




IKAR


Februar 2016



KIMFLY
paragliders



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



**TEHNIČNI PREGLEDI
SERVIS
PRELAGANJE RP**

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



gradient



TRIPLE SEVEN



AIR CROSS



DREAM FLY



**PARAGLIDING CENTER
JELKIN-HRAM.COM**

Zastopa in prodaja 

041 953 370
jelkin.hram@siol.net

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



Woody Valley

Kontakt: 040 860 186 / vvslovenija@gmail.com
www.facebook.com/woodyvalleyslovenija



OZONE



Buzz Z5

Pokličite za testni let



Novi Buzz Z5 ima popolnoma novo zasnovo, ki vključuje ozone sharknose tehnologijo, več celic in novo obliko krila. Zanj je značilna večja zmogljivost, kompaktnjša struktura in izboljšano upravljanje. V zavojih je bolj progresiven, krilo pa je v mirnem ozračju bolj stabilno. Ima nekoliko višjo maksimalno hitrost in boljše drsne lastnosti pri vseh hitrostih.
LTF / EN - B

Zastopstvo:
Tomat Šport d.o.o.
068 170 540
www.tomatosport.si
info@tomatosport.si



Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

OBVESTILA, NOVICE ...

Iz ZPLS

Vizija delovanja ZPLS

Na sceni prostega letenja se tudi pri nas, podobno kot v tujini, pojavljajo težnje po spremembah in zaostrovanju. Vsaj do sedaj smo se, tudi v sodelovanju z evropsko zvezo prostih letalcev (EHPU), katere člani smo, uspešno borili proti zaostitvi vsega, kar bi nam brez razloga omejevalo našo dejavnost. Še posebej se je to izkazalo v obdobju zadnjih nekaj let. Letalski organi so sprejeli precej pravilnikov in operativno tehničnih zadev. Kvalitetno delovanje zveze je bilo tisto, ki je privedlo do tega, da smo bili pri sprejemanju strokoven sogovornik, ki ga niso mogli in smeli spregledati.

Dela v zvezi je veliko. Kontaktirati z društvi, naštudirati vse možne pravilnike za dialog z državnimi organi, koordinirati vse zadeve z upravnim odborom in strokovnjaki med našimi člani, urejati vse zadeve glede ugodnosti članov, korektno sodelovati z vsemi mediji, reševati sprotne probleme, pisati maile, telefonirati, sestankovati na višjih letalskih instancah ...

V vsem obdobju od ustanovitve zveze (1997) pa do sedaj je bilo delovanje zveze odvisno predvsem od volonterskega dela in zagnanosti predsednika, nekaj pa so prispevali še člani upravnega odbora in kakšni posamezni člani. Precej administrativnega dela je opravila tajnica zveze. V državah z velikim številom pilotov prostega letalstva imajo njihove zveze društev (nemška DHV, švicarska SHV, francoska FFVL ...) redno zaposlenih kar nekaj svojih strokovnjakov. Njihovo delo je financirano iz sredstev, ki se zberejo iz članarin. Pri nas delo v zvezi, katerega vsebina je podobna delu v zvezah drugih držav, temelji na zagnanosti in žrtvovanju prostega časa posameznikov v dobrobit jadralnega padalstva in zmajarstva. Za tekoče administrativno delo je prejemala minimalen honorar le tajnica zveze.

Že v kratkem nas čaka preoblikovanje naše uredbe o JP in JZ, saj je veljavna verzija še iz leta 1999, v času od takrat pa se je pokazalo, da je treba ogromno stvari drugače opisati ali spremeniti, saj se je spremenilo veliko ostalih pravilnikov in sprejelo kar nekaj operativno tehničnih zahtev. Področij v uredbi je veliko, naštetu so že v njenem prvem členu:

“Uredba določa pogoje za izdelavo, uporabo in vzdrževanje jadralnih zmajev

ter jadralnih padal, pogoje v zvezi z ugotavljanjem njihove sposobnosti za letenje, pogoje, ki jih mora izpolnjevati pilot ali druga oseba ter pogoje, ki veljajo za usposabljanje, izpite, dovoljenja in pooblastila pilotov jadralnih zmajev in pilotov jadralnih padal, preiskovanje incidentov, resnih incidentov in nesreč, kazenske določbe v zvezi s kršitvami te uredbe, nadzor ter stroške v zvezi s posameznimi upravnimi dejanji.“

Takšna stvar zahteva angažiranje celotne stroke iz naših vrst, hkrati pa tudi osebo, ki bo koordinirala vso to delo, seveda pa potem tudi zastopala naša stališča pri usklajevanju z organi, ki hočejo velikokrat zadeve postaviti precej drugače.

Direktorat za letalstvo na Ministrstvu za infrastrukturo in Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije (CAA) želita prenesti nekaj nalog iz upravljanja področja prostega letenja na panožno zvezo, kakor je to že ustaljen način v nekaterih evropskih državah. Imajo namreč ogromno dela in s tem povezanih obveznosti na ostalih področjih letalstva. Mi sami bi tako imeli možnost urejati nekatere stvari na enostavnejši in hitrejši način. Prvi pogoj za to je seveda, da smo organizirani tako, da smo to zmožni in sposobni izvajati.

Glede na obsežnost zahtev za uspešno vodenje in koordiniranje nalog zveze ter s tem njeno uspešno delovanje v prihodnje je napočil trenutek, ko je treba razmisliti o vsaj minimalnem nadomestilu za človeka, ki bo opravljal to delo. Naše članarine so v enaki višini, to je 20 evrov, že od leta 2007. Po pokritju rednih stroškov za ugodnosti članov (glasilo Ikar, kritje škodne odgovornosti članov, uporaba radijske frekvence, zavarovanje AVP, spletna stran ...) smo se s predstavniki društev vsako leto na skupščini zveze dogovorili o porabi večinoma minimalnega preostanka sredstev. Člani zveze so v zadnjih letih dobili ZPLS obeske s svetilko, našitke, majice ZPLS, torbice s kompletom za prvo pomoč in reševanje. Nekajkrat smo finančno pomagali društvom po njihovi prijavi na naš razpis, pri urejanju vzletišč in organizaciji dogodkov. O podobnih akcijah bi se razmišljalo tudi v prihodnje, fond za vsaj delno ovrednotenje opravljenega dela za vodstveno osebo pa je možno ustvariti samo v primeru zvišanja članarin. Morebitna višja članarina naj bi zadoščala

za kritje stroškov vsaj polovično zaposlenega (kot primer: nemška zveza DHV ima na povprečno tisoč članov enega redno zaposlenega). Za primerjavo iz prakse: dovolj bi verjetno bilo, če bi vsak posameznik prispeval približno znesek stroška prevoza enkratnega letenja na bližnjem vzletišču, z vključeno eno pijačo po letenju.

Še vedno bo seveda potrebno ogromno sodelovanja ostalih, zveza smo namreč mi vsi in skupaj lahko naredimo veliko. Zelo pomembno je tudi, da predstavniki društev predstavijo delo zveze članom, tako da so seznanjeni, zakaj jo imamo in zakaj je pomembno biti njen član.

V letošnjem letu poteče štiriletni mandat organom zveze. Tudi sam zaključujem delo na funkciji predsednika. Spomladi je predvidena letna skupščina zveze, kjer se bo potrjevalo vodstvo zveze za naslednje obdobje in planirala vsebina in obseg dela v prihodnje ter višina članarine. Osebnostnim namenom, tudi ob morebitnem predlaganju, nadaljevati dosedanje funkcije vodenja, sem pa seveda še vnaprej z znanjem in izkušnjami pripravljen volontersko pomagati pri zadevah, kjer bom to lahko.

Naprašamo predstavnike društev, da nam do meseca marca iz svojih vrst predlagajo ljudi, ki bi bili pripravljeni delati v organih zveze, predvsem v upravnem odboru in na funkciji vodstvene osebe.

Verjamem, da bomo z jasno vizijo in s skupnimi močmi tudi v prihodnje uspešno krmarili po poti področja prostega letalstva.

Srečko Jošt, predsednik ZPLS

- Če imaš jasno vizijo, vidiš pot in veš, kaj moraš storiti, sčasoma pa tudi pobiraš sadove trdega dela.

- Nabolj mrzim vlogo opazovalca, ki neprizadeto gleda ali ravna. Nikoli ne bi smeli gledati. Biti moramo priče, sodelovati moramo in nositi odgovornost. (Antoine de Saint-Exupery)

- Ugotovil sem, da v življenju ni tako pomembno, kje smo, ampak kam smo namenjeni. Da bi pripluli do nebeškega pristana, moramo pluti, včasih z vetrom, včasih proti njemu - toda pluti moramo - ne smemo se ustaviti na naplavini ali se zasidrati pred ciljem. (Oliver Wendell Holmes)

Registracija vzletišč

V zadnjem obdobju je bila s strani nekaterih društev izražena želja po registraciji posameznih vzletišč in pristankov (Dobrovlje, Velika planina, Donačka gora, Žusem ...). V vodstvu zveze smo se odločili, da zopet pripravimo enotno skupno akcijo in pomagamo pri realizaciji, saj se tako zadeve speljejo dosti hitreje, še zlasti pridobivanje mnenj in soglasij raznih institucij.

Za registracijo potrebujete:

- pisno soglasje lastnikov zemljišč
vzletne točke in pristajalnega mesta

(v soglasjih navedeni tudi podatki lastnika, katastrska številka zemljišča, GPS koordinate)

- navodilo za uporabo vzletne točke in pristajalnega mesta
- zemljevid območja letenja
- mnenje Uprave za varstvo okolja
- mnenje Društva za opazovanje in proučevanje ptic Slovenije (DOPPS)

Društva, ki imajo namen pristopiti k registraciji kakšnega vzletišča in pristanka, naj to sporočijo tajnici zveze:

(brigitajarc@ejglejnaprej.com)

do konca februarja 2016, v tem času pa naj tudi pridobijo pisno soglasje last-

nikov zemljišč. Za navodila za uporabo in za zemljevid območja bodo prijavljena društva dobila vzorec.

Društva po prijavi izpolnijo tudi pooblastilo Zvezi za prosto letenje Slovenije za izvedbo postopkov za registracijo in vpis vzletne točke in pristajalnega mesta v evidenco, ki jo vodi Agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije. ZPLS nato pridobi potrebna mnenja in soglasja ter za društva opravi postopek registracije na Javni agenciji za civilno letalstvo RS, plača pa tudi strošek izdaje potrdila o registraciji.

Pripravil: Srečko Jošt

DJP KOVK Ajdovščina

Green Challenge Hike & Fly KOVK 2016

V okviru Green Challenge 2016 se je 6. februarja odvijalo tudi srečanje Hike&Fly KOVK. Za vsak slučaj smo določili tudi rezervni termin teden dni kasneje, a se je izkazalo, da je bil pustni vikend prava izbira. Zbrali smo se pri pizzeriji Anja v Budanjah pri Ajdovščini, kjer je tudi uradni pristanek.

Amaterski vremenoti smo lahko še tako pametni, a iz napovedi še nekaj dni pred terminom nismo več vedeli naprej. Zato je bila Uroševa strokovna pomoč več kot potrebna in skupaj z vso pozitivno energijo vseh članov društva se je vreme naredilo tako, kot se mora! Srečanje je bilo potrjeno.

Baza ali zbirališče je bilo, kot že rečeno, pri pizzeriji Anja. Takoj po osmi uri zjutraj smo se že začeli zbirati tako gledalci kot obiskovalci in tekmovalci. Ob 8.30 ali kako minuto čez smo se dogovorili o poteku trase, ki je izgledala takole: vsi udeleženci se postavijo v začrtani trikotnik, ob pisku ob 9. uri, ki najavi začetek, se odpravijo proti vzletišču na Kovku, na pol poti jih čaka osvežilni napitek, pri prihodu na vzletišče se pripravijo in poletijo proti pristanku, kjer pristanejo ali pa z vso opremo pridejo v označen trikotnik, kar tudi predstavlja vrstni red uvrstitve.

