

Kalendár podujatí LAA SR

novinka na stránke www.laa.sk

**Predsudky začiatčníka voči súťažiam
a skutočnosť.**

MPK: Nebojte sa súťaží naučia Vás lietať.

Novinka na Slovensku: slalom okolo pylónov.

Jar 2014: závesné lietanie.

Dubina: Lietanie v CTR Tatry

Úpravy vzdušného priestoru od 29.5.2014!!!!

Nový pilotný preukaz

Geometria padákových klzákov a jej meranie.

Priatelia, lietajme spolu.

Minulý rok som sa zúčastnil Majstrovstiev SR v PG, ktoré sa konali v Slovinsku. Bola to výborne zorganizovaná akcia, mali sme dobré podmienky na lietanie a aj dobrú partiu. Nebolo mi smutno z toho, že som skončil posledný, ale z toho, že som skončil jedenásty. Áno, bolo nás jedenásť a ešte aj Litovcov bolo trikrát toľko, hoci na súťaž museli docestovať letecky. A pritom v pekný letný deň nie je problém na štartovačke na Kobale stretnúť 25 Slovákov len tak.

Milí priatelia, dni sú zas o niečo dlhšie, čas sa posunul do letného a obdobie vyčkávania a lietania na youtube sa definitívne skončilo. Želám si, aby bola táto sezóna v niečom výnimočná. Rád by som videl ako sa naša komunita nielen rozrastá do počtu, ale aj upevňuje. Rád by som Vás stretol na súťažiach a spoločných podujatiach. Zapojte sa prosím do súťaží LAA, zbierajte pritom skúsenosti, ktoré by ste inak nezískali a posuňte svoje hranice zas o kúsok ďalej. Pozrite si kalendár súťaží LAA a rezervujte si termíny. Dúfam, že sa uvidíme na súťaži.

Priatelia, lietajte s hlavou v oblakoch a pristajte s nohami pevne na zemi.

Miroslav Švec

Nový kalendár na stránke laa.sk



Na stránke <http://www.laa.sk/pre-pilotov/kalendar-podujati-laa-sr/> nájdete novinku, ktorú sme pre Vás pripravili. Všetky podujatia sú prehľadne umiestnené na jednom mieste. Nová funkcia ponúka veľa možností:

- klasické zobrazenie kalendára
- zobrazenie kompletného zoznamu podujatí
- moderné zobrazenie v dlaždiciach
- možnosť filtrovania podujatí - zvolíte si kategóriu PK / MPK / ZK / MZK

Spravodaj LAA - Máj 2014

Kalendár ponúka možnosť **importovať** kalendár do MS Outlook alebo do Google Calendar.

Môžete si natiiahnuť celý kalendár, len vybranú kategóriu alebo len konkrétne podujatia. K akciám pred ich konaním pribudnú podrobné informácie a pokyny pre účastníkov. Akékoľvek dodatočné informácie sa vám **automaticky aktualizujú** v počítači alebo v telefóne



Tešíme sa vašu účasť...

APR 6 Ne	Deň otvorených dverí – Tomášov, Malý Madarász @ letisko Tomášov, Malý Madarász Apr 6 all-day	+
APR 11 Pi	1. kolo ligy MPK @ Letisko Ražňany Apr 11 – Apr 13 all-day	+
	1. kolo SP ZK @ Sľubica, alternatívne Zobor Apr 11 – Apr 13 all-day	+
APR 25 Pi	1. kolo ligy MPK – náhradný termín @ Letisko Ražňany Apr 25 – Apr 27 all-day	+
	1. kolo SP ZK – náhradný termín @ Sľubica, alternatívne Zobor Apr 25 – Apr 27 all-day	+
MÁJ 1 Št	2. kolo SP ZK @ Zobor / Straník Máj 1 – Máj 4 all-day	+
MÁJ 7 St	1. kolo Českej ligy PG (FAI 2) @ Straník Máj 7 – Máj 11 all-day	+
MÁJ 8 Št	1. kolo SP PK – XSC Straník @ Straník, Žilina, Slovenská republika Máj 8 – Máj 11 all-day	+
	2. kolo SP v ZL – náhradný termín @ Zobor / Straník Máj 8 – Máj 11 all-day	+
MÁJ 10 So	1. kolo SP PK – XSC Straník – náhradný termín @ Straník, Žilina, Slovenská republika Máj 10 – Máj 13 all-day	+
MÁJ 14 St	Sľubica open PK (FAI 2) @ Sľubica Máj 14 – Máj 18 all-day	+
MÁJ 30 Pi	2. kolo ligy MPK @ letisko Boleráz Máj 30 – Jún 1 all-day	+

