



IKAR

FEBRUAR 2015



www.kimfly.si



**TEHNIČNI PREGLEDI
SERVIS
PRELAGANJE RP**



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

Fg + kimfly@siol.net
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



DREAM FLY



**PARAGLIDING CENTER
JELKIN-HRAM.COM**
jelkin.hram@siol.net 041 953 370




WoodyValley

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



Pravilnik o oznaki državne pripadnosti, registrskih in drugih oznakah na civilnih zrakoplovih

V začetku januarja letos je pričel veljati Pravilnik o oznaki državne pripadnosti, registrskih in drugih oznakah na civilnih zrakoplovih, v katerem se v 19. členu za jadralne zmaje in jadralna padala zahteva označitev z identifikacijsko nalepko in posledično vpis v evidenco.

V postopku priprave in tudi v času po objavi v uradnem listu smo na Ministrstvo za infrastrukturo, Sektor za letalstvo, posredovali dopise z argumentiranimi mnenji o nesmiselnosti označitve in vpisa v evidenco ter o tem, da ta zahteva nima vpliva na varnost letenja. Dopise s podobno vsebino so jim pošiljali prav tako iz Javne agencije za civilno letalstvo in Letalske zveze Slovenije. Kot predstavniki stroke smo bili vsi naštetih tudi na dveh sestankih pri vodji Sektorja za letalstvo, vendar na naše pomisleke, predloge in pripombe z njegove strani nismo dobili zadovoljivih obrazložitev. Iz omenjenega sektorja smo na vse naše dopise prejeli pavšalne odgovore, ki nikakor niso upoštevali naših argumentov.

Zaradi ne dovolj premišljenega, nenatančnega in prehitro sprejetega predpisa - upravnega nesmisla in nezmožnosti izvajanja postopka vpisa v evidenco zaradi nepredpisanih pogojev za vpis nihče ni mogel leteti z letalnimi napravami, ne da bi ob tem kršil predpis. V državah EU registracija ni zahtevana, o tem je bil na Ministrstvo za infrastrukturo poslan dopis od European Hanggliding and Paragliding Union (EHPU), katere član je tudi naša zveza in v katero je vključeno okoli 100.000 prostih letalcev iz 19 držav. Tudi če bi bil za naše letalce možen vpis, tuji letalci, ki prihajajo k nam na letenje, tega v praksi nikakor ne bi mogli izpolnjevati.

Sprejeti odlok povzroči veliko škodo: prosti letalci ne moremo opraviti določenega naleta, kar je osnovni pogoj za to, da smo uleteni in da letimo varno; prav tako je nalet potreben za ohranjanje in podaljševanje vseh pooblastil; ustvarja se gospodarska škoda, predvsem na področju doline Soče in v primorski regiji, kjer je letalski turizem eden najpomembnejših turističnih atributov teh destinacij.

11.2.2015 je bil na Ministrstvu za infrastrukturo sestanek v zvezi s spornim pravilnikom. Na sestanku so bili poleg ministra za infrastrukturo in direktorice Direktorata

za infrastrukturo prisotni tudi predstavniki Sektorja za letalstvo, Javne agencije za civilno letalstvo, Zveze za prosto letenje Slovenije in Letalske zveze Slovenije.

Po predstavitev argumentov in usklajevanjih je bilo s strani ministra obljubljeni, da bo Ministrstvo za infrastrukturo začasno zadržalo izvajanje 19. člena pravilnika, in sicer do 31.12.2015. V tem obdobju bosta Ministrstvo za infrastrukturo in Javna agencija za civilno letalstvo uredila pomanjkljivosti glede predpisov o izvajanju tehničnih pregledov jadralnih padal in jadralnih zmajev, ki so predpisani v Uredbi o jadralnem zmajarstvu in jadralnem padalstvu, Javna agencija za civilno letalstvo pa bo pripravila Operativno tehnično zahtevo, v kateri bo določen način izvajanja tehničnih pregledov, pogoji za pridobitev pooblastil za njihovo izvajanje ter postopek vodenja evidence tehničnih pregledov. Aktivno bosta pri pripravi in sprejemanju omenjenih določil sodelovali tudi Zveza za prosto letenje Slovenije in Letalska zveza Slovenije.

Zadržanje izvajanja 19. člena pravilnika do 31.12.2015 razrešuje tudi problematiko letenja jadralnih zmajev in jadralnih padal, ki so v lasti tujih državljanov.

ZPLS bo nadaljevala aktivnosti v smeri dogovarjanja o primerljivi ureditvi dejavnosti prostega letenja z ureditvijo v državah EU. V zadnjih mesecih je bilo vložena ogromno dela in truda s strani vodstva ZPLS, predstavnikov društev primorske regije in nekaterih članov, ki so se vključili v strokovno ekipo glede zadeve s spornim pravilnikom. Pokazala se je tudi smiselnost delovanja naše zveze, saj so državni organi ugotovili, da smo s svojo strokovnostjo enakovredni sogovorniki in da ne morejo delovati mimo argumentov, ki jih mi utemeljeno in strokovno zagovarjamo.

Hkrati smo aktivno sodelovali tudi z javnostjo in mediji, ki so korektno poročali o celotni problematiki. Z našim načinom delovanja smo se jim predstavili kot resna in dobro koordinirana organizacija. Vse to nam bo lahko v veliko pomoč tudi ob koncu letošnjega leta, ko bo zadevo glede spornega člena v pravilniku treba dokončno urediti.

Največ k temu pa lahko pripomore naše članstvo, saj je pred nami zopet glavna

letalna sezona, v kateri lahko z upoštevanjem predpisov, zlasti glede področij in višin letenja, kakor tudi s čim manjšim številom nesreč, največ pripomoremo k temu, da bomo lahko v prvi številki Ikarja v naslednjem letu objavili, da so državni organi upoštevali naše predloge in argumente in uskladili pravilnike v naše zadovoljstvo.

K celotnemu ugledu naše dejavnosti seveda lahko pripomore še veliko dejavnosti, ki jih nihče ne bo naredil namesto nas. Organizacije dogodkov, dnevi ZPLS, izobraževanja, članki v Ikarju, sodelovanje z GRS, sodelovanje z lokalnimi skupnostmi, urejanje vzletišč, zgled manj izkušenim pilotom ...

Na kakšnem od naštetih ali na katerem od ostalih področij se sigurno lahko najde čisto vsak posameznik, član zveze, ki se zaveda, da se lahko z dodajanjem kamenčkov sestavi čudovit mozaik, v našem primeru močna zveza, ki navzven lahko veliko pokaže.

To je hkrati poziv društvom, da se še bolj aktivno lotijo zadev, o katerih velikokrat le razmišljajo. ZPLS bo po potrebi pri vseh dejavnostih koordinirala zahteve in nudila strokovno in ostalo pomoč.

Za UO ZPLS, Srečko Jošt

Članarina ZPLS za leto 2015

Članarina posameznega društva za leto 2015 znaša: število članov društva x 20 EUR. Zastopnike društev naprošamo, da točne podatke o društvu s seznamom vseh članov (preverite naslove članov, ker je bilo v lanskem letu veliko naslovov napačnih) pošljejo na elektronski naslov:

brigitajarc@ejglejnaprej.com

Seznam izpolnite na Excelovem obrazcu, ki je bil poslan vsem društvom in je tudi objavljen na spletni strani ZPLS. Članarina mora biti plačana do 28.2.2015.

Ugodnosti članov ZPLS so objavljene na spletni strani ZPLS: **www.sffa.org**

**Liga 2014**

Opravljeno je bilo 15 disciplin (5 tekmovalj + DP). Skupno je bilo 62 tekmovalcev iz 12 društev, od tega 30 v serijskem razredu (max EN-C).

Odperti razred

| | | | | |
|----|----------------|----------------------|-------------|-------|
| 1 | Dušan Orož | OZONE ENZO 2 | DJP Kajuh | 10131 |
| 2 | Jože Molek | OZONE ENZO 2 | DJP Cumulus | 9627 |
| 3 | Tilen Ceglar | OZONE ENZO 2 | DJP Metulj | 9314 |
| 4 | Bojan Gaberšek | NIVIUK ICEPEAK 7 PRO | KL Vrhnika | 8615 |
| 5 | Tomaž Eržen | OZONE ENZO | KJP Krokro | 8037 |
| 6 | Marko Novak | OZONE ENZO | KL Vrhnika | 7177 |
| 7 | Klemen Peljhan | GIN-GLIDERS CARRERA | KJP Krokro | 6839 |
| 8 | Jošt Napret | OZONE ENZO 2 | DJP Metulj | 6270 |
| 9 | Jurij Vidic | OZONE ENZO 2 | KL Vrhnika | 6146 |
| 10 | Primož Suša | OZONE ENZO 2 | KL Vrhnika | 5881 |

Serijski razred

| | | | | |
|----|----------------|---------------------|-------------|------|
| 1 | Klemen Peljhan | GIN-GLIDERS CARRERA | KJP Krokro | 6839 |
| 2 | Stojan Kranjc | TRIPLE SEVEN QUEEN | DJP Kovk | 4789 |
| 3 | Tadej Krevh | GIN-GLIDERS CARRERA | Adrenalin | 4683 |
| 4 | Simon Konavec | NOVA TRITON 2 | Adrenalin | 4122 |
| 5 | Mitja Jug | GIN-GLIDERS CARRERA | KL Vrhnika | 3813 |
| 6 | Dušan Durkovič | NOVA TRITON 2 | DJP Metulj | 3802 |
| 7 | Aleš Žumer | OZONE DELTA 2 | KJP Krokro | 3220 |
| 8 | Grega Rutar | OZONE DELTA 2 | DPL Posočje | 2857 |
| 9 | Igor Eržen | MAC-PARA MARVEL | KJP Krokro | 2666 |
| 10 | Peter Kocjan | NIVIUK HOOK 3 | Lintvar | 2642 |

Klubsko

| Mesto | Klub | Skupno |
|-------|------------|--------|
| 1 | KL Vrhnika | 27017 |
| 2 | KJP Krokro | 25847 |
| 3 | DJP Metulj | 20976 |

XC GLOBE 2014**JP posamezno**

| | | | |
|-----|----------------|------------------|--------|
| 1. | Uroš Bergant | JPK Kriška Gora | 1030.2 |
| 2. | Andrej Piškur | JPK Kriška Gora | 998.8 |
| 3. | Dušan Orož | DJP Kajuh | 864.1 |
| 4. | Bojan Gaberšek | DPL Ikar SG | 820.5 |
| 5. | Sandi Kristič | Krokro Železniki | 763.6 |
| 6. | Miha Mlakar | Luftmandlc | 725.2 |
| 7. | Branko Žnuderl | Parakrilec | 703.7 |
| 8. | Luka Šmit | DPL Lesce-Bled | 698.1 |
| 9. | Anže Pristov | DPL Lesce-Bled | 674.7 |
| 10. | Tomaž Eržen | Krokro Železniki | 673.0 |

JP ekipno

| | | |
|----|-----------------|--------|
| 1. | JPK Kriška Gora | 1501.9 |
|----|-----------------|--------|

JZ posamezno

| | | | |
|----|------------------|---------------|-------|
| 1. | Matjaž Klemenčič | DPL Posočje | 374.1 |
| 2. | Ivan Brovc | DPL Posočje | 339.6 |
| 3. | Alan Sattler | DPL Posočje | 289.2 |
| 4. | Andrej Mravlje | Delta klub Lj | 237.2 |
| 5. | Miro Pergar | Delta klub Lj | 227.0 |