Vseh udeležencev je bilo 18, poleg Slovencev tudi Italijan in nekaj Avstrijcev. Prvi so pristali v trikotniku v manj kot eni uri, največ pa je potreboval Italijan, in sicer 1 uro in 40 minut. Na

koncu so prvi trije najhitrejši dobili ročno izrezljane pokale.

1. Zlatko Koren, DJP Kovk - 48min
2. Aljaž Valič, DJP Kovk - 54min
3. Matevž Gradišek - 59min

Čestitamo prav vsem!

Poleg tega je bil že dan prej, torej v petek, in tudi v soboto, prisoten tudi

AirDesign z demo padali, ki smo jih z veseljem testirali. Predvsem sta bila favorita novi VOLT2, ki je EN-C padalo, in UFO, ki je t.i. "one skin" padalo in seveda ravno pravšnje za podvige, kot je bil H&F KOVK.

Se vidimo naslednje leto!

Pripravila: Mateja Kravos Pljakoski



2. Aljaž Valič (Tine Valič je prevzel pokal), 1. Zlatko Koren, 3. Matrvž Gradišek



Članarina ZPLS za leto 2016

V novembrski številki Ikarja so bile objavljene vse informacije glede urejanja članarin ZPLS za leto 2016. Društva, ki še niso uredila članarin, naprošamo, da to uredijo do 29.2.2016.

Članstvo v ZPLS nam nudi naslednje ugodnosti:

- uporabo vseh vzletišč po Sloveniji za vse člane ZPLS (za nekomercialno letenje)
- zavarovanje odgovornosti proti tretji osebi (skupinsko)
- zavarovanje avtomatskih vremenskih postaj
- uporabo UKV frekvence 147,800 brez izpita za radioamaterje in brez plačila individualnih pristojbin za uporabo radijske frekvence
- interno glasilo IKAR, ki izhaja že od ustanovitve brez prekinitve in je namenjeno izključno jadralnim padalcem in zmajarjem

- zglede urejeno spletno stran, kjer predstavljamo svojo dejavnost, novice, objavljamo strokovno literaturo in članke
- registracijo vzletišč, evidenco registriranih vzletnih in pristajalnih mest, pomoč pri pridobivanju mnenja Zavoda RS za varstvo narave
- članstvo v EHPU (European Hang Gliding and Paragliding Union)
- možnost pridobitve IPPI licence
- organizirane dneve ZPLS
- 20 % popust za prevoze na Kobariški Stol – prevoznik: Jelkin Hram
- 10 % popusta pri nakupu v trgovinah Iglu šport
- 10 % popusta pri nakupu v trgovini Tomas šport
- promocijski popust pri nakupu izdelkov firme Naviter (inštrumenti Oudie, program SeeYou ...). Kontakt: support@naviter.com

Pripravil: Srečko Jošt

Najboljši ZPLS piloti

ZPLS - preleti liga - JP

tekmovalni razred		
1.	Dušan Orož	DJP Kajuh Frankolovo
2.	Bojan Gaberšek	KL Vrhnika
3.	Tilen Ceglar	DJP Metulj R. Toplice

ZPLS - preleti liga - JZ

1.	Matjaž Klemenčič	DPL Posočje Tolmin
2.	Stanislav Galovec	DPL Posočje Tolmin
3.	Jože Frim	KAL Slovenska Bistrica

ZPLS - preleti XC Globe - JP

1.	Tomaž Eržen	KJP Krokroar Železniki
2.	Primož Suša	KL Vrhnika
3.	Miha Mlakar	DPL Luftmandlc Idrija
1.	KJP Krokroar Železniki	

ZPLS - točnost pristajanja - JP

1.	Matjaž Sluga	DJP Zlatorog Laško
2.	Matjaž Ferarič	Čuk Darvoograd
3.	Anton Svolfšak	DJP Zlatorog Laško

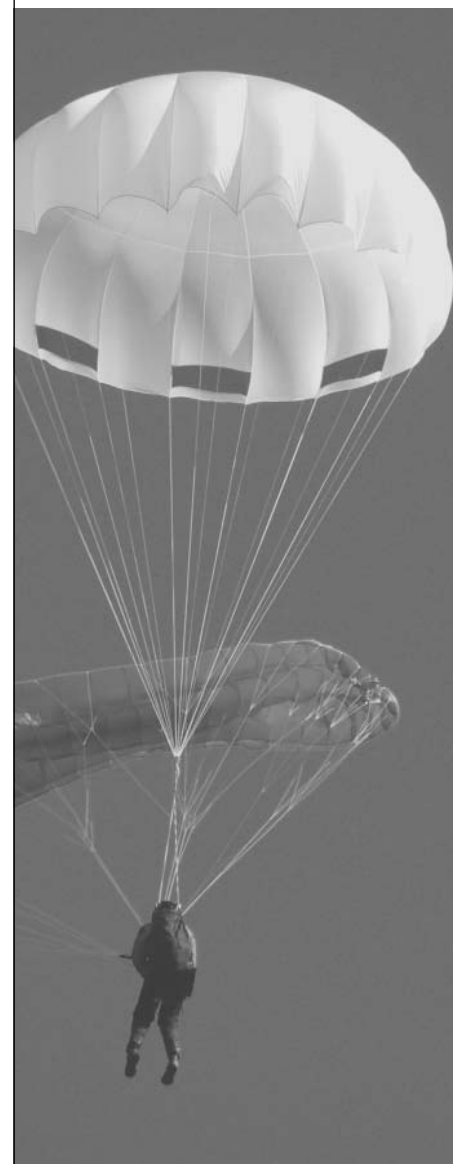
ZPLS - preleti liga - JP

športni razred		
1.	Stojan Kranjc	DJP Kovk Ajdovščina
2.	Klemen Peljhan	KJP Krokroar Železniki
3.	Lara Leban	Adrenalin Gornje Posočje

ZPLS - preleti XC Globe - JZ

1.	Ivan Brovč	DPL Posočje Tolmin
2.	Matjaž Klemenčič	DPL Posočje Tolmin
3.	Miro Pergar	Delta klub Ljubljana
1.	DPL Posočje Tolmin	

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

SUPERFINALE ZA JP V PRELETIH

Dolina pogumnih

Očitno je koledarsko leto malce prekratko za svetovni pokal v preletih, zato je njegov zaključek (beri superfinale) za sezono 2015 potekal od 12. do 23. januarja 2016 v okolici mesta Valle de Bravo (1850m) v Mehiki. Prevod imena mesta »dolina pogumnih« se nanaša na običajno močne in rahlo razrukane pogoje, ki smo se jim iz zimskega spanja tokrat prepustili Jurij Vidic, Marko Novak, moja malenkost in za support še profesionallec v padalski sceni Toni Pljakoski.

Veliko prostora za napake Air Franca si nismo vzeli, čeprav sedaj bolj slovi po imenu Air Chance, tako pridemo na kraj dogodka en dan pred začetkom oziroma trening dnevom. Moram še omeniti, da smo bili na zadnjem letu Boinga 747 iz Pariza v Mexico City, stara sablja se je zatem samo še vrnila domov in šla po okrog 35 letih službe zasluženo v pokoj. Da se vrnemo nazaj na temo, ponedeljkov let nas je spomnil, zakaj se je izrodila fraza Valle de Brave, namreč po zraku je kar lepo rokalo ... Predvsem je famozni G-spot (relativno majhna plana, ki je obdana iz vseh strani s prepadno steno) potrdil svoj sloves. Naša ekipa se je takoj porazgubila po terenu, nakar se je po postaji oglasil Jurij, češ da je vrgel rezervo, a da je OK. Nad G-spotom na 3200m je Juriju tako močno zarobilo padalo, da ga ni mogel rešiti. Ko je stvar malce znorela, ni bilo druge možnosti kot rezerva in gnezdenje na 30

metrov visokih iglavih brez konkretnih vej. Naš hrvaško-mehiški prijatelj Marko Hrgetič je bil zraven in je takoj organiziral reševanje, ostali pa smo odleteli do jezera. Po treh urah čakanja so Jurija lokalni plezalci rešili iz gnezda, pri tem pa je celotna oprema ostala brez večjih poškodb, le kakšen štrikec je šel po gobe ... Juriju se tudi psihološko ni prav veliko poznalo in kljub incidentu smo bili vsi pripravljeni na začetek borbe. Naslednji dan smo imeli še trening dan, ki pa smo ga izkoristili za ležerno letenje, saj je bilo povsem pokrito in je šlo kot po putrčku. Slabo vreme se je nadaljevalo vse do petka, ko sta oblačnost in dež končno popustila. Vmes smo šli na izlet do piramid v bližini mesta Tolaca, kjer nas je vseskozi močilo. No, seveda, tako kot povsod se lokalci čudijo nad vremenom, saj v ne vem koliko letih ni padal dež v Valleju v januarju. Aha, skoraj bi pozabil, ko človek pakira za Mehiko, pač računa na tople in sončne dni. Posledično prav toplih oblačil ne voziš prek oceana ... Razmere pa so bile primerljive z našimi sodobnimi zimami, zjutraj mraz do kosti in le sončni žarki te s sevanjem malce ogrejejo, kar pomeni da nas je stalno zeblo, tudi v hiši, ki ni imela ogrevanja in toplotne izolacije.

V petek smo se končno podali v boj. Jurij je ponovno imel dramo, saj je po vzletu imel ogromen vozel na B liniji, zato je moral pristati nazaj na štartu. Bolje rečeno, strmoglavil je na štart, ampak je

bilo k sreči vse v redu. Res ni imel sreče. 79 km dirko začnemo kar dobro in z Jurijem celotno dirko letiva s prekaljenimi piloti v ospredju, kakšnih 10 km pred ciljem pa se vsak po svoje odločiva za napad in se znajdeva nizko in ne dobiva dobrega dviganja, nakar seveda sledi pogled na 80 pilotov, ki te nadletijo in jim lahko samo še pomahaš. V tej skupini je bil tudi Marko, ki je dirko zaključil med 30. Midva pa sva bolj s sklonjenimi glavami končala v zadnji polovici. Videlo se je, da so bili zbrani res le najboljši piloti in si bil ob takšnem kiksu z lahko to osemdeseti. Naslednji dan že počivamo, saj je zopet povsem pokrito in ni možnosti za kvalitetno dirko. Zato pa lahko v miru spremljamo svetovno prvenstvo v poletih, kjer ga Pero raztrga. V mestu, kjer se pozimi leti vsak dan, se vreme končno normalizira. Da pa nam ne bi bilo preveč lušno, razsaja neka viroza, ki jo delno ujamemo tudi mi. Ni prehudo, samo potrebno se je drogirati, da si med tekmo lahko zbran. Sledilo je sedem zaporednih dirk, kjer smo leteli v zelo različnih pogojih. Začelo se je z močno inverzijo in relativno nizkimi višinami, kar je predstavljalo probleme na platoju med štartom in Vallejom (2300 m plato), kjer se običajno naredi slavna konvergenca. Na drugi dirki (86 km) je šlo na tem mestu zelo počasi, saj smo bili ves čas nizko in je šlo bolj za preživetje, kljub temu pa sva disciplino z Jurijem opravila z odliko. Na tretji dirki (85 km) smo izkusili približek pravega »Valle« dneva – močne razmere, več vetra in konvergenčne linije. Tempo letenja se je dvignil, s tem pa tudi nivo. Po dobrem letenju skozi dirko pa je na koncu ponovno šlo malce po svoje in moral sem se reševati iz podna ... Pridružil se mi je še Marko, zimzeleni Jurij pa je končal s prvo grupo. Četrta disciplina (108 km) nas je vodila v bližino vulkana Nevao de Toluca (4700 m), ki je bil oblečen v belo. Dirka je ponujala več poti, a na koncu smo vsi končali skupaj, saj so se razmere zelo poslabšale, ko smo prišli na ravnino severno od Valleja. Kljub temu pa je bil zame let eden lepših, saj sem bil v skupini, ki je šla daljšo pot do vulkana, bila pa je tudi hitrejša in z višinami nad 4000 m. No, pa tudi zelo mrzla je bila in nam je



