




IKAR


MAJ 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



AIR CROSS




**PARAGLIDING CENTER
JELKIN-HRAM.COM**

Zastopa in prodaja 

041 953 370
jelkin.hram@siol.net

kimfly@siol.net
051 255 451
Primož Marinčič




NEW

NEXUS^{EN C}
NYOS^{EN B}
SENSIS^{EN B}
DISCUS^{EN A}

www.swing.de

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



WoodyValley

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



Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

OBVESTILA, NOVICE ...

Iz ZPLS

Razpis za organizacijo zaključne prireditve ZPLS

Zveza za prosto letenje Slovenije objavlja interni razpis za organizacijo zaključne prireditve ZPLS

Predmet razpisa

Predmet razpisa je izvedba zaključne prireditve Zveze za prosto letenje Slovenije ob koncu sezone, to je v novembru 2016. Prireditev naj bi omogočala, da se člani naše zveze srečajo, izmenjajo vtise pretekle sezone in podelijo priznanja za zasluge na področju doseganja posebnih letalnih rezultatov.

Zveza je pripravljena pri stroških organizacije prispevati kot dodatno pomoč denarna sredstva do zneska v

višini 3000 EUR.

Vlagatelj

Vlagatelj je lahko le društvo, ki je član ZPLS.

Pogoji

Prireditev naj obsega:

- primeren dostop;
- primerno parkirišče za vsaj 100 vozil;
- primerno manjšo kulinarično pogostitev;
- ustrezno vsebino in vodenje prireditve;
- ustrezno glasbena popestritev;
- primeren prostor za sprejem do 400 oseb, z možnostjo uporabe odra, na katerem se bo izvedla podelitev nagrad.

Dokumentacija in dokazila

V prijavi naj bodo naslednji dokumenti:
- navedba imena odgovornega organizatorja;

- opis lokacije primerne prostora z dodatno možnostjo internetnega linka;
- pojasnitev o ustreznosti prostora za prireditev razpisnim pogojem;
- opis vsebine in dogodkov na prireditvi.

Merila

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

Čas oddaje vlog

Vloge naj kandidati oddajo do 15. junija 2016 na naslov Zveze za prosto letenje Slovenije, Kamnik pod Krimom 72d, 1532 Preserje.

Izbor

Upravni odbor bo na svoji redni seji izbral primerne kandidata. Izbor bo javno objavljen.

Letna skupščina ZPLS

V skladu s statutom ZPLS sklicujemo redno letno skupščino ZPLS. Skupščina bo v četrtek, 2. junija 2016, v zgornjih prostorih gostišča Pod Jenkovo lipo v Gradu pri Cerkljah, s pričetkom ob 18. uri.

Dnevni red:

1. Otvoritev skupščine
2. Izvolitev organov skupščine
3. Letno poročilo predsednika
4. Finančno poročilo
5. Poročilo nadzornega odbora
6. Izvolitev novega predsedstva ter članov UO, nadzornega odbora ter disciplinske komisije
7. Program dela za 2016
8. Finančni načrt za 2016
9. Razno

V kolikor se skupščine ne bo udeležil predsednik društva, je treba prinesiti s seboj pooblastilo predsednika. Društva, ki se skupščine ne bodo mogla udeležiti, naj za zastopanje pooblastijo kakšno drugo društvo. V tem primeru naj predstavnik pooblaščenega društva prinese s seboj pooblastilo ali pa naj predsednik neudeleženga društva pooblastilo potrdi po mailu na e-mail naslov tajnice ali predsednika zveze do srede, 1. junija 2016.

Vabljeni !

za UO ZPLS:
Srečko Jošt

Ratitovec Open

Klub jadralnih padalcev Krokavci Železniki tudi letos prireja tekmovanje v preletih z jadralnimi padali Ratitovec Open. Tekmovanje bo potekalo med 7. in 10. julijem na znani lokaciji.

Kot pretekla leta tudi letos medse vabimo vse netekmovalce, da se nam pridružijo na Ratitovcu. Poskrbljeno bo za transport opreme in pilotov na Ratitovec, od koder se boste lahko podali v smeri discipline ali pa sami raziskovali okolico. Zaradi zahtevnosti logistike naprošamo vse, da so na pristanku najkasneje ob 9:30 uri.

Vsi lepo vabljeni!

Obvestilo

Pašna skupnost Kriška planina vabi vse pilote, ki letijo s pobočij Krvavca, na letošnje pobiranje kamenja po Krvavcu. Potekalo bo v soboto, 4. junija 2016, s pričetkom v jutranjih urah in bo trajalo približno štiri ure. Sledila bo pogostitev vseh prisotnih. Naprošamo vas, da zaradi količine hrane svojo udeležbo napoveste predsedniku pašne skupnosti Francu Vrhovniku na tel. št. 031/301-231.

Gre predvsem za prijateljsko gesto, s katero si želimo pridobiti naklonjenost lastnikov zemljišč za nemoteno uporabo vzletnega mesta.

VFR letalsko navigacijska karta Republike Slovenije

V zadnjih mesecih je bilo še nekaj nejasnosti glede nove VFR karte 2016, zato po januarjem sestanku na Kontrolni zračnega prometa in našem poslanem predlogu glede območja letenja na Pohorju s strani zveze članom še nismo mogli dati točnih informacij o tem, kako bo karta izgledala.

Na sestanku na Brniku smo govorili o predvidenih spremembah v nižjih plasteh zračnega prostora, kamor so bili povabljeni ter bili tam tudi prisotni vsi uporabniki, od največjih (Adria) pa vse do najmanjših, kamor spadamo tudi mi. Poleg ostalih sprememb v C in D prostoru, ki za nas ne igrajo nobene vloge, se je razpravljalo tudi o zračnem prostoru na področju Menine planine, Mozirja in Golt ter o zmanjšanju CTR področja mariborskega letališča.

Za prvo področje je bil pripravljen predlog, ki odpravlja problem letenja »v senci« Menine planine, saj je bilo po dosedanjih pravilih mogoče leteti veskozi le do 300 metrov nad terenom, tudi preko Mozirja do Golt. Nov predlog so pripravili predvsem jadralni letalci, na sestanku pa smo prisotnim potrdili tudi naše zadovoljstvo s predvideno spre-

membo, saj nam predvsem na področju Dobrovelj omogoča malenkost višje letenje. V sprejeti in objavljeni novi karti je sedaj na tem področju oblikovan nov volumen TMA Ljubljana 3, razreda C, s spodnjo mejo 5.500 ft MSL. Bolj preprosto povedano, prosti letalci lahko letimo do te spodnje meje tega prostora, to je približno do 1670 metrov MSL (nadmorske višine). Višje absolutno ne smemo leteti, saj je v C prostoru dovoljeno le kontrolirano letenje, prav tu pa tudi prihajajo letala zelo nizko v doletu proti Brniku! Na novi VFR karti je z grafičnim znakom jadralnega padala označeno vzletišče Dobrovelje, tako da so ostali uporabniki še posebej opozorjeni na našo dejavnost. Za vzletišče ravnokar urejamo postopek registracije, ki bo verjetno končana in potrjena v naslednjih mesecih, so ga pa pripravljavci karte nanjo že umestili.

Za področje severozahodnega dela CTR Maribor sem osebno na sestanku opozoril na problematiko letenja jadralnih padalcev in jadralnih zmajarjev z vzletišča pri zgornji postaji pohorske vzpenjače, saj sta bila do sedaj vzletna točka in pristajalno mesto v področju CTR-a. S strani Kontrole zračnega prometa Slovenije nam je bilo predlagano, da v pisni obliki podamo pripombe in predlagane rešitve. To je

bilo nato narejeno in poslano na njihov naslov. Po čakanju na njihov odgovor in postavljenem vprašanju, kako je z zadevo, nam je bilo sporočeno, da so naš dopis poslali v vpogled in podajo mnenja mariborski kontroli. Od takrat do sprejetja VFR karte nismo dobili nobenega obvestila več. To severozahodno področje je sedaj oblikovno spremenjeno, zoženo, a vseeno ni v celoti narejeno tako, kot smo predlagali mi, saj je izven CTR-a le vzletna točka, največkrat uporabljano pristajalno mesto pa je ostalo znotraj omenjenega prostora. Se pa da seveda sedaj vzleteti in odleteti v smeri proti severozahodu ter tudi na daljše prelete proti zahodu na veljaven način, saj je bilo vzletanje in letenje do sedaj tu uradno nedovoljeno.

