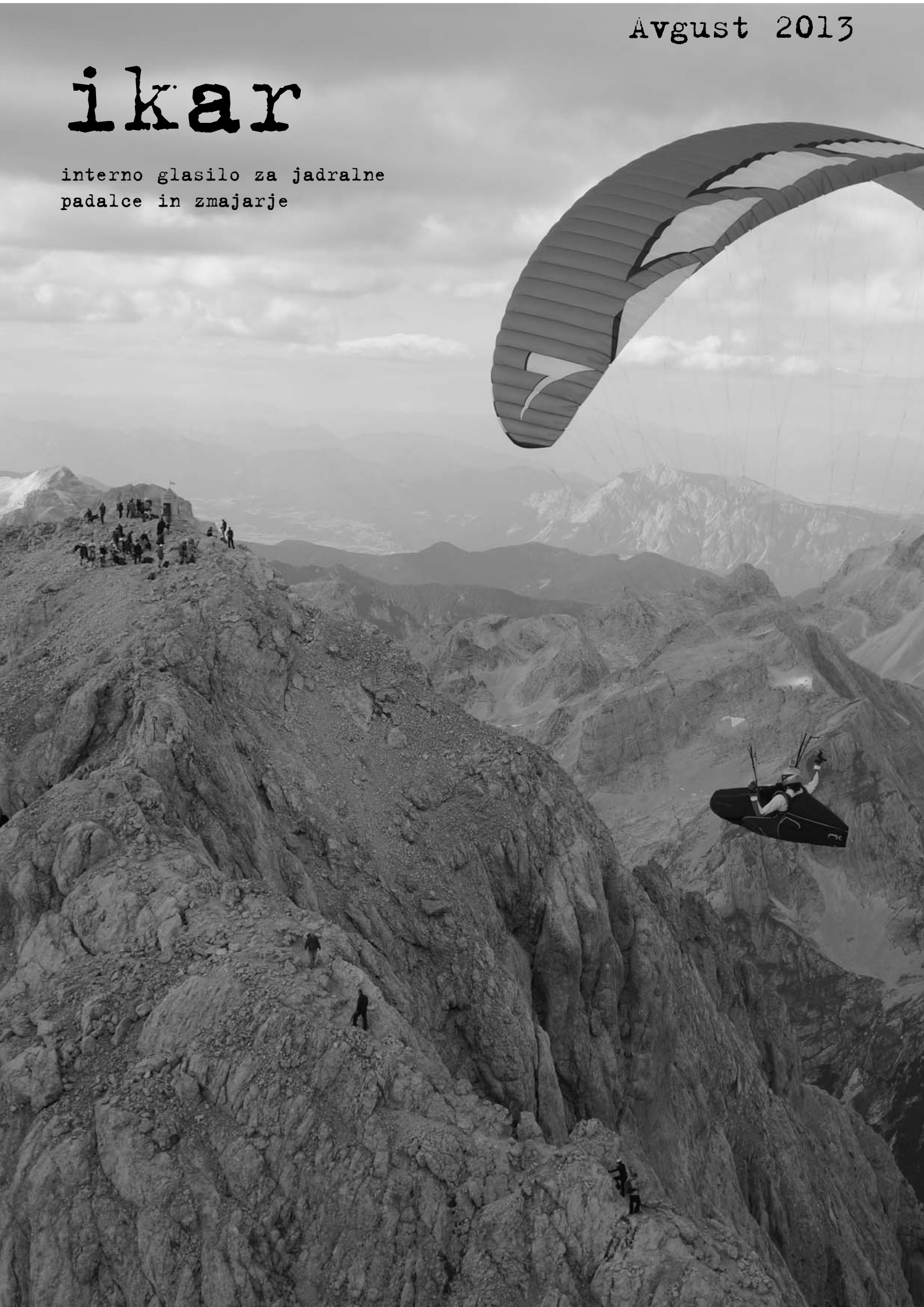


Avgust 2013

ikar

interno glasilo za jadralne
padalce in zmajarje





KIMFLY

**KIMFLY NOVA REŠEVALNA PADALA
R28 - R33 - R38**

Padanje 4,2 m/s (100 kg)

**LAHKO PADALO HIKE&FLY
NUPTSE 5, 23-25**

**NOVOST MINIWING
HUSKY**

2,5 kg - 43 km/h

**GPS VARIO
SKYTRAXX 2.0**

**ČELADE
INSTRUMENTI**

RADIJSKE POSTAJE

GO-PRO HD kamera

ACTION PRO HD kamera - 249 evr

POPRAVILA

TEHNIČNI PREGLEDI

PRELAGANJE REŠEVALNIH PADAL

ŠOLA ZA PILOTE, T, U - POOBLASTILA

INDENPENDENCE

ICARO

WINGS OF CHANGE - skyman

TEAM FIVE

BRÄUNIGER

SUP AIR

WWW.KIMFLY.SI

Pot na Črno 28, VODICE

041 677 595

Za ZPLS glasilo izdaja:
Maks Humar, Zgoša 24f,
4275 Begunje

Prispevke pošljite po e-pošti:
paramax@siol.net

Informacije: 041735832

Jadralna padala in oprema



X-dreamfly.ch

PARATECH.CH

Peace of Mind



high performance gliders



Zastopa in prodaja

041 953 370

jelkin.hram@siol.net



PARAGLIDING CENTER

JELKIN-HRAM.COM



RAZPISI, OBVESTILA, NOVICE

Iz ZPLS

Komisija iz sestave članov UO ZPLS je v mesecu juniju obravnavala prispele vloge na razpis za sofinanciranje iz sredstev ZPLS. Za vse odobrene vloge je potrebno izstaviti račun, na podlagi katerega bodo plačani navedeni zneski. Poleg tega mora biti objavljen tudi članek v internem glasilu Ikar, v katerem se podrobneje in na širšem članstvu zanimiv način opiše konkretno izvedbo sofinanciranega primera.

Prispele vloge:

1. AK Kimfly, Orli Kranj, Polet Kamnik - vloga za sofinanciranje novega stebra za AVP postajo.

Odobri se znesek v višini 300 EUR.

2. Delta klub Ljubljana - vloga za sofinanciranje gradnje zmajarske rampe in obnove obstoječih na petih vzletiščih.

Odobri se znesek v višini 400 EUR.

3. DJP Kovk - vloga za sofinanciranje info table na vzletišču Kovk in pristanku v Logu.

Odobri se znesek v višini 200 EUR. Informacije na tabli morajo biti v slovenskem in angleškem jeziku.

4. DJP Kovk - vloga za sofinanciranje organizacije letalnega dneva ZPLS v oktobru 2013.

Odobri se znesek v višini 600 EUR. ZPLS bo krila tudi strošek ene pijače in enolončnice za udeležence, člane ZPLS.

5. DJP Zlatorog Laško, DJP Kanja D.Toplice, KŠP ČUK Dravograd, DJP Lintvar Šentjur in EOL Celje - vloga za sofinanciranje nabave merilne naprave za meritve točnosti pristajanja.

Odobri se znesek v višini 450 EUR. V Ikarju se naj letno objavi poročilo o tekmah, kjer se bo naprava uporabljala, in o rezultatih tekmovalcev. Naprava naj bo na razpolago tudi za letalne dneve ZPLS.

6. DJP Albatros Celje - vloga za sofinanciranje pri ureditvi posledic erozije na vzletišču (dovoz zemlje, vgradnja mreže)

Odobri se znesek v višini 300 EUR.

7. DJP Metulj Rimske Toplice - vloga za sofinanciranje pri obnovi vzletišča.

Odobri se znesek v višini 200 EUR.

8. DPL ABUH Ravne na Koroškem - vloga za sofinanciranje novih vremenskih postaj.

AVP postaje na Kremžarici in Uršlji gori nikakor nista za odpis, takšen je odgovor

uradnega izdelovalca in serviserja teh naprav. AVP Uršlja je pred kratkim prišla iz manjšega popravila in deluje. Ohranjeval in nadgrajeval se bo postavljeni sistem AVP, za katerega je dosegljiv servis, uredili smo tudi zavarovanje vseh teh postaj. Vzdrževanje in popravila, ki niso vključena v zavarovanje, krijejo lokalna društva. Možna je nadgradnja teh postaj, da so podatki dosegljivi na internetu, ravnokar pa je v zaključku razvoj možnosti slikovnih podatkov preko kamere na AVP-ju.

Če želi katero društvo postavljati postajo kakšnega drugega proizvajalca ali samogradnjo, ima pri tem odprte roke, vendar je financiranje pač njihova stvar. Prav tako zavarovanje obstoječih postaj ne velja, kadar so opravljeni posegi, ki niso opravljeni s strani proizvajalca oziroma serviserja.

9. ZD Prelet Šentrupert - vloga za sofinanciranje srečanja zmajarjev Slovenije. Srečanje vseh prostih letalcev Slovenije, torej tudi zmajarjev, je načrtovano v oktobru v Logu pri Vipavi, kjer bo letalni dan ZPLS. Društvo naj se poveže z organizatorji in se dogovori o podrobnostih glede izvajanja dejavnosti jadralskega zmajarstva. Če namerava društvo vseeno organizirati še srečanje v Šentrupertu, je prispevek ZPLS 300 EUR, s pogojem udeležbe večine SLO zmajarjev in medijske pokritosti.

10. KPL Kanja Dolenjske Toplice - vloga za zaključno srečanje »pikašev«. Srečanje vseh prostih letalcev Slovenije, torej tudi »pikašev«, je načrtovano za oktober v Logu pri Vipavi, kjer bo letalni dan ZPLS. Društvo naj se poveže z organizatorji in dogovori o podrobnostih glede izvajanja dejavnosti točnosti pristajanja. Če namerava društvo vseeno organizirati še srečanje v Dolenjskih Toplicah, je prispevek ZPLS 300 EUR, s pogojem udeležbe večine SLO »pikašev« in medijske pokritosti.

11. DJP Polet Nova Gorica - vloga za sofinanciranje ureditve vzletišča Lijak. Odobri se znesek v višini 500 EUR. Potrebna so obsežnejša dela, ostala sredstva naj se zagotovijo iz vinjet za tujce in iz ostalih virov.

Predsednik komisije: Damjan Pregelj

Zveza za prosto letenje Slovenije objavlja interni razpis za organizacijo zaključne prireditve ZPLS

Predmet razpisa

Predmet razpisa je izvedba zaključne prireditve Zveze za prosto letenje Slovenije ob koncu sezone, to je v novembru 2013. Prireditev naj bi omogočala, da se člani naše zveze srečajo, izmenjajo vtise pretekle sezone in podelijo priznanja za zasluge na področju doseganja posebnih letalnih rezultatov.

Zveza je pripravljena organizatorju prispevati kot dodatno pomoč 600 eurov.

Vlagatelj

Vlagatelj je lahko le društvo, ki je član ZPLS.

Pogoji

Prireditev naj obsega:

- primeren dostop;
- primerno parkirišče za vsaj 70 vozil;
- manjšo kulinarčno pogostitev;
- ustrezno vodenje prireditve;
- ustrezno glasbeno popestritev;
- primeren prostor za sprejem do 150 oseb, z možnostjo uporabe odra, na katerem se bo izvedla podelitev nagrad.

Dokumentacija in dokazila

V prijavi naj bodo naslednji dokumenti:

Opis lokacije primerne prostora z dodatno možnostjo internetnega linka.

Navedba imena odgovornega organizatorja.

Pojasnitev, ali ustreza prostor za prireditev razpisnim pogojem.

Merila

Pri izboru organizatorja bomo izbrali tisto ponudbo, ki bo najbolj ustrezala razpisanim pogojem.

Čas oddaje vlog

Vloge naj kandidati oddajo do 15. septembra 2013 na naslov Zveze za prosto letenje Slovenije, Kamnik pod Krimom 72d, 1532 Preserje.

Izbor

Upravni odbor bo na svoji redni seji izbral primerne kandidata. Izbor bo javno objavljen.



REGISTRACIJE

Slovenska vzletišča

Mineva tretje leto, ko je tedanja uprava za civilno letalstvo izbrisala vsa jadralskopadalska vzletišča. Vzrok izbrisa je bila nesreča v Bohinju, čeprav je zveza ZPLS imela vsa potrebna dovoljenja razen potrdila o vpisu v register, katerega naj bi izdala uprava, ko je prejela vso potrebno dokumentacijo. Zakaj se takrat ni izdalo ustreznih potrdil, še danes ne ve nihče.

Tedanja uprava ali današnja Agencija za civilno letalstvo je pozvala ZPLS in LZS na sestanek o ureditvi dokumentacije. Sledilo je nekaj burnih sestankov, groženj in kopica nerazumljivih aktov, pri čemer je sodelovalo preveč ljudi z različnimi interesi.

Dogovor z LZS, da vzletišča ureja ZPLS, in da predstavimo dokumentacije, ki smo jo imeli v arhivu, nam je na agenciji prineslo dobro pogajalsko prednost.

Množica ljudi, ki je na začetku razpravljala o vzletiščih, se je začela krčiti. Agencijo sta zastopala dva člana, Damjan Horvat in Marko Gvardjančič, agencijo za okolje in prostor Baldomir Svetličič in ZPLS Damjan Pregelj.

Vsi, ki ste pri registraciji vzletišč sodelovali, se verjetno še spominjate, koliko je bilo zakaj-ev. Koliko nejasnosti in koliko prostovoljnih ur vloženih v sestankovanje in usklajevanje dokumentacije.

Pionirsko delo priprave navodil za uporabo vzletišča je opravilo društvo Posočje za vzletišče Kobala. Društvo ni imelo časa za dodatne dogovore, ker se je bližala tekma in so morali imeti registrirano vzletišče. Njihovo navodilo smo vsi skupaj dobro preučili in se z agencijo dogovorili o pripravi novega navodila, ki bo sprejemljivo za obe strani in nam bo omogočilo hitro reševanje zbrisa vzletišč. V tistem trenutku sem mislil, da bomo registracije rešili v dobrem mesecu.

Po predstavitvi vseh zahtev zainteresiranim društvom so društva pripravila ustrezno dokumentacijo v treh izvodih. Po en izvod za agencijo za okolje, agencijo za civilno letalstvo in za arhiv ZPLS. Ponovni zaplet je nastal na agenciji za okolje, kjer je bilo potrebno uskladiti območje letenja z naravovarstvenimi

zahtevki. Sledila so dolga pogajanja z društvom za opazovanje ptic, vodarji in predstavniki različnih lokalnih varuhov okolja, vse dogovore pa je bilo treba vpisati v navodila za uporabo vzletišča.

