

Skok k preletom v Alpah (Der Sprung zum Alpenstreckenflug)

Detlev Hoppenrath 2003
<http://www.gliding.hoppenrath.com/>



<http://www.gliding.hoppenrath.com/>

Prevod v slovenščino:
Miha Kos, Ljubljana, marec 2006

Slika na naslovnici:
Tomaž Štupnik, Zgornjesavska dolina, junij 2005

| Vsebina | str. |
|---|-------------|
| "Mehki dejavniki" | 3 |
| Negotovost | 3 |
| Duševna priprava | 4 |
| Ovira št. 1: Oddaljitev od letališča | 4 |
| Ovira št. 2: Izvenletališki pristaneč | 5 |
| Ovira št. 3: Pomanjkljivo poznavanje terena | 7 |
| Ovira št. 4: Vreme | 7 |
| Ovira št. 5: Radijsko sporazumevanje in tuja letališča | 8 |
| Ovira št. 6: "Sindrom (pedsodek) profesionalcev" | 10 |
| Napotki in predlogi | 11 |
| Opomnik za letalsko tehniko v hribih | 11 |
| Opomnik za previdnost | 11 |
| Opomnik za opremo | 12 |

Iz lastne izkušnje vem, da skok k preletom v Alpah ni lahek vedno in za vsakogar. Letenje nizko nad tlemi ni vsakomur všeč in to pride še posebej do izraza v hribih, kjer smo na vsakem preletu bolj ali manj blizu tal, ne glede na to, kako visoko smo. To zahteva nekaj notranjega premagovanja zlasti pri začetnikih in tistih, ki imajo izkušnje le s preleti nad ravnino. Oddaljitev od letališča je v hribih le deloma stvar letalskih sposobnosti – najbolj pomembna dejavnika sta osebna psihologija in izkušnje, pridobljene s časom.

Iz vsega zapisanega nimam namena ustvarjati skrivnosti, saj tudi sam nisem zelo oddaljen od vsega, kar opisujem - svoj prvi "prelet" sem opravil poleti 2002. Bil je le majhen skok, toda ostal mi je v neizbrisnem spominu. Od takrat sem na preletih v Alpah naletel dobrih 100 ur, kar seveda ni izjemen dosežek, toda pri tem sem se naučil več kot v vsem prejšnjem letenju in spoznal, kako neprimerljivo lepo je alpsko letenje. Po drugi strani so moji začetki še dovolj blizu, da morda lahko pomagam drugim pri premagovanju začetnih težav in notranjih ovir.

To besedilo je namenjeno vsem tistim, ki jim še ni uspel notranji, lastni preskok k preletom. Medtem ko je Jan Lyczywek v prispevku »Preko Steinplatte« opisal standardne prelete v dolini Pinzgau in okoli nje ter s tem podal tehnično osnovo za začetek preletov, želim jaz osvetliti notranje oziroma »mehke dejavnike«, ki so za ta začetek prav tako pomembni.

Prav dobro se še spomnim, kako sem se počutil na začetku: tu so bile gore v vsej njihovi lepoti, z zanesljivimi pobočnimi vzgorniki ter krasno termiko. Toda ko sem zapustil dolino, so te gore pomenile ogromno oviro med menoj in varnim letališčem. Ko ga nisem več videl sem vedel, da je povratek nepreklicno nemogoč, če zdaj izgubim le nekaj metrov višine.

Na začetku gre torej v hribih vedno tako: dolino prečkaš na veliki višini, nakar se oddahneš in se sprostiš. Potem pride naslednji greben, naslednji vrh. Koče so na lepem blizu, da bi jih lahko prijel in nenadoma letiš tik nad tlemi. Nato morda sledi na daljši razdalji visok teren, ki ga je treba preleteti. Prejšnje krasne višine je vsako minuto manj, kilometre daleč se belijo le skale. Pojavijo se visoki grebeni, ki jih moramo na tesno preskočiti – kar nam gre v eno smer kar dobro od rok, vendar je povratek izključen.

Vse to marsikomu preprečuje, da bi tvegala preskok k preletom v Alpah. Letenje sorazmerno nizko nad terenom, kjer ni možen pristanek, v nekaj minutah izgubljena možnost povratka, stalne velike in hitre menjave udobne višine in bližine tal – to so stvari, ki se jim vsakdo in zlasti letalec podzavestno izogiba. Notranjemu slabšemu jazu sprva le malo pomaga, če svoj način letenja prilagodimo tako, da se v dolinah vedno lahko obrnemo in večinoma celo lahko varno dosežemo letališče.

"Mehki dejavniki"

Negotovost

Vsi dejavniki, ki prispevajo k temu, da raje ostajamo v bližini letališča in se ne odpravimo na prelet, so v bistvu posledica negotovosti, ki izvira iz pomanjkanja izkušenj. V nadaljevanju so predstavljene posamezne duševne ovire, toda vse so pravzaprav le različice tega osnovnega dejstva.

Od kje negotovost? Prvi razlog: v bistvu preproste stvari se kažejo – pogosto zaradi pomanjkljivega znanja in izkušenj - kot tako zahtevne in nevarne, da se jih ne upamo lotiti. Ko to končno poskusimo prvič, ugotovimo z nasmehom, kako zelo smo precenili "problem" in kako je umišljeni slon postal le majcena mušica.

Običajna mera negotovosti je odlična zadeva, saj nas kot polica življenjskega zavarovanja varuje pred grobimi napakami. S povečanimi izkušnjami samodejno izgine. Imamo namreč naravno uravnavan notranji stroj, ki nam dovoljuje le previdno izvajanje poizkusov in nas tako varuje pred najbolj hudimi napakami. Toda v naši kulturi je žal tudi privzgojen strah pred napakami, ki nas omejuje pri odkrivanju novega in zaradi česar raje ostajamo pri že znanem. Ta strah pred napačno odločitvijo je drugi razlog za negotovost.

