



IKAR

SEPTEMBER 2015



KIMFLY
paragliders



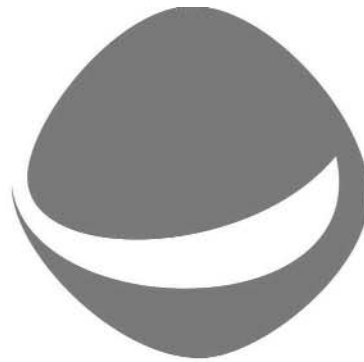
SWING
ICARO
INDEPENDANCE
TRIPLE SEVEN
SKYMAN
AIR DESIGN
SUP AIR
CHARLY
SKYTRAXX
ASCENT
SYRIDE



**TEHNIČNI PREGLEDI
SERVIS
PRELAGANJE RP**

www.kimfly.si **041 677 595**

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



gradient



AIR CROSS



TRIPLE SEVEN



**PARAGLIDING CENTER
JELKIN-HRAM.COM**

jelkin.hram@siol.net 041 953 370



WoodyValley

Kontakt: 040 860 186 / woodyvalley@drustvo-adrenalin.si
www.facebook.com/woodyvalleyslovenija

TEKMOVANJE V PRELETIH ZA JP

German Open 2015

Nemško mednarodno odprto državno prvenstvo v jadralnem padalstvu se je letos v Sloveniji odvijalo že tretje leto zapored. Tokrat so sicer nameravali tekmovanje izpeljati v Italiji (Gemoni), vendar je že januarja na svetovnem prvenstvu v Kolumbiji prišel do mene Andreas Malecki z vprašanjem, če bi njihovo državno prvenstvo lahko ponovno organizirali pri nas. Na tekmovanju so se Nemcem poleg ostalih tekmovalcev pridružili tudi v Posočju dobro znani Litvanci, ki so pod okriljem nemškega tekmovanja organizirali svoje državno prvenstvo. Tekmovanje se je tako odvijalo v polni zasedbi sto tridesetih mednarodnih tekmovalcev.

Pred nemškim tekmovanjem in na slovenskem državnem prvenstvu smo imeli vročinski val s kombinacijo lokalno stabilnega, a tudi odličnega, za letenje lepega vremena. Na žalost Nemcem vreme tudi letošnje leto ni postreglo s presežkom letalno ugodnih razmer. Za organizatorja je to pomenilo precej več dela - borbe z dnevnimi odločitvami, kje, kdaj in kako bomo izpeljali vsakodnevno letalno nalogo. Tekmovanje se je tako kljub prvotnemu vzletišču na Kobali praktično vsak dan preselilo na Lijak pri Novi Gorici, kjer so se uspešno izpeljale tri tekmovalne naloge.

Na prvi tekmovalni dan nemškega državnega prvenstva smo v tekmovalni komisiji na žalost naredili nalogo pretežno za dane razmere, tako da se je zgodil velik osip takoj po pričetku naloge. Naloga je bila vredna 20 točk za zmagovalca, 19 točk zame in Marka Novaka ter 8 točk za veliko večino.

Drugi tekmovalni dan je bil odločilen za tekmovanje. Dan je bil razmeroma šibak zaradi veliko pokrivanja. Nebo se je cel dan odpiralo in zapiralo, po težavnosti pa je bil dan zelo podoben dnevu na slovenskem državnem prvenstvu, ko je zmagal Tomaž Eržen. Moja taktika je bila dober rezultat na »šit« dan in »šlep« na dober. Ravno nasprotno kot na slovenskem državnem. »Kaj bi sedaj naredil Tomi?« V prvi rundi do zmajarske rampe sem vodil, ker je bilo logično, da se gre s polno »plinko«. Nato rampa »ne prime z raketo«, nakar porinem naprej v Čaven. Ko začne iti dol

kot kamen in nič naprej, je moja prva poteza dneva, da grem nazaj v rampo. V naslednjih minutah se zgodi prvi osip, že se je »ulegla« precejšnja skupina pilotov. Presenetljivo je večina preživela, tako da sem sedaj v zelo slabi poziciji. Do Škabrijela se gre s »polno plinko«, ta je v soncu, vendar nič ne dela, samo »glajd« nazaj do »Danijela«, kjer si ponovno vzamem več časa, saj je v Lijaku vse pokrito, ljudje »curijo« vse naokoli. Ko prebrodimo to »temo«, se hitrost ponovno poveča nekam naprej od Čavna in na ravnino. Ko gremo drugič na Škabrijel, se prva skupina petih zaleti ponovno kot »svinje v buče« v Škabrijel in na tla, jaz pa rolam na Lijaku do višine baze zaradi prve izkušnje z Škabrijelom. Od tu naprej sem sam, z nekaj preživeli mi »pozadinci«, katerih se ne bojim in samo skrbim za »preživetje« v zraku. Za zaključek dneva dobim na zmajarski rampi »raketico« do baze in »odglajdam« preko obratne na sredi doline v cilj ter zmagam drugo nalogo na zelo podoben način kot Tomi na slovenskem državnem prvenstvu. Dan je bil čisto regularen, piloti so »curili« čez celo traso, dva sva bila v cilju. Če bi to izvedel na našem državnem tekmovanju, tako kot je Tomaž Eržen, bi bil ponovno v igri oziroma bi zmagal.

Tretji dan sem se »šlepal« glede na strategijo tekme. Moja edina naloga je bila doseči cilj, kar je pomenilo zmago nemškega odprtega državnega prvenstva. Disciplina je bila hitra z velikim številom pilotov v cilju. Meni v presenečenje so bili rezultati z večjimi razlikami v točkah kot na naših tekmovanjih.

Kljub temu, da že trikrat do sedaj nismo imeli sreče z vremenom, smo z Gašperjem Prevcom na čelu organizacije vsako leto uspešno izpeljali tekmovanje. Če se slabosti organizacije ponavadi izkažejo oziroma potencirajo na »vremensko slabe« dni, se lahko pohvalimo, da so bili Nemci vsako leto z organizacijo tekmovanja zelo zadovoljni.

Pripravil: Pimož Suša

Povezave:

www.dhv.de/web/german-open-2015/
www.dhv.de/web/german-open-2015/competition-news/ergebnisse-results/

Moja osebna tekmovalna izkušnja se je zelo navezovala na slovensko državno prvenstvo in ustvarjeno mnenje glede trenutnega tekmovalnega točkovanja. Na prvi tekmovalni nalogi slovenskega državnega tekmovanja nihče ni dosegel cilja, pa vendar se je tekma odločila prav na ta dan. Za nekatere manj, za druge bolj, vendar je dejstvo tako. Trenutni točkovaški sistem je nastavljen tako, da se zmaga na slabe dni, na dobre se pa »šlepa«. Dan, ko se ne doseže cilja, se sicer oceni slabo, vsi tekmovalci dobijo malo točk, vendar se med tekmovalci ustvarijo prevelike razlike v točkah med tem, ko so odleteli minimalno večjo razdaljo. Ponovno imamo »bod je bod«, kjer je potrebno iti za vsako ceno čez vsak »drajt« ali drevo ali pa v drevo. Nagrada za to so precej večje razlike v točkah na »glajdih« v tla kot na dober tekmovalni dan, ko se dosega ciljni časi. Dodatna slabost trenutnega sistema je, da imajo na dan, ko se ne doseže cilja, »vodilne točke« manjšo vrednost kot na normalen dan. Za to ne vidim nobenega dobrega razloga. Še zadnja slabost, ki bi jo omenil v tem vrstnem redu, je, da trenutni GAP sistem nagraduje z »vodilnimi točkami« vse, ki se peljejo v vodilni skupini in nekoliko za njo. Namesto da bi nagrajeval le tekmovalce, ki dejansko vlečejo skupino naprej. Sedaj se ti lahko zgodi, da ima največ »vodilnih točk« nekdo, ki ni v celem dnevu nikoli pomolil nosu naprej, je bil pa vedno tam nekje. S sistemom, ki bi nagrajeval tekmovalce, ki vlečejo skupino naprej, bi bilo tudi bolj pravično v primeru, ko imaš dve skupini z dvema zelo različnima idejama, kako se lotiti naslednje obratne točke, in letita popolnoma dve različni smeri.



SVETOVNO PRVENSTVO V NATANČNOSTI PRISTAJANJA Z JADRALNIMI PADALI

Indonezija - Puncak 2015

In za nami je še osmo svetovno prvenstvo v natančnosti pristajanja z jadralnimi padali. Tekmovanje je potekalo v dneh od 8. do 16. avgusta na otoku Java južno od Jakarte v kraju Puncak blizu Bogorja. Reprezentanca je bila sestavljena po veljavnem ključu pet moških in dve ženski, od tega sta se dva moška in ena ženska uvrstili v ekipo neposredno s svetovne lestvice, za ostala štiri mesta pa so se ostali pomerili v 18 kvalifikacijskih letih, ki jih je skrbno vodil selektor Franc Unuk.

In dobili smo ekipo v sestavi Matjaž Ferarič, Matjaž Sluga, Damjan Čretnik, Anton Svoljšak, Rok Preložnik kot moški del in Mojca Pišek ter Maja Navodnik Preložnik kot ženski del reprezentance.

Pripravljali smo se vsak po svoje, po svojih najboljših močeh. Pravih skupnih treningov žal nismo imeli ... In v Indonezijo smo potovali v treh rundah. Matjaž Sluga in jaz vsak zase že nekaj dni prej, v petek zvečer pa se nama pridružijo še ostali.

Franček me je tokrat pooblastil, da na prvenstvu vodim ekipo in urejam potrebne stvari zanjo tik pred odhodom in na samem prvenstvu. Trening pred prvenstvom na samem prizorišču je bil ključnega pomena za končni uspeh. Teren je bil rahlo nagnjen in kar težak za pristajanje v različnih vetrovnih in tudi termičnih razmerah. Tako sem sam opravil kar 33 trening letov v vseh pogojih, ostali ustrezno manj, pač glede na število razpoložljivih dni in vremenske pogoje.

V soboto smo se prijavi na tekmovanje, kasneje na treningu še na kontrolo in označitev opreme. Na skupnem sestanku so nam ponovili pravila igre in nekaj stvari smo dopolnili v lokalni pravilnik. Na žrebanju sem potegnil številko pet kot zaporedno številko reprezentance. Bistveno je bilo, da smo časovno vnaprej določili začetek in konec zadnje serije, da ne bi prišlo do špekulacij ... Prostege dneva ni.

In že so se začele težave z drisko pri članih večine reprezentanc. Tudi mi nismo bili izjema. Samo Rok jo je odnesel brez težav. Prvi na vrsti sem bil jaz, a sem se ob pomoči Maje in še dveh



Matjaž Sluga s srebrno in Tone Svoljšak z bronasto medaljo

lokalnih zdravnikov do tekmovanja spravil sebi.

Na odprtju prvenstva v ponedeljek smo se zvrstili v svečanem mimohodu. Prijavljenih nas je bilo 121 posameznikov iz 18 držav sveta.

In že na prvi sončen dan, namenjen uradnemu treningu, nas je zmotil hrbtni veter in tako z letenjem ni bilo nič. Nekateri bi še kar trenirali v sredo dopoldan, a sem bil na brifingu strogo proti in mnenje je bilo upošteevano. Pričeli smo s prvo seri-

m. pilot	država	spol	padalo	1	2	3	4	5	skupaj
1 Dede Supratman	Indonesia	M	Niviuk Hook3	6	40	0	2	0	8
2 Matjaž Sluga	Slovenia	M	Gradient Bright 5	3	2	1	3	221	9
3 Anton Svoljšak	Slovenia	M	777 PAWN	4	1	1	4	303	10
3 Tomas Lednik	Czech Rep.	M	Sky a.s. Cima M	1	1	4	4	20	10
31 Damjan Čretnik	Slovenia	M	Gradient Bright 5	17	92	4000	11	2	122
36 Matjaž Ferarič	Slovenia	M	BGD Adam	142	6	829	1	7	156
41 Rok Preložnik	Slovenia	M	BGD Adam	3	1000	163	3	8	177
96 Mojca Pišek	Slovenia	F	Gradient Bright 5	522	1000	269	60	307	1158
99 Maja Navodnik Preložnik	Slovenia	F	BGD Adam	359	389	350	149	1000	1247

