme, kot bi karikirjal moj prijatelj. Ta mir, tišina nad grebenom, pred

oblaki, ko ni treba nič več nič, spustim triangel in čakam, da me strese. Nič. Mir, prileti radoveden galeb na 3m razdalje in me gleda: »Kaj pa tebi ni jasno, tukaj je tako (lepo)!«. Pogledam v Atlantik pod mano, kot da je ogromno jezero, plaža, pečine, dva otoka nekaj kilometrov naprej. Oblaki se kondenzirajo nekaj sto metrov nad grebenom, pa kaj, zapeljem okoli baz, kot da se vozim s kolesom. Pa še malo skozenj, da je občutek popolnejši. Hočem zavriskati, ne, bom še koga zmotil, če se derem kot norec. Tu ni prostora za norca, tu je treba sprostiti vse čute, pogledam na plažo pod sabo, kjer sta Dragana in Martin, pa ne vem, kako bi jima pokazal, kaj vidim, in se prav zares ugriznem v roko, se mi sprosti adrenalin in si vtisnem v spomin trenutek. Upam, da veste o čem govorim, to so trenutki, za katere živim in ki mi jih nihče ne bo mogel vzeti. Čas se mi je malo ustavil.

Pogledam na uro, treba se je vrniti, ker nimam dovolj časa za pospravljanje, saj moram pomagati pri pakiranju, ker navsezgodaj, pred odhodom, ne bo časa. Pogledam na uro, preverim VG in se odpravim nazaj proti avtu. Ves čas gledam za sabo in mi ni žal, da nisem šel do konca grebena. Tako sem tam pustil še nekaj neraziskanega, nekaj, kar me bo morda vleklo nazaj, da raziščem do konca, čeprav ne pričakujem, da bom doživljal na tak način. Kot pri dekletu, enkrat je prvič. Ampak sem resnično mislil, da sanjam, tako lepo mi je bilo, očitno sem si ves čas tako želel videti iz zraka rob, ki smo ga na začetku tedna obiskali z avtom.

Ta trenutek bi si želel, da bi imel za seboj že nešteto spisov, objav, člankov ali celo knjig, v katerih bi spretno in sproščeno obračal besede, ko opisujem občutke in doživetja, ki sem jih kot navaden človek prejemal kot podarjene, pripravljene zame nekje na drugem mestu daleč od okolja, v katerem živim, delam, sodelujem in živim za veselje najbližnjih. Seveda poskušaš dati na papir trenutno razpoloženje, da ga sprejme čim več duš, ki dobijo tvoje misli na dom, po službi utrujeni, daleč od pripravljenosti sprejemati pravljice, medtem ko mislijo na hrano ali počitek.

Na koncu je čar vsega, ko moraš preskočiti prepreke v glavi, da se odločiš slediti sanjam, da si priden in si lahko kupiš, da se učiš poslušati in premagati strah, da se učiš biti potrpežljiv, da kompenziraš odsotnost in si ustvariš pogoje za mir, da se odpraviš, pripraviš, splaniraš in pristaneš. Na koncu pa vidiš, da je narava tista, ki te pusti zraven.

Pripravil: Jože Verbič



NAČRTOVANI PRELET

50 km FAI trikotnik v Karavankah

Med vožnjo proti startu na Dobrči z Marjanom premljavava načrte za današnji dan. Vreme je lepo, vtis nekoliko kvarijo le oblaki, ki so z severnim vetrom zanešeni bolj, kot bi morali biti glede na vremensko napoved. Pa vseeno, ker se z dobrim načrtom leti boljše, se nekako na pol resno odločiva, Marjan za prelet trikotnika Košuta-Martuljek-Talež, jaz pa trikotnika Košuta-Golica-Brezje.

Ko prispeva na start, prav všečno piha glede na običajni skorajda orkanski veter, ki zna pošteno razmetavati tako listje kot padala. Prav dosti se ne obotavljava in kaj kmalu sva oba v zraku. Prav oddahneva si, ko že po petnajstih minutah letenja lahko preskočiva na Begunjščico oziroma po Marjanovo kar na Košuto. Ker je on startal nekoliko prej, ima tudi večjo višino na Dobrči in tako še nekoliko zaostanem, saj za ovinek čez Begunjščico porabim nekoliko več časa. Veliki vrh priklopim brez problema in kmalu veselo lovim belordecnega Mentorja, pod katerim visi Marjan. On vseskozi leti nekoliko višje in navija do baze, jaz pa ga zasledujem na višini grebena. Kljub temu da je greben Košute vseskozi na okrog 2000 metrov nadmorske višine, je to vseeno kar prenizko, da bi se človek mirne duše peljal do konca grebena in nazaj. Planine pod Košuto so le 500 metrov nižje, poleg tega pa niso ravno v klancu, ampak na nekakšnem platoju, ki izgleda kot kakšna miza pri smučarski skakalnici. Dobra stvar teh planin je, da nesrečnemu jadralnemu padalcu omogočajo zasilni pristaneke ob morebitni nenadni »curaži«, vendar mora biti pripravljen na nekajurno pešačenje do Jelendola ali, ob popolni odpovedi sreče, skoraj do Trziča.

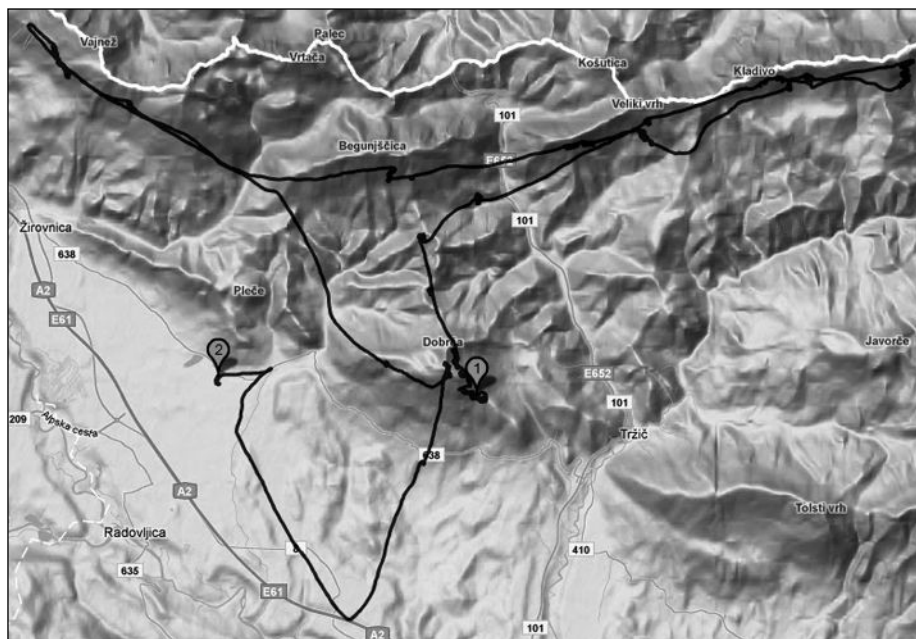
Nekje na sredini grebena ujamem Marjana in skupaj nadaljujema naprej, on nekaj sto metrov višje. Let je doslej potekal brez pretiranega naprežanja, čeprav je bilo potrebno konstantno nabirati višino. Pri letu čez poslednjo planino pred koncem grebena pa sledi brca pod pas s strani severnega vetra. Namesto običajnega rotorja na zavetrni strani se je veter prelil čez hrib in tako sem zapeljal v propadanje, ki se je nadaljevalo še slabe pol kilometra. Odločal sem se že za pristaneke na najbližji planini, vendar je na koncu prevladala trma in tako sem se

zapeljal naprej pod Cjajnik, saj se mi je v bližnji okolici to zdel edini kraj, kjer bi lahko bil primeren steber, da nabere nazaj v višino grebena. Bil sem že krepko živčen, saj na tem delu Karavank višina dobrih 1600 m in pomankljivost pristankov, ki to niso, ni ravno željena kombinacija običajnega padalca. A naposled se mi le uspe dvigniti nazaj nad greben, kjer nekoliko lažje zadiham. V procesu pobiranja dodobra prestrašim čredo gamsov in se odločim, da skrajšam plan leta tako, da drugo obratno točko premaknem z Golice na Belščico, kar bi praviloma moglo nanesti okrog 50 km. Steber izgubim na 2200 metrov in obrnem nazaj proti Begunjščici, saj me prav nič ne mika pristajati na (zaraščeni) poseki, Marjan pa nekje pod bazo pelje še naprej proti koncu grebena Košute. Tako se peljem mimo Kladiva, z dovolj višine, da bi ob nekoliko boljšem dnevu zneslo do Begunjščice, ko se mi zopet udre. Čez kočjo na Kofcah se pripeljem z manj kot desetimi metri višine in se takoj zapodim nazaj v Veliki vrh. Tukaj brez večjih težav poberem in se odpeljem naprej v Begunjščico. Ko priletim čez Prevalo, si pošteno oddahnem, saj sem končno spet na domačem terenu. Od tu naprej tudi let poteka brez večjih posebnosti. Poberem nad Prevalo, pod Stolom in pod Vajnežem, nato pa gre do Dobrče brez nabiranja višine. Seveda ne pride v poštev, da bi silil s Stola direktno v

Dobrčo, saj bi bil to zakol zaradi dolinskega vetra, ampak je potrebno narediti ovinek čez Begunjščico. Dobrčo priklopim na višini okrog 1600m. Z razliko od večine dni, ko je potrebno na Dobrči pognati korenine, da človek dočaka steber, ki se ne konča na tej višini, z lahkoto nabere še dvesto metrov in se zapeljem nad ravnino proti zadnji obratni točki. To obrnem nad avtocesto pri Dobrem Polju in se z vetrom v hrbet veselo odpeljem proti pristanku v Poljčah. Pristanem okrog pol četrte ure, zadovoljen z odletenim. Ker se mi ne sanja, kam je izginil Marjan po tem, ko sva skupaj letela nad Košuto, ga pokičem in tako izvem, da se mu je udrlo na istem mestu kot meni, le da njemu vse do Jelendola, kjer je pristal. Na srečo je vse štope prav hitro dobil in je tako prišel v Poljče le četrte ure za mano.

