




# **IKAR**


# **Avgust 2016**



**KIMFLY**  
paragliders



SWING  
ICARO  
INDEPENDANCE  
TRIPLE SEVEN  
SKYMAN  
AIR DESIGN  
SUP AIR  
CHARLY  
SKYTRAXX  
ASCENT  
SYRIDE



**TEHNIČNI PREGLEDI  
SERVIS  
PRELAGANJE RP**

[www.kimfly.si](http://www.kimfly.si) **041 677 595**



**gradient**



**AIR CROSS**




**PARAGLIDING CENTER  
JELKIN-HRAM.COM**

Zastopa in prodaja 

**041 953 370**  
jelkin.hram@siol.net

[kimfly@siol.net](mailto:kimfly@siol.net)  
**051 255 451**  
Primož Marinčič




**NEW**

**NEXUS**<sup>EN C</sup>  
**NYOS**<sup>EN B</sup>  
**SENSIS**<sup>EN B</sup>  
**DISCUS**<sup>EN A</sup>

[www.swing.de](http://www.swing.de)

Za ZPLS glasilo ureja:  
Maks Humar, Zgoša 24f,  
4275 Begunje  
Prispevke pošljite po e-pošti:  
[paramax@siol.net](mailto:paramax@siol.net)  
**Informacije: 041735832**



**WoodyValley**

Kontakt: 040 860 186 / [vwslovenija@gmail.com](mailto:vwslovenija@gmail.com)  
[www.facebook.com/woodyvalleyslovenija](http://www.facebook.com/woodyvalleyslovenija)

## OBVESTILA, NOVICE ...

# Iz ZPLS

## Pozdrav novega predsednika

Pozdravljeni, vsi člani in članice, najprej se bom zahvalil za izkazano podporo vsem, ki so me izvolili na zadnjih volitvah ter posebej Srečku Joštu, ki je odlično vodil in si prizadeval za delovanje zveze in mi bo kot podpredsednik še naprej pomagal. Potrudil se bom, da bo zveza imela prvotni namen, kot je napisan v statutu, in sicer skrb za člane in organizacijo. Ta nas je v preteklosti že večkrat zaščitila pred izbruhi nerazumljivih pravil, ki so jih želeli sprejeti in izvesti. Za zvezo želim v prihodnje pripraviti cilje, ki bi bili dobrodošli za vsakega člana in bi nam to tudi nekaj pomenilo. Ne želim, da je članarina zvezi samo nepotreben strošek posameznika, ampak da jo član z veseljem plača, saj bo imel za to tudi določene ugodnosti. Ravno v tem času se pogovarjam z žičničarji za določene popuste pri nakupu vozovnic z veljavno člansko izkaznico, prav tako sem dobil tudi ponudbe za zavarovanje proti tretji osebi, če letimo v Avstriji ali Italiji ter drugje po Evropi so ta kritja neprimerno višja od 1,5 milijona evrov.



Še več načrtov vam želim predstaviti v naslednjih številkah Ikarja, ki si ga tudi sam želim gledati in prebirati v barvah.

Vabim vas na testival na Lijaku, ki bo potekal od 9. do 11. septembra, kjer se bomo potrudili izvesti druženje padalcev in zmajarjev, kakršnih se starejši člani z nostalgijo spominjamo.

Vsem želim varne in lepe letalne dneve.

Predsednik ZPLS  
Bojan Žižmond

## Razpis ZPLS – dodelitev sredstev

### Slovene Free Flying Association



### Zveza za Prosto Letenje Slovenije

Na redni letni skupščini ZPLS 2.6.2016 smo sprejeli sklep, da del sredstev, ki jih ima zveza na razpolago v letu 2016, namenimo za pomoč društvom. Omenjena sredstva se lahko nameni za prireditve, kjer se promovira ZPLS, za obnovo vzletišč ali za ostale najboljše predloge po mnenju komisije.

Objavljamo razpis za dodelitev namenskih sredstev. Razpis je objavljen v interni reviji Ikar, poslan na e-mail naslove društev in objavljen na spletni strani zveze. Po preteku roka prijave bosta komisija in UO ZPLS pregledala vloge in denar razdelila najboljšim predlogom. Sredstva bodo nakazana na račun društva po izstavitvi računa in objavi prispevka v Ikarju, v katerem se podrobneje in na širšem članstvu zanimiv način opiše konkretna izvedba sofinanciranega primera. Aktivnosti, ki bodo financirane, naj bodo izvedene v letu 2016.

Vloge s podrobno razlago in predvideno višino pomoči naj društva pošljejo na e-mail naslov tajnice zveze (brigita.jarc(afna)ejglejnaprej.com) najkasneje do 30.9.2016.

Izbrane predloge bomo objavili do 7.10.2016.

Za dodatna pojasnila lahko pokličete 041 432447 – Srečko.



## Vabilo

Vse jadralne padalce, ki si želijo druženja ter zabave, klub Polet Nova Gorica vabi na

# Testival Lijak

30. letnico prvih poletov z jadralnimi padali v Sloveniji in  
40. letnico prvih poletov z jadralnimi zmaji  
**09., 10. in 11. septembra 2016**

### Program

- Predstavitve starodobnih padal, zmajev, komplet z opremo udeleženca ter ocenjevanje s simboličnimi nagradami
- Hyke & Fly
- Točnostni pristanek na nagradne pakete v krogu 50m
- Testiranje padal, opreme ter gorskih koles

### Način ocenjevanja starodobnikov:

Starost udeleženca od 1-5 točk  
Obleka udeleženca od 1-10 točk  
Oprema udeleženca od 1-10 točk

### **Petek, 9. Septembra 2016**

Letenje in testiranje padal prosto

### **Sobota, 10. Septembra 2016**

#### **Dopoldne**

Letenje in testiranje padal ter gorskih koles (ves dan)  
Od 8. do 9. ure prijave za Hyke&Fly, ob 9. uri briefing za Hyke&Fly

Zbiranje prijav udeležencev starodobnih padal ter pristajanja na nagradne pakete

#### **Popoldne**

Ob 13. uri predstavitev in zbor tekmovalcev / pionirjev jadralnega padalstva, ocenjevanje padal ter opreme, dvig padal na pristanku, vodenje

Ob 15. uri polet s starodobnimi padali, zmaji, če bo vreme to dovoljevalo, odvisno tudi od poguma posameznika ter ...

Od 15. do 17. ure pristajanje na nagradne pakete

Ob 18. uri podelitev priznanj od 30-letnici prvih poletov z jadralnimi padali v Sloveniji ter podelitev priznanj ob 40-letnici prvih poletov z jadralnimi zmaji, razglasitev rezultatov h&f ter starodobnikov .

### **Nedelja, 11. Septembra 2016**

Testiranje padal prosto

Lepo vabljeni!





## ZAVEZA

# Kodeks prostih letalcev Slovenije

Kodeks vsebuje ustaljene dobre običaje in navade ter temelji na etičnih vrednotah, po katerih se ravna slovenski prosti letalci. Vsak član ZPLS se prostovoljno in moralno zavezuje, da se bo po tem kodeksu ravnal in da bo ob morebitnih hujših kršitvah njegovih načel odgovarjal pred ustreznimi organi ZPLS.

Kodeks zavezuje prostega letalca, da pri svojem delovanju in obnašanju v zraku, na vzletiščih, na pristankih, na poteh do letih, na parkiriščih, v gorah, pa tudi v dolini, ne glede na to, ali so dejanja neposredno ali samo posredno povezana s prostim letenjem, spoštuje pravila kodeksa in se po njih ravna.

## I. VARSTVO NARAVE IN OKOLJA

Prepovedano je:

- odmetavanje odpadkov v naravi. Cigaretnih ogorkov ne odmetavamo in ne puščamo za seboj, temveč jih tako kot ostale odpadke za seboj pospravimo in odvržemo v urejena smetišča;
- povzročanje škode na objektih, vzletnih mestih, vremenskih postajah, vetrnih vrečah in drugem družbenem imetju;
- povzročanje hrupa, proženje kamenja ali kakor koli drugače vznemirjati in ogrožati prostoživeče živali;
- trganje cvetja, ne glede na to ali je zaščiteno ali ne, prav tako je prepovedano lomljenje vej in delanje škode na nasadih, drevju, gozdovih;
- kurjenje odprtega ognja.

## II. ODNOSI MED JADRALNIMI PADALCI IN ZMAJARJI

- Padalci in zmajarji se med seboj pozdravljamo, kar je zunanji izraz tovarištva in spoštovanja, pri čimer ne čakamo, da bomo pozdravljeni, ampak pozdravimo prvi;
- Med jadralnimi padalci oziroma zmajarji velja načelo enakopravnosti, tako da je nedopustno kakršnokoli socialno, narodnostno, rasno in drugo razlikovanje.
- Bolj izkušeni piloti so z nasveti, opozorili in dejanji dolžni pomagati manj izkušenim ali neprevidnim pilotom glede pravilnega letenja, postopkov na startu, na pristanku in v zraku, opremi, orientaciji, nevarnostih, o ravnanju v nesrečah itd.;
- Vsak pilot naj nudi neposredno pomoč tistemu, ki jo potrebuje, tudi če gre samo za postavitve opreme, padala, zmaja, razvozljanje vrvic ...;
- Vsak pilot mora po svojih močeh, po svojem najboljšem znanju in z vsemi sredstvi, ki so mu na voljo, pomagati ogroženim, ponesrečenim ali poškodovanim drugim pilotom oziroma sočloveku v stiski.