jo, tekla je tekoče. Vreme je bilo rahlo oblačno, kar je pomenilo rahel vzgornik na startu. Splošni veter po višini pa smo imeli vse dni v hrbet. In že kar prva serija je prinesla izjemne rezultate. Kar 45 tekmovalcev je pristalo znotraj 15 cm! Štirje zgrešeni cm so pomenili že 12. mesto. In že v drugi seriji se je izluščila trojica, ki je kasneje tudi osvojila kolajne. To smo bili Matjaž Sluga, Tomaš Lednik in Tone Svoljšak. Do konca smo bili enakovreden boj. Po tretji seriji smo celo vsi trije delili prvo mesto. Po četrti smo bili še vedno tesno skupaj. Sledila je peta serija, ki je bila katastrofalna za nas tri. Vsi smo bili daleč od nule. Še najbližje je bil Tomaš na 20 cm. Psiha je naredila svoje in tudi mi smo za trenutek popustili. In na prvo mesto je malo iz ozadja prišel domačin Dede z 8 cm. Možgane je bilo potrebno na hitro resetirati in iti v šesto serijo. Ta lepo teče do številke 78. Veter prične pihati od zadaj in se ne leti več. Vsi najboljši že odletimo svoje in Matjaž Sluga prevzame vodstvo, Lednik je drugi in jaz tretji. Dede naredi napako in pade nazaj. Vodje ekip moramo pod nujno na start, da se dogovorimo, kaj bo z sedmo serijo. Kako naj startamo: od zadaj naprej ali normalno? Sam izrazim dvom, da bomo sploh končali to serijo. Ta dan se res ni letelo več. Zvečer smo imeli en prelep glasbeni večer. Na bambusove instrumente smo imeli priložnost igrati tudi mi. Naslednji dan, v nedeljo, bi ob devetih morali že leteti za zadnjo serijo in jo končati do 12. ure. Žal nam veter ne služi več, še ojačal se je in v nedeljo samo čakamo, da bo ura dvanajst in uradno končamo z letenjem. Tokrat je Alah uslišal molitve domačinov in Matjaž Sluga je tako že na drugem svetovnem prvenstvu ostal brez tako zelene zlate kolajne. Ekipno smo se na koncu uvrstili na solidno peto mesto. Bili smo malo pred Čehi in tudi Japonci so ostali za nami zaradi kazni zaradi vodenja dveh pilotov po postaji. Edino pravilno. Naj se vsi pošteno pomerimo med seboj. Ostale ekipe so pokazale precej več od nas, saj so s sistematičnim delom prehiteli nas, ekipo posameznikov. Za kolajno je bilo potrebno ves čas imeti po vsaj štiri palačinke ... Mi te športne sreče nismo imeli. Potrebno bo marsikaj spremeniti v naših glavah in ponovno pričeti garati za ekipni uspeh. To smo nekoč že zmogli. In tako so ekipni prvaki postali Filipinci, drugi so bili Srbi in tretji Indonezijci. Rezultati ostalih naših posamično so po prikazanem letenju vidni iz razpredelnice.



Podelitev medalj: 2. Matjaž Sluga, 1. Dede Supratman, 3. Tomas Lednik in Tone Svoljšak



Ekipa Slovenije: Tone Svoljšak, Maja Navodnik Preložnik, Matjaž Sluga, Matjaž Ferarič, Mojca Pišek, Damjan Čretnik in Rok Preložnik, spodaj: štart Toneta

Kot sem že omenil, je bilo vloženo delo pred prvenstvom in na samem prizorišču resnično edina pot do uspeha. Pohvalil bi rad Matjaža Slugo za velik prispevek k spoštovanju in upoštevanju tekmovalnega pravilnika. Kasneje sem izvedel, da smo glede tega kar malo preveč pritiskali na organizatorja. A to se je na koncu izkazalo za pravilno. Tudi Franček Unuk je vzorno opravil svoje delo kot selektor na izbirnih tekmah. Z Matjažem sva bila kolajn zelo vesela in se že veseliva naslednjega svetovnega prvenstva čez dve leti v Albaniji.

Pripravil: Tone Svoljšak,
vodja reprezentance



SLOVENIAN SERBIAN PARAGLIDING OPEN 2015

Državno treh držav, skoraj!

Tisti, ki ste bolj redni bralci foruma na paraglidingslovenia.com, že veste, da bi letošnje državno prvenstvo Slovenije moralo potekati v Istri, natančneje na Buzetu. Planirano je bilo, da bo tekmovalje štelo za državna prvenstva treh držav, kot je bilo to praksa zadnjih nekaj let, če se ne motim, vse od leta 2011. A tokrat so zaostali birokratski mlini na Hrvaškem le primleli do dejstva, da na hrvaških tleh po njihovi črki zakona ne more biti drugega državnega prvenstva kot le njihovo. Tako je po štirih letih 'sožitja' razpadla ideja skupnih državnih prvenstev, tako kot je v preteklosti že propadla skupna država. Seveda pa se Slovenci in Srbi nikakor nismo strinjali, da bi ostali brez državnega prvenstva, zato je bila po odpovedi tekme na Buzetu za nadomestno lokacijo izbrana njena najbližja alternativa, Lijak nad Novo Gorico.

Glede na kratek čas za organizacijo je bilo že pred začetkom slutiti, da sama tekma ne bo organizacijski presežek, ravno tako ni bilo računati na zelo obilno zasedbo tekmovalcev. To se je tudi uresničilo že prvi dan tekme, ko se je na startu zbralo okoli 75 pilotov, poleg najboljših iz Slovenije, Srbije in Hrvaške se nam je pridružilo še nekaj pilotov iz Poljske, Italije, Madžarske ... Je pa zato toliko bolj presenetilo vreme, ki je bilo bolj ali manj odlično vse tekmovalne dni

z izjemo ponedeljka, ko nas je prešla oslABLJENA hladna fronta.

Pa se vrnimo za nekaj trenutkov na sam tekmovalni ritem. Tekmovalni del smo odprli v nedeljo, 12. julija, ko nam je tekmovalna komisija (vsemogočnih 5) zastavila kratko, a zahtevno disciplino. Po startnem markerju nad Osekom smo se zapodili proti Tolminu, kjer smo obračali anteno pod Kobalo. Pot do tam je bila sorazmerno enostavna, a ker nas je tu spremljal hrbtni veter, smo slutili, da bo pot nazaj na Lijak zelo zahtevna. Kasneje se je izkazalo, da je bila praktično nemogoča, saj nas je zaustavil sorazmerno močan JZ veter, ki je odpihnil tudi vso termiko pred nami. Prestrašeni od nedeljske dirke nam v torek vsemogočnih 5 zastavi bolj enostavno disciplino, saj se nekako ne strinjajo z vzpodbudno vremensko napovedjo. DISCIPLINA. A izkaže se, da so razmere kar precej skladne z napovedjo, tako da kar veliko tekmovalcev odleti disciplino brez težav. Še največji osmoljenec dneva sem sam, saj po letenju v vodilni grupi napadem ciljni dolet po resnično slabi liniji, kjer se udre kot pri norcih, kar me stane curaže in praktično sem izločen iz boja za najvišja mesta v končni uvrstitvi. Zmagovalec dneva pa kobariška strela – Tilen.

Tretja disciplina je najbolj 'zimska' saj nas pot pelje bolj ali manj po grebenu, le

predzadnja obratna je daleč čez dolino Vipave, a kaj, ko nas je pred tem Nanos osrečil s petardo, ki je šla praktično na dva jurja, tako da smo ciljni dolet začeli že vsaj 20 km pred ciljem. Veliko o razmerah tega dne pove podatek o povprečni hitrosti na 76 km dirke – 39 km/h. Verjetno se ne motim, če napišem, da je bila to najhitrejša tekma, odletena v Sloveniji do sedaj. Zmagovalec discipline 'polna plinka' pa je bil Primož.

Ker se pritožujemo nad enostavnostjo in kilometrino disciplin, nam vsemogočnih 5 tokrat pripravi predvidoma bolj zahteven grizljaj. Po startnem markerju nas pošljejo najprej proti Grgarskim Ravnem, od tam pa napademo griče nad Branikom oziroma Štanjelom. Prva težava so bile že same Grgarske Ravne, saj greben Lijaka dela v stilu ON-OFF, kar pomeni, da v določenem trenutku termika čisto ugasne, vetra pa tudi ni, da bi drajsali pobočnik. Ta neobičajna situacija prizemlja kakšno tretjino pilotov že kmalu po startu (min. distance), naslednja tretjina pilotov pa zaključijo do obratne pri Braniku. Zanimivo pa je, da praktično vsi, ki so obrnili obratno nad Branikom, zaključijo v cilju, saj je bila pot od tam na Nanos in nato v cilj tlakovana s tako močno in pogosto termiko, da bi še kure priletele v cilj.

Predzadnji dan nas, opogumljene s prejšnjo obilno bero na ravnini, disciplina pelje bolj po ravnini, saj nas optimalna pot vodi bolj kot ne po ravnini nekje nad avtocesto. A ker greben dela v stilu ON-OFF, termika na ravnini pa je ta dan očitno šla na dopust, bolj ali manj vsi zaključimo predčasno na tleh po nekje 25-30 km tekme. Le zimzeleni Tomi začuti, da je to njegov dan, tako da napade vsako točko počasi in iz grebena. Tudi z nekaj sreče zaključijo celotno 47 km disciplino. Kako zahtevna je bila, pove podatek, da je za hitrostni del potreboval kar 3 ure in 47 min! še enkrat bravo, Tomi! Zvečer nam organizator v kampu Lijak pripravi manjšo večerjico skupaj z zastojkarskim primorskim vinčkom, ki rado razveže usta. Debata je bila gostobesedna in polna idej o naslednjih podvigih. So padale ideje o osvojitvi najvišjih vrhov naše in še katere celine, a verjetno bo realizacija bolj trnova, kot je

Najboljši: 5. Marko Hrgetič (CRO), 4. Dušan Orož, 2. Tilen Ceglar, 1. Jurij Vidic, 3. Michal Gierlach (POL)



izgledalo na tisti vroč večer. Predvsem po zaslugi prepovedi letenja na območju najvišjega vrha Evrope.

Zadnji dan nam je postregel z odličnim vremenom (močna in pogosta termika z bazo na dveh jurčkih), tako da smo na brzake odleteli 49 km dirko preko treh napisov zimzelenega vodje bivše države. Skupni vrstni red se ni več bistveno spremenil, kljub novemu dnevnomu zmagovalcu, Joštu. Mogoče velja omeniti še osmoljenca dneva, Primoža, ki je šel na vse ali nič za ubranitev predhodnega naslova DP (3x zapored), a je tokrat ostal praznih rok.

Po šestih tekmovalnih dneh je skupni zmagovalec tekme postal 'numero uno', Jurij Vidic, drugo mesto je zasedel Tilen Ceglar (alias 'kobariška strela'), tretji pa je bil najboljši Poljak, Michal Gierlach. Gledano samo v slovenski razvrstitvi (SLO DP), je bil na najnižji stopnički še Dušan Orož.

Za zaključek še komentar glede udeležbe slovenskih pilotov na državnem prvenstvu. V preteklosti je bila to tekma, na kateri nisi smel manjkati, zadnjih pet ali pa še nekaj več let pa se število slovenskih tekmovalcev konstantno zmanjšuje, hkrati pa bode v oči tudi dejstvo, da ni dotoka mladih ambicioznih pilotov. V mojih časih so bile tekme skorajda obvezne, če si hotel hitro napredovati, hkrati pa so nudile obilo ur letenja, zabavo in druženje. Danes se veliko rekreativnih pilotov, ki se udeležijo tekmovalj, pritožuje, da so discipline zastavljene preveč zahtevno in da so prekratke, zato se jih precej raje odloči za

solo XC letenje. Deloma se strinjam s tem 'očitkom', saj se mi nemalokrat zdi, da tekmovalni dan zaključimo zgodaj popoldne po zgolj slabi uri letenja po startnem markerju. Pri sestavljanju disciplin se velikokrat pozabi, da je večina tekmovalcev zaposlenih, kar pomeni, da je udeležba na tekmovalju neke vrste letalni dopust, ko se predvsem hočemo naleteti, v drugem planu (za večino udeležencev) pa je tekmovalna uvrstitev. Z današnjimi padali, ki so precej bolj zahtevna, bi morali ciljati na discipline, ki bi po odprtju markerja omogočale vsaj dve do tri ure letenja. Prva polovica bi morala biti tehnično nezahtevna, v drugi polovici pa se malo 'zasoli', da se naredi razlika.

Zadnja misel je seveda moje razmišljanje in ni nujno, da je dejanski razlog za osip tekmovalnih pilotov. Predlagam, da se na forumu odpre debata, v kateri bi 'trenutni' netekmovalci predlagali, kaj je potrebno spremeniti na tekmovaljih, da bi se tekem udeleževali v večjem številu.

Pripravil: Jože Molek



Najboljše: 5. Katalin Juhasz (HUN), 4. Lara Leban (SLO), 2. Jasna Lalič (CRO), 1. Ewa Korneluk-Guzy (GER), 3. Adel Honti (HUN)



kimfly@siol.net

051 255 451





www.kimfly.si

TEKMOVANJE V PRELETIH ZA JP

PWC Disentis, Switzerland

Trening dan in prvič zares – T1

Po nekajdnevni terapiji na obalah 'Naše lijepe' sosednje države se v petek z Bojano odločava, kdaj se bova odpravila na skoraj osemurno vožnjo do prizorišča tretje dirke svetovnega pokala v Disentis v Švici.