stalno nohtalo. Po vulkanu smo se nekako ujeli z ostalimi, sam sem se držal med top 5 celotno pot, za ravnino pa sem raje počakal ostale, saj je bilo jasno, da bo zelo težko. In je bilo, reševali smo se dobesedno iz gričkov in lukenj. Nihče ni prišel v cilj. Peto tekmo (66 km) bomo izpustili, ker ni bilo nič posebnega, pač slabo vreme in loterijsko letenje. Šesta discipline (120 km) pa je bila povsem kraljevska. Tokrat je najbolje štartal Marko, z Jurijem pa sva bila v malce slabši poziciji. Bilo je prav neverjetno, kako sem bil relativno nizko, a sem z odlično linijo s polnim gasom nadoknadil 3 km in po prvi obratni točki ujel vodilne. Bili smo na skrajnem jugu naše letalne envelope, kaj več v to smer nam niso pustili, saj so socialne razmere na tleh že lahko precej nevarne. Na tem tekmovalju sem si zadal, da bom letel bolj odločno in preudarno, zato sem, ko sem ugledal priložnost za napad preko doline nazaj na G- spot, to brez oklevanja tudi storil. Čez dolino sem skočil s polnim gasom in se zaletel v štirko, grupa 60 pilotov pa je nemočno letela proti meni in seveda pod mano. V takšnem trenutku se res počutiš dobro in to te žene naprej. Z Jurijem sva preostanek dirke odletela v ospredju, kazala sva linije in diktirala tempo. Za cilj se je meni ponovno malo podrlo, zato sem izgubil kakšno minuto. Da se je tudi vreme začelo postavljati na noge, so pričale dolžine disciplin, sedmo so še malco podaljšali na 128 km. Dirka se je začela že s samega štarta, saj je bilo treba na drugo stran doline do štartnega piona. Med dirko sva z Jurijem znova letela v ospredju in preudarno, kar pričajo tudi leading pointsi, ki sva jih dobila največ (z izjemo Felixa Rodrigueza). Na zadnjo obratno je bilo ponovno treba v dolino južno od Valleja, do treh kraljev (tri velike skalne špičke), kjer se nama je z Jurijem malce ustavilo. Medtem pa je Stefan Wyss, s katerim sva do tega trenutka letela skupaj, le malce popravil linijo za mano in ujel konvergenco, nadletel celotno prvo skupino in se elegantno odpeljal do svoje tretje zmage na tem tekmovalju. Res je neverjetno, kako vedno znova sestavi lete, in ostali se počutimo zares deklasirani v primerjavi z njim. Moralni zmagovalec pa je bil Marli, ki je celotno dirko odpeljal čisto sam v ozadju in v cilj prišel po 6,5 urah letenja skupaj s sončnim zahodom. Ne vem, ali zaradi utrujenosti ali pa iz kakšnega drugega razloga, a poskrbel je za pravi šov. Zapeljal se je naravnost v Red Bullov šotor in s

padalom prekril oba bikca. Seveda je požel burne ovacije.

Končno smo pri zadnjem dnevu. V pričakovanju krajše dirke, kot se spodobi za zadnji dan, so nam vseeno določili suvernih 98 km, ki pa za razliko ni peljala po platoju, temveč po južnem nižjeležem terenu, kjer so ponavadi samo začenjali dirke. Vreme je izgledalo super, napoved je bila enaka kot za prejšnji dan in zanohtalo se nam je že na čakanju na štartni cilinder, kjer smo se dvignili na 4200m. Najbolj pomembna odločitev je sledila takoj po prvi obratni, ko se je bilo treba odločiti, ali gremo po južnih hribovskih ali pa bolj direktno po sredini doline, bližje glavnemu grebenu. Za slednjo sva se odločila z Jurijem in še par osamljenih jezdcev, medtem ko je velika večina letela v svaljku pilotov po južnih hribovskih. Z Jurijem sva napadala, kar se je le dalo, tempo je bil hiter, a predvidenih višin in jakosti stebrov ni bilo na spregled niti na famoznem G-spotu, kjer naj bi še vrata letela. Začrtna pot se nama ni obrestovala in glavnina je celotno

dirko odpeljala bistveno hitreje. Kljub temu, da sva hitro letela, nisva mogla nadoknaditi velikega zaostanka in sva v cilj prispela s petnajstminutno zamudo. Sledil je še panoramski let preko jezera in mesteca Valle de Bravo za publiko. Zmagovalec pa ponovno Stefan Wyss, to je res noro!

Zvečer smo imeli na mestnem trgu še veličastno zaključno prireditev z after-partyjem na ladji! S tem se je tudi zaključila sezona svetovnega pokala 2015. Ne glede na končni rezultat (Jurij 27., Tilen 31., Marko 47.) smo domov odšli z dvignjenimi glavami, saj smo bili s svojim letenjem zadovoljni in smo definitivno naredili korak naprej, kar so opazili tudi ostali in nam tudi izkazali spoštovanje. Velika zmagovalca sta Stefan Wyss iz Švice, ki je s kar štirimi zmagami zares dominiral, ter Seiko Fukouka, ki ohranja svoje mesto na prestolu ženske konkurence!

Avtor: Tilen Ceglar,
februar 2016



CANARY OPEN - TEKMA JZ V PRELETIH

Lanzarote druga edicija

Konec lanskega leta sem po klavni sezoni z malo tekmami ostal z nekaj viška dopusta. Dejansko sem si zaželel čistega dopusta s primesjo letenja, letenja z zmajem, saj sem letos kar malo prevečkrat sedel pod krilom, namesto da bi drvel od stebra do stebra v ležečem položaju.

Lanzarote je eden od Kanarskih otokov, kamor se v zimskem času seli kar veliko število zmajarjev, kjer uživajo pomladne temperature. Otok je znan po močnem vetru, tako da je razmerje padalcev proti zmajarjem, vsaj v času tekme, v prid trdim krilom.

Ker je bilo to moje drugo potovanje na Lanzarote, je sam let potekal brez kakšnih velikih emocij. Točno sem vedel, kam prihajam in kaj me čaka. Edino, kar je dajalo srcu rahlo višji ritem, je bilo to, da sem letel ob 7h zjutraj iz Salzburga, ob 13h pa me je že čakal prvi tekmovalni dan na otoku. Ko zmajarji potujemo z letalom, zmaja posebej pripravimo, zložimo ga krajše, ga obložimo po ostrih robovih itd. To pomeni kar nekaj dela pred tekmo, ampak saj sem bil že zverziran v tej šraufariji.

Tekma Canary open je že tradicionalna in letos se jo je udeležilo res lepo število kvalitetnih pilotov. Primož Gričar, ki sedaj

leti pod nemško zastavo, Tom Weisenberger in še marsikateri top 10 pilot na svetu.

Prvi dan nama je s Tomom dal vedeti že na letalu, da zna biti odpovedan. Vetrne turbine so imele res preveč dela na grebenu, tako da se mi je dozdevalo, da bom imel dan za pripravo zmaja za letenje.

Po pristanku z letalom nas je pobrala Angležinja Kathleen Rig, prijazna angleška mama. Zmajarka z že kar nekaj zavidljivimi rezultati, pa tudi leti. Kmalu so potrdili, da je task oziroma dan odpovedan. Super ideja z aplikacijo Whaatsapp, kjer so bili vsi piloti prijavljeni in smo lahko vsako minuto vedeli, kaj se dogaja z vetrom, tekmo, pogoji idr. Brez nepotrebnih jutranjih brifingov smo tako vsak dan prišli direkt na štart, ki je bil za tisti dan napovedan.

V miru sem pretrimal zmaja na letečo varianto in se podal proti hotelu in rezervirani sobi. No, po kolobocijah z dvema avstrijskima pilotoma sem ostal brez sobe, ampak to je že druga zgodba.

Drug dan se je ob enajstih spet napovedalo, da bo težko izpeljan task. V tem času so me že izgnali iz resorta, ker sem se šlepal v eni od sob. Bilo je predrago za slovenski žep. Počutil sem se kot najhujši Čeh ...

Prosto jutro sem porabil za to, da sem si zrihtal rentan avto, zmaja pa sem odložil kar na kombi organizatorjev. Kmalu je bila dirka tudi odpovedana, tako da sem imel spet čas, da sem porihtal spalni kotichek. Famara, druga stran otoka, surferji, surferke, mladi, bari, mir ... Čisto nasprotje prvega dela otoka, kjer je na plaži izgledalo, kot da bi nekaj kitov nasledlo. No, ti so govorili Angleško in žulili pivo ...

Tam sem si zrihtal lep apartma, ki sem si ga delil z nemškim zmajarjem. Sedaj sem počasi že postajal siten, saj sem le prišel leteti, ne pa se ubadati z nepremičninskimi posli.

Drug dan je zjutraj spet zavijal veter. Naložil sem kajt ter opremo za letenje v avto in šel na stran otoka, kjer naj bi se letelo. Po dvehurnem poskušanju prebijanja s kajtom skozi valove (beri utapljanju) se ob dvanajstih na telefonu pokaže, da nas čaka tekma.

Maher, štart, ki je obrnjen proti vzhodu in na njem tradicionalno našiga nad 40 km/h. Mislim, da smo tukaj sestavljali, ko je žgalo 50 km/h. Lepo se je videlo, da že nekaj časa nismo leteli in smo vsi silili v zrak.

Po predstavljanju brifinga se na koncu le odločijo, da ne moremo skupaj leteti pri 50 km/h, ker je preveč nevarno za takšno število pilotov, ki se gnetejo ob grebenu. Sam sem se hitro odpravil v zrak, silno željan letenja. Končno! Dan se je zelo popravil, mislim, da sem imel ta dan višino, ki je potem nisem imel še ves isti in naslednji teden.

Tom je izival task komite preveč časa s tem, kako so zaj.. Pa jih je dobil po nosu od enega temperamentnega Španca. Nekako sem dal obema prav. Glede na to, da se je to zgodilo po odpovedanem tasku, organizator ni posredoval s sankcijami.

Po pristanku še malo potrimam zmaja, ker je rahlo zavijal, in grem nazaj proti Famari. Kalamari, pivo in spat. Neverjetno, kako te veter zmatra, ko našiga cel dan. Dobro se spomnim tega z Monte Cucca, kjer tudi konstantno našiga. Po celem dnevu na vetru si dejansko izmozgan.

Na koledarju nam je kazala že sreda, ko so le obljubili, da bomo končno leteli. Isti štart, da se ne bom ponavljal, tam smo leteli celih 14 dni, ker veter ni popustil ...



Disciplino sestavijo za zmajarje res borih 26 km. Ni kaj, tukaj na otoku so discipline od 20 pa do 40 km. So pa tako tehnične, da je tudi 20 km začinjnih z vsem in se delajo razlike.

Prvi dan se vrti v levo vse do odprtja štartnega cilindra. Pri tem vetru, če hočeš pobrati, je treba peljati osmice. No, sedaj pa se zmenimo, kaj je prav in kaj ni. Res, kar nekaj projektilov se je pripeljalo mimo mene, pa tudi sam se nisem šparal, tekma je tekma. Nam 45 pilotom se je na trenutke zdelo, kot da smo na dirki s 100 piloti. Vsak, ki je letel v veter, je letel z 10 km/h gledano na tla, ko si obrnil, je šlo pa 90 km/h. Vsak si lahko ustvari sliko, kako to izgleda v zraku.

Disciplino štartam med najvišjimi in odpeljem krilo ob krilu s Tomom in Primožem proti prvi točki. Vse dela, seveda je tudi greben nakazal, da mora delat. Tom nam malo diktira tempo, ker je tukaj že napol domačin, jaz in Primož pa za njim. Tukaj je sekundni pomislek dovolj, da si zamudil prvo pozicijo. Vse se odvija tako hitro. Nazaj smo prileteli čez štart po nekaj kilometrih in le nekaj minutah. V dobri veri, da bo tudi ravnina dala, smo se zapeljali na točko, ki je bila nekje 3 km ven. Nič, nič ... Nazaj sem se pripeljal tako nizko, da mi je visok daljnovod preprečil, da bi se spet zalimal na greben in ga nekako spet pripeljal višje na vetru. Tako nizko letenje te tukaj, ko je treba leteti proti vetru, hitro prizemlji. Piloti so za nami padali vsi po istem postopku, le Tom je vse skupaj pred nama lepše odpeljal in je na koncu tudi priključil greben in tako odletel do cilja. Zelo slaba bera točk me ni skrbela, lepo smo leteli. Zmaj mi leti neverjetno. Bolje kot prej celo leto. Zahvala gre Galovcu, ki je odkril rahlo napako na njem. Rahla, ampak zadosti velika, da sem se celo leto čudil temu, kako se vsi vozijo mimo mene.