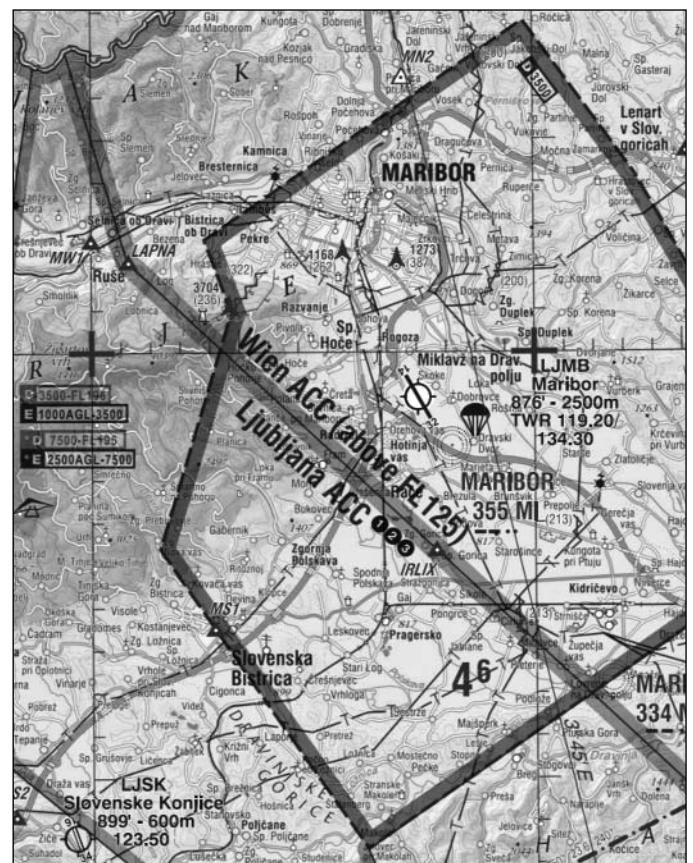
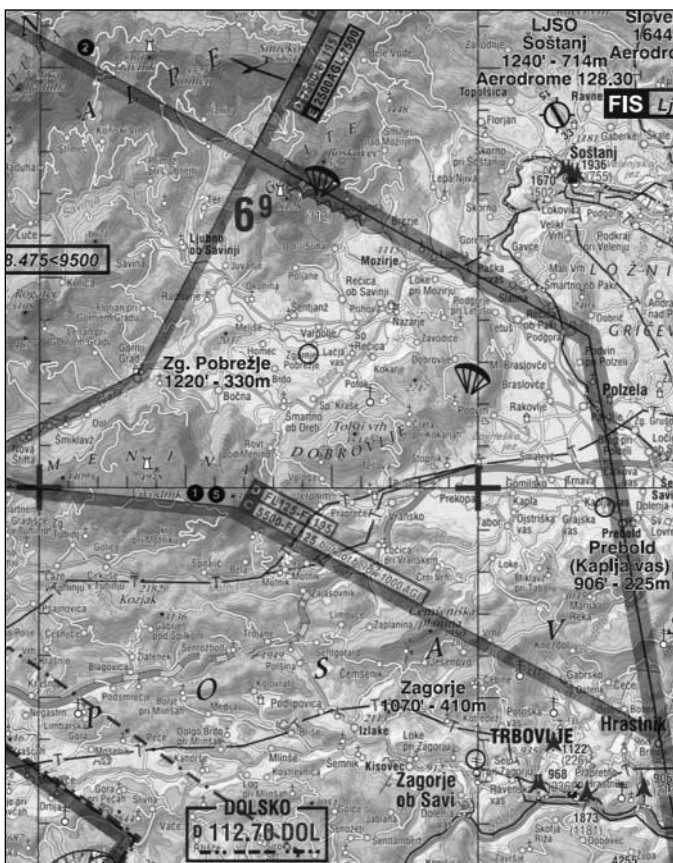
VFR karta je torej zadeva, ki jo je možno na pobudo uporabnikov zračnega prostora spreminjati. V zadnjih letih smo pri tem tudi prosti letalci prišli do stopnje, da se ve, da »obstajamo«, in da se poskuša urediti kakšna zadeva, ki je lahko tudi v naše dobro.

P.S.

Piloti z licenco lahko brezplačen izvod VFR karte 2016 naročite na:

<http://www.sloveniacontrol.si/trgovina>

Pripravil: Srečko Jošt



IN MEMORIAM

Avgust POTUŠEK - Guza

1952 - 2016



Bil je dan kot vsak in bilo je jutro kot vsako jutro. Pa vendar je bilo nekaj drugače ... Do nas je prišla vest, da se je v nesreči manjšega jadralnega letala na območju Graške gore ponesrečil jadralni letalec. Vsi smo pomislili na našega člana DPL IKAR in istočasno upali, da ni on. Vendar nas je hitro dosegla žalostna vest, da je to res bil naš dolgoletni član kluba Avgust Potušek ali, kot smo ga klicali, Guza. Guza je bil član Društva za prostotetenje IKAR že od leta 1992, dolga leta pa je bil tudi predsednik kluba.

Že od nekdaj je bil človek, ki brez športa ni znal živeti. Igral je rokomet pri rokometnem klubu Prevent, potem pa ga je pritegnilo jadralno letenje. Užival je med pticami in ob občudovanju narave iz ptičje perspektive. Zato nas tudi ni presenetilo, da se je kasneje odločil še za letenje z jadralnim letalom. Vendar pa je bil človek, ki je vedno preveril vremenske razmere in če te niso bile ugodne, ni šel v zrak. Bolj pomembna mu je bila varnost. Nekaj dni pred tragično nesrečo sva se srečala in mi je povedal, da ga že mika »rahtelčkanje« na Rahtelu in da se nam bo pridružil ob prvem lepem vremenu. Žal ga ne bo med nami. Pogrešali bomo njegov optimizem, njegovo dobro voljo, njegov nasmeh. Večkrat je prišel na Rahtel tudi peš brez padala in takrat smo vedno kakšno rekli o letenju, pa naj bo to z jadralnim padalom ali jadralnim letalom. Z veseljem smo ga poslušali, ko je razlagal in opisoval svoje polete in bil vedno pripravljen prepeljati še kakšen avto na pristanek.

V vsakem izmed nas vznika in plamti bolj ali manj doživet spomin na trenutke, ki smo jih preživeli z našim Guzanom. Veliko jih je, različni so in vendar so si v svoji različnosti tako podobni. Veže jih skupna nit, drobcena potka, ki odteka in se ponovno vrača v samo vprašanje - zakaj? Mi ostajamo brez odgovora. Izpolnjeno je, kar se mora izpolniti. Naj dodam še verze našega pesnika Ivana Minattija in sicer:

*Vsak človek je zase svet,
čuden, svetel in lep
kot zvezde na nebu ...
Vsak tiho zori,
počasi in z leti.
A kamor že greš, vse poti
je treba na novo začeti ...*

Hvala za vsa lepa doživetja in lepe trenutke.

Marina
DPL IKAR

IN MEMORIAM

Miha Kavčič

1976 - 2016



Mihovi prvi koraki v svet jadralnega padalstva so bili verjetno vsem poznani. Nekdaj še neizkušen pilot, a poln znanja o jadralnem padalstvu, bi verjetno očaral vsakogar. Težava je bila le v tem, da je bilo njegovo takratno znanje bolj kot ne napačno. No, pa saj tako to gre v našem športu.

Če za vsakega jadralnega padalca velja, da zanj raste drevo, potem si je Miha izbral kozolec. Takrat strgano padalo ga je za nekaj dni zadržalo na tleh, a Miha je bil vedno z mislimi pod oblaki.

Na začetku je imel več sreče kot pameti, verjetno nič kaj drugače kot pa mi vsi. Vendar pa je z leti napredoval in postal izkušen pilot. Prerastel je skupna letenja, dnevno zastavljene cilje, lokalna tekmovanja, državna prvenstva, časa pa ni izgubljal niti s curjenjem in štopom, čeprav se tudi tega ni branil, ko mu je termika obrnila hrbet in je s palcem navzgor že razmišljal o novem poizkusu. Bil je kot majhen otrok, ki odkriva nov svet.

Žal ga ni več med nami. Kdor ga je spoznal in z njim preživel vsaj delček sekunde na tleh ali v zraku, ve, da je zelo rad govoril, vedno pa je bil pripravljen priskočiti na pomoč, če se mu le ni mudilo v zrak. Miha bomo ohranili v najlepšem spominu, kjer bo še vedno letel, osvajal cilje in nam na pristanke dolgozevil, kako je odlično letel.

Hvala ti za vsa lepa doživetja in lepe trenutke.