Baldomir Svetličič z agenciji za okolje in prostor je naše prošnje skušal uskladiti z vsemi vpletenimi v postopek, z njimi se je dogovarjal po pošti in telefonu, večkrat tudi v prostem času izven delovnega časa.

Čeprav se večkrat jezimo na državo in njene institucije, tudi na račun agencije imamo kakšno pripombo, pa so se v primeru registracije vzletišč na agenciji izkazali s pripravljenostjo za sodelovanje in urejanjem ter odpravljanje naših napak pri pripravi ustrezne dokumentacije.

Zaradi selitve agencije so se zadnji popravki in zaključek registracij zavlekli v poletni čas, vendar smo skupnimi močmi dokončali ponovno registracijo slovenskih vzletišč. To ne pomeni, da sedaj ni več mogoča registracija novih vzletišč in pristajalnih mest. Vzletišča, ki še niso vpisana v register vzletnih mest, lahko registracijo pridobijo s predložitvijo ustrezne dokumentacije v treh izvodih na poštni naslov ZPLS.

Seznam registriranih vzletišč najdete na strani ZPLS -ja www.sffa.org, ki ga objavljamo tudi v Ikarju.

Navodila za uporabo VT in PM morajo biti dosegljiva uporabnikom vzletišča v pisni in elektronski obliki. Vsebina navodil je namenjena informiranju uporabnikom in pomoči za varno letenje. Vso originalno dokumentacijo hranijo na sedežu ZPLS,

Ob tej priložnosti bi se rad zahvalil vsem, ki ste pomagali in aktivno sodelovali pri registraciji vzletišč, zahvaljujem se tudi tistim, ki jih nisem posebej omenil.

Posebej bi se rad zahvalil Baldomiru Svetličiču, Marku Gvardjančiču in Damjanu Horvatu za vso pomoč pri registraciji. Verjamem, da je bila tudi ZPLS v veliko pomoč obema agencijama in društvom, ki so se ukvarjala z registracijo vzletišč.

Zahvaljujem se tudi društvu Adrenalin,

Juretu Fratini, ki se je ustno in po SMS zahvalil za pomoč pri registraciji vzletišča Srednji Vrh - Matajur.

Še enkrat hvala vsem skupaj in želim vam varno ter užitkov polno letenje na registriranih in prostih vzletiščih po Sloveniji in izven.

Registrirana vzletišča pod okriljem ZPLS so prosto dostopna za vse člane ZPLS, ki so dolžni upoštevati splošna in lokalna pravila.

Za vse ostale dejavnosti, organizirano letenje, šolanje in komercialno dejavnost je potrebna najava in dogovor z društvom, ki upravlja z vzletišče.

Pripravil: Damjan Pregelj

Seznam registriranih vzletišč:

Št.	Ime	Višina
1	Ambrož pri Slatnarju	1060 m
2	Ambrož zg. poseka	1320 m
3	Gozd	930 m
4	Kebej-Trije kralji	1263 m
5	Kobala	1080 m
6	Kobariški Kuk	1234 m
7	Kobariški Stol	1400 m
8	Konjiška gora	870 m
9	Kopitnik	875 m
10	Kovk	860 m
11	Kriška gora	1471 m
12	Križe	849 m
13	Lijak	581 m
14	Lisca	910 m
15	Malič	885 m
16	Nebesa nad Šentrupertom	580 m
17	Ošven	1080 m
18	Pernice	875 m
19	Smuk	545 m
20	Srednji vrh - Matajur	1320 m
21	Stalekar	860 m
22	Vogar	990 m
23	Vogel	1650 m
24	Vrše	1298 m

Delta obnavlja rampo na Šmarni gori

Šmarno goro imenujemo »mama slovenskega zmajarstva«. Prvi polet z zmajem je bil opravljen s Šmarne gore 12. aprila 1975. Opravil ga je Slavko Šorn - Avi.

Vzletna rampa na Šmarni gori, s katere je bilo opravljenih preko 10.000 poletov jadralnih zmajarjev, in to brez ene same težje poškodbe, je bila prvič zgrajena leta 1975, zatem pa še večkrat obnovljena.

Danes je letenje s Šmarne gore prepovedano, vendar se je ob posebnih okoliščinah kljub temu mogoče dogovoriti za letenje, in to s kontrolo letenja na Brniku. Postavijo nam omejitve prostora in časa, tako da nam nostalgija po letenju s prve rampe v Sloveniji ne zamre. Deltovci pa v zameno redno vzdržujemo ta spomenik slovenskemu zmajarstvu. Letos smo pričeli že s četrto obnovo rampe v njeni zgodovini, ob finančni

pomoči ZPLS-ja in Igorja Drožine iz Lijaka. Tako smo Deltovci v poznih pomladanskih dneh opravili delovno akcijo podiranja stare, nevarne rampe in pripravili pogoje za postavitev nove v jesenskih dneh.

Naš skrbnik Brane je izračunal, da nas bo obnova stala cca. 600 evrov, kar pa je

seveda odvisno od žejno- utrujenih Delta delavcev.

Če pa bo ostalo še kaj denarja za kakšen karton piva in liter bencina, se bomo pa še pred zimo klubsko zapodili na Kovk počistit grmovje, tako kot prejšnja leta.

Pripravil: Andrej Mravlje, DELTA klub



Novosti na Kovku

Kovk je zelo znano primorsko vzletišče, kjer se prek celega leta raztegujejo padala in sestavljajo zmaji. Domačini redno peglajo greben, mnogo tujcev tu išče svoj košček neba, pogosto se odvijajo tekme. Zelo zabavno je tukaj tudi učenje letenja, saj je vzletišče visoko, greben dolg in veliki travniki po dolini.

Da bi povečali osveščenost domačih in tujih pilotov, ki se odpravijo letet po Vipavski dolini, smo v klubu Kovk uredili zgledno informativno tablo na pristanku, ki v slovenščini in angleščini prikazuje vzletišče in pristanek, opisuje posebnosti letenja na tem območju, kakor tudi splošna pravila za letenje v Sloveniji. Navedene so kontaktne številke in navodila za letenje za začetnike. Tabla se nahaja na zidu picerije Anja. Manjša informativna tabla krasi še vzletišče, na novo pa je označeno območje, kjer lahko pri piceriji pustimo jeklenega konjička, ko nas čaka, da priletimo nazaj.

Projekt je sofinanciral ZPLS.

Vabljeni na Kovk!

Za DJP Kovk: Tom Pavlič



VABILO NA KRVAVŠKI DAN 31. 08. 2013

Tradicionalno srečanje jadralnih padalcev ob koncu poletja organizirata AK Kimfly in Polet Kamnik.

Poleg druženja, pijače in prevozov na vzletišče bo organizirano tudi pristajanje v piko – vsak pristanek prinese praktično nagrado, osem najboljših se pomeri v finalnem letu za športna odličja. (merjenje od 9. do 11. ure, nato sledi finalni let)

ZELENI IZZIV

Za najmočnejše v nogah in tudi za tiste, ki samo radi hodijo na štart.

Prijave na ZI ob 12.30. štart ob 13.00. Disciplina: vzpon 600m višinske razlike do vzletišča Ambrož – gostišče Slatner in polet v dolino.

Krvavški dan bo 31. 08. 2013, v kolikor bo slabo vreme, je rezervni termin 07. 09. 2013.

Informacije o srečanju: Andrej 040 727 344, Polet Kamnik, Sandi 041 677 595, AK Kimfly

PREDSTAVITEV VZLETIŠČA

Golte - Planica

Golte so visoka kraška planota na vzhodnem obrobju Savinjskih Alp. Golte ali kot jim pravijo domačini, Mozirske planine, po višinah sodijo v sredogorje. Med kraškimi pojavi je najbolj znana jama Ledenica, v kateri se tudi poleti zadržuje led. Najvišji vrh planote je Boskovec (1578m). V tem članku pa bo govora predvsem o letenju oz. preletih z Golte.

Štart

Golte - Planica (J-JV) 1080m, najbolj priljubljeno vzletišče na Golteh. Dostop: najprej se pripeljemo do Mozirja, kjer zapustimo krožišče na drugem izvozu v smeri Golte. Kmalu za avtoprevozništvom Kokalj oz. pri gostilni Vid v križišču zavijemo desno proti Šmihelu, od tu nadaljujemo po glavni cesti (oznake Golte) mimo Šmihela vse do vzletišča, označeno z leseno tablo na levi strani. GPS:14°54'31" , 46°22'08"

Vreme

Za štart Planica in dobro letenje je najboljša smer vetra JV, za prelete je potrebna še baza nad 2200m, če pa v višinah piha še rahel S, smo zagotovo na pravem mestu, da odletimo proti Kamniško - Savinjskim Alpam.

Letenje

Kot se spodobi, bomo začeli s štartom. Kdaj vzleteti? To je seveda odvisno od naših ambicij, predvsem pa od našega znanja obladovanja krila. Namreč Golte poznam kot kar živahno in delovno letenje, zlasti če štartamo ob 12. uri ali še prej. Tako da manj izkušenim priporočam štart po drugi uri. Seveda so še vse možnosti za prelet prek 100km odprte.

Ko smo enkrat v zraku, se pustolovščina lahko prične. Vendar iz Golte brez višine 2200m (seveda je mogoče, z dobrim znanjem in padalom gre tudi z manj, ampak govorili bomo o letenju za širši spekter letalcev in bolj zanesljivem letenju) ne moremo prav daleč. Težava pa lahko nastopi prav kmalu, ko na Golteh ne moremo "navrteti" v višino baz. Velikokrat se zgodi, da na južni strani navrtimo do 1800-2000m, baza pa je par 100m višja, kar nam bi seveda prav prišlo v nadaljevanju. No, tu nam velikokrat prav pride rahel S. Sam se z višino nekje

1800m zapeljem čez, na severno stran, kjer me ponavadi čakajo prav lepi stebri, ki grejo za razliko od južnih precej višje. Z višino nad 2200m lahko začnemo razmišljati o "špuri". Sam največkrat letim proti Gorenjski oz. proti kamniško - savinjskim lepoticam. Za na Gorenjsko si lahko izberemo "južno" stran, ki gre proti oddajniku (Florjan pri Gornjem Gradu), naprej proti Rogatcu ali direktno na Lepenatko (odvisno od višine), od tu preskok na Kašno planino in če nam je uspelo priti do sem, smo zelo na dobri poti, da se prek Velike planine zapeljemo na Kamniški vrh, kjer nas čaka zadnji steber pred Krvavcem. Na tej poti so kar dobri pristanki. Opozoril bi le na del med oddajnikom in Lepenatko, vmes imamo dve dolini, jaz jima pravim kar Lenart 1 za prvo in Lenart 2 za drugo (Lenart pri Gornjem Gradu). Tu imamo kar precej močan dolinski veter in ob morebitni curaži znajo biti prisanki precej turbulentni. Pa tudi Rogatec je velikokrat varljiv in je njegova južna stran na "off". Sam se raje odpravim nekoliko bolj zadaj po "severni" strani. Iz Golte se odpeljem na SZ proti Komnu, kjer priključim greben. Tu je treba nekaj posukati in Raduha se približuje. Če imam na Golteh višino 2500m ali več, preskočim Komen in se zapeljem bolj zahodno direktno proti Travniku (greben med Goltem in

Raduho). Pred nami je dobrih 2000m visoko pobočje Raduhe, obrnjeno na JV. Steber nas ponavadi čaka na skrajnem JZ delu Raduhe, zagotovo ga ni priporočljivo zgrešiti, saj se tu Raduha iz lepega pobočja odseka v skalnati prepad. Tu se nam ob primerni višini odpre veliko poti. Za izkušene in željne Alp priporočam preskok v Robanov kot, od koder se odprejo poti proti Kroflički, Ojstrici in naprej. Iz dosedanjih izkušenj lahko povem, da me je zelo pozitivno presenetila Mrzla gora s stalnim in dobrim stebrom. Vrnimo se nazaj do Raduhe. Malo manj drzno linijo si lahko izberemo, če se zapeljemo v dolino Podvolovljek in se naslonimo na planoto Dleskovec, tukaj poiščemo steber in če gre visoko, potem nimamo težav z preskom čez Lučko belo na Kamniški vrh. Teren za preskok je tu najnižji na sedlu (1300m) med planinama Gradišče in Rzenik.

Seveda pa nam ni potrebno odleteti čez na Gorenjsko. Po "severni" strani se lahko pripeljemo vse do Velike planine, od kjer se potem po "južni" vrnemo nazaj na Golte. In s tem zaključnim krogom boste še kako navdušeni nad lepim letenjem s pridihom Alp.

Pripravil: David Bider
JPK SKY

paraIGRE 2013
KDAJ? 7. - 8. september
(v primeru slabega vremena 14. - 15. september)
KJE? Na Golteh. Ob 11uri na pristanku pod Borseko
KAJ? Letenje, hoja, igre, druženje, zabava, ...
ZAKAJ? Ker bo FAJN!

facebook.com/skyvelenje
051 399 426 - David



KO NAS SREČA ZAPUSTI

Zavarovanje AXA

Vsi padalci in zmajarji vemo, da lahko dolgoletne izkušnje in brezhibna oprema zagotovijo brezbrizno letenje le do neke mere. Za uspešen let potrebujemo vedno tudi kanček sreče. Zato se je pametno - in marsikje obvezno - zavarovati za primere, ko nas ta sreča zapusti.

Pri ZPLS smo si zadali cilj, da bomo osveščali člane o nevarnostih, ki nam pretijo, ter o tem, kako se pri tem primerno zavarovati. Marsikdo že ve, da so vsi člani zveze zavarovani proti tretji osebi pri Zavarovalnici Triglav, vendar to zavarovanje krije le škodo, povzročeno tretji osebi do 2.100 EUR, kar je v praksi zelo majhna vsota. Pomislimo na primer na zasilni pristanek na daljnovodu, kjer je za reševanje potrebno prekiniti elektriko kakšni bližnji tovarni. Ali pa na pristanek na cesti in s tem povzročitev nesreče s telesnimi poškodbami. Nismo (še) država, kjer vsakega rešilca zasleduje trop advokatov, a tudi pri nas taki dogodki hitro postanejo zelo dragi.