Ker splošne napovedi kažejo, da naj bi imeli popoldne dež, kontaktiram lokalce, ki pravijo, da bo sobota, ko je bil na sporedu trening dan, letljiva. Plohe naj bi bile šele pozno popoldne. Posledično pade odločitev, da je treba na pot v soboto ob pol dveh zjutraj. Pot mine brez težav in ob občudovanju italijanskih in švicarskih lepot pod vršaci Alp prispeva v Disentis ob 9.30 zjutraj. Na hitro uredim formalnosti in že se peljem z gondolo na start. Pod vplivom napovedanih popoldanskih ploh na hitro pripravim opremo, na briefingu pa sem bolj ali manj le poslušalec, saj nimam obratnih točk. Ni panike, bom pa obračal takrat kot drugi fanjte

Startam in že rolam lepo dvojko na skoraj treh jurjih in pol ... ricoloooooooooooo. Nato peljemo greben cca. 15 km proti vzhodu bolj ali manj brez vrtenja, samo sledimo bazam, malo gaska, pa žljafamo, ko leti gor, pa spet gas. Obrnemo in ponovimo nazaj nad start, od tam pa čez dolino proti jugu, kjer zrolamo eno raketo in že tiščimo nad

ledenik Piz Medel. Od tam pa bolj ali manj 'jahamo' bazice proti vzhodu in nato nazaj v cilj, Disentis. Res hudi razgledi in noro letenje, le malo sem bil v skrbeh, da se ne bi slučajno ponovilo prekletstvo dobrega trening dne, saj nas je zvečer dosegel napovedan dež oziroma nevihta.

A urok se razblini že zgodaj zjutraj, ko malo po sedmi prileti SMS, da gremo na start. Ob 8.50 zbor pred gondolo. Pogledam skozi okno, kjer jasno nebo odločno prikimava vabilu. Tokrat sva na gondoli skupaj z Bojano, saj ji je organizator omogočil zastoj celotedensko karto za gondolo – big like za organizatorja

Na startu smo ob 9.30, ob 10. uri sledi briefing. Organizacija na startu laufa kot švicarska ura, tako da smo malo po pol enajsti že v zraku. Na marker čakamo zunaj cilindra ob mogočnih stenah na treh jurjih - je bilo tako hudo lepo, da je bilo že kar kičasto! Ko se dirka začne, slabo obrnem startni cilinder in ostanem brez tako zelenega cinlanja Oudia3. Sledi popravek nazaj in že sem na začelju ekipe. Ok, si rečem, ni panike, samo z glavo naprej. Ker na poti dobro dela, hkrati pa je vse pomarkirano, sem že kmalu skupaj z vodilnimi v prvih bojnih linijah. Cca. 15 km pred ciljem nas je skupaj kakih deset med višjimi, brata

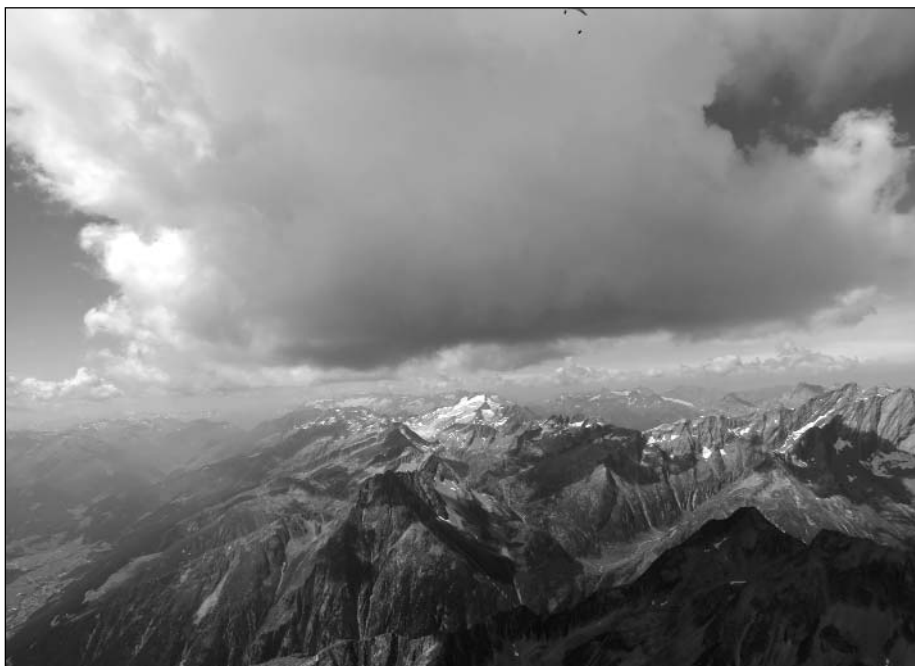
Maurer in še ene par jih je cca. 100-200 m pod nami, a ga fantje že porinejo v cilj, čeprav na prvi pogled še nimamo doleta. Seveda se poženemo za njimi, a kaj, ko proti cilju 'roka' tako močno, da bi še kure letele, kar je seveda voda na mlin vodilnim 'porivačem'. Tako jo v cilj prigasiram z minutko zaostanka za prvimi, od tam pa odletimo proti cca. 1 km oddaljeni železniški postaji, kjer pristanemo na njivi čez progo. Tukaj nimamo običajnega pobiranja s kombiji, saj smo dobili tedensko karto za vlake in avtobuse, tako da je povratek v office mačji kašelj, saj vlak ali bus vozi praktično v vsako vas, dolino ali prelaz.

Za naslednji dan pravijo, da nas čaka podoben, a rahlo boljši dan, tako da bo 'program' bojda podoben. Zgoden start in kratka dirka. Od torka do petka pa naj bi imeli precej boljše razmere, z malo vetra in obilo sonca, tako da izgleda, da bo dirka še naporna in zahtevna, a hkrati je letenje tukaj res 'orgazmično' ob vseh teh razgledih na mogočne vrhove in ledenike, ki so na praktično vsakem 'vogalu'.

T2: Dan preobratov

Pot z gondolo nas pelje skozi meglice in jutranje baze, ki so posledica večje količine dežja, ki je padel prejšnji večer. Ob prihodu na start nas čakajo dvojne baze, saj je 200m pod nami prva plast oblakov, nekaj sto metrov nad nami pa še druga. Ker skozi še vedno pride precej sončnih žarkov, organizator pripravi 62 km disciplino, ki pa je precej triki, kot so jo poimenovali.

Start je bil odprt ob 11.30, marker v zraku pa le 40 minut kasneje. Ker sem pričakoval slaba dviganja na začetku, sem se v zrak odpravil med prvimi, sledilo pa je skoraj polurno jajcanje na višini starta, saj pravega dviganja kar ni in ni bilo. Šele cca. 15 minut pred odprtjem markerja se razmere izboljšajo, tako da večina še ravno pravočasno pripleza do baz na treh jurjih. Prvo obratno naredimo po šolsko in se vrnemo nad start, ker pa višje od dobrih 2500 m ne gre, na drugi strani doline pa je tema, se odločimo, da naslednjo obratno naredimo na koncu našega grebena. To nam sicer podaljša tekmo za kakšnih 10 km, a napad direkt-



no po liniji, ki jo kaže instrument, se zdi nemogoč. V tem delu dirke mi kar lepo pelje, glavna dilema je pri odločitvi, kdaj se odpraviti proti 19 km cilindru druge točke. Ta je zastavljena tako, da - če bi hotel optimalno odleteti - bi moral preskočiti na drugo stran doline. Če pa bi peljal cca. 10 km po grebenu, bi jo lahko naredil s krajšo planažo nad dolino in takoj nazaj v greben. Ker v enem trenutku dobim kakšnih dodatnih 200 m več višine kot običajno, se predčasno odpravim nekako do sredine doline do obratne, medtem ko jo vodilna grupa leti še kakšne 4 km naprej in šele nato na obratno. Moja izbira je dokaj optimalna, saj se vrnem nazaj na greben med višjimi in spredaj. Od tu naprej pa se začne kalvarija, saj je greben pred nami precej pokrit, tako da se jajcemo po plankah in zgubljammo čas. Ta del mi ne uspe najbolje, saj so tisti, ki so porinili nizko, spredaj dobili petardo, del zamudnikov pa od zadaj in nas veselo nadleteli pred tretjo obratno. Na tretji točki se razmere izboljšajo, tako da nas spet rokne na 3+ čuke, od koder smo že na poti proti jugu čez dolino. A glej ga, hribi na drugi strani se vse bolj pokrivajo, tako da zamudniki nismo bili več deležni rakete, ki so jo ujeli prvi. Sledi čakanje na interval in ko nas končno dvigne, smo praktično že v ciljnem doletu. A da ta ni bil preveč enostaven, je bil tokrat dolinc iz nasprotne smeri kot običajno, tako da je bilo potrebno v doletu še dvakrat popraviti višino, pa še vedno je bilo precej na knap za v cilj.

No, kakor koli že, disciplino sem zaključil na 32. mestu, a z grenkim priokusom, da bi lahko opravil boljše. Nekako imam občutek, da sem zaradi nepoznavanja terena preveč ziheraški, kar pa na PWC včasih ni najbolj optimalno.

Zvečer nas je Flytec počastil z aperonom, kar pomeni, da so pripravili nekaj prigrizkov in pijačke, predvsem so se izkazali z dobrim vinčkom. Moram priznati, da takšne velikodušnosti, kot smo je bili deležni, le nisem pričakoval. Obenem smo bili zopet deležni krajše nevihtice, a po besedah organizatorja naj bi bila naslednja dva ali tri dneva 'bomba', zato nam že 'grozijo' s 'pravim' letenjem, kar koli že to pomeni.

T3: Nauk dneva - vedno sledi 'orlu'

Zjutraj se prebudimo v prelepo jutro, a tokrat za spremembo ni nobene naglice. Ker je za 11. uro še vedno napovedana baza pod startom, se odpravimo na gon-

dolo šele ob 10. uri. Kot pričakovano, smo ob prihodu na start še vedno v bazi, tako da imamo še nekaj časa za klepet in kavico v baru Nevada, kjer imajo za padalce 'spešl price' - 1 CHF. Bojana ima pa še dodatnih 50 odstotkov popusta, za kar še vedno ne vem, zakaj.

Na briefingu nam povejo, da bomo odleteli 81 km disciplino, s pričetkom ob 13. uri. Pred markerjem surfamo bazine na slabih treh jurjih, a moram priznati, da nekateri kar korajžno naberejo še kakšnih dodatnih 200 m, menda mimo baze. Smo že večkrat slišali ...

Pred markerjem tik ob grebenu ubriše enega reveža, ki se dobesedno zabije v hribu. Ponj kasneje pride helikopter, saj ima zlomljeno nogo. Kasneje na poti do prve obratne se en model zakalkulira v finesi in se zabije v tla na platojčku na vrhu grebena, ki smo ga morali preskočiti. Je helikopter sproti pobral še tega, a je bil k sreči že isti dan odpuščen iz bolnišnice.

Po prvi obratni mi uspe pobrati malo višje kot večini, tako da z linijo bolj po hribih letim čisto spredaj in med najvišjimi do druge obratne. Na obratni poberemo bazo in se zapodimo proti jugu čez dolino. Na drugi strani dobimo dviganje, a do baze ne moremo. Ker čakanje na PWC dirkah ni opcija, se zapodimo na tretjo obratno skozi leeside, ki pa na poti do obratne ne da dodatne višine. Ko pa se iz obratne vrnemo nižji na greben, nas le ta obdari s turbulentno raketo. Tukaj za vsaj 200 m nadletim vodilna brata Maurer in še ene par drugih, ki skoraj takoj, ko jim dovoljuje višina, napadejo greben čez dolino, ki ni na najbolj

optimalni liniji, a se nadaljuje proti jugu točno do četrte obratne. Sam in še nekaj 'pametnih' poberemo bazo in obratno napademo po direktni liniji, saj računamo, da imamo dovolj višine do obratne, naprej pa nas bo itak dvignil greben, ki sta ga napadla Maurerja. A se je zopet pokazalo, da ni dobro biti preveč 'pameten', saj greben nižje ni ravno pokal od dviganj, tako da je bila naša varianta počasnejša za cca. 10 min. Na tem delu dirke me 'pajsne' kakšnih 20 pilotov, ki jih ni bilo več možno ujeti, saj smo na koncu grebena le še popravili čez vrh in praktično odgasirali v cilj preko še ene obratne. Nauk tega dne bi lahko bil, da je pametno slediti 'orlu', saj le ta najbolj pozna svoj rajon. No ja, vsaj zaenkrat tako izgleda. Kljub temu pa sem z današnjim letenjem pridobil nekaj mest v skupni razvrstitvi, in sicer sem splezal na 13. mesto.

Prvič, odkar smo tukaj, zvečer ni deževalo, tako da zna biti, da bo jutri še boljši dan. Predvsem računamo, da bo baza še nekaj sto metrov višje. Zaenkrat pa lahko rečem, da imamo resnično srečo z vremenom, ki nam dovoljuje zanimive in lepe discipline vsak dan.