Ko tako razglabljava o letenju tisti dan, se nama kmalu pridruži še nekaj klubskih kolegov in tako se »analiza« zavleče vse do večera, ko se odpravim domov na kosi. Do izvedbe plana mi je zmanjkalo pičlih 880 metrov, tako da bo napad na ta trikotnik ob primernem dnevu treba ponoviti, česar se že veselim. Kljub temu, da let ni eden daljših, pa je zagotovo eden bolj zanimivih, saj je greben Košute s strani jadralnih padalcev bolj poredko obiskan in je zato vreden še več.

Pripravil: Rok Feldin



METEOROLOGIJA

Kako hud je rotor?

Avtor: Honza Rejmanek,
Cross Country 135,
prevedel in priredil: Tom Pavlič

Smo v preletu in vrtimo steber. Po napovedi vemo, da je dan nekoliko vetroven in posledično termični steber spihan čez rob grebena, a mi sledimo solidnemu dviganju. Ko to postane šibkejša, se usmerimo proti vetru, da ponovno dosežemo dolino in poiščemo boljše izhodišče za nadaljevanje leta. Zdelo se nam je, da imamo ogromno višine, a sedaj le s težavo pridobivamo metre v čelnem vetru in propadanju. Postajamo napeti, saj se linija grebena hitro dviga glede na obzorje. Jezni smo nase, da je do take situacije sploh prišlo. Opcije, ki so nam na razpolago, se bliskovito krčijo. Se nam bo uspelo prebiti na prednjo stran hriba ali je bolje, da obrnemo z vetrom, dokler imamo še dovolj višine?

Preden se odločimo, nas preseneti sunkovit klofer. Izgubimo kontrolo nad padalom. Nizko smo. Vržemo rezervo in z olajšanjem vidimo, da se takoj odpre. Poskusimo še podreti glavno padalo. Časa za karkoli drugega ne preostane; štiri sekunde kasneje pristajamo na nizkih borovcih, brez nobene poškodbe razen potolčene samozavesti. Sledi nekaj ur jeze, v katerih se ukvarjamo s plezanjem, žaganjem in pohodom v dolino. Imamo tudi ogromno časa za premlevanje storjenih napak.

Rotorji, zavetrne turbulence ali kakor koli že jih imenujemo, so pojavi, ki super dan znajo hitro spremeniti v kalvarijo. Osnovna pravila za začetnike o tem, kako se jih izogibati, se glasijo: ne leteti, ko je termika najmočnejša, ne leteti, če preveč piha, in vsekakor ne leteti v zavetrni strani pobočja. To so osnovna pravila, da se izognemo zgoraj opisanemu scenariju in noben greh ni, če se jih vesten pilot striktno drži vso svojo letalno kariero. Zanimivo pa je, da se marsikdo teh načel ne drži in navkljub kršenju vseh osnovnih pravil, ki so jih ga učili pri prvih poletih, doseže odlične polete in edinstvena doživetja.

Problem ni v tem, da inštruktorji zavajajo. Turbulenca obstaja in jo poznamo. Čutimo jo v stebrih in se trudimo, da se

najbolj sunkoviti izogibamo. Dejstvo je, da se nekateri piloti omenjenih pravil ne držijo, ker so s časom in izkušnjami dosegli boljše kontrolo nad svojo letalno napravo, kakor tudi celovitejše miselne modele premikanja zraka glede na lastnosti terena. Z vsakim opravljenim letom se urimo in ta šola se nikoli ne zaključí. Kot pravi rek: „Dobre odločitve pridejo z izkušnjami. Izkušnje pa... s slabimi odločitvami.“

Vsi nekako vemo, da močnejša kot je termika, močnejša je turbulenca. Zato si raje oglejmo manj poznano ozračje na zavetrni strani pobočja.

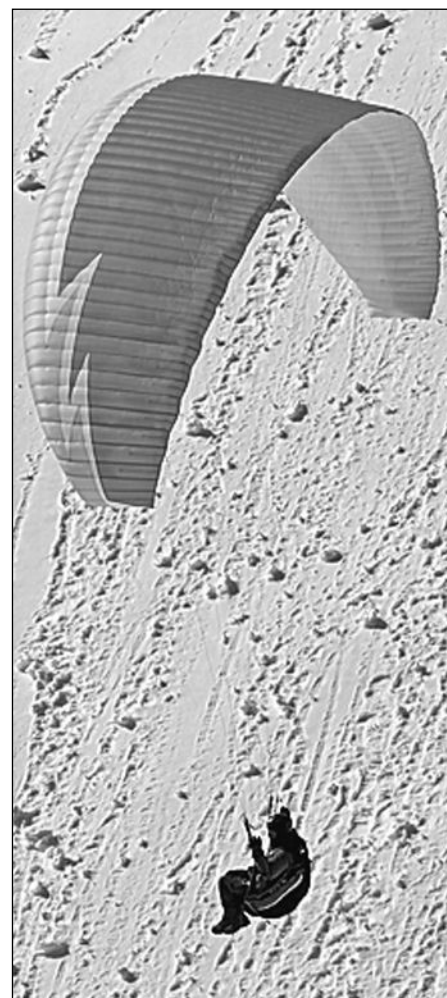
Mnogo je faktorjev, ki določajo pogoje v zavetrju. Oblika terena, s čim je prekrito, moč vetra, stabilnost ozračja... Že samo teh par lastnosti lahko določi veliko število scenarijev. Zaradi tega ne obstaja splošno pravilo, ki bi veljalo kjerkoli in kadarkoli.

Poglejmo si, na primer, sledeče pravilo: „Pri vetru 10km/h se moramo izogibati zavetrni strani česar koli za vsaj 10x višine le-tega.“ To je vsekakor dobro upoštevati, če govorimo o hišah ali drevesih, a če govorimo o gorah ali hribih, stanje ni tako črno-belo. Pri lepem termičnem dnevu ni večjih težav pri letenju 10 km v zavetrju tisočmeterskega hriba. Po drugi strani, pa, ko je atmosfera stabilna in je prisotna le dinamika, je lahko celo bolj mirno ozračje takoj za grebenom (čeprav z velikim deležem propadanja), kot dlje za hribom, kjer se delajo zračni valovi in z njimi tudi rotorji (kar radi izkoriščajo piloti jadralnih letal).

Bolj zaobljena je oblika terena in bolj gladka je njegova površina, manj možnosti je srečati turbulenco pri dani hitrosti vetra. Ko pa se enkrat pojavi, se načeloma tudi ponavlja v smeri zračne mase, z oddaljenostjo pa umirja. Manjša ovira pod grebenom lahko povzroči stabilen rotor, ki pravzaprav pogladi obliko terena, saj veter drsi po njem in nadaljuje nemoteno pot po hribu navzgor. Zračna masa občuti teren drugače, kot ga mi vidimo, saj nanjo delujejo tudi take nevidne sile, ki mu spreminjajo obliko.

Ko je veter, ki se dviga na prednji strani grebena nestabilen, kot na primer močno termično dviganje, je bolje poiskati boljše pogoje na zavetrni strani. Moramo pa biti pazljivi, saj se termiki lahko presenetljivo hitro pridruži še komponenta splošnega vetra. Tako postane zavetrje pravi rodeo in slediti dviganju za linijo grebena ni več zmagovalna izbira.

Tudi v Sloveniji poznamo mnogo vzletišč, obrnjenih proti vzhodu, kjer se dopoldan lepo leti, dokler splošni veter ne pihne čez greben iz zahoda. Kar je bilo še par ur nazaj odlično izhodišče, postane neprijetni zavetrni rotor. Z izkušnjami se naučimo take pogoje predvidevati, moramo pa vedno paziti, da imamo dovolj dodatne višine, da lahko varno zapustimo območje, če smo se ušтели.