Tretji dan ponovimo vajo z Maherjem, kjer rahlo manjša stabilnost ozračja podaljša disciplino na celih 29 km. Vse točke so zelo podobne, le točka, ki je včeraj pojedla 90 % pilotov, je danes še bolj daleč in se spogleduje že z drugim grebenom proti jugu. Po eni uri zračnega tetrisa z vsemi piloti le štartam spet na vrhu. Zadovoljen sam s sabo in z zmajem samozavestno spet pritiskamo v isti trojici kot prejšnji dan. Pri povratku na štart le zavrtimo višje, še vedno pa sam val vetra ne da tiste prave višine, da bi lahko samozavestno odletel proti točki.

Primož se nama oddalji popolnoma iz

smeri proti morju in mu gre resnično dobro. Ampak ker je bil za nama proti vetru, ni bilo opcije, da bi se mu pridružila v boljšem zraku. Na točki sva bila s Tomom že tako nizko, da sva odletela naprej v greben z dobro mero vetra v rit. No ... teorija pravi svoje, praksa dela svoje. Greben ni in ni dal nič pametnega. Po tekmi mi je Tom rekel, da je to njegova prva izkušnja, da tam ne bi prišlo. Sam sem dva zavoja rahlo grdo obrnil in že sem bil blizu tal. Tom je vse skupaj odpeljal rahlo bolj natančno in mu je potem, ko sem jaz že pospravljaj, le prišlo.

Seppi iz Avstrije je ta čas za nami naletel na bombo nad štartom in je kot prvi, sicer s kar veliko sreče, priključil nazaj greben štarta. Od tam je bilo vse skupaj le peglanje grebena do pristanka. Seppi kot prvi Tom kot drugi ter ostali tam nekje pri tej oddaljeni točki.

V bistvu zanič letenje, če se spomnim moje prve poti na Lanzarote, kjer se niti nisem zavedal, kako lepo letenje smo imeli s severa otoka proti notranjosti.

Zadnji dan nas spet pričaka Maher z dokaj južno smerjo vetra. Tako nas disciplina pelje s kvačkanjem kot vsak dan, nato pa z lepim preletom vseh vulkanov proti centru otoka, skoraj do Famare.

Ob odprtju cilindra spet ista pesem, super položaj, tako da se spet fino vozimo z vodilnimi. Tom nam je le utekel naprej z zelo agresivno vožnjo. Sam tega predela nisem nikoli letel in glede na to, da neke gužve pred mano ni, sem prestavil v malo nižjo prestavo.

Primož se izgubi na ravnini, s Seppijem pa lepo napredujeva vulkan za vulkanom. Na ključnem predzadnjem vulkanu sem lepo nad njim in kot drugi odpeljem na zadnji vulkan, ki naj bi bil vstopnica za goal. Cilj je bil rahlo v bregu, ki se je dvigal, ampak sama kalkulacija je dajala 1 proti 9 za cilj. S hrbtnim vetrom bo pa že šlo teh 5 km. Ne vem, kaj se je dogajalo po tej ravnini, ampak od nekje se je moral zrak grdo obliovati, ker nas je grdo požrla. Sam sem pristal v vidnem polju cilja. Španec je z nevarnim manevrom potegnil naprej še 30 m, jah temperament.

Seppi in Primož sta bila še bližje, Tom pa je kot prvi in edini uspel pristati v cilju, nekaj metrov za črto.

Končno 6. mesto po vsej kalvariji niti ni bilo slabo, najbolj važno pa je, da sem se spet lahko vozil z vodilnim brez kakšnih problemov.

Zvečer je bila podelitev v lepem mestecu

Puerto del Carmen, kjer je tudi nočno življenje pokazalo svoj obraz. Naslednji teden sem letel skoraj vsak dan. Sicer samo na Maherju, ampak važno, da se je letelo. Zmaj potrebuje kar nekaj ur naleta, da se potem počutiš na njem res domače, in tukaj sem si nabral kar lepo število uric. Dopust z veliko začetnico. Sam sem navajen, da svoj prosti čas posvetim tekmovanjem, tako da tista napetost nikoli prav dokončno ne popusti. Po enem tednu sem se lepo spočit spravil na avion s cmokom v želodcu. Novica Angležev, ki so jim polomili tri zraje od petih, s katerimi so leteli na Lanzarote. Trije uničeni zraji zaradi letaliških manevrov. Kar kamen se mi je odvalil od srca, ko so skozi vrata letališča v Salzburgu pripeljali celo škatlo. Kar nekaj pomenljivih pogledov, ko sem vse skupaj vlekel mimo ljudi skozi vrata ter tako spet stopil v decembrski mraz.

Veter, prah, veliko prahu, slan zrak, vse to je za zmaja velik stres, ampak dober tuš takoj doma mu je vrnil sijaj. Ne morem se hvaliti s kakšnim posebnim letenjem tokrat na otoku, saj je bilo vreme precej netipično, ampak vsaka ura, prebita v zraku, je v teh časih še kako dragocena. Famara, famozni greben je vse dni preživel v zavetrju, ampak takoj, ko sem se zbudil doma, so že leteli na El Risco na sever nad prelepim morjem. Kaj hočemo... Pa drugič!

Link do rezultatov:

<https://airtribune.com/xix-open-decanarias/results/task1154/comp/clase1>

Pripravil: Matjaž Klemenčič



SVETOVNE LETALSKE IGRE 2015

Dubaj, mesto presežkov

Nekoč mesto gusarjev, nato ribičev in kasneje nabiralcev biserov, danes pa predvsem mesto prestiža in raznovrstnih presežkov je v mesecu decembru gostilo Svetovne letalske igre. Slovenijo je zastopalo devet tekmovalcev (pet klasičnih padalcev, modelar Alan Goljavšček, balonar Avi Šorn in Matjaž Ferarič ter moja malenkost v disciplini natančno pristajanje z jadralskimi padali). Z nami je v Dubaj odpotoval tudi Igor Eržen kot vodja delegacije in sodnik v disciplini natančno pristajanje z jadralskimi padali.

O Dubaju sem začela sanjati že v letu 2014, ko sem dobila informacijo, da se bodo tam odvijale Svetovne letalske igre. Moja forma na tekmah se je stopnjevala in uspelo mi je narediti nekaj dobrih rezultatov, s pomočjo katerih sem se na FAI lestvici povzpela na sedmo mesto na svetu v ženski konkurenci in na drugo mesto med Evropejkami. Čutila sem, da sem tudi v glavi dokončno prebolela prvo poškodbo, nato pa se je zgodila nova – počen meniskus in pretrgana križna vez. Kljub poškodbi sanje o Dubaju niso umrle. Izbor za WAG je bil opravljen v marcu glede na FAI lestvico. Na moje veliko veselje sem dobila uradno povabilo in z njim dodatno motivacijo za

Na gala večerji

čimprejšnjo sanacijo v februarju operiranega kolena.

V natančnem pristajanju nas je tekmovalo 20 (15+5). Skupno je bilo na tekmovanju nekje okrog 1000 tekmovalcev, če štejemo še sodnike in vodje delegacij, se številka povzpne na 1400 ljudi. Predstavljene so bile letalske discipline od A do Ž in še kaj bi se našlo.

V Dubaj sem skupaj z Matjažem Feraričem odpotovala 29.11. 30.11 smo opravili registracijo, 1.12. pa je sledil uradni trening, kjer smo na žalost opravili le eno serijo, nato pa nas je prizemljal veter. Že kar prvi dan se je pokvaril en avto, na pristanku pa tudi ni bilo obljubljenih trav, le pesek, nad katerim pa seveda nismo bili navdušeni. Naslednje jutro nas je pričakala trava – čisto prava in zadeve so stekle tako, kot se za Dubaj spodobi. Po Alanovih besedah tudi na treningu modelarjev ni bilo tako, kot bi moralo biti. Ker ga je skrbelo, da se bo kaj zapletlo tudi na dan tekme, jih je na nepravilnosti opozoril. Zagotovili so mu, da bo vse tako kot mora biti – ker če ne, bodo padale glave. In se bojim, da bi res.

Vreme nam je odlično služilo in v naslednjih štirih dneh smo opravili uradni trening serijo in 12 serij. Vstajali smo

ob pol šestih zjutraj, saj nas je avtobus že ob šestih pobral pred hotelom. Na prizorišče smo prihajali še v mraku in vsak dan znova smo lahko ugotavljali, da so najlepša jutra res zjutraj.

Ker hribov sredi Dubaja ni, smo leteli s pomočjo vitle. Po dogovoru na brifingu smo prvo serijo štartali po vrstnem redu, ki je ustrezal FAI lestvici, vse naslednje pa v obratnem vrstnem redu – se pravi najslabši je štartal prvi, najboljši v trenutnem skupnem seštevku pa je serijo zaključil.

Naše prizorišče je bilo na obali in se je imenovalo Beach drop zone (ob tem prizorišču sta bili še dve: Palm drop zone in Desert drop zone). Pogoji so bili po eni strani enostavni, spet po drugi strani pa se je bilo potrebno relativno hitro prilagoditi novo nastali situaciji. Zjutraj je pihal močan veter s kopnega, ki se je postopoma umirjal in se nekje do desete ure popolnoma polegel. Sledilo je kratko obdobje brezvetrja in rahle termike, nato pa je pihnil veter z morja, ki je do dvanašeste ure lahko dosegel tudi 7m/s. Seveda so se razmere dnevno spreminjale, ker na žalost ali pa na srečo pač ne pristajamo v inkubatorju. Prvi dan smo zaključili ob desetih, nato pa smo nekajkrat potegnili do 12. ure, saj se je v naslednjem tednu obetal močnejši puščavski veter šamal. Tekmo smo tako zaključili že četrty dan.

V svoji pikaški karieri sem le enkrat sodelovala na tekmi z izvedenimi 12 serijami in tako le enkrat doživela finalno serijo, ki se odvija v obratnem vrstnem redu. Tukaj sem takih serij doživela 11. Brez pomisleka lahko rečem, da tako pozitivnega vzdušja med tekmovalci še nisem zasledila na nobeni tekmi, spet po drugi strani pa je to bila tekma, na kateri sem bila tudi najbolj psihično izčrpana. Kljub temu, da nekkih velikih apetitov na tekmovanju nisem imela, človek pač ne more mimo dejstva, da te ves čas obdajajo ljudje, ki so enostavno najboljši na svetu v svoji disciplini. In lahko si le rečeš: respect!

Na tekmovanje seveda nisem odšla nepripravljena, je pa res, da sem zaradi poškodbe s treningi začela relativno pozno. Kakorkoli, v mesecu oktobru in novembru mi je vreme odlično služilo in v tem času sem opravila preko 200 pole-



to in proti koncu začela tudi bolj suvereno pristajati, a nikakor še ne 100%. Na tekmi sem naredila osem palačink, a sem naredila tudi dva nepopravljiva kiksa in dobra uvrstitev je splavala po vodi. Ko se je na dan podelitve izkazalo, da ni kategorije ženske, kljub temu da so med tekmo objavljali ločene rezultate, sem bila prav vesela, da sem zgrešila stopničke. Kaj naj rečem – spodobi se, da smo ženske vsaj v mestu, kot je Dubaj, enakopravne. Zmagovalec je bil Cotet iz Romunije s 23 cm. Drugo mesto je pripadlo Kitajcu Ma Qiangju (29 cm), tretje pa Srbu Djurkoviču (30cm). Matjaž se je odlično odrezal in se boril za prvo mesto, nato pa je po zadnji seriji, ko je imel po odklopu z vitle premalo višine, tekmo zaključil na šestem mestu.