kliknite pre zobrazenie detailov na www.laa.sk

Pridajte svoje podujatie do Kalendára podujatí na laa.sk

Radi uverejníme akcie a podujatia organizované miestnymi klubmi na stránke laa.sk:

- záložkovice
- miestne súťaže
- guláše
- premietanie fotiek a videí, prednášky, diskusie...

Tieto podujatia budú v kalendári označené ako "**neoficiálne**". Radi ich však spropagujeme v našom spravodaji, na facebooku či emailovým oznamom pre členov LAA.

Predsudky začiatčníka voči súťažiam a skutočnosť.

Minulý rok **som sa zúčastnil svojej prvej súťaže** - majstrovstiev Slovenska, ktoré sa konali v Slovinsku. Stále sa nepovažujem za skúseneho pilota a pred súťažou som mal veľké obavy, ktoré pramenili zväčša z nepodložených predsudkov. Všetky moje obavy boli úplne zbytočné a lietanie som si naozaj užíval. Nebolo to len také poletovanie. Naopak, posunulo ma to oveľa ďalej.

Predsudky:

Skutočnosť:

Na súťaži bude plno premotivovaných pilotov, ktorí sa budú tlačiť za svojím cieľom. Lietanie bude tesné, dôjde k zbytočným rizikovým situáciám.

Piloti sú ťažkí profíci a vedia ako na to. Nikto ma neohrozil. V skutočnosti mi viac pomáhali, pretože našli termiku a ja som sa mohol zviať. Hot-shot piloti mi však temer okamžite ušli takže som sa s nimi v stupáku nemohol tlačiť ani keby som chcel:=-)

Na súťaži sa veľa naučíš. Večer v spoločnosti výborných pilotov sa dajú získať mnohé skúsenosti a ťahať rozumy.

Nezmysel. Večer sa pije pivo. A z rozprávania / počúvania sa nikto lietať nenaučil.

Sledovaním iných v lufte sa aj tak moc nenaučím.

Na súťaži áno. Keďže som vedel kam hot-shot piloti poletia, ľahšie sa mi čítali ich rozhodnutia. Najmä pri preletoch popod základňami oblakov bolo zaujímavé sledovať, ako sa odklonili od priameho kurzu s cieľom nechať sa cestou ešte trochu podvihnúť.

Po ich vzore som nabral viac odvahy pučiť speed a jednoducho sa spoľahnúť, že neskôr niečo potočím.

Je lepšie si len tak polietieť, nebyť viazaný na prednastavenú trasu a otočné body. Je to väčšia pohoda.

Áno, asi by som uletel viac, keby som si volil trasu sám a udržal by som sa vo vzduchu dlhšie.

Otočné body boli stanovené na miestach, kam by som svojvoľne nikdy neletel. Jednoducho by som sa držal hrebeňa ako 95% bežných pilotov a neopustil zaužívané trasy. Na súťaži som ale musel letieť za otočnými bodmi na miesta, ktoré bolo treba dobre napláňovať. A stupáky boli aj tam. Našiel som ich (našli mi ich) tam, kde som ich vôbec nečakal. Posunul som sa od toho opatrného konzervatívneho "udržania sa vo vzduchu čo najdlhšie" smerom k cieleným preletom. Bola to veľmi dobrá škola lietania.

Pozývam preto všetkých na účasť na súťažiach. Pozrite si kalendár na stránke laa.sk a na dané termíny si nič iné neplánujte.