Novičke

Matej Belčič

Advance

Na voljo je tretja različica popularnega sedeža Impress. Sedaj je še bolj aerodinamičen in brez sedežne plošče. Tako je manj žuljenja na dolgih preletih. Kljub zasnovi in certificiranim protektorjem tehta samo 4.7 kg. Za Impress 2 je Advance pripravil pripomoček, da se teže pozabite pripet v sedež. Naročite ga lahko pri zastopnikih ali pri Advanceu. (www.advance.ch)

Aircross

tekmovalno padalo za leto 2011, U6 je zmogljivo in radikalno, kot od tega proizvajalca lahko pričakujemo. Je vitkejša od predhodnika, porabili so tudi manj vrvic in materiala. S tem so izboljšali zmogljivosti, tako da padalo bolje planira in pobira, pa še med najhitrejšimi na trgu je. Izbirate lahko med dvema barvama in štirimi velikostmi, ko pokrivajo teže od 90 do 130 kg. Sedaj je tudi U Cross S opravil EN/LTF C test. (www.aircross.eu)

Apco

je nadomestil model Twister (akro) z različico MK II. Dizajn z očmi na gornji površini in z dovolj prostora za reklamne logotipe na spodnji, je še vedno privlačen. Trim hitrost je precej visoka (43 km/h) in tako bolje ohranja energijo, kot originalni model. Z njim je lažje napraviti 'infinite tumbling', je stabilnejši v helikopterju in manevre z velikim G pospeškom je moč izpeljati bolj gladko. Vsi materiali so dovolj kvalitetni, da bodo vzdržali obremenitve, startati pa bo tudi po daljši uporabi lahko. (www.apcoaviation.com)

Axis

Venus III (EN D) je podedoval tehnologijo od tekmovalnega modela Mercury III. Za neoplaščene vrvice so uporabili Liros Dyneemo in Cousine Vectraline. S tem so zmanjšali upor glede na prejšnji model (Venus II) in tako povečali hitrost (ta je sedaj več kot 60 km/h) ter izboljšali drsno razmerje (več kot 10). Pet velikosti bo zadovoljilo pilote s skupno težo od 60 do 145 kg. (www.axispara.cz)

Cloudstreet

je ameriška firma, ki proizvaja vlečna vitla. S 1700 m dolgo vrvjo se lahko potegneta do 1200 m nad zemljo, bodisi z zmajem ali padalom. Izdelajo tudi vitel po naročilu, kot na primer 'super winch' za Red Bull online Winch Session series. (www.cloudstreetwinch.com)

Dudek

pravi, da je Nemo 2 (EN A) varno in hvaležno padalo za šole, pa tudi za kasnejšo uporabo. Z njim lahko letite v termiki, se vlečete z vitlom, delate prelete ali pa si omislite še motor. Zasnovan je popolnoma na novo, prednost je imela varnost. Glede na predhodnika presenetljivo dobro planira. Napravili so tudi zaprt sedež Pogo in šolski sedež Combo. (www.dudek.eu)



Gin

se je po zmagi Michaela Sigela na



Boomerangu 8 v Kolumbiji odločil za produkcijo tega padala. Izdelovali ga bodo v petih velikostih. Naj bi bil še boljši kot prototip, start je lažji, pobira bolje, manjša pa je tudi minimalna hitrost. Največja prednost je stabilnost pri uporabi pospeševalca, zadostili pa so tudi novim predpisom CIVL glede obremenitve vrvic. Nov je tudi komplet sedežev za tandem (Safari Pilot in Safari Passenger). Slednji je zadaj opremljen s ploščo za instrumente. (www.ginglid.com)

Icaro

Ekipa Michaela Neslerja je končala EN C Maverick 2. Čeprav nima težav s konkurenco, je bistveno boljši, ko postane ozračje turbulentno in pri letenju v veter. V zadnji rob so vgradili mini rebra, A vrvice pa so zaradi večje stabilnosti pomaknjene nekoliko nazaj. Pri Icaru dobite tudi jopič, ki je nepremočljiv in nepropusten za veter, pa še logo planike ima na prednji strani. (www.icaro-paraglid.com)

Niviuk

mini padalo Zion, ki tehta samo 4 kg, boste vedno lahko vzeli s seboj v gore, malo pojadrili ali pa se z veliko hitrostjo spustili v dolino. Kvadrature od 15 do 19 m² so primerne za teže od 91 do 115 kg. Za lažje zlaganje novih padal z veliko ojačitvami pa bo v pomoč vreča NKare. (www.niviuk.com)



Nova

tandem Bion premore velik razpon teže, od 115 do 230 kg. Odlikujejo ga lahkoten



start, trpežnost, varnost in lahkotne komande. Zaradi sorazmerno majhne vitkosti je odporen proti stranskim zapiranjem, majhna minimalna hitrost pa omogoča enostaven start tudi pri šibkem vetru in z lenim potnikom. (www.nova-wings.com)

Ozone

pravi, da je Geo III (EN B) najlažji Geo do sedaj. Tehta samo 4.1 kg. Za osnovo so vzeli Buzz Z3 in je namenjen pilotom, ki bi želeli kar se da sproščeno leteti. Uspešno Mantro R10 so zamenjali z R11, ki premore kar nekaj (tudi patentiranih) inovacij. Največja hitrost je kar 10 km/h večja in menda ji v ciljnem doletu nihče ni kos. Seveda je namenjena samo vrhunskim, tekmovalnim pilotom. Sodeč po videnem je vse res. (www.flyozone.com)

Sky

Eos je dvolinijsko tekmovalno padalo. Pravijo, da je začetni odziv dober, posebej glede upravljanja v termičnih pogojih. Vitkost padala je 7.65, izdelujejo ga kar v devetih velikostih. Reverse 2 je robusten sedež / nahrbtnik. Izdelan je iz cordure in ima vшит kontejner za rezervo, prav tako je vgrajena zračna blazina. Najmanjša velikost tehta 2.9 kg, dobite pa lahko še dve večji. (www.sky-cz.com)



Skywalk

Mescal 3 (EN/LTF A) za začetnike in druge, ki se želijo zabavati. Premore vse, kar so imeli predhodniki: lahkoten start, dobro pobira in izjemen občutek na



komandah. Prav tako je seveda vgrajena Jet Flap tehnologija, za pomoč pri letenju pri malih hitrostih. Narejen je iz robustnih materialov in ima pet celic več kot predhodnik, kar pomeni nekaj boljše zmogljivosti. (www.skywalk.info)

Sol

je prepričan, da Torck 2 (EN D) pobira najbolje v svojem razredu, tudi drsno razmerje je boljše kot pri originalu. Ker je izdelan iz tanjših materialov, je tudi lažji, kar pa naj ne bi zmanjšalo dolgoživosti. Tudi sedež Spring je dobil oznako 2. Ima 18 cm protektor iz penaste gobe in zračno blazino. Je EN/LTF certificiran. (www.solsports.com.br)

Sup'Air

sedež Quo Vadis je zamenjava za Hybrid-2. Gre torej za sedež / nahrbtnik, ki je kar se da lahek, pa vseeno varen. Lahko je ležeč ali pa bolj sedeč, tudi dolžino sedežne plošče lahko spreminjate med letom. Omislite si ga lahko z oporo za noge ali pa vrečo, če boste bolj hodili, kot leteli, bodo prišli prav nastavki za pohodne palice in prostor za pijačo. Prihaja v štirih velikostih in s prav toliko kilogrami (malenkost več). (www.supair.com)

Svetovno prvenstvo

Od 3. do 16. julija bo v Piedrahiti, v Španiji potekalo svetovno prvenstvo v jadralnem padalstvu. Slovenijo zastopajo brata Valič in Jurij Vidic. Vso srečo! Med tekmovanjem naj bi bil štart za

rekreativce zaprt. Pozneje so pristali, da lahko startajo po končani tekmi. Za večerno termiko bo že. S Štefanom Šunko (Steve Ham) ni šale. (www.piedrahita2011.com)

Swing

Stratus 8 je serijsko padalo za izkušene in ambiciozne tekmovalce. Vitkost je 7.4, drsno razmerje pa boljše kot 10. Zaradi nasploh dobrih lastnosti upajo, da bo popularen med piloti serijskega razreda. Do sedaj so tri velikosti pridobile certifikate EN D, dve pa to še čaka. (www.swing.de)



UP

Edge XR je dvolinijsko tekmovalno padalo z vitkostjo 8. V pomoč malemu številu vrvic so najlonske palčke v profilu. Če se vam zdi prehitro (največja hitrost 70 km/h), ga lahko nekoliko zavrete s trimi. Seveda je namenjen samo izkušnim. (www.up-international.com)

U-Turn

Emotion 2 je že tretje LTF 1 padalo tega proizvajalca. Po lastnostih spada med umirjenega Bodyguarda 3 in bolj dirkaškega Infinityja 3. Vgrajen je sistem za nadzor starta, ki preprečuje, da bi pilot preveč povlekel A vrvico in s tem povzročil frontalni kolaps. Štiri velikosti so za razpon tež od 50 do 130 kg. (www.u-turn.de)



ŠTARTI

Letenje na Obali

Slovenska obala na prvi pogled ni raj za letenje, vendar njeni grički lahko razveselijo marsikaterega jadralskega padalca, če jih je le pripravljen raziskati. Dejstvo je, da se tu presenetljivo dosti leti, a leti le redkoma priromajo na OLC, saj se domačini pogosto odpravijo v luft brez želje po kilometrih, slavi... in brez moteče elektronike. Kratke hlače in padalo je skoraj vse, kar potrebujejo za uživanje v vetru s pogledom na morje.