T4: Tretji v cilju!

Včerajšnji nauk je obrodil sadove, saj sem dirko zaključil na odličnem tretjem mestu, s tem da sem celotno dirko letel med vodilnimi. Pa gremo lepo od začetka.

Ker je napoved super, nam zastavijo 103 km disciplino predvsem po gorah na južni strani doline. Pred startom smo morali prav vsi tekmovalci opraviti tudi



obvezno tehtanje, kjer so preverjali, ali kdo leti z več kot 33 kg opreme.

V zrak se spravim slabo uro pred odprtjem markerja v zraku, a tokrat v nasprotju s prejšnjimi dnevi takoj pobrem na tri jurje do baze na južni strani grebena. Sledi premik na severno stran grebena, nad ledenik Oberalpstock, kjer čakamo ob bazi na skoraj 3500 m. Je bilo prekleto mrzlo!

Prvo točko obrnem med prvimi, zgasiram nazaj po grebenu do rakete, ki nas je ekspresno spravila do baze. Preskok čez dolino ni predstavljal težav, saj priklopimo nad vrh grebena in takoj spet popravimo do baze. Do tu nekako letimo v gruči 15 pilotov, od tu naprej pa se 'človek - orel' požene v samostojen boj. Praktično celo drugo polovico dirke odleti za pol 'glijda' pred nami. Nekako ni bilo druge izbire, kot da sem upošteval včerajšnji nauk in sem sledil 'orlu'. To mi je zelo dobro uspevalo, saj sem bil ves čas med vodilnimi v zasledovalni grupi, a 'orla' le nisem mogel dohiteti. Mogoče bi še šlo, a nisem upal tvegati s preletom čez prepovedano cono na trasi 'final glida', zato sem rajši naredil ovinek okoli le te. Tukaj se ne gre šaliti z letenjem v prepovedanih conah, saj takoj dobiš točkovni odbitek (- 1 točka za vsak meter višine v prepovedanem območju).

Mogoče še par besed o samem letenju. V nasprotju s pričakovanji je letenje precej mirno, stebri so močni, a lepo formirani, tudi pravih rotorjev visoko po hribih ni čutiti. Treba pa je upoštevati, da se ni dobro znajti nizko v ozkih dolinah, kjer so lahko kar precej močni dolinski vetro-

vi. Razgledi pa so – saj ne vem, kaj naj rečem – noro fantastični, tako da mi še sedaj dlake pokonci lezejo!

PS: človek - orel: Christian Maurer - Das Eagle!

T5: Sreča v nesreči

Z današnjo dirko smo verjetno zaključili s PWC tednom v Švici. Moram priznati, da pred pričetkom dirke nihče ni pričakoval, da bomo leteli šest dni zaporedoma, če štejemo še trening dan. Leteli pa lahko napišemo z velikimi črkami, ker smo imeli res hudo dobre razmere, zanimivo in dirkaško letenje in kar je najpomembnejše, tudi varno, saj razen ene poškodbe noge ni bilo drugih poškodb.

Pa se vrnimo k današnjemu dnevu. Kot običajno smo se že ob 9. uri podali na gondolo, saj je bil briefing napovedan za 10.15 uro. Ker tukaj vse teče po napovedih, smo bili že pred enajsto uro nared za start. Tokrat smo na startu imeli občasno tudi hrbtni veter, tako da je bilo malo 'panike', a se je na koncu start pravočasno izšel za vse tekmovalce. Še največ smole sem imel sam, saj sem na startu pobral majhno vejico, ki se je zapletla med vrvice komande na desnem stabilizatorju. Najbolj zanimivo je, da sem startal iz dela starta, ki je pokrit s ponjavo. Pred markerjem sem se trudil, da bi jo spravil ven, a mi na žalost ni uspelo. Da pa je bila igra še bolj zanimiva, se je vejica ob manjšem kloferju zataknila še za skrajno desno špago B linije. Krilo je bilo deformirano do te mere, da je še omogočalo normalno vrtenje, se je pa poznalo na glijdu in

predvsem na gasu, saj je pri višjih hitrostih zavijalo. Ker zadeve nisem mogel spraviti v normalno stanje, sem se pač odločil, da kljub temu letim naprej. Marker odpeljem optimalno, tudi prvi del dirke nekako sledim prvi grupi, čeprav se mi malo pozna, da nimam optimalne finese oziroma hitrosti. Na sredini dirke moramo preleteti precej široko dolino, termika na drugi strani pa je tudi precej raztrgana zaradi dolinca. V tem delu dirke se praktično odloči zmagovalec, saj prvi štirje v cilju v tem delu dirke naredijo odločilno potezo. Pred preskokom doline uspejo pobrati do baze, kar nam v prvi skupini ni uspelo, zato so prišli na drugo stran doline v vrh grebena in preprosto odpeljali naprej, medtem ko smo se ostali mučili v precej zahtevnih dviganjih. Sam sem preskok zaključil med nižjimi, tako sem v nadaljevanju le še lovil grupo, s katero sem tudi priletel v cilj. Tokrat mi je zelo dobro uspel zaključek dirke, ko sem zadnjo točko obrnil s svojo linijo po severni strani grebena, medtem ko je grupa to naredila po južni strani grebena, ki pa je bila kar precej izven optimalne linije. Cof pa je ostal do konca dirke in ni razpadel niti na pristanku.

V cilju sem zadovoljen, saj sem se kljub cofu na stabilizatorju uspel pripeljati v cilj z grupo, a seveda obstaja vprašanje, ali bi bil brez tega lahko še hitrejši. Z osvojenim skupnim 13. mestom moram biti zadovoljen, a seveda obstaja grenak priokus, da bi se dalo iztržiti več. Predvsem zato, ker sem z lahkoto letel v ospredju in sodeloval pri diktiranju tempa.

Za konec pa lahko še rečem: se vrnem v Disentis!

Pripravil: Jože Molek



TEKMOVANJE V PRELETIH ZA JP

Gin Wide Open 2015 – Tolmin

Mednarodna tekma v jadralnem padalstvu. Nekako smo prišli do izraza »tekmovanje novincev«, čeprav to morda ni najboljši opis. Organizator se izrazi: »zabavno tekmovanje in padalski dogodek«. Slednje zelo dobro drži, večina udeležencev je prišla na padalske počitnice iz cele Evrope, predvsem pa Velike Britanije, od koder je tudi organizator. Od tujih pilotov preko interneta nisem uspel dobiti kaj dosti podatkov, iz tekme pa mi je ostala v spominu predvsem povprečna starost, ki se mi je zdela precej visoka. Večina jih je nekje srednjih letih, 50 ali 60+ je nekaj običajnega. Kako pa je z izkušnostjo tekmovalcev? Izbrskal sem nekaj podrobnosti o zmagovalcu dogodka, to je bil Jens Cullmann. Leti vsaj že od leta 2005, njegovo padalo pa je kakopak Ozone Mantra M6 (EN-D). Težko bi mu rekli novinec. Sicer pa so Britanci kar strogi s svojimi kriteriji za vpis na tekmo. Mene so na začetku zavrnil, češ da imam premalo izkušenj z letenjem in da takih ne sprejemajo. To je

bilo v decembru 2014, ko sem imel okoli 60 ur naleta. Vztrajali so, da brez IPP15 kartice nimam kaj praskati zraven. Šele po intenzivnih pogajanjih in podporni besedi soorganizatorja (Gašper Prevc) so me pogojno sprejeli – če do samega dogodka pridobim vse ustrezne dokumente. Na podlagi tega bi človek sklepal, da sem bil morda najmanj izkušen pilot na tekmi. V resnici jim ne gre zameriti strogosti, varnost je res primarnega pomena, zmeden in paničen pilot nima kaj početi v gneči 120 padal v štartnem cilindru. Drugi predstavniki Slovenije po mojem niso imeli teh težav. Poleg mene so bili samo še štirje. Malo iskanja po internetu je dalo naslednje podatke, za morebitne napake se opravičujem. Za začetek naj omenim Jošta Napreta, o katerem ne bi preveč zgubljal besed. Predstavniki slovenske reprezentance jadralnih pilotov in najbrž najboljši pilot na tekmi. Jošt je tudi član SloParaglidingTeama, katerega člani na svoji spletni strani ažurno objavljajo

podrobne reportaže iz vseh vrst padalskih dogodkov – tudi za Gin Wide Open 2015. V resnici ni prišel tekmovat, ampak nas učiti, kako se leti. Potem so bili poleg moje (zares začetniške) malenkosti še trije izvrstni piloti. Simon Konavec je z odličnim 2. mestom v serijskem in 1. mestom v svojem razredu povedal pravzaprav vse. Jadralni padalec je od leta 2007 in je osvojil že številne zmage na tekmah v regiji. Leti s padalom Nova Triton 2 in je tudi ekipni pilot za Novo. Tadej Krevh je s svojo našpičeno Gin Carrero osvojil 3. mesto v svojem razredu. Leti že vsaj od leta 2012 (tudi druga zračna plovila) in mu preleti nad 100 km niso tuji. Nenazadnje pa še Ambrož Mikelj. S svojo mladostjo lahko naredi napačen vtis. Univerzalen športnik, jadralni pilot od leta 2011, leti tandeme (tudi v tujini) in v prostem času preganja rekorde. Ravno pred kratkim mu je zmanjkalo drobiž do 200 km preleta iz Sorice. Leti z različnimi padali, na tekmi pa je zastopal padalo Rook 2, saj je ekipni pilot za 777 Gliders. V svojem razredu je zavzel 2. mesto. V primerjavi s tako ekipo se res lahko samo skrijem. Prilezel sem na skupno 33. mesto in približno 8. mesto (točni rezultati niso več dosegljivi??) v svoji kategoriji. Pravzaprav mi uvrstitev ni bila bistvena. Moja misija je bila, da vsak dan poskušam priti do cilja. Zelo sem zadovoljen, da mi je to tudi vselej uspelo. Razen en dan, ko ni nihče prišel v cilj. Ob tem je seveda potrebno poudariti, da so tudi same naloge sestavljene tako, da čim več pilotov pride do konca. Na resnih tekmah bi bile optimizirane razdalje nalog vsaj dvakrat daljše. Tako pa smo imeli izvedljive lete razdalj med 36 in 58 km. Sicer pa smo bili vsak dan deležni raznih presenečenj in nauk. Težave z inštrumenti, napačne odločitve, tudi manjše nesreče. Organizirana so bila tudi poučna predavanja. Čeprav se ne morem pohvaliti z rezultatom, moram reči, da sem od tega tekmovanja veliko odnesel. Da ne govorim o čarobnih trenutkih v zraku, ki so mi v tolminski regiji še posebej dragi. Poleg vsega pa še dobra družba. Ni kaj, se že veselim naslednjega dogodka. Zelo podobna (le da bolj slovensko obarvana) tekma nas čaka v začetku septembra: Serial Cup 2015. Se vidimo!

Pripravil: Timotej Majdič



TANDEMIRANJE V CAPE TOWNU

Tandemski polet, ki si ga zapomniš

Cape Town je obmorsko mesto v Južni Afriki, ki poleg visokih temperatur, sončnega vremena in čudovite narave obiskovalcem ponuja tudi vsemogoče vrste aktivnosti. Je ena od najbolj zaželenih turističnih destinacij na svetu in pravi kraj za izvajanje tandemskih poletov. Ker sodijo med top 10 aktivnosti, ki jih v Cape Townu moraš preizkusiti, je interes izjemen. Sam polet tu ne bi bil nič posebnega, če ne bi leteli preko mesta in ne bi šlo za zanimiv panoramski polet. Višinske razlike je namreč le borih 350 metrov in dolgih preletov tukaj ne moreš izvajati. Polet izgleda, kot da bi vzletel na Ljubljanskem gradu, poletel preko Trnovega in pristajal nekje na obrobju mesta. Kljub kratkemu času, preživetem v zraku, je polet nepozabno doživetje, saj je pogled na Cape Town in okolico prelep. Res je lepo in težko opisljivo, a hkrati za nas pilote zaradi specifičnih vremenskih razmer tudi pogosto zelo zahtevno. No ja, včasih ga zagodejo tudi nekateri piloti, ki zaradi pohlepa po denarju in egoizma silijo ostale v nevarnost.