Prva zavarovanja, ki bodo tokrat predstavljena, so kritja, ki jih ponuja AXA iz Avstrije in jih mnogi tekmovalni piloti že poznajo. Rad bi takoj poudaril, da razširjenost zavarovanj za škodo proti tretji osebi pri tekmovalcih ni samo posledica njihovega večjega osveščanja o prežečih nevarnostih, ampak je tudi predpogoj za letenje (in ne samo tekmovanje) v marsikateri sosednji državi (Italija, Avstrija, Švica...). Vse države članice International Civil Aviation Organization (ICAO), med katerimi je tudi Slovenija, bodo morale v zakonodajo vključiti določbe glede obveznega zavarovanja, ki so bile sprejete v Montrealski konvenciji.

Podatke o zavarovanjih, opisanih v tem članku, lahko najdete na spletni strani <http://www.flugschulen.at/axa/english/index.html>. Zveza je z zavarovalnico AXA podpisala pismo o sodelovanju in s tem so člani ZPLS deležni znižane premije pri sklenitvi zavarovanja. Na spletni strani so te vsote označene s "for members of NAC".

AXA Insurance Agency for Aviation

ponuja več vrst zavarovanj za naše potrebe. Osredotočil se bom na zavarovanje proti tretji osebi, ki vključuje tudi reševanje, za solo pilote jadrlnih pilotov in zmajarjev. S podobnim postopkom se lahko sklene zavarovanje za motorna padala in zmaje, tandeme (tako navadne kot motorne), speedflye, nezgodna zavarovanja in zavarovanja za inštruktorje.

Zavarovanje krije škodo, povzročeno tretji osebi do 1,5 milijona EUR. Ta ogromna vsota ni določena naključno, je namreč znesek, ki ga je Evropski parlament določil za letalne naprave z maksimalno vzletno težo do 500 kg (Regulation EC No 785/2004). V primeru posredne škode (npr. ko je škoda nastala le zaradi prekinitve elektrike ali obratovanja naprave) je kritje 12.000 EUR. Zavarovanje krije tudi reševanje ponesrečenca, in sicer do 2.600 EUR oziroma 10.000 EUR; v prvem primeru je skupna letna premija 60 EUR, v drugem pa 80 EUR. Vsote kritja reševanja niso visoke in ne bodo zadostovale pri dolgotrajnem helikopterskem iskanju in reševanju pogrešanega pilota, a je vseeno mnogo boljše kakor nič, če se nahajamo v manj prijazni državi, kot je Slovenija, in v kateri nam za take storitve brez pomislekov izstavijo visok račun.

Kako sklenemo zavarovanje? S spletne strani si naložimo obrazec, ki ga natisnemo in izpolnimo. Poleg osebnih podatkov moramo navesti, da smo lahko deležni znižane premije, napisati člansko številko pri ZPLS (najdemo jo na izkaznici) ter podatke letalnih naprav v naši uporabi. Zavarovanje je namreč vezano na padalo oziroma zmaja, navedenega v polici, ne na trenutnega pilota, ki ga upravlja. Seveda pa mora le-ta imeti potrebna dovoljenja za letenje (izpit) in ne sme biti v prekršku (CTR...).

Podpisano pogodbo je potrebno dostaviti zavarovalnici. To lahko storimo na več načinov. Po pošti (AXA Versicherungsagentur für Flugsport, Dorf 2, AT-6345 Kössen, Austria), po faxu (+43 5375 2160) ali po elektronski pošti:

(axa@fly-koessen.at).

Za zaključek postopka je potrebno še opraviti s finančnim delom. To najlažje in najceneje storimo z uporabo navadnega UPN obrazca. Naslov prejemnika je neveden v prejšnjem odstavku, IBAN je AT29 3626 4000 0001 2773, BIC/SWIFT koda pa RZTIAT22264.

Lahko pa plačilo opravimo tudi preko Paypal-a (axa@fly-koessen.at) ali s kreditno kartico (podatke o kartici pošljemo napisane na obrazcu, veljavnost in številko CVV2 pa preko SMS-ja na telefonsko številko +43 676 5112825). Pri teh dveh načinih plačila je potrebno vsoti premije dodati še manipulacijske stroške v višini 5 EUR oziroma 3,5% premije pri vrednostih nad 140 EUR.

Po prejetem plačilu oziroma z datumom, vpisanim v izpolnjenem obrazcu, prične teči enoletno zavarovalno obdobje. Originalne dokumente in plastificirano izkaznico dobite po pošti. Načeloma se boste počutili nekoliko bolj varno kjer koli boste leteli, brezskrbno se boste lahko odpravili tudi letet kamorkoli v tujini, drugih stikov z zavarovalnico pa, držimo pesti, ne boste imeli. Ko leto poteče, vas bodo opomnili in s ponovnim plačilom premije se bo kritje podaljšalo.

V kolikor boste med letom zamenjali letalno napravo, morate to sporočiti (z vsemi potrebnimi podatki kot na prvotnem obrazcu) in vam bo poslana obnovljena polica. Pomnite, da imate na polici lahko zavarovana do tri padala oziroma zmaje. Administrativni stroški za tako spremembo znašajo 5 EUR in jih boste poravnali pri naslednjem podaljšanju police.

Toliko zaenkrat o tem zavarovanju. Za morebitne dvome in pomisleke lahko poiščete pojasnila pri zavarovalnici AXA na zgoraj omenjenih kontaktnih naslovih oziroma lahko pomoč poiščete pri ZPLS na info@sffa.org.

Varne in zavarovane lete še naprej!

Za ZPLS
Tom Pavlič

SP V JADRALNEM PADALSTVU

Bolgarija - Sopot

Zmagovalci so znani. Novi svetovni prvak je postal (z zelo konstantnim letenjem) Jeremie Lager iz Francije, drugo mesto je osvojil njegov rojak Charles Cazaux, tretje mesto pa David Cassetta iz Italije. Pri ženskah je Klaudia Bulgakov iz Poljske nova svetovna prvakinja pred Seiko Fukuoka iz Francije. Tretje mesto je osvojila italijanska evropska prvakinja Nicole Fedele.

V ekipni razvrstitvi so zmagali Francozi pred Italijani in Venezuelci. Kolumbijci so bili četrti pred Angleži, Nemci in Švicarji. Slovenci so kljub slabemu drugemu dnevu dosegli dobro osmo mesto.

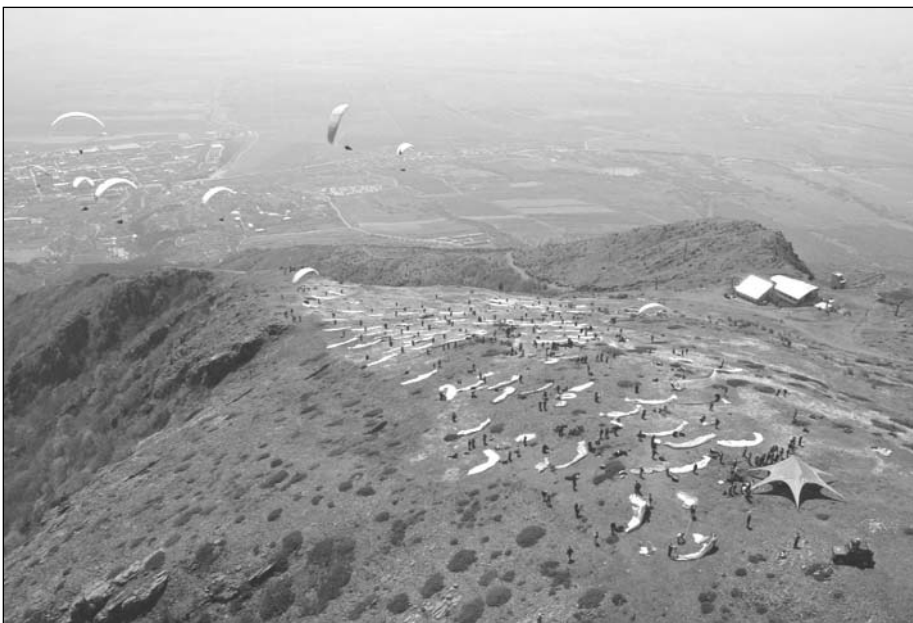
TASK 1 - Sončni mrk

Naredi se disciplina dolga 75km z markerjem pred štartom, nato po dolini proti JV, nato nazaj vzporedno do štarta, vendar na drugi strani doline in spet 6,5 km nazaj prot JV v cilj.

Nekaj wind dumijev gre v zrak in prav lepo poberejo do baze. Vendar se po breafingu dolina zapre in, pripravljeni na štart, čakamo v popolni temi. Nihče noče štartati. Tu in tam se najde kakšen kamikaze, ki se požene v mrč. .. in po večini vsak scuri. Nato se po nekem čudežu enemu le uspe malce pobrati v tej čudni temi in panika se začne. Tekmovalci štartujemo. štartni marker pa odprt le še cca. 20 min. Slovenci štartamo kar hitro in se solidno

držimo na markerju (le Suško si je zaželel malo dodatnih kilometrov, zato se je odločil vračati nazaj na marker kakšnih 6km..... beri ... pozabil je obrniti marker... kar pa mu je na koncu celo koristilo). Dirka je omogočala več variant. Ali leteti po hribih ali po ravnini oziroma po hribih a drugi strani doline. Na markerju sem solidno naštelan, pod mano vidim še Đurota. Peljemo na greben proti JV ter vmes še kaj poberejo. Kar naenkrat zopet na mano nebeski Đuro...spet sem nekje za*ebal, si mislim. En čas se držimo grebena, ki ne dela najbolje, saj piha od zadaj. Nekako ostanem malo spodaj in ne poberejo dobro. Tako me grupa in ostali zadaj nadletijo ter se vržejo čez greben. Sam pa iščem dviganje, da se jim pridružim. Na koncu grebena komaj najdem neko dviganje ter ga zmotam do baze. Tukaj pa se naredi odločilni trenutek dneva. Ker je prva grupa z veliko večino že močno spredaj, se odločam, katero linijo peljati. Ali grem takoj na ravnino ali grem proti grebenom za njimi. Pred mano gredo nekateri na greben ... nekaj posameznikov pa gre proti ravnini. Sam kolebam med njimi in peljem po sredini... ter se vse bolj pomikam na ravnino. Tako... poti nazaj ni več... zdaj je treba po ravnini. Pobegnejo mi štirje piloti in tako se moram sam podati na ravnino in iskati dviganja, ki so se v tej temi zdela

nemogoča. Nekako razgubljeni po ravnini le najdemo neka dviganja in po drugi obratni se vodilnim štirim močno približam. Kmalu jih popolnoma ujame in skupaj kot grupa nadaljujemo dirko. Medtem vidim cel roj pilotov, ki so v hribih nadaljevali proti prvi obratni točki. Tisti trenutek jim je izgledalo še kar dobro in si mislim, da so v boljši poziciji. Z grupo peljemo nazaj proti Z na drugo obratno. Dolina pa precej ali povsem pokrita. Sam se pomikam še bolj levo, kjer so manjši hribovi, ki so sicer v temi, vendar se je na enem mestu skuhalo kar velika baza. Odločitev je bila prava. Ker mi pelje kar dobro, se ostali pomaknejo proti meni in najdemo rešilno dviganje. Malo za tem se po postaji oglasi Đuro in javi, da jim gre precej slabo ter da imajo še precej do obratne. Izvem tudi, da je Suša malo za mano. Prva grupa solidno peljemo in 6km pred drugo točko kot zadnjo obratno pred ciljem najdemo dober steber in ga poberejo za v ciljni dolet. Vsi v grupi se malce razkropimo. Sam peljem po sredini manjšega grebenčka, misleč, da bo najboljša linija. Izkazala se je za dobro in točko obrnem najvišji v grupi. Za pot nazaj do cilja vsi malce upočasnimo, kajti nismo vedeli (vsaj jaz), kaj nas čaka. Tukaj se (lahko) kar na lepem pojavijo neke plasti vetra, ki je precej močan. Zato tudi sam malce popustim speed in si rečem, da je bolje biti v cilju 3., 4 ali 5., kot pa scuriti pred ciljno črto. Tako sva se z enim Icepeakom borila, nakar sem ziheraško popustil. Seveda se je izkazalo, da bi lahko porinil na polno, saj je bila spodnja plast vetra ravno v smeri leta v cilj. OK. V cilj pripeljem kot drugi, za kar sem seveda zelo vesel. No, malce veselja nam je to pobralo čez nekaj ur, ko smo na rezultatih videli, da nas je nekako za par minut prehitel še nekdo drug, ki ga sploh nisem videl ... kot tudi večina ostalih, ki smo bili v prvi grupi. OK, nič za to .. sem pa bil tretji v cilju. Za mano je priletel v cilj še Suša, ki je po nekaj dodatnih začetnih kilometrih ujel dober interval ter peljal dobro linijo direkt po ravnini. V cilju je bil kot 27. Naši ostali orli so žal v borbi na grebenu izgubili bitko in tako scurili na »bolgarskih prerijah«. Z njimi vred pa tudi





večina ostalih top pilotov.

Za skupni seštevek države štejeta dnevno dva najboljša pilota izmed štirih.

Slovenija je tako po prvem dnevu na 3. mestu! ... ampak to je šele začetek.