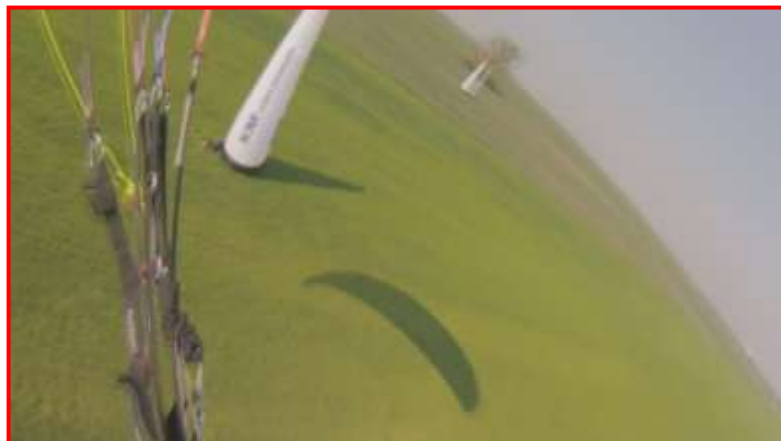
Nebojte sa súťaží, naučia vás lietať.

Prvá súťaž, na ktorej som sa zúčastnil boli Majstrovstvá Slovenska v motorovom paraglidingu v Očovej pred štyrmi rokmi. **Keďže som už mal v tom čase za sebou slušný nálet a považoval som sa za celkom skúseného pilota**, očakával som od seba aj slušné výsledky v každej disciplíne, hlavne v tých technických. Skúška mojich schopností však dopadla hlboko pod moje očakávania. Zistil som, že pilotné schopnosti pri motorovom paraglidingu nie sú úmerné len od času stráveného vo vzduchu, ale hlavne od toho, ako človek lieta. Presnosť pristátia, ktorú som dovtedy vnímal spôsobom "niekam k autu", dopadla v podobnom znení - niekde som pristál. Rozdiel mojej maximálnej a minimálnej letovej rýchlosti pri mini-maxe bol malý a slalom, v ktorom som si najviac

veril, veď prudko zatáčať a lietať nízko ma bavilo, rovnako nedopadol podľa mojich očakávaní. Netušil som, že bude také ťažké udržať si po zatáčke malú výšku, aby som mohol vzápätí trafiť do kopacej tyče. Verdikt bol jasný - moje dovtedy ničím nepreverené schopnosti boli na stanovené merítko nedostatočné.

"Pilotné schopnosti pri motorovom paraglidingu nie sú úmerné len od času stráveného vo vzduchu, ale hlavne od toho, ako človek lieta"

Spôsob lietania ani množstvo nalietaných hodín sa síce po tejto súťaži príliš nezmenil, no predsa len som si okrem špirál a wingoverov, ktoré boli súčasťou každého môjho letu, občas pripomínal aj súťažné disciplíny. Nízko nad zemou proti vetru som skúšal minimálnu rýchlosť, na ktorú môžem padák zabrzdiť. Osamotené stromy na lúke mi pripomenuli slalomovú dráhu a zopár letov som venoval aj nácviku presnosti pristátia. Ďalší rok a ďalšie MPG majstrovstvá, tento krát v Ružomberku, boli vďaka účasti štyroch súťažných pilotov z Česka veľkou výzvou. Zocelený slalomami medzi stromčekmi a pristátiami na päťu vyrytý kríž v poli, som mal možnosť porovnať svoje schopnosti so svetovou špičkou. Napriek veľmi dobrému umiestneniu, ktoré som dosiahol ale viac-menej (skôr viac ako menej:)) so šťastím, moje nedostatky boli v porovnaní s nimi ešte zreteľnejšie. Pri pohľade na to, akým spôsobom lietali slalomy - disciplínu, pri ktorej sa asi najviac prejavila schopnosti motorového paraglidistu, mi padala sánka na zem. Speed, ktorý mi dovtedy zavádzal pri štarte a využíval som ho len pri potrebe doletieť čo najskôr na pristávačku pod náporom preplneného mechúra, bol základom lietania slalomov. Okrem zrýchlenia letu na rovných úsekoch pomáhal aj vykompenzovať vyplávanie po zatáčke. Celková súhra riadiačok, plynu, speedu, či prenosu váhy poskytovala pri pohľade na ich slalomy dokonalé predstavenie. V tom čase som už lietal na kvalitnom motorovom krídle, no pochopil som, že zjavne neviem naplno využívať všetky jeho schopnosti. Okrem možnosti vidieť "ako sa to robí", som dostal aj viacero užitočných rád a postrehov k zlepšeniu, ktoré mi veľmi pomohli. Rozhodol som sa preto navštevovať súťaže častejšie. Nasledovalo viacero menších, či väčších úspechov v Českej Motorovej Lige, PPG Tour, či na Slovenských Majstrovstvách. To najcennejšie, čo mi ale tieto súťaže dali, bolo vždy zrkadlo mojich schopností a rady skúsenejších pilotov, vďaka ktorým som sa vždy mohol posunúť o krok ďalej.



