Zagreb ✂ br. 9 ✂ 5. veljače 2013 ✂ godina 40

Glasnik kluba brđana Feniks

0 kn Hrvatska ✦0 € Europska unija ✦ 0 £ Velika Britanija ✦0 $ SAD ✦ a i drugdje je besplatno

Poštovano društvo,
Zimski je manevar netom iza nas. Foto reportaža je u nastavku. Da li ste znali da u ex-scoutima imamo i leteće postrojbe? Kladim se da niste. Žila plovi nebom već godinama, a za Glasnik odaje neke tajne letačkog zanata. Koristim priliku zahvaliti se svima koji su dali doprinos poboljšanju evidencije članstva u CP-u. Srdačan pozdrav.



Eto, prođe i Zimski manevar 2013. Ovoga puta s jakim snagama - Mrga, Grga, Darac, Dugi, Tino, Joža, Doško, Črni i Toni, od 1-3 veljače. Iz Zagreba u popodnevnim satima u iznajmljenom i dupke punim kombijem. Stadardna pauza u "Šume pjevaju" u Mrkoplju i po ključ za Jančaricu u Vojni Tuk (Rajko Mamula, 098/447803). Brane više nije čuvar ključa, čovjek je naime napunio 93.

Snijega oko 1-1,2 m, a cesta do Vrbovske poljane očišćena. Ideju o noćnom usponu na Bjelolasicu satrla je mećava, hladnoća i mrkli mrak. I do Jančarice udaljene svega 1,5 km put smo pogodili jedino uz upotrebu GPS uređaja. Sutradan na Bjelolasicu. S krpljama je put pjesma, iako bez znoja nema napretka. Vrijeme je sve lošije, pri vrhu na prijevoju opako puše, snjego-kiša pada vodoravno. U skloništu »Jakob Mihelčić«, smještenom na 1450 m drva baš i nema, a cisterna je pod oko 2,5 m snijega - dakle na posel!

U poslije podnevnim satima, uspon na vrh Bjelolasice, na Kulu (KT HPO 8.5., 1534 m), više po kiši nego po snjegu, tek toliko da odjeća promoči. Iako je Črni teglio helikopter (!!!) s daljinskim upravljanjem i HD kamerom radi zračnih snimaka, vrijeme na žalost nije dopustilo polijetanje. Kiša je prešla u snijeg pred večer, a do jutra je napadalo novih 40 cm. Nedjelja je svanula predivna i sunčana.

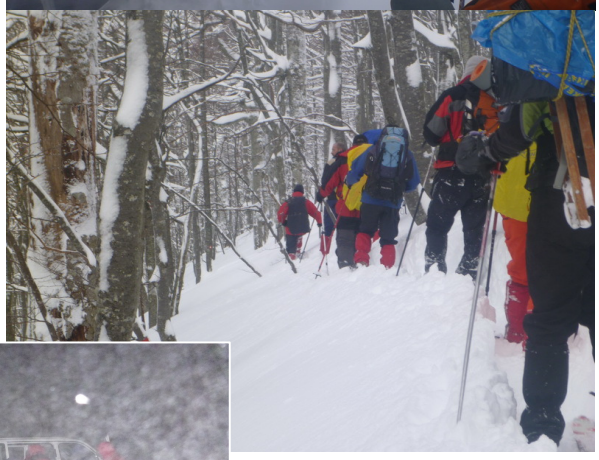
Povratak je bio pjesma, kombi nezameten, a cesta opet čista. Nakon dietetskog graha u Begovom, put za doma. Joe koji je u petak doletio iz Londona na Zimski manevar, veća za par sati leti natrag. Imati će o čemu izvjestiti Kraljicu Majku. O svemu drugome (obilje ića i pića, dobri duh u zraku, laprdanje o svemu i svačemu bez kraja i konca, ...) neka piše netko drugi. TN

















Cijela foto reportaža na webu Kluba
http://www.klub-feniks.hr/



by Robert Alivojvodić

Kad sam počeo pisati ovaj članak shvatio sam zašto poznati pisci-letači tako često koriste umjetničko-pjesničke forme – jako je teško u pisanom obliku izraziti utiske i doživljaje koje čovjek iskusi u letenju. S druge pak strane, ima toliko tema o letenju o kojima bi se moglo pisati, da mi je teško odabrati jednu. Mogao bih se nabacivati zanimljivostima iz daleke povijesti ili onima iz raznih tehničkih polja koja objašnjavaju fizičke osnove letenja. Sve to djeluje poprilično suhoparno kad se opisuje tako dinamičnu aktivnost kao što je letenje. Probat ću stoga dati samo jedan pojednostavljen prikaz letenja jedrilicom.