Pa se je zgodil 16. februar, zame najbolj stresen dan v Cape Townu letos. Dan smo pričeli kot običajno, ob devetih. Vetra nič, kar je bolje kot čakanje, ko piha od zadaj. Potniki prispejo

pravočasno, dan je zapolnjen s poleti vse do šeste ure popoldan, vsi piloti pa prisotni. Izvedemo prvi let, se vrnemo na vzletišče in tam nas že čaka velika skupina 32 Nemcev. Manu, lastnik agencije, določi pare in tako zaradi šibkih vetrovnih pogojev najprej poletimo z najlažjimi. Prvi let sem opravil med prvimi in se na vzletišče vrnil s prvim prevozom, na drugi polet pa sem zaradi nujnosti obiska toaleta mojega potnika moral počakati in tako posledično padel v drugo skupino. Odpeljem še drugega, vetrovni pogoji se izboljšujejo, na vrsto pa počasi začno prihajati težji in težji potniki. Ves čas smo si prizadevali ujeti prvo skupino, kar pa ni bilo enostavno, saj je na vzletišču prostora le za eno padalo, kar pomeni vzletanje eden za drugim in posledično zamudo. Ko prispejemo na vzletišče četrtič, so že vsi iz prve skupine v zraku, razen Miaza. Ko me opazi, se v hipu obrne, kot da bi videl prikazen, in vzleti. Sploh ne vem, če je kaj rekel potniku, enostavno sta začela teči, kot da se me je potrebno bati. Ves začuden opazujem dogajanje in se sprašujem, kaj za vraga se dogaja, čemu tako hitenje? Začutim roko na moji rami in tih preplašen glas mojega pomočnika Fortuna, ki mi pravi: »Tako mi je žal, bil sem prepozen in ostal je le še Günther.«

Ob pogledu na mojega potnika mi je takoj postalo jasno, zakaj je prišlo do pobega ostalih pilotov, vključno z Manujem. Stisnem mu roko, ga pozdravim in vprašam, če je že podpisal dokumente. »Ain bishen english,« je bil njegov odgovor. Fortune me je še naprej trepljal po rami, sam pa sem pri sebi bemtil.

Ker smo v primeru izvajanja tandemskih poletov omejeni z vzletno težo, moja telesna konstitucija pa ne omogoča varne izvedbe poleta z osebami, težjimi od 110 kilogramov, sem bil upravičeno zaskrbljen. V primeru, da bi na vzletišče prišel pravočasno, bi sam poklepetal z Güntherjem in mu razložil omejitve in ga seznanil z dejstvom, da je za varno izvedbo poleta v danih vremenskih pogojih enostavno pretežak. Kaj je Manuja gnalo k nerazumni odločitvi, da Günther lahko poleti, mi še danes ni jasno. Zaradi odpora ostalih pilotov mu je bilo tako najpreprosteje določiti pilota, ki na vzletišču še ni bil prisoten. Güntherju je bil let obljubljen, želja in veselje, da bo lahko poletel, je kar kipela iz njega, zato sem sklenil, da kljub vsemu poizkusiva.

Vzamem čelado v upanju, da mu ne bo prav, vendar ne, lepo se prilega glavi. Oblečem mu sedež, pripnem nožne vezi, ko pa želim pripeti prsno vez, si kar oddahnem, rekoč: "Ni variante, prsna vez je vsaj 15 centimetrov prekratka. Ne bo šlo." Günther me pogleda, prime za vez, potegne vase trebuh in jo zapne. O ne, sem si mislil sam pri sebi, ko sem pogledal v rdeč obraz, ki je izgledal kot na mučilni napravi. »Ales ok, flugen megligh?« ga vprašam v upanju, da bo odgovor negativen in evo, odgovori: »Ja gud, ales ok.« Tako je padlo v vodo še zadnje upanje, da naju ne spravljam v nevarnost, a k sreči se je veter okrepil in polet je postal izvedljiv, čeprav sem si želel orkanskega vetra. Razlago vseh faz vzleta popestrim s fizičnim prikazom pravih postopkov in "najn", stvari, na katere niti v sanjah ne sme pomisliti. Pripnem še sebe in že stojiva pred padalom. Peter in Fortune držita za distančnike, molita svojega zimbabvejskega boga za uspešen vzlet, čakajoč na mojo komando. Še zadnja kontrola opreme,



psihična priprava, čakanje na ugoden veter in – gremo!

Mož se premika, kupola dviguje, veter ugoden. Stabiliziram padalo in začnemo s pospeševanjem. Padalo grabi, me pobira, pomočnika in potnik tečejo, nato pa tik pred vzletom nastopi ključni trenutek. Günther se začne sesedati, jaz pa, kot da bi znal govoriti nemško, izstrelim kot iz topa »niht zitzen, durh laufen«. Možakar si premisli, še malo pospeši, teren se nagne in odletiva.

Ko od mene pade še kamen stresa in napetosti, si oddahnem. Uspelo nama je. Takoj sva par metrov od tal in zmaga je naša. Zahvalim se pomočnikom in opazim, da Günther binglja in ne sedi. Oba se trudiva, da bi se usedel, a hitro ugotoviva, da to ni mogoče. Günther je kljub neugodnemu letalnemu položaju presrečen. Vriska, jodla, maha, sanje so se mu uresničile. "Vredno je bilo," si rečem ob pogledu nanj, ko letiva proti pristanku z veliko hitrostjo. Dohitevava vse pred seboj, da se komaj uspeva poslikati in kot bi mignil, sva bila že v fazi pristajanja. Ko sem naše pilote zagledal postrojene v vrsti, sem še enkrat pri sebi zabemtil. Günther je dvignil noge in kot veliko potniško letalo - le da sva bila midva brez pristajalnih koles - sva se peljala po riti in po kakšnih tridesetih metrih drsenja po tleh ustavila. Ostali piloti so ploskali, skakali, vreščali in hiteli čestitat. Šele ko sva vstala, sem ga vprašal, koliko tehta, saj si ga na vzletišču preprosto nisem upal in njegov odgovor je bil, da ima 140 kilogramov. No ja, v knjigo je vpisal 145, koliko jih je dejansko imel, pa je še vedno vprašanje.

Piloti so me spraševali, kako nama je uspelo, sam pa sem jih samo postrani gledal. Da se nama je izšlo, je bilo potrebno predvsem veliko sreče z vetrom, veliko izkušenj, Güntherjeva neizmerna želja in odločnost. Preprosto, tekkel je kot Ben Johnson.

Takega tandemskega poleta si zagotovo ne želim ponoviti, saj sva letela na sami zgornji meji vzletne teže. Razkorak med nama je bil neverjetnih osemdeset kilogramov in v primeru napak v vzletni fazi bi bil za popravke nemočen. Kljub vsemu sem srečen, da nama je uspelo, polet pa mi bo zaradi vsega tega zagotovo ostal v spominu za vedno.

Pripravil: Klemen Sovan



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

Novičke

Alan Jereb

AirCross

EN B padalo Double U je 41 m² veliko padalo, namenjeno tako solo kot tandemskemu letenju (130-220 kg). Pri podjetju zatrjujejo, da je padalo pri vzletu zelo enostavno, pri letenju odzivno in zabavno, hkrati pa nam ponuja dobršno mero pasivne varnosti. V-ojačitve in toga tkanina so izboljšale performanse, trimerji so dodali dober razpon potovalnih hitrosti, razdvojene A gurtne pa omogočajo enostavna velika ušesa. Krilo je sešito iz 38 g/m² tkanine na spodnji in zgornji strani in iz 42 g/m² tkanine na sprednjem robu. Tehta 8,7 kg. (www.aircross.eu)

AirDesign

Podobno kot pri spodaj omenjenem Niviuk Skin se tudi AirDesign-ov UFO ponaša s samo eno plastjo blaga. Tehta 1,7 kg in proizvajalci zanj pravijo, da je zelo hiter ter narejen iz vzdržljivih materialov. Karakteristike letenja so podobne karakteristikam standardnih padal, vendar pa so odzivi padala nekoliko ostrejši in manj ublaženi. Letenje z UFO priporočajo pilotom, ki imajo izkušnje letenja s speed-wingi. Trim hitrost je približno 37 km/h (85kg) in 43 km/h s pospeševalcem. (www.ad-gliders.com)

AirDesign

Ultralahki Hike tehta 5,3 kg. Krilo s površino 35 m² je EN B certificirano in namenjeno solo ter tandemskemu letenju (110-180 kg). Krilo naj bi bilo tudi na spodnji vzletni teži dobro odzivno in natančno. Izdelano je iz lahkih in vzdržljivih materialov, spakirano krilo pa zavzame le malce prostora. (www.ad-gliders.com)

AirDesign

Ride 2 je prenovljena različica tandemskega padala Ride. Pri podjetju pravijo, da je zelo odzivno in perfektno balansirano. Ostrejši zavoji so primerljivi s solo padali. Kljub reducirani sili na ročkah pilot še vedno dobi zadostno količino informacij. Sila v ročkah se povečuje postopoma, vse do točke pretrganja vzgona. To omogoča enostavne ter mehke pristanke. Ride 2 je v velikosti 38 m² certificiran EN B. (www.ad-gliders.com)

AirDesign

EN D krilo Pure 2 je bilo izdelano za tekmovalne pilote oz. izkušene preletaše. Z vitkostjo 7, »sharknose« spredjim robom ter AirDesign Votex luknjami ponuja uporabniku odlično letenje proti vetru, odlično pobiranje in odlično stabilnost pri visokih hitrostih. Trenutno je certificirana velikost M (90-105 kg). Sledila bo še certifikacija S, SM in L velikosti. (www.ad-gliders.com)

Axis

Za zahtevne XC pilote so pri Axisu izdelali krilo Venus 4. Je trolinjec, s »shark nose« vstopniki za zrak ter EN D certifikacijo. Pasivna varnost naj bi bila primerljiva z CCC klaso padal in zato dobra izbira za pilote tekmovalce. S tem krilom je Vitek Fedra novembra 2014 odletel v Quixadi (Brazilija) zavidljivih 406 km. Certificiranega ga je moč kupiti v velikostih od S do L (XS in XL sledijo). (www.axispara.cz)

GIN

GTO2 je CCC certificirano, za X-Alps narejeno krilo. Je hitro, narejeno iz lahkih materialov in Dyneema gurtne ter tehta 3,2 kg. (www.gingliders.com)

Gradient

Nekateri X-Alps tekmovalci so letos uporabljali Avax CX5. Zasnovan je bil v mislih na to tekmovanje, zato je krilo zelo lahko, a hkrati ponuja odlične performanse. Certificirano je EN D v velikostih 24 m² in 26 m² (velikost 28 m² sledi). Najmanjšje tehta 3,55 kg. (www.gradient.cx)



Gradient

Eiger je Gradientovo novo hike&fly padalo, ki je ravnokar prestalo obremenitvene teste. Krilo je namenjeno izkušenim pilotom in hike&fly entuziastom. Dostopno bo v dveh velikostih 21 m² in 23 m². Eiger bo tehtal med 2,5 kg in 2,7 kg. (www.gradient.cx)

Gradient

Agility je Gradientovo novo akro padalo, s katerim bosta to sezono tekmovala Horacio Llorens in Théo de Blic. Narejeno bo v treh velikostih 16 m², 17 m² in 19 m². (www.gradient.cx)

Icaro

EN D Aquila je Icarovo novo freestyle padalo. Icaro pravi, da je Aquila kombinacija hitrosti, odzivnosti in dinamike, primerljive acro padalom, hkrati pa je vodljivo in se obnaša v stebrih enako kot »high-end« padala. Namenjeno je srednje zahtevnim uporabnikom. Padalo se ponaša z dobro pasivno varnostjo in dobro odpornostjo pred kolapsi. Kupiti ga je mogoče v treh barvah in treh velikostih 18 m², 20 m² in 22 m². (www.icaro-paragliders.com)

Icaro

Pri Icaru so predstavili novo EN A padalo Pica, ki je namenjeno šolarjem in pilotom, ki so že zapustili gnezda. Icarovci ljubljajo enostavne vzlete in maksimalno varnost. Kompaktno krilo naj bi ponujalo dobro natančnost pri zavojih in enostavnost pri pobiranju stebrov. Dostopno je v treh barvah in treh velikostih 24 m², 26 m² in 28,5 m². (www.icaro-paragliders.com)

Icaro

Sitta je njihovo najnovejšo EN D hike&fly padalo, narejeno po obrisih EN D Aquile. Ultralahko krilo ponuja enostavne vzlete, dobro pobiranje in odlično stabilnost med letenjem. Zavoji so natančni in zabavni. Sitta je narejena iz materiala nove generacije, Porcher Skytex 32. (www.icaro-paragliders.com)

Niviuk

Skin je prav posebno padalo, narejeno samo iz ene plasti blaga (beri: brez spodnje strani). Ta dizajn in lahki materiali Skin uvrščajo med super-lahka krila. Kljub »krhke-mu« izgledu za to padalo pravijo, da se ponaša s prav vsemi karakteristikami standardnih kril. Letenje naj bi se primerjalo z letenjem s šolskimi padali, prav tako pa naj bi krilo z lahkoto vzletalo tudi v brezvetrju. Namenjeno je predvsem hike&fly pilotom. Dostopno je v velikostih 16 m², 18 m² in 20 m². Najmanjša verzija tehta 2,3 kg (Plume verzija pa samo 1,5 kg). (www.niviuk.com)