Negotovost se preobrazi v gotovost le s pridobivanjem znanja in izkušenj, te pa dobimo tako, da z majhnimi in postopno tudi večjimi koraki stalno povečujemo svoj akcijski radij. Toda to se ne zgodi samodejno, k temu moramo dejavno prispevati s tem, da smo pripravljeni opraviti korake naprej ter premagati lastne ovire in notranji slabši jaz.

To tudi pomeni, da moramo na tej poti previdno prestopati meje. Med njimi je najbolj pomembna prva namerna oddaljitev iz območja varnega doleta na letališče, saj s tem vzamemo v zakup tudi možnost izvenletališkega pristanka, ki ga morda še nikoli nismo opravili. Poudarek je na previdnosti, kajti kdor na silo počne stvari, ki daleč presega njegovo usposobljenost, se mu bo to slej ko prej maščevalo.

Duševna priprava

Za obvladovanje psihološke plati preskoka k preletom je priporočljiva uporaba trika, ki ga poznajo vrhunski športniki. Imenuje se duševno urjenje (mentalni trening), pri katerem miselno preigramo različne situacije in na ta način opravimo »suhe vaje«. Meni osebno kar precej koristi, da redno pred spanjem premislim nekatere značilne faze letenja ali posebne situacije (pretrganje vlečne vrvi, izredni postopki, izvenletališki pristane, ipd.). To počnem že nekaj let in pomembno mi pomaga pri letenju.

Pomemben učinek in uporabnost duševnega urjenja je v tem, da vadimo situacije in jih shranimo kot podzavestne vzorce obnašanja, kar sicer običajno ne bi mogli glede na pomanjkljive izkušnje. To deluje kot pravi trening, pri katerem smo izdelali potrebne postopke odločanja in ukrepanja ter jih prevedli v nezavedno. Ko jih bomo potrebovali, bodo samodejno uporabni, na da bi morali razmišljati, kaj moramo storiti.

Neka vrsta duševne priprave in celo neobhodno potrebna predpostavka pri preseganju meja je načrtovanje, torej pridobivanje znanja. Na ta način si zagotovimo obilo varnosti. Ko bomo prvič zapustili območje doleta na letališče, naj bi to storili le, če nam bo popolnoma jasno, katere varne možnosti imamo. In ko se bo obetal izvenletališki pristane, se bom na zadostni višini pravočasno odločil, kaj bom storil, kje bom pristal in kakšne razmere na pristanku bom moral upoštevati. Takšna priprava zagotavlja umirjenost in samozaupanje. Prepozno odločanje vodi v paniko in to je najbolj običajen razlog za napačne odločitve.

Ovira št. 1: Oddaljitev od letališča

Prva in najbolj pomembna psihološka ovira je nepreklicna oddaljitev od varnega doleta nazaj na letališče. Obravnavamo jo lahko kot samostojno problematiko (zaradi česar je tu dobila lastno poglavje), je pa pravzaprav kombinacija vseh v nadaljevanju opisanih drugih ovir (strah pred izvenletališkim pristankom, pomanjkljivo poznavanje terena, itd.).

Ko letimo nad ravnino, se gibljemo v preglednem in dobro vidnem okolju, v katerem se lahko na široko orientiramo in vidimo, kaj leži pred nami (glej Ovira št. 3: Pomanjkljivo poznavanje terena). Dodatno imamo praviloma okoli sebe različne udobno velike ravne terene, na katerih lahko pristanemo v primeru potrebe. V hribih pa ni čisto tako: teren je skalnat ali pogozden, ne vidimo daleč pred seboj in še tiste redke ravne površine v dolinah, ki niso globoko zarezane, so intenzivno kmetijsko izrabljene – kar pomeni, da moramo tam računati med drugim z nevidnimi električnimi ogradami, masivnimi lesenimi ograjami in živino na paši (glej Ovira št. 2: Izvenletališki pristane).

Nekaj drugega so gore same, ki se s tal kažejo kot kipeči stolpi, ki nam želijo odrezati pot. Tudi iz zraka gledamo na njih v začetku podobno in ne vidimo druge plati: gore ležijo nad omejitveno dolinsko inverzijo, na njih nastajajo termični in pobočni vzgorniki – gore so naš motor! V Alpah lahko letimo ducate kilometrov naravnost in brez kroženja vzdolž dolgih pobočij gorskih verig. Kadar smo nizko, lahko izrabimo sisteme dolinskega vetra, ki pogosto ustvarijo močne usmerjene tokove ob pobočjih. Na prisojnih pobočjih zaradi njihovega primerne nagnon nastaja bistveno močnejša termika kot nad ravnino. Vse to so prednosti, ki olajšajo odločitev o zapustitvi varnega območja letališča. Sicer pa so Alpe eno najboljših in tudi najlepših območij jadralskega letenja na svetu.

Piloti, ki so šele končali osnovno šolanje, imajo še nek drug zadržek pri oddaljitvi od letališča: med šolanjem so spoznali, kako težko je najti termiko nizko v dolini. Le redko se jim je posrečilo priti res visoko ali celo doseči bazo in so tak »neverjetno dober dan« pripisovali izjemnim razmeram.

Vendar »preletaši« nikakor niso neka nadnaravna bitja, ki so sposobna leteti stotine kilometrov daleč v izjemno šibkih in negotovih vzgornikih – njihova drobna skrivnost je v tem, da se dajo zgodaj dopoldne odleči nad dolinsko inverzijo na najbližje osončeno pobočje, od koder lahko udobno odletijo na prelet. Torej imajo že na

začetku dneva tako močne vzgornike, kot se v dolini razvijejo šele nekaj ur kasneje – pa še takrat sežejo le do višine dolinske inverzije, ta pa lahko traja ves dan. Termika v gorah pa sega do baze in včasih tudi nad njo.