Takto nejako to vyzerá na slalomovej súťaži:

<https://www.youtube.com/watch?v=f-yxF949BGk>

Tento rok budú na Slovensku Majstrovstvá Slovenska a tri kolá pohára v motorovom paraglidingu. Prvé kolo sa uskutoční už budúci víkend. Prídete sa zabaviť, zlepšiť a nazbierať nejaké cenné skúsenosti.

Jar 2014: závesné lietanie.

Sezónu sme úspešne začali. Síce hneď na začiatku nám nevyšiel výlet za lietaním do Slovinska ale zato to vynahradili stretnutie na slovenských kopcoch. Sále zápasíme s problémom že nás je málo. Preto každé zavolanie za lietaním osobne vítam a tiež organizujem prvé kolo majstrovskej súťaže.

Terén Sľubica je naozaj už roky pre rogalistov „sľúbený“, ale pre vrtochy počasia sa nám ešte nepodarilo dostať na vrchol. Preto znova, propozície 2014 sú už vydané, priestor vybavený, počasie objednané, účasť prisľúbená.

Jedným z problémov rogalistov na Slovensku je aj početnosť na súťažiach.

Roky to riešime kadejako a konečne sa nám podaril zámer **spojiť súťaž s českými rogalistami**. Na teritóriu Stránika pri Žiline si v priebehu májových sviatkov zmeriame sily a schopnosti v rámci Ragalo Cupu na klasických FAI disciplínach, lety na čas a vzdialenosť. Zámery sú lietať smerom cez Martinské hole na Prievidzu alebo cez Terchovú po Námestovo a späť.

Vlani sa nám podarilo krásne kolo na Zobore kde sa ešte súťaž neletela. Tohto roku je Zobor síce len v pozícii náhradníka ale skrýva potenciál pre klubové a regionálne súťaže. **Budem rád ak v prípade uskutočnenia prvých termínov súťaží si nájdu piloti čas aj na Zobor počas májových víkendov pre potvrdenie jeho kvalít hlavne a východisko pre dlhé prelety smerom k slovenským pohoriam.**

Jaroslav Sojka



Dubina, tys držiteľkou lietania.

Terén Dubina je lokalizovaný južne od mesta Poprad a jeho letiska. Prístupný terén na dvoch štartoviskách, krásne a priestranné pristávacie plochy, zaujímavé meteorologické podmienky. Nádherné pohľady na Slovenský raj, Nízke Tatry, Kráľovú hoľu a špeciálne na panorámu Vysokých tatier.

Lietanie v CTR Tatry

S tým sú ale aj spojené **špecifiká lietania v riadnej oblasti CTR**. Lieta sa tu už cez 30 rokov. Posledné roky ale v súvislosti s legislatívou a letovým priestorom Slovenska nás dotlačili do používania rádiového spojenie s vežou a dispečerom.

Vedie sa veľmi široká polemika o **používaní rádia pri našom lietaní**. Týmto pár riadkami by som chcel napísať pár slov prečo to robím ja a ako sa na to pozerám.

Lietam už dosť dlho na to, že by som už mohol aj prestať. Chvalabohu ma ale lietanie stále drží nad vodou a zdravie tiež slúži. Koľkokrát sa spytujem sám seba čo ma na lietaní ešte tak baví ... Nie ešte, ale stále ma baví lietať, krúžiť s vetroňmi, padákmi a orlami v dvoch tisícoch. Cítiť tu úžasné energiu slnka, vzduchu ako sa opiera od spodu do plachty, ako vario pípa a kilometre ubiehajú. Práve na **Dubine som znova po rokoch zažil adrenalín nového nepoznaného**, nové kopce, nové výhľady, nové mraky, nové udalosti... aj vlnu na rogale som zažil. Toto je to čo je na všetkých športoch a činnostiach zaujímavé a prečo sa človek za tým znova ťahá.