Nova

Pri Novi pravijo, da je Prion 3 primeren tako za šolarje kot tudi za preletaše. Krilo je enostavno za obvladovanje na tleh in na vzletu, hkrati pa se ponaša z dobro odzivnostjo ter natančnostjo v zavojih. Certificirano EN A je dostopno v štirih velikostih: XS (55-85 kg), S (75-100 kg), M (90-110 kg) in L (100-130 kg). (www.nova.eu)

Nova

Z mislimi na gornike je Nova izdelala (EN A – 19 m² in 23 m² oz. EN C – 15 m²) certificirano krilo Ibex 3. Najmanjše padalo tehta le 2,5 kg. Pri podjetju pravijo, da je ta »three-liner« zelo enostavno krilo. Zelo enostavni štarti in efektivna velika ušesa. Vzletne teže se gibljejo med 50 kg in 110 kg. (www.nova.eu)

Ozone

Mojo 5 je že peta verzija EN A krila proizvajalca Ozone. Pri Ozone se radi pohvalijo, da ima Mojo 5 prenovljen design, ki je izboljššan prav v vseh pogledih. Ta verzija je postala lažja, kompaktnejša, enostavnejša na vzletu, bolj udobna, natančna in zabavna za letenje. Kupiti ga je mogoče v petih velikostih. (www.flyozone.com)

Ozone

Rapido je speedriding krilo, namenjeno izkušenim pilotom, ki ob izvajanju sodčkov, ostrih zavojev in nizkih preletov radi preizkušajo meje mogočega. Ponaša se z dobro fineso, visoko trim hitrostjo in širokim območjem pospeševanja. (www.flyozone.com)

Icaro Pica



Icaro Sitta



Niviuk Skin



Nova Ibex 3



Ozone Mojo 5



Ozone Rapido





Ozone

LM5 je leta 2013 na X-Alps tekmovanju zavzel pet najvišjih mest, zato se je tudi letos vrnil med tekmovalce. Tehta 3,25 kg, z vitkostjo 6,9 in EN D certifikacijo. (www.flyozone.com)

Sol

Kangaroo 4 je novo EN C tandemsko krilo, za katero upajo, da bo podiralo svetovne letalske rekorde, tako kot jih je podiral njegov predhodnik. Z vitkostjo 6,25, tremi linijami in ojačanim sprednjim robom je krilo dostopno in certificirano za teže med 140 kg in 204 kg. (www.solparagliders.com.br)

Sky Country

Discovery 5 naj bi bilo enostavno, zanesljivo in uporabniku prijazno krilo. 10 let po prvem modelu Discovery se peta generacija ponaša z ojačitvami sprednjega roba, nezaščitenimi zgornjimi deli vrvic (za večanje performans), večjo vitkostjo in zmanjšanim številom celic. Produkt je certificiran z EN B klasifikacijo in je dostopen v treh velikostih. (www.sky-country.com)

Sky Country

Escort 2 je namenjeno tako motoriziranemu kot tudi prostemu tandemskemu letenju. Ima večjo vitkost in boljše fineso od predhodnika in je ojačan z Mylarjem v sprednjem robu namesto z paličicami, zato ga je mogoče hitreje in enostavneje pospraviti. Dostopen bo v devetih barvah in treh velikostih. Velikost 41 m² je že šla skozi sito EN B certifikacije. (www.sky-country.com)

Skywalk

Cayenne 5 je EN C športno padalo z vitkostjo 6,4. Pri Skywalku pravijo, da je Cayenne 5 glede na predhodnika veliko bolj usmerjen h »competition« krilu. Je »three-liner« s »sharknose« sprednjim robom in natančnimi komandami. Zaradi jet-flap tehnologije je točka odtrganja vzgona pomaknjena nekoliko bolj nazaj. Kupiti ga je mogoče v velikostih od XXS do L. (www.skywalk.info)

Skywalk

X-Alps 2 je nekoliko težji od predhodnika, ampak ponuja uporabniku boljše letalne lastnosti ter natančnejše zavoje. Z vitkostjo 7 in EN D certifikacijo, krilo tehta 3,7 kg. (www.skywalk.info)

Skyman

Toma Coconea je na X-Alps tekmovanju letos sodeloval s Skymanovim CrossAlps krilom. EN C padalo z vitkostjo 6,4 tehta 3,8 kg. Ima sistem za lažje vzletanje na strmih pobočjih ter vzletih s hrbtnim vetrom. (www.skyman.aero)

Swing

Za Nexusa proizvajalci pravijo, da ima fineso 10+, hkrati pa je zelo stabilen tudi v turbulentnih razmerah. »Dizajniran za težke razmere,« pravijo. Krilo je namenjeno izkušenim nedeljskim pilotom in preletašem »rekorderjem«. Krilo je EN C certificirano in dobavljivo v treh velikostih (XS v fazi homologacije). (www.swing.de)

U-Turn

Blackout naj bi bilo vsestransko acro padalo. Začetnikom naj bi oproščalo za napake, iz profesionalcev pa izzvalo navdušenje. Paratex PX40 blago naj bi kljub majhni masi dobro kljubovalo silam, ki nastopajo pri akro letenju. Tudi če je pilot na spodnji ali pa na zgornji meji vzletne teže, bo z optimizirano silo na ročkah manevre enostavno izvajal. Kupiti ga je mogoče v velikostih 17 m², 18 m², 20 m² in 21 m². (www.u-turn.de)

U-Turn

Redout je »freeride« krilo, ki športno in dinamično manevriranje združuje z dobrimi performansami. Pravijo, da je idealno za akro šolanje, ker je natančno in direktno, a hkrati odpušča nekoordinirane gibe. Prav tako naj bi krilo dobro pobiralo in bilo enostavno za pobočno letenje. Z izjemo »infinity tumblinga« lahko s tem krilom izvedemo prav vse akro manevre. Dostopno je v velikostih 19 m² (EN C 50-90 kg, EN D 90-115 kg) in 21 m² (EN D 100-120 kg). (www.u-turn.de)

Sol Kangaroo 4



Sky Country Escort 2



Skywalk Cayenne 5



Swing Nexus



U-Turn Redout





LETENJE V TERMIČNEM OZRAČJU

V centru stebra

Letenje v termičnem ozračju je osnovna prвина, ki jo mora osvojiti vsak prosti letalec z željo po preletih. Kljub temu, da govorimo o osnovnih stvareh, se izkaže, da se jih večinoma zelo težko naučimo. Povprašali smo za nekaj nasvetov.

Ko smo začetniki, se nam zdi, da je letenje v termičnem stebri kot črna magija. Nikoli ga ne bomo razumeli. Močno se osredotočimo in poskušamo na padalu že iz najmanjšega nihaja ugotoviti, na kateri strani je dviganje najmočnejše.

Inštruktorji so vam zagotovo omenjali izraze, kot so *razbita termika*, *močnejše dviganje*, kako jih je kar *potegnilo v steber*, *nagnilo v stebri* ali kako so brez razloga *padli ven* iz stebra in ga niso več našli. Včasih pripovedujejo tudi, kako agresivni so stebri in kako pomembno je, da smo v taki situaciji še bolj neusmiljeni na zavorah, medtem ko včasih komaj opazijo, da so že v termičnem stebri in zadoščajo že najnežnejši ukazi. Nahajajo se ali pred tabo ali na levi ali na desni ali pa tik za vami. Težko jih je najti.

Še najlažje je poslušati variometer, počakati tri sekunde pred zavojem in nato nadzirati svoj položaj v stebri. Obvladovanje padala, spremljanje okolice in aktivno letenje so ključnega pomena, da poiščete najboljše dviganje. Ko enkrat steber imate, si je priporočljivo v glavi ustvariti model takšnega stebra! Oblikovanje 3D slike v glavi se sicer večini izkaže za zelo zahtevno nalogo, ko enkrat visite na vrvicah 250 m nad tlemi, toda s stališča učinkovitosti je to brez dvoma zelo pripročljiv korak k boljšemu pobiranju.

Nagnite se

“Pobiranje termičnega stebra ni le kroženje na mestu z enakim radijem. Svoje kroženje morate prilagoditi stebri in ugotoviti, pri kakšnem nagibu ste najbolj učinkoviti. Tudi nagib padala ne bo konstanten. Ves čas se prilagajate.”

Brad Gunnuscio

Vseskozi v ozadju poslušamo piskanje variometra in morda še kakšen nasvet inštruktorja po radijski postaji: “Levo ... Ne, drugo levo!” S smešnim občutkom v želodcu se na vse pretege trudimo pridobiti višino in čim bolj obrniti steber.

Zelo podobno smo se učili branja v osnovni šoli. “Če zna Janezek, znaš tudi ti!” nam je govorila učiteljica. Toda ko se ozremo navzgor, opazimo le, kako droben cen je Janezek v primerjavi z mogočnostjo oblakov.

Sčasoma, z ogromno prakse in s pomočjo tehnologije ter mogoče kakšnega večera ali dveh, porabljenih za branje in izobraževanje o termiki, se začnejo stvari kar same od sebe sestavljati. Iz dneva v dan se vam zdi, da bolj razumete. In kmalu zatem, nedolgo po prvem kliku v možganih, se zaveste, kako lepo pridobivate višino v termičnem stebri. Ko se steber širi in postaja še lepši, se zdi vse skupaj sila preprosto. Nenadoma opazite, da ste že skoraj pod bazo oblaka, kjer morate sprejeti pomembno odločitev. Letenje tik pod oblakom na robu termičnega stebra je zelo zabavno, toda v nasprotju s tem, kar nas prepričuje literatura, presenetljivo zahtevno. Zato nas običajno kaj kmalu zanese stran od vzletišča v iskanje novega stebra. S tem smo obenem tudi prvič prekinili namišljeno vez z vzletiščem. Dobrodošli v svetu preletov.

Iskanje in pobiranje termičnih stebrov je osnova XC letenja in nikoli ne moreš znati vsega ali preveč vaditi. Da bi pospešili vaš proces učenja, smo izkušene pilote povprašali za nasvete pilotom z različnimi stopnjami znanja.

Začetnik

“Z letenjem v termiki sem začel šele pred kratkim. Kateri so najboljši trije nasveti, da se bom še to sezono naučil leteti v termičnih stebrih?”

Še sveže iz XC potovanja po Južni Ameriki in SIV tečaja v Mehiki je Američan Brad Gunnuscio izstrelil besedo: “Potrpljenje!”

Kar hoče povedati, je, da nikar ne poskušajte teči, če še hoditi ne znate. “Ob prvi izkušnji termike so lahko želje po višini in nenavadni občutki o življenju v sožitju z naravo tako razburiljivi in razveseljivi, da v afektu mnogi piloti v glavi močno precenjujejo svoje sposobnosti. Letijo v pogojih, za katere še niso pripravljani, in se prestrašijo. Tako početje ni samo nevarno, pač pa tudi močno upočasni proces učenja. Sprostite

se. Vzemite si čas in uživajte v potovanju v neznani svet.”

Začutite padalo

“Prepoznajte in se navadite na občutek, ko padalo povleče navzgor ali navzdol. Tako boste prepoznali, kdaj je vaše dviganje boljše in kdaj slabše. Izkoristite piskanje variometra in se ne ozirajte proti ekranu, če to ni nujno potrebno. S tem boste ostali osredotočeni na kroženje v samem centru termičnega stebra.”

Armin Harich

Bradov naslednji nasvet je, da se nikar ne nehajte truditi. “Pobiranje termičnega stebra ni le kroženje na mestu z enakim radijem. Svoje kroženje morate prilagoditi stebri in ugotoviti, pri kakšnem nagibu ste najbolj učinkoviti. Tudi nagib padala ne bo konstanten. Ves čas se prilagajate.”

Glejte, kako to počno ptice - ves čas nekaj delajo. Premikajo krila in peresa ter spreminjajo nagib in radij kroženja. Ko letite, bodite kot ptice, začutite steber in z njim postanite eno.”

In tretje: “Spremljajte okolico. Medtem ko se izogibate trku z drugimi padalci in spremljate vremenske razmere, opazujte tudi oblake, zastave, ptice in druge pilote. Kar zajetna količina informacij, ki jih morajo sprocesirati možgani. Včasih se osredotočimo na eno točko in pozabimo gledati okrog sebe, s tem pa morda spregledamo povsem očitne stvari. Obožujem občutek, ko lahko po daljšem poletu zapnem v steber, četudi je ta zelo šibak, samo da se lahko obrnem za 360° in preverim, da nisem slučajno česa spregledal.”

Avstrijec Kelly Farina se je ravno pripravljala na sezono v Alpah, ko smo ga prosili za nasvet. “Kot prvo, ne zaletavajte se z glavo skozi zid,” je na svoj način povzel Bradov nasvet potrpežljivosti. “Premislite, s kakšno hitrostjo in na kakšen način boste vstopili v steber.” Pravilno vključevanje v stebre je skoraj umetniško delo. Zadnja stvar, ki si jo želite, je trk z drugo letalno napravo, zato se, če je za vaš občutek gneča prevelika, enostavno odpravite v lov za steber tja, kjer je gneča manjša. Če vam bo uspelo, boste kmalu opazili celo krdelo prijatel-



jev, ki letijo v vaš steber. Toda sedaj se morajo oni pravilno vključiti, vaš položaj v stebru je že utrjen in ste lahko nekoliko bolj sproščeni.