Značilna napaka je neodločen »polovični prelet«, ki je posledica notranjega nelagodja zaradi preleta – neodločno se odpravljamo od letališča, napol prepričani, da danes morda poskusimo s preletom, če bo šlo vse po sreči. To seveda ni pravilen začetek. V zraku lahko prav gotovo najdemo nešteto razlogov, da se preleta ne lotimo – začeni z »saj nimam karte« pa do »no, vreme bi bilo lahko nekoliko boljše, zato bom raje poskusil jutri«.

Mnogo bolje se je zavestno prepričati, da ne odletimo le »en košček« zaradi občutka varne vrnitve »če bo potrebno«, temveč letimo dosledno naprej in zavestno spoznamo: zdaj ne morem nič več nazaj domov, vendar je tu termika in neko drugo letališče. Skok v mrzlo vodo torej, vendar zavesten skok. Iz lastne izkušnje lahko povem: trenutek ko prvič zavestno odpišemo možnost povratka na letališče je veliko in nepozabno doživetje, eno najlepših v vsej letalski karieri.

Na to pa se je treba pripraviti, da bi dejansko leteli mirno in zanesljivo. Pri tem je lahko v veliko dodatno pomoč letenje z izkušenim pilotom, po možnosti v dvosedežnem letalu. Za mene je bilo to odločilno: prvič sem za dalj časa in na večji razdalji prišel nad dolinsko inverzijo. Kar strmel sem: tako enostavno je torej to? In bil sem presenečen, kako daleč in zanesljivo nas nosi termika na velikih gorah. To seveda ni bilo primerljivo s tistim letenjem, ki sem ga dotlej poznal v dolini in v okolici letališča.

Letenje z izkušenim pilotom ima še eno prednost: izboljšamo poznavanje terena in znebimo se še ene negotovosti, ki nas je morda prej ovirala pri preskoku k preletom, ker nismo vedeli, kaj nas pri tem čaka.

Povzetek

vzrok: pomanjkljivo znanje; "ne vem, kaj me čaka"; strah pred neznanim in napakami (izvenletališki pristanek); precenjevanje zahtevnosti

pomoč: letenje z izkušenim pilotom; duševno urjenje; zemljepisna priprava: proučevanje pokrajine na karti; urjenje izvenletališkega pristanka (glej naslednje poglavje)

Pridruži se izkušenemu pilotu in leti z njim. Na takem letu boš spoznal, da prelet ni nič skrivnostnega in dobil boš občutek za teren (ta let je potem dobro v duhu nekajkrat obnoviti). To je tako kot pri plavanju: enkrat si moramo upati skočiti v vodo, vse ostalo je bolj enostavno, kot smo mislili.

Pa še to: aerovlek nad dolinsko inverzijo odpira nove svetove. Nekaj takega ne počnemo med šolanjem in se tudi kasneje temu večinoma odrekamo zaradi stroškov, če ravno nimamo svojega letala. Toda: če celo uro "drgnemo" neko pobočje ali se mukoma pobiramo iz doline in nato niti ne pridemo skozi inverzijo, smo zapravili prav toliko denarja kot tisti, ki si je privoščil daljši vlek – toda ta je bil deset minut kasneje že pod bazo in je lahko odletel po mili volji ter pri tem še užival ob pogledu na tistega, ki je obvisel ob pobočju ...

Ovira št. 2: Izvenletališki pristanek

Najprej: izvenletališki pristanki spadajo k preletom. Tudi najbolj uspešni "preletaši" zabeležijo vsako leto v svojo knjižico celo vrsto takih pristankov. Ti pristanki niso – če se jih lotimo pravilno – prav nič bolj nevarni kot sicer letenje samo in tudi niso nobena sramota. Nasprotno: vsak izvenletališki pristanek pomeni veliko pridobitev izkušenj.

Kljub vsemu ima vsak začetnik strah pred izvenletališkimi pristanki in se jim želi izogniti. Toda dolgoročno so neizogibni tako kot možnost pretrganja vlečne vrvi. Tega ne počnemo namerno, vendar se zgodi. Zato je bistveno boljše take pristanke zavestno vzeti v zakup (če seveda letimo prelete), kot pa vedno ostajati v 20-kilometrskem krogu okoli letališča in potem nekega dne biti prisiljen popolnoma nepripravljen izvesti izvenletališki pristanek zaradi nenadnega poslabšanja vremena. "Preletaš" je na to duševno pripravljen, "letališki jadralec" pa ne – kar pri slednjem povečuje možnost loma.

V gorskih predelih so seveda možnosti izvenletaliških pristankov nekoliko bolj redko posejane kot v ravnini in kar sploh ostane, skriva včasih tudi zahrbtna presenečenja. To zdaj zveni prav strašljivo, toda v resnici tudi pristanki v hribih niso noben problem, če upoštevamo nekaj pravil (glej v nadaljevanju). Ko se peljemo z avtom skozi gorska območja lahko ugotovimo, koliko zares lepih terenov za pristanek je celo v tesnih dolinah. Poleg tega lahko pogosto dosežemo tudi kakšno letališče, s katerega nas povlečejo v zrak.

Močnejša razgibanost površja gorskih predelov ne povzroča nepreračunljivega tveganja pri izvenletaliških pristankih, če se vestno ravnamo po naslednjih pravilih:

- Obvladati moramo tehniko pristajanja.
- Med letom moramo stalno iskati možnosti za izvenletališki pristanek in si jih zapomniti. Sčasoma to počnemo povsem samodejno in podzavestno. In ko postane nekoliko bolj tesno, se oglasi nek notranji glas z majhno informacijo: "Pet kilometrov navzdol po dolini za menoj je odličen travnik s prostim doletom, ki ga lahko dosežem brez težav". To nam omogoča, da letimo umirjeno in ponovno najdemo termični priključek, kar bi bilo sicer težko, če bi se prepustili paniki.
- Pri letenju v visokih gorah moramo vedno imeti možnost varnega umika v dolino oziroma k terenu za izvenletališki pristanek.
- Misliti moramo na to, da ni vse, kar od zgoraj izgleda ravno kot miza, tudi zares ravno. V gorah so travniki pogosto valoviti in v travi se skrivajo veliki kamni, kupi kamenja in jarki. (Visokogorski travniki so bili prvotno posejani s kamni in skalami. Kmetje so jih postopno počistili, kar počnejo še sedaj, saj kamni vedno znova prihajajo na površje. Nekoč so z njimi gradili terasne zidove, zdaj so odlagališča kamenja pogosto na robu ali celo sredi travnikov). Torej: pozorno opazuj sence morebitnih kupov in razlike v barvi tal!
- Veliko gorskih kmetij ima tovarne žičnice in njihove žice so pogosto razpete tudi nad lepimi travniki. Na to moramo torej posebej paziti v bližini pobočij. V ozkih dolinah potekajo žice iz sredine doline, običajno iz bližine ceste.
- Odločitev o izvenletališkem pristanku moramo sprejeti pravočasno, teren iz zraka kolikor mogoče natančno pregledati in po možnosti izbrati tudi bližnjo alternativno možnost, če bi v zadnjem trenutku doživeli nepričakovano presenečenje.
- V vseh alpskih dolinah se pojavljajo dolinski vetrovni sistemi. Bolj ko je dolina ozka, bolj močno je veter usmerjen in pospešen (učinek šobe). To moramo pri doletu posebej v ozkih dolinah brezpogojno upoštevati. Običajno vleče veter od poldneva do večernih ur vedno po dolini navzgor, torej v smeri hribov. Kljub temu moramo nujno iskati tudi znake smeri vetra na tleh (zastave, dim, drevje in njegovo listje). Previdni moramo biti pri ustjih dolin, zlasti kadar se več dolin združuje ali križa; tu se pogosto pojavlja izrazito vrtninčenje zraka.
- Praviloma moramo v končnem doletu vedno računati s pojavom zavetrnega vrtninčenja. V ozkih dolinah lahko nastanejo zaradi dolinskega vetra močna vrtninčenja in rotorji vse do tal.
- V primeru dvoma letimo v končnem doletu nekoliko hitreje in bolj energično, namesto položnega in dolgega doleta z majhno hitrostjo, ki nam zagotavlja le majhne možnosti. Nekoliko povečano hitrost lahko prej odpravimo (v skrajnem primeru tudi z namernim »vrtiljakom« na tleh), kot pa nadomestimo pomanjkanje hitrosti, kar ima lahko za posledico izgubo vzgona na pristanku, to pa je najbolj pogost vzrok nesreč pri izvenletaliških pristankih.

Zanemariti ne smemo še en psihološki problem, povezan z izvenletališkimi pristanki, ki ga poznajo zlasti vsi tisti, ki si letala sposojajo: močno jih skrbijo visoki stroški v primeru takega pristanka. Vendar to ni nujno. Vsakdo, ki se odpravlja na prelete, je gotovo vedno pripravljen drugim nuditi pomoč pri njihovem vračanju. Zato tu običajno deluje pravilo: jaz tebi, ti meni. Torej je treba po pristanku le poklicati domače letališče, javiti kraj in čas pristanka ter prositi za pomoč pri povratku.

Pa še to: ko sedimo v letalu, nas ne smejo skrbeti stroški. Za letenje z dušo moramo imeti pred seboj le široko obzorje. Kdor s seboj na letenje jemlje računovodjo, ne bo letel sproščeno in je bolje, če ostane na tleh.

Povzetek

vzrok: strah pred neznanim in pred napakami
pomoč: urjenje pristankov; duševno urjenje

Biti je treba pozoren in leteti zavestno, varno ter odgovorno. Nikakor ne podcenjujem nevarnosti izvenletaliških pristankov, toda kdor uporablja svoj razum, izkušnje in trezno presojo, bo pri teh pristankih redko bolj izpostavljen nevarnostim kot na domačem letališču.

Sposobni pa moramo biti čimbolj zanesljivo načrtovati točko pristanka in zaustavljanja. Dokler to ne zmoremo, moramo vaditi na domačem letališču. V doletu ne gledamo na višinomer, temveč letimo po občutku. Točko pristanka določimo že iz šolskega kroga in si na tleh zamislimo oviro, pred katero se moramo nepreklicno ustaviti. S temi predpostavkami nato opravimo končni dolet in pristanek.

Ovira št. 3: Pomanjkljivo poznavanje terena

Mnoge moje letalske tovariše skrbi, da bodo v gorah zašli in izgubili orientacijo. Ta skrb je odveč in neutemeljena: v gorah se orientiramo bistveno lažje kot v ravnini, kjer sta tako obzorje kot teren pod nami večinoma monotona. V nasprotju s tem so gore izredno značilne in praviloma z lahkoto najdemo povratek.

Prej zapisano velja le ob predpostavki, ki bi morala biti vsakemu letalcu samoumevna (vendar sem ugotovil, da ni vedno tako): preiščena uporaba zemljevida. To na pomeni, da večino časa svoj nos tiščimo v karto. Preiščena uporaba namreč pomeni, da nam je ves čas znana naša pozicija in značilne točke na obzorju. Tako kot so primernejše jasne in zavestne odločitve o zastavljenih ciljnih namesto nenačrtnega letenja tja v tri dni, je treba vsak trenutek vedeti, kje smo in kam želimo. Če tega ne vemo, nas to po nepotrebnem vodi v stres in paniko – dvoje temeljnih vzrokov nesreč.

Velja pa tudi upoštevati, da je med gorami veliko dolin. Nič ni bolj neumno in manj primerno, kot zaradi zanemarjanja navigacije vleteti v napačno dolino in po daljšem času ugotoviti, da ne moremo več iz nje, ker je postala preozka, da bi lahko obrnili.

Kdor je kljub vsemu zaskrbljen zaradi letenja nad neznanim območjem, se lahko pusti voditi drugemu izkušenemu »preletašu« ali z njim opravi spoznavni let v dvosedežnem letalu. Vendar pa bomo na preletih vedno znova prihajali nad neznan območja – in prav zaradi tega so preleti tako zanimivi in privlačni!