JZ ekipno

| | | |
|----|-------------|-------|
| 1. | DPL Posočje | 739.1 |
|----|-------------|-------|

PARAGLIDING FESTIVAL

LIJAK-NOVA GORICA-SLOVENIA
28.-29. MARCH 2015

GOFLY.SI

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

force-trainer

Logos: ADVANCE, AIRDESIGN, AXIS, BRUCE GOLDSMITH DESIGN, FLYTEC, gradient, KIMPLY, PFWA GLOTTOPPE, navijer, NIVIUK, NOVA, OZONE, SHY, SKYWALK, TRIPLE SEVEN, UPE, Woody Valley

PARAGLIDING TESTIVAL

LIJAK-NOVA GORICA-SLOVENIA

28.-29. MARCH 2015

GOFLY.SI
<https://www.facebook.com/LjakFestival>

Hoja & Letenje - Lijak 28.3.2015 (rezervni termin 29.03)
 za začetnike in izkušene športnike - enostavna pravila in zanimivo točkovanje



- **Sestanek:** ob 7.30 (pristanek Lijak)
- **Začetek:** ob 8.00 na pristanku Lijak
- **Naloga:** hoja in letenje - vsak po svojih najboljših močeh*
- **Konec:** ob 18.00

Za točkovanje se upošteva razdalja med dvema obratnima točkama

- Točke = razdalja do prve obratne točke + razdalja do druge obratne točke + razdalja do pristanka
- Piloti, ki letijo manj kot 20% od skupne razdalje, dobijo 20% kazen
- Piloti, ki končajo tekmovanje, tako da pridejo peš nazaj do štartne točke (pristanek Lijak), dobijo 20% bonusnih točk
- Piloti, ki končajo tekmovanje, tako da priletijo nazaj do štartne točke (pristanek Lijak), dobijo še 10% bonusnih točk

Nagrade

- o 1st Flytec Vario Sonic
- o 2nd 777 Link Hike&Fly nahrbtnik
- o 3rd Sky Paragliders EYRIE + SKY SMART majica
- o 4th Ozone V30 Travel Pack - Nahrbtnik
- o 5th Ozone V30 Travel Pack - Nahrbtnik
- o 6th Ozone V30 Travel Pack - Nahrbtnik
- o 7th Sky Paragliders SKY SMART majica
- o 8th Sky Paragliders SKY SMART majica
- o 9th Sky Paragliders SKY SMART majica
- o 10th Sky Paragliders SKY SMART majica



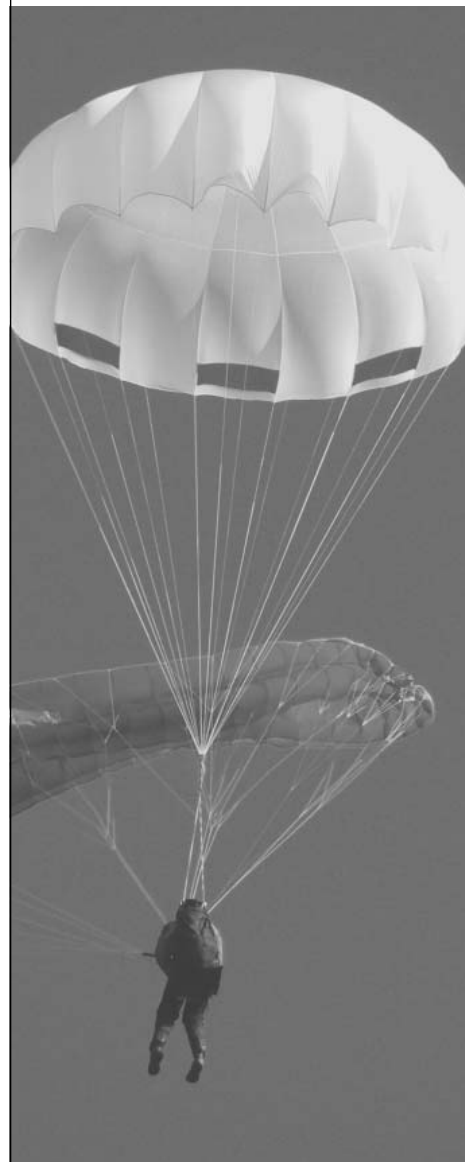
Registracija**

Prijave na info@tomatosport.si (obvezni podatki: ime, priimek, e-poštni naslov, rojstni datum, kraj rojstva / država, spol, št. JP licence / izpita, padalo-model, tim, fotka).
 Prijavnina se ne plača.

* V primeru navamejših vremenskih razmer, lahko komisija določi do 3 obratne točke. V tem primeru se za tekmovanje upošteva razdalja med vsemi točkami, tako kot pri tekmovanjih v preletih; npr: v primeru burje so točke lahko: pristanek Lijak → Caven → Sabotin → pristanek Lijak).

** Podrobnejša pravila bodo objavljena na gofly.si.

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

JP – točnost pristajanja - 2014

| | DP | EVR. | PGAWC | skupaj |
|---------------------------------------|-----|------|-------|--------|
| 1. Matjaž Ferarič Čuk Dravograd | 60 | 53 | 90 | 203 |
| 2. Jaka Gorenc KPL Kanja Dol. Toplice | 64 | 60 | 69 | 193 |
| 3. Matjaž Sluga DJP Zlatorog Laško | 100 | 90 | / | 190 |

JZ - liga 2014

| | DP | liga | FAI | skupaj |
|---|-----|------|-----|--------|
| 1. Primož Gričar Let Škofja Loka | 180 | 126 | 129 | 435 |
| 2. Franc Peternel Let Škofja Loka | 158 | 110 | 57 | 326 |
| 3. Matjaž Klemenčič DPL Posočje Tolmin | 48 | 108 | 107 | 263 |
| 4. Iztok Jarc DPL Posočje Tolmin | 70 | 104 | 77 | 251 |
| 5. Stanislav Galovec DPL Posočje Tolmin | 114 | 63 | / | 177 |

14. FAI SVETOVNO PRVENSTVO V HITROSTNIH PRELETIH Z JADRALNIMI PADALI

Roldanillo - Kolumbija 2015

Mednarodna letalska zveza FAI je štirinajsto svetovno prvenstvo v preletih z jadralnimi padali tokrat pozicionirala na ameriško celino, bolj natančno v Roldanillo, ki leži v JZ delu tropske Kolumbije in le 3° severno od ekvatorja. Valle de Cacua je torej globoko v tropskem pasu, vendar Andi in civilizacija delujeta nam v prid. Roldanillo oziroma Rolda si je v zadnjih letih upravičeno pridobil sloves po vrhunskem ravninskem letenju in 7/7 tekmah. Za naše prvenstvo, ki je trajalo od 10. do 25. januarja, so obljubljali še močnejše pogoje zaradi sušnega obdobja v Južni Ameriki. Po lanskem deževnem evropskem prvenstvu si je kaj lepšega že težko predstavljati.

Tokrat so nam namenili 6 mest, ki so jih zasedli Jurij Vidic, Primož Suša, Jože Molek, Dušan Orož, Jošt Napret in moja malenkost. Poleg tega smo imeli še zveste navijače Dejana Schewennerja, Staneta Jakopiča in Klavdija Rakuščka, ki se je pridružil zadnji dan prvenstva. Zgodba o potovanju na SP je že avantura sama po

Lepi dečki - svetovni viceprvaki

sebi. Jožetu zamuštrajo padalo v Miamiju in meni v Frankfurtu. No, že to, da sem vsa letala ujel, je bil čudež, pol dneva pred potovanjem pa sem imel še kar hudo prometno nesrečo (brez resnih poškodb). Tako se v soboto zvečer, en dan pred začetkom prvenstva in dobra dva dni pred začetkom prve tekme, oba z Jožetom srečava s slovitim PIR – property irregularity reportom in lahko samo moliva k novim in starim bogovom, da nama dostavijo padala pred prvo dirko.

V nedeljo se je tekmovanje tudi uradno začelo z otvoritveno slovenostjo. Glavna točka je bila parada tekmovalcev po vsem mestu. Na čelu z vojaško godbo španciramo mimo tisočev domačinov in navijačev. Med nami so pomešane še maskare, ki s svojo izvirnostjo in dodelanostjo dodobra poživijo kolono. Vzdušje je zares fantastično, slikamo se vsakih 10 metrov in na koncu vse skupaj postane zelo naporno, saj se kar ne konča. Ko pridemo do trga, pa je totalen odklop in potihoposkušamo pobegniti do restavracije. Ja, sedaj se mi slavni ljudlje smilijo! Med

parado ponosa izvem, da je moje padalo na poti in ga lahko pričakujem v večernih urah, zato se mi še toliko bolj smeji. Kdor čaka, dočaka in ob 10ih se izgubljeni sin vrne. Na drugi strani pa Jožetov še kar uživa nočno življenje v Miamiju.

Prekletstvo dobrega trening dneva tukaj ne drži! Kakorkoli, omenil sem že, da Rolda slovi po dobrem vremenu in povsem običajno je, da zgodaj zjutraj pada dež, čez par urc pa imaš posejane sladke baze čez celo dolino. Torej tukaj se tudi dan ne pozna po jutru. Na trening dnevu smo doživeli rahel šok. Namreč - tudi za takšne gladiatorje, kot smo mi (tko pravijo), je prehod iz zimskega letenja na Lijaku v hardcore lee-side letenje z 5+ m/s stebri malo preveč na prvo žogo. Po hribih je res lepo »rokal«, kot pravijo Srbi, in nekateri so se hvalili tudi s sedemmetrskimi stebri. Na ravnini je bilo bolj normalno in po par urah letenja so vsi hitro obudili reflekse in ogreli stegenske mišice. Dobrega trening dneva sva bila prikrajšana le Jože zaradi padala in jaz po eksperimentiranju s štriki, tako da sem šel



kar hitro na tla in oddal Enzota v operacijsko sobo k doktorju Vyparini na trimming. Zvečer smo se ob slovitim kolumbijskem vsi strinjali v tem, da bo vseh 14 dni precej napornih. In nismo se motili.

Po »muškem« treningu nas na prvi tekmi čaka klasično »Rolda« vreme. Kot da bi narava vedela, kaj potrebujemo za sproščen začetek. Temu primerno zastavijo 86 km dolgo disciplino, ki jo malce ovirajo ognjena polja sladkornega trsa. To je spet zgodba zase, ampak na kratko gre pa tako: na superfinalu pred dvema letoma se je prvič zgodilo, da se je grupa pilotov zapeljala nad goreče polje (polje, merjeno v hektarih, ne njiva). Felix Rodriguez je pred tem še prižgal GoPro na glavi in za nas posnel, kako izgleda 19 m/s sajasti steber. Hja, verjetno vam je postalo jasno, da ni najbolj varna stvar v padalstvu, zato so nam tokrat izrecno prepovedali podobne podvige in nam zagrozili s kaznijo. Način, kako naj bi to preverjali, pa je še ena zgodba zase. Ampak raje se vrnimo nazaj na tekmo. Jože si je za prvi dan za las sestavil opremo od kolumbijskih kolegov. Bolj se je bližal štartni pilon, bolj se je videlo, da se gremo zares. Milosti namreč ni, leti se zelo agresivno in na milimetre, vse za top pozicijo na štartu. Šibke razmere pod bazo to še toliko bolj potencirajo. Med tekmo se nič ne špara. Algoritem letenja je zelo prepost - steber in poln gas tudi do 50 metrov nad tlemi. Sliši se enostavno, pa ni. Vodilna grupa, ki je zelo velika, je tako močna, da v kolikor narediš napako, si 70. ali 80. in leti se tako hitro, da to izredno težko nadoknadiš brez lastnega doprinosu. Žal se večina naše ekipe ne znajde najbolj v ciljem doletu, zato smo porazdeljeni od 35. do 75. mesta, ekipno pa nič kaj pohvalno. Petr Chromec z Boomerangom je zmagovalec prvega dne s povprečno hitrostjo 36,8 km/h. Led je prebit.

