



IKAR

avgust 2014



KIMFLY

JADRALNA PADALA:

- Kimfly
- Icaro
- Triple seven
- Independence
- Skyman
- Kriilo

REŠEVALNA PADALA

LETALNI SEDEŽI:

- SupAir
- Charly
- Kimfly
- Independence

ČELADE:

- Icaro
- Charly

INSTRUMENTI:

- Bräuningger
- Skytraxx

TEHNIČNI PREGLEDI

PRELAGANJA REŠEVALNIH PADAL

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



Zastopa in prodaja

041 953 370

jelkin.hram@siol.net

PARAGLIDING CENTER
JELKIN-HRAM.COM





NOVICE, POROČILA, ...

Iz ZPLS

OBLETNICA PROSTEGA LETENJA

Letos mineva trideset let od prvega »jadralnopadalskega« poleta, ki ga je na Dobrči izvedel Dare Svetina s padalom za skoke iz letala. Tudi jadralni zmajarji so pred dvema letoma obeležili štirideset let od prvega poleta z jadralnim zmajem s pobočja Koprivnik pri Martinj vrhu, kjer je poletel Janez Lotrič.

V tistih časih so se preletene razdalje merile v metrih in čas letenja v sekundah. Okoli pionirjev prostega letenja so se zbirali navdušenci in skupaj so izdelovali prve prototipe. Od takrat je šel razvoj

najprej počasi, nato pa precej strmo navzgor. Takoj za njimi je bilo seveda še veliko tistih, ki so se začeli spuščati s pobočij in tudi že preleteli kakšen kilometer več in ostali v zraku nekaj dodatnih minut. Težko bi bilo tukaj naštetih vse tiste, ki so ob letenju razvijali letalne naprave in pripomogli k temu, da so naše sedanje letalne »mašine« tako sposobne, da nam omogočajo čudovito in varno letenje.

Društvo za prosto letenje Lesce-Bled bo ob tej priložnosti pripravilo prireditve, na kateri se bomo spomnili teh dogodkov in akterjev. Zveza za prosto letenje Slovenije bo podelila plakete nekaterim začetnikom prostega letenja pri nas. Tudi

v vaših krajih in območjih sigurno poznate prve akterje, od katerih mogoče večina ni več aktivna. Pozivamo vas, da jih obvestite o dogodku, sigurno bodo radi prišli obuditi spomine na tista prečudovita leta.

Mlajše po letalnem stažu prav tako vabimo, da pridete v čim večjem številu, zanimivo bo spoznati predhodnike, ki bodo verjetno pripeljali s sabo pokazati letalne naprave tistega časa. ZPLS bo za vse svoje člane ter za »veterane« poskrbela za obrok hrane in eno pijačo. Vabljeni torej na druženje vseh generacij.

Srečko Jošt

VABILO

DPL Lesce-Bled vas vabi na

piknik ob 30. obletnici prvega poleta z jadralnim padalom v Sloveniji

Piknik bo tudi dan ZPLS.

Organizator: DPL Lesce-Bled

Kdaj: 6. 9. 2014 (rezervni termin 13. 9. 2014)

Kraj: pristanek pri Kmetiji in baru Bršca – Poljče pod Svetim Petrom

Opis dogodka: Ob dnevu ZPLS 2014 se bomo na pikniku ob 30. obletnici prvega poleta z jadralnim padalom predvsem družili piloti vseh generacij.

Na krajši slovesnosti se bomo spomnili tistih, ki so pred mnogimi leti prinesli ta čudoviti šport v naše kraje.

V sklopu prireditve se bo odvijal tudi testival padal in opreme, ki jo bo mogoče preizkusiti na okoliških startih.

Za glasbo, hrano in pijačo bo poskrbljeno.

Na info točki bo omogočen Wi-Fi dostop.

Parkiranje: Za udeležence srečanja na parkirišču pri tovarni Elan (makadamsko parkirišče).

Od tam bo organiziran kombi prevoz do prireditvenega prostora.

Prevzem kuponov za hrano in pijačo: Info točka na prireditvenem prostoru od 9. do 12. ure.

Možnost prevoza na vzletišča.

Tisti, ki bodo na dan prireditve opravili Hike and Fly na najvišji vrh Karavank - Stol ali na Begunjščico, dobijo pijačo gratis.

Vabljeni vsi prosti letalci, tudi za zmajarje bomo pripravili manjše presenečenje.

Vabljeni!

Društvo prostih letalcev Lesce-Bled

p.s. Ker so se na različnih koncih Slovenije letenja lotevali pogumni pionirji in ker ne poznamo vseh, pa ne bi radi koga izpustili, vas prosim, da mi na email naslov: [anze.pristov\(afna\)gmail.com](mailto:anze.pristov(afna)gmail.com) pošljete podatke o teh prvih Ikarjih. Prav tako bom vesel vsake fotografije ali video materiala, ki bi ga lahko predvajali na pikniku.

Testival: V kolikor ste zainteresirani za razstavo in testiranje vaše opreme, me prosim kontaktirajte na [anze.pristov\(afna\)gmail.com](mailto:anze.pristov(afna)gmail.com)



POROČILO, RAZPIS ...

Zapisnik skupščine ZPLS

Prisotni:

Jaka Gorenc (KPL Kanja Dol. Toplice), Milan Leban (DPL Posočje, Adrenalin Kobarid - pooblastilo), Sandi Marinčič (AK Kimfly, KJP Luftar - pooblastilo), Anže Pristov (DPL Lesce Bled, DJP Lintvar - pooblastilo), Damjan Pregelj (DJP Polet, Volo Libero - pooblastilo), Samo Božič (DJP Kovk), Milan Jenčič (JPK Orli Kranj), Andrej Kolenc (DJP Polet Kamnik), Srečko Jošt (DJP Albatros Celje), Janez Ramšak (KJP Sky Velenje), Jarc Brigita (Delta Ljubljana - pooblastilo), Tom Pavlič (KJP Paljužin - pooblastilo), Toni Pljakovski (DPL Viharnik - pooblastilo).

Dnevni red:

1. Otvoritev skupščine
2. Izvolitev organov skupščine
3. Letno poročilo predsednika
4. Finančno poročilo
5. Poročilo nadzornega odbora
6. Finančni načrt za 2014
7. Program dela za 2014
8. Razno

1. točka:

Otvoritev skupščine je bila ob 18:00 uri. Ker ni bila prisotna polovica predstavnikov društev, smo predstavili začetek skupščine v skladu s statutom za pol ure. Ob 18:30 smo ugotovili, da je prisotna vsaj tretjina predstavnikov društev, kar je dovolj za sklepčnost skupščine.

2. točka:

Izvolitev delovnega predsedstva. Predsednik skupščine Janez Ramšak, zapisnikarica Brigita Jarc, overovatelj zapisnika Andrej Kolenc in Sandi Marinčič.

Z dnevnim redom so se vsi strinjali in je bil soglasno potrjen.

3. točka:

Letno poročilo predsednika ZPLS Srečka Jošta. V lanskem letu smo prešli

na elektronski način bančništva. Izšle so štiri številke Ikarja, še vedno obstaja problem s članki, ki jih ima Maks Humar vedno premalo. Člani ZPLS imajo na voljo uporabo UKW frekvence, zavarovanje odgovornosti proti tretji osebi. Zavarovane imamo vremenske postaje. V lanskem letu smo izdelali tudi dve zastavi ZPLS. Smo člani evropske zveze jadralnih padalcev in zmajarjev - EHPU. Društvom smo pomagali pri registraciji še nekaterih vzletišč. Naročeno smo imeli spletno obliko revije Cross Country, iz katere smo prevajali strokovne članke. Sodelovali smo z Javno agencijo za civilno letalstvo v zvezi s programom šolanja. Dogovori v zvezi z zakonom o TNP so se zaenkrat ustavili. Na svoji spletni strani smo objavljali obvestila in informacije o dogodkih. Poiskali smo najugodnejše zavarovanje za našo dejavnost, to je zavarovalnico Axa, uredili dodaten popust ter o vsem obvestili člane zveze v reviji Ikar in na spletni strani. Izvedli smo razpis za dodelitev sredstev ZPLS kot pomoč za urejanja vzletišč, srečanja ob koncu sezone ... UO ZPLS je na podlagi prošenj odločal o razdelitvi sredstev. Zelo odmevna je bila zaključna prireditev ZPLS s podelitvami pokalov in priznanj. Odlično so jo organizirali in izvedli člani društva JPK Orli Kranj in si zaslužili vse pohvale. Prireditve se je udeležilo okoli 400 članov zveze. Razglasili smo najboljše pilote ZPLS za letu 2013 v naslednjih tekmovanjih: liga za JP serijski in odprti razred, preleti JP in JZ posamezno in ekipno, točnost pristajanja JP. Podeljena so bila tudi »etična« priznanja za pomoč soletalcem pri nesrečah in nepredvidenih dogodkih.

Poročila predsednika je bilo soglasno sprejeto.

4. točka:

Vsa društva so že po e-mailu prejela finančno poročilo za leto 2013. Brigita Jarc je vse glavne prihodke in odhodke še enkrat predstavila.

Finančno poročilo za leto 2013 je bilo soglasno sprejeto.

5. točka:

Nadzorni odbor Zveze za prosto letenje Slovenije se je dne 13.6.2014 sestal in za leto 2013 pregledal finančno poslovanje ZPLS. Sestanka sta se udeležila predsednik NO Janez Ramšak in član po pooblastilu Samo Božič. Na seji so bili prisotni še predsednik ZPLS Srečko Jošt, podpredsednik Damjan Pregelj, tajnica Brigita Jarc in član UO Tom Pavlič.

Na osnovi 28. člena Statuta ZPLS je bil Nadzorni odbor sklepčen, saj sta bila na seji prisotna predsednik in en član.

Sklep: Nadzorni odbor ZPLS soglasno ugotavlja, da so bila finančna sredstva porabljen v skladu z letnim planom in veljavno zakonodajo. Vsi podatki o poslovanju so na vpogled v arhivu ZPLS.

6. točka:

Poleg že standardnih izdatkov, ki jih imamo vsako leto, smo se odločili, da bomo za vse člane ZPLS priskrbeli torbico z nujnimi pripomočki za prvo pomoč in reševanje. Zato v letošnjem letu ne bo razpisa za razdelitev sredstev za vzletišča in ostalo. UO bo pripravil ponudbo za te torbice.

Finančni načrt za leto 2014 je bil soglasno sprejet.

7. točka:

Predsednik zveze Srečko Jošt je podal predlog, po daljših razpravah pa so prisotni potrdili in sprejeli v nadaljevanju naveden program dela.