KJP Krokara



TEKMA V PRELETIH ZA JP

Karavanke Open 2016

Minilo je že kar nekaj let od zadnjega jadralnopadalskega tekmovanja v Karavankah. Če odštejemo posamezne dni, ko smo zavoljo zahodnika tu gostili Ratitovec Open, je bilo zadnje resno tekmovanje pravzaprav Nordic Open leta 2009. Katera tekmovanja so potekala tu, ve le starejša generacija, vsekakor pa je bilo prav tako živahno kot zadnjih nekaj let v Posočju in na Primorskem.

Karavanke, mogočno gorovje, katerega sprednjo linijo vrhov do potankosti pozna vsak XC preletaš, v osrčju skriva še mnogo vrhov, kamor se ob ugodnih pogojih podajo le najbolj hrabri in izkušeni piloti. In prav ti piloti zadnja leta rišejo nove in še bolj drzne linije skozi osrčje tega masiva. Pa tudi če za nas, ki jih zvečer gledamo, niso nove, so verjetno bile za pilota. Karavanke ponujajo svojevrstno doživetje.

Ideja o tekmovanju je zorela že kar nekaj časa. Nekaj let, če sem natančen, dokler

se nisem jeseni opogumil in Igorju izrazil željo po prijavi tekmovanja. Preštudiral sem XC Globe in tekmovanje umestil v termin, ki je zadnjih nekaj let ponujal vsaj tri resnično lepe dneve za letenje. Ta termin je bil 14. - 17. april z rezervnim terminom teden dni kasneje, t.j. 21. - 24. april.

Po objavi koledarja tekmovanj je sledilo več mesecev trdega dela in stalne razpetosti med zaposlitvijo, splošnimi obveznostmi in organizacijo tekmovanja. Letel sem bolj malo, sem pa zato takrat užival ... medtem ko so se počasi nabirale prijave.

Dnevi pred tekmovanjem so bili eni izmed najbolj stresnih. Razlog za to je bilo konstantno spreminjanje vremenske napovedi, ki je bila resnično aprilska - teden dni pred tekmovanjem smo se nadejali vsaj treh prelepih letalnih dni, a bolj ko se je bližal prvi dan tekmovanja, močnejši je bil jugozahodnik. Odločitev

je padla in tekmovanje je bilo prestavljeno na rezervni termin.

Stanje se je za trenutek umirilo, sam pa sem si privoščil malce jadrnanja na Gozdu. Prav tisti petek, v poznih popoldanskih urah. Lahko bi rekel, da smo se vozili kot "avioni" - kamorkoli, povsod je šlo gor. Z zadovoljstvom sem vse prijavljene obvestil o pravilnosti naše odločitve, hkrati pa tudi o pogojih, ki smo jih bili deležni v petek.

Vremenska napoved za rezervni termin ni bila ravno optimistična. Sprva je napoved obetala le en tekmovalni dan, a se je kasneje toliko izboljšala, da sem se odločil speljati tekmovanje. Obetala sta se nam dva prelepa tekmovalna dneva, ki ju ni bilo za izpustiti.

Večino registracij smo opravili v jutranjih urah. Od predprijavljenih 68 pilotov se je tekmovanja v rezervnem terminu udeležilo zgolj 26 pilotov, kar je pospešilo tudi celotno proceduro regis-



tracije. Pridružil se nam je tudi nekaj rekreativnih pilotov, ki so sprejeli povabilo in so skupaj s tekmovalci prisluhnili uvodnemu pozdravu.

Kombiji, ki jih je bilo več kot preveč, saj sem se nadejal večje udeležbe, so večino pilotov prepeljali kar v prvi vožnji. Začasna »postaja« pilotov je bilo gostišče Rozka oziroma s soncem obsijana terasa ob gostišču, kjer so piloti čakali na preostale pilote in tekmovalno komisijo, da sestavi prvo disciplino.

Dan je obetal ogromno. Verjetno celo več, kot smo se sprva nadejali. Prav zato je tekmovalna komisija sestavila 116 km dolgo disciplino (100 km opt.): Krvavec – Šenturška gora - Gozd - Kamniški vrh – Šenturška gora - Stol - Grad. Kar hitro smo se odpravili na enosedelnico, ki nas je prepeljala do Doma na Krvavcu. Glede na disciplino smo že rahlo zamujali, zaradi česar sem na pobudo tekmovalne komisije takoj odprl start. Prvi je vzletel Jurij Vidic, za njim pa kar hitro vsi ostali. Nihče se ni obiral, saj je vsakdo komaj čakal, da se pridruži ostalim, ki so visoko pod bazo na 2000 m ASL čakali na start dirke. Pogoji so bili razmeroma močni. Nekaj več vetra, stebri pa jakosti 4 m/s in več.

Po startu dirke so se piloti podali proti prvi obratni točki, organizacijska ekipa pa počasi v dolino. Smejalo se mi je ob pogledu na odlične pogoje ...

... ki pa so se rahlo razlikovali od splošne napovedi in ves čas malce prilagajali. Zakaj? Smer vetra se je namreč spremenila in Kamniški vrh postavila v rotor. Približno uro po startu discipline je prvi pilot po postaji javil level 3, malce kasneje pa je naš dober XC pilot, ki se je odločil, da se nam pridruži kot rekreativec, parkiral svojo Mantro na košček gozdne jase neznano kje. Sledilo je še nekaj jamranja nad pogoji, zaradi česar sem se odločil dirko po dveh urah prekiniti. Razlog za to so bili tudi piloti, ki so šele leteli proti Kamniškemu vrhu. Kljub prekinitvi so piloti leteli skoraj tri ure in preleteli okoli 40 km zastavljene discipline. Najhitrejši je bil Primož Suša pred Joštom Napretom in Tomažem Erženom.

Napoved se je zvečer še izboljšala in nam vlila več upanja za naslednji dan. Ta dan smo se še bolj podvizali na start in glede na napovedane sobotne padavine sestavili rahlo krajšo disciplino - 78 km (64km opt.): Krvavec - Gozd - Grad - Senično – Štefanja gora - Preddvor - Grad.

Start in območje Krvavca je bilo pokrito.

Urban Valič je startal kot prvi in kaj hitro našel prvi steber, ki ga je ponesel pod bazo na cca. 2200 m ASL. Kmalu po odprtju starta so bili povečini vsi nastavljeni visoko pod bazo, čakajoč na start dirke. Pogoji so bili podobni prejšnjemu dnevu, zaradi česar se je disciplina za nekatere kar hitro odvila.

Urban Valič je s prototipom Kinga ohranil svojo začetno pozicijo do konca (uvrstitev se ne šteje). V grupi treh pilotov, kjer sta tik za njim letela še Primož Suša in Jošt Napret, je v cilj priletel po slabih dveh urah letenja (natančneje 1:51:44 - Primož Suša). Slabih šest minut za njimi je v cilj priletel še Jurij Vidic in zasedel tretje mesto.

V cilj je ta dan priletelo kar 17 pilotov od

26, med katerimi so zadnji za disciplino potrebovali dobre štiri ure.

Po vsem navdušenju na pristanku je sledilo urejanje rezultatov in razglasitev zmagovalcev. V skupnem seštevku je zmagal Primož Suša pred Joštom Napretom in Dušanom Orožmom. Preostali rezultati so objavljeni na spletni strani tekmovanja slocomps.

Za konec še zahvala vsem, ki so mi pomagali pri izvedbi tekmovanja – tekmovalcem, pomočnikom pri organizaciji in ostalim, ki so kakorkoli podprli tekmovanje. Posebna zahvala gre seveda Igorju Erženu, ki mi je ves čas stal ob strani in me usmerjal. Hvala vam.

Pripravil: Sandi Krč



TEKMOVANJE V PRELETIH ZA JP

Siria Open

Komaj sem se v februarju vrnil iz popotniškega Maroka, sem bil z mislimi že na novem potovanju. Vrstili so se prelepi dnevi, sam pa sem bil razpet med delom, organizacijo tekmovanja Karavanke Open in splošnimi obveznostmi. V vsej tej noriji sem sklenil, da si po tekmovanju vzamem nekaj prostih dni in se še sam udeležim tekmovanja ter vajeti organizacije prepustim drugim.

V času pomanjkanja delovne vneme mi je priskočil na pomoč Airtribune. Med vso ponudbo me je še najbolj zamikalo tekmovanje Siria Open (izg. Širija Open) v Romuniji, ki je potekalo od 27.04. – 01.05. Termin je bil kot naročen! Obrnil sem se na Miha Kavčiča, člana lanskoletne odprave v Italijo na Trofeo Tre Pizzi, in ga pobaral, če bi se mi pridružil. Miha je bil rahel skeptik, je pa zato Sergeja lepše sprejela idejo o izletu, saj mi je eno uro po omembi že poslala google foto povezavo s posnetki mesta Timisoara in nečim, ki se je glasilo približno takole: »Super, medtem ko boš ti dirkal, bom pa jaz raziskovala okolico.« Začetek dober, konec dober? Vsekakor nisem odlašal z odločitvijo.