Na drugi tekmi zastavijo suverenih 107 km dolgo disciplino, kjer smo prvi del odleteli po hribih in zaključek po ravnini. Po hribih je tempo resnično ubijalski! Klapa ga tišči na polno skozi vse in kakšni tudi poskrbijo za acro vložke s happy ending-om. Po ravnini se tempo malce umiri in v tem delu se vodilna grupa poveča. Zopet je cca 80 pilotov, ki z različnimi linijami poskušajo pridobiti prednost. Kakšnih 30 km pred ciljem sva z Jurijem v zavidljivem položaju. Vse do cilja se drživa spredaj med najvišjimi in zaključiva tekmo okoli desetega mesta. Osmoljenec dneva je bil Primož, saj je moral zaradi vejice v štrikih predčasno pristati. Stephan Morgenthaler z Enzo 2 je



zmagovalec drugega dne s povprečno hitrostjo 27,1 km/h.

Bog je na tretji dan naredil svetlobo in Jože je na tretji tekmi končno ujel svojega Boomeranga, ki sedaj drži Guinnessov rekord za najdlje leteči boomerang na svetu. Na ta dan pa smo se zbudili v deževno jutri, ampak nič zato. Sem že pojasnil, da je to dokaj normalno. Kljub mojemu hvalospevu vreme ni bilo tako zelo dobro in na tabli imamo revnih 45 km po ravnini. Ves čas smo bili boj za obstanek in tekom tekme vsi pocurili razen velemojstra Morgenthalerja, ki edini pride v cilj s povprečno hitrostjo 14,7 km/h. V teh pogojih se je od naših najbolje izkazal Dušan, ki mu je zmanjkalo dobra 2 km do cilja.

Dnevi gredo mimo kot za šalo in že smo na četrti tekmi, kjer nas čaka 83 km leten-

Jure Vidic pred pristankom

ja v šibkih pogojih. Vsaj taka je bila napoved, ki pa se je izkazala za napačno. Glej ga, zlomka. Naredil se je čisto spodoben dan in zopet letimo po uveljavljenem algoritmu. Disciplina je omogočala dve možnosti – ravninsko in hribovsko. Ker je ravnina zgledala precej neobetavna, se je dobra polovica odločila za hribe. Med njimi tudi vsi Slovenci razen Jošta. Primož in Jurij sta večino časa letela v ospredju, jaz pa po začetni napaki nikakor nisem mogel ujeti prve grupe. Kljub temu smo vsi hitreje odleteli kot skupina po ravnini. Zmagovalec tretje tekme je Felix Rodriguez pod Enzo 2 s povprečno hitrostjo 30 km/h. Primož, Jurij in Dušan so bili med dvajseterico, kar nas je ekipno dvignilo s šestega mesta na tretje mesto.

Tekmovalci v ciljnem doletu



Takrat smo se prvič zares zavedali, da lahko Slovenijo postavimo na kakšno štengo.

V noči na peti dan so v dolino Cauce prišle oslABLJENE vremenske motnje, ki so povzročile manjše nevihte in nekaj dežja. Bojda v tem delu Kolumbije ni konkretno padal dež od sredine oktobra. Po par urah čakanja na štartu se skuha žmoht na Roldanillom, ki dokočno odplakne tekmo. Izpostavim lahko še to, da smo vsi piloti bolj izmučeni po vožnji z busi nazaj v dolino, kot pa bi bili če bi leteli ves dan. Naslednji dan so zopet napovedali slabo vreme, ampak mislim, da so se zmotili v prav vsem – veter, pokritost in možnost neviht. Iz zares žalostnega pogleda v jutranje nebo se vreme prelevi v klasičen dan. Pred samo tekmo to še ni jasno, zato zastavijo samo 57 km. Štartni pylon je tokrat odločil tekmo, saj je 20 pilotom uspelo tik pred štartom pobrati do baze na optimalni lokaciji, medtem ko smo ostali 200 metrov nižje in jih do konca tekme nismo več ujeli (z izjemo Primoža). Samo letenje je bilo spet po receptu nabrušenih tišacev – steber in polna plinka vse do 12 km ciljega doleta, ki je bil v popolni senci. Kljub temu da nam manjka dobrih 100 m višine za črto, gremo na glavo. Vse bolj molimo, da se nam prikaže sveta Marija in tako pridemo do cilja, ko pred sabo zagledam prve pilote, ki 50 metrov nad mestecom Obando zarolajo mašine. Odpisne end of speed section, takrat pa šele adrenalin špricne v žilo, ko dejansko kakih 30 metrov nad bajtami dobimo rešilno bilko. Primož in Jurij s herojskim ciljnim doletom sta med deseterico. Zmagovalec je Južnoafričan Andre Rainsford – Boom 10 in povprečna hitrost

Otvoritvena slovesnost

34, km/h. Ekipno trdno držimo tretje mesto.

Naslednji dan zopet lepo dežuje zjutraj, ampak to nas ne briga, v bistvu je še fajn, ker ti sonce ne nabija že navsezgodaj. Za šesto dirko sestavijo 72,4 km po ravnini. Vreme se še enkrat več sestavi in bolj kot je pozna ura, bolje dela ravnina. Zopet lahko malo omenim gnečo na štatu. Res je nepopisna. Dogajajo se vsakodnevni trki med piloti, kar je drugje prava redkost. Če je bil včerajšni ciljni dolet na meji, smo ta dan zadnjih 25 km odleteli brez vrtenja in na polni plinki zahvaljujoč konvergenci na liniji. Jurij, Primož in Dušan so končali okoli 20. Mesta, ostali pa malce nižje. Ekipno na vrhu ostaja enako. Zmagovalec dneva je bil naš dobri prijatelj Martin Petz – Enzo 2 s povprečno hitrostjo 29 km/h. Na sedmi dan je bog počival, mi pa smo na sedmi tekmi spet garali. 103 km - polovica po hribih in polovica po ravnini. Ta dan se je kar veliko stvari zgodilo, ampak ker tale članek hitro postaja zelo obsežen, bom bolj kratek. Samo letenje je bilo spet zelo hitro in napadalno. Sedaj smo že vsi vajeni tega ritma in je nekaj normalnega. Zaradi vojaških operacij so nam omejitve zračnega prostora zmanjšali na 2400 metrov, tam pa je tudi ponavadi višina baze +/- 200 metrov. Zadnjih 20 – 30 km sva z Primožem v sami špici prve grupe, vendar za zadnjih 10 km se dolina na tem delu povsem pokrije in smo se primorani reševati iz podna. Tako nas veliko pilotov priklopi. Felix je medtem poskusil sam po sredi ravnine in nas vse nabil za pet minut. Ostali smo počasi po balončkih prijajcali do cilja. No, ne prav vsi, namreč meni in Jožetu je zmanjkalo 50 metrov, da bi preletela ciljno črto. Hja, malo preveč sem tvegala. Ta dan pa so tudi zaznamovale

kršitve zračnega prostora, med prekrškariji se je znašel tudi Dušan. Zgodba s »hvatanjem krivin« je bolj ali manj vsem znana in ne bi rad tega posebej razlagal. Kakorkoli, na koncu so Dušana iz tekmovanja izključili zaradi nešportnega obnašanja. Ima pa vsaka zgodba dve plati. Za nas je bilo to kar neugodno, saj smo izgubili enega člana pri ekipni razvrstitvi.

Tekmovanje postaja zelo naporno. Zjutraj vstajamo pol sedmih, potem se guncaš uro pa pol na avtobusu. Nato je potrebno premagati še 50 višinskih metrov s 30+ kg težkim ruzakom. Povprečno letimo štiri ure na dan. Po opisu dosedanjega letenja mi boste verjetli, da ko končno prideš do stanovanja, vidiš samo še tuš in posteljo. Na osmi tekmi se z Joštom na začetku strgava s ketne in narekujeva tempo in linije po ravnini. Res ni boljšega občutka, kot ko se ti sestavlja tako, kot si zamisliš in ko vsi priletijo pod tabo v steber takrat, ko ga ti ravno zapustiš. še zdaj mi grejo kocine pokonci, to je to! Ampak žal nič ne traja večno, tako da po 40 km porinem malo preveč in puf, 50 pilotov gre čez mene. Kljub temu malce nadoknadim v zaključku tekme in pridem takoj za prvo grupo v cilj. Normalno, Jurij in Primož sta med njimi. Ekipno se tretjega mesta držimo kot klopi. Junak dneva pa je postal Honorin Hamard z Ozonom in 37,2 km/h povprečno hitrostjo na 97 km disciplini! Naslednji dan je sledila prepotrebna pavza. Čez noč so dolino Cauce zajele nevihte in poleg tega je bil tokrat močnejši see breeze iz Pacifika. Štart je pozicioniran rahlo neugodno. Običajno je potrebno čakati na štartu, da se baza dovolj dvige in kasneje grozi veter iz Pacifika, ki piha čez hribe. Tako imamo za spodoben vzlet omejeno okno in kljub temu kdaj zapiha dol in takrat postane šov za gledalce toliko bolj zanimiv. En dan je Angležu Guy-u celo uspelo odleteti z zaprtim padalom na obeh straneh, šele ko je močnejše oplazil drevo, se je kupola odlimala iz štrikov in njegov Enzo se je sestavil. Kar dramatičen prizor, ampak tudi najboljšim se kdaj zgodi kaj takega.

Naslednje jutro se zbudimo v še slabše vreme, na team leader briefing obeta 0% možnosti za dirko, ampak ker smo v Roldi, gremo vseeno na štart, ker se pač nikoli ne ve, kaj bo zares z vremenom. Sprva je izgledalo, da res ne bo nič, a ko prvi žarek sonca pokuka čez oblake, se v roku pol ure drastično izboljša. In tako imamo nastavljen 70 km dirko po najbolj termičnem delu doline. Na štartnem pilonu smo bolj kot ne vsi Slovenci v dobri poziciji in letenje se po dveh glajdih



zopet spremeni v polna plinka način. V cilj pa ponovno letimo z 200 m minusa in se zanašamo na mestece Obando za spas. Celotno dirko sva s Primožem odletela na čelu vodilne grupe, kjer je tudi Jurij. Sam poskušam ostale namudriti z drugačno linijo v ciljem doletu. Zanamci se zopet zapodijo na glavo do end of speed sectiona in nad mestece, kjer je spet steber iz podna! To, da med ESS in črto pobiramo, je postalo čisto normalno. Sam sem raje pozihral, saj sta tako Jurij in Primož porinila in je bilo bistveno, da jaz pridem v cilj, če komu od njiju ne bi uspelo. Prav zares hecen in lep je občutek, ko poskušaš odleteti najbolj optimalno za ekipo. Nasploh je vzdušje v naših vrstah zares dobro in vsi se maksimalno trudimo zagotoviti ekipno stopničko. Razlike pa so zelo majhne in kljub temu da ne končamo slabo, so nas Avstrijci prehiteli in smo pred zadnjim dnevom na četrtem mestu. Number 1. na svetu – Julien Wirtz se je prebudil in z Enzotom 2 zmagal s povprečno hitrostjo 35,2 km/h.