## III. VEDENJE IN RAVNANJE ČLANOV ZPLS-a

- Vsak jadralni padalec oziroma zmajar je dolžan spoštovati pravila, ki so zapisana tako v zakonih (Uredba o jadrlnem

zmajarstvu in jadrlnem padalstvu, Ur.l. RS, št.13/1999) kot v drugih pravilih VFR letenja in prostega letenja;

- Alkohol, zdravila in kakršne koli druge substance, ki bi lahko imele vpliv na fizično in/ali psihično stanje pilota, niso dovoljene pred in med poletom (dovoljena vsebnost alkohola v krvi je 0,0 mg/l !!)
- Ne pozabimo, da lahko letimo le v nekontroliranem zračnem prostoru klasifikacije »G« in da je letenje obvezno najmanj 50 metrov nad cestami, železnicami, žičnicami, daljnovodi, drugimi objekti ter nad skupinami ljudi;
- Letenje v oblakih ni dovoljeno;
- Na štartnih mestih se obnašamo tako, da ne oviramo drugih pri vzletu ali pripravi na vzlet;
- Padala si ne pripenjamo na samem vzletišču, ampak malo vstran ter nato s pripetim padalom počakamo, da pridemo na vrsto za vzlet. Nikakor si padala na vzletišču ne razgrinjamo, če nimamo namena vzleteti.
- Pri vzletu pomagamo drugim pilotom na njihovo željo in po njihovih navodilih;
- Med letenjem upoštevamo in spoštujemo pravila letenja (osnovna, pravila ob pobočju, pravila srečevanja, v termičnem stebru ...);
- Motorna padala oziroma motorni zmaji morajo vedno dati prednost jadrlnim padalcem in zmajem, le-ti pa morajo dati prednost balonom;
- V zraku letimo defenzivno in upoštevamo druge pilote in naravo okoli nas;
- Pogledj, preden zaviješ. Ni dovolj, da obrneš glavo samo za 90°. Pogledati moraš tudi nazaj in se prepričati, da ne boš z zavijanjem koga spravil v nevarnost - tudi če imaš prednost. Bodi pozoren! Spremljaj druge letalce, v vsakem trenutku moraš poznati njihove položaje, smeri in hitrosti. Vzpostavi kontakt z očmi. Drugi letalci si morajo biti na jasnem, ali jih vidiš ali ne, da lahko ustrezno ukrepajo. Nikoli ne kriči na druge letalce, saj je v zraku slišnost zelo slaba in te lahko soletalec napačno razume in napačno odreagira. Reagiraj dovolj zgodaj in očitno: če nimaš prednosti, ne čakaj do zadnjega trenutka, ampak že prej nakaži, kaj boš storil. Ne sili drugih pilotov k temu, da bi se ti morali umikati s poti. Sam se aktivno izogibaj trkom, ne glede na to, kdo ima prednost.
- Pri radijskem komuniciranju upoštevamo pravila komuniciranja in uporabljamo radijsko komunikacijo samo za nujna in kratka obvestila;
- Pri pristajanju upoštevamo druge pilote, ki želijo pristati na istem pristanku, in prilagodimo letenje tako, da lahko vsi piloti varno pristajajo. Pri tem upoštevamo različne letalne lastnosti posameznih letalnih naprav;
- Na pristanku takoj pospravimo svojo letalno napravo ob rob pristajalnega prostora, tako da omogočimo varen pristonek pilotom za nami;
- Pri pristanku zunaj organiziranega pristanka se obnašamo tako, da naredimo čim manj škode.

**DRŽAVNO PRVENSTVO V HITROSTNIH PRELETIH Z JADRALNIM PADALOM**

# Kruševo 2016

Po petih letih se državno prvenstvo ponovno odvija v makedonskem Kruševu. Letos so se tekmovanju s svojim prvenstvom priključili še Srbi, Makedonci ter Litvanci. Hrvatje zaradi težav s svojo zvezo tudi letos ne morejo speljati uradnega državnega prvenstva, vendar se vseeno v velikem številu udeležijo tekmovanja. Ker je prvenstvo odprtega tipa, pridejo tekmovalci praktično z vsega sveta. Skupaj nas je kar 151. Manjka le slovenska reprezentanca, ker špara moči za evropsko prvenstvo, ki se prične dva dni po našem državnem. Edina naša ženska predstavica Lara pa pride potrenirati tudi na državno prvenstvo.

Mesec dni pred tekmo izvemo, da je prvi tekmovalni dan šele v torek in ne v ponedeljek, kot je bilo planirano. Zmajarji imajo pred nami evropsko prvenstvo in organizator rabi dan ali dva, da pripravi vse potrebno še za našo tekmo. Ni mi všeč, ker tako ostane samo pet dni za tekmo in še to, če bo vsak dan dobro vreme. V Kruševu smo že v soboto opoldan. Najbolj zagreti popoldne že izkoristijo za letenje, ostali počivamo po petnajsturni vožnji. V mestu se v petih letih ni kaj dosti spremenilo. Iste gostilne, isti natakariji, tudi cene so ostale nizke.

V nedeljo vreme izgleda odlično. Kar nekaj Slovencev je že na štartu. Že prejšnji večer naredimo plan 100 km fai trikotnik. Na začetku se malo počasi pobiramo, potem pa nekako dan prime in letenje je odlično. Brez posebnega vetra, z bazami do 3000 m, kar štirje piloti odletimo zastavljen trikotnik. V Makedoniji je ravno državni praznik, Kruševo ima še prav posebno vlogo pri tem prazniku, zato v mestu dogaja. Živa glasba in žur na vsakem vogalu.

V ponedeljek je uradni trening dan. Za disciplino postavijo trikotnik, po trasi glavne ceste Kruševo – Bitola – Prilep – Kruševo. Na štartu so pogoji zahtevni, piha z obeh strani. Odločimo se za zahodni štart, kjer pa je manj višinske razlike do doline. Pobiranje je zahtevno, nekateri scurijo, nekateri sploh ne štartajo. Tisti, ki ostanemo v zraku, pa v odličnih pogojih odletimo trening disciplino.

Na prvi tekmovalni dan smo na štartu že ob 8:30. Mimo štarta vodi pot na praznično prizorišče, kjer pričakujejo več tisoč ljudi, tudi politično elito. Cesta bo zato kasneje zaprta. Čakati moramo tudi, da nam odprejo zračni prostor. Ampak tako ali tako vreme ne sodeluje, zato se po par plohah in spremembah taska odločijo, da prvi dan odpovejo. Erzo seveda odleti tik pred naslednjo ploho.

**Task 1 - sreda**

Po včerajšnjih plohah in odpovedi tekme - končno task. Piha sever, zato naredijo 63 km cikcak proti jugu, z velikimi cilindri na obeh straneh doline, s pristankom malo pred grško mejo. Baza ni epska, malo čez dva jurja, ampak gre. Vmes se sicer pokrije, ampak vseeno dela. Na markerju smo večina kar dobro naštelani. Nekje do polovice sem s prvo grupo, potem pa enkrat preveč poziherašim in zaostanem. Naprej letim sam, kar pa seveda ni najbolj hitro. Prvi štirje po zadnji obratni nizko porinejo proti cilju in seveda pridejo. Moja poteza me stane 15 minut zaostanka.

Prvi v cilju Baptiste Lambert iz

Reuniona, drugi Litvanec Tadas Grinevicius in tretji direktor tekmovanja Goran Dimiskovski. Od Slovencev prvi Orož, drugi Erzo in tretji Tovornik.

**Task 2 - četrtek**

Napovedan je rahel vzhodnik oziroma brezvetrje. Idealno za trikotnik. Disciplina gre najprej na jug proti Bitoli, nato proti Prilepu, še ena točka pod štartom in v cilj - 83 km. Na markerju smo dobro naštelani. Pred prvim preskokom prvi porinem na zahodno stran naslednjega hriba (ker je bilo višje malo JZ in ker sem tako letel tudi na treningu). Seveda potegnem glavnino za sabo. Na drugi strani pa nič oziroma še malo leeside-a. Ostali se nekako zbašejo nazaj na zahodno stran, jaz pa še kar ne priznam, da tukaj ne bo nič in še kar bluzim, tako da me splakne v poden. Ko se zbašem ven, prvih ne vidim več in prične se lov za boljši položaj. Do Prilepa jih večino polovim, razen prvih štirih. Proti cilju peljem dobro linijo, vmes še nekaj popravimo in na koncu je dovolj za deveto mesto. Glede na začetni zaostanek sem zelo zadovoljen.





Prvi zopet Francoz Lambert, drugi Marli in tretju Izraelec Victor Sibirtsev. Med Slovenci v deseterici še Orož in Tomi.

### Task 3 - petek

Vreme spet bomba, brez posebnega vetra ter visoke baze.

Tokrat gre disciplina najprej na sever, nato proti Prilepu, nazaj malo južno od štarta, nato še na sredo doline do antene in nazaj v cilj - 84km.

Na štartu piha iz obeh strani, zato organizator dovoli štart na obeh štartih. Sam se odločimo za vzhodnega. Počakati je bilo treba na interval, pa je nekako šlo. Baza je že pred markerjem na 2500 m. Sam zajebe marker, ki je nekje 3 km od štarta proti prvi obratni. Prepozno se zbašem na rob cilindra (kot bi prvič dirkal), zato začnem dirko 300 m pod ostalimi. Na prvi obratni se prva grupa odpelje iz baze, ko jaz šele začnem vrteti.

Do samostana nad Prilepom se spravim v drugo grupo. Ko smo pri anteni v podnu, se prvi štirje odpeljejo iz baze proti cilju. Tam ujamemo Peljhana, ki je do tedaj vozil v prvi grupi. V cilju sva z drugo skupino in v dvajsetih točkah se razvrstimo od 6. do 16. mesta. Odločajo predvsem leeding pointsi.

Vreme spet vrhunsko z močnimi stebri in bazami prek 3000 m.

Ta dan zmaga Poljak Bartek, ki mu sledita Srba Ovuka in Bečanin. Med Slovenci je Peljhan na šestem mestu.

### Task 4 - sobota

Sredi dneva so že napovedane plohe, zato je disciplina postavljena bolj po ravnini. Marker je 2 km od štarta, prva točka je proti samostanu pri Prilepu (tako imenovani Mordor), potem nazaj na sredo doline proti jugu do antene in nazaj na cilj - tokrat na letališče sredi doline - 61 km.

Štartamo kar hitro, kot po navadi uro pred markerjem. To pomeni slabo uro čakanja pod bazo, če se seveda da gladko pobrati, kar pa ni vedno, tako da ni vsak dan časa na pretek. Na markerju sem idealno. Obrnemo prvo obratno, potem pa gas na ravnino. Danes taktiziranja ni, gremo na polno, pa čeprav kdaj nizko. Dela dobro, tako da ni panike. Do zadnje obratne sem pred Orožem, potem pa se od nekod prikaže in me do cilja prehitni na gasu.

Vseeno sem zadovoljen, saj sem peti v cilju.

Zmaga zopet Bartek, ki mu sledijo Orož, Bečanin, Novak in Eržen.