Da se jadrarno padalstvo na Obali ohranja, gre zahvala Primorcem, ki marljivo skrbijo, da so vzletišča in pristanki pokošeni, da jih krasi kakšen trakec, ki nakazuje smer vetra, da z veseljem pomagajo komurkoli, ki izrazi interes za letenje v teh krajih. Vendar je potrebno poudariti, da gre pri letenju na obali za neke vrste nišo, saj je tu nekaj predpostavk, ki jih je potrebno spoštovati. Obala nima nobenega registriranega vzletišča in letenje na tem območju je zelo omejeno. „G“ prostor sega le 305m nad terenom, kar je v najboljših primerih le slabih 800 metrov nad morjem. Na zahodu je omejen s CTR območjem letališča Portorož (glej-<http://www.sffa.org/index.php/zracniprostor>), s katerega rada nizko letijo športna letala. To sicer ne pomeni, da niso bili na tem področju opravljeni zavidljivi preleti, vendar je cilj tega članka opisati, kaj lahko pričakuje rekreativni pilot v povprečnem dnevu, če se strogo drži zgoraj navedenih omejitev. Sledili bodo kratki opisi glavnih vzletišč; podrobnejše informacije so na voljo tudi na ZPLS strani .

Glem

Prvo vzletišče, ki bi ga rad predstavil, ponuja letalcem lep odprt pogled na Koper. Nahaja se na cesti Koper-Vanganel-Boršt in je zelo enostavno dostopen z avtomobilom. Obrnjen je proti severu in popoldne prav rado z morja ugodno „pihne“. Pristanek je dobro viden velik travnik ob zahodni strani ceste, po kateri se pripeljemo. Greben Glema je dolg le dobrih 500m, vendar se lahko zapeljemo tudi nekoliko zahodno po dolini na grebe južneje, a moramo paziti, saj se hitro srečamo z

„D“ zračnim prostorom. Potencialno bolj zanimiv in vizualno bogat je poskus preskoka proti severu na hrib, kjer leži vas Pomjan, saj pridemo tako le korak od Kopra. A tu velja opozorilo: slovenska obala je gosto naseljena, kmetje pa se ukvarjajo predvsem z vinogradništvom in oljarstvom. Vedno moramo paziti, da imamo primeren travnik za pristanek v doletu.

Socerb

Spet lep razgled, tokrat na Trst, nam ponuja vzletišče Socerb, ki leži na grebenu na slovensko-italijanski meji. Tudi tu prijeten obalni veter z morja „maestral“ piha iz SZ pravokotno na vzletišče. Do njega se pripeljemo tako, da vozimo proti gradu Socerb in se na vrhu hriba zapeljemo desno po makadamski cesti ob grebenu. Pristanek je v Italiji pri vasi Dolina (San Dorligo della Valle), a če je dan vsaj povprečen, se tu z lahkoto izvede top landing. Tu precej letijo Tržačani, in sicer tako, da se pripeljejo popoldne na vzletišče, letijo 15 minut, pristanejo spet na vzletišču, malo pokramljajo, pa spet v zrak in tako do večera. Greben je dolg kakšna dobra dva kilometra in ga skoraj vsak dan več padal pridno „drsa“.

Kvirik

Vzletišče pri cerkvi svetega Kvirika se nahaja tik nad vasjo Sočerga (malo pred mejnim prehodom za Buzet) in je obrnjeno proti JZ. Tudi tukaj je dostop z avtomobilom mogoč tik do vzletišča in ker je vrh hriba en sam travnik, se lahko z lahkoto naredi top landing. Pristanek je travnik v dolini, do katerega priletimo tako, da odletimo točno nad slovensko obmejno kontrolno točko. Termika tu ne pride toliko do izraza kot pri vzletišču Zavoj v sosednji Hrvaški (ki se nahaja vzhodno na istem grebenu), saj je tu dolina ožja. Ne glede na to pa je pogosto mogoče dalj časa prijetno jadrati ob zmerni dinamiki na slabem kilometru dolgem grebenu.

Kuk in Breg

Na grebenu neposredno severovzhodno od Kvirika se nahajata vzletišči Kuk in Breg. Prvo vzletišče je obrnjeno proti jugu, drugo proti vzhodu, do njiju pa se

pripeljemo tako, da v vasi Gračišče (smer Buzet) zavijemo levo proti Movražu mimo vasi Smokvica. Avto pustimo nad Movražem ob cesti proti Rakitovcu. Za dostop do samega vzletišča si je potrebno na rame nadeti nahrbtnik s padalom in odpešati; pot ni zahtevna, vendar se proti Kuku vleče dobre pol ure. Mesta, kjer pustimo avto, so označena s trakci na drevesih (dober kilometer iz vasi levo za Kuk, še kilometer kasneje desno za Breg), vendar je bolje, če za vodstvo do vzletišča zaprosite kakšnega pilota, ki je tu že letel. S pristanki v tej dolini ni večjih težav.

To so, zelo na kratko, vzletišča, ki jih prebivalci Obale najpogosteje uporabljamo. Obstajajo še mnoga druga: na primer greben nad Ospom in Marčev hrib pri Črnem Kalu, s katerih se lahko preleti najdaljši viadukt v Sloveniji, in druge vzletne točke, ki jih pa še sam ne poznam. Mislim pa, da so za naključnega obiskovalca opisana vzletišča za začetek dovolj.

Če si pa želite nekoliko več eksotike in premorete zvrhano mero predrznosti, povprašajte kakšnega bolj izkušenega padalca „Kje je to Klif?“

Avtor: Tom Pavlič
DJP Kovk Ajdovščina

Slika: Tom na štartu v Ospu



PREDSTAVITEV PADALA

NOVA Factor 2

Po zloglasnem Mentorju 2 (EN B) nam je podjetje NOVA končno predstavilo tudi starejšega brata, Factorja 2 (EN C). Še čisto vroče padalo bo sicer še potrebovalo nekaj dobrih termičnih dni, da res pokaže vse svoje zmogljivosti, ampak glede na tekmovalne dosežke in čudovite XC prelete Mentorja 2 so pričakovanja izjemno velika. Prva serija težko pričakovanih Factorjev 2 je že bila poslana, eden izmed njih pa je prispel tudi v Slovenijo.

Že na prvi pogled je povsem očitno, da primerjava s predhodnikom, Factorjem 1, nima pomena. Namesto mylarjevih ojačitev celic so v nos novega profila vgrajene poliamidne palčke. Zaradi treh linij in povsem drugačne razporeditve vrvic jih je občutljivo manj. Na vzletišču torej razen krajših vrvic, novega profila in mini reber na zadnjem robu, ki poskrbijo za lepšo površino padala, in posledično tudi boljše zmogljivosti, ni opaziti nobenih posebnosti. Kupola se pri vzletu lepo formira in se brez napora povzpne

nad pilota, kjer se lepo odziva na morebitne popravke pred vzletom.

Šele v zraku se resnično pokaže vložen trud in številni testni leti razvojne ekipe v podjetju NOVA. Stabilnost padala je zahvaljujoč novemu profilu in razporeditvi vrvic enostavno izjemna. Kupola se odzove na prav vsak pilotov ukaz in ob tem pošilja dovolj očitnih povratnih informacij, da pilot ve, kaj se s padalom dogaja in kaj se bo zgodilo. Do deformacij kupole zato pri izkušanih pilotih naj ne bi prihajalo, kljub temu pa se le te odprejo zelo hitro in resnično brez vsake agresivnosti. Izjemna stabilnost se ohrani tudi pri pospešenem letenju. Uporaba mehkega, elegantnega in dokaj kratkega pospeševalnika je zelo udobna na celotnem razponu.

Handling padala je poglavje zase. NOVA je kar tri mesece razvoja posvetila letenju v močnih termičnih pogojih in dolinskih vetrovih, da so končno dosegli zastavljene cilje. Zavore so sicer malenkost mehkejše in daljše kot pri Mentorju 2,

ampak za upravljanje s padalom potrebujete res čisto malo zavor. Padalo se odzove in začne obračati že ob najkrajših potegih zavornih vrvic. Problemi pridobivanja višine v močnih in ozkih termičnih stebrih so tako stvar preteklosti. Preteklost je tudi problem z ušesi Factorja 1, velika ušesa so namreč res velika in povsem mirna.