Potrebno je preveriti, kako je z uporabo in plačilom UKW frekvence, ker računa za letošnje leto še nismo prejeli. Glede člankov za Ikar naj društva spodbudijo svoje člane k pisanju, hkrati pa naj društva še bolj poskrbijo za obveščanje svojih članov o obvestilih zveze, dogodkih in ostalih stvareh preko mailov in SMS-ov. Od lani je za registracijo novih vzletišč potrebno plačati upravno takso v višini 40 evrov, ta strošek bo za novo



registrirana vzletišča krila zveza. Še vedno bomo člani EHPU ter imeli naročnino na digitalno obliko revije Cross Country. Sodelovali bomo z Javno agencijo za civilno letalstvo glede problemov, ki bi se pojavili v zvezi z našo dejavnostjo. Izdelali bomo torbice za prvo pomoč in reševanje. Glede vremenskih postaj bomo v povezavi z Letalsko zvezo Slovenije, ki ima vsako leto na razpolago nekaj sredstev za infrastrukturo, v tem je lahko vključena tudi posodobitev vremenskih postaj za prenos podatkov na splet. Če bo ta možnost, bomo letos predlagali za posodobitev vremensko postajo z lokacijo na Koroškem. Spletno stran bo namesto Roka Goloba urejal Gašper Prevc. Ko se nam izteče spletno gostovanje, kjer ga imamo sedaj, nam lahko Toni Pljakoski uredi gostovanje na strežniku zastoj. Za zaključno prireditve bomo tudi letos namenili 1000 evrov za organizatorja, objavljen bo razpis. Radi bi organizirali tudi dan ZPLS, tudi za to bodo namenjena določena sredstva. Imamo dve možnosti izpeljave tega dneva, in sicer DJP Kovk ali pa bi dogodek združili z že organiziranim dogodkom društva DPL Lesce Bled ob 30. obletnici prvega poleta z Dobrče.

Za tekmovanje XC Globe bo ZPLS podelila ob koncu leta pokale. Sprejeli smo sklep s pogoji, pod katerimi bodo pokali podeljeni:

- pilot mora biti član ZPLS
- pilot mora biti v celi sezoni predstavljen z imenom in priimkom
- vzleteti mora z vzletišča v Sloveniji
- poleg letov, ki se štejejo za uvrstitev, pilot ne sme imeti v svoji spletni letalni knjižici nobenih letov z grobimi kršitvami zračnega prostora (od 13.6.2014 dalje).

8. točka:

Imamo nov program šolanja jadralnih padalcev, tudi praktični del izpitov se bo izvajal v skladu s tem programom. Za vsa registrirana vzletišča bomo izdelali (Sandi Marinčič) vetrne vreče za vzletišča in pristanke. To bo strošek ZPLS.

Skupščina je bila zaključena ob 20:30. Cerklje, 13.6.2014

Zapisala: Brigita Jarc
Overovatelj: Sandi Marinčič, Andrej Kolenc

Razpis za organizacijo zaključne prireditve ZPLS

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 2014. Prireditve 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 zagotoviti prispevek za kritje stroškov prireditve glede na obseg načrtovanega programa. Rezervirana sredstva znašajo 1.000 EUR.

Vlagatelj

Vlagatelj je lahko le društvo, ki je član ZPLS.

Pogoji

Prireditve naj obsega:

- primeren dostop;
- primerno parkirišče za vsaj 100 vozil;
- primerno manjšo kulinarično pogostitev;
- ustrezno vodenje prireditve;
- ustrezno glasbena popestritev;
- primeren prostor za sprejem do 250 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 (povezava na spletno stran)
- navedba imena odgovornega organizatorja
- program izvedbe prireditve

Merila

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

Čas oddaje vlog

Vloge naj kandidati oddajo do 1. septembra 2014 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.

ZGODOVINA

Prvi jadralnopadalski polet

Letos mineva trideset let, kar je Dare Svetina opravil prvi polet s padalom s hriba v Sloveniji.

Jeseni leta 1984, torej pred natanko tridesetimi leti, je Dare Svetina opravil prvi polet s padalom s hriba v Sloveniji. Dare, takrat član jugoslovanske padalske reprezentance, je s pobočja Dobrče odletel kar s klasičnim padalom, devetceličnim parafoilom. Štartal je na seči pod kočo na Dobrči, po nekaj minutah letenja pa pristal na ravnini ob cesti, ki pelje iz Begunj proti Tržiču. Ta nekajminutni polet velja za prvi jadralnopadalski polet v Sloveniji.

Kako je pravzaprav prišlo do tega, da ste se odločili za polet s hriba – kar s klasičnim padalom?

»Spominjam se, da smo se na padalskem tekmovanju v Švici pogovarjali s Švicarji, ki so pripovedovali, da so že poskušali leteti s hriba v švicarskih Alpah. Takrat je bilo tudi v svetu jadralno padalstvo še zelo v povojih. Začel sem razmišljati, da bi kaj podobnega lahko poskusili tudi pri nas. Začetki so bili pravzaprav spontani,

naivni; vedno sem imel razne ideje in zato ta, da bi poskusil leteti s hriba s klasičnim padalom, ni bila nič čudnega... Takrat sem imel devetceličnega parafoila, zeleno-črno padalo iz Avstrije, ki je bilo zelo počasno in zame tudi čisto preveliko. En dan pod večer, bilo je jeseni leta 1984, točnega datuma se ne spomnim, smo jo mahnili na Dobrčo, poleg mene še Drago Bunčič, Roman Pogačar, Roman Božič in Bogdan Jug. Večjih priprav nisem imel, že na letališču v Lescah sem s kupole padala pobral vse, kar se mi je zdelo odvečno, padalček in vzmeti. Oblekel sem kar padalsko opremo, rezervo sem imel še na hrbtu. Pa rekel sem, da moramo s seboj vzeti sekiro in žago ...«

Sekiro in žago?!

»Ja, ker nisem vedel, ali bo šlo čez smreke ali ne ... Takrat sem bil toliko v formi v skokih s padalom - za sabo sem imel dva tisoč skokov - , da me zase ni skrbelo, če bi šel v smreke, ampak z rodom bi lažje rešili padalo ... Pa eden od fantov je imel s seboj fotoaparata, k sreči, in je vse skupaj poslikal. Nastala je prav

lepa fotografija, s Triglavom v ozadju ...«

Kako je potekal polet, je šlo vse gladko?

»Zanimivo, uspel sem štartati že v prvem poskusu. Odpeljal sem se s štarta in relativno hitro dobil višino nad smrekami, malo sem zaokrožil in nato pristal ob cesti. Morda sem letel pet, deset minut.«

To je bil torej prvi jadralnopadalski polet v Sloveniji. Kako so šle stvari naprej?

»Potem je sledilo malo zatišja, mene stvar ni tako zelo prijela, da bi nadaljeval. Verjetno sem bil takrat preveč vpet v skoke in sem razmišljal v smislu: zakaj bi hodil na hrib, če grem lahko v zrak z avionom in vsak dan naredim par skokov ... A kmalu me je poklical Stane Krajnc, kako sem letel, zatem je k meni prišel tudi Sandi Marinčič, ki ga je zanimalo isto. Fantje so 'zavohali', da stvar zna biti zanimiva, iz Nemčije so dobili jadralno padalo in ga prekopirali. Tako se je začelo zares.«



Ste se pa sami kasneje vendarle resneje lotili tudi jadralnega padalstva, postali ste celo učitelj?

»To so lepi spomini na tiste čase, ko smo kakšno popoldne šli letet s Svetega Petra, malo pojadrili nad Dobrčo, okrog Stola, in pristali pri Jurčku v Begunjah. Spominjam se, da sem bil kar uleten, preletov sicer takrat še nismo delali, sem pa kar veliko letel. Kasneje me je Maks Humar povabil k sodelovanju, ko je okrog leta 1990 odprl šolo za jadralne padalce, vmes sem namreč naredil tudi izpit za učitelja.«

Iz tistega časa je zanimiva zgodba, kako ste s klasičnimi padali leteli s skakalnice v Planici.

»Ja, to so bili časi pomanjkanja bencina in par članov padalske reprezentance se nas je odločilo, da bomo šli trenirati kar na velikanko v Planico. Peš na velikanko, pa s padalom dol. Pet, šest skokov na dan. Spominjam se, da smo prav dobro leteli. Na koncu smo bili že tako samozavestni, da sva z Romanom Pogačarjem na padalo vzela vsak svojega sina in smo leteli v tandemu. To so bili takrat tudi eni prvih tandemskih poletov v Sloveniji. Zanimiv pa je tudi 'podvig', ki sva ga opravila z Romanom Pogačarjem, ko sva s klasičnim padalom nad Tržičem skočila iz aviona, pristala na vrhu Dobrče, si tam nadela jadralno padalo in odletela v dolino ...«

Pa ste danes še dejavni v skokih?

»Še zmeraj naredim kakšnih dvajset skokov iz aviona vsako leto. Tudi jadralno padalo še imam, sicer je staro že devetnajst let, a za kak polet bo verjetno še čisto OK.«

Dare Svetina živi na Koritnem pri Bledu, vrsto let je bil član jugoslovanske in slovenske padalske reprezentance, do danes pa ima opravljenih 5300 skokov iz letala. Še vedno je dejaven kot padalski sodnik. Letel je tudi z zma- jem in motornim letalom. Sicer pa vodi uspešno družinsko podjetje DALI šport, ki je v zadnjem času znano zlasti kot izdelovalec kombinezonov za smučarske skakalce.

Dare Svetina v svojem podjetju DALI Sport s smučarsko skakalko Majo Vtič. / Foto: Gorazd Kavčič



PETDESET LET MOJEGA NEBA (NADALJEVANJE)

Jadralno zmajarstvo

Nekoč davnega leta 1976 sem na TV videl start ameriškega zmajarja, ko je poletel s pečine nad morjem - start nad čermi in takoj sem se navdušil nad idejo. Če zgradim svojega zmaja, bom tako imel doma "letalo" in bom lahko svobodno letel kadarkoli, ko bom imel čas in ko bodo ugodni letalni pogoji. Ker so bile tedaj poznane samo "standardke", to so bili zmaji s kotom nosa zmaja 90° do 100°, sem po izkušnjah iz jadralnega letalstva poznal teorijo in vedel, da se samo s povečanjem kota nosa zmaja istočasno poveča razpon krila in s tem fineso zmaja. Odločil sem se in narisal več variant s koti nosa zmaja 110° do 125°, odločil sem se za kot nosa zmaja 120° ter takoj pričel z risanjem detajlov zmaja. Omejitev so bile vsekakor Al dural cevi fi 50mm, ki jih je pri nas izdeloval Agrostroj v Ljubljani. Takrat logistika ni dopuščala, da bi nabavil brezšivne Al cevi, v Agrostroju pa so te cevi vzdolžno varili v zaščitni atmosferi argona. Pri izračunu letalnih karakteristik

zmaja sem tedaj prvič izven strojne fakultete uporabil znanje višje matematike za izračun profila krila, hitrostna polare ter parametrov za izračun finese zmaja. Pri tem sem deloma kontaktiral s Stanetom Kranjcem, ki je že pred menoj izdelal lastnega zmaja s kotom nosa zmaja nad 100°, vendar je imel njegov zmaj zaključek krila širok, z dodatno zaključno cevjo, moja ideja pa je bila, da izdelam trikotni zaključek krila zmaja, in sicer zaradi zmanjšanja indiciranega upora in lažjega formiranja "pozitiv refleksa", ki drži nos zmaja k dviganju. Nabavil sem cevi, dakron za krilo, ki so ga v Italiji uporabljali za jadra jadrnic, nerjaveče pletenice-žice in nerjaveče vijake dolge izvedbe M5, M6 in M8. Kot dizajn sem uporabil dakron bele in modre barve, kot sem izdelal risbo, sem enako sešil krilo zmaja. Rok za izdelavo kompletnega zmaja sem predvidel za pomlad leta 1977, torej sem vso zimo do pomladi kar precej "garal". Za izdelavo ogrodja zmaja sem porabil veliko časa, ker sem