Dejansko smo bili vsi tekmovalci šejkovi gostje. Nedolgo nazaj sem slišala, da je Arabcem hrana neizmerno pomembna, a nikakor si nisem predstavljala, da tako zelo. Če imajo gosta, se še toliko bolj

izprsijo. To je že stara beduinska navada. Pravijo, da si lahko tri dni hodil po puščavi in ko si srečal beduine, te nikoli niso vprašali, kdo si, ker jim ni bilo pomembno, ali si prijatelj ali sovražnik, pomembno je samo, da te nahranijo. Nas so definitivno nahranili tako, kot se spodobi, da te nahrani kraljeva družina. Glede na to, da je princ klasični padalec, pa se seveda razume, da neizmerno podpirajo letalske športe, v prvi vrsti pa seveda skydiverje.

Na prireditvi smo imeli priložnost videti tudi jetmena. O nakupu kroži zanimiva zgodba. Ko je bil šejk naprošen za sponzorstvo, je menil, da je nezanimivo, če leti samo eden. Pristal je, da zadevo kupi, a pod pogojem, če bosta letela dva in če bosta opravljala predvsem nizke prelete, da ju ljudje vidijo.

Otvoritvena ceremonija se je odvijala v presežkih in sama takšne otvoritve še nisem doživela na nobeni tekmi in tudi dvomim, da jo še kdaj bom. Marina je



Akro piloti sušijo krila, spodaj: Maurer suši opremo. Povabim ga na trening pike



kimfly@siol.net
051 255 451
Primož Marinčič



SWING

NEW

NEXUS^{EN C}

NYOS^{EN B}

SENSIS^{EN B}

DISCUS^{EN A}

www.swing.de

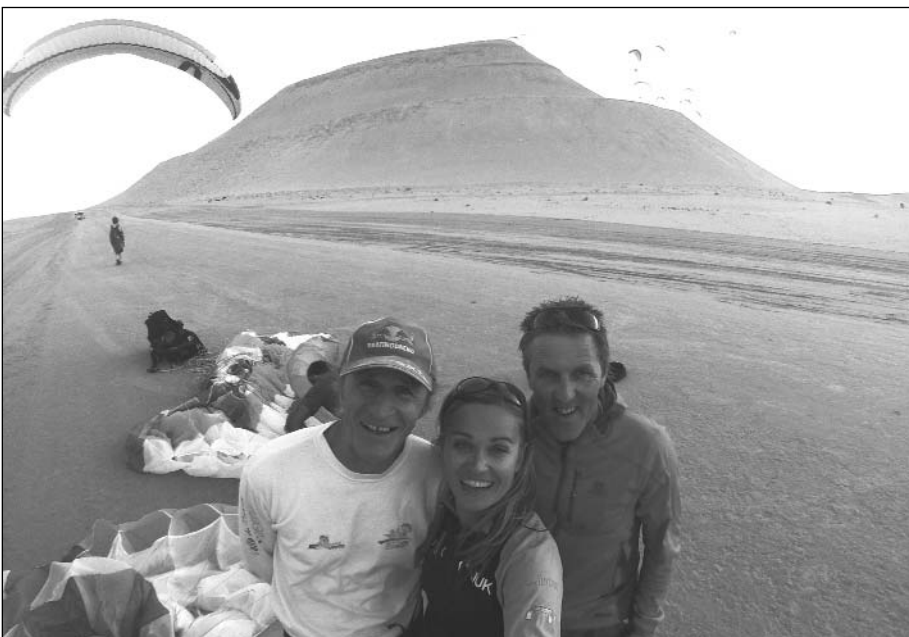
bila zelo očarljiva kulisa, organizator pa je poskrbel za različne efekte in šov zaključil z ognjemetom.

Tekom tekmovanja je bilo vseh 1400 sodelujočih povabljenih na gala večerjo, ki je bila v Jumeirah beach hotelu, ki je v neposredni bližini Jadra. Sam hotel je v obliki vala in je eden bolj prestižnih hotelov v Dubaju.

Ker smo s tekmovanjem hitro zaključili, mi je ostalo ogromno časa za spoznavanje Dubaja in ostalih emiratov. Tudi na tekmovalne dni smo bili po 12. uri vedno prosti. Popoldneve smo preživljali na plaži ali pa na glavnem prizorišču, kjer se je vsak dan odvijalo ogromno stvari. Odvijala so se tekmovanja v akrobatskem letenju z jadralnimi padali, paramotorji, jadrilicami, girokopterji ...



Včasih tudi zadanem, spodaj: po letenju v Abu Dhabi-ju pa sami nasmejani obrazi



Pogosto smo se s čolnom odpeljali do splava, na katerem so pristajali akro piloti ... ali pa včasih tudi niso. Ob jutrih in večerih so nebo zapolnili baloni. Bili smo deležni najrazličnejših predstav, ki so nam pogosto jemale dih.

Kljub temu, da me je marina zelo očarala – Avi pravi, da je to dubajska Logarska dolina, in menim, da je lepše ne moremo opisati – sem si želela ogledati še druge predele mesta. Podala sem se v stari del mesta Dubai creek, kjer sem si ogledala muzej ter zlato ulico in ulico začimb. Že v sklopu tekmovanja smo se s čolnom odpeljali v neposredno bližino Burj Al Araba – hotela v obliki jadra, ki se ponaša s sedmimi zvezdicami. Z najhitrejšim dvigalom na svetu sem se povzpela na najvišjo stavbo na svetu Burj Khalifo in se sprehodila po največjem trgovskem centru z največjim akvarijem ter prečudovitimi fontanami, kjer se ob večerih odvijajo pravi vodni plesi. V Emirates mall sem si le od zunaj ogledala del smučišča, nato pa sem se raje odpravila nazaj na odličnih 30 stopinj. Seveda nisem izpustila Miracle gardena, ki je največji cvetlični park na svetu.

Skupaj z ostalimi tekmovalci smo si v Abu Dhabiju ogledali Mošejo šejka Zayeda, ki se ponaša s 45 ton težko iransko preprogo, ki jo je 1300 žensk pletlo dve leti. V njej najdemo tudi 12-tonski lestenec iz 24-karatnega zlata, predvsem pa obilo pozitivne energije. Prvi obred, ki je bil izveden v mošeji, je bil pogreb njenega graditelja, šejka Zayeda. Mošeja je tretja največja na svetu, takoj za mošejo v Meki in Medini in sprejme 40000 vernikov.

Po ogledu mošeje je sledilo letenje na hribu, o katerem kroži zanimiva zgodba. Princ Abu Dhabija je potoval po Evropi in se spoznal z jadrlnim padalstvom ter se v tečaju tudi sam naučil leteti. Po vrnitvi v domovino si je zaželel hriba. Delali so mu ga šest let, mi pa smo na tem hribu leteli.

Na žalost smo zamudili izbor za miss kamele, a na srečo ulovili prijeten tradicionalen market.

Zadnje dni sem preživela v Sharji, že prej pa sva se z Matjažem podala do Ras Al kahnanna. Tudi puščava nama ni ušla. Zunaj mest je le pesek in še enkrat pesek. Svetovne letalske igre mi bodo ostale v prečudovitem spominu. Realno gledano ne verjamem, da bi se s to prireditvijo sploh lahko kosala kakšna tekma v prihodnosti. Dubaj nam je predstavil po mojem mnenju vrh vsega - še en presežek v vrsti mnogih, ki so zaznamovali to mesto, in neizmerno vesela sem, da sem si z rezultati uspela priboriti vstopnico za to najprestižnejše tekmovanje na področju letalskih športov, navkljub dejstvu, da je bilo na razpolago le pet mest za jadrnalne padalke iz vsega sveta.

Od tekme je minilo že kar nekaj časa, jaz pa sem še vedno pod močnimi vtisi. Rada bi vam opisala in rada bi vam pokazala, kaj smo doživeli. A na žalost ni pravih besed in ni pravih fotografij, ki bi lahko popolnoma opisali to nepozabno doživetje.

Pripravila: Mojca Pišek, DJP Lintvar

Kar bi o Dubaju še dodajal bi bilo preveč. 14 dni je hitro minilo v Mojčini prijetni družbi.

Le en dan je bil malo čuden. Zadnji tekmovalni, zadnja serija in ko po sezoni, ko v vseh več kot 40 tekmovalnih serijah praktično nisem zgrešil palačinke, končaš 50 metrov od nje, brez možnosti, da sploh začneš finalni dolet, je vse skupaj malo grenko. Sploh ko je odgovor žirije »bad luck«, čeprav si moral po njihovi odločitvi štartati v pogojih, ki niso več bili pod kontrolo.

Svojega komentarja se bom vzdržal. Zanimiva pa sta dva, zelo različna.

Prvi, neobremenjen, iz tujine: »Morda je pa to edini način da so te premagali ...«

Drugi, zelo obremenjen, iz domačih logov: »Končno je zmagal šport ...«

Pogledi so različni in prav je tako, čeprav obema manjka realnosti, tako ali drugače.

Matjaž Ferarič, KŠL Čuk

NOVA IBEX 3

Od alpinistov za alpiniste

Avstrijsko podjetje padal NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. je pred kratkim na trg lansiralo že tretjo verzijo uspešnega gorskega padala IBEX. Tako kot njegova predhodnika ima tudi IBEX 3 platformo uspešnega šolskega padala PRION 3 in od njega podedovane vse lastnosti in tehnologije, ki jih NOVA uporablja pri sodobnih padalih. Ponaša se s smart cells, double 3d shaping, three liner itd. Zelo dobrodošla lastnost je easy packing, zaradi katerega padala ni potrebno zlagati na celice.

Izdelujejo ga v treh velikostih, in sicer S s 23,2 kvadrati projicirane površine in teže 3,5 kg ter s certifikatom (EN/LTF) A. XS s površino 19,4 kvadrata in s težo 3 kg prav tako cetrifikat A. XXS je najmanjši s 15,2 površine in s težo 2,5 kg ter EN/LTF C razredom. Skrbno so izbrali tudi tkanino za kupolo, ki mora biti lahka in hkrati dovolj trdna za grobo podlago v gorskem svetu. Prednji rob Dominico 20D, 35 g/m², zgornja površina Dominico 10D, 26 g/m², spodnja površina Dominico 10D, 26 g/m², nosilni trakovi Kevlar 12mm. Namesto nahrbtnika IBEXu pripada še kompresijska vreča, s katero zmanjšamo volumen, tako da iztisnemo zrak. Hkrati ga štiti pred vlago in potnjem, saj je vreča vodotesna.

Pred nakupom IBEXa 3 sem testiral identično gorsko padalo SUSI Q 16, prav tako proizvajalca NOVA podobnih dimenzij in teže, a v performansah in uglajenosti v zraku IBEX definitivno izstopa. V primerjavi s Q16 ima IBEX

nekoliko večji razpon, boljšo vitkost in več celic, večjo razdaljo med kupolo in pilotom, zato je v zraku mirnejši. Letalne lastnosti Ibexa3 15 so izjemne. Drsnost je cca 7 in pol proti 1, kar je primerljivo s starejšimi klasičnimi padali. S tem drsnim razmerjem se z lahkoto podamo na letalno turo, pri kateri moramo preleteti daljšo razdaljo do pristanka. Nosilni trakovi so 12 milimeterski klasični, A linija je razdeljena na 2 ločena trakova za lažji poteg ušes, pri vzletu pa uporabimo le notranja trakova A linije. Vrvice so dobro vidne, fluorescent barve in dobro zaščitene z srajčko. Krmilne ročke so večje, brez kakšnih trdnih delov in primerne tudi za zimske rokavice. Pri vseh modelih je nameščen tudi škripec za pospeševalnik.