Imeli smo štiri odlične taske in še dva zelo dobra trening dneva, odlične pogoje in dobro družbo.

Da se kaj podobnega kmalu ponovi!!!

Pripravil: Tomaž Eržen

Rezultati skupno								
Rank	Name	Nation	Glider	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Score
1	Željko Ovuka	SRB	Ozone EnZo 2	986	834	971	956	3747
2	Vladimir Bacanin	SRB	Ozone EnZo	957	844	927	974	3702
3	Victor Sibirtsev	ISR	Gin Boomerang 10	923	982	821	950	3676
4	Dušan Orož	SVN	Ozone EnZo 2	959	857	864	982	3662
5	Klaudia Bulgakow	POL	Ozone EnZo 2	955	858	866	965	3644
6	Peter Vyparina	SVK	Ozone EnZo 2	921	864	886	953	3624
7	Stefan Vyparina	SVK	Niviuk Peak 4	946	824	872	936	3578
8	Srdjan Ristanovič	SRB	Ozone EnZo 2	949	831	843	924	3547
9	Tomaž Eržen	SVN	Ozone EnZo	878	838	865	965	3546
enske skupno								
Rank	Name	Nation	Glider	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Score
1	Klaudia Bulgakow	POL	Ozone EnZo 2	955	858	866	965	3644
2	Adel Honti	HUN	Ozone Mantra 6	264	762	704	790	2520
3	Dominika Kasieczko	POL	Ozone Mantra 6	790	401	531	765	2487
4	Jasna Lalič	HRV	Triple Seven King	754	727	515	213	2209
5	Ewa Korneluk-Guzy	DEU	Ozone Mantra 6	377	591	398	668	2034
6	Katalin Juhasz	HUN	Niviuk Icepeak 6	601	552	532	229	1914
7	Rasa Grigoraitiene	LTU	Ozone Mantra 6	528	452	509	232	1721
8	Lara Leban	SVN	Triple Seven Rook 2	190	367	365	376	1298
Overall Sport								
Rank	Name	Nation	Glider	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Score
1	Andrej Erznožnik	SVN	Nova Triton 2	912	721	553	755	2941
2	Tomas Sloboda	SVK	Ozone Alpina 2	507	761	560	758	2586
3	Stanko Jakopič	SVN	Nova Triton 2	751	554	440	738	2483
4	Timotej Majdič	SVN	Niviuk Ikuma	679	574	604	514	2371
5	Rok Lotrič	SVN	Triple Seven Rook	469	628	541	715	2353
6	Alexey Milko	RUS	BGD Cure	822	636	222	659	2339
7	Vytautas Skruibis	LTU	Nova Triton 2	584	444	536	769	2333
8	Egidijus Slavinskis	LTU	Gin GTO 2	371	756	505	603	2235
9	Dušan Durkovič	SVN	Nova Mentor 4	162	733	551	765	2211

## TEKMOVANJE ZA MLADINCE V JP

# Junior Challenge

Za spodbudo mladim pri tekmovanju so letos organizirali serijo tekem v Avstriji in pri nas. Ker se tudi sam navdušujem nad tekmovanji in hitrim letenjem, je bila to idealna priložnost za nabiranje izkušenj. Vsa zahvala gre Gašperju Prevcu, ki je posodil kombi, in Primožu Suši, ki je služil kot »trener«.

Od začetka je kazalo na številčnejše zastopanje slovenskih barv, na koncu pa smo se Challengea udeležili le Luka Slak, Nejc Simič (ki se nam je pridružil kasneje) in naš makedonski kolega Gorgi Ristovski. Organizacija je bila pokrita s strani nemških tekmovalcev, kraj prireditve pa je bil večini poznan Greifenburg ali Emberger Alm. Zame je bilo to prvo letenje v sosednji Avstriji, prav tako udeležba na tovrstnem tekmovanju. Na štartni listi nas je bilo okoli petdeset, trije Slovenci, Avstrijec, Gorgi, ostalo pa so bili nemški tekmovalci. Padalska scena je kar lepo razvita pri sosedih. Ob pristanku je lep in urejen kamp, namenjen vsem ljubiteljem padalstva in zmajarstva, le nekaj metrov stran pa je umetno jezero s prostorom za sončenje in rekreacijo.

Ker smo imeli svoj kombi, je bil odhod na štart precej lažji, saj se nam ni bilo

treba zbudjati tako zgodaj. Prvi dan je bilo na nebu nekaj pokritosti, tako da so nam sestavili prijetnih 38 km, malo sem, malo tja. Poigrali smo se s sencami in dušenimi stebri. V cilj sem priletel z nekajminutno zamudo za Lukom. Kasneje smo izvedeli, da je Luka narobe nastavljal cilindre obratnih točk in s tem pristal na dnu lestvice.

Drugi dan se prebudimo v oblačno jutro, kar je pomenilo prost dan. Nekaj kapelj in »zabasano« nebo nam ni prekrizalo planov. Odpravili smo se na ekskurzijo proti Grossglocknerju. Na poti smo se ustavili pri Jungfrau slapu, Heiligenblutu in potem nadaljevali do konca pod sam vrh najvišje gore v Avstriji. Kot Čehi v naših hribih se mi odpravimo proti nek-daj lepemu in mogočnemu ledeniku, ki se sedaj žalostno topi in propada. Na poti navzdol srečamo svizca, ki je zagotovo ušel iz tovarne čokolade! Letenje v teh koncih bi bilo definitivno svojevrsten užitek, vendar kdaj drugič, ko nam bo vreme šlo bolj na roko.

Tretji dan je bil sprva pod vprašajem, vendar smo se vseeno odpravili na vzletišče. Organizator je sestavil provizorij task, ki je bil kar konkreten glede na

pogoje. V zrak so poslali sondo, ki je javila dež v ozadju, tako da so sledili zamiki tekme. Ko se je situacija umirila, so postavili Elapse time tekmo - kar pomeni, da se lahko sam odločiš, kdaj vzletiš in opraviš zadano nalogo. Pomembno se je bilo hitro pripraviti in vzleteti, saj se je kar dobro pokrivalo. Sam sem ujel še dobre pogoje in nekaj sonca, kar mi je omogočalo dobro pozicijo pred začetkom naloge. Nekaj zamudnikov je imelo kasneje probleme s šibkimi stebri zaradi nenehnega pokrivanja. Ta dan je bil slovensko obarvan; jaz prvi, Luka drugi.

Že ob zaključku dneva je bilo vsem jasno, da nas naslednji dan čaka zelo dober dan za letenje. Prebudimo se v jasno jutro z bazami nad vrhovi in pričakovanji dolgega taska. Ob prihodu na vzletišče že napovedujejo 100 km dolgo nalogo s kar nekaj zapleti. Sestavijo zelo zanimivo nalogo po dolini proti Lienzu, nazaj čez Weisensee proti Goldeku s povratkom. Že pred odprtjem štarta je bila baza na 2700 m, kar je pomenilo, da bo boj neusmiljen. Ker sem bil v skupnem seštevku med prvimi, sem se odločil za varno linijo in tako letenje







po grebenu, Luka pa se je odločil za hitrejšo linijo, vendar bolj riskantno. Letenje je bilo kar na nivoju, glede na to, da smo za 103 km dolg task porabili dobre tri ure in pol. Sam sem pristal v vodilni trojici za Nemcema in se tako veselil dobre uvrstitve. O Luku ni bilo ne duha ne sluha. Kasneje izvemo, da je njegova linija prinesla približno 20 minut prednosti in tako zanesljivo zmago. Nemci so se kar spraševali, kako to, da Slovenci letimo tako dobro.

Sledilo je poslednje dejanje, zadnji dan. Napovedan je bil JZ veter, kar je ponovno pomenilo hiter odhod na vzletišče. Na štartu so sestavili zanimiv task, vendar po wind dummyju sodeč ozračje še ni ravno delovalo. Zaradi vetra je bilo kar precej popravkov taska. Na koncu so ponovno sestavili Elapse time nalogo z zanimivim koncem. Po odprtju štarta se je bilo sprva kar težko pobrati, zaradi spihanih in šibkih stebrov. Sam sem splezal tik pod bazo in čakal na optimalen štart. Pred mano sta dva že obrnila štartni cilinder in se podala nazaj proti vzletišču, kjer sta popravila višino. Jaz sem z višino »odglajdal« na cilinder in kar po ravnini na drugo obratno točko, ki je bila ob enem pristanek. S to potezo sem drugo obratno obrnil skoraj istočasno kot druga dva. Naslednja obratna točka je bil 8 km cilinder s poljubnim izhodom, v smeri nazaj proti vzletišču, severno v hribe, JZ proti Weissensee-ju ali pa vzhodno proti Stagorju. Sprva je bil plan nazaj proti vzletišču, vendar se je zaradi JZ vetra linija proti Stagorju zdela veliko bolj optimalna. Na pol poti sem zataknil steber in popravil višino za 4 km dolet do cilindra, potem pa »poln gas« v cilj. Kljub kar nekaj dolinskega vetra sem v cilj priletel kot tretji, malo za mano pa še Luka.

Sledil je zaslužen skok in ohladitev v bližnje jezero ter čakanje na končne rezultate. Konstantno letenje mi je s tem prineslo skupno prvo mesto. Po končani razglasitvi smo se poslikali in poslovili z nasmeškom na obrazu. Z udeležbo na Junior Challenge-u sem pridobil veliko izkušenj pri tekmovalnem letenju in si tudi prislužil povabilo na avstrijsko-nemško državno prvenstvo v družbi dveh najboljših slovenskih pilotov, Jurija Vidica in Marka Novaka.

Pripravil: Ambrož Mikelj  
Slike: Primož Suša in  
Ambrož Mikelj

## FAI KAT-2 TEKMOVANJE ZA JP V PRELETIH

# Ratitovec Open

Ratitovec Open je bilo in ostaja tekmovanje z najdaljšo tradicijo na našem ozemlju. Slednje tudi letos nismo prekinili, ob sodelovanju vremena pa nam je uspelo izpeljati kar vse štiri predvidene taske. K odličnemu vzdušju je pripomogla visoka udeležba 85 pilotov z vsega sveta, med drugim iz Hong Konga, Nove Zelandije in Irana.