pri detajlih moral uporabiti nekatere specialne materiale, nerjavečo pločevino različne debeline za konstrukcijski spoj vzdolžne in prečne cevi ter konice-nosa zmaja. Kot nosilne žice sem nabavil nerjavečo pletenico dveh različnih premerov za povezavo trianglera in "turna", to je krmilni trikotnik in zgornja stolpna cev. Kjer so bile cevi prevrtane, sem zaradi statične oslabilte nosilnosti cevi moral izdelati spoj z dodatno notranjo cevjo in z natančno izdelanimi lesenimi vložki za ojačanje spoja. Naj omenim, da sta mi pomladi leta 1977 pomagala izdelati nosilne vrvi gospoda Krajnc in Zakrajšek iz Škofje Loke, ki sta že imela izkušnje z montažo. Bistvena pri tem delu je bila simetrična natančnost za levo in desno krilo, po vzdolžni in prečni osi, toleranca odstopanja je praktično samo nekaj milimetrov pri razponu krila več kot enajst metrov. Srednjo vzdolžno cev (kiel) sem pred montažo ukrivil po predvidenemu 7% profilu, kar sem v garaži hiše, ki sem jo gradil, narisal v razmerju 1:1. Ta

Na startu Mrzli vrh 20.07.1980



detajl je bil za formiranje profila nosilnega krila eden izmed najpomembnejših za doseganje predvidene dinamične karakteristike zmaja, to je finese zmaja. Za vzdolžno smerno stabilnost zmaja sem iz dakrona sešil še dodatni repni stabilizator, kot je pri jadralnem letalu repno smerno krmilo.

Tudi oba napenjalca stranskih cevi sem izdelal iz nerjavne pločevine, vse po lastni konstrukciji in izvedbi. Pri tem je bilo pomembno, da je imel napenjalac regulacijo za več stopenj napenjanja. Obe stranski cevi sta za dinamično nosilnost zmaja izredno pomembni, ker sta med letom najbolj obremenjeni in podvrženi deformacijam. Pred navlečenjem in montažo nosilnega krila sem moral ogrodje zmaja povsem razstaviti, obleči zmaja pa je bila prava umetnija. Zmaja sem tako uspešno dokončal v januarju leta 1977. V februarju sem na Cerkljanskem vrhu že opravil prve skoke, kar namučil sem se, da sem se prvič odlepil od tal in zajadral. Navdušen sem bil nad prvim uspehom, tako lahko trdim, da sem se letenja z zmajem naučil povsem samostojno. Prav na začetku pa sem delal naslednje napake:

- za start sem izbral prepoložen - premalo strm teren.
- za vzlet sem premalo "laufal"- tekkel in sem imel premajhno vzletno hitrost
- pri startu nisem upošteval protivetra, ki ti pomaga vzleteti.

Ko pa sem odnesel zmaja višje v hrib na strmejši teren, so se te napake avtomatično odpravile in sem zajadral. Zmaj je po predvidenem izračunu imel fineso $f > 6$ in zato kasneje nikoli nisem imel problemov pri vzletu, ker je hitro "prijel".

V mesecu aprilu 1977 sem že opravil prvi višinski polet s hriba Strmec, pristal pa sem pri vasi Malo polje, višinska razlika je bila 200 metrov, čas poleta pa je trajal pet minut. Društvo LET iz Škofje Loke, v katerega sem bil včlanjen, je 6. novembra 1977 organiziralo I. Republiški kriterij, z Dražgoške gore smo opravili tri polete, start je bil iz rampe, cilj pa na Rudnem polju. Tedaj sem v odprtem razredu zasedel osmo mesto. Naj samo omenim, da sem do 82. starta letel brez rezervnega padala. Sam še sedaj ne vem, ali je bila to korajža ali "blaznost", vsekakor smo imeli veliko samozavesti in tudi znanja, da smo si upali tako leteti. Rezervno padalo sem prvi uporabil 30.6.1979, ko smo imeli II. Republiški kriterij, start je bil s Kobale, pristanek pa v Mostu na Soči. Zaradi str-

moglavljenja in smrti zmajarja pa smo izvedli samo en polet, ker je bilo prvenstvo prekinjeno. Leta 1979 sem navdušil mlajšega brata za ta šport ter sem mojega zmaja dal njemu, sam pa sem kupil Moyesa, ki ga imam še sedaj. Prvi višinski start z Moysom sem izvedel 19.7.1980 z Mrzlega vrha nad Žirmi. Tedaj sem natreniral tudi brata in sva tako skupaj odletela ter pristala na Dobračevi pri Žireh. Iz tega obdobja imam precej slik, saj sem vedno imel fotografa in šoferja za prevoz avta v dolino. Prosto letenje z zmajem mi je v življenju nudilo neizmerne letalne užitke, največjo svobodo v zraku in tisto nepozabno šumenje zraka okoli sebe, kar moraš sam doživeti.

Za zmanjšanje adrenalina sem si domislil nekaj pravil, ki sem jih pri letenju z zmajem večinoma upošteval:

- pri sebi imaš rezervno padalo, zato bodi miren pri startu in med poletom
- vsak start, naj bo še tako majhen, naj se konča z varnim pristankom
- glede na vremenske pogoje (sunkovit veter, megla) se lahko odločiš tudi za ne-letenje, na goro greš tudi zastonj in ne letiš za vsako ceno.
- za pristanek vedno določim šolski krog v pravi ali skrajšani varianti
- dober pilot še vedno hodi trdno po zemlji.

Moje udejstvovanje z jadralnim padalstvom pa bom predstavil prihodnjic.

Pripravil: Jožef Štucin

Start iz Škofja nad Cerknem septembra 1978



Polet iz Dražgoške gore



TEKMOVANJE V HITROSTNIH PRELETIH

PWC 2014 - Kruševo, Makedonija

Task 1, 20.7.2014

Na prvem tasku smo imeli disciplino dolgo cca. 80 km, v obliki nekakšnega trikotnik nad ravnino izpred Kruševa. Oba z Joštom sva pylon odpeljala optimalno in praktično celo dirko diktirala tempo. Nad ravnino so bili šibki termični pogoji, zato sva z dobro tehniko pobiranja brez težav ostajala najvišja in porivala naprej. Ključni trenutek dirke je bil pred zadnjo obratno točko, ko sva skupaj s še šestimi piloti prvi porinili proti cilju. Kljub vmesnemu dviganju nismo popravili višine, kar se je kasneje izkazalo za napako. Tako smo od cele grupe »preživeli« samo trije. Morgenthaler, ki je bil nekoliko pred nami in višji, je cilj preletel za borih 4 m. Midva z Joštom pa sva se kakšnih 200m pred ciljnim cilindrom (ess - velik 2 km) pobirala cca. 150 m nad podnom. Tu pa je Joštova mladost zopet odigrala vlogo, saj se je pajac iz lepo formiranega stebra odpeljal kar v ciljni cilindar in se nato vrnil nazaj v minus ponovno poiskat steber. Sama sreča je bila, da ga je ta počakal. Tako sva dirko zaključila na 2. in 3. mestu z veliko razliko pred ostalimi, ki so varno povrteli steber, ki smo ga mi pred tem izpustili. V cilju nisem vedel ali naj Jošta poljubim ali mu navijem ušesa!

Task 2, 21.7.2014

Drugi task pa je bil popolnoma nekaj drugega. Zaradi J vetra smo šli na drugi start, s katerega se je bilo bistveno težje pobrati. Še pred odprtjem pylona so se formirale tri skupine. Ena je šla bolj na J in je računala na lepši dolet na prvo obratno točko, ki je bila postavljena bolj JZ. Druga skupina, v kateri sva bila oba z Joštom, je čakala nad startom, tretja skupina pa nikakor ni mogla pobrati. Po odprtju pylona smo se torej vsak po svoje zagnali na prvo točko. Sledila je druga točka, postavljena S od Prilepa. Prav zanimivo je bilo opazovati, kako razdrobljeni po celi ravnini smo bili. In kot je zadnje čase v navadi, smo se nad Prilepom skupaj zbrali v grupo 40-50 pilotov, nad katero sva seveda kraljevala midva z Joštom. Sledilo je letenje proti zadnji obratni točki, ki je bila postavljena

ob vznožju hribov J od Prilepa. Cca. 8 km pred njo sem kot najvišji porinil proti obratni točki, grupa pa je še malo povrtela in popravila linijo, tako da sem cca 20 km pred ciljem ostal sam spodaj. Sledilo je brezkompromisno tiščanje na gasu in dirko sem zaključil kot 23. Žal v tako kratki razdalji napake nisem mogel več popraviti. Jošt je medtem sodeloval s skupino in se dobrih 12 km pred ciljem kot prvi divje pogнал proti cilju, čeprav mu je inštrument kazal -150 m doleta. S pametnim doziranjem gasa in z izkoriščanjem vmesnega dvigovanja je uspel ciljno črto prečkati prvi. Po seštevku leading pointov pa je zmagal Martin Jovanovski, ki je večji del dirke vozil sam po hriboh. Seveda sem Joštu v cilju iskreno čestital, nato pa se umaknil, saj sem se bal, da mi tokrat ušes ne navije on.

Po dveh taskih sva oba v skupnem seštevku na zelo dobrih mestih – Jošt 2. in jaz 4.!

Task 3, 24.7.2014

Po dveh dneh nekako spočita in umirjena od vse »evforije« danes zopet na start. Sestavijo cca. 80 km dolgo disciplino, klasično za Kruševo. Najprej nekaj km proti severu, nato pa dvakrat prečkamo dolino v smeri grške meje. Seveda

Murphy ne počiva. Po prvih dveh dneh so mi izmerili padalo, zato ga danes pripenjam na novo. Naredim začetniško napako - gas napeljem narobe. V zraku nastalo zmedo komaj rešim. Hvala Urban in Aljažu za rokodelske inštrukcije! :)Jurij starta optimalno, sam obrnem marker bolj ali manj povprečno. Prva polovica dirke je bila res težka. Šibka dviganja in senca čez vso dolino je onemogočala hitro letenje. Jurij nadaljuje izvrstno, sam komaj »živim« in dohajam prvo grupo. Reši me močan steber na polovici poti proti drugi obratni točki. Zvrtim do vrha in poln gas do grupe, kjer priključim med višjimi. Z veseljem diktiram linije in tempo vse do cilja, kjer zaključim med top 10. Tudi Jurij odpelje odlično kljub ponesrečenemu drugemu delu dirke - okoli 20. mesta.