Sedaj pa pridejo na vrsto hladni živci in sposobnost letenja pod pritiskom. Namreč za tretjim mestom smo zaostajali zgolj 30 točk in za drugim pičle štiri točke več! Po včerajšnjem dnevu smo se strinjali, da nimamo kaj šparati. Ostane nam samo napad na polno, sicer pa se tukaj tako leti vsak dan. Organizator pa tudi nič ne špara in za deseto tekmo in zadnji dan postavijo kraljevskih 123 km skozi skoraj celotni poligon. V prvi polovici napadam brez milosti. Dvakrat vmes sem relativno daleč spredaj kot prvi in dvakrat tudi zadaj na 100. mestu. Zadnjih 60 km pa se celotna dolina pokrije in baze se posušijo. Sledi čisto drugačno letenje, kot smo ga vajeni. Odvržem ves balast in začne se tekma navzgor – v stebrih. Počasi vsi curimo in jasno je, da cilja ne bomo videli. V tem delu se z Jurijem dobro znajdeva, zato ostajava med najvišjimi. Uspe mi najti optimalno linijo do naslednje obratne pri mestu Tulua, kjer začutim res rahlo dviganje – 0,2 m/s, ki ga maksimalno izkoristim. Medtem ko je velika večina že na tleh, me dviganje počasi zpušča in po jajcih grem v zadnji glide tega prvenstva, takrat pa slišim Jurija po postaji, ki pravi: Tilen, zmagaj! Takrat se šele zavem te možnosti, tako da grem do konca nad manjše mesto in pristanem kar v štadion. Tam me čaka Jošt, ki je pristal na poti do obratne, ko snamem čelado in si mislim: Hvala bogu, da je konec. Hitro je postalo jasno, da sem zmagal in da sta Jurij in Jože tudi med 10, če ne med top 5. Do drugega mesta v ekipni razvrstitvi smo

potrebovali pičlih 34 točk in potihem vsi upamo, da nam bo le uspelo. Sledi živo čakanje na rezultate in ko so objavljeni, pomislim na pogovor mojega dobrega prijatelja: Na konci bič počti!

Tokrat lahko poleg moje prve zmage na FAI 1 tekmah napišem še bolj sladko ekipno dnevno zmago, ki nam je na zadnji dan prvenstva prinesla skupno **srebrno medaljo!** štirinajsto svetovno prvenstvo velja za najzahtevnejše in najmočnejše prvenstvo do sedaj. Še sam Christian Maurer priznava, da je bilo to zanj daleč najtežje prvenstvo. Z novimi pravili so razlike med padali majhne in konkurence še ni bilo večje. Način in tempo letenja je bil zares neverjeten. Primož Suša v 18 letih tekmovalnega letenja še ni videl česa takšnega. Svetovni prvak je več kot zaslužen postal mladi Francoz **Honorin Hamard**, ki je znan po hitrem in napadalnem letenju. Michael Maurer ali Minimaurer je s fantastičnim letenju postal svetovni podprvak pred zimzelenim Nemcem Torstenom Sigelom. V ženski konkurenci je dominirala Francozinja japonskih korenin **Seiko Fukouka Neville** pred Keiko Hiraki (Japonska) in našo sosedo Nicole Fedele iz Italije. Tako kot pri nogometu na koncu zmagajo Nemci in tudi tokrat je bilo tako. Prvič na svetovnih prvenstvih postanemo **Slovenci svetovni podprvaki**, ki smo zadnji dan špance izrinili na tretje mesto.

Za konec pa sledi še malo sladke statistike. Na 14. svetovnem prvenstvu smo imeli 10 letalnih dni, preleteli smo okoli 800 km oziroma slabih 40 ur. Izmed 148 pilotov je Dušan Orož končal na 97., Jože Molek na 94., Jošt Napret na 62., Tilen Ceglar na 25., Primož Suša na 12. in **Jurij Vidic na 7. mestu!**

Celotna reprezentanca se iskreno zahvaljuje za odlično navijanje in dobre misli! Sedaj pa je čas, da res zaključim tale roman. Moram samo še priznati, da je bilo super podoživljati celotno prvenstvo skozi spomine in tipkovnico! Upam, da ste tudi vi uživali skozi branje in tako malo okusili kolumbijski zrak.

Pripravil: Tilen Ceglar



Tilen Ceglar, Jurij Vidic, Primož Suša

| | |
|--------------------------------------|--|
| Kraj in čas: | Roldanillo, Kolumbija 10. - 24. januar 2015 |
| Uradna stran tekmovanja: | www.airtribune.com/worlds2015 |
| Člani reprezentance: | Jurij Vidic, Primož Suša, Tilen Ceglar, Jošt Napret, Dušan Orož in Jožef Molek |
| Blog slovenske reprezentance: | www.sloparaglidingteam.si www.facebook.com/sloparaglidingteam www.sffa.org |
| Medijska podpora: | www.xcmag.com in www.facebook.com/xcmag |
| Galerija: | www.sloparaglidingteam.si zavihek »galerije« |

LOVCI NA DALJAVE

Deniliquin, NSW*, Avstralija

Po petih (sicer ne zaporednih) naših zimah, ko sem bil na letenju v Braziliji, začeni leta 2007 (resnici na ljubo je treba povedati, da so bili enkrat vmes tolažilni Kanarski otoki in Argentina, ki pa sploh ni bila tolažilna), je dozorela ideja, da je treba poiskovati kaj novega!

Moj prijatelj, s katerim letiva skupaj kot lovca na daljave v špurah že več kot deset let, ne želi pa biti nikjer imenovan, zato ga bomo tukaj imenovali Nevidni (naziv, ki se ga je že davno prijel), je idejo o Avstraliji razdelal do potankosti. Ko sem po poletju vsak dan poskakoval z gričkov, je on študiral, kako je Sebastian Benz (CH) od novembra 2013 do januarja 2014 odletel 375, 342, 326, 323, 354, 299 km, kar pa so le njegovi najdaljši preleti takrat. Mojster je bil Tam doli kar

Avtor z mrežo proti muham

dva meseca in pol in svetu pokazal, kakšne jadralnopadalske perspektive se skrivajo tukaj! Ker pa v tem predelu Avstralije ni gričev kot 750 km severovzhodneje, kjer leži Manila in so slovenski piloti že leteli, je tukaj edini način, da se spraviš v zrak, aeroxaprega ali towing (ang.) ali vinč, ki je beseda, ki se je med slovenskimi piloti najbolj udomačila.

Če sva bila z Nevidnim v ekipi najprej sama, se nama v zadnjem mesecu pred odhodom na hitro pridruži še "Argentinec" Gregor Primc, tako da smo vsaj trije. Že ko me Go-opti v nedeljo (23.11.) ob 12.30 sname na pumpi na Vrhniki, se bojim dolge poti in tega, da nas najprej pelje Air France, za katerega je znano, da so lastni reprezentanci za 7 dni izgubili prtljago - padala! V Benetkah

avion štarta ob 18.25 in letimo v rikverc proti Parizu, kjer ob 23.30 presedemo na letalo proti Kitajski. V Guangzhou, ki je šesto največje letališče na svetu in po novem kot vozlišče zamenjuje Singapur in Hongkong skupaj, priletimo ob 18.25 po lokalnem času (24.11.), po 12h urah poleta. Ne vem, če veste, da je cca leta 1200 kitajski princ izplul s 1000 džunkami (ladjami) na morje in v treh letih obiskal Indijo in Afriko. Poveljniška ladja je bila dolga 120 m, medtem ko so bile lupinice od Krištofa Kolumba 300 let kasneje dolge 30 m in so bile le tri. Toda ko se je po treh letih vrnil domov, ga je mama - cesarica za ušesa, da to pa že ne, da ona ne bo videla lastnega sina tri leta, in je dala vse ladje požgati in od takrat se je staro kitajsko cesarstvo obrnilo navznoter in ni več plulo po morjih. Zdaj si bodo Kitajci svet vzeli, kakor bi





jim brez mame bilo namenjeno že takrat. Ob 21.00 naprej do Melbourne, kjer po 9,5 h pristanemo ob 9.00 (25.11.) Tako vržemo proč dan, imenovan 24.11., ki je glede na vse za nas dolg le nekaj 17h. Ujamemo še avtobus do Southern Cross, kjer imamo ob 12.05 vlak do Wangaratte, kjer nas čaka Brian, ki nas bo vozil, šlepal in seveda zaračunal. Dostavimo se v Deniliquin (7000 prebivalcev), v kamp, kjer si že vnaprej najamemo hišico, kjer ob 19h po 42 urah z Vrhniko padem v posteljo. Naselje leži 245 km severno od Melbourne in brez pretiravanja lahko povem, da je pokrajina v radiju 250 km od Deniliquina, imenovanega po domače kar Deni, popolnoma ravna, nadmorske višine 100 m, brez ene vzpetinice ali gozdov (en velik obstaja 40km JV). Pristaneš lahko kjerkoli! Na vzhodu se po 230 km začneja hribovje, ki se steza ob vzhodni obali, proti zahodu pa so obširni gozdovi, narodni parki na razdalji 240 km od našega vzletišča Conargo, ki se nahaja 28 km severovzhodno od Denija.

Prvi dan itak ne moremo spati in smo budni pred šesto. Ob 8h se odpeljemo na pisto, ki pa ni nič drugega kot pašnik, ki ima špуре kolesnic v travi v več smereh, katero se uporabi, pa je odvisno od smeri vetra, najdaljša špura je dolga skoraj 3km! Gregor prvič poskusi towing in ga še 4x ponovi, da Brian presodi, ali je Gregor dovolj sposoben. Jaz imam to srečo, da sem šolske začetke vinča opravil že pri naših Lintvarjih in sem se Brianu že od doma izkazoval z datumi letov z domačega vinča. Nevidni se je izkazal z datumi in preleti v Južni Afriki. Po sedANJI oceni je bil ta dan eden od štirih naboljših, ki smo jih imeli, in novopečeni obvladovalec vinča, Gregor takoj odleti 228 km! Tri dni kasneje zvečer vsi trije izpolnujemo nacionalni test (Tow Endorsement Theory Examination) in med sabo prav nesramno plonkamo. Seveda vsi izdelamo z odliko, tako da smo tudi pred njihovo letalsko zvezo dovolj izkušeni!

Ker nas Brian (kadar ne leti oziroma kadar scuri) ali njegova partnerica Barb pobirata po pristanku, je pomemben in obvezen Spot treking, da te že med letom spremljata, kam letiš (vsake 10 min naprava Spot, ki jo ima pilot pri sebi, preko satelita odda svojo pozicijo, Brian ali Barb pa jo dobi po telefonskem signalu - kadar ga ima - in te spremlja na ekranu tablice. Tako sta na tvojem pristanku včasih takoj, ko zložiš padalo (se je

zgodilo), to je mogoče le v primeru, če se tedaj pobira prav tebe (sicer počakaš do 2h, odvisno, koliko drugih je še daleč letelo in se morebiti prej pobira njih), kar je najbolj pomembno za čim hitrejšo vrnitev in naslednji dan lahko ponovno letiš!