Odlične vremenske pogoje prvega tekmovalnega dne smo izkoristili za 71 km dolgo disciplino, nastavljeno med Ratitovcem in Žirovskim vrhom, ki je bil ta dan tudi najbolj oddaljena točka v Poljanski dolini. Disciplina se je izkazala za nadvse zanimivo, uspešno pa jo je preletelo kar 17 pilotov, od katerih je bil najhitrejši Jošt Napret.

V petek nam je načrte prekrizal zahodni veter, ki nas je prisilil, da smo se premaknili v Karavanke. Po posvetu smo se glede na vremenske razmere odločili, da se odpravimo na Ambroža in počakamo

na izboljšanje vremena. Slednje nam je ugodilo, task komisija pa je sestavila 55 km dolgo disciplino po grebenu Karavank med Štefanjo goro in Gozdom. Močan zahodni veter in šibki pogoji so prizemljili dobršen del pilotov, štirinajst najboljših pa pospremila v cilj. Tokratni zmagovalec je bil Bojan Gaberšek.

Tretji dan smo se ponovno vrnili na domači Ratitovec. Napoved je z izjemo manjše nevarnosti padavin obetala lep dan, vendar pa so nas opoldne že zausstavile padavine v sosednji Poljanski dolini, zaradi katerih smo bili primorani pospraviti opremo in počakati na izboljšanje. Ob približno treh popoldne se je vreme umirilo, prvi sončni žarki pa so nam nekaj vlili optimizma. Sestavljen je bil task dolžine 27,9 km, nad katerega se je prvi zagnal Pavel Titov. Kmalu za njim smo se vsi kopali v bazah in uživali v prečudoviti popoldanski termiki. V cilj je uspel priti le Balasz Vertes.

Zadnji dan smo se glede na vremensko napoved odločili oditi na Vrše. Navkljub manjšim logističnim težavam, ki so bile posledica oddaljenega vzletišča, smo uspeli pravočasno prispeti na cilj. Že dalj časa se disciplina Ratitovec Opena ni odvijala na Vršeh in glede na odleteni task je to kar rahlo krivično. Sestavljeni task dolžine 44,3 km nas je popeljal preko Poljanske doline nad Dražgoško goro in proti cilju. V cilju je bilo ta dan 40 pilotov, izmed katerih je najhitreje v cilj priletel Jurij Vidic.

In tako se je končalo še eno tekmovanje Ratitovec Open. Tokrat že šestnajsto po vrsti. Imeli smo odlično vreme, ki smo ga s pridom izkoristili za odlične taske. Uživali smo organizatorji, upamo pa, da so/ste tekmovalci še toliko bolj!

KJP Kroker

Avtor fotografij: Grega Valančič





**16th Ratitovec Open 2016**  
**2016-07-07 to 2016-07-10**  
**Overall competition results**

Task	Date	Distance	Day Quality	
T1 Task 1	2016-07-07 12:00	71.0 km	100%	Race to Goal with 1 startgate(s)
T2 Task 2	2016-07-08 12:00	55.0 km	60%	Race to Goal with 1 startgate(s)
T3 Task 3	2016-07-09 12:00	27.9 km	32%	Race to Goal with 1 startgate(s)
T4 Task 4	2016-07-10 12:00	44.3 km	97%	Race to Goal with 1 startgate(s)

#	Name	Nat	Glider	T 1	T 2	T 3	T 4	Total
1	Marko Novak	SLO	Ozone Enzo 2 L	988	586	189	774	2537
2	Bojan Gaberšek	SLO	Ozone - Enzo 2	920	587	235	772	2514
3	Jošt Napret	SLO	Ozone - Enzo 2	1000	335	232	895	2462
4	Tomaž Toplak	SVN	Ozone - Enzo 2	887	528	233	764	2412
5	Lorant Falucskai	HUN	Ozone - Enzo2	822	551	235	759	2367
6	Krzysztof Schmidt	POL	Ozone - Mantra M6	817	490	230	695	2232
7	Jurij Vidic	SLO	Ozone Enzo 2L	924	91	230	970	2215
8	Balazs Vertes	HUN	Gin - Boomerang 10	923	109	320	750	2102
9	Boštjan Poročnik	SLO	Ozone - Enzo 2 S	824	537	217	507	2085
10	Tadej Krevh	SLO	Ozone Enzo 2L	970	51	224	765	2010
13	Mohor Prevc	SLO	Gin - Carrera +	577	425	229	553	1784
14	Roman Lotrič	SLO	Nova - Triton2	760	104	161	705	1730
15	Tomaž Eržen	SLO	Ozone - Enzo 2	233	534	239	714	1720
21	Dušan Orož	SLO	Ozone - Enzo 2	0	583	223	827	1633
30	Franc Megušar	SLO	777 Gliders - King	760	134	166	66	1126
33	Matic Egart	SLO	Skywalk - Cayenne 5	399	51	111	545	1106
35	Matija Žumer	SLO	UP Paragliders - Summit XC3	542	51	88	421	1102
39	Robert Hren	SLO	GIN Glider - Carrera	579	51	189	207	1026
45	Peter Frelj	SLO	777 Gliders - Rook 2	352	51	71	434	908
46	Janez Benedičič	SLO	777 Gliders - Rook 2	167	0	71	606	844
48	Sandi Krč	SLO	Macpara - Elan	273	53	90	424	840
53	Stojan Kranjc	SLO	Nova - Triton 2	410	69	107	192	778
54	Mitja Jug	SLO	Nova - Mentor 4	63	201	71	394	729
56	Rok Lotrič	SLO	777 Gliders - Rook	173	51	74	417	715
58	Dejan Zupanc	SLO	Nova - Factor 2	112	51	102	415	680
59	Aleš Žumer	SLO	777 Gliders - Queen	132	51	71	419	673
61	Janez Kavčič	SLO	UP - Up Summit XC3	158	51	72	345	626
64	Tomaž Veber	SLO	UP - Summit XC3	63	51	71	408	593
65	Wojciech Kocot	POL	Dudek - Optik	187	51	100	235	573
67	Lara Leban	SLO	777 Gliders - Rook 2	83	51	193	195	522



# Novičke

## Alan Jereb

### Advance

Prvič po 27 letih je Advance predstavljal akrobarsko padalo. Omikron je njihovo prvo akrobatsko padalo, namenjeno izkušnim in profesionalnim akro pilotom. Dobra izdelava zagotavlja dolgo življenjsko dobo. Kupiti ga je mogoče v dveh velikostih 17 m<sup>2</sup> in 19 m<sup>2</sup>. ([www.advance.ch](http://www.advance.ch))

### AirCross

U Cruise je trolinjec s »shark nose« profilom in izvrstnimi performansami. Ima 65 celic in vitkost 5.6. Dobavljiv je v štirih velikostih. ([aircross.eu](http://aircross.eu))

### GIN

Fluid 2 je speed-riding krilo visokih performans, izdelano za eksperte in tekmovalce. Glede na predhodnika ima izboljšano fineso ter vzletne karakteristike. Primerno je tudi za zahtevnejši speed-flying in ga je mogoče kupiti v treh velikostih 8,5 m<sup>2</sup>, 9,5 m<sup>2</sup> in 11 m<sup>2</sup>. ([www.ginglid.com](http://www.ginglid.com))

### Little Cloud

Spiruline GT2 je majhno in kompaktno padalo z odzivnim in natančnim krmarjenjem. Zanj pravijo, da zaradi krajših vrvic blesti v vetrovnih preletih in manjših termičnih stebrih, saj lahko izvaja ostrejše zavoje. Izdelano je iz vzdržljivega Dokdo blaga in tehta 3,4 – 3,9 kg. Testi 20 m<sup>2</sup>, 22 m<sup>2</sup> in 24 m<sup>2</sup> nakazujejo EN B obnašanje. ([www.littlecloud.fr](http://www.littlecloud.fr))

### Mac Para

Icon je EN D padalo, ki je nadomestilo Magusa. Namenjeno je pilotom z vsaj 100 urami letnega naleta. Je trolinjec z odličnimi sposobnostimi letenja proti vetru ter dobro fineso. Zahvaljujoč ultralahkim ojačitvam sprednjega roba in novim materialom ima Icon zelo čist profil. Kupiti ga je mogoče v treh velikostih ter več barvnih kombinacijah. ([www.macpara.com](http://www.macpara.com))

### Maya

Maya je novi turški proizvajalec padalske opreme. Njihovo prvo trgu predstavljeno tandem krilo Nomad je z 41 m<sup>2</sup> prestalo EN B certifikacijske teste. Krilo je zelo enostavno za vzlet in pristanek ter zelo varno za letenje. 44 km/h je najvišja oglaševana hitrost. ([www.mayagliders.com](http://www.mayagliders.com))

### Nervures

Superlahke Expe 2 je namenjen hike&fly, para-alpinistom ter speedriding pilotom. Dymemma vrvice omogočajo nastavitev kota sedenja ter velikost sedeža. Izdelano je iz rahlo ojačanega Skytex blaga in mogoče ga je opasati brez odpenjanja smučí oz. derez. Ima možnost namestitve pospeševalca in je dobavljiv v treh velikostih (največji tehta le 238 g). ([www.nervures.fr](http://www.nervures.fr))

### Nervures

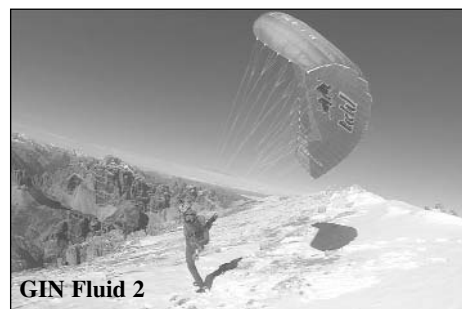
Nadgrajen mini-wing Swoop 2 je dostopen v več velikostih, do teže 120 kg. 16 m<sup>2</sup> je namenjen pilotom »začetnikom« in vzleta kot standardno jadrno padalo. 14 m<sup>2</sup> je namenjen izkušnejšim pilotom za speedflying in gorništvu. Hitro vzleta in je kljub raztrimanosti kompakten v turbulentnih razmerah. 10 m<sup>2</sup> je namenjeno samo ekspertom. Padalo tehta 3,2 kg in 2,7 kg, a je dostopno tudi v ultra-light različici 2,3 kg in 1,9 kg. ([www.nervures.com](http://www.nervures.com))

### Ozone

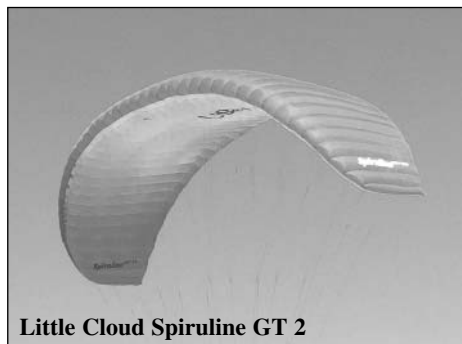
Lahek in udoben Cross-country sedež Forza je dizajniran z mislimi na dolge polete. Je brez sedalne plošče, neoprenski kokon pa je enostavno odstranljiv. Ima vgrajen kokpit za instrumente ter 17 cm debel protektor. Prav tako ima sedež veliko žepov,



Advance Omikron



GIN Fluid 2



Little Cloud Spiruline GT 2



Mac Para Icon



Maya Nomad

prostor za meh s pijačo ter prostor za balast. Skupaj s kokpitom in kokonom tehta Forza 5,6 kg. Dobiti jo je mogoče v treh barvah in petih velikostih.