Task 4, 25.7.2014

Četrta dirka je zaradi napovedanih popoldanskih neviht dolga komaj 67 km. S startnim pylonom že ob 12:40h smo upravičeno računali na uspešno izpeljavo. Letenje na prvo obratno točko je bilo zagotovo najhitrejše v celotnem tednu, saj smo imeli vsakih nekaj km močne stebre. Tako smo se kar nekajkrat izmenjavali v vodstvu. Midva z Joštom sva ta del discipline odpeljala z odliko, saj sva



M.	Pilot	Država	Padalo	T5.1	T5.2	T5.3	T5.4	T5.5	Skupaj
1	Stephan MORGENTHALER	CHE	Ozone EnZo 2	1000	966	952	3/871	956	3877
2	Yassen SAVOV	BGR	Ozone EnZo 2	910/916	823	986	1000	979	3875
3	Stephan GRUBER	AUT	Ozone EnZo 2	2/497	962	991	919	1000	3874
4	Jurij VIDIC	SVN	Ozone EnZo 2	945	918	813	867/872	984	3714
5	Christoph EDER	AUT	Ozone EnZo 2	2/496	934	816	956	973	3681
6	Jošt NAPRET	SVN	Ozone EnZo 2	936	981	826	3/824	905	3651
7	Michal GIERLACH	POL	Ozone EnZo 2	875	959	801	853/857	956	3643
8	Franz ERLACHER	ITA	Boomerang 9	905	934	816	839/843	964	3642
9	Alexander SCHALBER	AUT	Ozone EnZo 2	2/501	922	812	958	945	3639
10	Jean Marc CARON	FRA	Icepeak 7 Pro	910	930	825	858/862	933	3631

ves čas peljala spredaj in visoko kontrolirala dogajanje. Po prvi obratni točki, ki je bila nad Prilepom, smo krenili proti J. Tu sta se formirali dve skupini. Jaz sem Yassnom - kasneje se je pridružil tudi Morgenthaler - krenil bolj ob hribih, Jošt in ostali pa po ravnini. Joštova grupa se je hitro znašla precej nizko in so se morali pobirati, medtem ko je moja skupinica letela precej višje. Yassen je nato prvi porinil naprej proti drugi obratni, jaz pa sem še malce povrtel, kar se je kasneje izkazalo za napako. Yassen se je kot v igri vedno dobesedno zaletel v močni steber, katerega sem jaz kot po pravilu zamudil. Tako se mi je dobesedno odpeljal izpred oči, jaz pa sem ostal sam. Kmalu se mi je nato pridružil tudi Morgenthaler, s katerim sem potem priletel tudi v cilj. Grupa, v kateri je bil Jošt, pa je bila velika in so v nadaljevanju napredovali veliko hitreje. Tako se je zopet pokazala moč in hitrost velike grupe. Ciljno črto sem preletel kot 12., Jošt pa 38.! S tem sva vsak nekaj izgubila v skupnem seštevku, tako je Jošt na 4. in jaz na 5. mestu. Vreme za jutri kaže fantastično, verjetno najboljše v tem tednu. Tako bo zadnja dirka odločala o tem, kdo bo komu na poti domov navijal ušesa!

T5, 26.7.2014

Dramatičen zaključek svetovnega pokala v Makedoniji. Današnja 100 km dirka je bila napeta vse do konca. Jurij Vidic-Đuro se je boril za zmago in na končal na 2. mestu. Jošt Napret je žal naredil malo napako pred koncem, ki ga je stala dobrih 5min, in končal na 17. mestu!

To pa pomeni, da je Jurij Vidic ponovno na 4. mestu, Jošt pa je zdrsnil na 6. mesto v skupnem seštevku! Fanta sta v vrhunski formi pred evropskim prvenstvom!

Avtorji: Jure Vidic, Jošt Napret
in Slovenian Paragliding Team

DP 2014 V HITROSTNIH PRELETIH

Raška - Kopaonik



#	Name	Glider	Dist.	Dist.Pt	Lead.Pt	Total
1	Primož Suša	Ozone Enzo	33.18	486.9	11.3	498
2	Tilen Ceglar	Ozone Enzo 2	28.31	450.3	6.9	457
3	Marko Novak	Ozone Enzo 2	28.17	449.3	6.0	455
4	Aljaž Valič	777 Queen	23.81	415.3	3.1	418
5	Dušan Orož	Ozone EnZo	19.77	378.9	1.1	380
6	Bojan Gaberšek	Ozone Mantra M6	19.64	377.5	0.4	378
7	Andrej Erznožnik	Ozone Mantra M4	19.03	370.2		370
8	Tomaž Trstenjak	Ozone ENZO 2	18.91	368.5	0.3	369
9	Stane Jakopič	Nova Triton 2	18.84	367.5		368
10	Branko Znuderl	Ozone Mantra M6	18.52	361.5		362
11	Stojan Kranjc	777 Queen	16.21	312.7		313
11	Miha Kavčič	Niviuk Icepeak 6	16.21	312.7		313
13	Borut Koler	Niviuk Peak 3	15.80	303.4		303
14	Tomaž Toplak	Niviuk	15.45	297.3		297
15	Dušan Durkovič	Nova Mentor	15.35	295.6		296

POLETOV IZZIV Z JADRALNIMI PADALI Z MONT BLANCA

Dva dni gor in v pol ure dol

Ko poletiš čez ledeniške razpoke in jezike nad gorami, višjimi od 2.000 metrov, ki na videz nimajo nobene višine, občutiš brezčasnost. Takrat vidiš, kako majhen si in kaj vse lahko kljub temu dosežeš. Začutiš pozitivno energijo, ki je v zraku, saj v teh višinah ni prostora za slabo energijo. Že v gorah je tako, kaj šele nad njimi.

Ko sem se pred dvema letoma nekako

sprijaznil s tem, da sanj o vzponu na Mont Blanc verjetno ne bom uresničil, je začelo to šele zares goreti v meni.

Poleg moje zgodbe so se ustvarjale še zgodbe Slavka Samotrčana, Zdenka Filipiča in Pavla Maja - Barbe iz domačega kluba Polet, Jožeta Vidmarja iz ajdovskega društva jadralnih padalcev Kovk, Andreja Samsa iz ekipe jadralnih

padalcev Kluba letalcev Vrhnika in Sandija Marinčiča iz Aero kluba Kim Fly Vodice, najbolj izkušenega med vsemi.

S seboj smo vzeli jadralna padala Triple Seven domačih proizvajalcev, bratov Valič iz Ajdovščine. Trije smo poleteli s tremi različnimi modeli. Njihova padala so prvič poletela s tako visoke točke in so se odlično izkazala.

Za aklimatizacijo smo se dan po odhodu od doma najprej povzpeli na Monte Rosso, ki je s 4.634 metri višine drugi najvišji vrh v Alpah. Nekateri med nami so tu že občutili posledice bolj redkega zraka oziroma prve znake višinske bolezni. Potem ko smo prespali v zavetišču Gnifetti 3647 metrov visoko, smo se naslednje jutro podali proti najvišji točki tega gorskega masiva na italijanski strani, na vrh Margherita 4.554 metrov visoko, kjer stoji tudi najvišje ležeča planinska kočica v Alpah.

Zaradi stiske s časom se nam je med vzponom pojavila dilema, ali osvojiti vrh ali poleteti z gore. Izbrali smo letenje in se z višine dobrih sto metrov pod vrhom spustili v dolino.

Torkov prosti dan smo izkoristili za počitek in letenje v Annecy iz vzletišča Montnin.02

Dva dni kasneje se je začel vzpon na Mont Blanc. Najprej z zobato železnico, potem nas je čakalo tri do pet ur hoje do kočice Tete Rousse na višini 3167 metrov, od tam naprej pa še tri do štiri ure zelo upočasnjene hoje do kočice Gouter na višini 3835 metrov. Pri koči Tete Rousse se je zaključil planinski in začel alpi-



nistični del vzpona, kjer je potrebna vsa zimska gorniška oprema z derezami, gamašami, cepini ...

Del vzpona med prečkanjem ledenika je precej nevaren, saj leti dol led in kamenje. Alpinisti se na leteče serake med seboj opozarjajo s kričanjem, kar smo tudi doživeli.

Na vrhu pozdrav žareče krogle

Na dan D, v četrtek, 7. avgusta, smo se že ob dveh zjutraj odpravili od kočice Gouter proti 1.000 višinskih metrov oddaljenemu vrhu.

To je bil pogled realnosti v oči. Tema, sneg, led, mraz, 20 kilogramov opreme na hrbtu.

Hodili smo vsak v svojem ritmu in vrh dosegli ob 6.20 uri. Tam nas je čakalo lepo presenečenje, saj nas je obsijalo sonce, ki se je začelo dvigati od spodaj navzgor, kar je nekoliko nenavadno, ker tega nisi vajen.

Na kopastem vrhu, katerega gornjih nekaj metrov predstavljata večni led in sneg, smo se zaradi mraza, termometer je kazal minus 15 stopinj Celzija, zadržali le za slabih petnajst minut, torej le toliko, da se nam je dosežek dobro vtisnil pod kožo in smo naredili nekaj spominskih fotografij, potem pa smo se zaradi večje varnosti in lažjega vzleta odločili za sestop do prvega sedla kakih 150 metrov nižje.

Sandij Marinčič je vzletel prvi in z vetrom ga je odpihnilo v Chamonix, Andrej je odletel in pristal ob parkiranem kombiju, Jože in jaz sva pristala na uradnem pristanku, kamor se je pripeljal nasmejan Andrej.

Vzlet pri minus 15, pristanek pri plus 20 stopinjah Celzija ...

Težko je opisati občutke v zraku. Kljub mrazu te kar trže od evforije, ko se iz beline vse skupaj počasi preliva v sivino in naprej v zeleno, ko pod seboj opazuješ prehojeno pot. Nepozabno.

Zvečer, potem ko so se z gore vrnili tudi preostali člani odprave, smo v Chamonixu skupaj nazdravili na uspešno zaključen podvig.

Naslednji izziv bo Elbrus (5642 m).

Hvala vsem, ki ste bili z nami, hvala članom odprave za nepozabne trenutke, ki ne bledijo.

Hvala Slavkotu, ki je sprejel izziv priprave in vodenja odprave.

Hvala.

Pripravil: Damjan Pregelj



PROSTI PRELET AMBROŽ - SALZBURG

Posoško pivo ali Solnograške Mozart kugle?

Verjetno zgornje vprašanje v večini primerov niti ne vzbuja kakšne hujše dileme. Včasih ti kar Narava sama izbere odgovor na zastavljeno vprašanje. Vsaj meni se je to zgodilo. Pa pojdemo lepo po vrsti ... kratko in jedrnato ... brez nakladanja o stebrih in termiki ... kot bi rekel moj mentor Klemen! 28.4.2012 je bil dan ... hm kakšen že??? Saj se skoraj več ne spomnim, kakšen. No, po ogledu fotografij in komentarjev na OLC-ju se spomini neverjetno hitro vračajo nazaj. Šel sem na »hausberg«, to je seveda Ambrož pod Krvavcem. Napoved ni bila najboljša. Kar precej J vetra.