In pride tudi dan, na katerega nismo pripravljeni; ob 9.45 nas Brian obvesti, da je odhod ob 10h. Vidimo, kako prbija veter in goni krošnje evkaliptusov nad našim kampom in vemo tudi za napoved!? Ok, gremo pogledat, boljše kot pa ležat cel dan. Gremo na drugo pisto, imenovano Grenacres: pridejo vsi, razen Kari Roberson (AUS, deklica je sicer

zmajarka, zdaj pa želi postaviti jadralnopadalski ženski svetovni rekord), ki ima ohcet brata. Kako ji bo še žal! Po tleh prbija veter 50 km/h in seveda vsi samo gledajo - toda zgodi se kaka pavzica, ko piha 35 km/h, ki pa ni nikoli dolga. In grejo po vrsti Garth Canac (AUS, po tem poletu avstralski rekorder)), Sebastian Benz (CH), Gavin McClurg (USA), njihovi štarti so kar v redu, razen da šlepani stojijo na mestu, ne glede na to, da se vozilo oddaljuje, pripravljamo se tudi mi, ko štarta Bruce Marks (AUS) - ga takoj s tal nizko odnese vstran kot lockout in samo nazaj, nazaj kot zmajček. Kaj takega določeni niso videli niti v Južni Afriki! Potem gre še naš Brian



Zgoraj: Kitajski zmaj - meander v žitnem polju, spodaj: pod bazo



Webb (AUS) - ista zgodba, s tem da v letu rikverc za dva metra zgreši lastni avto, ki je parkiran 20 m stran – in začnemo pospravljati. Gre še Benjamin Staub (CH) in nazadnje Alex Jašenko (AUS), ki ga, preden le odleti, enkrat šlepa 50 m po tleh, čeprav je na vrvi ... Ni nam treba ... Vreme nas je do sedaj preveč ujčkalo z razmerami na štartu, tako da je tole malo preveč ... za prvič, naslednjič bom pa že vedel. Razdalje sedmih, ki so odleteli in dosegali hitrosti 100 km/h: po vrsti: 391, 375, 231, 12, 262, 313, 328. Prileteli so do velikih poraščenih predelov, brez pristankov, zato so se v glavnem pospravili dol (tisti 300+). Bili pa smo čisto zraven, še njih padala smo držali, ko je bil postavljen avstralski in ogrožen svetovni rekord. V naslednjih dneh uspem tudi sam preleteti 100 km, enkrat, pa dvakrat, pa petkrat, da v desetem dnevu odletim 241 in prav v zadnjih dveh letalnih dneh še 252 in 236 kilometrov.

Poleg dolgih letov je bil moj najlepši dogodek Tam doli gotovo tale: Po mojem najdaljšem preletu pristajam pred velikim gozdom, ki je sicer narodni park Mallee Cliffs in ga ne morem preleteti. Moje pobiranje pride ob 21h. Na vožnji domov opolnoči rdeča luna vzide nad

cesto na poti domov (vzide kdaj pri nas luna opolnoči?). In naenkrat je na cesti vse živo - kengerujev je na stotine, ki pametno stojijo ob cesti in pogledujejo v naš mimovozeči avto, le včasih večji (mama) in manjši (vsekakor mladič) stečeta pred avtom, kot da ga uči te večšine. Vse skupaj se zdi kot velik žur in da jih podimo s ceste, njihovega plesišča, ko si v noči in v luni jemljejo nazaj deželo, ki od venomer pripada njim, belci pa so si jo vzeli (mislijo, da) za svojo in jo poimenovali Avstralija! (1.30 doma.)

ZAKLJUČEK:

Nad pričakovanji!!! Od 18 dni smo leteli 11 dni, še v dveh dodatnih dneh so leteli vsaj ostali. Vreme je bilo pestro, saj se je avstralska pomlad zaključevala z ves čas prisotnimi deževnimi sistemi na južni in vzhodni obali, kar sicer ni tipično, smo pa posledično imeli dneve posute z lepo kumulusno oblačnostjo. Za primerjavo je v istem času bilo v Manili vse dni pretežno deževno! Vsaj jaz direkt z odklopa z vinča scuril samo enkrat, kar kaže na to, da je termika za pobiranje nizko tukaj dovolj "kvalitetna". Nevidni, ki je letel tudi v Južni Afriki ("kjer z lahkoto scuriš, takoj po odklopu z vinča"), pa je mnenja, da je v primerjavi med Brazilijo, Južno Afriko in Avstralijo

tukaj najbolj "zgonjeno" v zraku. Za Brazilijo mu pritrdim takoj in prav nič nama ni bilo žal, da sva oba pustila doma Ozonove M6 in prav za sem kupila Tritona 2. Tako rekoč iz istega štartnega mesta smo z različnimi vetrovi leteli v štiri različne smeri, v primerjavi z Brazilijo, kjer drsaš isto špuro, ki se morebiti šele po 100 km loči na variante, zgodaj dopolodne ves nizek, kakor si, pa samo letiš od enega do drugega pristanka med drevjem in niti ne moreš kam iz te smeri. Zaradi pobiranja, ki je zlata vredno, je mogoče v dveh zaporednih dneh leteti 200 km, kar se je meni tudi zgodilo! In vsaj meni najbolj pomembna: zaradi ravnine in neporaščenosti spodaj se pred pristankom spričo močnega vetra nikoli nisem počutil ogroženega v smislu, kje in kako bom pristajal (manjši pristanki, rikverc pristajanje), kar je bilo v Braziliji ali Argentini ves čas prisotno. Pa letos? Zase vem, jaz grem.

Moja statistika: odleteno 103, 105, 113, 171, 189, 236, 241, 252 km v 12 aerozapregah, skupaj 1535 km in 49,5 h v zraku.

Avtor: Andrej Erznožnik

NSW* je avstralska zvezna država Novi Južni Wales



SLEDENJE V ŽIVO

Live Tracking ali glej ga, spet leti!

S pojavom novih tehnologij, predvsem pametnih telefonov, pokritosti terena z mobilnim omrežjem in pocenitev hitrega prenosa podatkov, se je odprla možnost cenene sledenja v živo. Prej so to omogočale le tehnologije, ki so bile pregrešno drage ali pa je bil drag prenos podatkov, tako da se to nekako ni izplačalo.

Sledenje v živo, live tracking, ni neka modna muha ali hvaljenje po Facebooku, da spet letiš in kje letiš. Če te kdo spremlja, lahko v primeru tvoje nezgode to opazi in primerno ukrepa. Tako si lahko zagotoviš ustrezno varnost.

Ko sem dobil v roke moj prvi pametni telefon, mi žilica radovednosti ni dala miru, da ugotovim, kako bi ga izkoristil še za kaj več kot samo za telefoniranje. Odkril sem programčke za zapis poti in sledenja v živo. V zadnjem času pa je postal moj mobilnik odličen instrument za letenje.

Prvič se mi je dobra lastnost sledenja obrestovala, ko sem nekega dne »scuril« bogu za hrptom. In še preden sem zložil padalo ali pomislil, kako se bom vrnil do avta, me je že poklical prijatelj, ki je spremljal moje letenje doma na računalniku ter mi ponudil prevoz. Hvala!

Drugič mi je k odrešitvi pomagalo, ko sem pristal na drevesih. Pri prošnji za pomoč na 112 sem navedel tudi, kje na spletu lahko najdejo mojo lokacijo. Reševalci so me našli v dvajsetih minutah. Še enkrat hvala! Trenutno uporabljam Samsungov pametni telefon Galaxy Note 4. Na njem imam nameščen program za letenje XCSOAR. Dobiš ga na spletni strani xcsoar.org. Ta program spremeni telefon, ki ima tudi barometer, v popolni instrument za letenje. Poleg sledenja v živo omogoča navigacijo preko obratnih točk, pomočnika v termiki in preračunava dolet v cilj preko ovir. Ta program omogoča sledenje v živo preko kar nekaj internetnih portalov. Sam se povežem na livetrack24.com, ki je eden najpopularnejših portalov za ta namen. XCSOAR mogoče ni najboljši program, a tega sem se naučil in mi zadostuje.

Ni pa edini. Kar nekaj programov je, ki omogočajo vse te funkcije ali pa samo snemajo pot in jo pošiljajo v medije. Za samo sledenje v živo je dovolj že povprečen pametni telefon z GPS in operacijskim sis-

temom Android, iOS ali Windows mobile. Plod domačega znanja je odličen program FlyMe, ki spremeni mobilnik v letalni instrument s sledenjem v živo. Pri tem me moti edino to, da pošilja podatke na svoj portal XCglobe, ki se ne povezuje s socialnimi omrežji tako kot LiveTrack24. Tako nekako nimaš publicitete, ki je ključ varnosti.

Iz domačih »delavnic« prihaja tudi Naviterjev SeeYou Recorder. Program je namenjen le snemanju leta in sledenju v živo preko LiveTrack24 portala.

Naviterjev proizvod je tudi letalni instrument Oudie 3, ki podatke posreduje preko bluetooth mobilniku na aplikacijo OudieLive, ta pa naprej na portal LiveTrack24 preko mobilnega omrežja.

Na tržišču se dobi tudi letalne instrumente, ki imajo vgrajene module s SIM kartico in podatkovno povezavo v mobilnih omrežjih. Taka instrumenta sta Compassov C-pilot Evo, ki se povezuje na LiveTrack24, in Flymaster Live SD, ki ima poleg svojega portala tudi povezavo na nekaj ostalih.

LiveTrack24.com je portal, ki ga uporablja največ uporabnikov. Omogoča brezplačno posredovanje online sledenja. Da stvar deluje, moraš ustvariti svoj račun in registrirati svoj mobilni telefon. Na portalu si lahko kupiš SMS sporočila, ki bodo posredovala tvoj dogodek (vzlet, pristank, potrebujem pomoč ...) na številko, ki jo določiš. Možno je tudi pavšalno plačevanje za premium članstvo z določenimi ugodnostmi. Portal ima tudi svojo

aplikacijo za mobilnike. Prodajajo pa tudi svoje naprave za sledenje v živo. Brezplačen račun ti poleg osnovnih funkcij omogoča še sledenje prijateljev v skupni funkciji in posredovanje tvojih dogodkov na Facebook. Na portalu pa lahko najdeš aplikacije za različne operacijske sisteme, ki komunicirajo z njim.

Ena najboljših naprav za sledenje pa je SPOT Satellite Messenger. SPOT ne potrebuje GSM signala, kajti njegova komunikacija poteka samo preko satelitov. Cena je malo višja: sama naprava stane 145 evrov, potem pa je potrebno plačevati še letno naročnino, 100 evrov osnovna, ki vključuje pet SMS sporočil vsakega tvojega dogodka. Za naročnino 140 evrov pa dobiš poleg tega še online sledenje.