([www.flyozone.com](http://www.flyozone.com))

### Ozone

Jomo je EN A hike&fly padalo, bazirano na krilu Mojo 5. Primerno je za nove in izkušenejše pilote. Ozone pravi, da je Jomo varen, zabaven, ultralahek in dober za pobočno letenje, vrtenje stebrov in prelete. S težo 3,77 kg v M velikosti je veliko lažji od krila Mojo 5 (5,03 kg v M velikosti). Zato se lažje napolni z zrakom, prav tako pa ga je lažje obvladovati na tleh. Kupiti ga je mogoče v petih barvah za vzletne teže 55 – 130 kg. ([www.flyozone.com](http://www.flyozone.com))

### Ozone

Litespeed je lahek mini wing s širokim spektrom hitrosti ter »shark nose« profilom. Za to padalo pravijo, da je namenjeno izkušenim pilotom. Narejeno je za hike&fly, zabavne spuste ter pobočno letenje. M velikost 17 m<sup>2</sup> tehta le 2,3 kg. Dobavljivo je v velikostih 15 m<sup>2</sup>, 17 m<sup>2</sup> in 19 m<sup>2</sup> ter treh barvah. ([www.flyozone.com](http://www.flyozone.com))

### Sky

Gii 3 sedež je primeren za začetnike in tudi za izkušene uporabnike. Je lahek, vzdržljiv in udoben. Naramnice in pospeševalec so bili redizajnirani. Običajen Gii 3 ima airbag in rezervo pod sedežem, Gii 3 Front ima airbag, toda nima prostora za rezervo, Gii3 Alpha ima hrbtni protektor, a nima airbaga. Kupiti ga je mogoče v treh velikostih ter v dodatni XL velikosti za Gii 3 Alpha.

([www.sky-cz.com](http://www.sky-cz.com))

### Sky Country

Muscat 3 je EN A šolsko padalo z vitkostjo 4.8 in 39 celicami. Pravijo, da je padalo enostavno, a hkrati agilno za svojo kategorijo. Izdelano je iz Skytex blaga in 20 mm gurten ter oplaščenih Liros linij. Planiranih je šest velikosti, ki pokrivajo 60 – 145 kg. ([www.sky-country.com](http://www.sky-country.com))

### Skywalk

X-Alps Range je bil LTF certificiran do 100 kg ter v dveh velikostih. Tehta borih 960 g (brez karabinov, hrbtnega protektorja in kokpita). LTF testiran hrbtni protektor tehta nadaljnjih 380g. Sedež ima rezervo integrirano pod sediščem.

([www.skywalk.info](http://www.skywalk.info))

### Skywalk

Tonka 2 je 11,8 m<sup>2</sup> EN D certificiran mini wing. S težo 2,1 kg je priljubljena izbira med hike&fly piloti in tekmovalci. Med 2015 Red Bull Dolomitenmann tekmovanjem ga je uporabljalo 8/10 top tekmovalcev. Pri podjetju pravijo, da je Tonka 2 zelo dobro odzivna in idealna za vetrovna visokogorska vzletišča. Krilo je certificirano za 70 – 85 kg. ([www.skywalk.info](http://www.skywalk.info))

### Sol

Sycross One je njihovo tretje EN B certificirano padalo. Namenjeno je aktivnim pilotom, ki iščejo varno, a zelo dobro padalo. Trolinijec z vitkostjo 5.66 omogoča vodenje z zadnjimi gurtnami. Kupiti ga je mogoče v štirih velikostih in treh barvah, za teže 75 – 125 kg. ([www.solparagliders.com](http://www.solparagliders.com))

### Swing

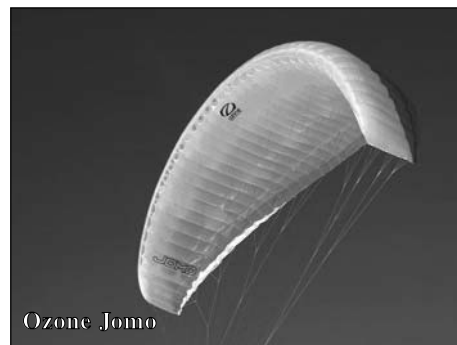
Mito je Swingovo EN A začetniško padalo, ki je nadomestilo padalo Axis 5. Dizajnirano je bilo z poudarkom na odlični pasivni varnosti in dobrih vzletnih karakteristikah. Na voljo je v štirih velikostih 55 – 130 kg. ([www.swing.de](http://www.swing.de))

### UP

UP je predstavil srednje EN B padalo, imenovano Kibo. Zanj pravijo, da je perfektna kombinacija med varnim in oproščujočim začetnim krilom ter med dobrim xc krilom. Sešito je z UP-ovim New Generation Aerofoil materialom, ki zagotavlja trden sprednji rob. Je natančno in vodljivo s C linijami. Razpon vzletnih tež je 65 – 130 kg. ([www.up-paragliders.com](http://www.up-paragliders.com))



Nervuros Swoop 2



Ozone Jomo



Ozone Litespeed



Sky Country Muscat 3



Sol Sycross One

## ZBELKA JADRALNEGA PADALSTVA (2)

# Dan mladosti in pogled 30 let nazaj

25. maj, kdo bi vedel, kolikokrat smo se že dobili na ta dan na vrhu Kamniškega vrha in za kaj smo ga poimenovali Dan mladosti. Ne, ne gre za kakšno nostalgijo po nekdanjemu režimu in pripadajočemu prazniku. Gre bolj za to, da se je ravno v maju 1986 pri nas začela mlada letalska disciplina, ki je dobila ime jadrano padalstvo. Za nekatere, ki izhajamo iz pradavnine, je to spomin na začetke jadralskega letenja in nekakšna počastitev Kamniškega vrha, ki kot glavni akter igra pomembno vlogo pri razvoju in pojavnosti jadralskega padalstva pri nas. Letos je trideset let, kar se je zgodba začela. Mogoče je ravno to vzrok za tako številno udeležbo na letošnjem Dnevu

mladosti. Po zadnjem štetju je bilo na vrhu 57 pohodnikov, med njimi kar nekaj tistih, ki letijo že dve desetletji in več, in seveda mnogo tistih, ki bodo to dosegli šele čez dve desetletji. Pogoji so bili kot nekakšno darilo narave. Jadranje v laminarnem vetru, eni višje, drugi nižje. Kar 33 padal nad pobočjem Kamniškega vrha in Planjave. Vsekakor rekord vseh časov tega območja. Na koncu skoraj vsi končamo pri Planinskem orlu in sledijo stare in nove zgodbe, ki so bile že mnogokrat povedane in še mnogokrat bodo. Vsakič bolj napete in še bolj naj. To je to in naj bo še mnogokrat ta Dan mladosti in Kamniški vrh.

### KAMNIŠKI VRH 30 LET NAZAJ IN KRONOLOGIJA DOGAJANJA ZA ZANAMCE IN MLADI ROD :

- 11. maja 1986 Sandi Marinčič poleti s padalskim padalom Tornado (7celic) s Planjave - Kamniški vrh

- 9. novembra 1986 organizira Tone Svobljak prvi tečaj jadralskega padalstva pri nas, in to s pravim jadralskim padalom Randonez Maxi. Prvi poleti z njim iz Planjave Marjan Erjavec, prvi, ki je pri nas in takrat celo v Jugoslaviji letel z jadralskim padalom.

- 3. decembra 1986 poleti s Kamniškega vrha – Planjava devetcelični Bucko, to je prvo jadrano padalo, narejeno v takrat veliki državi. Po izgledu Randonez



Maxija. Sešila ga je Vlasta Kunaver, tehnični svetovalec je bil Stane Kranjec, takrat zmajar in samograditelj zmajev, testni pilot je bil Sandi Marinčič.

Tako se je na Kamniškem vrhu začelo neko novo obdobje prostega letenja. Prvi gradbeni kamni mozaika, ki mu danes pravimo slovensko jadralno padalstvo.

Že v začetku 90-ih so se tudi pri nas začele pojavljati firme za proizvodnjo jadralnih padal in opreme, katerih lastniki so svoje prve letalne izkušnje brez izjeme pridobili na pobočjih Kamniškega vrha: Kimfly, Airsystems, Atair, Šupo, Sky, Funfly.

Airsystems je v tistem času z letno proizvodnjo preko 2000 padal spadal v sam svetovni vrh proizvajalcev jadralnih padal.

Velenski Sky, katerega solastnik je bil Marko Malovrh, ki se je smrtno ponesrečil na svetovnem prvenstvu, je današnji vsem poznan češki Sky.

Atair, lastnik Stane Kranjec, je začel z reševalnimi padali, danes je vodilna svetovna firma za proizvodnjo padal za BASE skoke.

V novem tisočletju se je slovenskim proizvajalcem pridružila novo ime Triple Seven, ki postaja vedno bolj prepoznavna firma svetovnega nivoja in tudi njen direktor Alojzi Slak je pred 26 leti začel svojo jadralnopadalsko pot na Kamniškem vrhu.