Karavanke Open so bile mimo, prišel pa je tudi dan odhoda na tekmovanje. Zadnje dni sem konstantno spremljal napoved in bil zaradi slednje kar rahlo živčen. A Romuni so bili optimistični in so zagotavljali 3-4 tekmovalne dni. Pa smo šli! Jaz, Aleš Čebašek, Tim Smole in tri spremljevalke Sergeja, Anja in Alja.

Dobrih 700 km dolgo pot smo opravili v cca devetih urah in v airbnb nastanitev v mestu Arad popadali ob približno treh ponoči. Slabša napoved za prvi tekmovalni dan nam je omogočila, da smo lahko spali do devete ure in se kmalu po zajtrku podali proti 35 km oddaljeni Širiji.

Dnevna svetloba nam je marsikaj ponudila v vpogled. Čeravno smo se vozili po obrobju mesta in s pomočjo navigacije iskali pot do Širije, smo bili presenečeni nad videnim. Arad je urejeno mesto z urejenim potniškim prometom, predvsem pa s kulturnimi in strpnimi vozniki.

Kmalu smo zapustili mesto in se znašli na cca 20 km dolgi cesti do Širije. Levo in desno, do kamor nam je segel pogled, nas je obdajala sama ravnica, pred nami pa smo vedno razločnejše videli obrise gričevja, kjer naj bi bilo tudi naše vzletišče.

Možnosti za prelete so izgledale neverjetne!

Prvi dan, sreda 27.04.2016

Po registraciji, ki bi se enostavno lahko kosala z našimi, smo bili obsojeni na dolgo čakanje v officeu in kratkočasenje po lastnih željah. Zunaj je pihal močan jugo, kar nas je za nekaj ur prizemljilo.

Naposled se je organizator opogumil in nas odpeljal na štart v upanju na en evening task. Start/vzletišče pa pravo presenečenje – sama trava, urejen start, nadstrešnice za spremljevalce ... Žal pa jakost vetra ni ponehala, zaradi česar smo se naposled vrnili v štab ter kasneje v Arad. Očistili smo žar ter si privoščili hamburgerje. Menda tri leta ni bil v uporabi. Krivica! Alešu je šla stvar odlično od rok, tako da smo naposled siti in dobre volje popadali v postelje.

Drugi dan, četrtek 28.04.2016

Na nebu nas je pričakala visoka oblačnost. Odpeljejo nas na start, obrnjen bolj proti Z, čeprav piha bolj SZ. Organizator pripravi provisional task dolžine 49,1 km s startom v zraku ob 17:00. Prvi wind dummieji curijo, nakar eden izmed njih lepo pobere. Ne obiram se. Pograbim opremo in se že grebem za start. Raztegnem in startam. Kmalu vrtim nad vsemi, nakar v moj steber zapeljeta še en Trango XC in King. Sem na 800 m ASL (start je na 480 m ASL) in visoko nad vsemi. Ne oklevam in se v upanju na nove stebre med prvimi poženem proti prvi obratni točki, medtem ko Trango in King potrpežljivo pobirata do baze na 1000 m ASL. Ker grdo curim, se odločim popraviti višino in ponovno pobrati, a neuspešno. Vseeno se podam nad ravnino, kjer nad vasmi povrtim nekaj malega, a se naposled najdem med preostalo klapo, ki je preletela med 5 in 6 kilometri. Trango in King sta prilezla do 12 km. Vseeno moram priznati, da sem neizmerno užival. Nežno vrtenje sredi polj ter pristanek s preostalimi piloti ob štreki, medtem ko je mimo peljala stara diezelska lokomotiva ... Aleš in Tim sta letela lokalno in mislim, da sta prav tako uživala.

Tretji dan, petek 29.04.2016

Croco nam ni uspel zagotoviti lepega vremena. Zbudili smo se v deževno jutro,

zaradi česar smo se odločili raziskati Arad. Arad pravzaprav ni nekakšna prestolnica Transilvanije, je pa urejeno oziroma bistveno bolj zeleno mesto kot npr. Ljubljana, zelena prestolnica. Mesto navdaja zgodovinska arhitektura, hiše so povečini obnovljene, parki pa na vsakem koraku. Glavne avenije so široke preko 50 m, obojestransko večpasovnice, v sredini pa zeleni pasovi visokega drevja s tramvaj progami.

Četrty dan, sobota 30.04.2016

Ponovno nas je zbudila visoka oblačnost. Vseeno nismo oklevali in se podali na start. Ker so pogoji izgledali sila klavarno, je dirka ob koncu popoldneva naposled skenslana. Odletimo v dolino in si v officeu skupaj s Crocotom in Lukom Gazo privoščimo degustacijo vina in domačega konjaka. Po dveh, treh urah smejanja in debat se pripeljejo naše spremljevalke, ki so tačas odkrivale Timisoaro. Naposled le zapustimo prizorišče, a pustimo lep vtis ... Croco lepo pozdravlja Valiča, Prevca in Podobnika ... mogoče bi se še koga spomnil, a nam je spomin že rahlo uhajal.

Peti dan, nedelja 01.05.2016

Ob deseti uri, ob našem prihodu so opravili končno ceremonijo in zaključili s tekmovanjem. Dan je bil skenslan zaradi neprimerne smeri vetra.

Sami se odpravimo na start, kjer sta že oba pilota iz Hong Konga in domači piloti. Ker se smer vetra ni umirila, smo se odločili, da jo mahujemo proti domu.

Za konec pa še kratek povzetek. Za celoten izlet smo brez štartnine odšteli cca. 220 eur, upoštevajoč najem kombija, gorivo, vinjete, hrano, dve večerji, pijačo, stanovanje in drobnarije. Hrano smo kupovali v trgovinah. Cene so načeloma okrog 40% cenejše kot pri nas, razen goriva. Vse to pišem, ker želim še koga pritegniti k obisku Romunije in letenju v Širiji. Po besedah Crocota oziroma Valeriju Jurca fantje letijo po 200 km in več dolge FAI trikotnike do Srbije in Madžarske. Res pa je, da je vzletišče uporabno le do maja, saj je kasneje pretoplo. V kolikor bi kogarkoli zanimalo več, se lahko obrne name, na Aleša, na Tima ali pa na klub SkyTribe.

Pripravil: Sandi Krč

TEKMOVANJE V PRELETIH ZA JZ

Aeros winter race 2016

Zmagovalna kombinacija na letošnjem zmajarskem tekmovanju Aeros winter race.

Da je vreme letos muhasto, ni treba posebej poudarjati. »Kaže, da bo v času tekme edini lep vikend v letošnjem letu,« si mislim teden dni pred tekmo in jo poženem. Z vremenom imam enega aduta že v rokavu. In to največjega. Da zasedba prijavljenih najboljših pilotov obeta kakovostno dirko, pa je že drugi adut. A lepo po vrsti. Burja je v Vipavski dolini dobro izpihala vlago iz polj. Najbolj smo bili zaskrbljeni, da ne bo znala nehati. No, vikend je obetal odlično vreme. Prvi dan v sredo je burja še kazala zobe, a ker je četrtek obetal, da bo ponehala, nas je optimizem navdajal z upanjem na boljše čase. Dan smo si krajšali z obiskom Pipistrellove proizvodnje, kjer nam je prijazna ga. Taja razkazala vizijo tega svetovno znanega proizvajalca ultralahkih letal. Zvečer pa nas je čakal spoznavni večer s skupno večerjo. Jutri pa: gas! Gremo na Lijak, ki je najbolj primeren za rahlo burjo. Glej ga zlomka, burja na Kovku v sunkih do večera ne pade pod 10m/s, kar je za nas nesprijemljivo, da začnemo dirko. Da je bilo prosto letenje namesto dirke, so zmajari različno komentirali. Večina pa je to izkoristila za dober trening in nastavitve zmaja za prihodnje dni. Pride končno dan, ki obeta lepo spomladansko letenje. Gremo na Lijak. Ob 12h briefing, ob pol nih odpremo start. Trasa je dolga 113km in poteka od Sabotina prek Nanosa, viadukta Vogrsko, Goča, Predmeje in do cilja pri Anji. Da ni šlo brez zapletov, pa so poskrbeli padalci, ki so se nagužvali tik pred odprtjem starta in so poskrbeli za zmedo in nesrečo enega češkega padalca, ki je strmoglavil nazaj na start zaradi zapletene vrvice okrog kamere, ki jo je imel pritrjeno na čelado. Na srečo ni utrpel hudih poškodb in ni bila potrebna nujna medicinska pomoč. Dirka se je pričela in 67 tekmovalcev in več deset rekreativnih zmajarjev je štartalo v 50 minutah. Bilo je kaj videti. Disciplina, postavljena za mojstre. Čakamo na pristanku na Lijaku, a nikjer nikogar. Sam pri sebi si mislim, da danes ne bo nikogar v cilju. Pa mi Tomaž pokaže prve štiri, ki letijo proti viaduktu