Za prvi let z IBEXom 3 sem izbral Sv. Lovrenc pod Storžičem. Vreme ni bilo kaj prida, bilo je oblačno in malo vetra. Štart z Lovrenca je za manjša padala kar zahteven, saj je na začetku polička, takoj naprej nobene posebne strmine za pridobivanje hitrosti, na koncu pa se bohota še vegetacija. Ta dan še vetra ni bilo, le dobra nula ali malo gor, zato sem dvomil v uspešen prvi polet. Prvi dvig kupole je bil za test, kako se padalček odziva, in bil sem zelo presenečen. Pri vzratnem potegu v skoraj nič vetra se padalo takoj odzove, napolni in skoči v položaj za vzlet. Super, tudi naslednji dvig je bil enak. »Pa pojdiva letet!« si rečem. Hitro pridobivam na hitrosti in Ibex mi lepo sledi, na koncu se še odrinem in sva v

zraku. Problem je bila samo še vegetacija na koncu, ampak glej ga zlomka, padalček se odpelje, kot bi imel nad sabo velikost 22 in ne 15. Spet lepo presenečenje. Tudi med letenjem je padalo delovalo večje, kot je v resnici. Za pristanek sem si vzel večjo rezervno višino kot navadno in nad pristanek prišel previsoko. Pristanek je bil podobno kot s klasičnim padalom, kot prihoda je bil majhen, hitrosti dovolj, v brezvetrju pristanem na 2 koraka. Jupii ... Komande so pričakovano živahne in direktne, več pazljivosti pri potegih ni odveč. Skratka, suma sumarum, pri NOVI so se res potrudili in izdelali pravo padalo za gorsko letenje. Je odličen kompromis med majhno težo in dobrimi letalnimi lastnostmi. Uživali boste pri hoji in letenju.

Besedilo: Igor Kremsar
Slike: Meri Simjanov

Zastopnik:
Misty Dule ala Dušan Durkovič
WWW:<https://www.nova.eu/si/>



TRIPLE SEVEN GLIDERS

Rook 2

Prvo krilo bratov Valič, poimenovano Rook, je bilo pravi hit. Z dobrim handlingom in neverjetno performanco je Rook dominiral na stopničkah ne samo v B razredu, ampak tudi v sport kategoriji. Sam sem testiral Rook-a za 142. številko Cross Country-a. Odkril sem padalo, ki je požiralo XC-kilometre in je naredilo izjemen vtis glede na to, da je bilo to prvo padalo, ki je prišlo iz podjetja Triple Seven gliders.

Ob najavi Rook-a 2 prejšnje poletje sem bil zelo navdušen, da bom lahko testiral nove reinkarnacije Urbana in Aljaža Valiča. Napovedano je bilo dobro vreme, tako da smo odhiteli proti Col de Bleyne na test novega padala Rook 2. Vse skupaj je izgledalo zelo stabilno, ampak s seboj sem imel novo padalo in bil je lep zgodnjejesenski dan.

Iz česa je narejen?

Prva stvar, ki jo opaziš, je seveda izrazit

»shark nose«. Dve najlonski plastiki na vsaki steni celice kreirata obliko. Na zadnjem delu padala so uporabljeni »mini-ribs-i« in še dodatne plastike, ki držijo lepo obliko zadnjega dela padala, kadar je pod napetostjo zaradi teže pilota. To zna sicer malo zakomplicirati zlaganje padala, ampak si verjetno v vsakem primeru za tako padalo želiš imeti vrečo koncertino. Štetje celic nam pokaže rahlo povečanje števila celic iz 51 (Rook) na 57 (Rook 2). Prav tako je tudi z vitkostjo, ki se je povečala za 0.1 na 5.6. Triple Seven sedaj poseduje čisto novo barvno shemo, ki rahlo spominja na trekking padala iz devetdesetih let, če si seveda zadosti časa v tem športu, da se jih spomniš. Dizajn je dokaj vpadljiv, čeprav verjetno ne ravno po okusu vsakega. Testno padalo je prišlo v črno-modri kombinaciji, ki je bila meni zelo všeč, verjetno pa ne bi vsi delili mojega mnenja. Uporabljen je bil korejski material Dominico, N30 na vrhu ter lažji N20 na spodnjem delu padala. Krilo v velikost

ML, ki sem ga letel jaz, je dokaj težko za svoj razred, saj ima 6.1 kg. Je pa Triple Seven najavil tudi lažjo verzijo tega padala, ki je za 1.3 kg lažje. Padalo ima moderne gurtne s tremi linijami, medtem ko je kupola padala podprta s štirimi linijami, kar pomeni, da se D-linija odcepi od C-linije v zgornjih galerijah.

Vrvice so mešanica Dyneeme in Kevlarja, glavne linije pa so cele oplasčene. Gurtne so široke 13 mm in so narejene zelo lepo, z dodanimi modrimi označbami za A-linije, da se jih lažje najde. Pospeševalnik je narejen s sistemom »kick down ball«, ki je poseben pristop k temu, da se hod pospeševalnika skrajša in je tako uporaba le-tega lažja in bolj efektivna.

Gremo leteti

Prvi piloti že kažejo stebre, zato je čas, da se v zrak podamo tudi mi. Krilo se vzdigne s tal počasi in sorazmerno, z lahkotnim potegom a-linij. Kot je



pričakovati od padala razreda B, sam štart ni nikakršna drama in samo majhen popravek je potreben, da se krilo ustavi nad pilotom.

Prvo spoznanje, ko prideš v zrak, je, da daje padalo zelo soliden, homogen občutek krila. Prednji rob je lepo napet in shark nose mu dobro pomaga, da reže skozi turbulenco brez zvijanja padala. Med iskanjem prve termike dneva opazim, da krilo daje več informacij preko gurten ter manj skozi komande. V tem pogledu me občutek krila spominja na U-Turn-ov Blacklight. Vožnjo naredi zelo komfortno, ampak če si navajen bolj »zgovornega« padala, bo Rook 2 deloval rahlo zadušeno. V zavoju je Rook 2 efektiven. Moram poudariti, da sem ga letel na spodnji meji razpona teže, tako da ga nisem mogel vsakič obrniti, tako kot sem si želel. Ampak sem bil pa nagrajen v stebrih, saj sem jih zelo hitro pobral ter se oddaljil od grebena. Glede učinkovitosti pobiranja v termiki me je Rook 2 spomnil na Skywalk Arriba 3, čeprav le-ta pobira, kot bi bila na tračnicah, medtem ko Rook 2 to opravi rahlo bolj subtilno. Prišel je čas, da se odpravim.

Medtem ko sem letel nazaj mimo štarta in potiskal v veter, sem pričakoval kar nekaj borbe, ampak krilo je lepo rezalo naprej skozi zrak.

Z dodajanjem gasa padalo pridobi lepo brzino, ne da bi se performanca kaj pokvarila vse do »kick down« pozicije. V bistvu sem imel občutek, kot da najbolje leti prav na prvi stopnici pospeševalnika. Pritisk samega speed sistema je nekje v svojem razredu B padal. Rook 2 res lepo pelje z dodanim pospeševalnikom in reže skozi turbulenco, ne da bi padalo skakalo naprej in nazaj po prečni osi (pitchu).

Proti steni

Ob prihodu v St. Andre so bili pogoji zelo zanimivi, z močnim zahodnim vetrom pri tleh ter močnim vzhodnikom višje. To je bil recept za zelo razburkan zrak, zmešan s stabilnim ozračjem in balončki z ostrimi robovi. Krilo sem letel na spodnji meji razpona teže pilota, ampak sem kljub temu zelo dobro obvladal situacijo v teh zahtevnih pogojih. Edino, kar me je motilo, je bilo rahlo premalo kontrole v teh pogojih. Predlagal bi, da pilot v takih pogojih leti v zgornji polovici teže ter s sedežem, ki ima pod ritjo desko. To pa zato, ker si s tem dodaš dodaten zagon v zavojih s telesom, česar pa sam nisem mogel, ker sem letel z Advance lightness sedežem.

Nizko pobiranje

Potem ko sem se odpravil naprej proti severu St. Andreja, sem potisnil proti nizkim hribom, kjer me je čakal še bolj stabilen zrak. Tam sem obtičal. Termika je bila zelo šibka in je imela zanos nazaj proti St. Andreju. Poskušal sem potisniti še naprej, ampak se nekako ni izšlo. Pridružil sem se skupini jastrebov, ki so vrteli pod mano, in se odločil, da poskusim navrteti karseda visoko in tako poizkusim poleteti nazaj proti St. Andreju.

Odšel sem na »glide«, misleč, da sem preveč nizek, da bi lahko priključil nazaj na glavni greben.

Spomnim se, kako je Jocky Sanderson učil pilote na XC-tečaju, da poizkušajo leteti karseda proč od grebena in ga nato poskušajo nazaj priklopiti. Zelo pomembno znanje za vsakega pilota. Tukaj je Rook 2 zasijal.

Uporabil sem performanco Rooka 2, da sem lahko spet priključil greben nizko, na koncu mi ga je uspelo tudi pobrati in se priključiti štartu na St. Andre. Pa sem nazaj v igri ...

Pobral sem dovolj visoko, da sem se podal na naslednji dolg preskok v Cretes des serres. Potem ko me je krilo spravilo iz težav, ko sem bil nizko, je sedaj pokazalo svoj pravi DNA - da je narejeno v Sloveniji, pokrajini z dolgimi grebeni. Krilo je kazalo svoje atribute v hitrih dviganjih ter dolgih preletih.

Na Cretes des Serres sem se pridružil Delti 2 in bil nagrajen s stebrom, ki me je popeljal zelo visoko nad greben. Takrat me je padalo zasvojilo. Rook 2 je pobiral lahko z zelo malo popravki na komandah, skoraj da preveč enostavno.

V termiki ti to padalo da veliko časa za sprostitve in planiranje naslednjih potez. Odločil sem se nadaljevati, potisnil sem gas do konca ter bil zelo vesel, da je padalo zelo stabilno tudi pri tej hitrosti. Po osmih kilometrih letenja skupaj z Delti 2 sva skupaj priključila naslednji greben na isti višini. Čeprav nisva letela krilo ob krilu, sva se ob preletu doline oba trudila potegniti kar največ iz najin角度 padal. To kaže na to, da lahko Rook-a 2 primerjamo z vodilnimi v C skupini.

Tekmovalec

Naslednji dan smo imeli napovedane podobne razmere in jaz sem se zelo veselil še enega dneva z Rook-om 2. Tokrat sem dodal še nekaj kilogramov. Z nekaj dodatne vode sem prišel nekje v drugo polovico teže. Tokrat sem čutil, da imam veliko več avtoritete nad padalom v zavojih v močni termiki. Še vedno to ni najbolj dinamično padalo v svojem razredu, a komande imajo lep linearen poteg, ki ti dovoljuje precizno kontrolo v termiki.

Komande same imajo kar nekaj pritiska, še vedno pa ne toliko, da bi vas utrudile na dolgem poletu. Da bi to krilo zavrteli na hitro, se boste morali kar potruditi, vseeno pa tudi pri močnem potegu padalo ne bo ostajalo za vami oziroma sililo v negativni zavoj.

Ko je krilo enkrat v termiki, je samo lovljenje centra zelo intuitivno, brez velikih popravkov, sama učinkovitost pobiranja pa ostaja visoka skozi celoten krog.

Z letenjem proti koncu grebena sem se pridružil lokalni tekmi. Zahodni veter je bil močan, kar se je potrdilo s tem, da je veliko pilotov pristalo kmalu potem, ko





so zapustili greben. Sam sem hitro obrnil nazaj proti grebenu, kjer se je začela delati znana konvergenca. Ta del sem dobro izkoristil. Kar nekaj časa sem letel z ušesi in dodanim gasom. To je zelo efektiven način umikanja močnim dviganjem, padalo pa je ostalo zelo stabilno tudi v tej konfiguraciji. Ušesa so se odprla brez kakršnihkoli problemov. Ob prihodu nad pristanek sem naredil še nekaj wingoverjev in spiral. Niso se zdeli preveč dinamični, linearen potek komand pa je dajal dobro kontrolo pri izhodu iz manevrov.