TASK 2 - Ciljni dolet ali grob slovenskih pilotov

Že z prihodom na štart nam je bilo jasno, da je današnja dirka močno vprašljiva. Močan severni veter in občasni dust devil-i so bili razlog, da nam je lokalni »vremenar« napovedal manj kot 50% možnosti za uspešno izpeljavo dirke. Ob 14h so oblaki pokrili ravnino izpred štarta, kar je čisto po naključju umiril tudi S veter, tako da smo naposled vendarle vsi šli v zrak. 70 km disciplina z začetkom ob 15:15h nas je peljala 11 km naravnost ven nad dolino, nato pa 12 km proti V. Naposled 44 km JZ in nato v cilj, ki je bil isti kot na prvem tasku. Prvo obratno točko uspeh obrniti med višjimi in nadaljujem direktno v smer proti naslednji obratni točki. Zaradi pokritosti izgubimo precej višine in začne se pobiranje iz tal. Tu se formirajo tri skupine, vodilna skupina, ki se je najbolj približala drugi obratni točki, hitro pobere. V njej se uspešno borim jaz, nekoliko nižje pa tudi Tilen. Sledi dolet na drugo obratno točko in naprej proti tretji. Ker je na »špuri« močna pokritost, skupina leti nekoliko previdneje, tako da nas priključi kar nekaj zamudnikov. S Tilnom izmenično diktirava tempo in takrat tudi prvič opazim Oroža. Po uspešno obrnjeni zadnji točki se začne 21 km tiščanje v cilj. Nebo se je v tem obdobju tudi že zjasnilo in v dolino je posijalo sonce, zaradi česar so se tudi dviganja ojačala. Vmes dvakrat popravimo višino do baze, ko se cca. 7 km pred ciljem odloči skupina petih pilotov (med njimi kot prvi Tilen, kot drugi Orož in kot tretji jaz) za končni ciljni dolet. Meni je inštrument pokazal višino doleta 100m+, dodatno pa sem zaradi konfiguracije terena računal na še dodatno dviganje vse do cilja. Žal pa se je verjetno ravno zaradi sonca ojačal veter, ki nas je močno upočasnil. Sledilo je nizko pobiranje cca 2 km pred ciljem. Tilen in Orož sta sedla tik pred ciljem, sam pa sem s težavo pobral in s štiriminutno zamudo prečkal ciljno črto kot 35. Grupa za nami je popravila linijo in z lahkoto priletela v cilj. V njej je bil tudi Bojan in tako zasedel 86. mesto. Primož je z enakimi težavami kot mi pristal borih 100m pred ciljno linijo in zasedel 124. mesto.

Tako nam je ostala samo tolažba dobrih

leading pointsov. Tilen jih je kot tretji najvišji dobil kar 106,5!

TASK 3 – Kraljevska etapa

Zjutraj se nam nikamor ne mudi, misleč, da bomo itak spet čakal do štirih, in glej ga zlomka, na štartu piha gor in prišli smo skoraj direktno na briefing, tako da je bila že cela panika. Na taskboardu pa suverenih 117km cikcak po dolini Sopota. Nič ni bilo za čakati, razmere so res kičaste in hitro se vsi spravimo v zrak. Na štartu sta se naredili dve grupi, ena globoko v hribih in druga nad vznožjem grebena. Proti prvi obratni, ki je cca 15km vzhodno, se združimo v pobiranju za ravnino, ki kot običajno bolje deluje kot hribi. Naslednja obratna je celih 35km proti jugozahodu, kjer ena skupinica potišči naprej in se zaletijo v raketo, ki jih katapultira v nebo (med njimi je Primož), ostali pa letimo direktno po inštrumentu in imamo tudi solidno dviganje, vendar nam kar močno pobegnejo. Nebo se počasi pokriva in jasno je, da naprej ne bo šlo tako lahko, zato poskušam s malce drugačno linijo nadleteti vodilne, ki iščejo dviganje na grebenčkih južno od Sopota. Do neke mere mi to dobro uspeva, z mano sta še Jurij in Bojan, Duško pa je tudi blizu. Priletim direkt v prvo grupo k Suši in vrtimo nek švoh steber, tam pa Jurij zopet uporabi svoj magični termični nos in nas namudri, da ni nič jasno. S Sušo greva pod bolj žmohtne oblake, kjer na začetku bolj švoh dela, potem pa začne gor letet kot pri norcih. Zgleda ful dobro, ampak prva grupa gre direkt na točko in jo obrne z 2km prednostjo. Spet malo popravim linijo in začnem tiščati, da jih ujamem, kar je kar malo misija nemogoče, saj dobijo steber dneva. No, dobim ga tudi jaz in imam poštenih 5-6m/s, s čimer jih vseeno malo nadoknadim. Presenečeno vidim Suškota visoko nad mano, odpeljal je še boljšo linijo kot jaz in mu je šlo sam gor. V glavnem raketa se ne ustavi pod črno glomazno bazo in počasi ljudje izginjajo v meglicah. Sam se odpeljem iz stebra cca 200m pod bazo, pa me vseeno zaugne kakšnih 50-100m noter in ko pokukam ven po 10.s, moram ovinkariti pred naslednjo bazo, eni pa pridejo ven tudi 200m višje. Potem pa razgled kot ga še ni bilo, ko nas ene 50 pilotov vleče špiralo tik ob bazi. Imamo še 20km do tretje obratne, ki je samo malo južneje od prve. Nebo je popolnoma pokrito, na poti imamo le še eno bazo, ki nas dobro dvigne in kakšnega spet poje. Spet probam z

linijo bolj proti sredini ravnine, ki se izkaže za dobro potezo, saj mi bolje planira kot ostalim. Jurij carsko odpelje zadnjo bazo in je najvišji med vsemi. Celotna skupina najbrž 50-70 pilotov se počasi razleze na vse strani v iskanju dviganja, ki ga kar ni pa ni. Pri nekem umetnem jezeru naposled le dobim pozitivno nulco, kjer se mi pridruži še Jurij in par drugih, malo nazaj pa tudi najdejo podobno rešilno bilko. Nastane cela zmešnjava in kar nekaj pilotov tam scuri. Tudi sam počasi zgubljam, ker iščem na okoli, kje bi dvignilo, vendar vse skupaj izgleda precej pesimistično. Žarek upanja najde naš venezuelski prijatelj Kalučo nad malo vasico, kamor se naslednjo sekundo vsi usujemo. Jaz sem že precej na kritični višini, le še kakih 150m nad podnom, ko pridem tja in začne se masaker. Kljub temu da je tema, začne delati solidno, vseskozi pa je treba centrirati in podaljševati zavoje, kar je v taki gneči zelo stresno. Poberemo kakšnih 300m, ko se spet vse ustavi in držimo nulco, med tem pa nas veter nosi stran od točke. Vztrajnost je ključ do rešitve in nekaj sekund za tem, ko skozi pokrito nebo pod nas posveti sonce, začne steber jačati in naredi se bazica, do katere gremo vsi. Sem si kar malo oddahnil, je bilo preveč na meji. V tej skupini smo zbrani vsi slovenski piloti razen Bojana, ki na žalost krize ni prebrodil. Sonce potuje z nami tudi proti obratni, ki je na drugi strani jezera, tako da je zrak spet oživel in smo spet začel dirkati! Na obratni se prva znajde Poljakinja Klavdija Bulgakow, od kje, mi ni jasno – izgleda, da je ubrala linijo čez griče na jugu, vendar jo visoko nadletimo. Malo pred obratno v daljavi pred sabo vidim Suškota, ki je nizko porinil in se že vrača iz obratne. Z Jurijem sva oba na polnih obratih in tiščiva do konca, saj imamo pot nazaj pomarkirano s zanamci, Duško pa ga malo špara. Primož dobi lep steber in z Jurijem sva prva, ki se mu pridruživa, vendar v naju prileti gmota pilotov, ki se jim Primož komaj izogne in nam pobegne v stebru. Do cilja, ki je pod štartom, imamo še dobrih 20 km in vodilni je Primož, ki se odloči za linijo pod oblaki bližje grebenu od štarta, vendar se ugreza kot kamen. Mi zvrtime skoraj do bazice in sem med prvimi, ki skočim ven in tiščim naprej proti naslednemu stebru, ki ga kaže nek dudek pod nami. Tam še malo popravimo višino in spet polna plinka. V nekem trenutku smo Primož, Jurij, Dušan in jz poravnani čisto v ospredju in spet se obeta dober rezultat,



no ja, kakšna 2 km pred nami je Klavdija, ki se vlačí po podnu in ji gre hudičevó dobro. Primož gre na še edino obsijano območje do cilja, da si zagotovimo dolet cilja, ki je še 12km oddaljen. Tam ga ujamemo in naredimo dva zavoja, potem pa brez milosti škripc na škripc čez škripc v cilj. Adrian Tomas nam malo uide, ker se samo zapelje čez steber, tako da je skoraj neulovljiv do cilja. V cilj stišim mimo Primoža, medtem ko je Bolgar Orlim Dimov z ogromnim niviuikom preprosto prehiter in nabije celo Adriana, ki sicer zmaga z leading pointsi. Nad mano me dohití edino Julien Wirtz, s katerim imava isti čas in sva tretji in četrti v cilju, 10 sekund za mano Primož na 6.mestu, 20s zaostanka ima Jurij na 10.mestu in švoh minutko Dušan na 18. mestu. Takoj nam je že jasno, da smo ekipno suvereno zmagali in se vsi deremo od veselja v cilju, kjer nam organizator, takoj ko pristanemo, ponudi hladen pir - neprecenljivo!

TASK 4 - Po bolgarskih ravninah

Prebudimo se v lepo jutro in vemo, da nas čaka spet en lep dan in da ga bomo spet žgali na polno. Danes vemo, da moramo pohiteti na start, kajti čakanja ne bo. In res hitro na start, ko pridemo gor, že disciplina zavidljivih 242km. Z odštetimi cilindri pa je bila zračna borba dolga 120km, speljanih več ali manj po ravnici cikcak. Sam start lepo pred pilonom brez večjih problemov. Vsi Slovenci smo nekje na zlati sredini. Dirka se začne, prvi del peljemo po hribu, a zaradi severnega vetra ne dela kaj preveč. Eni rinejo po hribu, jaz pa se odločim za nizko potezo in grem kar nad ravnino, kjer pa me iztreli pod bazo, srečam se s Tilnim in Orožem in že pičmo proti vzhodu, na začetku je bilo kar mučno gledati instrument, ko je kazal še nekaj manj kot 50km do obratne. A ni bilo hudega, ker je ravnina delala zelo dobro in smo samo skakali iz baze v bazo. Pred nami so ves čas leteli trije bomi, ki jih je bilo prav težko opaziti, potem pa velika skupina cca 60 pilotov, v kateri je bila celotna SLO ekipa. Povratek od skrajne VZ točke je bil brez večjih problemov do točke, kjer se je bilo potrebno spet odločiti, ali gremo po hribih ali ravno čez ravnino. In tu napravi Tilen dobro potezo: prvi odpelje nad ravnino in hitro pokasira granato, mi ostali, ki gremo po hribih, pa vrtimo tiste metrske stebre in kar malo zaostanemo. Kaj hitro tudi ostali zapeljemo nad ravnino, kjer nas kar vzame v nebo, 6-7m/s do

baze. Tu se kar vsi malo porazgubimo, jaz zaradi zaostanka uberem direkt no špuro, ki se mi obrestuje, in tik pred zadnjo obratno sem spet v vodilni skupini skupaj z Orožem in Sušo. Tilen in Jurij pa sta še malo pred nami. Pičimo zadnji obratni naproti, ki pa izgleda kar malo strašno, črna baza, ki izgleda prav podobna tidti izpred dveh dni, ki nas je vse pozavgala. Zato se odločim, da steber zapustim prej in ga samo gasiram,

obrnem točko. Pogledam instrument, ki kaže -100 m, uf, rečem, se bo treba še pobirat, potem pa se začne, vario samo piska gor, jaz pa samo dodan gas. Ostale izgubim izpred oči, ker imam preveč dela z nenehnim popušcanju gasa, v cilj pridem 500m plus, eni pa celo na 2000m. V cilju je spet preko 100 pilotov. THATS IT FOLKS.

Iz Sopota: SLO ekipa

Total results									
Task	Date		Distance						
T1 Task 1	2013-07-15 12:50		74,2 km	Race to Goal with 1 startgate(s)					
T2 Task 2	2013-07-17 14:15		70,2 km	Race to Goal with 1 startgate(s)					
T3 Task 3	2013-07-19 11:50		117,1 km	Race to Goal with 1 startgate(s)					
T4 Task 4	2013-07-20 12:15		121,2 km	Race to Goal with 1 startgate(s)					
T5 Task 5	2013-07-23 11:50		128,4 km	Race to Goal with 1 startgate(s)					
#	Name	Nat	Glider	T 1	T 2	T 3	T 4	T 5	Total
1	Jeremie Lager	FRA	Icepeak 6	898	942	961	902	945	4648
2	Charles Cazaux	FRA	Enzo	891	936	918	887	930	4562
3	Davide Cassetta	ITA	Icepeak 6	849	925	900	903	936	4513
4	Emile Van Wyk	GBR	Enzo	871	831	919	850	949	4420
5	Julien Wirtz	FRA	Enzo	677	874	983	915	951	4400
19	Jurij Vidic	SLO	Enzo	281	886	964	935	883	3949
21	Primož Suša	SLO	Enzo	742	439	977	793	959	3910
28	Dušan Orož	SLO	Enzo	893	430	942	872	677	3814
47	Nicole Fedele	ITA	Icepeak 6	217	804	898	814	770	3503
49	Tilen Ceglar	SLO	Enzo	356	467	982	802	852	3459
69	Bojan Gaberšek	SLO	Icepeak 6	225	803	420	864	866	3178
Total results female:									
1	Klaudia Bulgakow	POL	Icepeak 6	448	877	934	839	796	3894
2	Seiko Fukuoka	FRA	Icepeak 6	511	939	919	918	414	3701
3	Nicole Fedele	ITA	Icepeak 6	217	804	898	814	770	3503

#	Name	T 1	T 2	T 3	T 4	T 5	Total
1	France						9357
	Jeremie Lager	898	942	961	902	945	
	Charles Cazaux	891	936	918	887	930	
	Julien Wirtz	677	874	983	915	951	
	JeanMarc Caron	675	891	969	921	912	
	Seiko Fukuoka	511	939	919	918	414	
2	Italy						9296
	Davide Cassetta	849	925	900	903	936	
	Marco Littame	1000	885	420	825	887	
	Christian Biasi	367	891	438	899	952	
	Nicole Fedele	217	804	898	814	770	
	Luca Donini	366	970	228	459	1000	
3	Venezuela						8836
	Michael von Wachter	614	900	950	917	864	
	Carlos D. G. Garcia	367	931	933	902	938	
	Carlos Cordido	479	853	895	295	801	
	Juan Carlos Becerra	887	880	919	202	362	
	Camila Antonorsi	321	725	416	261	268	
8	Slovenia						8596
	Jurij Vidic	281	886	964	935	883	
	Primož Susa	742	439	977	793	959	
	Dusan Oroz	893	430	942	872	677	
	Tilen Ceglar	356	467	982	802	852	



JP PRELETI

Odprto DP za jadralne padalce

Med kataklizmično viharnim začetkom in rekordno vročim koncem preteklega tedna je bilo nebo nad dolino Soče obarvano še nekoliko bolj, kot je običajno v poletnih mesecih. Po ponedeljkovem prehodu hladne fronte so se razvili odlični vremenski pogoji za letenje, v hlad višin pa je 90 jadralnih padalcev iz več evropskih držav zvalila tudi tekmovalna vročica odprtega državnega prvenstva Slovenije in Hrvaške v preletih.