“Eleganca ima svoje čare,” še dodaja Kelly. “Od vhoda v termični steber do prvega zavoja in 3D modeliranja do prvega širšega zavoja in nato ožanja v center stebra, kjer je dviganje najmočnejše - vse to je treba narediti elegantno.”

Eleganco pa lahko dosežete le, če veste, kakšen je optimalen radij zavoja. “Uporabite svojo težo in malenkost popustite na zavorah. Poskusite opraviti 360° v 16 sekundah.” Večina začetnikov bo za tak zavoj potrebovala 25-30 sekund, prav to pa je razlog, da je najpogostejši nasvet začetnikom: “Bolj ozko, bolj ozko!”

Gordon Rigg, večkratni prvak Velike Britanije v letenju z zmajem, leti v prostem času tudi z jadralnim padalom. To je mož, ki so ga že nešteto krat vprašali za podobne nasvete. “Splošen nasvet pravi, da naj se poravnamo v močnem dviganju in obrnemo bolj ozko v šibkem dviganju. Ponavadi nas upoštevanje tega kar dobro pripelje do centra, toda prepogosta napaka je, da piloti enostavno ne obračajo dovolj ozko ali pa so njihove reakcije prepočasne.” V šoli nas naučijo, naj zavijamo ‘učinkovito’, kar si običajno interpretiramo kot ‘plosko’ in v velikem radiju. V realnem svetu je ‘učinkovito’ zavijanje to, da ostanete v najboljšem dviganju - nizko nad tlemi, to pogosto pomeni manjši radij kroženja. Visoko pod bazo oblaka, kjer se steber razširi, so lahko zavoji širši in bolj ploski.

Gordon še dodaja: “Na zmaju se prepričajte, da so nastavitve dobre in da leti enako dobro v desnih in levih zavojih, ali pa boste prevarani, da so vsi stebri na isti strani.”

“Povezava s padalom se mora začeti čimprej,” še dodaja pilot podjetja Skywalk, Armin Harich. Njegov cilj je, da bi prvi odletel 300 km preko nemških ravnin na padalu spodnjega EN B varnostnega razreda.

“Poskusite si steber vizualizirati. Prepoznajte in se navadite na občutek, ko padalo povleče navzgor ali navzdol. Tako boste prepoznali, kdaj je vaše dviganje boljše in kdaj slabše. Izkoristite piskanje variometra in se ne ozirajte proti ekranu, če to ni nujno potrebno. S tem boste ostali osredotočeni na kroženje v samem centru termičnega stebra.”

“Ko steber najdete, počakajte nekaj

trenutkov, da se pomaknete proti sredini, drugače boste že ob prvem zavoju zunaj. To ponavadi pomeni dve do tri sekunde, če so vaši zavoji ozki, in pet, če so le ti nekoliko širši.”

Poznavalec

“Vem, kako leteti v termiki, in sem že naredil nekaj preletov. Prebral sem tudi nekaj knjig, toda prijatelji me v termičnem stebru vseeno premagajo. Mi lahko kako pomagata?”

Brad je učitelj in tudi član ameriške reprezentance, kjer se je veliko naučil o letenju v velikih skupinah odličnih pilotov. “Ko vidim, da moji prijatelji v istem stebru pobirajo bolje, poskušam svoje padalo spraviti na isto mesto in v isti zrak, kjer so tudi oni. Kar pomeni, da začnem z vizualnim letenjem, namesto da bi se zanašal na svoje občutke. To ni nikoli dobra odločitev.”

“Kot prvo, vaše zaznavanje je vedno nekoliko zamaknjeno, ne glede na to, kako blizu ste. In kot drugo, zrak ne miruje. Boljše pobiranje vašega prijatelja morate razumeti, kot da je tam nekje sicer dviganje res boljše, a ga morate poiskati sami in s svojimi občutki. Zelo velike možnosti so, da boste kmalu pobirali bolje in se bo vaš prijatelj v iskanju boljšega centra pomaknil k vam.”

Gridd Rigon meni, da je najpogostejša napaka poznavalcev ta, da izgubijo dviganje in nato porabijo preveč časa, da ga ponovno najdejo, ali celo obupajo in odhitijo naprej. “Če se vam dviganje poslabša, namesto tega raje povečajte radij kroženja. S tem boste pokrili večje območje in z malo sreče spet našli center stebra.”

Kelly je v svoji karieri vodenja preletov v Alpah pomagal že na stotine pilotom. Zaveda se, da je pomemben pilot in ne padalo. “Piloti bodo prišli od spodaj mimo nas, le če delajo manj napak kot mi in s tem večajo svojo učinkovitost” pravi in dodaja: “Zmogljivosti padala igrajo vlogo le v primeru, ko imata pilota približno enako znanja o letenju v termiki.”

Leti elegantno, kot mačka

“Za ozek obrat poskrbite tudi za pravilen položaj v sedežu v odvisnosti od zračnega toka okoli vas. Ne želite si, da bi med pobiranjem termičnega stebra sedeli prečno na smer kroženja - to bi znatno povečalo zračni upor.”

Armin Harich

Večja učinkovitost se skriva “ali v ele-

ganci zavojev - pravzaprav liniji letenja skozi zrak - ali v načinu, kako širimo in ožamo zavoj v iskanju samega centra.” To je še posebej pomembno v šibkih pogojih, ko si želimo le vzdrževati trenutno višino. “Dviganje boste tem bolj izkoristili, tem dlje boste v centru. Odpiranje zavoja v kritičnem kotu in na pravi razdalji od centra, preden zavoj zopet zožate, bo podaljšalo čas letenja v najmočnejšem delu stebra.”

Kelly nas razsvetli še z zelo posrečeno primerjavo z amortizerjem:

“Absorbirajte in ustrezno reagirajte na vse ‘udarce’, ki vam jih nameče termika, ter poskrbite za mirno vožnjo.”

Na tej stopnji učenja bo postalo vaše 3D mapiranje stebra v možganih nekoliko bolj suvereno. Ugotovili boste, da to počnete že skoraj nezavedno - kar spetoma med kroženjem. Za večino se to kljub temu izkaže za zahtevno nalogo. Potrebno je velike vaje in tudi nekaj ugibanja. “V glavi si morate ustvariti model stebra, v katerem se nahajate, in ugotoviti, kateri obrat (levi ali desni) bo bolj učinkovit. Zvoki variometra so povezani z razpoznavnimi znaki na tleh. Striženje vetra pogosto vodi do zanešenih stebrov, še posebej pri ravninskem letenju. K sreči so na dani višini vsi stebri običajno zanešeni v isto smer, zato se splača v lov za naslednji steber pognati enako kot za steber prej.”

Dodaja še: “Izogibajte se kroženju v vseh stebrih v isti smeri. Če boste imeli občutek, da imate preferenčno smer vrtenja, se vedno, kadar bo to mogoče, prisilite in krožite v nasprotni smeri.”

“Hitrost letenja v termičnem stebru mora ustrezati vašim občutkom. Nastavitve mojega zmaja so počasne, toda žena Kathleen leti istega zmaja s hitrejšimi nastavitvami. Sami morate ugotoviti, kaj vam najbolj ustreza.”

Seveda mimo aktivnega letenja ne moremo. “Trenirajte dušenje nihajev ter neprestano izboljšujte aktivno letenje padala. V stebru boste boljši in število deformacij se bo občutno zmanjšalo!” pravi Armin.

Poskušajte nove stvari. Pogosto boste videli tri ali štiri pilote krožiti bistveno bolj ozko v svojih centrih, toda v istem termičnem stebru. Previdno slalomirajte med njimi in če se le da, pri tem čim bolj plosko zavijajte.

“Vsak steber naj bo vaja in priložnost za učenje. Naučite se ozkega vrtenja v centru,” pravi Armin in nadaljuje: “Namreč, če ga izgubite, ga boste bistveno lažje našli, saj vendar ne more biti daleč



stran!” Letenje v samem centru stebra ima še druge prednosti. “Z večjo G silo se poveča tudi odpornost kupole na deformacije. Z dodatnim nagibom padala pod kotom 20-45 stopinj ste pripravljene na vse, tudi na to da pustite prijatelje daleč pod sabo.”

Zavedajte se, da z letenjem v termičnem stebri nanj in na to, kaj počno, tudi neposredno vplivate. “Še posebej nad ravnino se pogosto zgodi, da se center stebra kar naenkrat znajde na nasprotni strani padala. Uporabljajte svoje občutke in jim zaupajte.”

Strokovnjak

“Mislim, da mi o pobiranju v termiki ne boste povedali nič novega, sem pa vsekakor pripravljen poslušati nove ugotovitve in se kaj naučiti. Kakršenkoli nasvet o tem, kako naj še bolj izpilim svojo tehniko, je vedno dobrodošel.”

“Podoben odnos do učenja bi morali imeti vsi,” je z diplomatskim odgovorom postregel Brad. “Že 20 let se ukvarjam z letenjem in še vedno se mi zdi, da se v prav vsakem poletu naučim nekaj novega. Kot kaže, bom do konca življenja študent.”

“Zapomnite si čim več informacij, kot goba posrka vodo. Na dolgi rok boste postali boljši pilot in če bo vse po sreči, tudi nikoli ne boste zadovoljni. Sindrom samozadovoljnosti je težava, s katero se srečujejo poznavalci, ne strokovnjaki. Z malo sreče in zdrave pameti ga tudi brez težav prebolijo. Ta šport te bo, bolj kot katerikoli drug, naučil spoštovanja. Zlepa ali zgrda.”

“Ne bojte se leteti s piloti, ki so po izkušnjah in znanju mnogo boljši od vas,” je prvi nasvet iz ust Kellya. “Vsi ste že osvojili termiko in če obstajajo kakšne razlike, je njihov izvor zopet v eleganci vaših zavojev in prenosov teže.” Spomnite se: Elegančno kot mačka.

“Piloti z izrazito eleganco ohranjajo svojo energijo in jo pretvorijo v manjšo izgubo višine pri ne najbolj učinkovitem zavoju. Z občutljivim variometrom ne bi smeli imeti težav. Preprosto, toda ne enostavno.”

Gordon Rigg pravi, da je za boljše pobiranje pomembno nadzirati tudi hitrost letenja. “Zelo veliko lahko pridobite s pospeševanjem in nato zaviranjem v najmočnejšem delu stebra.”

Dodaja še: “V stebrih, kjer je velika gneča, se vedno splača delati ožje zavoj, kot bi jih sicer, če bi bili v stebri sami. Tako boste ostali v sredini in verjetnost, da vas izrinejo, bo veliko manjša. Nekdo,

ki menca na robu termičnega stebra, pade ven in z vključevanjem ponovno nadleguje vse ostale v stebri!”

Ključnega pomena je, da se v zraku vedno maksimalno potrudite in daste vse od sebe, zato ne bodite leni. “Se spomnite, ko ste se čudežno pobrali tik nad tlemi, kjer so bili vsi pristanki na dosegu zelo slabi? Toliko truda, kot ste ga takrat vložili v pobiranje in centriranje stebra, ga morate vedno in zagotovo boste najboljši krotilec termike daleč naokoli!”

Poslušajte

“V glavi si morate ustvariti model stebra, v katerem se nahajate, in ugotoviti kateri obrat (levi ali desni) bo bolj učinkovit. Zvoki variometra so povezani z razpoznavnimi znaki na tleh.”

Gordon Rigg

Naslednji nasvet pravi, da se splača vsak polet izkoristiti za trening. “Izklopite inštrumente in izpilite svoje občutke. Svetovni prvak Thomas Suchanek je nekoč tekmo zmagal brez variometra!”

Armin Harich nas opominja, da ni vedno vse v padalu: “če obrnete ozko, poskrbite za pravilen položaj v sedežu v odvisnosti od zračneega toka okoli vas. Ne želite si, da bi med pobiranjem termičnega stebra sedeli prečno na smer kroženja - to bi znatno povečalo zračni upor.” Pravi, da lahko položaj v sedežu treniramo z majhnimi wingoverji. “Uporabite noge in zavrtite sedež v pravo smer. Ni enostavno, bo pa zelo pomagalo.”

Pomaga tudi, če razumete, kaj se dogaja s padalom. “Podučite se, kako deluje zavijanje. S potegom zavore se bo na isti strani povečal vzgon. Da s sedežem ne zdrsnete prečno na smer letenja, morate težo ustrezno prenesti v linijo zavoja.”

Ko bo zavora upočasnila letenje, se bo zmanjšal tudi vzgon. “Da preprečite zdrsniti padala iz tirnice kroženja, morate svojo težo prenesti v zavoj. Če je center stebra na notranji strani padala, morate zopet kompenzirati s težo.”