Spoznavam te

Naslednjih nekaj dni sem padalo spoznaval v še bolj umirjenih jesenskih pogojih. Nekatera fleksibilnejša padala se v šibki termiki bolje obnesejo, medtem ko Rook 2 s svojo homogenostjo kupole

naredi ta prehod malce težji. Ampak ko se navadiš govornice Rook-a 2, to postane pilotu veliko bolj naravno.

Vsekakor je vredno posvetiti nekaj časa spoznavanju padala, saj te nagradi s svojimi performancami in dobrim pobiranjem. Jaz sem rabil nekaj ur, da sem spoznal, kaj mi hoče padalo povedati, ampak ko sem vse skupaj razumel, sem bil nagrajen z zares lepimi preleti, in to v dneh, ko je večina pilotov pristala veliko predčasno. V šibki termiki padalo res zasije s svojim pobiranjem, samo nekaj zavojev in že sem bil nad skupino pilotov s termiko samo zase.

To krilo deluje

Po prvem letu sem težko našel prave besede o padalu. Definitivno deluje ... Ravnokar sem odletel 100-kilometrski trikotnik, konec septembra, čeprav je padalu manjkal delček dinamike v iskanju termike. Ko sem govoril z enim od naših urednikov, mi je povedal, da je prav to potrebno za letenje v Sloveniji. Hitro in učinkovito letenje ob grebenu, centriranje termičnega stebra, učinkovito pobiranje in nadaljevanje z dolgim preletom doline. Pravzaprav je to potrebno povsod v gorah, kadar so dnevi močni. Tukaj ti to krilo da stabilen občutek z lahkotnim pobiranjem, kar ti bo pustilo energijo za razmišljanje o tvojih naslednjih potezah na dolgem preletu.

Tako kot pri njegovem predhodniku si moraš vzeti nekaj časa, da ga spoznaš. Jaz sem videl njegovo dobro stran, ko sem bil nekje nizko in mi je šlo za nohte. Spoznal sem, kako dobro lahko to padalo pobere iz nizkega in te reši.

Z dobrim, skrbno pridelanim občutkom plus izjemnimi performancami je Rook 2 resnično prava XC-mašina.

Verjetno je najboljši za dolge prelete v hribih, bolj kot na ravnini, vseeno pa se lahko motim, saj je bil z njegovim večjim bratom Kingom ravnokar podrt ženski rekord v Braziliji. To dokazuje pedigree Triple Seven padal.

Sigurno je Rook 2 zelo učinkovito padalo, s katerim se da potegniti največ iz dobrih dni, in prav neverjetno je, kako se nekatera današnja padala B razreda z lahkoto kosajo s padali v razredu C.

(Marcus King je letel Rook-a 2 v velikosti ML, v razponu od 102 kg pa do 108 kg. Preletel je 15 ur v južnih francoskih Alpah s sedežem Advance Impress 3)

Intervju z bratoma Valič :

Prednji rob padala Rook 2 deluje zelo stabilno in čisto. Kako vama je to uspelo?

Nekateri so presenečeni, ampak čist prednji rob nima veliko skupnega z BPI (shark nose) tehnologijo. Z Rook-om 2 smo razvili nov sistem napetosti materiala, tako po razponu kot tudi po globini padala. Ta sistem nam je pomagal, da smo prišli do stabilnega prednjega roba, ki optimizira tok zraka na spodnjo in zgornjo površino krila.

Opazil sem, da pri Rook-u 2 ne prihaja toliko informacij skozi komande kot pri z drugih padalnih v razredu B. Zakaj ste razvili padalo na tak način?

Padala, ki so bolj učinkovita, vedno dajejo več informacij skozi gurtne, medtem ko padala, ki dajejo informacije skozi komande, izgubljajo na učinkovitosti. Naša krila so narejena tako, da že sam profil ne dopušča velikih premikov padala med letom, to pomeni, da je krilo stabilno in zato ne potrebujete toliko dodajanja korekcij skozi komande. Vsaka korekcija s komandami pomeni izgubo v performanci, tako da je naša idejna zasnova, da naredimo padalo, ki

bo samo sebi stabilno in ne bo potrebovalo toliko korekcij.

Naše izkušnje, tudi iz tekmovalnega sveta, so, da padala, ki potrebujejo korekcije skozi komande, nikoli niso bila učinkovita padala.

Z zelo majhnim povečanjem vitkosti, vama je uspelo narediti velik preskok v performancah. Kako vama je to uspelo?

Verjameva, da ima to veliko opraviti z aerodinamiko samega krila, skupaj z zelo kompleksno notranjo strukturo krila. Veliko truda sva vložila v ustrezno porazdelitev obremenitve padala. Vse to se odraža v učinkovitosti krila v vseh pogojih. To je, kar naredi Rook-a 2 najbolj performančno padalo na trgu.

Ko sem ga letel z nizko obremenitvijo, sem občutil manjšo avotriteto nad padalom. Kaj priporočate vi glede obremenitve Rook-a 2?

Rook 2 je lahko leten po celotnem razponu predpisane teže za določeno velikost. Seveda pa glede na pogoje tudi optimalna obremenitev varira. Če kot primer vzamemo MS (26 m²), za močne pogoje predlagamo obremenitev od 90 kg navzgor, v drugih pogojih pa se ga z lahkoto vozi po celotnem razponu.

Krilo deluje zelo dobro predvsem pri pobiranju.

Da, to je spet rezultat številnih tehnologij uporabljenih v samem krilu. Vse od različnih napetosti med celicami do njegove končne oblike s profilom. Vse to je skupek, ki daje Rook-u 2 zelo dobre karakteristike pri pobiranju.

S potegom pospeševalnika pilot ne potrebuje veliko popravkov med samim letom. Veliko pilotov rado uporablja C-linije za kontrolo padala, kakšen je vaju predlog glede letenja padala pri višjih hitrostih?

Midva stojiva za tem, da padala s 3-linjskim konceptom med letom ne morejo biti učinkovito korigirana s C-linijami. Tukaj je bilo veliko marketinškega pristopa, ki naj bi deloval v dobrobit tega načina letenja. Počasi piloti spoznavajo, da je ta način letenja pisan na kožo samo dvo-linjscem.

Če bi pilot rad spočil svoje roke na gurtinah, predlagava, da to naredi z B-linijo, tako da gre z rokami po zunanji strani do B-linije in tam spočije roke. Prav tako pa se da z B-linijami tudi lepo nadzirati smer leta, medtem ko uporabljamo pospeševalnik, in to celo bolj učinkovito.

Prevod: Matjaž Klemenčič / Lara Leban



KAM GREMO PA NASLEDNJO ZIMO?

Pobeg v Avstralijo

»Kdo bi šel letet v Avstralijo?»

»Jaz!«

Tako se je vse skupaj začelo. Micko je sledil svojim dolgoletnim neuslišanim sanjam in iskal pajdaše za pobeg iz slovenske zime. Seveda, kdo pa ne bi hotel iti. Plan je predvideval 3-4 osebe. Takoj se nas je nekaj javilo, ampak na koncu sva ostala le dva junaka. Konec koncev pet tednov dopusta ni mačji kašelj, strošek za tak izlet pa še toliko manj. Vseeno je bila najina volja neomajna in brez večjih težav sva uredila vse potrebno za odhod. Poleg letalske karte in najema avtomobila je za izlet in letenje v Avstraliji potrebno urediti turistično vizo (po novem lahko brezplačno prek spleta), zdravstveno zavarovanje ter članarino za Avstralsko zvezo za prosto letenje. Radijske postaje, ki jih upora-

bljamo slovenski piloti, so v Avstraliji prepovedane oziroma dovoljene samo za radioamaterje z licenco. Neka ženska me je nadrla kot cucka, ko je videla mojo postajo. Ironično, ona je imela identično. Sicer niti ni problem, malo težje je izslediti njihove uradne frekvence, saj oni operirajo s kanali in ne frekvencami. Naša uradna pa se nahaja v njihovem prepovedanem frekvenčnem območju. Še posebej priročno je v Avstraliji imeti Spot-a. Jaz ga nisem imel in mi je kar malo žal. Mobilna komunikacija tudi v divjini marsikje solidno deluje, tako da se spleča urediti predplačniško razmerje. Za 20 evrov se da dobiti praktično neomejene klice in podatke za obdobje 25 dni.

Priljubljena na izzive in dogodivščine naju je čakal samo še let in upanje, da s

prtljago ne bo težav. Kljub manjšim nevšečnostim sva v roku dveh dni od odhoda že špincirala po ulicah Sydneya. Utrujena in silno željna letenja sva turizem hitro postavila na stranski tir in se odpravila proti Manilli. Stran od obale in turistično obleganih mest vse skupaj spominja na divji zahod. Ulice so izredno široke in prazne, ob njih pa nanizane stare stavbe z bari, trgovinami, frizerji in seveda kiropraktiki. Pot iz naselja je pogosto makadamska, tudi v našem primeru je bilo tako. Razen pašnikov s kravami ni drugih znakov civilizacije. Sem in tja kakšna kmetija, pa še ta običajno na videz zgleda zapuščena. Prenočišča v padalskem štabu so zelo minimalistična. Kdor se boji pajkov ali kač, naj raje ostane v Sloveniji. Sicer jih oskrbnica pridno preganja, ampak narave ne moreš ustaviti.



Takoj ko se usidrava, naročiva prevoz na hrib za prvi polet. Moji prvi občutki na štartu niso ugodni. Neporaščen vrh hriba omogoča, da veter brez ovir menja smer. Pobočje precej položno in gozdno. Če takoj ne najdeš dviganja, je bolje, da jo ucvreš proti travnikom spodaj. Vsaj podlaga je lepa – umetna trava. Trenutki pred prvim poletom so bili kar stresni. Kljub nervozni ni bilo nobenih težav, lepo sem pobral in že takoj podrl svoj višinski rekord nekje okoli 3000 m. Vseeno mi novo okolje, klima in jet lag niso dopuščali razpoloženja, da bi se odpravil na kak prelet. Naslednji dan z mojim počutjem ni bilo sprememb, Micko pa je že komaj čakal, da začne podirati rekorde. Najprej sva nameravala žrebat, kdo se bo žrtvoval za pobiranje, ampak sem se kar jaz javil za prvi dan. Micko je priložnost dobro izkoristil, saj je odletel 158 km in s tem presegel svoj prejšnji osebni rekord. Tudi mene je to razveselilo, saj sem videl, kakšen potencial ima letenje v teh krajih. Žal se je vreme hitro skisalo in naslednji dnevi niso obrodili večjih sadov. Prehod fronte, stabilizacija ozračja, kumulov nikjer na vidiku ... Vmes se je Mickotu posrečil soliden povratni let (76 km), jaz pa sem si počasi nabral dovolj pozitivne energije, da sem lahko začel dobro leteti. Okoli novega leta sem odletel 91, 118 in 82 km. Vsi

trije leti moji najdaljši do sedaj. Tudi Micko je bil priden, odletel je 135 in 72 kilometrov. S tem se je najina Manilla končala. Pričakovala sva malo večji izkupiček od dveh tednov, ampak tudi s tem sva bila zelo zadovoljna. Zame je bilo prvič, da sem letel z vetrom in mi je bilo zelo zanimivo. Presenečen sem, kako zelo turbulentno je lahko ravninsko letenje. Prav nič bolj mirno kot v naših Alpah. Nikoli pa ne bom pozabil pristanka z ground speedom okoli ničle. Na srečo sredi polja brez kakršnihkoli ovir. Pripravil sem se na najhujše, ampak je bilo povsem nedramatično.