Povzetek

vzrok: pomanjkljivo poznavanje terena

pomoč: zbranost pri letenju; proučitev karte; spoznavanje terena pod vodstvom

Navigacija v hribih je sorazmerno enostavna – toda bolje je pogledati na karto enkrat več kot enkrat premalo. S tem se izognemo stresu, letenje pa je mnogo lepše in tudi bolj varno. Mimogrede: v Avstriji je priporočljiva uporaba državne topografske karte, ki ima dodatno k ICAO karti to prednost, da je na njej relief zelo lepo barvno predstavljen, kar bistveno olajša navigacijo. Poleg tega so poimenovane vse gore in njihove višine podane v metrih, kar prihrani preračunavanje na metrskem višinomernu.

Še nasvet: že pred startom nastavimo višinomer na QNH (ali QNE) – torej ne na 0, temveč na višino letališča. To olajša primerjavo s karto in preprečuje zmedo pri radijskem sporazumevanju z ostalimi. Miselni prehod od QFE na QNH je popolnoma enostaven. Naj spomnim:

- QFE je zračni tlak, ki ni preveden na nivo letališča. Višinomer torej kaže višino nad letališčem. Nastavitev na QFE je dovoljena le v bližini letališča.
- QNE je standardni zračni tlak (1013.25 mbar), ki se uporablja nad prehodnim nivojem leta, da bi bile ravnine leta v vseh letalih enake. Prehodni nivo je določen v vsaki državi posebej (Avstrija: 5000 ft, Slovenija: 10500 ft / 3200 m).
- QNH je trenutni zračni tlak na letališču, vendar preračunan na morski nivo (MSL). QNH je treba nastaviti na višinomernu, da pokaže pravo višino letališča. Normalni zračni tlak na MSL je 1013 hPa.

Ovira št. 4: Vreme

(Pomanjkljivo) znanje o vremenskih pojavih je morda celo ena večjih ovir. V pogovorih pilotov lahko slišimo pretiravanja kot »oh, pri severnem vetru je tam morilsko, enostavno te pobere do dna doline, dol padeš kot kamen...«. Take in podobne izjave iz ust kolegov, ki se pustijo tako zlahka prestrašiti, lahko komu utemeljeno vlijejo strah v kosti. Seveda imajo prav glede tistega, kar govorijo, vendar tudi letijo drugače. Kdor pač opleta v višini grebena in poskuša tako odleteti hiter del poti, zlahka pride pod greben in obvisi v njegovem zavetrju. Vendar vsaj ve, zakaj je tam.

Kot začetnik na preletih gotovo ne boš letel le nekaj metrov nad grebenom – že zato ne, ker ti za to manjka izkušenj in se ti bo zdelo srhljivo že letenje na udobnih sto metrih nad njim. Torej ne boš prišel v takšno stisko. Boš pa nekoč kasneje to preizkusil in to bo verjetno dan, ko boš opravil naslednji izvenletališki pristanek in pridobil lep kup izkušenj.

Za začetek uporabimo standardno meteorologijo:

- Pred letom prouči vremenske razmere. Za začetek zadostuje, če poznaš širšo vremensko situacijo in pričakovane spremembe, da bi se izognil presenečenjem. To lahko brez težav opraviš s pomočjo interneta, npr. <http://www.alpenstreckenflug.de>
- Zapomni si teren pod teboj: kje se giblje zrak in kje se vzpne ob pobočjih, katera pobočja ogreva sonce? Na katerih robovih se preusmerjajo termični in pobočni vzgorniki? Ne podlagi takih opažanj zlahka ugotoviš, kje je privetrna stran.
- Izogibaj se zavetrja.
- Upoštevaj, da se na grebenih in na gorskih prelomih ustvarjajo rotorji.
- Pazljivo opazuj nebo, razvoj oblačnosti, megličavost v ozračju – predvsem v smeri, v kateri se nameravaš vračati. Ni treba biti poklicni meteorolog, da bi vedel, da bo naraščajoče prekrivanje in zasenčenje s hitro bližajočimi se cirusi postopno ustavilo termiko in da je to znak za povratek.
- Varuj se Cb-jev – Cb (kumulonimbus) srka ves zrak iz okolice, kar ima za posledico obširno območje spuščajočega zraka in konec vsake termike. Kjer je šlo prej gor, gre zdaj ves čas navzdol. Hkrati je pojav Cb zanesljiv znak hitre spremembe vremena.
- Poskušaj biti neprekinjeno seznanjen s smerjo vetra – na ta način lažje napreduješ. Smer vetra določiš zlahka, če opazuješ gibanje senc oblakov na tleh ali če ugotoviš lastni bočni zanos. Lahko tudi preprosto na pogovorni radijski frekvenci vprašamo kolege, kaj jim kaže njihov računalnik (radijski klic: Siera ta-in-ta, kdo mi lahko pove veter na območju XYZ?).
- Umirjenost namesto panike. Ko vreme hitro postaja slabše, se ne lotevaj ambicioznih podvigov, temveč v miru pripravi načrt, dokler imaš še čas. Ni nujno, da se s tem načrtom osredotočiš le na vrnitev na lastno letališče – pogosto je mnogo bolj varno odleteti do naslednjega letališča, od koder te po izboljšanju vremena lahko ponovno povlečejo v zrak. Izjemno neumno, lahkomišelnost in nevarno je poskušati prihraniti nekaj eurov za vlek in se namesto tega pod stresom lotevati tveganih početij, ki lahko stanejo tudi življenje.

Povzetek

vzrok: zaskrbljenost zaradi pomanjkanja izkušenj in znanja

pomoč: temeljita proučitev vremenskih razmer pred letom, zbiranje lastnih izkušenj

»Visoka« meteorologija je za ljudi z visokimi zahtevami. Za začetek namreč popolnoma zadostujejo preproste stvari (napoved vremena v širšem območju tvojega letenja) in zdrava človeška presoja. Kadar imaš oboje in ti kljub temu vreme prepreči nadaljnje letenje, ostani miren, izogibaj se stresu, napravi alternativni načrt in v skrajnem primeru poišči prostor za varen pristanek, kjer boš počakal na nadaljnji razvoj vremena.