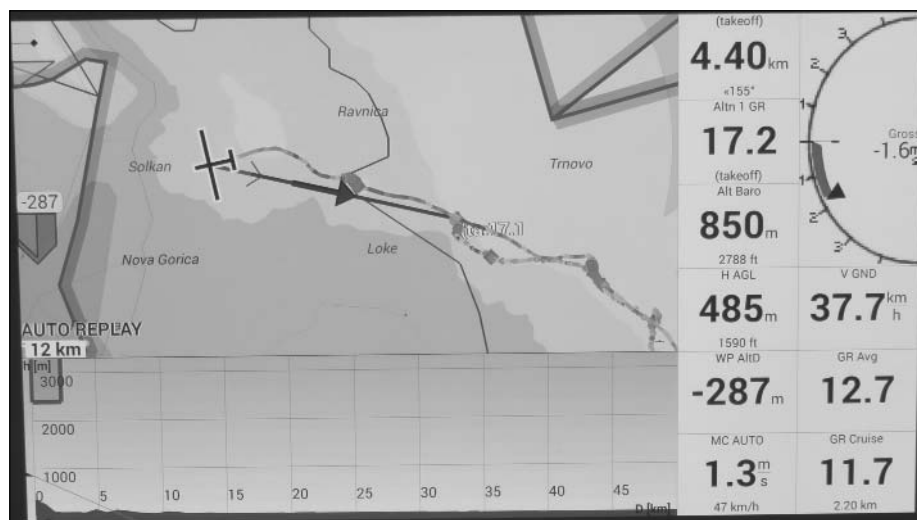
Na koncu naj omenim še to opozorilo. Uporaba mobilnega telefona za sledenje v živo povzroča veliko porabo energije, zato je skoraj obvezno imeti dodatno napajanje. Poraba prenosa podatkov v mobilnih omrežjih ni pretirana. Za štiri ure dolg polet XCSOAR porabi v 20-sekundnem sledilnem intervalu nekaj manj kot 1MB prenesenih podatkov.

Mimogrede pa je dobro tudi doma povedati, da se odpravljáš na letenje, in jim dati naslov povezave, kje te lahko spremljajo.

Uporabljajte sledenje v živo, mogoče vam povrne vse ...

Pripravil: Micko Pidalc

Slika: XC Soar



Novičke

Alan Jereb

Advance

Pri Advance-u so predstavili nov lightweight zaprti sedež Lightness 2. Čeprav tehta samo 2,8 kg - 3,05 kg (odvisno od velikosti), Advance pravi, da je namenjeno pravim XC preletom ter da ima integrirano rezervo in certificiran back protector. Dobite ga z namenskim nahrbtnikom, Lightpack 2, katero nudi lightweight pakiranje in udobnost. Ponujajo ga v treh velikostih. Cena za slovenski trg znaša: 984 evr. (www.advance.ch)

GIN

Genie X-Alps je ultra-lahki (2 kg v M velikosti) zaprti sedež, predstavljen na festivalu Coupe Icare, namenjen »hike&fly« ter XC pilotom. Narejen je iz ultra-lahke Dyneeme in bazira na sedežu katerega so X-Alps tekmovalci uporabljali v letu 2013. Zaščito hrbta nudi 14 cm debela zračna pena. Dobavljen je v šestih velikostih. (www.ginglidors.com)

High Adventure

Izdelali so majhno krmilno rezervno padalo Beamer 3, katero je certificirano do 90 kg (izjemoma do 100 kg, za pilote izkušene letenja z Rogallovim krilom). Beamer 3 je majhen in dobavljen v standardni ter lightweight različicah ter tehta 1,23 kg. (www.highadventure.ch)

Little Cloud

Spiruline je zamenjal Spiruline EZ, dobavljen v šestih velikostih od 9 m² do 24 m². Za krilo pravijo, da je igrivo, intuitivno ter neposrednih odzivov. Je tro-linjec, ki je bolj kompakten od predhodnika ter z majhno vitkostjo in velikimi celicami. Pravijo tudi, da zelo dobro kljubuje porušitvam. Vzdolžno nihanje so skoraj da odpravili, tako je padalo bolj učinkovito ter prijetneje za letenje. Največje velikosti so namenjene začetnikom, popotnikom, pohodnikom kot tudi za XC prelete. (www.littlecloud.fr)

MacPara

Splavili so ultra-lahko verzijo EN C Elan-a. Je 1,5 kg lažji od Elan-a, toda zadržuje »enak športni občutek, dobro »pobiranje« ter glide čez celotni hitrostni razpon«. Kupiti ga je možno v šestih velikostih. (www.macpara.com)

MacPara

Heaven je nov zaprti sedež, kateri ponuja »odlične povratne informacije padala ter udobnost«. Kokon je narejen iz elastičnega materiala, ki ohranja elegantnost. Hrbtišče je zračno, vponke so ultra-lahke, rezerva pa je shranjena pod sediščem s karbonsko sedalno ploščo. Sedež z 23 cm debelo protekcijo in karabini tehta 5,45 kg ter je dobavljen v treh velikostih. (www.macpara.com)

MacPara

Predstavili so četrto generacijo šolskega EN A padala Muse 4. Muse 4 naj bi bil varen, vzdržljiv in z dobrimi letalnimi lastnostmi. Dobavljen je v petih velikostih, katere pokrivajo razpone od 60 kg do 135 kg.

Neo

The Body je Neo-v »speed-riding« sedež. Ultra-lahka izdelava z neodvisnimi nožnimi oporami, katere zagotavljajo več svobode med samim smučanjem. Certificiran EN1651 in tehta borih 290 g. Možno ga je celo kupiti integriranega v smučarski kombinezon. (www.flyneo.com)

Advance Lightness 2



Beamer 3



MacPara Elan



MacPara Muse 4



Nova

Za Mentor 4 pri Novi pravijo, da ponuja boljše letalne performanse od predhodnika Mentor 3 (boljša finesa in kontrola, boljše dušenje prečnih nihanj ter lažje »pobiranje«). Padalo je lažje od predhodnika in je ojačano na izpostavljenih delih. Kupiti ga je možno v petih velikostih in je namenjeno izkušenim pilotom z rednim naletom. (www.nova-wings.com)

Ozone

F*Lite je Ozonov novi »hike&fly« sedež, narejen iz zelo tankega materiala, kateri je sešit z Dyaneema nitjo. Karbonske paličice nudijo dodatno oporo nogam. Sedež je prestal EN obremenitvene teste za silo 15 G in maso 100 kg. (www.flyozone.com)

Sol

Pri podjetju imajo velika pričakovanja glede krila Sonic 3D. To je krilo snovano z idejo kompetitivnega akro ter freestyle tekmovanja. Narejeno je iz vzdržljivih materialov (uporabili so WTX40 blago – 40 g/m², karbon/mylar ojačitve, notranje opore ter kratke vrvice). Pravijo da je padalo zelo direktno ter občutljivo za letenje. Dobavljivo je v eni velikosti 18 m² in je necertificirano. Namenjeno je samo izkušenim pilotom. (www.sol-paraglider.com.br)

Triple Seven

Pri Triple Seven smo pripeljali do certifikata naše novo padalo Rook2 katero je umeščeno v razred B. Cilj Rook2 padala je postaviti novo raven performanc v svojem razredu, hkrati pa izboljšati tudi občutke pilota, tako v turbulentnem ozračju kot seveda tudi v mirnem. Za velikost MS že zbiramo naročila po super ugodni ceni, ki je pripravljena izključno za slovenske pilote. (www.777gliders.com)

Sup'Air

Delight 2 je zaprti sedež namenjen izkušenim XC pilotom. Ima odstranljivo ultra-lahko sedalno ploščo ter vgrajen kokpit. Kokon je odstranljiv, oporo za noge pa nudi karbonsko počivalo. Leti se v »3/4 sedečem« položaju z dvostopenskim pospeševalnikom, kateri uporablja Harken-ove škripe. Nudi 15 cm Bumpair hrbtno protekcije ter je certificiran EN/LTF z rezervo na hrbtnišču in ročico na desni strani. Dostopen je v treh velikostih in tehta 3,66 kg. (www.supair.com)

Swing

Swing je predstavil Orange Cross »križno« rezervno padalo, katero z uvlačljivim vrhom in odprtini na vogalih, tudi v zahtevnejših vremenskih razmerah nudi dobro nihajno stabilnost. Zaradi uporabe modernejših materialov pravijo, da se rezerva hitro odpira in počasneje propada, prav tako pa jo je enostavneje zložiti. (www.swing.de)

Swing

Sensis je Swing-ovo EN-B padalo, namenjeno vikend pilotom. Ima »enostavne in natančne« kontrole z dobro kontrolo naklona krila. Je elegantno in kompaktno krilo. Snovano je bilo z idejo, da mora biti letenje z njim tako enostavno, da se pilot lahko sprosti ter uživa v okolici. (www.swing.de)

U-Turn

Predstavili so Infinity 4. čeprav bi lahko glede na ime sklepali drugače, je bilo krilo na novo snovano. Pri U-Turn-u obljublajo »natančno manevriranje ter krotkost«. EN B padalo je namenjeno nadarjenim začetnikom, kot tudi pilotom, ki se vračajo kategorijo nižje. Konstruktor Ernst Strobl je izjavil, da je želel, da je izdelek agilen, fleksibilen, hiter in varen. Očitno mu je to uspelo, saj je med postopkom certificiranja krilo dobilo 79 A klasifikacij in samo 2 B klasifikaciji. (www.u-turn.de)

SupAir Delight 2



Triple Seven Rook2



Swing Sensis



U-Turn Infinity 4



PREDSTAVITEV ADVANCE EPSILON 7

Kavalir na zemlji, primadona na nebu



"Epsilon sedem je jadralna naprava za pilote, ki se želijo otresti najprej začetniške, potem tekmovalne zakrčenosti in se ukvarjati s tehniko letenja v detajlih, ki jih prej niso poznali."

Advanceovo padalo Epsilon 7 sodi v razred EN B, kar v temelju pomeni, da se pogovarjamo bodisi o pilotih, ki želijo leteti s padali relativno visoke pasivne varnosti bodisi pilotih, ki so nekoč na drznejših padalih leteli veliko in aktivno, pa so se odločili, da bodo poslej leteli varneje. Osebnostno sem po štirih in pol letih (ponovnega) letenja pred kratkim kupil to padalo, dotlej sem z različnimi jadralnimi padali naletel petsto poletov in blizu dvesto ur.

Epsilon sedem je jadralna naprava za pilote, ki se želijo otresti najprej začetniške, potem tekmovalne zakrčenosti in se ukvarjati s tehniko letenja v detajlih, ki jih prej niso poznali. Vsaj pri meni je bilo tako. Če za uvod povzamem na kratko: prvič gre za padalo izjemne pasivne varnosti. Drugič gre za padalo, ki je zelo okretno v zavojih in se v termičnih dviganjih obnaša agilno, elegantno in kooperativno. Tretjič gre za padalo, ki pri vzletnih manevrih ne trpi nasilja, vseeno odpušča napake v zelo veliki meri, naprej in vzvratno pa krilo lahko dvignemo že z blagim naslonom in tako rekoč na mestu, četudi ni vetra. Četrto gre za padalo zelo agilnega, a lahkotnega manevriranja, kot bi bilo narejeno za

manevre, kot so wingoverji, spirale ipd.. In petič, če sem vključimo tudi lepe pristajalne lastnosti, padalo – to pa bi posebej poudaril – daje izjemen občutek stabilnosti in varnosti v turbulentnih pogojih in pri jadraniu blizu pečin, hribov ipd. Toliko v grobem, naj povedano pojasnim.