Zopet je sledila slaba napoved vremena, zato sva se odločila za odhod proti Brightu. Vmes sva se ustavila pri par turističnih destinacijah, Micko je bil posebej navdušen nad muzejem letalstva v Temori. Počasi sva le prispela v Bright. Najdeva podoben kamp kot v Manilli, zelo skromno, ampak poceni. Z vremenom še kar ni bilo sreče, zato sva nadaljevala z dnevnimi izleti. Na koncu so se razmere končno izboljšale, le smer vetra je bila napačna. Zato smo se odpravili na alternativno vzletišče kakšno uro vožnje stran (Pines). Zanimiv teren, polkrožen greben z ravnino v sredini, proti vzhodu hribi, proti zahodu neskončne ravnine. Poskusila sva odleteti povratni let, kar se je izkazalo za izjemno težko nalogo. Medtem so se mojstri odpravili z vetrom in pristali okoli 150 km stran. Nihče ni bil navdušen, da jih gre pobrat, tako da sva se jih na koncu usmilila ravno midva. Morala sva še zamenjati počeno gumo, nato se je Micko podal na dolgo vožnjo. Naslednji dnevi so omogočali vzletanje na glavnem vzletišču v Brightu – Mystic. Zares vrhunsko vzdrževano vzletišče. Celotno območje spominja na zgornje Posočje, le da so hribi bistveno nižji. Po nekaj dnevih napornega in lokalnega letenja sva skupaj prišla do spoznanja, da nama letenje tu sploh ne ustreza. Močni vetrovi po višini, ogromno turbulenc, veliko gozdnih površin. Najdaljši let je dosegel Micko, 27 km trikotnik. V tem času so 250 km stran v Deniliquinu padali 400 km rekordi. Obupala sva nad Brightom in se odločila, da se počasi odpraviva v smeri Sydneya. V planu sva imela postanke ob obali in s tem povezano letenje. Prva destinacija je bila Golden beach blizu mesta Sale. Tu se nahaja dolga plaža z zelo položnimi sipinami. Žal je bila smer vetra neustrezna in lokalni padalec nama je svetoval, da naj

se odpraviva v Newcastle. 950 km za Avstralijo ni velika razdalja. Ni šlo v enem dnevu, vmes sva se ustavila v Stanwell parku, enem najbolj znamenitih vzletišč v tej regiji. Žal nama tudi tu veter ni bil naklonjen in sva si le ogledala ta kičasto lep kraj. Tako nama je ostal samo še Newcastle. Na srečo je tam veliko vzletišč za različne smeri vetra. Končno sva lahko letela nekaj dni zapored in oba sva bila navdušena. Odkar sva zapustila Manillo, je bilo najino letenje bolj klavrno, tu pa naju je čakal čisti zaklad. Nekaj dni užitkov in vsi slabi vtisi so izginili. Zadnji dan sva se odpravila proti Sydneyju in se vmes ustavila še na enem obalnem vzletišču. Pogoji za štart so bili zelo neugodni, ampak Micko je bil odločen, da gre v zrak. Med gledalci sva imela tudi zdravniško ekipo, ki je kar iz

reševalnega vozila opazovala Mickotove mučne poskuse. Na koncu so se naveličali, Micko pa je kmalu zatem le uspešno poletel.

Prenočila sva v surferskem predelu Sydneya. Pred odhodom domov sem si privoščil osvežitev v morju. Zaradi silovitih valov sem moral biti kar previden, Micko pa je svoje stare kosti raje čuval na suhih tleh. S tem so se najine dogodivščine zaključile. Oba sva bila že precej utrujena, ampak z dopustom zelo zadovoljna. Veliko sva letela, spoznala zanimive ljudi, si marsikaj ogledala in uživala. Če komu ta dolg zapis ni dovolj, je pa najin potopis še bolj podroben na spletnem naslovu padalci.blogspot.com. Kam gremo pa naslednjo zimo?

Pripravil: Timotej Majdič



HIKE & FLY - JON CHAMBERS

Uživanje v "H & F" sezoni

Jon Chambers leti že več kot 20 let in v tem času se je tudi dvakrat udeležil Red Bull X-Alps tekmovanja. Živi v Ženevi in leti v Alpah, uživa v poletih s tandemom s svojimi otroki. Je tudi avtor knjige o X-Alps Hanging in There.

Ko postane termika bolj mehka, ko ni več tistih pravih razmer za XC-letenje, ko se jesen prikaže v vsem svojem čaru, s plavim nebom, kristalnim zrakom in vsemi odtenki rumeno-rdečih barv, takrat je čas za Hike & Fly.

Hike & Fly je pravzaprav enostavna zadeva. Greš na hrib in odletiš v dolino. Tukaj je nekaj nasvetov, kako kar največ izveči iz Hike & Fly dneva.

KAM NAJ GREM?

Ko se odločaš o tem, kam boš šel, se moraš odločiti o dveh stvareh. Prva je, kje boš vzletel, in druga, kje boš parkiral avto. Največkrat je točka vzleta in kjer si pustil avto blizu prostora, kjer misliš pristati. Dobra ideja je tudi, če tam postaviš vetrno vrečo. Če dobro poznaš hrib, potem se ne bo težko odločiti, kje boš poletel. Če pa ne poznaš terena, moraš poiskati primeren prostor, ki je dovolj velik, brez ovir in je dovolj strm, da lahko vzletiš.

Lahko si sicer tudi pomagaš z Google Earth aplikacijo, vendar pazi, ker se lahko izkaže, da je majhen grm na ekranu v resnici kar 20 metrov visoko drevo. Torej - pazi, da imaš dovolj prostora za štart.

Spomladi in poleti se lahko zaneseš na pobočni veter, ampak jeseni to ni vedno tako. Zato moraš vedno preveriti smer vetra in se prepričati, da

piha veter iz pravilne smeri za vzlet. Če si izbral hrib, s katerega lahko poletiš na več strani, to ne bo tak problem. Prepričaj se, da lahko odpelješ stran od pobočja! Moderna padala imajo dobro drsno razmerje, vendar je lahko zaradi močnega vetra in malo ali nič termike propadanje večje. Zato vedno prej preveri, kakšna je višinska razlika med vzletiščem in pristankom, da boš zagotovo lahko prišel varno do pristanka. Če so vmes kakšna sedla ali grebeni, se prepričaj, da jih lahko preletiš!

IMAM PRAVO OPREMO?

Za H&F igro velja: tem lažje, tem bolje. Lahko imaš lahek zaprt sedež za XC letenje, ki pa je lahko še vedno pretežak, če ga moraš nositi 1.500 m visoko. Še vedno pa sem prepričan, da je potrebno leteti z reševalnim padalom in čelado, ker tudi pri H&F letenju obstajajo riziki. Naj vas ne premamijo oziroma prepričajte, da je to tako enostavno in varno ter da je samo sprehod gor in skok dol.

Večkrat sem doživel, da je močan veter obšel hrib, kot da je val. Če ni termike, veter obliva hribe in piha čez vrhove kot valovi. Tudi pri majhni hitrosti vetra (kjer vzlet ni problem) lahko jeseni v zraku doživiš efekt vetrnih valov.

To sprva izgleda kot prijetno presenečenje, ko štartaš in se začneš dvigati, a ko ugotoviš, da gre samo gor, lahko kaj hitro postane zastrašujoče, saj to prinaša s sabo tudi turbulence. Torej, ko se vzpenjaš na hrib, bodi pozoren na lenticularise (oblak lečaste oblike in ostrih potez) in naj ti ne bo težko, če se vrneš peš nazaj, če je potrebno.

PLANIRANJE

Jeseni so dnevi krajši. Lahko si zastaviš ambiciozen cilj, da se boš visoko povzpel in pred koncem dneva še poletel v dolino. In kaj, če ne moreš? Ali boš imel še dovolj časa, da se vrneš peš, če bo potrebno? Boš lahko kje prespal, če te ulovi tema? V osnovi moraš imeti tudi plan B.

Vedno pomaga, če se odpraviš na hrib v skupini, saj je tako bolj družabno in varno. Seveda pa upoštevaj tudi hitrost hoje, da se boš držal časovnega plana, kdaj naj bi prišel na vrh in kdaj naj bi poletel. Sam planiram za 500 višinskih metrov eno uro, vendar vsak ve zase, koliko zmore, zato planiraj realno.

Poleg primerne opreme za letenje potrebuješ tudi primerne opremo za v hribe. Sam svetujem uporabo palic, samo prej se prepričaj, ali jih boš lahko spravil v sedež med letenjem.

UŽIVAJ V RAZGLEDU

Če si se odločil za H&F s prijatelji, počakaj, da vsi pridejo na vrh, se pripravijo in potem poletite skupaj – je bolj zabavno! Če so v skupini manj izkušeni piloti, naj vzletijo pred bolj izkušenimi, če bodo slučajno potrebovali pomoč. Večkrat lahko jadraš ob pobočju na dinamiki, izkoristi to in uživaj! Ni potrebno, da se takoj zapelješ dol.

In nenazadnje, jeseni so drevesa bolj visoko že obarvana v zlate barve, bolj nizko pa so še zmeraj zelena. Skozi čas se tudi ta obarvajo v zlato-rumeno-rdeče barve in pogled nanje iz zraka ti resnično vzame sapo. Vzemi s seboj fotoaparata in uživaj v razgledu. Bolj adrenalinsko nastrojeni pa se lahko hitreje zapeljejo proti pristanku, pojadrajajo

bližje krošnjam, a še vedno na varni razdalji, in zavriskajo od sreče na pristanku.

Prevedla: Mateja Kravos
Pljakoski

AIRDESIGN
VOLT 2
doseži svoj pravi potencial

Volt 2 ima kar nekaj novih lastnosti: "shark nose", neoplašcene vrvice, "vortex holes", nastavljivo ročko na komandi. Njegova konstrukcija je zelo čista in gladka, a vseeno primerno robustna vse do zadnjega detalja.
LTF / EN - C

Zastopstvo:
Tomat Šport d.o.o.
068 170 540
www.tomatosport.si
info@tomatosport.si



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 KOVAČ	NEMŠKI LETALSKI AS MED 2. SV. VOJNO, JAKOB	ITALJAN. KULTURA IN MISELNOST	DEL SMUČARSKA SKAKALNICE
										VRSTA, LINIJA, TUDI DEL NEK. IGER Z ŽOGO			
										OBLIKA IMENA OTILIJA			
										ORANJE, ORNICA			
										ČRNA MAGIJA Z ANTILOV			
SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	GR. OVČJI ALI KOZJI PAPIRICI-RANI SIR S KOKLADOV	BLASTOCISTA	BASKOVSKA BOGINJA VREMENA IN VETRA	FRANCOŠKI ALPSKI SMUČAR IZ ANNENCYJA, VELES-LALOMIST, THOMAS (1981-...)	IKAR	PREDMET STARINSKE VREDNOSTI, TUDI STAREC	NOGOMET. FILOZOFIJA PEPA GUARDIOLE, TIKI-...	KOMEL UROŠ		ANG. OS. ZAIMEK SPRETN RAZPRAVLJALEC			
KREDITNA BANKA MARIBOR					SMOLE TIM			DVE POSTELJNI POKRIVALI MATJAŽ SKRINJER					
NORVEŠKO IME, TUDI RIŠANKAŠKI SNEŽAK					IGRALEC NA TAMBURICO ZG. DEL PLANICE								
ZVEZA GLAVNIH STAVKOV, PRIREDJE										ANGLEŠKI PALEC, OBLIKA IMENA ANA			
OTOK OB ZAHODNI OBALI SARDINIJE								NORVEŠKI SMUČAR KJUS GRAND THEFT AUTO					
NIKOLA TESLA			AMERIČAN (POSMEH.) ŽELEZNA LADY, MARGARET					IZUMITELJ GANTOGRAMA, HENRY 6. IN 24. ČRKA		RIMSKA ŠTIRI			
RAČUNALNIŠKA MREŽA PODJETJA									DRŽAVNI SIMBOL NOVE ZELANDIJE, PTIČ				
ENCIM ZA RAZGRADITEV SAHAROZE									STARA KOLIČINSKA MERA ZA VINO, 56 L				
TRICKLIČNI ANTI-DEPRESIV													
KRATICA VEČ IZOBRAŽEVALNIH INŠTITUTOV, INSTITUTE OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY	13. IN 3. ČRKA PALICA, BAT												
SUNKOVIT IZDIH ZARADI DRAŽENJA SLUZNICE													
LED (ANG.)													
NAJBOLJ JUŽNA AFRIŠKA DRŽAVA													

POMOČ

NORZ: letalski as ERISTIK: razpravljalet GANTT: Henry ASINARA: otok MARI: boginja



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 Februar 2016