Jedna od prvih stvari koju ljudi zapaze kod jedrilice je činjenica da ona nema motor i elisu. Nakon toga primijete da ima samo jedan kotač tamo gdje avioni imaju dva. Tek nakon toga neki od njih primijete da jedrilica ima izrazito vitka krila i bitno širi raspon krila od avion. Upravo takva krila omogućuju jedrilici da ima veliku finesu, što znači da za određeni gubitak visine može ostvariti veći dolet od motornog aviona (ako avion leti s isključenim motorom).
Nakon toga se neki domišljatiji sjete pa pitaju – a kako ta jedrilica slijeće? Takvo pitanje pilote obično zbuni jer ne shvaćaju što to točno znači. Naime, većini neupućenih nije jasno kako jedrilica može sletjeti kad ima samo jedan kotač, tj. kako ta jedrilica održava ravnotežu i ne zapne krilom za zemlju.



Odgovor je vrlo jednostavan – dok jedrilica leti ili rula nekom dovoljno velikom brzinom, strujanje zraka preko krilaca (elerona) omogućuje pilotu da održava krila u horizontalnom položaju. Kad brzina jedrilice padne na dvadesetak kilometara na sat, krilo lagano padne na zemlju i to je to. Spuštanje krila dobri piloti naprave kad je jedrilica već potpuno stala, a ako imaju malu pomoć čeonog vjetra, krila mogu održavati u horizontali gotovo neograničeno dugo. Neki šaljivci znaju i ovako odgovoriti na pitanje o slijetanju – bez problema, još niti jedan nije ostao gore.

Taj „problem“ samo jednog kotača je puno izraženiji kod polijetanja, jer u tim trenucima brzina zraka preko krila/krilaca nije dovoljno velika da bi ih pilot mogao držati u zraku. Zato prilikom polijetanja svakoj jedrilici treba čovjek/pomoćnik koji drži krilo i trči uz jedrilicu dok ona ne postigne tu potrebnu brzinu.



Osim čovjeka na krilu, jedrilici za polijetanje treba i malo jača pomoć u obliku motornog vitla ili aviona. Zagriženi jedriličari zato obično prvo na nekom avionu zapaze da li taj ima kuku za vuču jedrilice. Sličan pristup imaju i padobranci koji avione dijele na one iz kojih se može i ne može iskakati.

Između aviona i jedrilice treba zakvačiti i uže, po mogućnosti niti prekratko niti predugačko. Meni kao bivšem izviđaču uvijek mast vade kolege koje se slabo razumiju u užad i čvorove, pa onda umjesto da priprema užeta za šlep traje 10 sekundi, to može potrajati puuno dulje. Evo jednog takvog primjera:





Polijetanje je najkritičnija faza leta jedrilice, baš kao što je to i kod motornih aviona. Dodatna komplikacija je upravo činjenica da su avion i jedrilica vezani užetom, što znači da je vjerojatnost da se desi neka neželjena situacija veća nego kod jednostavnog polijetanja aviona. Evo na primjer kako izgleda korektno polijetanje (1), a ovako izgleda kad se pilot zaigra i previše digne jedrilicu u odnosu na avion (2)

1 

2 

Nakon podizanja takve zaprege (avion i jedrilica) na sigurnu visinu, pilot jedrilice otkvačuje uže sa svoje strane i nastavlja dalje letjeti bez pomoći aviona.

I sad se ljudi pitaju – kako onda ta jedrilica može ostati u zraku satima bez ikakvog motora? Odgovor se opet krije u vitkim krilima koja uz veliku finesu jedrilici daju i malu brzinu propadanja. To znači da pri uobičajenim brzinama od 80-90 km/h jedrilica ima brzinu „padanja“ prema zemlji od približno 1 m/s. Ako takva jedrilica naiđe na zrak koji se diže brzinom većom od 1 m/s, jedrilica ne samo da neće izgubiti visinu u odnosu na zemlju, nego će je čak i povećati. U takvim usponim strujanjima pilot počne raditi zaokrete, i ako je dovoljno vješt može se dizati sve dok je brzina dizanja tog zraka veća od njegove brzine propadanja za danu brzinu.