A k tomuto všetkému, nejaká banalita ako je pár káblikov a čierna krabička s klávesnicou ... to mi v tomto nemôže zabrániť.

Za druhé, na veži slúži kamarát Edmond, rogalista, komunikujeme a medzi riadkami si „vymeníme“ veľa iného zaujímavého. Počujem kde letí linka, strašne ma teší že ja križujem dráhu v dvoch tisícoch a on pristáva. Počujem Andyho ako prelietava Lendak na motoráku, Nad Levočou dotáča FL080 Pišta s bratom, vracajú sa na Sľubicu. Raz si to obletím od Lendaka až po Mikuláš a Edmond príde o vyhlásenú stovku.

Kvôli tomuto teda lietam a používam rádio v CTR Poprad a samozrejme tiež čakám na výsledky v podobe zmien priestorov, vzniku fly-zóny možno aj tu na Dubine, čakám že nás bude viac takých ktorí nečakajú na príchod hory ale k tej hore si doletia.

Jaroslav Sojka

Úpravy vzdušného priestoru od 29.5.2014!!!!

Od 29.5.2014 vstúpia do platnosti zásadné zmeny v rozdelení vzdušného priestoru. **Zásadné zmeny sa týkajú Bratislavy, záhoria a Piešťan. Dobré správy pre lietanie vo Vysokých aj Nízkych Tatrách.** V tomto spravodaji nemáme dosť miesta aby sme to rozobrali. Na stránke [laa.sk](http://www.laa.sk) nájdete podrobnú prezentáciu zmien. Kliknite sem:

<http://www.laa.sk/pre-pilotov/rozdelenie-vzdušneho-priestoru-sr/>

Naozaj klinite!

<http://www.laa.sk/pre-pilotov/rozdelenie-vzdušneho-priestoru-sr/>

Budú peniaze z ministerstva školstva?

Stručne: Urobili sme pre to všetko, ale **zatiaľ nekričme hop**.

Niekoľko rokov sme sa neúspešne snažili o získanie dotácie z Ministerstva školstva na rozvoj športu. Bránila nám v tom nezmyselná byrokratická požiadavka: žiadať o dotáciu môžu len športové zväzy, ktoré sú členom príslušnej medzinárodnej asociácie. Lenže FAI má v stanovách, že za každú krajinu môže byť len jeden člen a tým je Slovenský národný aeroklub. My teda nie sme oprávnený žiadateľ.

Jedinou cestou ako získať peniaze je teda spolupráca so SNA. Celý postup sme vopred dohodli s ministerstvom školstva:

1. Koncom minulého roka organizácie SNA, LAA SR a SFUL podpísali dohodu o spoločnom postupe pri žiadaní dotácie a ministerstva. V súlade s touto zmluvou sme postupovali ďalej.
2. Spoločne sme o pridelenie dotácie v decembri 2013. Oficiálnym prijímateľom pomoci a zmluvným partnerom pre ministerstvo bude SNA. LAA a SFUL
3. K spoločnej žiadosti sme priložili aj naše samostatné, ktoré majú len informatívny charakter. Ministerstvo vyhodnotí aj naše informatívne žiadosti a podľa toho určí kľúč, ako sa bude neskôr deliť spoločná dotácia medzi SNA, LAA a SFUL.

Ministerstvo v súčasnosti žiadosti vyhodnocuje a nám ostáva len čakať. Uvidíme ako to dopadne. Urobili sme v tejto veci maximum a musím vyjadriť potešenie z doterajšej spolupráce so SNA a SFUL. Netrúfam si nijako predpovedať, koľko peňazí a či vôbec sa podarí získať. Na ministerstve ma informovali, že výsledok môžeme čakať v priebehu apríla.

Miroslav Švec

Nový pilotný preukaz

Roky sme sa hanbili za náš pilotný preukaz... otrasný kúsok papiera, prehnutý napoly ... vypísaný na stroji, mierne nakrivo ... zožltnutý, pokrčený, poliaty kofolou ... zbytočne veľký ... a fotka sa odlepovala stačilo.