“Za zelo ozek zavoj lahko upočasnite padalo in zmanjšate radij kroženja pri istem naklonu padala. Prenesite težo na notranjo stran in nadzirajte radij z zunanjo zavoro. Ob prehodu v območje boljšega dviganja bo padalo skočilo za vašo glavo. Takrat lahko zavore popustite, da se padalo vrne nad vas.”

Pobiranje strokovnjakov je torej zelo podobno pobiranju začetnikov. “Osnovna ideja je enaka,” pravi Kelly, “le da so razumevanje, natančnost in eleganca na povsem drugem nivoju. S tem ko se večja vaše razumevanje, se večja tudi

vaša učinkovitost v stebrih.”

Domača naloga

Knjiga Burkharda Martena z naslovom “Thermal Flying” vsebuje 10 zelo uporabnih nasvetov, kako naj pilot vadi pobiranje termičnih stebrov. Tukaj jih je pet.

- Poberite do baze, zapustite steber in hitro pokurite 300 m višine. Ponovno vstopite in čim hitreje poberite nazaj do baze. Nato ponovite, le da pokurite 500 m, nato 750 m itd. Naučili se boste centriranja stebrov in njihove strukture.

- Preskakujte med dvema dežurnima stebroma. Poberite do baze v enem in odletite do drugega. Nato ponovite le, da zapustite steber kakšnih 200 m pod bazo, nato 400 itd. Ponavljajte, dokler niste že skoraj na tleh. Naučili se boste, da je oblika stebra odvisna tudi od višine.

- Vsak zavoj malenkost razširite. Slej ali prej boste prišli do roba, nato nazaj poiščite center. Spoznali boste optimalen radij kroženja v danem stebri.

- Pri jadrnanju ob termično aktivnem pobočju se odpeljite proti ravini in raziščite, kakšna so dviganja stran od pobočja. če najdete steber, ga poberite, kolikor visoko si upate, le da vas ne bo zaneslo za hrib v turbulentno ozračje. Spoznali boste razlike med termičnim in dinamičnim dviganjem.

- Če imate priljubljeno smer vrtenja, krožite v nasprotni smeri. V obeh smereh kroženja morate biti dobri. S tem bo vaše centriranje bistveno hitrejše in bolj učinkovito, namreč le redko priletimo v steber točno s sredino kupole.

Več si lahko preberete v knjigi “Thermal Flying”.

Zahvala

Brad Gunnusico je inštruktor, vodja tečaja ekstremnih manevrov in reprezentant Združenih držav Amerike.

Kelly Farina je vodja podjetja Austrian Arena, ki organizira padalske odprave v avstrijskih in italijanskih Alpah.

Gordon Rigg je član britanske ekipe in je bil že tolikokrat državni prvak v letenju z zmajem, da nihče več ne šteje.

Armin Harich sodeluje s podjetjem Skywalk in je mojster ravninskega letenja. Vodi tudi svoj blog s padalskimi nasveti v nemškem jeziku na:

www.youtube.com/haricharmin

Avtor: Ed Ewing

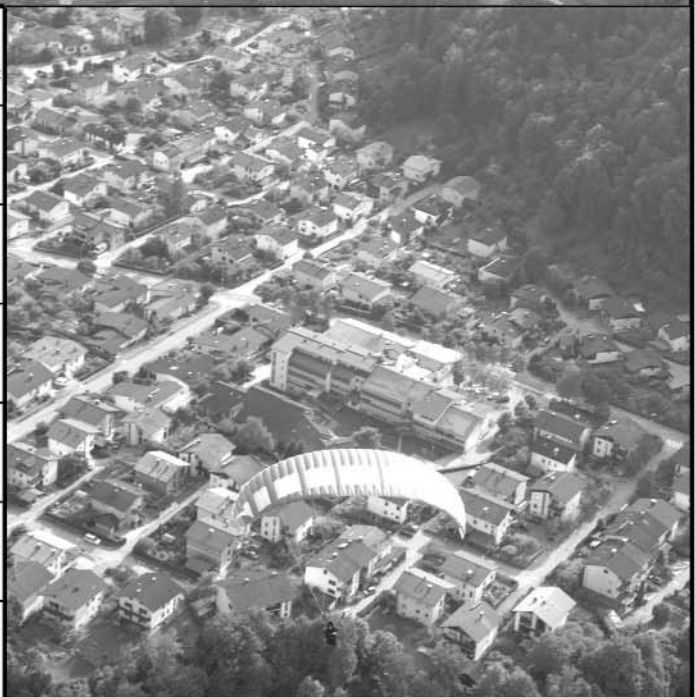
Vir: Cross Country Magazine, Edition 160

Prevod: Mitja Jančič,

DJP Metulj Rimske Toplice



SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	OBRAMBA, TUDI VARSTVO, ZAŠČITA	AVSTRIJA NAUK O GIBANJU TELES V ZRKU	↓	ODSOT- NOST SVETLOBE	PO LAST- NOSTIH UJEMAJOČ
MAJHNE, PREPRO- STE HIŠE					
KI SE DRŽI TERMINOV					
PRIJETEN VONJ					
NAJPOGO- STEJŠI SLOVEN. PRIIMEK					
IKAR	5. IN 20. ČRKA VOZNIK TAKSIJA			ZNAMKA PRALNIH PRAŠKOV	DAVEK NA RIBOLOV
SLOVEN. HOKEJIST V LIGI KHL, ROK ...					
SOLUCIJA VITAMINA B12 ZA INJICIRAN- JE ŽIVINI			↓		
BIZANTIN- SKI CE- SAR NIKO- LAJ (1204)					
SPINALNA MIŠIČNA ATROFIJA				PLOVILO NEZEM- LJANOV TRIJE SO- GLASNIKI	PADALKA LEBAN TANTAL
RIMSKA DVE				NOGOMET- NI IGRALEC BERBATOV ASTAT	
OZKA PREČNA IZBOKLINA V SKALNI STENI					
ŽENSKO IME					VZPETINA NAD ILIRSKO BISTRICO (799m)



			↓	HRBTE- NICA (MEDICIN.)	FOTO: GREGOR KOVAČ	DALMA- TINSKA PEVSKA SKUPINA	SKRBNIK, TUTOR	ARGON	UDARNA HITLERJE- VA VOJA- ŠKA FOR- MACIJA
					SNOV IZ KVASOVK ZA VZHA- JANJE TESTA				
								AVTOMOB. OZNAKA ZA ŠABAC	SOSEDNJI ČRKI

POMOČ

ANIVIT: solucija vitamina B12 KANABOS: bizantinski cesar AHAC: vrh nad Ilirsko Bistrico



everlast
double coating



gradient
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

Jelkin Hram (041 953 370 - Klavdij) www.jelkin-hram.com

DOPUSTOVANJE

Bruselj: padalska destinacija?

Listanje po Ikarju te popelje širom sveta, saj vsaka obsijana strmina slejkoprej dočaka pustolovščine želnega padalca. In ko se te dogodivščine objavijo na teh straneh, željo po odkritju nalezejo drugi piloti in ciklus se ponovi.

A tokrat, po pristanku na Brussel-Nationaal, nisem zagledal ne zasnežene gore ne najmanjšega hribčka, temveč le nasmejan obraz klubskega prijatelja Aljaža. Kam sem pa tokrat zašel? Predvsem pa, čemu vlačim padalo s sabo v te neskončne, komajda vzvalovane ravnice? In res: na prvi pogled Bruselj naključnemu padalcu ne more ponuditi prav dosti. Ves sever in zahod Belgije sta ravna, gosto naseljena in skoraj v celoti omejena s kontroliranim zračnim prostorom, kjer prosti letalci nimamo kaj iskati. V resnici pa je glavno mesto zanimivo izhodišče, saj se že v dobri uri lahko pripeljemo do marsikaterega vzletišča, ki jih v okolici ne manjka. Najbližji so bolj ali manj urejeni in gladki terrili – gromozanske "krtine" okoli ugaslih valonskih industrijskih središč pri Charleroiju in Monsu. Gre za že dodobra obrasle deponije rudniških odpadkov, dovolj visoke in strme, da se z njih z malo sreče da poleteti tudi dlje.

Jug Belgije je celo Slovencu lahko všečen, gričast, hribovit in zelen, kjer najdemo trate in očiščene poseke in nenazadnje tudi lokalne pilote, ki jih premore tudi ta delček Evrope. Obiskal sem Co, 145 km JV od Bruslja, glavno in

največje vzletišče v Belgiji, kjer sta lično urejeni dve široki poseki, obrnjeni na Z in J. Relativno višino 250 m nad velikim Z in bolj stisnjanim J pristankom v dolini je izkopal reka, leti pa se lahko tako lokalno na dinamiki, s termiko pa tudi dlje proti Nemčiji. Pristanka v precej ozki vijugasti dolini sta vse prej kot zajamčeno enostavna, saj se vetrna vreča pogosto kar ne zna odločiti, katero smer bi kazala. Tečajniki, ki jih tu ni malo, to pogosto občutijo na lastni koži (na zadnjici). Nenazadnje pa je možno tudi pristajanje na velikih travnikih za vzletiščem.

Podobno ugodno letenje ob severniku ponuja tudi petkilometrski greben pri romarskem kraju Beauraing. Tu je relativna višina le slabih sto metrov, a laminarni veter, ki piha z ravnice proti severu, ponuja prijetno brezskrbno letenje. Pristanek je možen na planoti za robom grebena na hribu (ob avtu), a tudi curaža v dolini, glede na majhno relativno, ni pretirano problematična. Zanimivo je, da so – tako na vzletišču kot na pristanku – lično urejene informativne table, na katerih je natanko napisano vse, kar je potrebno vedeti... a le, če znaš francosko, nizozemsko oziroma nemško ...

Poleg gričev in nižinskega letenja pa je Bruselj relativno blizu tudi sipinam in klifom na atlantski obali. Tu veljajo nekatere omejitve zaradi gnezdenja ptičev in kopalcev, paziti pa je treba tudi na bibavico. Letalske namere na Côte d'Opale na skrajnem severu Francije je

treba najaviti lokalnemu klubu prek spleta (<http://www.paralaile62.fr/badge>). V Franciji licenca ni potrebna, nujna sta zgolj zavarovanje in morebitna predhodna najava. Mi smo se odpravili na francosko vzletišče Cran aux Oeufs, ki se čez Rokav spogleduje z oblačno Anglijo. Vetrna, nujno potrebna za uspešno letenje vzdolž 40-metrskega klifa, je bilo napovedanega premalo. A ko smo jo mahali proti obali, med bunkerje iz druge svetovne vojne, je kupola v zraku že nakazovala, da smo na pravem koncu. Lokalnega pilota so šibki pogoji kmalu odvrnili od letenja, nam pa je vseeno uspelo odleteti nekaj krajših letov v čisto drugačnem okolju. Na Nizozemsko, na polotok Zeeland z ogromno umetno sipino pri kraju Zoutelande, kako uro in pol iz Bruslja, se bomo odpravili morda kdaj drugič.

Potovati v Belgijo predvsem ali samo zaradi letenja bi bila gotovo bolj norost kot smotrna izbira. Tereni so po svoje sicer zanimivi, vendar ne ravno spektakularni, in tudi vreme je manj prijazno. Kot fakultativna dejavnost v povezavi z obiskom zelo živahnega Bruslja in drugih znamenitosti pa nam lahko že v zelo kratkem času temeljito pomaga odpreti uvid v to precej čudno, razcepljeno deželo, ki pa nikakor ni brez čarov.

Avtorja: Tom Pavlič in Aljaž Grošelj,
DJP Kovk

Sliki: levo vzletišče Co, desno Côte d'Opale





ADVANCE IOTA

Zmogljivo. Sproščeno. Varno.



ADVANCE IOTA

Novo zmogljivo jadrarno padalo zgornjega EN B razreda Advance IOTA, vam zaradi uravnoveženosti svojih karakteristik omogoča sproščeno in varno letenje na preprost način. Glavne attribute predstavljajo nizka teža, preprosto vzletanje, občutek kompaktnosti, daljši hodi in progresivnost komand, odzivnost in okretnost, visoka stopnja pasivne varnosti ter odlične performance v svojem razredu. S popolnoma novo konstrukcijsko zasnovo so pri Advancu tako uspeli narediti sestavljanke, ki predstavlja ravnotežje med zmogljivostjo in varnostjo. IOTA je namenjena ambicioznim XC pilotom, ki želijo zmogljivo jadrarno padalo, obenem pa želijo dobiti možnost enostavnega obvladovanja in posledično sproščenega občutka pri letenju. Več informacij o IOTA najdete na www.huuhuu.si in www.advance.ch

Zastopstvo za Advance: Huu Huu paragliding / šola, SIV tečajji, tandemski poleti, XC izleti, oprema in servis.
Klemen Sovan / 031 848 267 / klemensovan@gmail.com / www.huuhuu.si



REKLAMA 777 September