Naravno, gdje ima dizanja zraka mora biti i njegovog spuštanja. Takvo spuštanje se nalazi svuda okolo „stupa“ u kojem se zrak diže. To znači da pilot mora dobro paziti da se zadrži u prostoru dizanja. Da bi imao ikakve šanse prepoznati gdje se to zrak diže, a gdje se spušta, najvažniji instrument za jedriličara je variometar. To je jednostavni uređaj bez kojeg bi bilo praktično nemoguće ostvariti neki prelet jedrilicom.

Na priloženoj slici može se vidjeti da u tom trenutku jedrilica ima brzinu od 100 km/h i penjanje od 4 m/s. Osim variometra koji pokazuje „stup“ kad se već u njega ušlo, postoje i drugi načini pronalaženja takvih uzlaznih struja. Najbolji je način vidjeti da li se negdje vrte ptice koje i same na isti način postižu visinu. Kako su ptice dosta male i teže ih je vidjeti sa veće daljine, umjesto njih se može promatrati i druge jedrilice. Od svega toga najlakše je pokušati doći pod neki kumulus, jer takva vrsta oblaka nastaje kao posljedica dizanja zraka i kondenzacije vodene pare tog uzdižućeg zraka.



Kad se jednom nađe u dobrom „stupu“ i postigne visinu od par kilometara, onda je jedriličaru vrijeme za uživanje. Osim povremenog komuniciranja preko radio stanice, jedini zvuk koji se čuje je huk vjetra. Povremeno se jedrilice susretnu u istom termičkom stupu, ispod, iznad, pa čak i na istoj visini. Na takvim visinama vizure svijeta se drastično mijenjaju. Evo kako tamo izgleda kad se dođe pod bazu kumulusa ili kad se pogleda prema nekoj „visokoj“ koti poput Sljemena.

Kad se pilot ili termika umore, onda je vrijeme za spuštanje. Takvo spuštanje u smiraj dana je sušta suprotnost polijetanju – polagano, mirno, tiho, bez natezanja sa šleperskim avionom, termikom ili vjetrom.

Nakon više sati sjedenja i uživanja u letenju, čovjeku čisto lijepo dođe da se malo fizički razgiba i onda je guranje jedrilica i njihovo slaganje u hangar dobrodošla promjena ritma. Kad su još i svi dokumenti sređeni, tada na red dolaze ćevapi i prigodno piće. Kao u svakom dobrom društvu, uz to idu i razno-razne priče, šale i zafrkancije, jedino bi se moglo primijetiti da izviđači i brđani malo više pjevaju.

Novo na webu kluba

Na klubskim web stranama (http://www.klub-feniks.hr/) mnoštvo novih sadržaja:

- Zimski manevar 2013 - Jančarica i Bjelolasica na webu kluba - http://www.klub-feniks.hr/Images/Bjelolasica-Feb-2013/index.html

Web preporuka

- Što radimo prirodi, čak i na udaljenim i nenaseljenim pacifičkim otocima - http://www.midwayfilm.com/
- Predivna/prestrašna usporedba, gdje sve spavaju djeca - http://wineandbowties.com/art/where-children-sleep/
- Europska knjižnica (The European Library) objavila je novu virtualnu izložbu Science & Machines (Znanost i strojevi). Na izložbi su predstavljena brojna znanstvena i tehnološka postignuća 19. i 20. stoljeća. Dostupno je više od 600 djela, zemljopisnih karata, fotografija i videozapisa. U izradi izložbe sudjelovale su 21 nacionalna, sveučilišna i znanstvena knjižnica iz 17 europskih zemalja.

Izdavač:

Klub brđana Feniks / **Mountaineer Club Phoenix**
Čikoševa 4, 10000 Zagreb, Hrvatska
URL http://www.klub-feniks.hr/; Web je zaštićen lozinkom – dostavljamo na upit.
e-mail: feniks.klub@gmail.com; fax: ++385 (01) 234 56 31

MB: 2475928 / OIB: 81675226842; Reg. br.: 21006546
Žiro račun: 2360000-1102065310, Zagrebačka banka d.d.
Izlazi povremeno od 1973.