**LAA prináša nový pilotný preukaz, ktorý je hlavne podstatne krajší:
menší, komplet tlačný na počítači, zalaminovaný
a okrem slovenčiny aj v angličtine.**

Všetky nové preukazy už budú takéto. Ak vášmu starému dôjde platnosť, nový už bude takýto fešák.

Mali sme plány aj na krajšie. Dali sme si vypracovať ponuky na také pekné plastové kartičky vo veľkosti kreditky a malú špeciálnu tlačiarňičku, s ktorou by sme si tieto kartičky vedeli sami pekne natlačiť. Samozrejme došlo na peniaze. Tlačiareň tisícka. Každá kartička asi euro takže ďalšia tisícka. Aha, ešte DPH. Rozhodli sme sa, že aj tieto zalaminované svoj účel splnia a hanbiť sa za ne nemusíme. S plastovou kartičkou by sme síce boli cool ale lietať lepšie vďaka cool preukazu nebudeme. Rozhodli sme sa preto, že už by to bol zbytočný luxus a ušetrené peniaze použijeme radšej na niečo iné. Skutočnosť je totiž taká, že LAA s 50tisícové rozpočtu minie 20 na poistku a veľkú časť na chod kancelárie a personál - ide o drobné ale tieto sa kupodivu veľmi rýchlo nasčítavajú.

Letecké nehody a incidenty v prvom štvrtroku 2014.

Bohužiaľ ani začiatkom roka sa nám nehody a incidenty v leteckej prevádzke nevyhli.

13.1.2014 v čase 12:02 hod UTC bolo zachytené trvalé vysielanie na leteckej frekvencii TWR Sliač v dobe asi 7 minút. **Pilot MPK mal technickú poruchu na rádiostanici** kde túto poruchu odstránil už počas letu, prerušil plán letu a vrátil sa na letisko v Očovej. Počas doby vysielania bola ovplyvnená plynulosť a bezpečnosť letovej prevádzky z dôvodu neschopnosti vysielat a prijímať rádiovú korešpondenciu.

14.3.2014 v čase asi 16:00 hod UTC na ploche pre LŠZ Malý Madaras došlo pri lete počas stúpania v pravotočivej zákrute k vysadeniu motora **na motorovej padáčkovej trojkolke**. Pilot vykonal korekciu smeru letu do priestoru mimo polohy výskytu osôb a pristátie vykonal do poľa, kde pravým kolesom podvozku vošiel do brázdy a narazil do hrudy po oraní následkom čoho **došlo k prevráteniu LŠZ**. Nehoda je v štádiu vyšetrovania.

31.3.2014 v čase 16:38 hod UTC na ploche pre LŠZ Skala pri Trenčíne počas vodorovného priamočiareho letu vo výške 370 metrov AGL, **došlo k uvoľneniu úchytu kladky pre ručné štartovanie**, umiestneným na vrchnej časti rozoberateľnej konštrukcie ochranného koša. Uvoľnená skrutka spolu s maticou následne smerovalo do vrtuľového priestoru, kde čiastočne poškodilo oba listy laminátovej na zemi staviteľnej vrtule. Nakoľko pilot nezaznamenal nárast vibrácií, ani prejavy narušeného vyváženia vrtule, pokračoval v pôvodne zamýšľanej trase letu pre uzavretie plánovaného FAI trojuholníka. Po uzavretí disciplíny zrealizoval priblíženie na pristátie a bezpečné dosadnutie do určeného pristávacieho sektora. Incident je v štádiu vyšetrovania.

Technická rubrika.

V každom Spravodaji by sme radi priniesli aj nejaké užitočné info ohľadne techniky. Aby sme nezaspali na vavrínoch. Na zimnom školení ma zaujal príspevok Štefana Vyparina o geometrii padákov tak som ho oslovil aby sa podelil aj s ostatnými. (mš)

Geometria padákových klzákov a jej meranie.