Kamp Gabrje pri Tolminu je med 28. julijem in 2. avgustom postal središče jadralnega padalstva Slovenije, Hrvaške in okolice. Vremenska napoved je odločila, da se je prvi tekmovalni dan začel na vzletišču Lijak nad Novo Gorico, štirje pa na Kobali nad Tolminom. Tekmovanje v preletih si najlažje predstavljamo kot zračno regato, kjer morajo tekmovalci čim hitreje preleteti zaporedje obratnih točk, ki jih po GPS koordinatah vnaprej določi tekmovalna komisija. Na letošnjem državnem prvenstvu so vremenski pogoji omogočali naloge z velikimi razdaljami; piloti so dnevno preleteli tudi 100 kilometrov. Tekmovanje je posebej začinila odločitev tekmovalne komisije, da udeležencem na eni od tekem postavi obratno točko nad Triglav in pristanek ob Bohinjsko jezero. Tako je lahko marsikateri pilot prvič občudoval osupljivo

panoramo Julijskih Alp. Tekmovalna konkurenca je bila zelo močna, za uspeh pa je bilo na vseh dirkah potrebno hitro in preudarno letenje.

Zanimivosti tekmovanja:

- skupno državno prvenstvo Slovenije in Hrvaške je organizirano že tretje leto zapored (1. v Makedoniji, 2. na Hrvaškem v Buzetu), tokrat v soorganizaciji kluba DPL Posočje in kampa Gabrje
- med 90 tekmovalci 6 ženskih tekmovalk
- najmlajši tekmovalec star 18, najstarejši 60 let (najstarejši tekmovalec je bil Jožef Rabič, Slovenec, ki živi na Hrvaškem in ima dvojno državljanstvo)
- zelo dolge tekmovalne naloge, najdaljša 100 kilometrov zračne linije
- prvič v zgodovini državnih prvenstev Slovenije obratna točka na Triglavu
- vračanje padalcev iz Bohinja z vlakom na Most na Soči (60 ljudi z veliki nahrbtniki je med rednimi potniki vlaka vzbudilo nemalo začudenja)
- v športnem razredu zmagovalec Aljaž Valič s padalom Queen novo nastalega slovenskega podjetja 777, skupni zmagovalec tekmovanja Primož Suša pa je na tekmovanju uporabljal novi navigacijski instrument Oudie 3 slovenskega podjetja Naviter

- reševalci niso imeli veliko dela, le ena lažja poškodba zaradi pilotove napake pri pristajanju
- center tekmovanja v kampu Gabrje pri Tolminu, zelo priročno zaradi bližine Soče in piva (ohladev po letenju)

Pripravil: Gašper Prevc,

Foto: Mohor Prevc

REZULTATI SKUPNO:

1. Primož Suša
2. Dušan Orož
3. Marko Hrgetič

REZULTATI SPORT CLASS:

1. Aljaž Valič
2. Dušan Durkovič
3. Urban Valič

REZULTATI FUN CLASS:

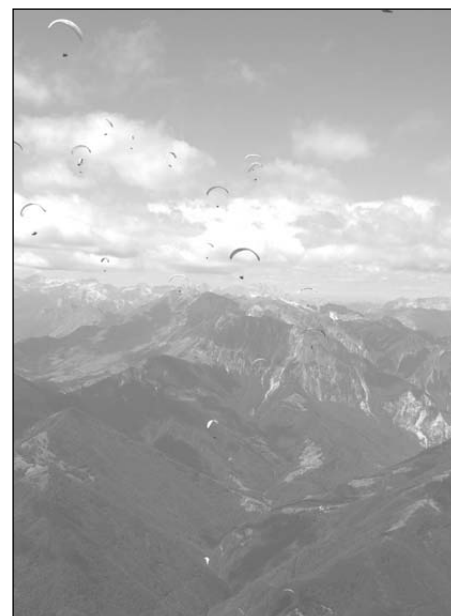
1. Dušan Durkovič
2. Simon Konavec
3. Peter Kocjan

REZULTATI EKIPNO:

1. KL Vrhnika
2. DJP Metulj Rimske Toplice
3. DJP Kovk Ajdovščina

REZULTATI DEKLETA:

1. Mojca Pišek
2. Tanika Virtovšek
3. Ivana Brozič



DP V JADRALNEM ZMAJARSTVU

Adriatic sea breeze 2013

Tokrat sem prejel pravo medaljo, pozlačeno, in lepo nagrado in polet z Virusom skozi Vipavsko dolino. Alan je bil drugi. Oba sva bila zelo, zelo vesela. Državno prvenstvo v jadralnem zmajarstvu 2013 je bilo za naju res nekaj posebnega...

Zaradi burje se peljemo šele v torek na Lijak. V kombiju sedim poleg Marcella, v naročju pa imam Jakoba. Jakob gre rad zraven, pomaga in se zanima za okolico, ljudje ga imajo radi. Pri "tekmovanju ali koncentraciji" me sploh ne obremenjuje. Prepustim ga Janiju in ostalim, ki skrbijo, da je vse lepo zapisano in da varno štartamo. Marcello pa je pripovedoval naslednjo zgodbo: s povsem novim Laminarjem je šel letet v Švico. Bil je lep dan in svoji višini je dodajal metrcček za metrcčkom, dokler ga ne posrka v vodeno goščo. Začel se tak rodeo, da mu je bilo slabo. Nenadoma se zadeva umiri in pilot si misli, da je vse mimo. Ravno tedaj ga sunkovito prekucne naprej, tako da pade v zmaja na hrbet. Leti dalje. Odloči se, da odvrže rezervo. Vrže rezervo. Rezerva pa poskakuje po platnu, ponk, ponk, ponk. Marcello dobi tako velike oči kot kakšni

junaki v risankah. Ko vidi v risankah podoba izbuljenih oči, pravi, da to zanj ni več smešno in saj to v resnici tako je. Rezerva pa še kar ponk, ponk, ponk, po platnu. Zagrabi za gurtno ter rezervo v kontejnerju ročno potegne k sebi. Nato na roke izvleče rezervo iz kontejnerja. Rezerva se odpre, on pa leti še kar hrbtno proti zemlji. Nenadoma začuti, da nekaj bobna po zmaju, nakar spozna, da se hrbtno drsa po klančini navzdol, pristal je namreč na gori. Sedaj se šele zares ustraši. Končno rezervno padalo zaplete med skale in ustavi drdrajočo kompozicijo.

Na Lijaku sta dva tisti dan grdo štartala, ker spet neodločno piha. Ali bi ali ne bi, ne ve. Alan je čakal na veter, stekel, ni prišlo in prenehal je teči.

Jaz čakam v vrsti, veter mi ne suši potočkov švica, ki tečejo izpod kolen. Slišim, da se je Alan razbil in si mislil, kaj to pomeni? Ustavijo štart, premaknejo zmaja in nenadoma pred menoj stoji in me sprašuje, če imam rezervni grmangel za posoditi. To je mož, kot se šika. Zmaja sestavi in popravi napako in ta dan je drugi. Ne verjame v vraže, kar mi

je zelo všeč.

Štartam za Stanetom, nizko se plaziva, vse se je pokrilo. Prvi so že visoko, meni pa vreme ne ustreza. Ne gre in ne gre gor, za isto višino se borim s tistim vzhodnikom, preizkušam različne lokacije, pa nič. Zdi se mi, da so vsi popeli. Vsi, razen mene. Kot v kakšnih starih časih... Navajen občutka, da se je treba boriti, čeprav izgleda, da si luzer, se matram dalje. Tokrat sem že višji. Krilo goni sem in tja, jaz pa se sprašujem, čemu mi je tega treba? Sedaj smo že visoko, vzhodnik pa skrbi, da kroženje ni enakomerno, da ni laminarno, pač pa, da se držim speedbara, da mi skoraj karbon pogleda skozi prste. Razumem, da nizko nimam kaj iskati, sploh ne, naberem končnih tistih 2400 m. Tukaj je kot v pravljici, mirno in lepo. Končno se lahko sprostim. Tekma se je že začela, dvakrat je za obrniti Trstelj. Nebo hladno modro, brez oblakov nad Krasom, dolina pa je potopljen v sončni popoldan. Čas je za siesto, pripeka, jaz pa moram čez to sušo tja in nazaj in še enkrat tja in nazaj? Večina si polomi zobe že pri drugi točki. Zaletijo se v vzhodnik, od rampe naprej





jih burja sklati z neverjetne višine, brez upanja na zahodno milost. Vedel sem, da bo tako, saj sem se klatil tam doli, kot sem opisal na začetku. Nad rampo je lep kumulus. Počakam, da me prisesa čisto pod svoj trebuh in – pok, druga obratna. Včasih ni treba navijati do meglice, včasih pa je treba. In tokrat je bilo treba, saj dlje ko plujem, bolj me drži in imam dober zrak... Obrnem proti jugu, naredim se majhnega, vitkega, niti sam se sabo se ne pomenkujem in plujem skozi dolino. Spodaj vidim dva pristajati, eden je bil bel kot galeb, moral je biti Primož. Obrnem Trstelj in se zapodim proti vetru nazaj na Lijak. Na sredi poti me začne klatiti. Levo ali desno, med tista grmovja, s katerimi sem se bodel od začetka. Kje se bo našla milost? Nenadoma opazim, da niso še vsi štartali. Nek zmajar hodi nervozno okoli svojega za štart pripravljenega zmagaja in kot da bi slišal tisto njegovo godrnjanje. Tedaj opazim grozečo klobaso, ki kaže na konkreten sever. Poln sem sočutja to tistih na štartu. Vendar od skrbi kmalu pozabim na sočutje. Kje naj sam najdem steber, po katerem bi splezal gor, če piha dol? Preiščem hrib in vse lokacije od prej, desno od štarta pa mojo paniko razmakne konkreten pisk, nato pa spet potonem. Ampak, pisk je bil konkreten, zato zasukam, pa gre spet goooor, pa doooool. Dogajanje pa je konstantno, zato ponovim dvakrat, trikrat, nabere, se skoncentriram in že ga imam. Spet navrtim do smejočih se kumulusov in spet brez nevarnosti, da bi scuril, obrnem tiste Ravne, ki so bile za mnoge usodne. Pozdravim Trstelj in se z bogato višino pripeljem na cilj. Začnem zbijati, kjer se uštejem. Močan vzhodnik mi pobere preveč višine. Ne upam si več čez tiste žice, zato pristanem na polju zahodno od Iliigorja. V posmeh in tolažbo ostalim pilotom. Vendar ta dan konkretno zmagam. Alan kot rečeno 20 minut, Jože pa slabo urico kasneje vdeneta v cilj. Drugič štartamo na Kovku. Piha burja in marsikateri tujec me vpraša, če mislim, da se bo obrnilo. Negotovost je tako velika, da marsikdo noče niti postaviti zmagaja. Šele ko so odprli štart, so začeli stihijsko sestavljati krila. Tudi ta dan vreme za štart ni bilo optimalno. Primožu je dvignilo le eno krilo, potonilo je nasprotno krilo, zasukalo ga je nazaj in na vso srečo varno treščil v grmovje. Zopet so prinesli zmagaja, Primož pa se ni nič polomil. Slekli se je, razstavil in začel s inšpiciranjem zmagaja. Bravo, si mislim, to je prava drža. Zmagaja je sestavil nazaj in spet

štartal. Tokrat smo bili že visoko, on pa ni imel sreče. Mi se igramo prave skrivnice med meglicami. Počasi nas je dvignilo do baze, vreme je bilo vedno boljše. Štartam, zamudim minutko, pa se ne sekiram. Spravim se naprej po težišču, napnem jadro. 100 km; Predmeja, Nanos, Kromberk, Branik, Nanos, Anja. Lepo ga žgem, izberem le najboljše dviganje. Prvi vrtijo, podletim jih že proti Nanosu. Konkretno nabere nazaj grede in naravnost proti Čavnu. Pri plazu nad Lokavcem mi popustijo živci. Letim previdneje, ampak brez potrebe. Za zobom na Čavnu gre po šolsko gor. Ponavadi se tukaj peljem dalje, vendar ne danes, Franc. Zavrtim se do baze in gledam, ali sem kaj narobe naredil, narobe odtipkal disciplino, nikjer ni nikogar? Če sem, pa sem, kaj hočem. Nenadoma se spodaj pokažejo tanki robovi, kakšne dva opazim. Pomirim se in tik pod bazo že žgem proti Kromberku. Lepo je z napetim drveti pod bazo. Ne dovoliš, da te posesa, vseskozi bežiš in si zelo hiter. Obrnem, še vedno nikogar. Letim nazaj, ko me podleti prvi, pa drugi. S kakšno brzino smo se srečevali, me kar zmrazi. To je bila prva skupina, jaz pa imam kar nekaj minut prednosti??? Zapnem v standardni steber na pobočju. Gor gre v to isto bazo kot po maslu. Ko sem na vrhu, so oni komaj vstopili. Smeje se mi, saj sem proti Braniku izbral zopet lepo kumulustrado. Ko zapuščam prvi oblak, zaslišim dež. Nič takega. Vendar, ta je konkretnější, hitro se prelevi v debele kaplje. Pokrijem z roko inštrument, ker se je na displeju naredila že lepa luža. Tedaj začne ropotati in me sekati po rokah in ramah pravcata toča. Ozrem se nazaj in res, za menoj je vse belo. Nisem si mogel predstavljati, kaj se dogaja moji zasledovalni skupini. Pobegnem toči in nad Branikom sem še vedno dva jurja.

Tudi nad Nanosom se kuha. Z lahkoto bi sicer brez vrtenja vdel disciplino, vendar nima smisla. Tekma mora biti odpovedana. Pristanem, za silo zložim in v nalivu pridem do Anje.

Z grozo potem opazujemo zamudnike, ki pristajajo v hudem vetru pred nevihto. Roman je imel smolo. Ko se je že dotaknil tal, ga je čez desno krilo dvignilo na hrbet. Padel in obležal je v zmagaju, kjer je vsaj mehko postlano. Na srečo se je polomila le konica jadra, vendar je bil vseeno do konca tekme prilepljen na zemljo.