Prav gotovo ste že slišali o zmogljivostih Mentorja 2, toda Factor 2 naj bi imel po besedah podjetja NOVA na celi polarni krivulji za 0.3 še boljše drsno razmerje. V kombinaciji s temi podatki, veliko stabilnostjo in odličnim handlingom Factor 2 ostaja zelo varno in zabavno padalo EN C varnostnega razreda. Da je Factor2 res nekaj posebnega, dokazuje dejstvo, da je nastal v sodelovanju s slovenskimi piloti. Izkoristite testne dneve, ga preizkusite in se prepričajte tudi na lastne oči.

Avtor: Mitja Jančič





IZPITNI LETI

Tistega uspešnega dopoldneva

Tistega sončnega sobotnega dopoldneva smo se »adrenalinci« še zadnjič podali na trening v višave nad Šmihel. Tudi padalstvo je lahko trening, sploh če imaš naslednji dan preizkus praktične usposobljenosti za pridobitev dovoljenja pilota jadralnega padala, ali kot smo temu kar na kratko rekli – padalski izpit. Jutranjega vetra je bilo ravno dovolj, da smo lahko že dvigali padala in odleteli naravnost nad pristanek. Nad šmihelskimi hišami smo izvajali manever hitrega spuščanja (ušesa). Ocenili smo smer vetra na pristanku, vetrna vreča je kazala blag vetrič z juga, tako da smo se vsi odločali za pristajanje v smeri morja, z zavoji v levo. čakal nas je še pristanek v označen 50x50 m velik kvadrat in seveda varen pristanek na noge. To smo izvajali celo soboto, kot tudi že pretekle dneve, in poskušali najt tisti pravi občutek, ki ga morajo osvojiti in pokazati pravi padalci. Od prvih jutranjih letov smo vedno pričakovali največ uspeha, saj so nam vremenske razmere omogočale najboljše in najlažje pristanke. Sonce je vedno bolj sijalo in grelo tla, nastajali so tudi prvi mali oblaki, veter na vzletišču je čisto počasi postajal močnejši, ozračje pa je postajalo vse bolj termično. Dobro, da je bil na pristanku še vedno šibak. Njegovim spremembam smeri, ki jih je bilo opaziti z zraka, zato nismo dajali večjega pomena. Na pristanku so se začeli zbirati padalci, domačini in tujci, Čehi, Madžari, Avstrijci, Italijani in celo Litvanci. Šofer rdečega kombija je bil že v akciji in na vzletno mesto je vozil vse, ki so imeli željo po letenju. Za nas je to pomenilo, da na vzletišču ne bomo več sami, v zraku nič več glavni, nad pristanekom pa smo morali biti pozorni tudi na druge. Dan se je po dveh skokih hitro prevesil v zgodnje popoldne. Termika in močan veter sta naznanjala, da nas trening šolskega kroga zopet čaka šele pod večer. Tako smo imeli priložnost popoldne izkoristiti za jadranje. Juhu! A našemu veselju se je kmalu pridružilo malce strahu, saj smo bili priča, eni bolj drugi manj, padcu litvanskega padalca. Zaradi vzleta v močnem vetru, zaviranja padala takoj potem, ko se je odlepil od tal, je prišlo do frontalnega zapiranja. Možakar je bil deležen trdega padca, nje-

govo padalo je obviselo na krošnjah dreves. Brez pomisleka so očividci poklicali 112 ter mu sami odhiteli pomagat. Zlomljena vretenca je vse, kar smo kasneje uspeli izvedeti. Marsikdo je po tem izgubil željo, da se poda v zrak. In raje smo čakali na bolj ugodne razmere. Varnost je vedno na prvem mestu, šele nato letenje. »Kaj nam je treba to gledati ravno dan pred našim izpitom. Da te ja vse mine,« smo se potem malo šalili. Šele okoli petih popoldne so se prvi zopet podali v zrak, si privoščili malo jadranja in še zadnje vaje pristajanja v šolski krog. Še dva skoka in dan je bil zaključen. Po komentarjih in napotkih našega inštruktorja Klavdija Rakuščka smo na glas razmišljali, koga bi zadolžili, da pride ponoči na travnik povečati stranice šolskega kroga. Čakalo nas je še okrepcilo, pot proti domu, večina v smeri Tolmin, tuš in spanec. Ne vem, če smo vsi imeli dober spanec oziroma smo preživeli noč brez sanj o letenju... In bilo je novo jutro, nov dan, dan D. Zgodnje vstajanje in na zbirnem mestu čakanje kombija iz Drežnice, da nas tiste, ki smo bili iz iste doline, zopet popelje proti Lijaku. Pred nami je bila slaba ura vožnje. V kombiju je med potjo nastala smrtna tišina. Če ne bi imeli izpita, bi rekla, da zato, ker se nam je spalo in zehalo. Vendar je gotovo vsak v sebi premeleval vse tisto, kar ga je to dopoldne še čakalo, in skušal potešiti stiskanje v želodcu. Smo pa ugibali, kdo je bolj živčen, mi ali naš inštruktor Klavdij. Kakšen filozof bi rekel, da se je čutila mešanica skrbi, dvoma, adrenalina, živčnosti... Ob 8.00 smo se vsi zbrali v Šmihelu na pristanku. Bilo nas je 12 tečajnikov in naš inštruktor. Treba je bilo počakati še na komisijo, ki se je že navsezgodaj pripeljala iz okolice Celja. Hladno jutro, sonce je počasi vzhajalo, brez občutka kakšne rahle sapice, trava je bila še malo rosna. »A koga kaj stiska? Je koga kaj strah?« so se tiho vrstila vprašanja. Imaš tisti grozen občutek adrenalina v sebi, ki ti povzroča, da ti srce močnejše bije, tlak v krvi narase, v trebuhu pa se pojavlja ščemenje. Kot pred kakšnim šolskim testom ali ustnim zagovorom. Adrenalin! Naš klub res nima brezpredmetnega imena. Naše skrbi

smo zbijali s kakšno šalo in smehom. Pravzaprav smo se zavedali, da smo vsi v enaki situaciji in kar bo, pač bo. Po tem, ko sta se inštruktorja iz komisije pripeljala vsak s svojim avtomobilom na zbirno mesto, smo uredili še papirje in od njiju dobili napotke. Delovala sta prijazno in prav nič zateženo, kar je marsikoga od nas pomirilo. S kombijem in avtomobilom smo se z enim od inštruktorjev komisije končno odpravili proti vzletnemu mestu. Jutro je bilo tako kot prejšnji dan. Jutro, kot smo ga bili navajeni in smo si ga želeli. Zgodnji smo bili, veter na vzletišču je pihal še v napačno smer, po pobočju navzdol. Tako smo imeli priložnost, da še malo posedimo z uprtimi pogledi proti pristanku, na katerem se je jasno videl začrtan kvadrat, ki je bil tarča naših pristanikov. Komu se je prilegel še kakšen cigaret, da je malce zmanjšal živčnost. In kdo naj bi šel v zrak prvi? Kdo bo »poskusni zajček« ali bolje rečeno, kdo bo prebil led? Imeli smo čas, da smo se malce šalili na ta račun in poskušali razrešiti »problem«. Od idej, da gremo po velikosti, starosti, črk imen, smo pristali na to, da imamo punce prednost. Kar štiri punce iz kluba Adrenalin smo ta dan opravljale izpit za pilota jadralnega padala. Roko na srce, ne srečaš veliko padalcev ženskega spola, letča populacija so večinoma moški. Trak na palici je počasi kazal nulo - brezvetrje. In od Srečka smo dobili dovoljenje, da se lahko pripravimo. Šlo je zares. In glej ga zlomka, fantje so na pristanku začeli razgrinjati svoja padala. Dogovor, da imamo punce prednost, je šel po vodi. Pa saj nismo bile jezne ali užaljene, saj, po pravici povedano, ni nobena hotela v zrak prva. Tako se je videlo, kdo res želi čim prej izkoristiti zanj ugodne razmere in stvar hitro opraviti. Prvi tečajniki so bili že pripravljeni, da pokažejo svoje znanje, veter je bil primeren, inštruktor je bil s svojimi papirji, da si zapiše komentarje, tudi pripravljen. Res smo si vsi želeli opraviti ta izpit. Mene je bilo najbolj strah, da bom jaz ali kdo od ostalih odšla domov brez potrdila o opravljenem izpitu in razočarana. Prvi je dvignil svoje padalo Klemen Florjančič (Kadiwc). On je na vzletišču vedno prvi in vedno se prvi