Ovira št. 5: Radijsko sporazumevanje in tuja letališča

Pomanjkanje izkušenj in negotovost sta pogosto povezana s tujimi letališči. Si na preletu, pa si ne upaš pristati na drugem letališču, ker nimaš izkušenj z radijskim sporazumevanjem. Vsaj pri meni je bilo prvič tako. Pa je vse zelo preprosto. Nekaj drobnih napotkov:

- Predvsem: kadar je nujno, je bolje javiti se po radiu popolnoma neformalno in pojasniti, za kaj gre. Na drugi strani namreč ni nikakršen stroj, temveč človek, ki razume, da je jadralec na ne ravno veliki višini v časovni stiski in je zato skrajšal postopek. Vendar to ni niti ugledno, niti ne kaže na dobro pripravo. In kdor tako nepredvideno zaide v težave, da nima časa za urejeno javljanje po radiu, mora razmisliti o svojem načinu letenja.
- Pripravi se pravočasno na radijsko sporazumevanje. Najbolje se pripravimo tako, da nekaj časa poslušamo na frekvenci letališča in se tako seznanimo tudi z lokalnimi podrobnostmi – na primer, da v Avstriji ne obstoji »ta-in-ta info«, temveč se vsa letališča kličejo z »Flugplatz« (letališče) ali »Segelflug« (jadralno letenje), torej npr. »Zell am See Segelflug« in »St. Johann Flugplatz«. Poleg tega smo tako že predhodno seznanjeni s smerjo pristajanja in vetrom, kar nam prihrani zapomnjenje ali zapisovanje. Vendar pa naj bi nam zapisovanje prešlo v navado, kajti prej ali slej bomo dobili bolj zahtevno sporočilo, kot smo ga pričakovali in kdor še ni dojel, da vse radijsko sporazumevanje sestavljajo enostavni normirani elementi, se bo zmedel.
- Pripravi se na lastno javljanje: kaj želi vedeti »tisti na drugi strani«? (pozivni znak, od kje prihajam, pozicija, višina v čevljih, namere). Torej: karto v roke, ugotovi natančno pozicijo, preračunaj višino.
- V duhu obnovimo postopek sporazumevanja: kaj moramo ponoviti? (dovoljenja, steza, veter, posebna navodila, kot so točke javljanja).
- Imej pripravljen papir in pisalo.

Tu je primer radijskega sporazumevanja (ker v Avstriji ni letališč, ki bi imela samo "info" funkcijo, uporabimo celotno proceduro javljanja):

- *"Letališče St. Johann, Delta tri ena osem nič, dober dan"*
- *"Delta tri ena osem nič, letališče Sankt Johann, pozdravljeni"*
- *"Delta tri ena osem nič, jadralno letalo iz Unterwoessena, na Buchensteinwandu na XXX feet-ih, za pristanek iz direktnega doleta" (to je obzirno opozorilo, da nimamo zadostne višine za predpisani šolski krog)*
- *"Delta osem nič, steza ena tri, veter iz 120 stopinj osem vozlov. Javite se v dolgem finalu ena tri" (fino, torej je razumel)*
- *"Delta osem nič, steza ena tri, veter iz 120 osem vozlov, javil bom dolgi finale ena tri"*
- (malo kasneje) *"Delta osem nič v dolgem finalu ena tri"*
- *"Delta osem nič, pristanek po lastni presoji, veter iz 90 stopinj tri vozle, prosim kratek pristanek na asfalt in nato zavoj na desno na travnato površino" (opozorjeni smo, da se je veter spremenil in zdaj piha blago bočno)*
- *"Delta osem nič, pristanek po lastni presoji, veter iz 90 stopinj tri vozle, pristajam kratko na asfalt in zavijem desno na travnato površino"*

Drobna posebnost, da se izrecno javimo kot jadralno letalo, je v jadralno obljudenem St. Johannu pravzaprav brez pomena, vendar je v prvi vrsti dober nadomestek za sicer predpisano javljanje tipa letala (vsakemu kontrolorju je jasno, kaj pomeni "Cessna 172", ne ve pa vsak, kako naj ravna ob pojavu "LS 4"). Dodatno je takšno javljanje majhno opozorilo kontrolorju, da ima opravka z manj gibljivim letalom. Kljub temu lahko tudi kot jadralni pilot doživimo, da nas nekdo pošlje na pozicijo za čakanje ali na izjemno dolg dolet s tremi obveznimi točkami javljanja in predpisanimi višinami (vse to se res dogaja ...).

In seveda: če zahteva kontrolor javljanje desne pozicije z vetrom, ima letališče desni šolski krog, torej so vsi zavoji v desno v nasprotju z bolj običajnim levim zavijanjem, na poziciji z vetrom pa bo steza na naši desni namesto na levi strani.

Z radijskim sporazumevanjem je povezana še neka druga okoliščina, ki povzroča negotovost. Ko sem bil prvič nad Grossglocknerjem, sta v moji bližini zelo hitro nastala dva Cb-ja in vreme se je močno poslabšalo. To je spremenilo celoten termični sistem v moji okolici, kar sem seveda takoj opazil. Nisem pa upošteval, da se je zaradi Cb v širšem območju spremenila smer vetra. Letel sem torej nad dolino reke Salzach proti Kitzbuehl-skim Alpam, kjer sem glede na poznavanje predhodne smeri vetra pričakoval zanesljivo dviganje. V nasprotju s tem je šlo povsod samo navzdol.