Zadnji dan enaka pašta, Lijak, vzhodnik. Podobna, vendar krajša naloga in enako vreme. Tokrat nisem več izzival in tiščal naprej. Dovolj je bilo, da se pasem od zadaj in seveda, da ne scurim. No, to je bilo lažje. V cilj jih mnogo prileti. Primož je končno pokazal, who is daddy. Za pet minut je bil pred skupino. Bil sem peti, kar je zadoščalo za skupno zmagajo. Kakor rečeno. Črni biser je bil najhitrejši. Overall, kakor tudi slovensko prvenstvo. Alan drugi, Balash tretji, za njim pa Mišo. Marjan se je matral z računanjem pozno v noč. Žurka je zelo uspela, organizator je pripravil konkretno torto in večerjo. Otročki so pojedli belega, modrega in rdečega zmagaja iz marcipana, mi pa, kot rečeno, travo in zemljo. Torta, večerja (zelo dobro dušeno zelje, pečena polenta in vratovina z žara), ples in žurka pozno v noč. Rezultati in razglasitev žal šele naslednji dan.

Nagrade pa lepe. Hvala organizatorju za hude fotke, dobro sporočanje in obveščanje s tekme in lepa darila. Aja, nekdo mi je dolžan gajbo hladnega pira, ki sem ga kanil razdeliti med zmajarje...

Pripravil: Iztok Jarc

Slika levo: Iztok in Jakob, spodaj: Alan in Iztok



LIGA ZA JP

Peca Open 2013

Takoj po našem državnem se Surfer odpravi na liga tekmo v Bistrico pri Pliberku na avstrijskem Koroškem. Peca Open naj bi bila skupna avstrijsko - slovenska liga tekma in prvenstvo A-Koroške.

Na presenečenje vseh prisotnih smo kmalu ugotovili, da sem edini predstavnik slovenskih tekmovalcev. To pa je FAIL letošnjega koledarja in tisti, ki je to tekmo zrinil na koledar, naj se malo zamisli!

Vzletno mesto je ob zgornji postaji gondole (vozi vseskozi in gori je polno turistov) in je obrnejeno proti SV. V soboto je pihal zmeren severni do severovzhodni veter in vzlet ni predstavljal posebnih problemov in tudi termika na severnem pobočju je presenetljivo kar delala. Disciplina je bila 60 km, najprej 25 km proti zahodu ob dvojnem grebenu in nazaj, ostanek pa po ravnini. Hribi so tam razen Pece visoki do 2200m, omejitve letenja smo imeli pa na 2400m. Napovedane kazni za kršitev so bile eksponentialne od 1 točke za 1. m do 1000 za 100m.

Leteli smo malo po severnih malo po južnih pobočjih in bili vseskozi med tem, da nas pozauga preko meje 2400, in tem, da scurimo v rotorne grape. Drama. Termika je bila močna, propadanja tudi, baze so se nam pa smejale z višene okoli 2600m.

Predvsem okrog prve obratne nas je kar malo mlelo. Kljub temu, da smo ravnino napadli z višino 2300+, to za večino ni bilo dovolj, saj nam je severni veter, razen nekaj najboljšim (najsrečnejšim), pokvaril načrte za doseg cilja.

Drugi dan je bil napovedan južni veter in je tudi bil. To pa pomeni probleme že na štartu, saj je ta v rotorju in je bilo potrebno kar nekaj časa za ugodne (hmm no ja) vzletne razmere za vse tekmovalce. Po štartu je bila 40 km disciplina takoj stran od hriba na ravnino, kjer smo zaradi dokaj močnega južnega do vzhodnega vetra večinoma predčasno polegli. Najboljši (ne isti kot prvi dan) so bili tudi tokrat v cilju. To je to na kratko, kaj več si lahko ogledate na www.petzenflieger.at (Petzen Open 2013), za v bodoče pa velja dobro premisliti, katere tekme naj gredo na koledar in kdaj.

Pripravil: Stojan Kranjc

Petzen Open 2013 overall						
Task	Date	Distance				
T1 Task1	2013-08-03 13:45	60,2 km	Race to Goal with 1 startgate(s)			
T2 Task2	2013-08-04 12:45	40,5 km	Race to Goal with 1 startgate(s)			
#	Name	Nat	Glider	T 1	T 2	Total
1	Alex Schalber	AUT	Ozone EnZo	956	848	1804
2	Thomas Klinger	AUT	Ozone EnZo	898	867	1765
3	Richard Trumel	AUT	Enzo Large	862	836	1698
4	Rudolf Niedermühlbichler	AUT	Ozone EnZo	921	485	1406
5	Christoph Eder	AUT	Ozone EnZo	1000	346	1346
6	Stefan Brandlehner	AUT	AirDesign Pure	547	760	1307
7	Christian Amon	AUT	Gin Boomerang 9	801	473	1274
8	Armin Eder	AUT	Ozone EnZo	836	305	1141
9	Arnold Simon	AUT	Ozone Enzo	576	530	1106
10	Werner Brunner	AUT	Niviuk Icepek 6	576	493	1069
11	Stephan Gruber	AUT	Ozone EnZo	238	816	1054
12	Michael Rieder	AUT	AD Pure	528	475	1003
13	Josef Brandner	AUT	Ozone EnZo	272	720	992
14	Stojan Kranjc	SLO	Tripple Seven Quenn	573	371	944
15	Peter Kozak	HUN	Grandient Avax XC2	688	241	929

Petzen Open 2013 serial						
#Name	Nat	Glider	T 1	T 2	Total	
1	Stefan Brandlehner	AUT	AirDesign Pure	547	757	1304
2	Michael Rieder	AUT	AD Pure	528	475	1003
3	Stojan Kranjc	SLO	Tripple Seven Quenn	573	381	954
4	Peter Kozak	HUN	Grandient Avax XC2	688	251	939
5	Hermann Stöckl	AUT	Air Design Pure	614	305	919



TEHNIKA LETENJA

V katero smer naj obrnem?

Večina termičnih stebrov ima lastno rotacijo v eno ali drugo smer – običajno ne gredo le naravnost proti vrhu. Z letenjem s to mislijo v glavi boste boljše pobirali.

Včeraj sem letel v zelo močnih vremenskih razmerah. Na tleh je bilo neznosnih 34 °C, pri bazi na višini tja do 2700 m pa zelo hladno. Bilo je vroče in neverjetno nestabilno od tal pa vse do baze. Popoldan so bili oblaki že preveč razviti. Termični stebri so bili močni, tudi do 10 m/s toda k sreči v splošnem dobro formirani. Ko sem bil tik pod vrhom grebena, na 1800 m, sem se usmeril na jug proti velikim skalnatim kotanji, ki je bila že na videz prava termična bomba. Točno nad kotanjo je bila zadnjih četrt ure lepo formirana baza, ki je zaradi močnega sonca lepo naraščala.

»To bo fenomenalno,« sem si mislil, ko sem v sedežu začutil, da me posrkava v steber.

Dviganja je sicer nekaj res bilo, toda le 1-2 m/s, pa še to z občasnimi luknjami propadanja. Preiskal sem celo območje v upanju, da bom našel jedro tega stebra, toda nikjer ga ni bilo. Bilo je zelo čudno. Vsakič, ko sem začutil dviganje, sem obrnil zelo ozko, da bi ostal v njem, namesto tega pa sem samo še hitreje padel v propadanje. »Kaj se danes dogaja z mano? Enostavno ne morem lepo zavrteti. Je ta steber res tako zanič?« Vztrajal sem še kakšno minuto, toda nikakor mi ni uspelo povezati vseh dejavnikov in poiskati jedra, da bi se »normalno« pobral.

»Če to, kar trenutno počneš, ne pomaga, poskusi drugače.«

Ves ta čas sem obračal v desno in tako je bilo v mojem primeru ta »poskusi drugače« zavrteti v levo smer. Neverjetno, kako je bil v trenutku povsem drugačen občutek v stebru. Takoj sem opazil spremembo hitrosti, občutek je bil, kot da bi uporabljal polovico pospeševalnika, hkrati pa mi je uspelo ostati v dviganju. Kmalu sem našel še močnejše jedro in lepo zvrtil steber do vrha.

Lekcija

Večina termičnih stebrov ima lastno rotacijo v eno ali drugo smer; ne gredo zgolj navpično proti vrhu. Podobno kot voda v umivalniku; vrtela se bo v smeri urinega kazalca ali pa nasproti. Pravzaprav je zračni tlak v termičnem stebru nekoliko manjši kot tlak v njegovi okolici in zato si ga lahko predstavljamo kot majhno lokalno depresijo ali ciklon. V Veliki Britaniji še predobro poznamo ciklone, ki prihajajo z Atlantika in so krivi za dež ter JZ veter v Britaniji. Na severni polobli se sistemi nizkega zračnega tlaka vrtijo v nasprotni smeri urinega kazalca. Očitno je, da bo veljalo podobno tudi za lastno rotacijo termičnih stebrov.

Če v stebru krožite v smeri lastne rotacije, boste krožili dvakrat hitreje. Ta visoka krožilna hitrost je neučinkovita in nam otežuje dobro pobiranje. Bolj priporočljivo je torej, da krožite v nasprotni smeri lastne rotacije. Ko ima steber lastno rotacijo v nasprotni smeri urinega kazalca, je najbolje, da s padalom krožite v smeri urinega kazalca, to je v desno.

Sledite pticam

Moja podzavestna reakcija na severni polobli, da obrnem v desno, bi bila torej pravilna. Žal pa ni tako enostavno določiti smeri lastne rotacije termičnega stebra. Blizu ekvatorja je približno enako število stebrov z eno ali drugo smerjo rotacije. Bolj kot se od ekvatorja oddalju-

jemo, večja bo tendenca točno določene smeri. V Franciji, kjer tudi sam živim, bi rekel, da je približno 65% stebrov z rotacijo v smeri urinega kazalca in 35% v nasprotni smeri.

Smer rotacije boste še najlažje ugotovili z opazovanjem ptic. Ptice namreč nagonsko krožijo v pravilni smeri in prav noben priseben ptič ne bi storil tako velike napake in krožil narobe. Samo sledite pticam in jih posnemajte.

Druga metoda, ki jo večkrat preizkusim, je ta, da najprej naredim nekaj zavojev v eno smer in nato še nekaj v drugo. Ne vedno, toda včasih opazim razliko. Seveda bodite še posebej pozorni, če so okoli vas v stebru še drugi piloti in če boste iz napačne smeri obrnili v pravilno, boste kaj kmalu pobirali precej boljše od vaših prijateljev!

POVZETEK

- *Stebri imajo lastno rotacijo.*
- *Kroženje v nasprotni smeri lastne rotacije ima dober vpliv na pobiranje.*
- *Ne vsi, toda večina termičnih stebrov na severni polobli se vrti v nasprotni smeri urinega kazalca.*
- *Spremljajte ptice.*
- *Poskusite nekaj zavojev v eno in nato še v drugo smer.*

Avtor: Bruce Goldsmith

Vir: Cross Country, edition 148, page 36-37

Prevod: Mitja Jančič, DJP Metulj



777 QUEEN

Kraljična na zrnu termike

Uvod

Konec julija sem dobil v last Kraljično oziroma novo padalo Queen M.

Časa za privajanje ni bilo, saj sem se kar odpravil na naše državno prvenstvo v Tolmin in nato na AVT-SLO Ligo na Peco.

Izgled

Značilen je gobec morskega psa, ki se Kraljični prav dobro poda. Padalo je srednje vitkosti za svoj razred (6,1 raztegnjeno). Moje je v rdeči barvi, se pa dobi tudi v modri, zeleni in rumeni. Na prednjem robu je značilna črno-bela šahovnica. Gurtne so tekmovalno ozke, vrvice pa neoplašene in tanke. Vrvice so

v treh linijah, po dve na vsaki strani plus stabilo. Pospesevalec teče preko dveh Harken škripcev, ki se vrtita resnično skoraj brez trenja.

Kaj bi si lahko še želel? Vsakdo ima lahko kakšno željo, kaj naj bi padalo še imelo, sam bi Kraljični dodal stabilo v kontrastni barvi in ročke na C gurtne.

Upravljanje

Kraljična se rada zavrti. V primerjavi z npr. M4 je precej bolj živahna. Tudi v primeru pretiravanja na komandi ne kaže tendence po negativni. Če jo želimo peljati ploščato, zahteva dodajanje nasprotnih komand, nagibanja v sedežu pa sploh ne potrebuje.

Zahteva stalno pozornost in ji ni všeč zanemarjanje, saj lahko začne voziti malo po svoje. Vidi se ji, da je bila zasnovana s tekmovalnimi ambicijami.

Komande so srednje trde in progresivne, so npr. mehkejše kot pri M4 in morda malce trše kot pri D2. Pospesevalec je prijetno mehak in doooooo. Zame pravzaprav celo malce predlog, saj se mi zatakne v škripcih sedeža, ko sta si glavna škripca še za dober palec narazen. Tu bom moral nekaj preurediti, da bom lahko izkoristil poln hod pospeševalca.

Zbijanje višine z velikimi ušesi je kar učinkovito, saj ima le dve A vrvici. Baj





se odlično obnaša v B-stallu, kar je za novejša padala bolj izjema, a to moram še preveriti.

Stabilnost in odzivi

Padalo je resnično stabilno v praktično vseh konfiguracijah. V začetku sem h Kraljični pristopil kar z malo spoštovanja in je nisem preveč priganjal, ampak se je izkazalo, da se za to ne zmeni kaj dosti in prenese tudi bolj grobo ravnanje.

Lahko jo priganjaš do skrajnih meja, pa še kar gre in gre. Skratka letenje z maksimalno hitrostjo skozi balone navadno ni noben problem. Le v Avstriji sem imel primer, ko smo navijali 5m steber in se bližali omejitvi 2400m in je bilo potrebno nekaj ukreniti, saj je tudi po zapustitvi stebra še vedno letelo 4 m navzgor. Tu sem uporabil pospeševalec in na robu stebra dobil frontalno zapiranje, ki pa se je brez pilotovega posredovanja povrnilo v osnovno konfiguracijo.

Značilnost Kraljične je, da zagriže v steber. Kakor mi je prej na M4 kupola ob prihodu v steber vedno omahnila nazaj, jo sedaj prav povleče rahlo naprej v steber. So pa občutki precej drugačni in se jih je potrebno privaditi. Zaenkrat imam težave s tem, da - ko z delom padala zapeljem v steber - ne vem, na kateri strani je jedro dviganja in bolj po ugibanju (an ban pet podgan ...) zavijem na eno stran. Je pa ta lastnost (grizenje v steber) kot nalašč za letenje skozi balone, ki te ne ustavljajo, ampak te celo nekoliko pospešujejo.