Pripravil: Sandi Marinčič

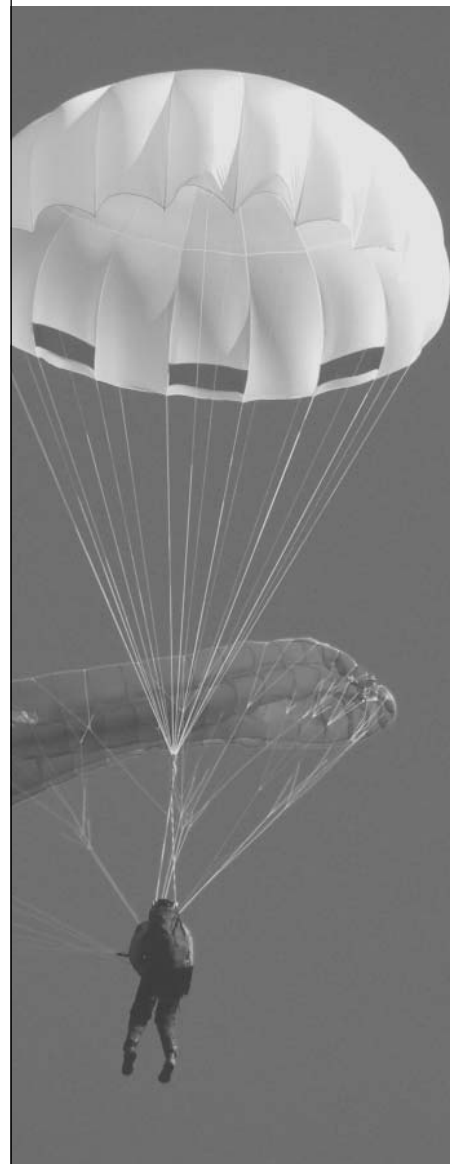
Slika: Bucko iz leta 1986, prvo slovensko padalo

Slika: Triple Seven King competition danes – komentar ni potreben

Slika: pozdrav proti Kamniškem vrhu



## REŠEVALNA PADALA KIMFLY



### REŠEVALNO PADALO FG

Klasična okrogla kupola z nekaj novostmi, ki občutno izboljšajo učinkovitost. Reševalno padalo FG je zgrajeno iz sodobnih evropskih materialov. Konstrukcijska 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**

VRHUNSKO JADRALNO PADALO SLOVENSKEGA PROIZVAJALCA

# Triple seven King

Prevedeno iz Cross Country revije

Avtor članka: Hugh Miller

Prevod: Matjaž Klemenčič

**Ali novi King iz podjetja Triple Seven matira ostale v svoji klasi?**

Lahko sem zadovoljen, da sem imel v zadnjih dveh letih možnost preizkusiti vsa dosedanja »vitkejša« tro-linijska padala: Advance Omega Xalps, Ozone Mantra M6 in BGD Cure. Vsi izstopajo po faktorju zabavnega letenja. Ko sem se odločal za svoje krilo v letu 2016, sem

handling postavljaj v ospredje svoje odločitve o krilu. Resnica je, da nisem več toliko »in«, kot sem nekoč bil. Ravno ta večer sem se znašel s hlačami, obrnjenimi narobe po celem dnevu. Zadnjič sem v sili po letenju vzletel z le eno toplejšo nogavico, druga pa je letela z mano v sedežu. Postajam rahlo zmeden...

Torej pri letenju imam raje bolj ponižno krilo, raje labradorca kot kakega dirkalnega psa. Moja prioriteta pri letenju je, da ostanem v zraku in letim čim bolj učinkovito pet ali več ur.

V zadnji številki revije je Sasha Serebrenikova lepo razložila, kako velik je stres pri našem letenju in kako letenja med letom. Ena stvar se mi je še posebej vtisnila v spomin: »Kadar smo pre-stimulirani z visokim srčnim utripom, ne moremo pričakovati racionalnih odločitev, pa ne samo to, leta si sploh ne bomo zapomnili. Naši možgani so preveč zasedeni z delom aktivnega letenja.«

Zadnje leto, ko sem letel mojo R12, sem se velikokrat znašel v prevelikem stresu, da bi lahko užival v letenju. Zato nasled-







nje leto želim varno, stabilno ... Želim letalno napravo, na kateri se bom sprostil in mi ne bo treba ves čas popravljati vsakega majhnega premika kupole.

V letu 2014, ko je bila predstavljena M6, je ta veljala za lahko vodljivo krilo z izjemno performanco.

Bi lahko King, prvo krilo razreda D podjetja Triple Seven, lahko bil korak naprej od Ozone-ovega mejnika?

Po 30 urah naleta na Kingu, vključno z dvema letoma čez 200 km in še nekaj »out and return« poletov, lahko prepričano rečem »da«!

King pride v lepo narejeni »koncertini«, skupaj z napihljivo blazino, ki ne bo zavzela veliko prostora v gurti. Plastične palice tečejo po zgornji in spodnji strani celic, razpored linij je podoben M6 s tremi A linijami in tremi B linijami na vsaki strani. Razpored linij ter kompleksna notranja konstrukcija daje krilu zelo kompakten občutek. Pri štartu je krilo malenkost počasno pri prehodu nad pilota, ampak to ni tako očitno kot na primer pri Triton2 padalu. Rahlo dodan poteg A linij je vse, kar potrebujemo, da padalo doseže pozicijo nad pilotom.

V zraku je King zelo kulturna družba. Kot bi letel s svojim osebnim točajem, ki ugiba, kaj želiš doseči. Tako nekako kot »Siri«, ampak dosti bolj učinkovito. »Da, res bi lahko malo bolj zategnila ta zavoj ... Večji naklon? Super ideja. Ti zategni komando, jaz pa bom poskrbel, da bo prednji rob ostal lep in napet.« »Aha, vidim, da želiš, da odletiva čim bolj učinkovito do naslednjega oblaka, če se strinjaš s tem. Seveda se strinjam in glej, kako lep steber pod njim. Deset stopinj naklona, zelo dobra odločitev.« King vseskozi ostaja zelo umirjen, stabiliziran po širini in po vpadnem kotu, vedno pripravljen na tvoj ukaz. Menim, da se je v kilavih pogojih King odrezal najbolje izmed novih kril v D razredu. To seveda ne pomeni, da ni dovolj agilni. Krilo se lepo odzove na komande in celoten zavoj je lepa izkušnja, daleč od nervoznih CCC kril ali Gin GTO2 padala.

To mi je dalo misliti ... Ali ni to verjetno manjši preskok iz nižjega razreda v D razred za tiste, ki letijo krila z manjšo vitkostjo, ki pa so še vedno energična? Z M6 imaš občutek, kot da si pripet na prednji rob padala in tako čutiš vse na poti, od najmanjšega rukerja naprej. Pri Kingu je ta občutek drugačen. Zdi se, kot

da si pripet malenkost bolj nazaj po krilu in so ti občutki malo bolj zadušeni. To pomeni veliko bolj sproščeno letenje, kjer je potrebnega manj dela, ko prideš do bolj turbulentnega zraka. King gre v zavoj hitro in lahkotno, verjetno hitreje kot M6. Vseeno predlagam, da se ga leti s sedeži, ki dajo hiter odziv na dogajanje nad tabo. Sedež s plato pod ritjo bo definitivno pripomogel k iskanju centra stebra.

Ko sem v Stubaiu govoril z Matjažem iz Triple Seven podjetja, mi je povedal, da so Kinga velikokrat postavili ob bok M6 in primerjali letalne lastnosti. Velik pomen so dali sami učinkovitosti letenja na gasu skozi nemirno ozračje, kar jim je tudi v celoti uspelo. Na mojem drugem preletu sem letel 70 km »out and return« čez hribovke v South Downs so bili tudi termični triggerji na ta dan. Letela sva skupaj z Markom Wattsom na njegovem Enzo2. Štartalata sva skoraj vertikalno, kjer naju je premetavalo v vetru naslednji dve uri. Nato sva se vračala na štart, kjer sva pristala že skoraj ritensko. V teh pogojih je bilo zelo težko zavrteti normalen steber. Po letu je Mark dejal, da je King neverjeten. Mark je znan po tem, da nerad hvali karkoli. Zelo je stabilen po vpadnem kotu, to pravim zato, ker je zelo drugačen od vseh ostalih padal s takšno vitkostjo. Rezultat tega je, da dejansko ne rabiš veliko popravkov medtem, ko pobiraš steber. Ko smo se pogovarjali o številkah, kako bi razporedili padala po živahnosti, bi GTO2 dobil 11, M6 nekje okrog 8 in King 5. Da, nekje pol manj kot GTO2. Ali je to slabo? Niti nisem prepričan. Tako zelo sem navajen, da me rahlo razmetava, da je v bistvu kar osvežujoče leteti nekaj, kjer je moja glava bolj spočita. Tako se lahko tudi bolj skoncentriram na planiranje poti naprej. Pri »glide-u« smo si pomagali s Flymaster TAS in ugotovili, da je King hitrejši od M6 ter od GTO2, tako na trimu kot tudi pri polnem gasu. Pri 4 kg pod zgornjo mejo je King 1-2 km/h hitrejši na trimu ter 2-3 km/h hitrejši pri polnem gasu.

Padalo rahlo bolje zareže v termiko pri večjih obremenitvah, ampak še vedno ne toliko kot M6. Letel sem ga pri 99 kg in pri 106 (velikost M). Priznati moram, da nisem opazil velike spremembe v handling-u. Pri »glide-u« zaradi občutka, da visiš bolj na prvi tretjini krila kot na prednjem robu, dejansko dobiš rahlo manj podatkov o dogajanju okrog sebe. Pri letenju na polovici gasu sem dobil 1/3 stransko zapiranje brez nakaza. Res pa je,

da je bil dan zelo čuden in sem tudi sam iskal probleme z mojim načinom letenja. Verjetno je malo težje držati hitrost na padalu D razreda, ampak moram reči, da sem se znašel velikokrat zelo samozavesten na preskokih z gasom nad polovico. Med več leti sem imel možnost primerjave z drugimi krili. Moja izkušnja s Kingom je, da je njegova performanca boljše od vseh trolinijcev, certificiranih v C ali D klasi do sedaj, vključno z M6. Nisem pritiskal na gas toliko kot Mark na Enzo2, s čimer mi je vedno utekel malo naprej.