Bil sem le še 600 m nad letališčem Zell am See, ko sem dobil veličastno idejo, da vprašam za kakšen dober nasvet ljudi tam spodaj, ki vendar bolje kot jaz poznajo tukajšnje razmere. Moje takratno radijsko sporazumevanje je potekalo približno tako-le:

- *"Zell am See jadralno letenje, Delta tri ena osem nič, dober dan"*
- *"Delta tri ena osem nič, Zell am See jadralno"*
- *"Delta tri ena osem nič, sem sorazmerno nizko nad jezerom brez termičnega priključka; mi lahko svetujete, kako se izleči iz teh razmer?"*
- *"Osem nič, poskusite točno nad sredino naselja, tam se običajno ob južnem vetru (aha, zdaj se mi je posvetilo!) pojavlja lep vzgornik"*
- *"Osem nič, hvala za dober nasvet"*
- *"Osem nič, ni za kaj, veliko sreče!"*

To je bila za mene takrat iz nuje pridobljena popolnoma nova izkušnja, da lahko preprosto pokličeš in vprašaš – ne da bi kršil radijsko disciplino. Seveda tega nisem preizkusil na kakšnem prometnem javnem letališču, toda na manjših letališčih ni težav dobiti nasvet o termičnih razmerah.

Povzetek

vzrok: strah pred neznanim

pomoč: skok v mrzlo vodo (stvar ni tako zahtevna, kot izgleda); priprava; duševno urjenje

Negotovost najbolje odpravimo tako, da pridobivamo izkušnje in znanje – in previdno vendar zavestno presežemo meje. Stvari so namreč redko tako zapletene in zahtevne, kot si mislimo ... Upati si moramo narediti prvi korak in potem dosledno nadaljevati naprej. Bolj ko smo na to pripravljeni, bolje je.

Ovira št. 6: "Sindrom (predsodek) profesionalcev"

Ta zadeva je na kratko omenjena že v poglavju o vremenu: zlasti začetnik stalno kuka profesionalcem pod prste – to so vendar ljudje, ki morajo vedeti, ki poznajo vse zvižaje v preletih. Zato poslušajo njihove pomenke in razume le na pol – in to, kar razume, je dovolj za popolno prestrašenost nekoga, ki vse dojema z vidika svojega znanja. To je približno tako, kot če bi nestrokovnjak prisluškoval razgovoru dveh zdravnikov specialistov.

In seveda si vsak tudi postavlja vprašanja. Najbolj običajni vprašanja nekoga, ki se pripravlja na prelet, sta: "Kje so dobra dviganja? Kako visoko moram odleteti od A, da bom prišel do B?" Naj nam bo jasno: na obe vprašanji ni enoznačnih odgovorov. Območja običajnih močnejših dviganj se sicer lahko še kar natančno predvidi, kaj pa bomo zares našli je v največji meri odvisno od dneva, vremena, smeri vetra in letnega časa. Pomembneje je na primer vedeti, kakšna smer vetra se obeta in katera pobočja bodo obsijana s soncem, saj zlasti ta dva dejavnika določata, kateri hribi bodo "držali" in kateri ne.

Enako velja za vprašanje o najbolj primerni višini odleta z neke točke. Nedvoumen odgovor namreč ni mogoč. Nekega dne z visokimi bazami, toda z močno medsebojno oddaljenimi dviganji, nam visok odlet ni dovolj niti za prečenje doline. Naslednjega dne nam pri 500 m nižjih bazah in gosto posejanih dviganjih popolnoma zadošča že bistveno manjša višina. So dnevi, ko so cele vrste hribov v oblakih in lahko kljub temu opravimo čudovite prelete. In so tudi dnevi, ko baze segajo skoraj do zvezd, pa se kljub temu mukoma prebijamo naprej.

K "sindromu profesionalcev" sodijo tudi nesrečne karte preletov, ki jih začetnik dojema kot svetinjo jadralnega letenja in vestno prerisuje v prepričanju, da je našel ključ za prelete, saj so vendar tu označena vsa "dobra

dviganja". Take karte so sicer zelo uporabne, kolikor so na njih predstavljeni standardni preleti, to pa je tudi vsa njihova vrednost. Glede ostalega velja prej zapisano.

Take karte sem priskočil, še preden sem dobil svoje dovoljenje – v trdnem prepričanju, da gre za Kolumbovo jajce. Učenci smo takrat čvrsto verjeli, da je možno leteti le tam in da te karte predstavljajo zadnjo skrivnost preletov. Karte nisem niti enkrat uporabil, razen seveda kot splošno priporočilo o določitvi poti med A in B. Termiko sem iskal sam glede na trenutne razmere in v skladu s pridobljenimi izkušnjami, kot pač vsak drug jadralni pilot na preletu.

Seveda obstojijo tudi standardni preleti, za katere je med drugim značilno, kako poteka "glavni promet", od kje ljudje prihajajo in kam želijo ter kako najbolj ugodno odleteti nek trikotnik – niti ne nujno na najboljši možni način (ker je to, kot rečeno, odvisno od dneva). Vsakdo zelo hitro ugotovi, da lahko prav tako dobro ali včasih celo bolje odleti druge smeri. Imam na primer nekaj lastnih preletov, ki niso označeni na nobeni karti, pa so zame vendar prednostni, ker najbolj ustrezajo moji stopnji izkušenj, zmogljivostim mojega letala in mojim priljubljenim ciljem.

Torej: profesionalci premorejo veliko znanja, toda tega je treba pravilno uporabiti. In pogosto spada k pravilni uporabi tudi cel kup temeljnih osnov, ki jih je treba šele pridobiti. V prvem semestru atomske fizike pač ni smotno poskušati postati konkurenca Einsteinu.

Ta opozorila naj ne bi zmanjševala volje za napredovanje, pa tudi ne odvrčala od stalnega dodatnega učenja. Prispevala naj bi le k uporabi pravilnih meril in postavila stvari v medsebojne razmerje. Torej: pozabite na karte preletov (kajti za velike prelete potrebujemo najprej nekaj izkušenj) in sami pri sebi najprej ugotovite, za kakšno vreme in katere razmere ste usposobljeni. Potem bodo izkušnje in z njimi tudi daljši preleti prišli sami.