Gibanje kupole se najbolj občuti skozi sedež in gurtne in manj skozi odziv na komandah. Baje se tega navadiš.

Zanimivost, ki je do sedaj še nisem opazil, pa letim že dvajset let, je, da ob ne prevelikem stranskem zapiranju kupola zavije vstran od porušenja. Resnično. Klasično kontriranje tako odpade in le izpumpaš kupolo, v kolikor se ta že sama ne sestavi.

Ima pa Kraljična tudi neprijetno lastnost, da se giblje levo-desno. To je predvsem izraženo ob letenju z maksimalno hitrostjo in stranskim vetrom. Edina rešitev je pravzaprav popustitev in ponovno dodajanje pospeševalca, pa še to ne zagotavlja trajne rešitve. V precej manjši meri se zibanje kupole včasih pojavi tudi v stebrih, če nismo dobro centrirani.

Pobiranje

Tu ni kaj dosti reči, saj padalo ni nek presežek in leti podobno kot ostala v C kategoriji. Dobro se obnaša tako v širokih umirjenih stebrih kot v ozkih in razbitih. Res pa je, da sem letel praktično na zgornji meji obremenitve. Kot je bilo že omenjeno, zahteva stalno pozornost in drobne popravke. Letenje z nekaj zunanje komande je večinoma nuja.

Planiranje, hitrost

Za konec še dve boljši lastnosti. Planiranje je, kakor sem lahko primerjal v bolj živahnih pogojih, zelo dobro. Težko trdim, da je "za prmej" najboljše v kategoriji, vsekakor pa nisem opazil, da bi bilo katerokoli drugo padalo boljše. Upravljanje smeri med planiranjem in pospešenim letom je najbolj učinkovito s C linijo, pa tudi gibanje kupole naprej nazaj skozi ne premočne balone se tako najlažje kontrolira.

Češnja na torti pa je hitrost, saj tu resnično pokaže svoj karakter. Leti hitro in učinkovito. V tem trenutku ima po mojem občutku najvišjo končno hitrost v C kategoriji. Ob mojem polnem pospeševalcu, ki ima še vedno za dober palec prostega hoda, sem se vozil enako hitro ali hitreje kot ostali.

Zaključek

Kraljična je namenjena pilotom, ki jim leži dinamično letenje in so sposobni izkoristiti letenje z maksimalnim pospeševalcem. V kolikor ste bolj pristaš umirjenega letenja in vam končna hitrost ni na prvem mestu, boste morda bolj zadovoljni na kakem drugem padalu v kategoriji, kot je npr. D2. Če si pilot z izkušnjami, ki si upa krotiti Kraljično, ti bo to bogato povrnila. Kraljestvo za doto pa to ...

Pripravil: Stojan Kranjc



LETALNI INSTRUMENT

Naviter Oudie 3

Ko sem se pred nekaj leti začel ukvarjati z jadralnim padalstvom, se je ravno pojavil trend uporabe GPS sistemov na tekmah in preletih. Večina takratnih »frajerjev« je uporabljala Garminovo 12 in kasneje MLR-jev instrument, jaz pa sem si za svoj prvi zapisovalec poti izbral e-traxa. Ker pa so bili to instrumenti z zelo omejenim pregledom poti, je bilo potrebno posneto pot nekako prenesti na računalnik in na strežnik OLC (še tisti stari nemški, se mi zdi). Takrat sem se prvič srečal z izdelkom SeeYou, ki se mi je že takrat zdel fantastičen. Ne samo, da sem lahko svoj let prijavil na strežnik, ampak sem lahko pregledal tudi vso statistiko. Let sem lahko pogledal v 3D topografiji, kar se mi je zdelo izjemno.

Fascinirala me je tudi informacija, da za vsem tem stoji slovensko znanje, in od takrat se od SeeYou-ja ne morem ločiti. Kar hitro se je v meni pojavila želja, da bi imel namesto starega črno-belega GPS-a nekaj takega, kot je SeeYou. V naslednjih letih je tehnika pisanja sledi počasi napredovala in kmalu se je na obzorju začela kazati tehnologija, ki je

obetala izpolnitev velike želje malega preletaša.

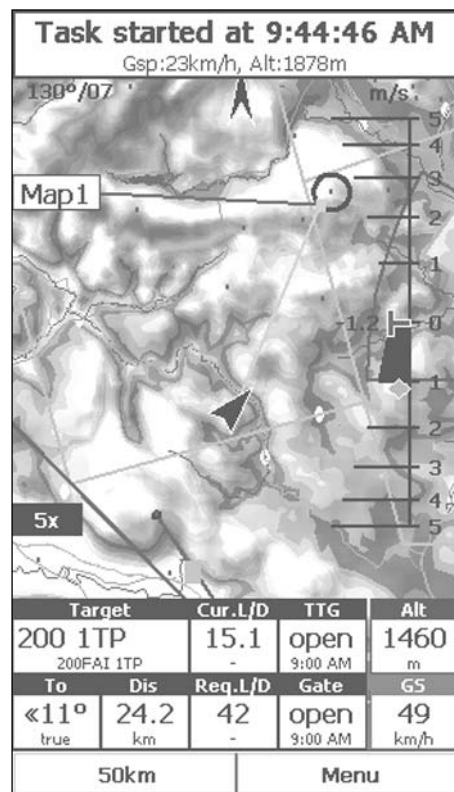
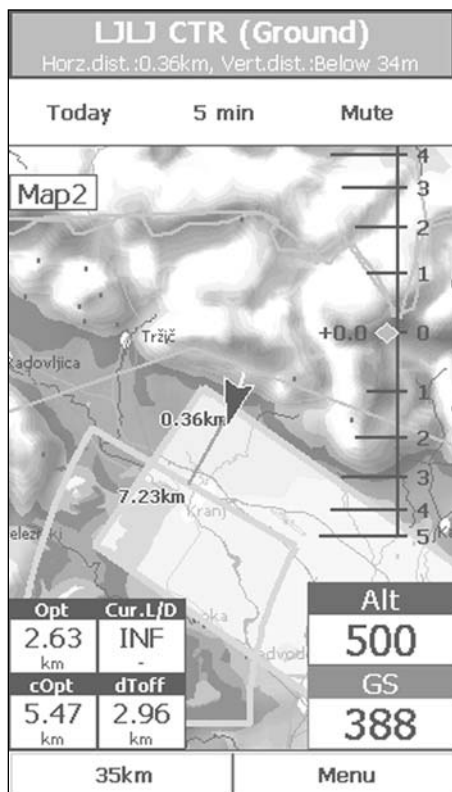
V preteklih dveh letih smo doživeli preboj z nekaterimi programi, ki se lahko uporabljajo na avtomobilski navigaciji in ti pomagajo pri letenju, nek tuj proizvajalec pa je na trg postavil enoto, ki združuje vse letalne instrumente v enem. Pri prvih je problem predvsem vzdržljivost baterije, pri drugem pa cena.

Ko smo lansko leto sedeli in po tekmi v Železnikih ob pirčku malce modrovali, se nam je pridružil še Andrej Kolar (alfa in omega Naviterja), ki je prav tiho omenil, da sedaj pa končno imajo zaslon na njihovem takrat še jadrilčarskem Oudie-u, ki ga upa pokazati tudi jadralnim padalcem, saj je kvaliteta osvetlitve in s tem vidnost zaslona izredno dobra tudi na soncu. Seveda smo takoj nehali modrovati o bazi na Kosmatem vrhu in z vso vnemo zasuli Andreja z idejami, kako bodo morali spremeniti instrument, da bi ga padalci sploh povohali. Ker pa se vse ne da narediti naenkrat, smo se dogovorili, da na test (predvsem zaslona) vzamemo nekaj jadrilčarskih verzij. Zaslon se je v trenutku izkazal za odličnega, mnogo boljšega od vsega, kar sem do takrat videl. Pred Andrejem in ekipo (malenkost ojačano z jadralnimi padalci) je bila še naloga podaljšati vzdržljivost akumulatorjev (ti naj bi zagotavljali vsaj 12+ ur avtonomije), vgraditi vario in pa seveda programsko prilagoditi vmesnik jadralnim padalcem. Sam nikoli nisem niti podvomil, da jim ne bi uspelo.

V Naviterju so čez zimo zavihali rokave in zgodaj spomladi smo na test dobili prve verzije novih Oudie 3. Svoje Oudie-a sem odpeljal na Dobrčo (se spodobi, da se novo stvar testira tam, kje se je odvil prvi jadrlnopadalski skokec). V roke sem dobil instrument, ki ga je pred menoj letel Tilen Ceglar v Bassanu, zato se z nastavitvami - ki so mimogrede izredno pregledne in lahke za nastavljanje - ni bilo potrebno pretirano ukvarjati. Instrument sem prižgal,

ga pritrdil na kokpit in v naslednjem trenutku je Oudie že veselo piskal bazi naproti. Ko sem tako vrtel, se mi je prižgala nekakakšna dodatna funkcija, ki lepo pokaže moč na različnih koncih stebra; kasneje sem izvedel, da je to pomagalo, ki ti pomaga centrirati stebre. Dobrča je bila tisti dan radodarna in kar hitro sem bil na višini, ki mi je omogočala brezskrbno križarjenje levo in desno ter mirno spoznavanje z novo igračo.

Zaslon je viden iz vseh zornih kotov, upravljanje prek dotika ne razočara niti malo in kljub nerodnim rokavicam deluje brezhibno. Prikaz topografije je odličen, podatkov na zaslonu ravno prav, vario pa piska kot slavček. Po slabi uri pristanem in naslednje tri ure porabim za igranje in nastavljanje instrumenta na pristanku. V resnici ne rabim treh ur za nastavljanje, ampak mi uporabniški vmesnik ponuja toliko možnosti, da si ne morem kaj, da ne poskusim vseh. Instrument resnično ponuja toliko opcij, da bo vsak našel primerne zase. Z nastavitvijo različnih profilov pa lahko vsakič izberemo tiste-





Oudie 3

Technical Specification

Device	
Processor	ARM 11, 500 MHz
RAM	128 MB
Built-in Flash	8 GB
Loudspeaker	Yes
Buttons	On/Off, Reset
Battery	9600 mAh
Battery indicator	Yes
Battery autonomy	>12h
Size	135 x 86 x 25 mm
Weight	350 g
Vario	Yes, high sensitivity
Pressure altitude	Yes, high precision
Flight recorder	Yes
Flight storage	Practically unlimited
Operating Temp.	-15°... +50°

Touch screen	
Display size	5" TFT LCD
Resolution	480 x 272
Aspect ratio	16:9
Portrait mode	Yes
Landscape mode	Yes
Touchscreen	Yes, Resistive
Screen lock	Yes, Smart
Gloves optimized	Yes

Connectivity	
Built-in GPS	Yes, aviation grade
USB	USB 2.0
Mass Storage	Yes
Active Sync	Yes
External Flash	microSDHC
Headphones	Yes, 3.5 mm jack
Wired Serial port	Yes
Bluetooth port	Yes

Software	
Languages	17
Moving map	Yes
Preinstalled maps	World-wide
Airspaces	World-wide
Airspace updates	Automatic & Free
Software updates	Free
3D Airspace warning	Yes
Max. Altitude warning	Yes
Final glide calculator	Yes

Thermal assistant	Yes
OLC optimization	Yes
FAI Triangle optimization	Yes
Profiles	Unlimited
Speed to fly indicator	Yes
Navboxes	66
Flight statistics	Yes
Race To Goal	Yes, automatic
Assigned Area	Yes
Task route optimization	Yes, automatic
IGC approved	No
Wind calculator	Yes
Units	Metric/Imperial
File Replay	Yes

In the box	
Oudie 3	
Protective case	
Getting started manual	
SeeYou Trial CD	
Universal Wall Charger (110-220V)	
Car Charger (12V)	
USB Cable	
Velcro tape for easy installation	
PDF Manual on Oudie and CD	
2 pcs Naviter stickers	

ga, ki nam ustreza - od različnih delov tekmovalne discipline pa do najrazličnejših profilov za prelete. Kot tekmovalni pilot sem seveda najbolj navdušen nad vsemi možnostmi, ki mi jih za optimalno letenje discipline ponudi Oudie. Ti podatki ti zagotovo nudijo prednost pred konkurenco. Vnašanje disciplin je izredno lahko, instrument pa je zelo ergonomski za držanje. Na njem je vse in še več, kar resen jadralni padalec potrebuje.

XC preleti so s tem instrumentom zagotovo daljši. Joštu Napretu je uspel izreden prelet z Oudie-jem, zato se mi zdi, da je tu najbolj na mestu kar njegov citat:

»Oudie 3 mi kot pilotu jadralnega padala pomaga lažje odkrivati nove dimenzije in realizacijo načrtovanih letov. Z natančno dodelanimi mapami, ki vključujejo world wide zračne prostore, me nikoli ne skrbi, da bom naredil hujšo kršitev zračnega prostora. Funkcija

Thermal assistant je skupaj z zelo občutljivim variometrom odličen pripomoček za učinkovito pobiranje, tako lahko vsak letalni dan izkoristim do zadnjega izdihljaja. Na tekmovanjih letim popolnoma sproščeno, ker me Oudie po tasku, narisanim na mapi, vedno navigira optimalno skozi task, ne glede na to, kje se nahajam. Na kratko: odlično viden barvni ekran na soncu, baterija, ki zdrži 12+ ur v vseh razmerah, ravno pravšnja velikost in napreden software so glavne lastnosti, ki odlikujejo našega Oudie-a 3.«
 Naviter je z Oudie-jem 3 naredil to, kar predhodnikom ni uspelo. Jadralnim padalcem in zmajarjem so ponudili instrument, ki ponuja odličen programski vmesnik, super vario, 14+ ur avtonomije..... pa še cena je TOP!