Vseeno pa sem na dolgih preskokih s polovico gasa zelo opazno napredoval proti M6. Moram reči, da sem bil po celodnevem letenju ob pristanku navdušen, da je lahko toliko performančno v paketu z veliko mero udobnosti. Nekaj tednov zatem smo se odpravili na epski dan v Wales, kjer sem 7 ur letel 200 km proti domu. To je bil pravi, močan dan, s stebri od 4-5 m/s in pogled na moj track pokaže, da smo velikokrat leteli v delfinjem letu, kjer je bilo treba pritisniti na gas skozi močno termiko. Tudi tokrat je imel Enzo rahlo prednost, ampak ko so oblaki začeli zares sesati, sem bil zelo vesel možnosti ušes na D padalu. To je nekaj, česar ne moreš narediti na CCC padalu. To mi je dalo dodatno samozavest pri takem letenju.

#### **Povzetek:**

King ima umirjen, tih temperament. Je bolj kot nevpadljiv avto, z zelo močnim motorjem pod pokrovom. Audi Rs4 verjetno? King daje ravno pravo mero povratnih informacij skozi komande. Kljub temu, da ima rahlo zadušeni let po vpadnem kotu, še vedno pove dovolj, ko iščeš center šibkega stebra. Ravno ta lastnost pride najbolj prav v hribih, kjer ta dodatna stabilnost pripomore k samozavesti. Aljaž je komentiral, da če si kdaj letel 8 ur čez močne stebre v Alpah, boš razumel, zakaj je dobro imeti dobro uravnoteženo padalo.

Če damo krilom osebnost, bi Kinga postavil v tih pogovor v kotu z Omega X-Alps, medtem ko bi GTO2 v centru plesišča plesal na kako glasbo hitrih ritmov.

King je verjetno najbolj performančen trolinijec, kar so jih naredili do sedaj. Definitivno najhitrejši po naših TAS testih. Dodelan produkt, z urejenim karakterjem, ki vam bo raje šepetal v uho kot pa kričal iz potrebe po vaši pozornosti. King je bolj jadrilica kot akrobatsko letalo.

## Intervju z Aljažem Valičem

*Krilo je zelo stabilno po dolžini in širini ... Zelo malo je premikanja v samem jadrju. Nam lahko poveš, kako je na to vplivala interna konstrukcija padala?*

Glavna skrivnost je v napetosti platna, ki porazdeli, tako imenovan »balloning«, glede na tenzijo in stres krila na različnih pozicijah. Notranji trak, D-rib tehnologija in seveda položaj kupole z različnim zvijetjem tekom krila dodatno pripomorejo k stabilnosti.

*Uspeli ste narediti krilo, ki je varno, dostopno ter še vedno zelo visoko performančno. Katere so bili glavne ovire na poti do tega?*

Največji problem je bil doseči pravo mejo med lastnostjo odličnega pobiranja in performanco v ravnem letu tako pri trim hitrosti kot pri polnem gasu. Preizkusili smo mnogo prototipov z različnim razporeditvami linij, vključno z radikalnimi rešitvami zmanjšanja skupne dolžine vrvic. Na koncu smo zaključili z dokaj klasičnim razporedom linij, ki da najboljšo stabilnost in performanco v realnem, turbulentnem ozračju, takšnem, kot navadno tudi letimo.

*Kakšen sedež priporočate za letenje s Kingom?*

S Kingom se lahko leti z vsakim sedežem, ampak ker ima rad koordinirane zavoje s pomočjo bokov, verjamemo, da je najboljši imeti vsakršnega od novejših tekmovalnih sedežev.

King je zelo nevtralen po vpadnem kotu, kadar letiš skozi turbulenco in ko vrtiliš steber. To lastnost si King deli z Rook2 padalom.

*Nam lahko poveš, kaj si razmišljal med konstruiranjem takega padala?*

Če hočeš odleteti osem ur v gorah, blizu skal z močnimi stebri in še vedno imeti čisto, spočito glavo za letenje, potem boste razumeli, v kakšni smeri je potekal razvoj Kinga.

*Edina negativna stvar, ki sem jo našel, je štart. Krilo pri majhnem vetru za trenutek obstane na štartu.*

To je klasičen problem čistih trolinijcev. Potrebuje konstanten poteg A-linij, vse do zenita. V kolikor tega ni, se zadnji del zavije nazaj in s tem upočasni dvig padala.

*Z uporabo Flymaster TAS sistema smo izmerili, da je King okoli 2 km/h hitrejši od ostalih trolinijcev. Se s tem strinjate?*

Veliko smo se fokusirali na to, da smo dosegli kar najvišjo možno hitrost. To smo si lahko privoščili zaradi zelo mehkih odpiranj pri certifikacijskih manevrih, ki v neki meri diktirajo, koliko vpadnega kota si lahko privoščimo.



## PRAVI ČARI PROSTEGA LETENJA

# Sprehod po Karavankah

Popoldne in zvečer pa spremenljivo oblačno, pojavljale se bodo krajevne plohe in nevihte.

Ob desetih se z Anžetom in Klemenom odpravimo na Dobrčo in odpeljemo tri tandeme. Že ob enajstih kar nekaj kumulusov, poberemo na vrh hriba, 20 minut jadriranja in pristanek. Po oblakih sodeč dan ne izgleda prav obetaven, zato si v miru privoščimo kavo pri Jurčku. Malo debatiramo, nato pa se le počasi odločim za lahkoten sprehod na Svetega Petra. Na poti srečam še prijatelja gozdarja in tudi z njim se zapletem v debato, ki traja skoraj eno uro. Prav nič se mi ne mudi, saj se je napoved bolj slaba in pričakujem le skok v dolino.

Malo čez 14. uro poštartam in pogoji so prijetni. Dobim idejo, da bi pristal na Begunjščici, ker na vrhu še nisem bil. Na Plečah poberem na okrog 1300 metrov, pod Roblekom še malo popravim in v slabe pol ure sem že na cilju. Trava lepo urejena, pristanek skoraj na ravnem, le ovce in močan veter malce otežita zadevo. Pomolzem padalo in se sprehodim kakih 20 metrov do vrha. še malo pofotkam in glede na to da se baze (oblaki) kar lepo podirajo (razpadajo), se odločim, da odletim še proti grebenu Košute.

Tudi na Velikem vrhu (peš) še nisem bil, zato tudi tu ponovim vajo. Teren je malo strmejši in kamnit, vendar vse izvedem brez problema. Na gori srečam hrvaške planinarce iz Zagreba, ki mi ponudijo celo malico in me še poslikajo. Nisem lačen, zato se pripravim za vzlet in se odpravim dalje po grebenu Košute.

S curažo sem neobremenjen, saj letim z tangicam (lahko opremo za letenje), tako

da bi bila hoja v tem primeru precej prijetnejša. Nekje na sredini odpeljem desno proti Jelendolu, kjer je teren pod mano pokrit s senco in je pobiranje prvih nekaj sto metrov počasno in malce zahtevnejše, nato pa pojača in se z 2600m+ z lahkoto odpeljem čez Storžič. Vse še izgleda lepo in v bližini še ni nevihtnih oblakov, zato me zamika še pristanek na Krvavcu. Slabe pol urce letenja, vsa pobiranja z lahkoto, pristanem in si za malico privoščim jabolko. Malce poležim na travi in se mi prav nikamor ne mudi. Pogled proti Bledu pa me spodbudi (ker imam v planu povratek do Begunj), da se kar hitro pripravim na vzlet, saj je že malo črno in senca počasi pokriva zmeraj večji del doline. Priletim do Potoške, kjer je dviganje lepo, zadaj za mano pa je malce črno in tudi kar nekaj vetra, zato se odločim za manever hitrega spuščanja. Na višini cca 1200m nad Preddvorom se zadeve stabilizirajo, tako da splanim let do vzletišča na Gozdu. Tu srečam prve padalce v današnjem dnevu. Dolina je pokrita, vendar je jadriranje na mili termiki prav prijetno. Vztrajamo še do prvih dežnih kapelj, nato pa pristanek - Senično. Pospravim padalo in si priskrbim še prevoz do avtomobila v Begunjah (hvala, Igor K.).

Če bi vremenski pogoji še dopuščali varno letenje, sem imel v planu še pristanek na Kriški gori, Dobrči in Svetem Petru. Tako da bi bil krog sklenjen. Odletenega ni bilo veliko in tudi nič novega, vendar lep dan in šele pri takih letih, ko si popolnoma neobremenjen s kilometri in curažo (neplaniran pristanek), spoznaš prave čare prostega letenja:)

Pripravlil: Jaka Ambrožič



### Olc leti-26.5.2016:

solo:

<http://xcglobe.com/olc/index.php/catalog/#si&flights&1875668>

<http://xcglobe.com/olc/index.php/catalog/#sa&flights&1357&&2016&1875669&pyear>

<http://xcglobe.com/olc/index.php/catalog/#si&flights&1875670>

<http://xcglobe.com/olc/index.php/catalog/#si&flights&1875671>

tandem:

<http://xcglobe.com/olc/index.php/catalog/#si&flights&1875672>

## METEOROLOGIJA

# Nevihte

Nevihta nam označuje več intenzivnih vremenskih procesov, povezanih s kumulonimbusom. Nevihte dobijo največ energije od kondenzacije vodne pare, zato je predpogoj za njihov nastanek vlažna in labilna zračna masa, ki omogoča vertikalna gibanja in s tem v zvezi adiabatno ohlajanje in kondenzacijo. Ločimo termične in frontalne nevihte. Termične nevihte nastajajo v pomladnih in poletnih dneh, ko pride hladen in vlažen zrak, ki se v sončnih dneh od tal segreva in se konvektivno dviga. Ko doseže kondenzacijsko višino, se prično delati visoki kopasti oblaki. Na mesto, kjer se dviga najbolj segret zrak, priteka zrak iz okolice. Mehanizem nevihte nekoliko spominja na mehanizem ciklona. Ko oblak doseže zadostno višino, da se v njem prično oblikovati ledeni kristali, so dani tudi pogoji za nastanek padavin. Malo pred pričetkom padavin stekanje zraka preneha in nastopi značilni mir pred nevihto, nato udari proti tlem s padavinami ohlajen zrak z viharjem, kar spremljajo še električni pojavi (bliski in grmenje). Ko oblak izgubi večino vode, prične nevihta slabeti in proti večeru se oblak razkroji. Največ neviht imamo nad rahlo nagnjenimi prisojnimi pobočji (vinogradi ipd.), kjer so tla najbolj ogreta in je najprej dosežen kondenzacijski nivo. Seveda pa je segrevanje odvisno tudi od vrste tal.