Vogrsko in nazaj proti Čavnu. Nizko preklopijo in se poberejo. Že jih vidim na pristanku pri Anji. S Tomažem dobiva podatke, kje so pristali tisti, ki niso uspeli priti do cilja. Pri Potočah med brajdami jih je cela skupina. Jim je Čaven pokazal zobe nazaj grede. Pridem do Anje in prvi so po dobrih treh urah v cilju. Nazadnje jih naštejemo devet. Jupi super 1000 pik! Svetovni prvak Manfred Rumer je prvi, nato trije Slovenci, uau. Česa takšnega niti v sanjah ne bi pričakoval. Fantastično. Drugi dan je napovedan močnejši JZ. Gremo na Kovk. Izkušnje iz dneva pred tem marsikomu ne gredo iz glave, zato se varnostna komisija odloči, da skrajšamo disciplino in ne gremo preko Čavna. Trasa je dolga 95km. Pregledujem tekmovalce, če so pripeti in ostalo, ko zaslišim klic, da je eden odprl padalo. In res v smeri proti Golakom zagledam, kako nekdo pada s padalom in zmajem, drugi pa pada počasneje z zmajem, obrnjen na hrbet in brez odvržene rezerve. O sranje! Pokličem 112 in jih obvestim o nesreči. Stečem v smeri, kjer sem videl padajoča zmajarja. Ko pridem bliže, vidim oba zmaja na tleh in zmajarja, kako hodita okoli. Odvali se mi kamen od srca, vse se je srečno končalo. Obvestim center za obveščanje, da je vse v redu. Bolj dirkaško disciplino konča dve tretjini tekmovalcev. Prvi v cilju po 1 uri 38 minutah je Primož Gričar s povprečno hitrostjo 54km/h. Od četrtega do sedmega mesta je bilo razlike pičlih deset sekund. V cilju 48 tekmovalcev.

Odlično. Še vse poberejo, vsi so na spisku, povem dežurnim GRS in si oddahnem. Dirka je pod streho brez poškodb. Med čakanjem na izračun rezultatov si ogledamo posnetek Avstrijca, ki je bil soudeleženec incidenta v zraku. Fant kroži v termičnem steburu. Nakar mu francoski pilot pripelje naravnost v njegovi višini in ga zadene s sredino levega krila v trikotnik. Strmoglavil in v trenutku odvrže padalo, ki se takoj odpre. On z odprto rezervo pada hitreje kot francoski pilot, ki ima zmaja obrnjenega na hrbet in trikotnik gleda proti nebu. Pilot pa visi mimo sredinske cevi proti zemlji. Po dolgem času se padalo le odpre nekje na višini manj kot 100 metrov. Ko pa se padalo odpre, pospeši in prehiti avstrijskega pilota. Neverjetno.

Še zadnje priprave pred podelitvijo. Rezultati so neverjetni in neponovljivi. Na stopničkih so trije Slovenci: prvi je Primož Gričar, ki je odšel služiti kruh v Nemčijo in tudi tekmuje za to državo. Drugi je Mišo Franc Peternelj in tretji Matjaž Klemenčič. In to je zmagovalna kombinacija, ki si jo lahko samo želiš. Se vidimo drugo leto, so bile pogosto besede, izrečene ob slovesu.

Sponzorji tekmovanja: Aeros, Občina Ajdovščina, Picerija Anja, Spar

Pripravil: Vodja tekmovanja Ivan Brovč

Povezava:

<http://awr.aeros.com.ua/index.php/en/>



ČEVAPI V CRNI GORI IN SLJADOLJED V SHIPHTERIJI

SP v natančnem pristajanju

Dva kombija, željnih dopusta, avanture in druženja sta se na pot proti Črni gori odpravila v četrtek zvečer, 5. maja, kamor smo prispeli v jutranjih urah in pri Zokiju v Andrijeviči dobili »zajtrk«, malo poležali, nato pa že preizkusili teren Jejevica, kjer se je odvijalo svetovno prvenstvo v natančnem pristajanju z jadralskimi padali, prvo v sklopu štirih letošnjih tekmovanj. Naša ekipo je sestavljalo petnajst udeležencev, večinoma rekreativcev, nekaj od nas pa tudi tekmovalcev. Vreme je bilo podobno kot v vsej Evropi v tem času, kar pomeni zelo spremenljivo in tudi vetrovno. Na petkovem treningu je bilo na pristanku ob koncu zelo pestro, saj je potegnil močan sever in se je pristajalo dobesedno v rotorju, pa še močna termika je začinila pogoje, ki so jih tisti, ki so bili v zraku, občutili kar s stisnjenimi zobmi. Vse se je končalo brez posledic, sam pa lahko rečem, da že dolgo (če sploh kdaj) nisem videl takšnih razmer in »akrobatskih vložkov« v tako kratkem času. Seveda je organizator hitro zaprl vzletišče, ampak nekateri niso želeli s prevozi dol. Po treningu je sledila svečana otvoritev in večerja, nato pa nepozabna fešta, ki sta jo priredila Mičo in Nina.

V soboto smo tekmovalci odšli na Jejevico, kjer smo izvedli dve seriji in

pol, netekmovalce pa je Zoki s pinzgauerjem vozil na bližnja vzletišča, kjer so uživali v vožnji, čudovitih pogledih in navsezadnje v kulinariki.

Tudi v nedeljo je vreme krojilo tekmovanje in za las smo izpeljali četrto serijo in zaključili tekmovanje. Po 15. uri se je vreme stabiliziralo in večina je opravila zelo lep polet iz Balja. Zvečer je sledila podelitev v restavraciji pri jezeru ob podpori beograjskega benda, sestavljenega iz samih akademskih glasbenikov, ki nas je povezala kulturno in športno. Zmagovalec svetovnega pokala Montenegro je postal Srb Goran Djurković s 4 cm, drugi je bil naš šampion Matjaž Sluga z 10cm, tretji pa aktualni evropski prvak Dejan Valek iz Srbije. Pri ženskah je zmagala Tamara Kostič (Srbija) pred Edino Szabone (Madžarska) in Marketo Tomaškovo (Češka).

V ponedeljek zgodaj zjutraj smo se selili proti naslednjemu cilju – Albaniji. Pot nas je vodila mimo Skadarskega jezera proti Draču, kjer smo iskali klif, kjer se leti ob morju, a dostopa nismo našli, pa tudi smer vetra ni bila ugodna. Obala Albanije je sicer lepa, žal na določenih mestih kar onesnažena, predvsem jo »onesnažujejo« novi objekti, ki rastejo kot gobe po dežju, in vsi smo se

spraševali, kakšna mora biti poletna sezona, glede na infrastrukturo. Pojdite pogledat in sporočite!

Prispemo v Vloro, kjer ekipa iz prvega kombija že opravi prvi trening let (tekmovalci), rekreativci pa si privežejo dušo ob panoramskem poletu. Namestimo se v hotel in okoliške apartmaje, snedemo večerjo in prijetno utrujeni zaspimo, nekateri pa hop v mesto.

Albania open, kakor se imenuje tekmovanje, velja za eno boljše organiziranih tekmovanj v natančnem pristajanju in na letošnjem je sodelovalo kar 116 tekmovalcev iz 14 držav. Tekmovanje poteka že 17 let zapored, organizator pa res dobro poskrbi za organizacijo in nagrade. Mogoče malce šepa le organiziranost pri prilagajanju vremenu, vendar je to treba vzeti v zakup, smo le na Balkanu ... V sredo se je tekmovanje začelo. Vožnja z vojaškimi kamioni na vzletišče traja 45 minut in je zanimiva, saj ob vožnji res spoznaš Albanijo v živo. Od mestnega vrveža, neurejenih cest z velikanskimi luknjami, gradbišča, ki se nikoli ne zaključijo, višje proti vzletišču pa pastirji z ogromnimi čredami ovac in koz ter potepuški psi.