Na vzletišču sem imel dve pobožni želji. Prva je bila, da bi letel v Posočje, kjer se je odvijalo tekmovanje Soča Open Valley. Ideja za to je padla po pogovoru z Duletom. Obljubil mi je pivo, če priletim tja, kar je seveda vrhunski razlog za poizkus. Ob premočnem J vetru pa bi poizkušal odleteti tam nekam proti Zell

am See-ju, torej enosmerna varianta. Enosmerni preleti so posebna dogodivščina.

Dan se je začel z menjavo natrgane komanda, kar nikoli ni najbolj prijetno opravilo tik pred vzletom. Nekako sem uspel spraviti tisti pašnjak (mornarski voz) skupaj in se kar se da hitro spravil v zrak. Do Mojstrane, kjer je bila točka odločitve, je šlo gladko. Moje misli so bile: čim prej v Julijce ali naprej v nepoznan teren! Kljub kar nekaj J vetra se v Mojstrani odločim, da napadem Julijce skozi Vrata. Morate priznati, sliši se prav poetsko :).

V Vratih sem bil v zavetrju J vetra, pa tudi V grebeni so bili za tisti čas dneva prijetno obsijani. Nekako se prebijem po V strani Škrlatice na cca. 2700 m.n.v in pomislim: hehehehehehe Dule, častil boš pivo! Pa ni bilo ravno tako. Zaletim se v kombinacijo dolinskega vetra iz Trente in J vetra in nikakor me ne pusti v Trento.

Takrat se moji plani spremenijo in si rečem, da bom poizkusil z vetrom, do kamor bo šlo. Letim čez Dobrač, mimo Dravske doline, Spittala in z dokaj prijetnimi trim hitrostmi (cca 60 km/h) priletim do snežnega kraljestva – Visoke Ture. Sence na zasneženih pobočjih in ledenikih se vedno hitreje premikajo proti S. Poizkusim zavrteti še en steber, nato se odločam, ali bi šel naprej ali je vetra vseeno preveč za preskok glavne alpske verige. Dodatno mi da misliti dejstvo, da od Kranjske Gore do Visokih Tur nisem videl niti enega samega jadralnega padalca. Samo veliko jadralnih letal. Glede na to, da je ob lepih jadralnopadalskih dnevih na teh področjih ogroooooomno jadralnih padalcev, se malo zamislim.

Ko hitro strnem misli, se odločim, da poizkusim še malo bolj v notranjost Visokih Tur. To odločitev sprejem zaradi dima daleč spodaj v dolini, ki se mi ne zdi tako »založen«, torej veter precej narašča z višino, spodaj pa je OK. Letim V od Malniza mimo samih tritisočakov (Ankogel, Hochalmspitze...). Teren, ki sem ga do tedaj poznal le preko turnih smučí. Pogled naokoli mi jemlje sapo. Sami ledeniki in sneg. Tukaj ne bi bilo prav dobro »scurit«, si mislim. Še bolj pa mi vzame sapo, ko pogledam, kako hitro letijo tritisočaki mimo mene. Pogledam na GPS in le-ta kaže konstantno cca. 80 km/h.

Odločim se, da bom letel čez Visoke Ture. Kaj drugega mi niti ne preostane, saj se je veter z višino še dodatno okreplil. Iščem najboljšo linijo in hkrati opazujem GPS. Hitrost kar narašča in na trenutke preseže 100 km/h. Moram reči, da to v človeku vzbudi posebne občutke. Kakšne, presodite sami :).

Pripravim se na rodeo na zavetrni strani Visokih Tur, malo pošlatam ročko za rezervo in se popolnoma osredotočim. Letim proti dolini Gastein in začuda kakšnega norega rodea ne doživim. Nižje sem, manj vetra je, kar me pomiri. Odločim se, da grem pristat na ogromne travnike spodaj, vendar mi pogled na jezero spodaj zopet da zagon. Na jezeru so lepi majčkeni valovčki v smeri proti S. Poizkusim zavrteti še en steber. Steber je neverjetno miren in precej zanešen z J



vetrom prav v smeri, kamor želim. Takrat v daljavi zagledam znane stene masiva Tennengebirge. To so zadnje gore, ko se pelješ po avtocesti proti Münchnu. Rečem si: to je ta dan! Gremo po Mozart kuglo!

Letenje v popoldanski termiki s trim hitrostjo konstantno cca. 70 km/h je pravi balzam. Po tistih ledenikih in grapah mi Bischofshofenski zeleni grički prav prijajo. S tako trim hitrostjo se počutim, kot da bi letel z letalom. Dolet je neverjeten. Cilj je, da priletim v tiste stene nad avtocesto, kjer bo dinamika + popoldanska termika naredila svoje. In res je tako! Že cca. 200 m pred stenami začne lepo dvigovati. Naredim še 10 osmic levo in desno in pogled se odpre na neverjetno zeleno dolino s pristanikom dimenzije 10 x 2 km :). Odletim z vetrom čez rob, kjer se moje skrbi več ali manj zaključijo. Naredim ušesa, ker ne želim pristajati preblizu Solnogradu, kjer je letališče. Ne morem verjeti, kje sem, še malo poslikam za konec in se derem po zraku kot kakšen pacient. Pristanem v 22 stopinj Celzija topel večerni zrak in zadet sem od dneva, od narave, od adrenalina, od letenja ...

Spakiram opremo in se odpravim do prve vasi, kjer me premami vonj po pikniku. Pristopim do družbe in ves zažgan od sonca začnem govoriti mojo polomljeno nemščino: *entsuldigung bite, vo ist die cugštacijon oder busštacijon? Ih volte nah Slovenijen gehen!?* Družba se spogleda med seboj in od srca nasmeji. Eden izmed njih reče: pa šta ovaj momak govori? Izkaže se seveda, da so to »naši ljudi« in da se lahko pogovarjamo kar po »naše«. Družčina so »gustarbeiterji«, ki že 20 let živijo v Avstriji. Takoj mi prinesejo rakijo, dve, tri ... in pivo, dva tri ... Spečejo mi čevape, ražnjiče ... skratka ... ni da ni!!! Po kakšni urici vrhunskega druženja me eden izmed njih zapelje na železniško postajo. Tam popijeva še pivo ali dve ... mogoče tri ... in »ludi Slovenac«, kot so mi rekli, z vlakom »odjezdi« proti Beljaku. Tam me počaka Ambrož, ki me pelje v Cerklje po avto, od tam pa grem domov. Spati tako ali tako nisem mogel še cca. tri dni po dogodivščini.

Kratko in jedrnato? Ja pa kaj še. V bistvu sem kar dobro nakladal, če se ozrem po tekstu navzgor. A zgodba te dogodivščine je še precej bolj obširna. Ko se vidimo, jo mogoče še malo začnim.

Torej: POSOŠKO PIVO ALI SOLNOGRAŠKE MOZZART KUGLE? Na koncu nisem dobil nič od tega. Sem pa dobil Hoferjevo pivo, rakijo, čevapčiče in odbito popotovanje! Saj me je tako ali tako odpihnilo tja ... :) :)

Pripravil: Matic Erbežnik



Foto: Matic Erbežnik



Foto: Matic Erbežnik



Foto: Matic Erbežnik

PADALCI IN JADRALNI ZMAJARJI

Letimo skupaj

Spremljanje okolice in spoštovanje osnovnih pravil sta dve preprosti, a pomembni točki varnega letenja pri srečanju padalcev in zmajarjev v zraku.

Zmajarji proti padalcem – le redko opazim spore med njimi na vzletišču – običajno je situacija ravno nasprotna. Drug drugemu pomagajo: zmajarje dvignejo, da preverijo svoje nastavitve in padalcem pomagajo pripraviti padalo pred vzletom. V borbi za prvi termični steber pa se stvari pogosto bistveno spremenijo, kar lahko skupno letenje hitro spremeni v nevarno preteklost.

Zakaj je tako? V zraku res ne želimo biti več prijateljski ali pač ne poznamo dovolj lastnosti drugih letalnih naprav? V tem članku bom poskušal predstaviti pomembnejše razlike za boljše razumevanje pilotov, ki bodo tako lažje predvideli reakcije sopilota. Upam, da bomo s tem dosegli vsaj malo večjo varnost pri skupnem letenju.

Vzlet

Mnoga popularnejša vzletišča imajo danes ločena mesta za padalce in zmajarje. Padalci potrebujejo prostor, četudi so svoje padalo že preverili in odpravili vse vozle na vrvicah ter so pripeti in priprav-

ljeni na vzlet. Še posebej v primeru šibkega vetra mora biti padalo povsem razprostrto in lepo pripravljeno. Zmajarji se pripravijo, si nadenejo sedež, preverijo svoje vpetje, se odpravijo na vzletišče in po nekaj trenutkih že odletijo. Na vzletiščih, kjer ni ločenih prostorov, z malo komunikacije ne bi smelo biti preveč časovnih zamud pri vzletanju.

Prave razlike se pojavijo pri postopku vzletanja: medtem ko lahko pilot jadralnega padala zlahka prekine vzletanje v primeru, ko s padalom pač ni vse v redu, si zmajar po prvem koraku ne more več premisliti. Na tem mestu morajo dati padalci kolegom zmajarjem dovolj časa in prostora, da ne storijo napake, ki imajo lahko zelo katastrofalne posledice. Vzoredno vzletanje je še posebej moteče in nevarno!

Vzletna hitrosti zmajev je mnogo večja, njihova obvladljivost pri tako majhnih hitrostih pa slaba. Vzletanje z zmajem zahteva veliko vzletišče brez ovir. Padalci, ki jadrajo blizu grebena se pogosto ne zavedajo ali pa napak ocenijo koliko prostora zmajarji zares potrebujejo. Zmajarji potrebujejo zares veliko prostora za začetno pospeševanje in kasnejšo stabilizacijo leta.

V zraku

Povsem jasno je, da so zmaji bistveno hitrejši od jadralnih padal, kar niti ni tako težko upoštevati v normalnem letu, žal pa se pojavijo velike težave v termičnih stebrih ali pri letenju v turbulencah. Za večjo stabilnost in boljši handling bodo zmajarji v turbulencah nekoliko hitrejši kot običajno. To posledično pomeni večje hitrosti propadanja, ampak se s tem faktor varnost tako zelo poveča, da odločitev sploh ni vprašljiva. Padalci naredijo ravno nasprotno. Z uporabo zavor močno vplivajo na vpadni kot padala (aktivno letenje). Ko želi padalo skočiti pred pilota, ga ta z zavorami zavstavi, ko padalo zaostaja za pilotom, zavore nekoliko popusti in padalo pospeši ter se vrne nad njega. Bolj kot je turbulentno ozračje, bolj očitna postane razlika med hitrostima. Prav tako se reakcijski čas padalca bolj ali manj ne spreminja - neodvisno od hitrosti letenja lahko padalci v nekaj sekundah bistveno spremenijo svojo smer letenja.