pada v višave. Po uspešnem startu in manevru hitrega spuščanja se je za njim podal Marko Koroša. V zrak smo se podajali v približno enakomernih časovnih presledkih. Naslednji je svoj priimek in ime inštruktorju javil naš najstarejši član Adrenalina Roman Jazbec. Medtem ko so nekateri v zraku mislili samo še na zavoje v levo in na varen pristanek v šolskem krogu, smo bili ostali šele pri razgrinjanju padala in pri petih kontrolnih točkah. Katere že? Odprte celice, razpletene vrvice, vpetja, veter je ugoden, zračni prostor je prost. Boris Šulin je bil četrti, ki je želel pokazati svoje padalske spretnosti. Prva dva smo z vzletišča že lahko videli pri pristajanju ter ocenili, ali sta zadela 50x50 m velik šolski krog. Uspešno! Tudi smer pristajanja smo lahko ocenili od predhodnikov. Takrat je pihal rahel jugozahodnik. Kot peti se je v zrak podal Tine Premrl (Tinčk). Vsi so imeli lepe vzlete. Nikomur ga ni bilo treba prekiniti in ponovno vzletati. Videli pa smo inštruktorja, kako si vsak vzlet beleži. Napakice najbrž. Prva punca, ki se je podala v zrak, je bila Špela Šterk. Njen vzlet je bil posebej pohvaljen. Sedma pogumna se je od tal odlepila Majda Brelih. Njena posebnost je manever hitrega spuščanja... Ušesa namreč. Končno sem prišla na vrsto jaz (Alison Kogoj). Glede na rahel veter je bil potreben odločen poteg padala, da se je lepo dvignilo nad mene, zateg kontrolnih vrvic, kontrola, kratek tek po pobočju in že sem bila v zraku. Za mano je nato vzletel Kristjan Kuščer (Kuščer), Katarina Walland, Gregor Leban in Martin Masera. Ne vem, kako so ostali doživljali let, ki ni bil navaden, ampak pravi izpitni let. Ne samo, da smo varno vzletali in pristajali, treba je bilo pokazati tudi določeno znanje. Izvedba pravilnega manevra za hitro spuščanje, pravilno zbijanje višine, ob tem pa je bilo treba ves čas paziti, da nisi previsok ali prenizek. Potem še pristanek v šolskem krogu z lepimi stranicami varno in na noge. V zraku je moja trema izginila. Bila sem med letom, samo še dobro ga je bilo treba dokončati. Bližala sem se mestu nad pristankom. Ozračje je bilo seveda mirno. Tudi nisem imela skrbi s kakšnim odnašanjem s smeri. Po postaji sem javila, da sem pripravljena na izvajanje manevra za hitro spuščanje: »Alison, ušesa.« »V redu, kar naredi,« se je slišalo. Tako je sledil enakomeren poteg zunanjih A-linij. Padalo se je ob straneh zalomilo. Preden sem manever

po nekaj sekundah zaključila, sem upala, da mi ga ne bo treba reševati s »pumpanjem«. In res se to ni zgodilo. Sledila je ocena vetra na pristanku ter zbijanje višine. Mimogrede sem opazila, da me stal ne opazuje samo komisija, inštruktor in pred menoj pristali adrenalinci, ampak tudi gledalci. »Še tega mi je treba! Upam, da držijo vsaj pesti zame,« sem si tečno mislila. Pozabila sem na radovedne oči in se odločila za pristajanje proti jugu. Kar bo, pa bo. Časa za spreminjanje smeri res ni bilo veliko. Veter je bil šibak, zato me to ni smelo skrbeti. Moja edina skrb: »Bom pristala v šolskem krogu?!« Ne vem, zakaj, ampak ta 50x50 m omejen travnik je bil zame vedno zaskrbljivoč. Nobene svobode pri pristajanju. Po zbijanju višine sem ocenila, da sem dovolj visoka za pristanek. Prva stranica: »Bom predolga? Bom še podaljšala. Zavijem zdaj? Ne, ne še! Ja, zavijam! Bom podaljšala drugo stranico.« Zavoj v levo in druga stranica: »Sem še vedno predolga? Bom podaljšala. Lahko bi že zavila proti pristanku.« Zavoj v levo in zadnja stranica: »še vedno sem visoko. Kje je ta kvadrat? Ne bom ga zadela...« Po odlično opravljenem šolskem krogu, tako pravi moj inštruktor, sem po nepotrebnem naredila dva majhna zavoja, s katerima sem hotela zbiti še malo višine. Res mi ne bi bilo tega treba, saj sem tako pristala z veliko hitrostjo in pristala na rit. »Kaj mi je bilo pa tega treba?!« Jezna, žalostna, razočarana, tečna, utru-

jena... Kakorkoli že, na vzletišče sem se še s tremi fanti odpravila še enkrat. Dobili smo še eno priložnost, da popravimo svoje napakice in pokažemo tisto, kar res znamo. In zopet smo šli s kombijem na vzletišče. Treme sem imela manj, vzdušje med nami je bilo bolj sproščeno, saj smo vedeli, da smo večina stvari pokazali že v prvem letu. Manjkal nam je samo še dober pristanek in nekako smo verjeli v dober konec. Sonce je bilo že visoko na vzhodu, veter na vzletišču se je malo ojačal, tudi drugi padalci so se že valili na vzletno mesto. Na vzletišču smo kar takoj šli v akcijo. Tokrat nas je pospremil naš inštruktor Klavdij. Prvi so šli fantje in zadnja jaz. Nismo se obremenjevali z vzletom, ne z »ušesi«, mislili smo le na dober in varen pristanek. In bilo je tako. Vsem štirim je uspelo. Pravzaprav je uspelo vsem dvanajstim! Vsi smo uspešno opravili, le da smo nekateri za to potrebovali dva leta. In ja, vsaj dvakrat smo leteli! Izpit je bil za nami. Z nasmehi na obrazu smo si čestitali. Čestitala sta nam tudi inštruktorja iz komisije, ki sta nam izročila potrdilo o uspešno opravljeni licenci za pilota jadralnega padala. Sledilo je martinčkanje na soncu, pivo, smeh in ne nazadnje skupno kosilo. Še dvanajst nas je, ki od tistega uspešnega dopoldneva, 3.4.2011 lahko prosto letamo pod milim nebom.

Pripravila: Alison Kogoj





TEHNIKA LETENJA

Obvladati zapiranje

Avtor: Rob (Whittall)

Naslov originala: *Flying tips - Dealing with deflations*

Prevod: Matej Belčič

Pri Ozonu pravijo, da bi s članki, kot je ta, želeli dati dovolj informacij in idej, ki se jim zdijo pomembne za izboljšanje varnosti in/ali tehnike letenja. Očitno je, da gre do včasih zelo pomembne stvari mimo nas neopažene ali pa so prenesene v napačnem pomenu. Vsak mesec bodo skušali objaviti drug nasvet. Prosijo tudi, da informacijo prenesete prijateljem, saj lahko reši življenje.

Kot pravi na koncu članka Rob (Whittall), se z nasveti ne bodo vsi strinjali in debate so neizbežne. A to je dobro, saj sili ljudje k razmišljanju, kar vodi k razumevanju stvari. Ne vzemite nasvetov v članku kot nekaj brezpogojno pravilnega. Mogoče je kje prevod slab, mogoče ste kaj narobe razumeli, mogoče kaj na hitro prebrali, mogoče vaše padalo reagira nekoliko drugače, ...

Obvladati zapiranja

Zapiranja se dogajajo nam vsem in jadralna padala so nagnjena k temu. Brez dvoma so eden glavnih vzrokov za nezgode, toda pogosto vzrok težav ni zaprtje padala, pač pa reakcija pilota, ko poskuša rešiti nastalo situacijo.

Vsa ta leta, kar se ukvarjam z jadralnim padalstvom, sem videl veliko nesreč in nezgod. Nekatere so se končale z resnimi poškodbami, ki bi se jim velikokrat lahko izognili.

Ko pride do zaprtja padala, je tvoja reakcija ali ne-reakcija lahko usodna za ponovno uspešno formiranje krila. Poglejmo поблиže, kaj se pri zapiranjih pravzaprav dogaja in kako se je najbolje ubraniti pred resno nezgodo.

Scenarij

Naš pilot, Edvard, je v štirih letih naletel približno 300 ur. Lani je začel leteti z DHV 2 padalom in ima na njem kakih 50 ur. Do sedaj je bil njegov najboljši prelet 65 km, lani v Alpah. Obveznosti mu omogočajo letenje le ob vikendih in med počitnicami. Vseeno se dobro počuti v

termičnih pogojih, razen ko postane res močno. Takrat je malo nervozen.

Na ta dan Edvard vstane bolj pozno, na hitro zbaše vase zajtrk ter odhiti na start. **Ne da se mu preveriti vremenske napovedi, saj je zunaj modro pomladansko nebo in ne želi biti še bolj pozen, kot je že.*

Ko opoldne starta, je čutiti le rahlo sapico v obraz in prvi stebri so lepi, mehki in enostavni. Po kaki uri v zraku se začno razmere hitro spreminjati in stebri postanejo močni, celo malo preveč.