Jadralni pilot ne bo nikoli razvil pravih letalnih občutkov, če ga letalna naprava ob različnih situacijah v zraku dela nervoznega. V začetniških fazah je nervoza pred poletanjem in v zraku razumljiva, kasneje je prav, da od nje ostane t.i. rešpekt, kajti letenje nikoli ne sme podleči brezbriznosti ali občutku, da se nam v zraku, pri poletu ali pristajanju ne more več zgoditi nič nepredvidljivega, da ne rečem slabega. Ni pa dobro, če te padalo dela nervoznega, ko imaš za seboj že kar nekaj izkušenj in si želiš narediti korak naprej pri tehniki letenja, jadraniu, osnovnih akrobacijah, posebej pri preučevanju detajlov letenja v različnih vetrovih ali termičnih slikah.

Epsilon 7 je padalo, ki ti v zraku sporoča tole: „Svoj posel obvladam najbolje med padali svoje vrste, če se ti bo zgodilo kaj, kar se res ne bi smelo,

se vprašaj, zakaj si danes šel v zrak, kajti, če jaz ne zmorem obvladati položaja, potem ga tudi ti ne moreš“. Zdi se, da so inženirji, fiziki in konstruktorji E7 koncept pasivne varnosti preštudirali tako rekoč „v nulo“. Vedno znova, ko ga letim, se ne morem načuditi, kako jim je uspelo v enem padalu združiti dve popolnoma različni (raznorodni) lastnosti: da je pasivno stabilen kot kako večje preko oceansko letalo in da je v zavojih in v stebrih agilen kot padala, ki se eden za drugim drenjajo na zgornji meji EN B. Komande se odzivajo na ravno pravi dolžini, v zavojih in sploh jih na poteg začutiš takoj, ko jih začneš vleči. To te primora k nežnim potegom in ko to ugotoviš, se začne letenje po nemški skovanki „Fingerspitzgefühl“ ali po slovensko, občutek na konici (blazinici) prsta. To letenju da novo dimenzijo, raziskovanje šibkih dviganj in dogajanj v zraku postane užitek. Na drugi strani pod tem padalom, ki ima dokaj kratke vrvice, pri hudih turbulencah ali pod „močnim“ oblakom dobiš občutek, da ima nekam prigrajene amortizerje in da je konstruirano tako, da vsakemu nenadnemu sunku že v izhodišču ubije odvečno energijo. V turbulentnih dogajanjih se ga zlahka „ujame“, ne zvija ga,

ne ziblje se, veliko obvladljivost kaže pri morebitnih stranskih zapiranjih ali „frontalcih“.

Hitrost letenja je nekje okrog 38 km/h, delovanje pospeševalnika v resnici še nisem prav dobro preizkusil v vseh razmerah, ker se mi nekaj zatika pri vrvicah v sedežu, vem pa, da ima dovršen mehanizem škripcev, t.i. Harken speed sistem, ki pri poznavalcih velja za vrhunskega.

Kar mi ni všeč, in to je moja pripomba od prvega trenutka, je relativno šibek magnet za pripenjanje komandnih ročic in zapleti, ki iz tega sledijo pri pospravljanju padala po pristanku. Mogoče je to le moj vtis, ker sem doslej imel padalo z relativno močnimi magneti, ne vem. Vsekakor je to premalo za resnejšo kritiko padala, ki po svoji firmi (Advance) slovi po pedantni izdelavi in vsestranski popolnosti.

Pri sami doletni finesi bi lahko rekel, je padalo precej enako boljšim padalom EN B in verjetno boljše od kakih starejših padal EN C. Zazna pa se manjša razlika med padali njegovega razreda in njim pri letenju skozi močan veter, kajti ta letalna naprava je konstruirana za natanko sredino EN B in kot vemo, mnoge znamke precej med seboj tekmujejo, katero se bo v prebojnosti in „mejnih“ vrednostih približalo EN C. Mogoče mi je bilo pri filozofiji Advancea in posebej pri Epsilonu 7 najbolj všeč to, da je proizvajalec javno naznanil, kako ne namerava tekrovati z nikomer, da ne bo delal kompromisov z zahtevami in s histerijo trga ter bo napravil padalo, ki bo na koncu izdelek brez pravih primerjav.

Če sklenem: Epsilon 7 je padalo, ki sem ga dolgo iskal, ne da bi to vedel. Tudi k temu pisanju sem se pripravil zato, ker tako dovršeno padalo privoščim tudi drugim pilotom. Pri meni je bila odločitev storjena takoj, ko sem ga preizkusil, ne glede na dejstvo, da mi padalo barvno nikakor ni bilo všeč. Danes letim prav tega....

Tekst: Janez Markeš
Foto: Meri Simjanov

Q 18, 20, 22

LAHEK IZREDNA VODLJIVOST DOBRE LETALNE SPOSOBNOSTI ENOSTAVEN ŠTART

Q je **MINI WING** z veliko mero podobnosti z jadrlnim padalom - dober dolet, izredno natančna vodljivost in velik razpon hitrosti. Ciljna skupina so predvsem gorniki, pohodniki, alpinisti, ki želijo vzponu na goro dodati še avanturo poleta v dolino, **Q** je primeren tudi za lokalna jadrnanja ob malo močnejših vetrovih ali spuste v dolino, ko ni pogojev za jadrnanje z običajnim jadrlnim padalom in komplicirano, težko XC opremo.

KONSTRUKCIJA IN MATERIJALI

Konstrukcija **Q** je podrejena in prilagojena njegovemu namenu in vodilu LAHKO, HITRO, ENOSTAVNO, VZDRŽLJIVO. **Q** ima 27 celic, mala rebra v zadnjem robu krila, PVC palčke v nosu profila ali NITINOL palčke po želji kupca. Za boljše trdnost krila ima kupola po celotni D liniji in v sredni celici napetostni trak. Štiri linije vrvic po krilu A, B, C in D. Nosilne vrvice so A, B in C (hibridni trileiner). Nosilni trakovi so tridelni iz 15mm najlonskega traku in opremljeni s pospeševalnikom (10 cm) ali trimerji (7cm). Z uporabo pospeševalnika ali trimerja pridobimo 8 - 10 km/h. Vpetja vrvic so na vseh 26 profilih, kar razporedi točkovno pritrditve vrvic po celem krilu enakomerno. Zgornja površina krila je iz debelejšega materiala, kar povečuje vzdržljivost in trajnost, spodnji del in rebra pa iz lažjega, tanjšega materiala.

POSTOPKI ZA HITRO SPUŠČANJE

SIMETRIČNO OBOJESTRANSKO ZAPIRANJE »UŠESA«

Izvedba enostavna, s potegom zunanje A vrvice dosežemo obsežno zapiranje krila. Hitrost padanja naraste na 4,5m/sek pri 38 - 40 km/h horizontalne hitrosti. Manever je stabilen in učinkovit. Po popustitvi A vrvice sledi hitro polnjenje in vrnitev v normalen let.

B-STALL

Hitrost padanja 7m/sek ali več. Med padanjem je krilo stabilno nad pilotom, brez nihanja ali rotacije. Nihaj krila naprej pri izhodu iz B-STALA je odvisen od hitrosti popuščanja B traku. Pri hitri popustitvi krilo zaniha naprej do 40 stopinj.

STRMA SPIRALA

Q že v krogu in pol pri polnem potegu krmilne vrvice doseže hitrost padanja preko 14m/s. Izhod iz spirale mora biti aktiven. Med kroženjem se lahko izredno natančno nadzoruje intenzivnost kroženja s potegom zunanje krmilne vrvice.

Informacije: www.kimfly.si



LETENJE IN UŽIVANJE

Tenerife 2015

Začetek

Po katastrofalnem lanskem poletju smo si jeseni vsi želeli zamenjati teden zime za vsaj teden pravega poletja. In na dan je prišla ideja o Tenerifih. S skromnih štiri na začetku se nas je v tednu dni nabralo kar petnajst. Velika skupina, a vsi smo si želeli sonca in toplih dni. Torej, misija je bila jasna: letenje in uživanje na toplem. Sama sem to vzela malo bolj resno in nam organizirala še nastanitev, izposodila dva avta in kombi. Že prej smo izvedeli, da je cena goriva tam veliko nižja, kar je prišlo prav. Po pristanku so

nas na letališču torej čakale tri stvari: toplo ozračje, mrzlo pivo in avtomobili. Super začetek.

Nastanitev

Zaradi velikosti naše skupine sem pri iskanju namestitve imela precej bolj proste roke, saj se možnosti namestitev razširijo tudi na bolj luksuzne vile. V mojem srčnem primeru smo za majhnih sto evrov na osebo za deset dni dobili celo vilo, z bazenom, košarkarskim igriščem, dvema terasama, biljardom, tremi kopalnicami ... skratka luksuz, da

se nam je kar smejalo. Vseh deset dni. Druga težava, ki se je pojavila, pa je bila kuhanje. Kuhinja super opremljena, vendar brez kandidata za kuharskega šefa. Pa smo tudi to hitro rešili in najeli kuharja. Prvi dan smo bili super presenečeni, hrana odlična. Drugi dan še boljše, ogromno prilog, zopet piščanec, a vseeno dobro. Potem pa je šlo malo navzdol. Dvakrat zapored curry in neke sumljive hrenovke v omaki. Zato smo se na koncu rajši odločili, da si zadnji dan sami naredimo piknik in zakurimo žar. Super odločitev, vendar nam tudi kuharja ni bilo žal, saj nam je prihranil veliko časa, pa še poceni je bil.

Letenje

Prvi dan smo po prihodu vsi živčni pogledovali proti grebenu in čakali na dober znak: padalce v zraku. Kaj kmalu po prihodu v vilo sta se na obzorju pojavila prva dva padalca. Super. Kakor neučakani otroci v vrtcu smo se hitro natlačili v kombi in preko najdaljše možne poti po dobre pol ure končno našli vzletišče. Kljub izredno močnemu mrču so sonde kar jadrale po grebenu. Ker pa sem svoj izpit dobila šele nekaj dni pred odhodom na Tenerife, sem hotela ostati na realnih tleh. Vendar vsi vemo, kako to gre, zdi se, da vsi ostali z lahkoto jadrajo in uživajo, meni pa ni in ni šlo. Tako sem se odločila, da taktično pristanem (scurim) in poiščem najbližji vir osvežitve (pivo). Kaj kmalu so se mi na tleh pridružili še ostali člani odprave, saj zaradi utrujenosti po dolgem poletu nihče ni imel volje vztrajati v zraku. Ker so dnevi tekli kot namazani, in se po pravici povedano ne spomnim več dobro, kateri dan je bil kateri, lahko povem, da je bilo letenje na splošno super. Seveda ko mi je po nekaj poskusih končno uspelo zasukat in lep steber in biti nad vsemi ... Ostala posadka se je šele pripravljala, pa vendar dam roko v ogenj, da ko so videli moj uspeh, so bili vsi naštimani in v zraku po hitrem postopku. Nekdo mi je pač moral pokazati, da je čas, da se odpeljem dalje ob grebenu. Tukaj se morem še enkrat zahvaliti ekipi, da so mi lepo pokazali stebre in mi nekako omogočili daljši prelet. Zaradi previdnosti in počasnosti nisem prišla do Table



Vila z bazenom, Jaka na pristanku



topa (znamenitega hriba na koncu grebena, kdor koli je že bil tam v zraku, ve, o čem govorim), vendar je že razgled nad kanjoni jemal dih.