Na zmaju so stvari drugačne. Večja kot je hitrost, večja je preletena razdalja preden se zavoj začne. Nepričakovano spreminjanje smeri letenja padalcev zelo otežuje življenje zmajarja. Zelo pomembno je, da



Simon Winkler, DHV SIV Trener in testni pilot jadralnih padal priporoča:

Vizualna kontrola kupole naj bo le občasna

Piloti civilnih letal morajo uporabljati umetni horizont, mi imamo na voljo pravega, pa ga pogosto zapostavimo. Neprestano opazovanje kupole in molitev, da bi ostala cela, je zelo nevarno. Samo z opazovanjem horizonta lahko dobro ocenimo, kaj točno se dogaja s padalom nad nami – relativno glede na pilota je kupola bolj ali manj ves čas točno nad pilotom. Deformacije ne boste preprečili, če boste opazovali samo kupolo. Samo dve fazi letenja sta, ko je direktna vizualna kontrola dovoljena oz. celo obvezna, in to je med vzletanjem ter takoj po(!) deformaciji. Največja nevarnost pilotov, ki neprestano gledajo v svojo kupolo, je, da pozabljajo na okolico. Podobno je pri vožnji avta. Biti morate pozorni na cesto pred vami in le hipoma pogledati nazaj čez rami pri spremembi smeri. Ko vam počti guma, se najprej osredotočite na varno vožnjo, preden odprete okno in pogledate, kaj za vraga se je zgodilo.

pozorno opazujemo, kaj počnejo prijatelji okoli nas, in da se v največji možni meri izogibamo nenadnih in nepričakovanih reakcij.

Letenje v termičnem stebru je nekoliko bolj enostavno, če le vsi spoštujejo nekaj preprostih pravil. Kot prvo, smer vrtenja – če so že piloti v stebru, potem se jim pridružite tako, da boste krožili v isti smeri, kot že krožijo. Spremljajte radij kroženja in svojo pot prilagodite večini. Izogibajte se nenadnim spremembam smeri letenja ali naklonom letalne naprave. Ne pozabite dobro spremljati okolice, torej vseh kolegov v zraku. Glede opazovanja: zmajarji imajo zaradi ležčega položaja nekoliko omejeno vidno polje. Padalci, ki ste zelo zaskrbljeni zaradi možnosti deformacije kupole, se morate zavedati, da ne smete ves čas gledati v kupolo in čakati, kaj vas bo doletelo. Namreč če to počnete, so vsi kolegi okoli vas zelo zaskrbljeni, če ste jih sploh opazili, da so poleg vas. Če ste v položaju, ko dvomite, da se zavedajo vaše prisotnosti, obstaja tudi skrajni ukrep: zakričite na ves glas!

Druga slepa točka zmajarjev je, da ne vidijo ničesar nad sabo ali za sabo, medtem ko padalci težko vidijo, kaj se dogaja za njimi in pod njimi. Zmajar, ki

leti pod padalcem, je v obeh slepih točkah, na tem mestu se je treba zavedati tudi različne hitrosti letenja in da se njune poti lahko srečata oz. lahko hitro pride do trka. To je še posebej nevarno med približevanjem k pristanku.

Pristanek

Pristanek je druga kritična faza po vzletu. Razlike med pristajanjem z zmajem ali pa z jadralnim padalom so ogromne, še posebej zaradi različnih hitrosti.

Med pristajalnim manevrom imajo zmajarji le malo prostora za napake. Zelo natančno morajo spremljati hitrost in višino. Pravilno izveden šolski krog pristajanja je ogromen prispevek k varnemu in uspešnemu pristanku: odvečne višine se zlahka znebimo tako, da eno izmed stranic nekoliko podaljšamo. Od tu dalje je zmaj stabiliziran, pilot odpre svoj sedež in se spravi v pokončno lego ter se skoncentrira na pristajalno točko. Potem zmanjšuje hitrost letenja do minimalne, preden zmaj postavi pokonci in pristane. Ogromno prostora je potrebnega za vse korake pristajanja in nič ne sme biti v napoto v katerikoli fazi pristajanja. Spremembe smeri letenja blizu tal so v splošnem zelo nevarne, dotikanje koncev krila zmaja je katastrofalno in se običajno konča z groznim padcem ter vsemi posledicami, ki spadajo zraven.

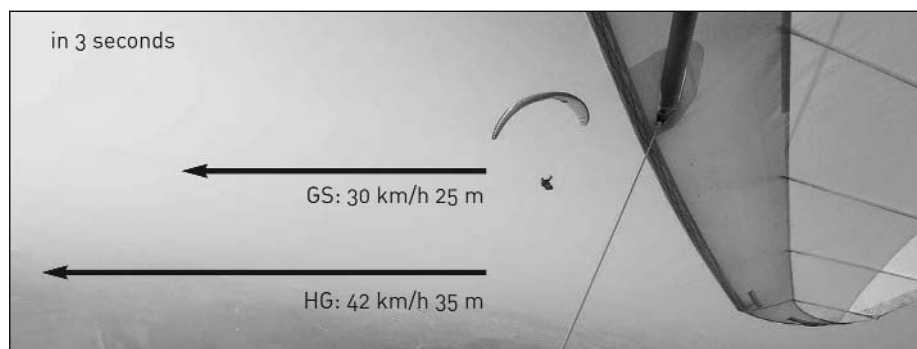
Padalci, ki izgubljajo višino s tako imenovanim S zavojem pred pristankom (PREPOVEDANO!), so nevarni za bližajoče se zmajarje. Podobno nevarnost predstavljajo vsi, ki se poslužujejo ground-handlinga med pristajanjem zmajarja.

Če si zmajarji in padalci delijo isto pristajalno mesto, je smiselno pripraviti različna pristajalna kroga, tako pride do srečanja le na zadnji stranici šolskega kroga. Če to ni mogoče zaradi reliefa ali drugih ovir, potem se je smiselno držati dogovora, da delajo padalci zaradi manjše hitrosti manjši krog, medtem ko se zmajarji poslužujejo večjega kroga. V tem primeru se lahko pilota ves čas opazujeta in predvidevata reakcije. Dobro spremljanje in disciplina vseh pilotov je ključna, še posebej pa je pomembno, da ne prihaja do nenadnih sprememb tik pred pristankom.

Zaključek

Neprestano poročajo o nesrečah na področjih, kjer se srečujejo zmajarji in padalci. Na takih območjih morata biti discipliniranost in previdnost na prvem mestu. Pazite na svoje prijatelje v zraku in tudi oni bodo pazili na vas.

Avtor: Dirk Soboll
Prevod: Mitja Jančič
Vir: DHV – info 187



Novičke

Alan Jereb

777 Gliders

P-Light je 2,6 kg težek miniwing, konstruiran na osnovi 777 Gliders-ovega šolskega padala Pawn. Je »zabaven in enostaven« za letenje in primeren tudi za prelete. Namenjen je popotnikom, letalcem na obalah, »hike&fly« pilotom ter gornikom. P-Light je dobavljiv v 17 m² in 19 m² velikosti. (www.777gliders.com)

Advance

S Sigo 9 se je Advance odločil za razvoj tipa »manjša vitkost in teža, boljši performansi in natančnost«. Čeprav ima v svojem razredu to padalo najmanjšo vitkost (5.8), Advance zatrjuje, da letalcu ponuja »zelo udoben let in veliko mero sproščenosti v pospešenem in turbulentnem letu«. Pravijo, da je vzletanje in letenje s krilom enostavno. Toda ne smemo pozabiti, padalo je še vedno namenjeno izkušenim pilotom. EN C padalo je na voljo od junija dalje v štirih velikostih ter barvah. (www.advance.ch)



Advance

Progress 2 je Advance-ov novi reverzibilni sedež. Izgled sedeža ni nič kaj podoben reverzibilnim sedežem, temveč je podobnejši konvencionalnim. Advance pravi, da bo sedež zadostil tako potrebam začetnikov in nedeljskih pilotov kot tudi popotnikov in »hike & fly« pilotov. Tehta okoli 3,2 kg (S velikost) in je brez sedalne plošče. Ima hitro napihljiv, LTF certificiran protektor in integriran rezervni sistem. Prodajajo ga za 870 evrov in je dobavljiv v dveh barvah in treh velikostih. (www.advance.ch)

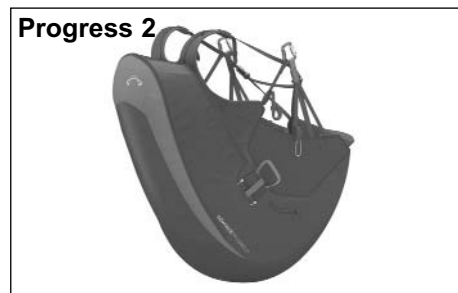


Aircross

Aircross-ovo novo EN B padalo U Fly 2 ponuja »enormno« varnost, kombinirano z natančnostjo in dobrimi performansami za XC letenje. Hibridne vrvice so pripomogle k zmanjšanju upora, nova oblika nosu pa omogoča večjo stabilnost v turbulentnih vremenskih razmerah. Nova verzija ima ločeni A-liniji. Aircross govori, da je krilo trimano na hitrost, z učinkovitim pospeševalnim sistemom in najvišjo hitrostjo 52 km/h. Certificirano je tudi za uporabo s paramotorjem in ga lahko naročimo s temu primernimi karabini. Dobavljiv je v štirih velikostih. (www.aircross.eu)

Apco

V velikostih S in M je proizvodnji je Apco-vo novo padalo Vista III. Podjetje pravi, da je Vista III eno izmed boljših kril v svoji kategoriji. Za dodatno zmanjšanje upora so k tro-linjski konfiguraciji dodali svoje »bullet riser«-je. Prav tako so uporabili hibridne vrvice in način vpetja vrvic za še dodatno znižanje upora. Trdijo, da je Vista III zelo enostavna ter varna za letenje (tudi na pospeševalniku). Sešita je iz Apco-vega blaga, ki je bilo zasnovano z idejo vzdržljivosti. Sledile bodo XS in L velikosti. (www.apcoaviation.com)



Apco

Pravijo, da je novo EN B tandem krilo Fun 42 mk III stopničko višje glede performans in enostavnosti uporabe glede na predhodni model. Ima večji hitrostni razpon z nižjo minimalno hitrostjo, mehkejšimi brezmami in izboljšanim pristankom. Trdijo, da se tudi boljše vzpenja od predhodnika. Kot vedno, je Apco tudi pri tem padalu poskrbel za vzdržljivost izdelka in tako zagotovil lastnikom daljšo uporabo kot pri drugih standardnih tandemih. Lahko se ga uporablja tudi za paramotorne tandeme in lahka trike vozila. (www.apcoaviation.com)

Apco

Hike je ultralahek, reverzibilen sedež/nahrbtnik. Z ločenimi nožnimi podporami in »one-click« vpenjanjem tehta sedež samo 1,3 kg. Pravijo