**Čeprav ne uživa preveč, se odloči, da bo letel naprej, saj bi želel preseči tistih rekordnih 65 km.*

**Poleg tega je njegov prijatelj Vincenc samo nekaj kilometrov naprej in mu že ne bo pustil, da bo potolkel njegov osebni rekord.*

Visoko nad vrhom zaide Edvard v težave. Zdi se, da se je veter okrepil in stebri so zdaj močni, raztrgani in grobi.

**Edvardu se začnejo znojiti dlani, srčni utrip se mu poveča, v želodcu pa ima občutek, ki mu ni všeč.*

**Postane nervozen in napet.*

Ko krilo leti skozi turbulence, se njegovo običajno mehko upravljanje spremeni v ostro in nervozno.

**V sedežu se vzravna in nagne naprej. Ne ve, zakaj to počne, ampak vedno ko postane 'razrukano', vetrovno ali ko ga je strah, je vedno tako.*

Potem pa dobi velik 'klofer'. Turbulentno ozračje ponese padalo, ga izprazni in prednji rob se zapogne. V trenutku je 60% krila nekje spodaj in nazaj. Edvardovo srce skoraj eksplodira, ko naval strahu drvi skozi njegove misli in telo.

**Njegova edina misel je: stori kaj, stori kaj.*

Potegne levo komando, da bi nasprotoval izpraznjeni desni polovici. Reakcije je zdaleč preveč agresivna in komando potegne veliko premočno. Tako nehoti spravi krilo v negativno in zastoj. Sedaj je v neki nerazpoznavni kombinaciji zastoja in negativne. Razburjen in prestrašen popusti komando in krilo udari naprej pod horizont tako močno, da se ustraši da bo zletel čezenj. Zategne obe komandi, da bi obvladal padalo, to pa sedaj pade daleč nazaj za njega. Edvard je sedaj

samo še panična figura mahajočih rok in nog.

**Izgubil je dragocen čas in višino in ko pada skuša ugotoviti, le kaj za vraga se dogaja s padalom, ko ga meče naprej, nazaj in v stran.*

Tlesk, hreščanje, udarec. Edvard se vrne na mater Zemljo in njegov osebni rekord 65 km bo sedaj veljal za vselej!

Diagnoza

Kaj se je pravzaprav zgodilo ubogemu Edvardu?

Še enkrat pogledaj scenarij, poišči stavke označene z *, pa boš hitro ugotovil napake.

Napake

1. Edvard ni preveril vremenske napovedi. Če bi jo, bi vedel, da je bila inverzija, ki je prebila zgodaj popoldan. Zato so stebri nenadoma postali močnejši. Prav tako bi vedel, da je za zvečer napovedana fronta in da bi se naj popoldan veter okrepil.

Vremena nikoli ne vzemi za nekaj samo po sebi umevnega. Je zelo zapleten pojav in zelo pomembno je, da ga kot jadralni padalci popolnoma razumemo, saj letimo počasi in naše okno za letenje je zelo ozko, v razburkanem ozračju pa smo izpostavljeni zapiranjem. Razumeti vreme je najpomembnejši faktor varnega letenja. Beri knjige in preučuj vreme na televiziji in internetu. Jasne ti morajo biti vremenske karte, rosišča, gradienti in še veliko veliko več. Po vseh teh letih letenja se še vedno učim in še vedno popolnoma spoštujem moč narave.

2. Tvoj ego in želje so tvoj sovražnik. Ko letiš, mora bit tvoj edini cilj leteti varno in uživati. Potolči rekorde imaš čas vse življenje. Nikoli ne rini čez svoje meje. S tem, ko se počutiš neudobno in nervozno, ti telo pravi, kaj se dogaja, zato ga poslušaj. To je opozorilo, da se bližaj območju negotovosti. Vstopi vanj, če se čutiš sposobnega, če si pa količkaj v dvomih, pojdi pristat.

3. Ponovno ego, tokrat zaradi drugih. Nikoli ne sili v nekaj zaradi drugih. Vincenc leti že sedem let in ima naletenih približno 1200 ur. Letel je povsod po



svetu, tudi tekmoval je in šlo mu je dobro. Vsi smo drugačni, zato leti po svojih merilih in ne po merilih drugih. In ne primerjaj se z drugimi, saj lahko da tudi oni česa ne razumejo.

4. Vse opozorilne lučke svetijo, Edvard pa vseeno ne odneha - to je res velika napaka. Ko ne uživaš več v letenju, pojdi pristat. Drugače presežeš svoje zmogljivosti in delaš vse več napak. Strah lahko zamegli zmožnost presoje, reakcije postanejo naključne, pogosto napačne, izgubiš lahko tudi občutek za koordinacijo. Poskusi dihati, se sprostiti, ostani miren in pojdi na najbližji varen pristanek, kot bi to storil običajno. Varno pristati, je v teh okoliščinah najboljši način, kako se izogniti nesreči.

5. Držati se naprej v sedežu ti nikakor ne bo pomagalo. Pravzaprav ravno nasprotno. V nenormalni situaciji sediš v nenormalnem položaju. Sedeti vzravnani na robu sedeža, je veliko težje obvladati padalo, zato tudi letimo naslonjeni nazaj. Tako sedenje tudi zmanjša možnost zaznavanja in pregled nad kupolo. Poskusi ostati v položaju, v katerem normalno letiš, saj si tako najbolj navajen obvladovati kupolo. Zmanjšaj število neznank, nikar ga ne povečuj.

6. Ukrepaj samo, če razumeš situacijo. Samo tako bo tvoja reakcija pravilna. Še dandanes vam bodo ljudje rekli, da se upri zaprtju s prenosom teže na nasprotno stran in zavri padalo. V teoriji se dobro sliši, je pa stvar zelo težko pravilno izvesti.

Ko pride do zaprtja kupole, se obremenitev dramatično poveča na strani, ki pač še leti. Zaradi dodatne obremenitve se poveča nevarnost porušitve vzgona. Če se še bolj nagnemo na to stran, krilo še bolj obremenimo.

S povečano obremenitvijo se poveča nevarnost porušitve vzgona in zmanjša hod komand. Dodaj še upor, ki ga ima zaprt del kupole in verjetno si že zelo blizu zastoja. V tej fazi bi v marsikaterem učbeniku lahko prebrali, da naj z zaviranjem nasprotujemo zavijanju krila.

Vendar lahko kakršnokoli dodatno zaviranje privede do porušitve vzgona. Pravzaprav, če si že imel dovolj zavrto padalo (počasno kroženje v stebru), si verjetno že preko meje prevlečenega leta, ko pride do zapiranja. Mogoče boš moral komando malo popustiti in pustiti krilu leteti ter preprečiti porušitev vzgona.

Verjetno ste že vsi slišali pilota po nezgodi reči, da je komajda potegnil komando in padalo je kar padlo v prevlečen let / negativno. To je zaradi klasične

'prekomerne reakcije', ki jo je izkusil tudi Edvard, ki lahko poruši vzgon na odprtem delu kupole in pripelje do grdega zaporedja neobvladljivih nihanj, povzročil pa jih je pilot.

V tem trenutku si verjetno že preplašen, sediš v napačnem položaju, nesposoben, da bi ti uspelo gladko, natančno in nadzorovano upravljanje, ki bi bilo potrebno, da bi obvladal nastali položaj. Ironično je, da se takrat, ko se piloti odločijo vreči rezervo, krilo skoraj vedno odpre in poskuša znova leteti. Namreč, ko sežejo po ročici rezerve, spustijo komande in kupola se ima možnost izravnati. Običajno je sedaj že prepozno, saj je rezerva že iz kontejnerja in se napihuje.

Moj nasvet je - sploh ne prenašati teže, pač pa samo malo zavreti kupolo na odprti strani in tako upočasniti rotacijo, ne pa je popolnoma ustaviti. V veliki večini primerov se bo kupola odprla po 180 stopinjah. Drugače pa pomaga odločen poteg komande na zaprti strani. Če ne prenesemo teže na nasprotno stran, omogočimo krilu, da pospeši v svojem tempu in leti v smer, v katero želi. Ta energija pomaga padalu, da se stabilizira zaradi naravne stabilnosti, s katero je padalo grajeno. Po moje je to veliko bolje, kot pa da bi tvegali prekomerne popravke in končali v hujši situaciji, kot smo pa začeli.

'Kontriranje' uporabim samo, ko sem blizu zemlje ali ob nevarnosti, da bi v koga trčil. Drugače pustim krilu, da počne, kar hoče, dokler se ne stabilizira v neki obliki letenja (lahku tudi v spirali), ki jo prepoznam in obvladam.

7. V takih trenutkih izgubljam višino in čas. Možgani so tako zmedeni, da pozabimo, kje smo. Ne trati časa z gledanjem v kupolo, bodi pozoren na višino. V tem trenutku je edino ta pomembna.