V trenutku, ko dopolnjujem ta članek, se Oudiji nahajajo na svetovnem prvenstvu v Bolgariji, pred tem pa jih je slovenska ekipa uspešno uporabljala na svetovnem pokalu v Franciji. Zato naj zaključim s citatom enega najboljših slovenskih pilotov, Tilna Ceglarja, o Oudiju:

»Na tekmar je postal nepogrešljivi del opreme, dobesedno mi vzame misli in skrbi iz glave in jih nariše na zaslon, tako se lahko bolj posvečam samemu letenju in sprejemanju odločitev v zraku. Za izdelkom stoji super ekipa, ki je pripravljena poslušati vsakršno mnenje in ti nudi odlično in hitro podporo! «

p.s.: Eni so verniki obgrizenga jabučka, eni mammo pa to srečo, da je Naviter slovensko podjetje!

Pripravil: Anže Pristov

Novičke

Matej Belčič

Aircross

U-Prime (EN A) je novo začetniško padalo nemškega proizvajalca. Pet velikosti bo poneslo pod oblake pilote težke od 45 do 130 kg. Ti lahko izbirajo med štirimi barvami. Velikost S tehta 4,5kg.

(www.aircross.eu)



Adrenaline

je španski proizvajalec padal. Model Batlite 1.8 je padalo z enojno površino, namenjeno gorskim letalcem v ne premočnem vetru. Šlo je skozi obremenitveni test do 150 kg z 8 G. Velikost S tehta 1,8 kg, M pa 2,1 kg. Pričakujejo, da boste uporabili sedež / nahrbtnik Kangu Light.

(www.adrenaline.com.es)

ASI

FlyNet2 je variometer, ki ga lahko s pomočjo brezžične povezave priključite na kako pametno napravo (iPhone, Android). S pomočjo ustrezne aplikacije (FlyNet) in mobilnega omrežja, lahko prikaže tudi kje letijo vaši kolegi. Če naprava ni priključena nikamor, lahko še vseeno samo piska.

(www.asinstrument.ch)

Avian

preizkuša letenje z zmajem na padalskem sedežu. Tako bi naj zmanjšali obre-

menitev vratu in hrbta. Zagotavljajo, da lahko več njihovih modelov zmajev letite na ta način, vključno z Riom 2 in Atosom.

(www.avianonline.co.uk)

BGD

Bruce Goldsmith je izdelal padalo za paramotor Luna (EN C). Seveda ima reflex profil in tudi trime. Čim bolj gladko obliko prednjega roba in profila pomaga ohranjati sistem CCB (Cord Cut Billow). Padalo je namenjeno tako začetnikom, kot izkušenim pilotom.

(www.flybgd.com)



Gin

je na X-Alps stavil na Boomerang X-Alps. Tehta 3,7 kg, pripadajoč sedež s protektorjem in sedežno ploščo pa 1,8 kg. Če to "navlako" odstranite, prihranite 200 g. Ginu se je zdelo najpomembneje zagotoviti enostaven start in lahkotno upravljanje in tudi zmogljivosti niso popolnoma zanemarili. Kmalu bi naj pripravili različico za širše množice.

(www.gingliders.com)

Icaro

je predstavil tandem Twice TE. Dve velikosti ustrezata težam od 125 do 195 kg in 140 do 225 kg. Je zelo lahek in "neuničljiv". Prednji rob podpirajo palčke iz nitinola (zlitina niklja in titana), ki je zelo elastičen in si zapomni obliko. Skupaj z Woody Valleyem so izdelali zaprt sedež Energy XC. Ime pove vse, velikost M tehta malo manj kot 5 kg.

(www.icaro-paragliders.com)

Gradient

je za šole, začetnike in vikend pilote pripravil Golden 4. Izdelan je iz zelo trpežnega materiala, tako da bo dolgo trajal. Pet velikosti ustreza težam od 62 do 130 kg.

(www.gradient.cx)



ITV

Shakra je akro padalo. Izboljševali so ga dve leti in bo dobro tudi za kak XC. Za začetnike in paramotorce so skonstruirali Dolpo 2 (EN A), ki ga odlikujeta enostaven vzlet in majhno propadanje.

(www.itv-parapentes.com)

Mac Para

Tandem Pasha 5 nudi vzlet pri majhnih hitrostih, lahkotne komande, natančno upravljanje in izvrstno planiranje. Odločili so se za velikosti 39 in 42 m² in pet barvnih kombinacij. Sedež Manix bo zamenjal Goyo 2 in je namenjen rekreativnim in izkušenim pilotom.

(www.macpara.com)





Sky

Skylight 2 je nova izvedba tega lahkega sedeža / nahrbtnika. Večino izboljšav je dobil nahrbtnik, ki je sedaj ojačen in ga je lažje nositi. Dve velikosti tehtata 900 oz. 950 g, nima pa protektorja in certifikata. (www.sky-cz.com)



Minari

Motor Minari 180 za paramotor je ta trenutek eden najmočnejših dvotaktnih strojev ta trenutek (35 KW). Uporabili so sistem dvojnega vžiga (dve svečki v cilindru), kar je v drugih segmentih letalstva že standard. Tako lahko letite naprej, čeprav en sistem odpove. (www.minari-engine.com)

Niviuk

Peak 3 X-Alps (EN D) so izdelali za naporno tekmovalstvo, je pa na voljo tudi navadnim smrtnikom. Padalo je za kilogram lažje od običajne različice in s 23m² tehta 4,4 kg. Dobite ga tudi v velikostih 21 in 25 m². Izkušeni akro piloti bodo veseli tretje različice padala N-Gravity. Na voljo so velikosti 16, 17, 18 in 19 m². (www.niviuk.com)

North South Cup

je britansko tekmovalstvo, katerega temelji so bili menda postavljeni v nekem pubu. Maja so na otoku očitno imeli veliko boljše vreme kot pri nas in kar trinajst pilotov je postavilo napovedan britanski rekord z razdaljo 170 km, med njimi tudi naš Miha Razinger. (<http://goo.gl/0bqky6>)

Nova

je za X-Alps predelala Mentor 3 in mu dodala oznako Light. Leti kot standarden

Mentor, je pa kar 1,6 kg lažji (velikost S tehta manj kot 4 kg). Kljub vsemu je dovolj robusten za vsakodnevno uporabo. Na X-Alps ga je letel tudi Mike Küng.

(www.nova-wings.com)

Ozone

je za X-Alps prav tako izdelal lažjo različico nesojene Mantre M5. Z njo je tekmovalo kar dvanajst pilotov, seveda tudi zmagovalec Chrigel Maurer. Padalo ima tri linije in tehta samo 3,35 kg (velikost MS). Tekmovalcem so namenili tudi samo 1,8 kg težak, zaprt sedež Ozium. Za na trg ga bodo rahlo predelanega pripravili enkrat letos. Sedež Oxygen 2 je lahek, gladek in enostaven. S 17 cm protektorjem in sedežno ploščo tehta velikost M 4,3 kg, brez pa 2,6 kg. (www.flyozone.com)

Slovenian - Croatian Open 2013

Med 28. julijem in 2. avgustom 2013 je v Tolminu potekalo slovensko in hrvaško državno prvenstvo v hitrostnih preletih z jadralnimi padali. V odličnih pogojih je najbolje letel Primož Suša, sledila pa sta mu Dušan Orož in Marko Hrgeti č. Med dekleti je zmagala Mojca Pišek pred Taniko Virtovšek in Ivano Brozič. (www.kobala.si/sl/slovenija-open)

Skywalk

je za Paula Guschlbauerja in Andyja Frötscherja pripravil X-Alps paket, ki ga sestavljata 3,5 kg težko padalo z vitkostjo 6,7 in 67 celicami ter sedež, ki skupaj s protektorjem, karabini in pospeševalcem, tehta manj kot kilogram. Join't3 (EN B) je najnovejši tandem tega proizvajalca. Sedaj je na voljo za razpon

tež od 130 do 225 kg, na voljo pa bo tudi manjši model. Jet Flaps tehnologije smo sedaj že navajeni.

(www.skywalk.info/xalps)

Sup'Air

je s pomočjo Charlesa Cazauxa do najmanjše podrobnosti dodelal zaprt, tekmovalni sedež Skypper FR. Zadnji del je samonapihljiv, vgrajen je soliden protektor in vanj lahko namestite dve rezervni padali. Izdelujejo ga v štirih velikostih. (www.supair.com)

UP

se je na X-Alps podal s Trangom X-Light 2 (EN C). Je hitrejši in za kilogram lažji od originala, pa tudi upravljanje je boljše. Če vam je všeč, ga lahko naročite. (www.up-europe.com)



Triple Seven

Model Pawn (EN A) sta brata Valič namenila začetnikom. Izdelujejo ga v treh velikostih, za razpon tež od 65 do 125 kg in štirih barvnih kombinacijah. Tudi kraljica se že baha po nebu. Queen velikost M je opravil testiranje z oceno C. (777gliders.com)



METEOROLOGIJA

Termični stebri v gorah in nad ravnino

Poznate občutek, ko nekaj časa letite v gorah na višini 3400 m, nato pa poskusite svojo srečo še nad ravnino? Kot pričakovano, vas stebri ne popeljejo več tako visoko – 1500 m. Tudi dviganja so slabša in smo običajno zato še toliko bolj previdni. Pozno popoldan je treba slej ali prej pristati z nasmeškom na obrazu, med vožnjo proti domu pa razmišljamo o razlikah med termiko v Alpah in termiko nad ravnino.

Osnove termike

Da bi lažje objektivno ocenili razliko med letenjem v gorah in nad ravnino, je mogoče dobro, da najprej osvežimo svoje znanje in ponovimo nekaj pomembnih konceptov nastanka oz. formulacije termičnega stebra. Najnižji del konvekcijskega sloja se imenuje superadiabatni prizemni sloj. To je plast ozračja, v kateri se rodijo vsi termični stebri.

Ta nestabilna plast se začne formirati v tistem trenutku, ko je temperatura površja le malo večja od temperature okoliškega zraka. Pojav je v strokovnem jeziku bolj poznan kot toplotno sevanje tal. Večanje temperaturne razlike med površjem in zrakom nad njim vodi do povečanega toplotnega sevanja površja. Topel zrak bo nekaj časa lebdel in se le počasi premikal tik nad tlemi, preden bo v obliki stebra odpotoval v višave.

Ti počasni in umirjeni premiki zraka so kombinacija sinoptičnega (splošnega) in lokalnega vetra, ki je nastal zaradi drugih, že formiranih termičnih stebrov. Izjeme seveda obstajajo, še posebej v primeru, ko se v lebdenje vmešajo kakšne geografske značilnosti površja in topel zrak ob tleh skoraj miruje. Ob tem se še dodatno greje, dokler že majhna motnja ne sproži dviganja. Nenazadnje je bolj naravno, da zrak nekaj časa zadržuje ob površju, preden se dvigne v obliki termičnega stebra.

Ravna polja in topel zrak

Zamislite si sedaj lebdeč zrak nad homogenim površjem – velika polja z isto poljščino. Temperatura površja je bolj ali manj povsod konstantna in ni odvisna od časa. Prvotno se je moral zrak najprej spustil do tal in je zato relativno

hladen. V tem momentu smo priča najmočnejšemu toplotnemu toku, namreč temperaturna razlika med površjem in okoliškim zrakom je ogromna. Zrak sicer počasi potuje, obenem pa prejema toploto, ki jo sevajo segreta tla. Toda jakost toplotnega toka se močno zmanjšuje, namreč zrak se sicer segreva, temperatura površja pa ostaja bolj ali manj konstantna. Kljub temu je nekaj toplotnega sevanja še vedno prisotnega, s tem pa se zraku večja nestabilnost - vzgon. Prej ali slej se tudi dvigne v obliki termičnega stebra.

Pustite se odnašati

Dobro se je zavedati, da eno samo suho polje mogoče ni celoten vir toplega zraka za določen termičen steber. Zrak je mogoče po tleh pripotoval iz povsem drugje, se na poti počasi segreval, nato pa pri prečkanju tega suhega polja prejel ogromno toplote. Nenadno povečanje toplotnega toka ima zelo močan vpliv na vzgon zraka, ki je že skoraj pripravljen za formulacijo termičnega stebra. Prav ta pojav lahko nad ravnino s pridom izkoristite: ko krožite v šibkem termičnem stebri kjer še komaj vzdržujete svojo višino – glejte v smeri vetra in poskušajte najti točko, kjer so bo zrak dvignil v obliki stebra.

V rotorju

Ni samo vzgon tisti, ki je kriv za sprožitev stebra. Včasih so različne plasti, ki imajo slučajno tudi lasten vzgon, enostavno prisiljene skupaj. Rezultat tega bo sicer šibka termika in steber skoraj zagotovo ne bo segal prav do vrha. Tak steber lahko z lahkoto ustavi že rahel sunek spuščajočega se zraka. Drugje, v turbulentnem območju, je le malo verjetno, da boste našli kakršnakoli dviganja, dokler zrak ne bo dosegel kritičnega vzgona. To sicer pomeni, da so lahko intervali med stebri daljši, toda le ti bodo zagotovo močnejši in bolj koherentni – močni stebri v zavetrju.

Dviganje ob pobočju

In še zadnje: pomislite, kaj se zgodi, ko ta naš segret zrak naleti na hrib in se začne ob njem vzpenjati. Zaradi enostavnosti bo najbolje, da si zamislite nepo-

raščeno in enakomerno pobočje. Popoldan se lahko temperatura skalnatega pobočja zmanjša tudi za 2 °C na 1000 m višine, zrak pa se bo ohladil za 10 °C na 1000 m višine. Kar pomeni, da se bo jakost toplotnega toka z višino znatno večala, namreč temperatura zraka bo precej manjša v primerjavi s skalnatim pobočjem. Zrak se sicer z višino še vedno ohlajuje, toda zaradi močnega toplotnega toka z malo manj kot prvotnih 10 °C na 1000 višinskih metrov. Vzgon zraka se bo v glavnem le še večal, in to v smeri stran od površja. To bi bil dober odgovor tudi na vprašanje, zakaj se lahko steber sproži že ob najmanjši spremembi na površju. Ni vedno nujno, da uspe segretemu zraku prilesti do vrha grebena. In prav to je razlog, da nam običajno uspe pobrati skozi vse plasti zraka v termiki nad segretim pobočjem: potrebujete le potrpljenje in nekaj balončkov ali kratkih in šibkih stebrov, da se prebijete skozi plasti, ki jih nad ravnino le stežka premagamo.

Avtor: Honza Rejmanek

Vir: Cross Country, editon 148, page 38-39

Prevod: Mitja Jančič, DJP Metulj



REŠEVALNA PADALA KIMFLY



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

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