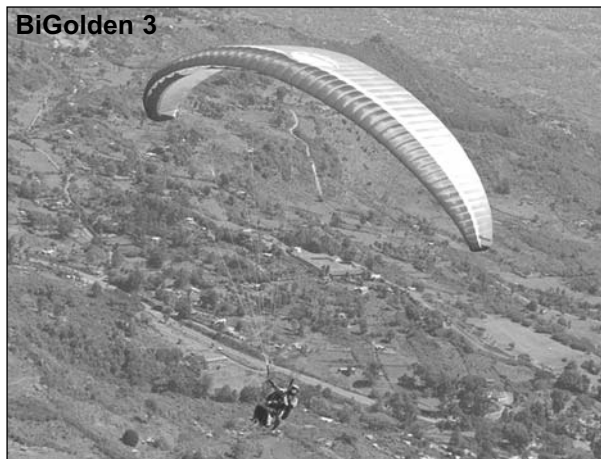


da je nahrbtnik dovolj velik za večino solo padal. Prav tako ima nahrbtnik zategovalne pasove, mrežaste stranske žepe, ušesa za palice ter ergonomsko oblikovano in zračno hrbtišče. Dobavljen je v dveh barvah: črno-zeleni in črno-oranžni. Prodaja se v eni velikosti, ki naj bi zajela pilote med 160-190 cm telesne višine. (www.apcoaviation.com)

Gradient

V izdelavi je Gradientovo novo tandem padalo BiGolden3. Pravijo da je lažje, hitrejše in kompaktnjše ter z boljšo vodljivostjo in performansami od predhodnika BiGolden2. Dodali so mu tudi nov trim sistem. Dobavljivo je v velikostih 39 m² in 42 m², za vzletne mase 120-190 kg in 140-220 kg ter EN B certificirano. Dostopno je v treh standardnih barvah in z možnostjo izbora lastnih barv. Za povečanje vzdržljivosti je padalo sešito iz Gradientovega ekskluzivnega blaga »Everlast«. (www.gradient.cx)

BiGolden 3



Little Cloud

Little Cloudov miniwing Spiruline je sedaj dobavljiv v dveh novih preoblekah. EN B Spiruline EZ je enostaven za letenje, z »velikim faktorjem zabave« in idealen za trening. 24 m² krilo z vitkostjo 4.3 omogoča enostavnost uporabe, ki je značilna za miniwinge, kot tudi dušenje tresljajev, primerljivo z večjimi padali. Tehta 4,2 kg in ima trim hitrost 39-40 km/h za pilote 85-90 kg. Ima tudi pospeševalec, toda nima trimerja. (www.littlecloud.fr)

Little Cloud

GT ima v primerjavi z Spiruline nekoliko večjo vitkost (4.5). Pri Little Cloud pravijo, da je GT zelo stabilen po naklonu ter natančen in odziven na komandah. Je zelo vsestransko krilo z visokim notranjim tlakom, zato je »odporen na porušitve« in primeren za pobočno, XC in »hike&fly« letenje. Dostopen je v dveh velikostih, 20 m² in 21.6 m² (65-85 kg in 80-100 kg). (www.littlecloud.fr)

MacPara Elan



MacPara

MacPara je predstavil novo in dizajnsko prenovljeno EN C krilo. Želeli so ponuditi dobro odzivnost ter pobiranje z dobrim drsnim razmerjem čez celoten razpon hitrosti. Za doseg zadanih ciljev so potrebovali osem mesecev eksperimentiranja s »shark nose« profilom, »3D shaping« in palčke v prednjem robu. Za končni produkt zagotavljajo »fenomenalno padalo s čistimi površinami, odličnimi performansi ter širokim spektrom hitrosti«. Padalo je dostopno v štirih velikostih. (www.macpara.com)

Sup'Air

Predstavili so vsestranski sedež Evo XC3. Namenjen je tako šolanju kot preletašem. Je zelo stabilen in dobro prenaša turbulentne razmere. Prav tako ima nastavljivo sedalno ploščo, počivalnik ter opcijski »speed bag«. Protekcija je nova, kompaktna, 17 cm debela (»Bumpair«). Sedež s karbonskim sedalom tehta 4,63 kg, je EN 1651 certificiran in dobavljiv v štirih velikostih. (www.supair.com)

Evo XC 3



UP

UP je predstavil EN B padalo Summit XC3, namenjeno izkušenim preletašem, ki si želijo odličnih performans. Dizajn je bil popolnoma prenovljen, z odzivnejšimi kontrolami in boljšimi karakteristikami od predhodnika XC2. K vitkosti 6.3, ki je v tej kategoriji padal kar visoka, so dodali visok lok tako, da je projecirana vitkost manj ekstremna. Trdijo, da ima Summit XC3 fenomenalno performanse ob visokih hitrostih ter da odlično pobira. (www.up-paragliders.com)

U-Turn

Podjetje je naznanilo Lightning. To je ultralahko EN B krilo, bazirano na uspehu njihovega Blacklight padala. Namenjeno je »ambicioznim letalcem, ki si želijo XC preletov brez odrekanja udobnosti«. U-Turn zatrjuje »opazno« zmanjšanje teže in upora ter drsno razmerje 10.5. Ima 50 celic in vitkost 5.8. Dobavljiv je v štirih velikostih. (www.u-turn.de)

Lightning



DOBER LETALNI DAN

GPS bajalica

Dober dan za letenje, prvi v letošnjem super tednu. Na Kališču smo srečali "Trojko" PS + DO + BG, ki je štartala na Golteh in naskakovala FAI 200 (kot smo videli kasneje). LS se jim je pridružil. Pristali so blizu skupaj tam gor ob Dravi na slovenskem in/ali avstrijskem Koroškem. Par SMSov, klicev; uspejo se prebiti do Slovenj Gradca, v petek zvečer je bolj klinc z javnim prevozom; kako je s štopom dol po tretji razvojni osi, si tudi lahko predstavljam; prav, bom prišel pobrat. Trije so, z ruzaki in še šofer v cliotu bo kar podvig; prav, z laguno.

V Slovenj Gradcu so zbrani vsi štirje (četrti je koroški domorodec ali tam nekje blizu). Po debeli uri ali še več jih le uspej spraviti v avto. Do kod je treba dostaviti DOja? Avto ima v Mozirju. Prav, ne bo prav velik ovinek. Izkaže se, da ima tam avto tudi PS. Da (meni) ne bo treba še v Ljubljani ustavljati in pretovarjati ruzakov, se Ljubljancan LS kar tu presede k Vrhničanu PS.

Prav, nazaj v Ljubljano se bom peljal v najboljši možni družbi - sam. Halo? Teh 30 kilometrov jih ni mogel peljati domači član Trojke BG? Iz Seničnega sem torej prišel v Slovenj Gradec zato, da sem jih peljal v Mozirje? Halooooo??? Eeeee, ni mi več prav.

Upošteva, da so približno 3 do 4 ure (štiri ure!) »tamanili« rogate zverine v zelenih steklenicah ... Neuspešno, ker je kelnarca žrtve sproti nadomeščala z novimi okrepitvami. Ob mojem prihodu so bili že tako »zafustrirani«, da pol Slovenj Gradca ni moglo spat. Ker nisem hotel biti tečen in jih na silo poditi domov, sem jim kar nekaj časa še jaz delal družbo, žejen. Pira nisem hotel zaradi vožnje, da bi potem ob treh ponoči moral odlivati viške radenske, mi pa tudi ni pasalo. Moje jamranje, da bo treba priti še na Dolenjsko, so vljudno preslišali. Nakrmili so me s hotdogom v "najboljši kebabdžinici na Koroškem". če bi vnaprej vedel, kako bo okusen, bi raje ostal tudi lačen.

Najraje bi bil jezen, pa se mi ob enajstih ponoči ne da. Samo z oslovskimi ušesi potihem škrebujem po stropu. DO mi z

roko pokaže smer iz Mozirja proti avtocesti. Za vsak slučaj še vtipkam Ljubljano v GPS in peljem. Punca iz GPSa me vodi.

Je sploh možno, da imajo v Mozirju toliko križišč in ovinkov? Se le izmotam, ampak cesta zgleda precej »lokalna«. Mogoče kaka bližnjica? Potem me usmeri desno na stransko cestico, ki ne more biti prava. Druge ni, ne malo naprej ne nazaj. Poskusim in se pripeljem na kmečko dvorišče. Rikverc, obračam, nazaj. Domači pes ima neke kritične pripombe na moje početje. Po odmevu lajanja v gluhi noči ugibam, da je mešanec med šarplanincem in nilskim konjem.

Kam zdaj? Nazaj v Mozirje menda ne, avša iz GPSa me trmasto sili v pasje čeljusti, torej naprej. Par ovinkov in se pripeljem - ljubezen, kužek in mamica! - v Mozirje. Ne ravno tja, kjer smo bili prej, popolnoma izgubljen. Ker nimam boljših informacij, moram ubogati elektronsko avšo. Spet se prikopljem iz mozirske mišnice, s cesto sem za silo zadovoljen. Ampak če je avtocesta južno, zakaj mi prvi krajec sije izza riti? Smerokazov kolikor hočeš za vse stranske vasice, za glavno smer vožnje pa niti enega.

Ob prvi oznaki vasi ustavim, vzamem papirnato avtokarto in preiščem okolico Mozirja. Je ni na zemljevidu. Renčim kratke pesmice v cirilici.

Naslednji kraj je vrisan: Klinčeva elektronska bajalica me vodi proti Ljubnemu! Sem po nesreči to vtipkal? Preverjam, ne, LjubLJANA! Za vsak slučaj pobrišem in vtipkam ponovno z enakim rezultatom: Ekonomična pot z uporabo avtoceste iz Mozirja v Ljubljano pelje nekam v smeri Podvolovjeka in Črničca! Zdaj lajam že s takimi decibeli, da lokalni psi spodvijajo repe.

Moram vnesti nekaj v smeri avtoceste, Žalec je že nasprotno od Ljubljane; Polzela, Braslovče? Se bom pripeljal nekam pred farovž ali gasilski dom. Spet mečkam papirnati zemljevid. Latkova vas, to bo. Vtipkam, obrnem, peljem

nazaj. Do zdaj sem bil v Mozirju enkrat v življenju, nocoj pa bom v eni noči trikrat. Niti ne, tokrat Mozirja ni nikjer. Sem ga prespal za volanom? Na avtokarti je res vrisano nekaj obvoznici podobnega, sem spregledal vse kažipote? Nimam pojma. Sanjam? Uščipnem se, za vsak slučaj dovolj močno, da naglas zatulim. To ne spremeni situacije, le da me zdaj še noga boli. Orientiram se kot Krištof Kolumb: Točno vem, kam moram iti, samo tega ne vem, kje sem. Še dobro, da sem v Velenju tankal; čisto v zadnji minutki, preden so zaprli pumpo.

Peljem. Smer mogoče ni prava, a vsaj popolnoma napačna ni - prvi krajec imam zdaj pred šoferšajbo. V naslednji vasi zdaj že rutinski postopek - iskanje na avtokarti. Juhu, sem na pravi cesti. Za spremembo brez burlesk do Latkove vasi, tam na avtocesto ... japajade. Uvoz zaprt. Po stari magistralki do Vranskega in samo še domov na Dolenjsko in to je to.

Ta dan sem odletel 54 km, z avtom pa sem odpeljal FAI 200 z dobrih 400 km »treka«. Vsaka stvar je za nekaj dobra - zdaj imam tri kvizkote za poklicat, ko bom rabil pobiranje nekje v malori.