8. Edvard ni vrgel rezerve! Vse življenje si bo želel, da bi jo. Eden od razlogov, da sem še tukaj, je, da me ni bilo nikoli strah uporabiti rezerve. Če treščiš z višine več kot 100 m, rezerva pa je še v kontejnerju, si vrgel denar proč. Nobena sramota je ni uporabiti. Zato prosim, uporabite jo, če nimate več nadzora ali možnosti - zato jo tudi imate.

Zaključek

Moje stališče ni le teorija. Je nekaj, česar sem se naučil skozi leta testiranja padal in še več let, ko sem videl, da se to dogaja drugim in ko se je dogajalo meni. Srce še vedno divja v situaciji 'borbe za življenje', vendar poznam padalo, ki ga letim in

dovolj razumem reakcije, da sem lahko sproščen in včasih celo uživam, če le ni prehudo. Prav tako so leta testiranja zares potrdila, da je velikokrat najbolje ne storiti kaj dosti več kot opazovati, dokler ne prepoznam nečesa, kar mi je znano.

Ne pozabite, da vsa DHV testiranja do DHV 2 ne zahtevajo NOBENE reakcije pilota. To pomeni, da se krilo stabilizira samo - zato ni nobene potrebe po veliko 'čaranju'. Prijateljem, ki niso profesionalni piloti, pravim, da je v nevarni situaciji najbolje ne ukreniti ničesar, dokler padalo ni v stanju, ki ga prepoznajo, in šele takrat ponovno prevzamejo kontrolo nad njim - če imajo seveda dovolj višine. Vem, da zveni čudno, vendar je res bolje, kot pa z reakcijami pretiravati. Največja nevarnost je pretirano reagirati in končati s kaskado, ki v vsakem pogledu presega meje normale in za katero nimate izkušenj in vaje, da bi jo obvladali. Prav, udeležili ste se varnostnega tečaja. Dobro, upam, da ste imeli lepe počitnice in da ste uživali. Vendar to ni dovolj in nikakor ni podobno 'resničnemu boju' v katerem nevidni sovražnik napade 400 m nad skalnim grebenom. Dobite občutek, kaj se lahko zgodi, nad vodo, ko vam nekdo po postaji pravi, kaj napravite in kdaj. Tečaja bi se morali udeležiti enkrat mesečno, da bi bili sposobni nadzorovati in razumeti take situacije. Poleg tega povzroči resnično zaprtje zelo drugačne reakcije, kot pa tisto, ki ga povzročite sami.

Ne pozabite, da je še vedno najbolj varno ostati na tleh, če ste v dvomih. Če že letite, pojdite pristat. Za čudovit polet bo vedno čas. Če je prepozno, se sprostite in ne pretiravajte z reakcijami. Vzemite si trenutek in pogledajte, kaj se dogaja. Toda če ste nizko in so težave prevelike, vrzite rezervo.

Prepričan sem, da bodo ti nasveti vzpodbudili debato - dobro; tudi če se ne strinjate, vas je vzpodbudilo k razmišljanju in razmišljanje vodi k razumevanju.

Varno letenje vsem, Rob



GREEN CHALLENGE - ZELENI IZZIV

Za ljubitelje nošenja padala v hrib smo 3. aprila pod Kriško goro organizirali 1. Zeleni izziv. Hojo, tek ali kar koli, le da je z lastnimi močmi, je 19 udeležencev preizkusilo na 1000m visokem vzponu od pristanka v Seničnem do vzletišča na Kriški gori. Po vzponu je bilo potrebno svojo uvrstitev potrditi še s poletom in pristankom v kvadrat. Namen Zelenega izziva naj bo sodelovanje, ne pa zmaga, pa vendar!

Najhitrejši med tistimi, ki so tekmovali, je bil ALAN CIZEJ, ki je za vzpon potreboval 57min. Drugo mesto si je pritekel in priletel Klemen Hančič, tretje mesto pa Martin Grad.

2. Zeleni izziv bo v septembru na Krvavcu.

Več informacij na www.kimfly.si/green/

Slika: Pred startom 19 sodelujočih



STARODOBNIKI 2011

Kamniški vrh, 25. maj ob 18 uri.

Na tradicionalnem srečanju bolj in manj starih jadralnih padalcev, s starimi ali novimi padali, smo letos le uspeli počastiti spomin s poletom iz Planjave. Na bivši dan mladosti smo praznovali 25 let začetka letenja, ki se je začelo prav s Planjave, sosednjega vrha bolj poznanega Kamniškega vrha.

Srečanja se je udeležilo 36 pilotov, največ aplavza in navdušenja pa je bil deležen polet Duleta Orehka s padalom letnik 1987 (nekaj udeležencev srečanja je bilo mlajših).

Pobudniki srečanja, AK Kimfly in Polet Kamnik, se zberejo vsakič na isti dan ob isti uri: 25. maja ob 18. uri na vrhu Planjave

Slika: Start Orehek Dušana



LETELI SMO ZA VAS INDEPENDENCE DRACO

DRACO je nekakšna mešanica med speed-gliderjem in jadralnim padalom. Poimenovali so ga speed-flyer. Odlikuje ga visoka hitrost in enostaven start na običajnih vzletiščih. Osnovna hitrost pri 100kg obremenitve je 47km/h. Z uporabo trimerja jo lahko povečamo na 55-56 km/h. Vzletimo torej lahko tudi v vetru, pri katerem z jadralnim padalom ne smemo niti pomisliti na start. Velika trdnost krila daje zaupanje pilotu tudi pri ekstremno velikih zavojih preko krila (wing-over), ki so posebnost tega padala.

Pristanek je kljub visoki hitrosti enostaven tako v vetru kot v brezvetrju. Konstrukcija krila je poudarjeno trdna in ojačana ravno zaradi povečanih obremenitev pri izvajanju dinamičnih manevrov.

Drsni kot je presenetljivo velik - 1:5, tako da z Dracom dosežemo vsako pristajalno mesto na uradnih vzletiščih. Padalo je na voljo v dveh velikostih, 16m² in 18m².

Komu je Draco namenjen? Vsekakor ne ljubiteljem jadrnanja in letenja. Zanimiv je kot padalo za spust z gora, za pilote, ki si želijo dinamičnega hitrostnega letenja z dodatkom žvižganja vrvic. Zanimiv je tudi za tiste, ki so že vse poskusili, pa bo to še ena nova igrača zanje.

Za vas testiral - kimfly team





AIRFER
PARAMOTORS



AEROS
PARAGLIDERS

PARAMANIA
POWERGLIDERS



JPX Italia

BLACK DEVIL
M25Y



BLACK MAGIC
M19Y

**TEČAJI MOTORNEGA
LETENJA S PADALI !!!
ZASTOPA IN PRODAJA
Igor Drožina s.p.
Lohača 17 a
6230 Postojna
+386(o) 51 478 412
www.poletife.si**

Zastopamo in prodajamo

Airwave



ADVANCE

TEAM

5

NIVIUK

BRAUNIGER
FLUGELECTRONIC



CHARLY
Best of Air



SWING



OZONE
PARAGLIDERS



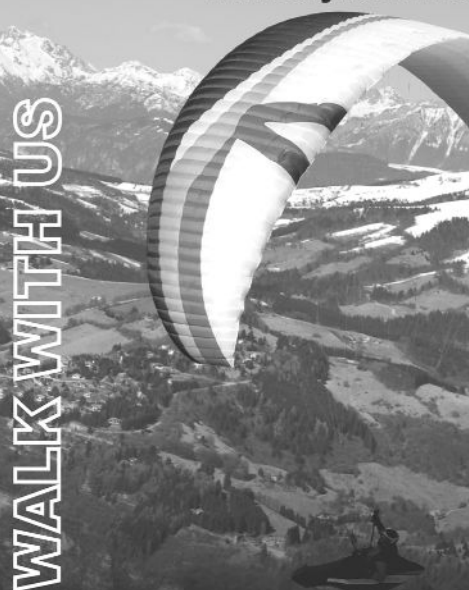
KARPO FLY

*Damjan: 031 336441
Anže: 041 864223
info@lintvar.si*

www.lintvar.si

SKYWALK
PARAGLIDERS
www.skywalk.info

WALK WITH US



MESCAL2
JET FLAP fun cruiser-LTF 1

TEQUILA2
JET FLAP freerider-LTF 1-2

ARRIBA
JET FLAP lightweight glider-LTF 1-2

CHILI2
JET FLAP high end freerider-LTF 1-2

CAYENNE3
JET FLAP sportster-LTF 2

POISON2
JET FLAP race carver-LTF 2-3

JOIN'T2
JET FLAP tandem-LTF 1-2

OSTALA OPREMA
CULT XG
sedež za rekreativce

RANGE
sedež za tekmovalce

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





ZADNJA STRAN REKLAMA AIRSYSTEMS - ISTA KOT PREJŠNJO ŠTEVILKO