Zaradi močnega SZ vetra je bilo letenje v času našega dopusta mogoče samo na JZ delu otoka, kjer se zaradi visokih hribov v ozadju ustvari zavetrje in omogoči prijetno letenje. Puščavsko rastlinje, kot so kaktusi in razno trnjavo grmovje, omeji pristajanje na par uradnih pristankov, eden od njih se nahaja na plaži ob simpatičnem barčku s primerno ohlajenimi osvežilnimi pijačami (pivom). Zasilni pristanki so mogoče le na kakem gradbišču ali makadamski cesti.

Kot moja prva uradna letalska odprava so se mi Tenerifi zelo priljubili. Tenerfe ni destinacija, kjer bi postavljali dolžinske rekorde, je pa destinacija, kjer zaradi predvidljivega vremena lahko nabiraš ure v zraku ter v decembru uživaš v lepem letenju in temperaturah nad 20°C. Seveda pri vsem tem pomaga odlična ekipa, brez katere ne bi bilo enako.

Izleti

Ker je bila polovica odprave punc, ki niso letele, so se večkrat namesto na letenje z nami odpravile raziskovat otok, šle so v obvezni šoping, na ogled kanjona, spuščanj po vodnih toboganih in surfanje. Kakšen dan smo si vzeli prosto tudi padalci in se jim pridružili. Tako smo vsi skupaj šli v živalski vrt Loro parque in na vulkan El Teide. Loro park je eden izmed vodilnih živalskih parkov v Evropi in mislim, da smo bili nad njimi vsi očarani. Nad nivojem, ki ga zagotavlja, nad peštrim programom in seveda različnimi vrstami živali, ki jih prav gotovo ne bomo videli nikjer več. Na poti nazaj se nam je sicer zgodila nesreča, ko so nam vlomili v kombi. Najslabše je bilo, da so eni članici odnesli vse, torej tudi dokumente in denarnico, vendar smo prek policije in slovenske ambasade to kasneje uredili. Drug skupni izlet pa je bil na vulkan. Šest najbolj pogumnih in zagnanih se je na vulkan odpravilo že zjutraj peš. 1200m višinske razlike so premagali ravno v času, ko je preostali del ekipe prišel na vulkan z gondolo. Čeprav verjamem, da je bil pogled za tiste, ki so prišli na vulkan peš, lepši, moram dodati, da je bil tudi iz gondole razgled fenomenalen.

Zaključek

Tenerife je otok nasprotij; od puščavskega in toplega juga pa do zelenega, mrzlega in vlažnega severa.

Veliko bolj smo raziskali toplej jug, sever pa pride mogoče na vrsto drugič; ob drugem letnem času, ko bo bolj toplo. Vendar sam izlet ne bi bil enak brez prave ekipe. Ko smo se vsi zbrali in je bilo na izlet prijavljenih petnajst ljudi, sem bila najprej zaskrbljena, da je to pa že preveč. Toliko različnih ljudi, različnih karakterjev, različnih želja in pričakovanj. Zgodilo se je nepričakovano: skregali se nismo niti enkrat, vsi so bili zadovoljni z izletom in organizacijo. Najlepša hvala sanjski ekipi, upam, da to kmalu ponovimo, le z drugo destinacijo.

Pripravila: Saša Požun

Skupinska fotografija pred živalskim vrtom, najboljša večerja našega kuharja, po pristanku.



MAŠKARADA V ZRAKU

Coupe Icare

Največji svetovni dogodek s področja rekreacijskega letenja se vsako leto odvija v Ronskih Alpah na planoti *Plateau des Petites Roches* med vasicami Saint-Hilaire du Touvet, Les Margains in Les Gaudes. Do leta 1924, dokler niso zgradili vzpenjače, za dostop do več sanatorijev, ki so jih v tem času zgradili, je bila vasica Saint-Hilaire dostopna samo peš oziroma z osli. Trenutno tam živi okrog 1.500 prebivalcev.

V maju 1974 so trije zmajarji vzleteli iz *Pré qui tue* (eng.: Meadow that kills) ob vznožju Dent de Crolles in mesec kasneje že ustanovili Delta klub St. Hilaire, katerega član je bil tudi Daniel Raibon Pernoud, predsednik turističnega centra St. Hilaire. 28. in 29. septembra 1974 leta je prvi Coupe Icare organiziral klub Delta v sodelovanju s turistično organizacijo iz St. Hilaire-a.

Organizirana je bila tekma z zmaji, ki se jo je udeležilo okrog 50 tekmovalcev. Tekma je bila pravi *show*, ne samo za domačine, ampak je tudi povzročila pravi prometni zamašek na cesti med Grenoblom in Chambéryem.

Leti 1985 in 1986 je zaznamoval prihod jadralnega padalstva. 1985 se je Daniel Raibon Pernoud naučil leteti pri Mieussyu in s sabo prinesel film: *Entre ciel et herbe* (Isabelle Colbrant), prvi film o jadralnem padalstvu, predstavljen na mednarodnem *Free Flight Film* festivalu. Že naslednje leto je čedalje večja skupina zanesenjakov

uredila vzletišče, ki se uporablja še danes, in organizirala prvo JP tekmovanje.

Leta 1987 je bil častni gost na 14-tem Coupe Icare avstralec Peter LLOYD, predsednik združenja F.A.I. (Fédération Aéronautique Internationale) in istega leta v juliju, so v St. Hilaireu gostili prvo francosko JP prvenstvo ter prvi *Icare Challenge*: triatlon v jamarstvu, plezanju in letenju, ki so ga ponovili leta 1988. V 90-tih je Coupe Icare počasi začel dobivati vsebino in razsežnosti, kot jih ima danes, in vlogo organizatorja je prevzela *Icare Festival Organisation (IFO)* - neprofitna organizacija, ustanovljena leta 1989 prav za potrebe organizacije Coupe Icare, ki je postal najbolj znan po padalski maškardi, kjer se padalci in zmajarji oblečejo v maskare, tako našemljeni letijo in se potegujejo za najboljšo masko (posebej padalci in posebej zmajarji) v različnih kategorijah: solo, tandem, skupina ...

Kriteriji za ocenjevanje mask so: varnost (varen vzlet, letenje, pristop in pristanek), umetniški vtis ter tehnično-športna izvirnost maske. Strokovno žirijo sestavljajo tako odrasli kot otroci, ki jih izberejo med prostovoljci, ki pomagajo organizatorju pri izvedbi, ravno tako pa podelijo tudi nagrado publike, t.i. "Public's Prize". Nagradni sklad je zelo velik, saj obsega nagrade v vrednosti okrog 30.000 EUR. Osnovno vodilo je: dobra volja, strast do letenja in ozaveščanje o varnem letenju, ki

naj povezuje vse udeležence in hkrati predstavlja tudi podlago za ravnanje in obnašanje v zraku, v vseh primerih, tudi takih, ki v trenutnih pravilih varnega letenja niso izrecno opredeljeni.

Poleg maškarede pa se predstavljajo tudi baloni na vroči zrak, paramotorji, odvijajo se ulične predstave, zabave v živo, filmski festival in seveda na več kot 5000 m² ICARO EXPO - komercialna razstava vseh svetovno pomembnih proizvajalcev JPZ opreme in paramotorjev. Letos je Coupe Icar predviden od 17. 9. - 20. 9. 2015.

<http://www.coupe-icare.org/>

Pripravila: Mateja Kravos Pljakoski





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



Foto: Gregor Kovac

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--------------------------|-------------------------------|---|---|---|--|--|------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|--|
| SESTAVIL: JAKOB KOVAČ | 23. IN 12. ČRKA ↓ VEZIST ARSENALA, RAMSEY | ↓ | ↓ | NANAŠA-JOČ SE NA NEPREMIČNINE, REALITETE | REŠITELJ, ODREŠENIK | VELIKA IN HITRA TOVORNA JADRNICA IZ 19. STOL. | ISTA VOKALA | FRANCO-SKI NOGOMETAS, NEKDANJI NAPA-DALEC LIVER-POOLA, DAVID | SPRAV-LJANJE NEČESA V POŠEVNO LEGO | ČRNSKA DUHOVNA PESEM, AMAZING ... | MIZA NA OLTARJU ZA KRŠ-ČANSKO DARITEV | GRAND THEFT AUTO |
| OTOČJE SREDI ATLANTI-KA, AZORI, ... OTOKI | | | | | | | | | | | | |
| PLJUČNI MEŠIČKI | | | | | | | | NEM. 2x ZLA-TI SANKAČ NA OI 2014, TOBIAS ASTAT | | | | |
| PRAVITI, REČI (STAR.) | | | | | | | SICILSKA SVETNICA JAP. JAZZ BOBNAR, TIGER | | | | | |
| 16. IN 21. ČRKA | | | KRASO-TICA ŽVEČENJE TOBAKA | | | | | | | | | SLO. NACI-ONALNI TELEFON-SKI OPE-RATER |
| JAPONSKA BUDISTI-ČNA ŠOLA POIMENO-VANA PO USTANO-VITELJU, REDO-VNIKU NIČIRENU | MARIHU-ANA, HAŠIŠ (ŽARG.) SIBIRSKI VELETOK | | | | PESNIŠKA FIGURA, POLNI STIK | | | OBLIKA IMENA ALBERT MAKARSKA | | | | |
| OTROŠKE, MAJHNE OČI (EKSPR.) | | | | | RIMSKA 50 | KOVINA Ta OSEB. ID-ENTIFIKAC. ŠT. V RS | | | | | | |
| GLASBENA SKUPINA IZ LIVER-POOLA V 60. LETIH | | | | | | | | ŠKOCJAN-SKE ... AFRIŠKA DRŽAVA | | | | |
| POLITIČNA IZJAVA JUGOSLO-VANSKIH POSLAN-CEV NA DUNAJU 30. 5. 1917, ... DEKLA-RACIJA | OZNAKA MAKE-DONIJE | NIKALNICA ANTON JANŠA | | | MUČENEC, TRPIN OZNAKA IN-FRARDEČE SVETLOBE | | | | | | KRAJŠA OBLIKA IMENA IZIDOR, IZI | |
| PRO-S-TORSKA VPRA-ŠALNICA | | | | ANG. ULICA IN IME AL-BUMA BE-ATLESOV, ABBEY ... | | | | | | | NASLOV KNJIGE TOMA ČESNA | |

POMOČ

KLIPER: jadrnica ARLT: sankoč ONITSUKA: jap. čudežni deček-bobnar TANIS: eg. mesto



NOVI ADVANCE LIGHTNESS 2

Lahek. Udoben. Varen.



ADVANCE
LIGHTNESS 2
HIKE & FLY & XC

Novi sedež LIGHTNESS 2 je udobnejši in varnejši od predhodnika. Izboljšana je aerodinamična oblika, penasti protektor je EN/LFT certificiran, prostor za rezervno padalo pa je po novem integriran v sedežu. Dobavljiv je v treh velikostih in eni barvni kombinaciji, skupaj z novim nahrbtnikom Lightpack 2 ter kompresijsko vrečo Compressbag light za zmanjšanje volumna padala. Ob vseh izboljšanih lastnostih, vam novi LIGHTNESS 2 s svojimi dodatki tako omogoča obenem tudi več udobja pri nošnji jadralne padalske opreme na vaših "hike & fly" izletih in potovanjih. Več informacij o sedežu najdete na www.huuhuu.si

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



REKLAMA 777