Tekmovalni pogoji so zanimivi, nekateri bi rekli enostavni (sam se ne strinjam), saj na plaži, kjer se pristaja, piha rahel veter z morja, ki je res laminaren, tako da so bili rezultati res natančni in vsak pristaneček slabši, od 5 centimetrov, je pomenil slab rezultat. Dva dni nam je krojil pogoj veter, saj je postajal vse močnejši, na vzletišču je to pomenilo bočni ali celo malo hrbtni veter jakosti 5 m/s, kar je bilo že na meji regularnosti (beri - varnosti). Tako smo do sobote naredili tri serije in skoraj končali četrto, ki jo je veter »odpihnil«, saj je na vzletišču ostalo 35 tekmovalcev. Naši rekreativci so si v petek ogledali in super leteli nad Dhermijem, kjer jih je (še) neokrnjena narava res navdušila.

Končni rezultati so dali zmagovalca, ki je za glavno nagrado dobil padalo OZONE po izbiri ter lepo finančno nagrado. Zmagovalec je Mile Jovanovski, Makedonec, znan mnogim Slovencem, ki s svojima sinovoma Martinom in Borjanom označuje Makedonijo na svetovnem padalskem zemljevidu tako v



preletih kot v natančnem pristajanju. Drugo mesto sta si delila naša tekmovalca Jaka Gorenc in Matjaž Ferarič, Matjaž Sluga pa je zasedel četrto mesto. Zvečer je sledila podelitev in zaključek v velikem slogu, zatem pa 17 ur dolga pot proti Sloveniji, kjer nas je spet pričakal dež.

Večina nas je bila nad odpravo navdušena in že pripravljamo naslednjo avanturo po Balkanu, o čemer boste pravi čas obveščeni, da se nam pridružite.

Pripravil: Damjan Čretnik
DJP LINTVAR

http://www.pgawc.org/index.php?ind=results&op=show_files&folder=2016

Rezultati svetovni pokal Črna gora:

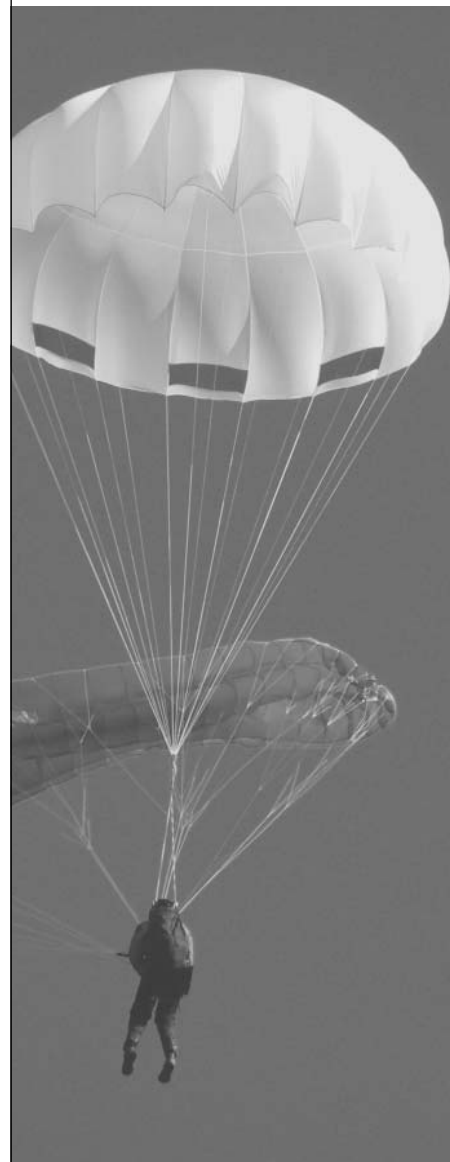
1.	Goran Djurkovič	Srbija	4 točke
2.	Matjaž Sluga	Slovenija	10 točk
3.	Dejan Valek	Srbija	16 točk
10.	Damjan Čretnik	Slovenija	213 točk
18.	Jaka Gorenc	Slovenija	477 točk
24.	Matjaž Ferarič	Slovenija	527 točk

Rezultati Albania open:

1.	Mile Jovanovski	Makedonija	3 točke
2.	Jaka Gorenc	Slovenija	4 točke
3.	Matjaž Ferarič	Slovenija	4 točke
4.	Matjaž Sluga	Slovenija	5 točk
8.	Damjan Čretnik	Slovenija	9 točk
23.	Anton Svolfšek	Slovenija	25 točk
31.	Poldi Gorenc	Slovenija	79 točk
60.	Rok Preložnik	Slovenija	528 točk



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

**HIKE&FLY TEKMOVANJE**

Bordairline Tolmin

Do starta tekme je le še nekaj minut, ko Tomažu tlačiva v avto odvečno robo, ki je ni treba nositi s seboj. Zmeraj enako, vse gre s časom na knap in vedno imam občutek, da sem nekaj pozabil. Obvezna oprema katero moraš imeti z seboj je; sedež, rezerva, čelada, padalo, telefon ter gps ali loger. Še z kakšnim litrom pijače se lahke preletaške opreme takoj nabere za dobrih osem kilogramov. Navkljub dobri napovedi, katera je obetala zgodnji vzlet tudi z Mrzlega vrha se z Simeonom vseeno odločiva za Kobariški Stol. Tečeva! Ko se vzpenjava po stezi iz Kobarida imam občutek, da bo kmalu kdo priletel mimo, zato pohitim. Tomažu že od daleč kričim naj vzame robo in pripravi pijačo. Padalo raztegnem na cesto ob avtu. Hitim, saj so prvi trije ravnokar leteli mimo, mislim, da je bil Robert pa Simon in Hofenbauer. Ko se pripravljam me preleti še Pascal. Ravno ko hočem potegniti pride Simeon: » se slišiva po postaji grem naprej!«

Letalne razmere so idealne, po Stolu samo peljem in lovim Pascala pred mano. Ta Cure res dobro leti. Na Champonu je že prva ploha, pa je ura šele 12, zato letiva okoli na Quarnan, pobereva do baze in peljeva vsak svojo linijo. Pascal levo na prvi rob, kjer vidim na drugi strani ostale tri, jaz pa naravnost čez Gemono in jezero, po klasični preletaški špuri.

Ko sva z Tomažem doma malo gledala opcije kam bi se letelo, kaj bi če bi..., kako bi izkoristil noč ter povratek, sem na zemljevidu videl, da doline, nad katerimi običajno letimo od Gemone do Erta povezuje planinska steza. Tukaj drugega kot gozda, potokov in rek ni, ceste so daleč naokoli na jug ali sever. Za vse skupaj imam 33ur časa, da grem čim dlje in se vrnem nazaj v cilj. Za povratek v cilj dobim 20% pribitka,... v vsakem primeru pa še eno dobro dogodivščino. Priletim na drugo stran čez jezero, zapeljem v pobočje kjer gre veselo navzgor. Ko pobrem na greben peljem dalje do konca, ter navijem do baze na dobrih 2400. Med vrtenjem vidim, da mi dve padali sledita. Ko peljem čez dolino se spomnim kako je bilo tu, ko sem letel tu prvič z Kurnikom ter Wallnerjem. Šlo je nizko pod grebenom, pokrilo se je...

Na Frascoli se v stebru malo bolj zadržim, ker me zanima kdo leti za mano, zdaj je le še eden. Vidim da je Willy Ludwig z katerim sva na več tekmah letela skupaj. Zvrtiva do baze, jaz peljem naravnost on pa leti proti jugu. Kasneje na njegovem treku vidim, da se je vrnil in letel nazaj v Gemono. Pred mano se Severno nad Clautom nekaj kuha zato ga tiščim do konca, vsake toliko mi ga vzame, ko preveč piska vlečem ušesa. Naprej od Clauta proti Ertu pa se kuha malo bolj južno in sem med dvema velikima oblakoma, priletijo tudi prve kaplje. Vlečem ušesa in tiščim gas, ko se obrnem nazaj vidim da je za mano prava p... Pristanem v brežini nad cesto v Ertu. Ravno ko spravim se pošteno vlije. Kličem Tomaža. Je v Medunu in ga še kakšno uro ne bo. V kolikor bi se dalo letet, bi poskušal potegniti naprej čez Longarone, nato pa nazaj vsaj do Clauta, tako pa se odločim, da podaljšam peš, do jezua, kjer se cesta spusti strmo v dolino, nadaljevanje pa bi pomenilo malo km ravne linije ter veliko izgubo časa. Na jezua obrnem nekaj čez 16h, kmalu pride Tomaž. Odvečno robo v nahrbtniku zopet zreducirava na minimum, da bom lažji in hitrejši. Po ravnini in navzdol tečem, v klanec hodim. Tomaž me spremlja, pelje nekaj km naprej, pripravi hrano pijačo, preverja pot. Tik pred temo sva globoko v suhih strugah na pričetku steze med Clautom in Tramontijem. Hvala bogu je vsaj deževati končalo. Vzamem 1,5l pijače, rezervno čelko, prvo pomoč ter postajo. Gsm signala že nekaj časa ni več. Z Tomažem se zmeniva, da najprej poiščem stezo šele nato bo peljal okoli in me počakal v Tramontiju. Del steze iz struge je odneslo, nekajkrat sem šel gor in dol, pa nazaj do možica in ko sem skoraj že obupal se mi je zdelo, da nekaj vidim v soju čelke visoko nad strugo... sporočim Tomažu in nadaljujem. Steza je dobro markirana a slabo shojena, na momente je skoraj ni. Še ene parkrat malo zaidem, in preverjem kje je steza po gps-ju. Ob 3h sem v Tramontiju, ležem 15 min, Tomaž ta čas nekaj skuha. Tu se moram odločiti ali počakati ter iti na Monte Sciarra ter poskušati odletet v Gabrje ali nadaljevati peš proti Gemoni.