Od dosť veľa pilotov počúvam, ako mi padák neletí, aký je lenivý a pomalý, no keď som vymenil všetky šnúry, už je to zasa super. Ozaj **netreba meniť hneď šnúry**, ktoré ako všetci vieme nie sú až také lacné cca 300-400eur a to nevravím, že koľko je s tým práce. **Stačí si dať premerať geometriu.**

Čo vlastne tá geometria je? Keďže padák nemá pevný profil, jednotlivými radami šnúr vytvárame profil. Výrobca pri testovaní padáku má presne nastavený profil. Každý výrobca má na stránke, zverejnenú tabuľku s dĺžkami šnúr. Ak nie, vie to poslať na požiadanie.

Ako sa geometria merá?

V prvom rade potrebujeme celkovú dĺžku šnúry od vrchlíka až po voľný koniec, samozrejme merá sa každé jedno zavesenie šnúry od vrchlíka až k voľnému koncu. Keď je zavesení (pútok) 50 na jednej strane, tak musím spraviť 50 meraní na jednej strane a 50 meraní na strane druhej. Samozrejme každá šnúra sa merá pod záťažou, väčšinou je to 5kg. Na meranie sa používa špeciálny laserový prístroj, ktorý je spojený cez bluetooth s PC.

Takto vyzerá tabuľka po nameraní A šnúr pravej aj ľavej strany, kde sú dĺžky od výrobcu ist R, ist L sú skutočne namerané dĺžky šnúr. Risers sa musí samozrejme pripočítať a výsledná hodnota je na svete. R, L sú rozdiely v mm, to znamená ak je -5mm pod R1 tak máte na padáku túto šnúru o 5mm kratšiu ak je hodnota 0 je presne taká istá dĺžka ako udáva výrobca. Sy. je symetria.

Každý výrobca udáva tolerancie, aké môžu byť na šnúrach, priemerne je to +-10mm, ale nie je to pravidlom. Tolerancie sú v každej rade iné, takže je to trochu zložitejšie.

Po nameraní padáku sa geometria nastavuje nalupovaním hl. šnúr na mailonkach. SL –normálne zavesenie od výrobcu (single lup) DL 2x otočenie okolo mailonky (double lup). AS, AS+ to sú ďalšie špeciálne lupy, ktoré nám skracujú šnúry o viac ako 20mm. Keď sa padák nalupuje, premerá sa ešte raz.

Kedy dávať padák na premeranie? Ak ste si kúpili nový padák, preštudujte si aké šnúry použil výrobca, ak sú to iba kevlarové šnúry, geometria sa až tak nehýbe, stačí ozaj po nejakých 80-100h to dať premerať, ak sú použité šnúry v kombinácii kevlar, dynema, odporúčam premerať padák už po 40-50h.

Ozaj padák so zlou geometriou, je to hlavne, keď sú A-čka +20až +30mm vôbec neletí a radosť sa vytráca. To nehovorím o jeho bezpečnosti pri klapancoch.

Na budúce zasa niečo o šnúrach ☺

Štefan Vyparina

	Risers:			520		
			A Ebene			
	ist R	ist L	soll	R	L	Sy
1	7452	7453	6937	-5	-4	-1
2	7423	7421	6907	-4	-6	2
3	7374	7372	6856	-2	-4	2
4	7379	7379	6864	-5	-5	0
5	7273	7275	6753	0	2	-2
6	7238	7240	6720	-2	0	-2
7	7170	7170	6654	-4	-4	0
8	7176	7180	6659	-3	1	-4
9	7026	7031	6508	-2	3	-5
10	6974	6977	6455	-1	2	-3
11	6901	6903	6380	1	3	-2
12	6902	6902	6381	1	1	0

Záver

Sme radi ak sa ti nový Spravodaj páčil.

Ak sa ti niečo nepáčilo,

- daj nám vedieť, ako to zlepšiť alebo
- sa rovno ozvi na mirosvec@gmail.com s ponukou pomôcť **a budeme radi tiež.**

Na Spravodaji spolupracovali: Miroslav Švec, Dagmar Sekerková, Milan Bohuš, Ivan Pestún, Štefan Vyparina, Jaroslav Sojka

Prosím, pridajte sa do skupiny na facebooku:

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

Rozosielenie Spravodaja bolo zabezpečené prostredníctvom novej databázy a aplikácie, ktorú pre LAA bez nároku na odmenu naprogramoval Marek Jánošík. Ďakujeme.