Pripravil: Bajaličar Turčin



MOJ PRVI DALJŠI PRELET

XC za telebane

S padalsko licenco, na kateri se še niti ni dobro posušil tisk, in novim Pawnom se je moj padalski svet zavrtil za 360°. Dosegljivo mi je postalo vse, kar je bilo zame prej le predmet debat drugih.

Domači hrib je začel ostajati le še pikica v daljavi in vsak novi dosežek mi je vzbudil željo po še. Še dlje, še višje. Padalo je počasi začelo postajati del mene, ne pa več nek bav-bav, ki se razprostira nad mojo glavo.

Uresničevala sem en cilj za drugim. Manjkala pa je še kljukica ob daljšem preletu.

Po neskončnih dnevih z vsakodnevno popoldansko ploho se je končno pokazala ena svetla točka med vsemi tistimi kapljami dežja iz vremenske napovedi. In z njo moja priložnost.

Na Kobalo sem se odpravila že s prvim kombijem, da bi lahko resnično izkoristila dan. Po razvoju baz sodeč je izgledalo, da se spleča zgodaj štartati. Preden sem vzletela, sem se, kot že kdaj poprej, morala z vzhodne strani premakniti na zahodno, ker se je - tik preden sem hotela vzleteti - obrnil veter. Osončena je bila še vedno vzhodna stran, zato sem se odpeljala okrog Kobale in preizkusila svojo srečo v iskanju termike. Našla sem ta tako želeni steber toplega zraka in zavrtila do baze. S Pawnom je to veliko preprosteje, kot je bilo s prejšnjim padalom, saj je res odziven in okreten ter se takoj odzove na moje ukaze. Kar mi daje največjo samozavest in zaupanje pa je to, da je zelo stabilen, zato si z njim upam v vse mogoče pogoje, česar si prej nisem. S Kobale sem s približno 1800 m, kolikor je bila višina baze, nadaljevala proti Vodilu in nato Mrzlemu vrhu. Na Mrzlem je bilo treba malo stisniti zobe, ampak sem nabrala kar lepo višino, ki mi je omogočala premik naprej. Ampak kam? Glede na to, da je pihal zahodnik, nisem hotela kar direktno na Kobariški Stol, ker sem to že parkrat poizkusila, a me je vedno ustavila neprehodna stena ... Druga možnost je bila po drugi strani, čez Krn. Prvič sem si to drznila šele ne tako dolgo nazaj, zato sem imela kar malo strahospoštovanja do tega podviga. A če sem to zmogla prvič, bom pa ja tudi

sedaj. In sem šla. Po veznem grebenu do Rdečega roba, kjer sem tokrat premagala strah od prej in si, kljub bližini skal, upala narediti poln zavoj in nato še enega in še enega ... Nagrajena sem bila z dih jemajočim razgledom na prelepo jezero v Lužnici in na ostale skalnate lepote. Nadaljevala sem pot ob krnskem pogorju in na koncu naredila preskok na Krasji vrh. Od tam pa, močno sem si želela, da z zadostno višino, naprej na Stol. Suvereno sem zavila v smer proti Gemoni, čeprav tam še nikoli nisem bila in sploh nisem vedela, kaj me čaka. Nič dobrega. Cel kup premetavanja in neskončna vaja aktivnega letenja. Ampak kot vedno je odgovor na vprašanje: »Zakaj mi je tega treba?« prišel takoj, ko sem vzdignila pogled z instrumenta, ker enkrat pa le mora biti dovolj višine, in se ozrla okrog sebe, ter se zavedala, da letim, resnično letim. Prežela sta me neskončen občutek svobode in čudenja nad novim svetom, ki se je odpiral pred mano. Borbo z vetrom sem nadaljevala še do državne meje oziroma do skalnate razpoke, tam pa sem imela vsega dovolj.

Dodatno mi je voljo zbil pogled na padalo, ki je ležalo na malem travniku tik ob razpoki. Gemoni me bo že počakala, varnost je vseeno na prvem mestu. Obrnila sem se nazaj in sledila grebenu. Po postaji sem sporočila, kje se nahaja kraj nesreče in se nato umaknila pred prihodom reševalnega helikopterja. Po sili razmer sem prečila dolino Soče in prvič naredila preskok na Polovnik, od tam pa po že znani poti spet na Krn in Mrzli vrh. Kar nisem se mogla naveličati čarov letenja, zato sem se ponovno vrnila do svojega izhodišča, na Kobalo. Po petih urah letenja sem se počutila že tako domače v zraku, da sem s prepričanjem, da zmorem čisto vse, samo nabrala minimalno višino in poletela proti Kobaridu. Brez posebnega truda mi je to uspelo, tam pa se je moja pot tudi zaključila. Bila sem polna ponosa, da mi je kot začetnici, in to s šolskim padalom, uspelo.

Odletela sem skoraj 90 km, kar je dokaz, da tudi »mali« zmorejo (mo).

Pripravila: Lara Leban

Performance for everybody

ION3

SuSi, SuSi Q, Prion2,
Mentor3, Factor2, Triton2,
Bion, lbex2, ...



PERFORMANCE PARAGLIDERS

Vodljiva rezerva
odpiranje v 2 sec.

BEAMER3
KEEP THE CONTROL

mistdule@gmail.com
gsm: 031304543

MISTDULE
go hard and land soft

NAGRADNA KRIŽANKA KAMPA GABRJE

	SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	STROKOV- NJAKINJA ZA MATE- MATIKO	PODROB- NO RAZ- STAVITI, RAZČLE- NITI	POPUST	STROJ ZA ČIŠČENJE LANENEGA PREDIVA	STRANSKI, MANJ BISTVEN, SPREMLJE- VALEN	STARA MATI, BABICA	
	OBMORSKA DRŽAVA V SEVERO- ZAHODNI AFRIKI							
	STROKOV- NJAK ZA ANATO- MIJO		4					
	RAZPRE- DELNICA							
	POSAMEZ- NI DEL KOLEŠAR- SKE DIRKE				7		RIMSKA ŠTIRI	
	NAVIJATI, VRTETI							
	ANGLEŠKA OZNAKA ZA PRVIH 12 UR DNEVA				KRALJ ŽIVALI HRANA IZRAELCEV V PUŠČAVI		6	
	NAJVEČJI OTOK MALIH SUNDSKIH OTOKOV						SRBSKA PEVKA SVETLANA RAŽNA- TOVIČ	
	IZABELA (KRAJŠE)					1. IN 3. ČRKA IZOLATOR IZ ŽVEPLA IN KAVČUKA		
	TOLKALA V OBLIKI OKROGLE KOVINSKE PLOŠČE		10					
KONJ ARABSKE PASME VDOLBINA V ZEMLJI						2		
MOTOR Z NOTRAN. ZGOREVA- NEM, PRI KATEREM PRIDE NA 4 GIBE BA- TA 1 DEL- OVNI GIB, ... MOTOR	ŠPORTNO DRUŠTVO	NEOMEJE- NA, SAMO- VOLJNA OBLAST	POSMEH- LJIV	REŠE- VALNO VOZILO	TELICA, MAJHNA KRAVA (LJUBK.)	JUV. REV. M. ARTRITIS DOLAR NA TRINIDADU IN TOBAGU	ŽENSKI OS. ZAI MEK PISATELJI- CA PEROCI	
								3
							DUŠIKOV OKSID	GOSPIČ
NAČIN PISNEGA OGLAŠE- VANJA Z INDIVIDU- ALIZIRANI MI DOPISI (ANG.)	ŠAHOVSKA POTEZA, ROKADA							
TRENER SMUČARSKIH SKAKALCEV, GORAN			8					
GRŠKA SVETA GORA IN POLOTOK, KI SE STEGUJE 50 km DALEČ V EGEJSKO MORJE								9
SLOVEN. BICIKLIST BRAJKO- VIČ	5							
INDIJSKA RASTLINA ZA PRIDO- BIVANJE ANILINA								1
NEPO- MEMBEN, NEVAŽEN ČLOVEK (SLABŠ.)								
MATERIN BRAT, STRIC PO MATERINI STRANI	11							
MESTO NA ZAHODNI OBALI ZDA, ... FRAN- CISCO								CAMP GABRJE


GESLO:

1	2	3	2	4	5	2
---	---	---	---	---	---	---

6

7	8	9	8	10	5	11
---	---	---	---	----	---	----

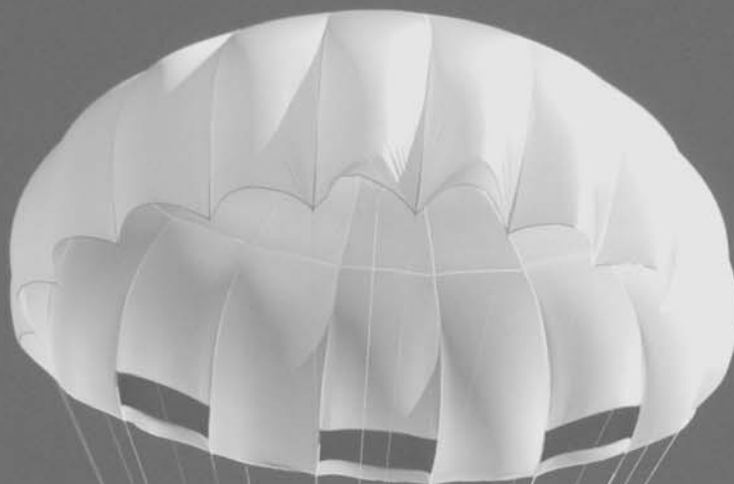
 Geslo nagradne križanke nam do 31. 8. 2014 pošljite na e-naslov: info@camp-gabrje.com

Izžrebali bomo 3 nagrade:

- nagrada:** VIKEND PAKET ZA 2 OSEBI V KAMPU GABRJE (2x nočitev za dve osebi, 2x prevoz na vzletišče Kobala)
- nagrada:** PREVOZ NA VZLETIŠČE KOBALA
- nagrada:** 5x PIJAČA PO VAŠI IZBIRI

Nagrajenci bodo obveščeni z e-mail sporočilom. Se vidimo v kampu Gabrje!

REŠEVALNA PADALA KIMFLY



TEHNIČNI PODATKI REŠEVALNIH PADAL FG

Velikost	FG 31	FG 35	FG 39
Površina	31m ²	35m ²	39m ²
Teža	1480g	1655g	1880g
Maks. obremenitev	90kg	110kg	130kg
Hitrost spuščanja	5,1m/sek	5,1m/sek	5,1m/sek
Certifikat EN 12491:2001	V pripravi	DA	-
Št. certifikata	-	EP 111.2014	-



REŠEVALNO PADALO FG

Klasična okrogla kupola z nekaj novostmi, ki občutno izboljšajo učinkovitost. Reševalno padalo FG je zgrajeno iz sodobnih evropskih materialov. Konstruktivna novost so tri omrežene odprtine na spodnjem robu kupole. Namenjene so večji stabilnosti pri spuščanju. Zrak, ki se pretaka skozi te odprtine povzroči minimalno drsenje naprej in zaduši nihanje reševalnega padala.

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



REKLAMA 777