Pojem in grem dalje. Od tu naprej do Gemone verjetno ne bom imel možnosti starta. Tomaž mora zopet okoli, zmenjena sva, da se dobiva v naslednji dolini. ...kakor koli po 74km hoje, teka, iskanja, sem na spustu proti Tagliamentu. Med tekom poskušam poiskati prostor, kjer bi lahko raztegnil ter vsaj skočil v dolino pa ga ni. Tečem do Gemone, kjer pred pričetkom steze na Quarnan vzamem vario ter obleke, hitim kar se le da. Ob 14,45h raztegnem na prvem možnem mestu, kjer se da vzletet. Navijem in že letim čez Pradielis proti Gabrjam. Od daleč gledam, da je proti Tolminu tema kot v riti. Občasno letim z ušesi ter gasom. Prične padati sobra, najprej ne vem kaj bi naredil, nato se odločim, in pristanem na Stolu. Od Kobarida proti Tolminu je zavesa. čakam približno 15 min nakar se mi zdi, da se je vse skupaj pomaknilo malo bolj severno proti Vrsnemu in vasi Krn. Zgleda, da v desnem delu doline pod Matajurjem in Livkom ne pada več. Ravno hočem potegniti ko me kliče Simeon: »daj skoči je končalo...«, do konca je natančno 1h. Potegnem in letim čez dolino, gre navzgor, v redu če bo tako bo zneslo,... nakar tik pred mano vžge strela. Sploh ne pomišljam več, samo v spiralo in znižam na 800m nato pa z gasom čez Idrsko. Pred mano je zopet zavesa in pristanem v nalivu. Mokro opremo samo natlačim v nahrbtnik in tečem. Mimo se pripelje Tomaž ter Emil in Simeon. Ob 17h zaključim pri mostu v Kamnem.

Zmagal je Simon Obernauer, drugi je bil Pascal Purin tretji pa Robert Heim. Leteli so po prvem robu, baje so bile razmere dobre z nekaj kontra vetra, kakšnih večjih problemov z nevihtami pa niso imeli.

Na tej tekmi mi je v 33 urah zneslo za dobrih 120km letenja, dobrih 120km teka z 6000+ višinci. Cilj sem zgrešil za dobrih 15 min. Zame je bila to ena boljših tekem, kar sem jih do sedaj odledal, intenzivnih 33 ur v zraku in na tleh predvsem pa del dobrih priprav za prihajajoči X-pyr.

Pripravil: Zlatko Koren

ZIBELKA JADRALNEGA PADALSTVA

Kamniški vrh 30 let po...

11. maj 2016, nič kaj primeren dan za letenje, oblačno, rahlo dežuje, napoved je še več dežja. Kljub temu se odpravim proti Planjavi, sosednjemu vrhu bolj poznanega Kamniškega vrha.

Danes je točno 30 let od prvega poleta - spusta s padalom s tega vrha. V nahrbtniku imam prav tisto padalo, Tornado 250: sedem celic, modre barve, narejen pa za skoke iz letala s pripisom proizvajalca, da se dobro obnese tudi za polete z gora. Po 30 letih je nekoliko obledelo modre barve, ima polno zaplat in nekaj zavozlanih vrvic, kar je posledica nehumanega ravnanja številnih uporabnikov iz »pradavnine«. Takrat je vsak spust z njim pomenil popolno srečo in prinesel občutek brezmejne svobode. Poletelo je kot prvo padalo s Stola, Grintavca, mnogo pred smučarskimi skakalci preletelo na planiški velikanki znamko 200m za celih 100m. Aprila 1987 pa je z Igorjem Krevljem kot prvo poletelo tudi s Triglava.

Res je, to je bilo davno, danes so merila drugačna. Zato bolj ko se bližam vrhu, bolj izrazito postaja opozorilno ščemenje v želodcu in možgani tisti del, ki je pri padalcih občasno nekoliko zavrt, postavljajo vprašanje: »Ti, a misliš, da je to res nujno, pametno itak ni!« Dež, stanje padala in še kaj bi se našlo. Toda padalski nadjaz odgovori: »Kar si reku, si reku, naj bo dež ali sonce, danes je ta dan, 30 let.«

Pa sva na vrhu, dež poneha, navzgor ravno prav piha. »Kaj čmo, greva, če vzletiva, potem bova že kako, sicer greva peš nazaj, to je v tem trenutku vsa modrost.«

Slikanje, priprava padala, pet kontrolnih točk, nato poteg - tec -tec in že letiva. Po današnjih merilih padava, finesa 1:1, vzporedno s pobočjem, no, vsaj visoko nisem. Na hitro še dva selfija, za kaj več ni

časa. Vznožje se hitro približuje, 300 metrov v minutki, to pa je že dosežek. Sledi pristanek, a o tem raje ne bi govoril ...

Tornado me je prepričal, da klub vsemu še leti, a je bolje, da tega z njim ne počnem več, predvsem v svoje dobro. Postal bo relikvija in

spomin na začetke slovenskega jadralnega padalstva in Kamniški vrh kot zibelko te dejavnosti z vsemi dogodki in akterji, ki so sledili prvemu spustu 11. maja 1986.

O tem pa kdaj drugič!

Pripravil: Sandi Marinčič





PREVOD

Letenje na gasu

Tim-Patrick Meyer se uči hitrega letenja

Ko sem začel s padalstvom, sem bil prepričan, da gas služi kot izhod v sili, da ob močnem vetru ne letimo v »rikverc«. Danes vem, da temu ni tako. Letenje na gasu lahko bistveno izboljša sam let in s tem tudi dolžino preletenih kilometrov. Za nekatere pilote je letenje na gasu bistvenega pomena za dolgi prelet. Vendar to ni tako enostavno, kot se sliši, treba je vedeti, kdaj in kako dodati gas, da dobimo največji izkoristek. Dodajanje gasa je odvisno od tega, kaj želimo doseči, v osnovi sta dva razloga za to. Prvič: če si v velikem propadanju ali letu v močan veter, dodajanje gasa izboljša fineso letenja, kar pomeni, da bomo dosegli naslednji steber hitreje. Drugič: z uporabo gasa se povprečna hitrost leta poveča, kar nam omogoča daljši let v določenem času ali letenje določene rute kar se da hitro.

Večanje povprečne hitrosti

Teorija McCreadyja pravi, da obstaja optimalna hitrost letenja med dviganji, s katero povečamo povprečno hitrost XC letenja. Ta hitrost je večja od hitrosti, s katero zagotovimo najboljšo fineso letenja. Enostavno povedano, tudi če dosežeš naslednje dviganje nižje kot pilot, ki je letel z najboljšo fineso, boš tam hitreje. Če bo dviganje dovolj močno, boš višje hitreje kot počasnejši pilot, ki leti z boljšo fineso. Ob predvidevanju, da je povprečno dviganje močno, moraš leteti hitreje. Vendar je to pogojeno s tem, ali boš dosegel naslednje dviganje; v kolikor ne, potrebuješ dobro fineso.

Kako deluje teorija v praksi?

Proizvajalec padal Advance je za svoje uporabnike zasnoval sistem Speed-Performance-Indicator (SPI), ki služi kot pomoč pri dodajanju gasa. Sistem pri različni poziciji nosilnih trakov (gurten) označuje določeno hitrost in propadanje na gasu. Na primeru padala Sigma 8 ima SPI sistem dve poziciji, ki označujeta 30 % in 80 % hoda gasa. Vsaka od pozicij ima tri komponente: čelni veter, propadanje in pričakovano dviganje, ki vplivajo na sam hod gasa. V kolikor

želimo doseči »najboljšo« fineso pri 10.5 km/h čelnega vetra ali propadanja 1.4 m/s, je treba pohoditi gas do pozicije 30 %. Če poleg tega še želimo povečati povprečno hitrost letenja, mora biti naslednje dviganje vsaj 0.4 m/s. Če je hitrost čelnega vetra 22.5 km/h ali propadanje 2.3 m/s, je potrebna pozicija 80 % hoda gasa, naslednje dviganje pa vsaj 1.4 m/s za povečanje hitrosti. Zaradi kombinacije čelnega vetra s propadanjem se dodajanje hoda gasa konstantno spreminja, zato nam sistem SPI služi kot groba ocena. Zgornje številke so navedene za lažje razumevanje SPI sistema, vendar se razlikujejo za ostala padala drugih proizvajalcev.