Povzetek

vzrok: napačna povezava stvarnih dejstev in znanja

pomoč: izogibanje splošno veljavnim vzorcem; pridobivanje lastnih izkušenj

Poslušajte profesionalce, učite se od njih, toda skušajte pravilno ovrednotiti znanje, ki ga dobite od njih. Ne poskušajte dobiti vzorca popolnega, optimalnega preleta, saj ga ni, kajti vsak dan je drugačen. Namesto tega letite lastne prelete in dobite občutek, kaj je dobro in kaj slabo, kako lahko letite pri kakšnem vremenu. Takšno znanje je največ vredno.

Napotki in predlogi

Opomnik za letalsko tehniko v hribih

- Nikdar ne kroži v bližini gorskih pobočij (torej pod grebenom) – tu vedno leti osmice in pri tem upoštevaj pravila jadriranja na pobočju
- Nikdar ne leti preko pobočja, če ne veš, kako gre od tam naprej
- V gorah se lahko pojavijo močna vrtinčenja zraka. Zato v bližini grebenov in pobočij letite dovolj hitro, da tudi ob morebitnem vrtinčenju ne bi doživeli izgube vzgona (torej ne blizu najmanjše hitrosti, temveč najmanj 10 ali še bolje 20 km/h hitreje)
- Pristanemo lahko tudi na strmem terenu, ob pogoju, da je polovica ravna. V takem primeru pristajamo navzgor in zapustimo letalo kolikor hitro moremo, preden začne drseti navzdol.

Opomnik za previdnost

- Opazuj! Na preletih naletimo na številna hitra letala, ki se očitno pojavijo iz niča in jih zelo pozno ter težko opazimo. Tudi pri kroženju v popolnoma zakotnem okolju valja biti pozoren: če si našel dober vzgornik, je zelo verjetno, da se ti bo z veliko hitrostjo pridružil še kdo, ki želi tudi izrabiti priložnost. Ne boš prvi, ki boš nekaj minut krožil v istem vzgorniku z drugim letalom, ne da bi ga opazil. Pa še: na standardnih preletnih

smereh, kot sta "pinzgauersko sprehajališče" ali Rossbrand je ob dobrih dnevih veliko prometa, hkrati pa se ponekod leti zelo hitro.

- Leti brez napak! To zlasti velja za kroženje v skupini – dosledno zapusti skupino, v kateri posamezniki letijo tvegano, tudi če to pomeni izgubo višine. Pač ni vredno tvegati.
- Nad nekaterimi gorami je nebo dobesedno temno od jadrlnih padalcev in zmajarjev. Leti z občutkom za partnerstvo in varnost! Jadrlni padalci lahko krožijo veliko bolj ozko in so omejeni pri pogledu navzgor. Zato so na nas pozorni. Žal večinoma le predvidevajo, da se jim bomo jadrlni piloti izognili – ne vztrajajte pri uveljavitvi svoje prednosti! Sicer pa so nam lahko jadrlni padalci zelo koristni: že na daleč se nam kažejo kot dobri znanilci termike.
- Izvenletališki pristanki v hribih so lahko nevarni iz posebnega razloga: nek moj letalski tovariš je spomladi štartal v prijetno toplem vremenu in malo kasneje v snegu pristal na neki planini. Sam je sicer do večera uspel sestopiti v dolino, reševanje letala pa je trajalo dva dni in je zahtevalo odstranitev enega plazu in uporabo Unimog-a. Če pilot ne bi imel s seboj toplih oblačil, bi imel resne težave.
- Ne letite pod orli in drugimi ujedami. Živali se ustrašijo in nagonsko reagirajo z zložitvijo kril in strmoglavljenjem, kar se pogosto konča s trkom.

Opomnik za opremo

Naslednja oprema je na preletu nujna zaradi predpisov ali za zagotovitev varnosti in udobja:

- ICAO – karta
- dokumenti letala (dovoljenje, knjižica letala)
- dokumenti pilota (knjižica letenja, dovoljenje, osebna izkaznica)
- v Avstriji: ELT
- dobro pregledna karta za orientacijo, z ne preveč podrobnostmi, toda z dobro preglednostjo in barvno predstavitevjo reliefa
- zaščita pred soncem (kakovostna sončna očala, kapa, morebiti krema)
- kemični in navadni svinčnik, papir
- zavojček hranilnega živeža za nujno prehrano ob morebitnem daljšem zadrževanju na težje dostopnem terenu ob izvenletališkem pristanku
- dovolj tekočine (!)
- mobilni telefon (za sporazumevanje s pomočniki ob izvenletališkem pristanku)
- denar

Zelo priporočljivo je še imeti:

- fotoaparat – ta je v hribih resnično dobrodošel!
- grozdni sladkor
- tablete proti glavobolu (te ne smejo vsebovati sestavin, ki škodljivo vplivajo na zmožnost koncentracije in reakcijsko sposobnost!)
- majhen komplet prve pomoči (podoben, kot se uporablja za kolesarjenje in rekreacijo v naravi)
- žepni nož
- majhna žepna svetilka (ta pride zelo prav, če nas po izvenletališkem pristanku pomočniki najdejo šele pozno zvečer, z avtom pa ne moremo razsvetliti njive ali travnika, na katerem razstavljamo letalo)
- lahka vodotesna vetrovka, ki je po izvenletališkem pristanku na večji višini in nenadnem poslabšanju vremena lahko pogoj za preživetje; tudi sicer je dobro imeti pri sebi toplo oblačilo, saj je na večjih višinah – zlasti spomladi in jeseni – občutno bolj mraz; za ta namen imajo prednost temna oblačila, ki vsrkavajo sončno toploto
- vžigalnik (nek znanec je dva dni po izvenletališkem pristanku na ledeniku brez mobilnega telefona preživel le zato, ker si je lahko prižgal ogenj)

Komplet opreme uporabljaj le za letenje, da jo ne bo potrebno za vsak let vedno znova mukoma sestavljati, pri čemer boš praviloma nekaj stvari tudi pozabil.