Nevihta in pojavi ob njej so najbolj nevaren vremenski pojav letalcem. V njenih posameznih celicah nastopa izredno močna turbolenca. Razlike v vertikalnih hitrostih so do 50m/s. Zaradi intenzivnih procesov kondenzacije in sublimacije nastopajo močne zaledenitve. Zaradi sočasnosti teh pojavov in zaradi cikličnih vertikalnih gibanj pa je pojav bolj ali manj močne toče v posameznih celicah normalen.

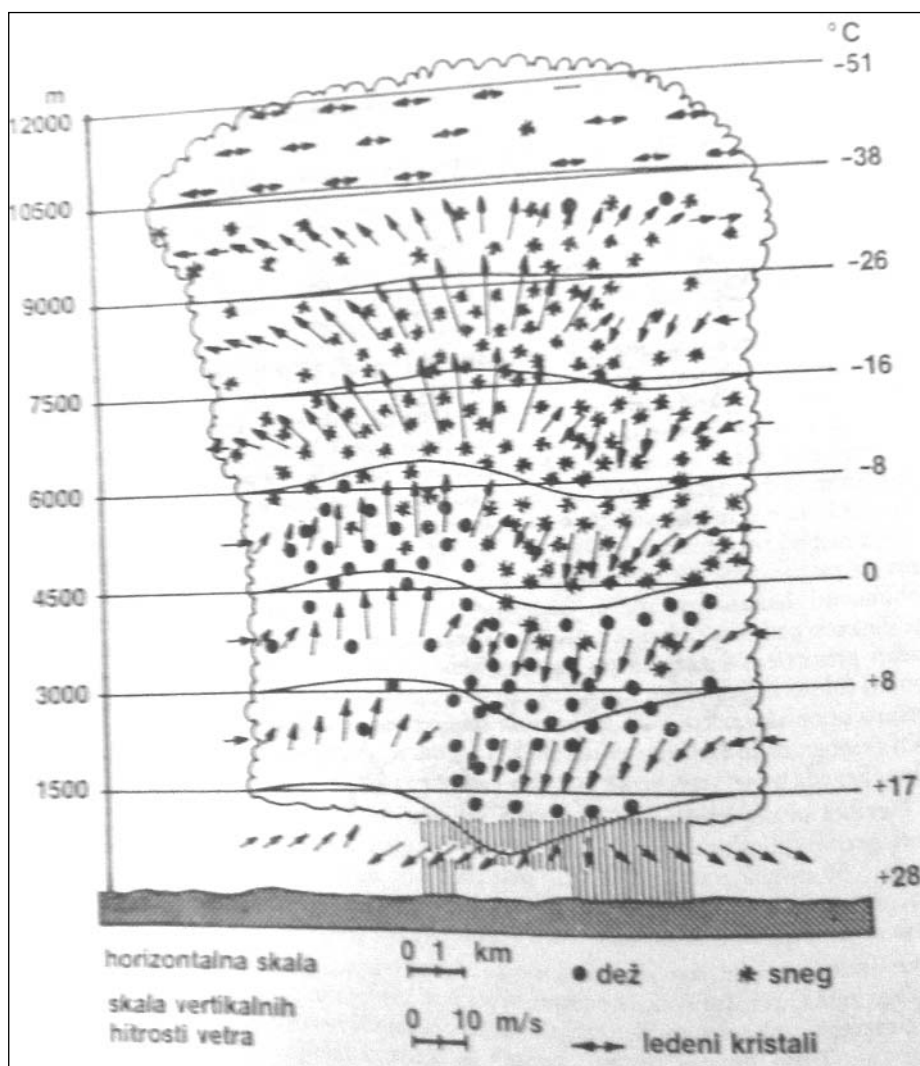
Frontalne nevihte nastajajo na

območju hladne fronte, kjer nastaja prisilno dviganje toplega zraka. Hladni zrak se namreč vriva pod toplega in ga izriva navzgor. Prisilni dvig toplega zraka do kondenzacijskega nivoje sproži nevihte ne glede na dnevni ali letni čas. Tako imamo nevihte ponoči in zjutraj, neredko tudi pozimi. Včasih nastanejo nevihte tudi na območju tople fronte, če je zrak zelo vlažen in labilen in to predvsem ponoči, ko se gornje plasti s sevanjem ohladijo in postanejo nestabilne.

Za ilustracijo si oglejmo primer povprečne nevihte. Denimo, da je dala nevihta na področju 25km<sup>2</sup>

20mm padavin, kar je povprečna vrednost. To pomeni, da se je v oblaku kondenziralo nad pol milijona ton vode. Ker se pri kondenzaciji sprošča latentna toplota (2,5 MJ/kg), lahko hitro izračunamo, koliko energije je prisotne. Sprostilo se je 350 milijonov kWh, kar je po vrednosti enako energiji petnajstih klasičnih atomskih bomb. Zato ni čudno, da prav v nevihtah dosegajo mnogi vremenski procesi svoje maksimalne vrednosti. Ker se energija sprošča precej časa (nevihte v povprečju trajajo eno uro), ne pride vedno do večjega razdejanja.

Slika: prerez kumulonimbusa





# NAGRADNA KRIŽANKA **stenaar**.si

										SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	OSREDNJA VERIGA V POLIMERNI MOLEKULI	ŽENA IN MUZA PISATELJA JAMESA JOYCA	RAZRED, STOPNJA, KAKOVOSTNI RAZRED
										HRVAŠKI NOGOMETNI KLUB, ... DINAMO ZAGREB	1		
										LAUGHING OUT LOUD			
										VELIKA PISANA PAPIGA			
										MANJŠE NASELJE			
										KOŠAR-KAŠKA LIGA V ZDA			
										ISTA VOKALA			INDIJSKA MESNA JED
IKAR	SIBIRSKO MESTO OB IZLIVU REKE OM	PRIPADNICA KATOLIKŠKE VERE	GOROVJE NA JUGU ALŽIRIJE	TELEVIZIJSKA DELAVKA	KDOR DELA KAJ ČEMU TAKO PODOBNO, DA VZBUJA VTIS PRAVEGA, POSNEMOVALEC	ŽLEB V DESKI, ZAREZA V SODU, UTOR	NOVOZELANDSKA PTICA, TUDI SAD AKTINIDIJE	PRI TRDILNICI, PRI VZETA IZ ANGLEŠČINE, O.K.	ŽENSKA OBLIKA IMENA BENO	3			
IZGOVARJATI GLAS O NAMED TO A					2	ORGAN VIDA DALMATINSKO ANA			KAZAHST. JEZERO AMERICAN OVERSEAS AIRLINES				
MATEMATIČARKE (POG. STAR.)													
SOVJETSKI RAKETOMET, KATJUŠA	4												
SPOGLEDOVANJE, KOKE TIRANJE						6			ALFAETILMESH KALIN				
UMETNIŠKO IME FRAPEVKE IN PLESALKE MARIE-CLAUDE JOURDAIN (1946-1994), ... MOOR	<h1>stenaar</h1> .si												
MINERALNA ZMES IRIDIJA IN OSMIJA Z OKSIDI Fe IN KROMA													
JAJCA DVOŽIVK ODLOŽENA V VODO													
MATIJA ČOP											24. IN 16. CRKA VRSTA ŠTIRIZLOŽNE STOPICE		
OZEK, OŠTER IN LAHEK MEČ			5										
UBEŽNIK IZ TROJE, JUNAK ENEIDE										IGOR KOKALJ			
ZIMSKI ŠPORT, SMUČARSKI ...													
JUDOVSKO SVETO PISMO	7												

Geslo nagradne križanke nam pošljite najkasneje 14 dni po izidu Ikarja na e-mail naslov: [info@stenaar.si](mailto:info@stenaar.si) (Nagrajenci bodo obveščeni z e-mail sporočilom)

Izžrebali bomo 3 nagrade:

1. nagrada: DARILNI BON V VREDNOSTI 50 € za nakupe v spletni trgovini stenaar.si
2. nagrada: DARILNI BON V VREDNOSTI 30 € za nakupe v spletni trgovini stenaar.si
3. nagrada: DARILNI BON V VREDNOSTI 20 € za nakupe v spletni trgovini stenaar.si

Stenaar.si nudi pestro in izbrano ponudbo opreme za prosto letenje. Zastopamo in prodajamo opremo proizvajalcev:

- jadralna padala: GIN, GRADIENT, UP
- sedeži in rezervna padala: GIN, SUPAIR, KORTEK, KIMFLY
- čelade: ICARO, CHARLY, PLUSMAX, SUPAIR, LAZER
- letalni inštrumenti: NAVITER, FLYMASTER, SYRIDE
- ...

**POMOČ:**  
 HALEEM - ind. jed  
 ATAKOR - gorovje  
 PEON - stopica

**GESLO:**

1	2	3	4	5	6	2	3	7	7	6	2
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---



**everlast**  
double coating



**gradient**  
[www.gradient.cx](http://www.gradient.cx)



### Zakaj Gradient?

- + Uporaba obstojnejšega materiala "Everlast"
- + 15-letni razvoj in izdelava tehnično brezhibnih modelov
- + Proizvodnja v Evropski Uniji
- + 1-letna POLNA Gradient garancija
- + So kljub uporabi boljših materialov cenovno ugodni
- + Možnost testiranja jadrlnih padal pred nakupom



### Prodajni mesti

Stenar.si (040 153 490 - Gašper) [www.stenar.si](http://www.stenar.si)

Jelkin Hram (041 953 370 - Klavdij) [www.jelkin-hram.com](http://www.jelkin-hram.com)



# HUU HUU PARAGLIDING

Vse za letenje z jadralnim padalom.



Huu HUU paragliding / zastopstvo za Advance, Dudek paragliders in Companion rescue systems  
Klemen Sovan / 031 848 267 / klemen.sovan@huuhuu.si / www.huuhuu.si



## REKLAMA 777 avgust 2016