Tekmovalno letenje

Ulrich Prinz leti na tekmovanjih že zelo dolgo, je tudi član nemške državne reprezentance. Zadnji dve leti se konstantno uvršča v Top 10 padalcev na svetu. Povedal je, da so bila padala v času Open klas hitrejša kot današnja, vendar so pri maksimalni hitrosti imela večje propadanje in večjo možnost zapiranja. Izbira prave hitrosti je tako imela velik pomen za prihod v cilj ter za hitro in varno letenje. S prihodom CCC klase je to postalo veliko lažje. Trenutni dizajn tekmovalnih padal dovoljuje najvišjo hitrost okoli 60 km/h in s tem tudi zelo dobro planiranje (fineso). Današnja tekmovalna padala imajo podobne lastnosti na polnem gasu kot predhodna na polovici gasa.

Na tekmovanjih, kot so PWC-ji in svetovna prvenstva, se ob dobrem dnevu, ko so dviganja v povprečju 2–3 m/s, v vodilni skupini pri preskokih leti na polnem gasu, kdaj tudi kar celo tekmo! Za nekatere tekmovalce je takšen način letenja postal »dolgočasen«, saj je manj strategije kot prej. Ulrich pravi, da ni pomembna samo top hitrost, ampak vsesplošno letenje. Zmagovalec tekmovanja je tisti, ki izkorišča dobra dviganja, planira najdlje in leti hitro.

Ko ne leti na tekmovanjih, se mu na XC preletih pridružijo kolegi padalci iz Francije (kjer trenutno živi), ki so ravno tako med Top 10 piloti v preletih. Večina

časa letijo svoja tekmovalna padala na polovici gasa. Pravi, da so letos leteli že deseturne prelete in da je letenje na 50 % gasa pravi »balzam« v primerjavi z letenjem na polnem. Pri tekmovanju je to drugače. Tekme ponavadi trajajo med eno in tremi urami, kar je ravno prav, da ostaneš skoncentriran za letenje tekmovalnega padala na polnem gasu.

Torej, kaj so njegova priporočila za »povprečne« pilote? V tem ni velike znanosti, če pričakujemo močna dviganja in želimo leteti daleč, je med dviganji treba leteti hitro. Podobno McCready teoriji, opisani zgoraj. Obenem pravi, da to vedno ne drži. Če letimo nad ravnino, je kdaj pomembno tudi počasno letenje in s tem boljše planiranje. Na ravnini je pomembno, da ostanemo v zraku in pravočasno dosežemo naslednje dviganje. Pri XC letenju v hribih se na dober dan ponavadi vedno leti na polovici gasa, tudi če se znajdemo nizko, še vedno ostane možnost jadriranja nad grebenom, kar se na ravnini ne da. Pravi, da večina »povprečnih« XC pilotov leti prepočasi, kar bi se rešilo z letenjem na gasu. Sam se je hitrega letenja naučil tako, da je na vzletišču izbral najboljše pilote in jim poskušal slediti v zraku. Le tako se lahko naučimo, koliko pohoditi gas, kdaj izkoristiti dviganje in ga pravočasno zapustiti. Enostavno povedano se hitrega letenja lahko naučimo na tekmovanjih, kjer vsi sledijo najhitrejšim.

Preleti v hribih

Kako pa je z dodajanjem gasa na »navadnem« rekreativnem padalu v primerjavi s tekmovalnim? Glede tega sem govoril z Bernhardom Peßlom, ki rad leti dolge prelete s povratki v Alpah in je član Nova Team iz Avstrije. Ravno on je leta 2014 odletel FAI 300 km trikotnik na EN-B padalu (Mentor 3) v samo 12 urah. Sedaj leti Mentorja 4 in pravi, da so odločitve med letenjem veliko bolj pomembne od samega padala, ki ga letimo. To pomeni, da ti pri dolgih preletih padalo »dovoljuje« sprejemati pravilne odločitve in ti ne jemlje koncentracije zaradi zahtevnosti letenja padala (tekmovalna padala). Tudi on poskuša leteti po McCready teoriji, kar pa v praksi ni vedno najbolj



enostavno. Na začetku si pri večjih preskokih dolin ni upal leteti na polnem gasu, ker se je bal, da bo prišel prenizko. Trajalo je kar dolgo, da se je navadil hitrega letenja in da je sprejel, da zaradi tega v večini ne izgubi več kot 50 m. Kljub temu, da ne pozna podatkov o polari padala, pravi, da je razvil dober občutek za letenje na gasu, kar mu koristi v različnih pogojih. Nenapisano pravilo za letenje v hribih pravi: »Ko so dviganja vsaj 2 m/s, se spleča leteti na polnem gasu med stebri (dviganji).« Sam pravi, da zgodaj zjutraj, ko so dviganja še šibka, leti počasneje in bolj rezervirano, vendar se običajno na dober XC dan leti na polnem gasu že po eni uri letenja. Prav tako veter nima velikega vpliva, ko leti na gasu. Vedno poskuša leteti najdlje, zato je pomembno, da leti karseda hitro. Če mu GPS kaže hitrost letenja 20 km/h na trim hitrosti, z veseljem pohodi gas in leti 35 km/h, ko pa je trim hitrost 55 km/h, pohodi polni gas in leti 70 km/h kot raketa!

Letenje nad ravnino

Govoril sem tudi z nemško »legendo« preletov nad ravnino Armin Harichom glede uporabe gasa pri ravninskem letenju. Armin je med nemškimi padalci zaslovel z rekordnim preletom (vzlet in pristanek v Nemčiji) 302 km v samo dobrih osmih urah. Kar ga je naredilo »slavnega«, je to, da je rekordni let odletel s Skywalk Tequila 4 (nizek EN-B). Po pogovoru z Bernhardom in sedaj z Arminom sem ugotovil bistveno razliko med letenjem v hribih in nad ravnino. Za začetek mi je Armin povedal o preletu 244 km nad nemško ravnino 18. aprila lani. Njegova povprečna hitrost je bila 34 km/h, za razdaljo je potreboval 7 ur in 17 minut. V istem času je prav tako letel nemški pilot Oliver Ditschke devet ur s precej manj izkušnjami. Kljub temu, da je Oliver letel 4 km/h počasneje kot Armin, je na koncu dneva odletel 20 km dlje. S tem je Armin prepričan, da hitrost ni tako pomemben faktor pri letenju nad ravnino kot to, da letiš karseda dolgo na dober dan. Njegov recept, da ostanemo v zraku dolgo in letimo nad ravnino daleč, je v nizki vzletni teži. Po drugi strani piloti, ki letijo v hribih, običajno obtežijo padalo na zgornjo mejo, da pridobijo na hitrosti in stabilnosti v turbulentnem zraku.

Druga dva faktorja dolgega letenja nad ravnino sta višina in prava izbira linije. Ponavadi Armin leti počasneje, kot je pri-

poročeno po McCready teoriji, zaradi šibkih dviganj v nižjih slojih. S počasnejšim letenjem prihaja v dviganja višje, kjer so ta močnejša in bolje formirana. S tem je prepričan, da je njegova povprečna hitrost večja, saj ne izgublja časa s šibkimi dviganji nižje.

Počasnejše letenje in prihajanje višje nad ravnino ima delno smisel, saj ni vedno zagotovljeno dviganje, kot je to, ko letimo v hribih. Armin pravi, da ponavadi sploh ne uporablja McCready teorije in da raje leti visoko in planira dobro. Fineso leta je najlažje spremljati preko GPS, ko je ta slabša kot v mirnem ozračju in pade pod 6:1, je treba pohoditi gas. »Tako letim jaz,« pravi Armin.

Ocena naslednjega stebra

Če želimo leteti po McCready teoriji, je treba približno vedeti, kakšno bo naslednje dviganje. Pogovarjal sem se tudi z nemškim pilotom Samuelom Blocherjem, članom Advance ekipe, ki trenutno leti padalo visoke EN-B klase Advance Iota. Prejšno sezono je imel precej dolgih preletov, med drugim FAI 256 km v Alpah in 190 km nad ravnino. Njegov nasvet je: »Moj digitalni variometer nastavim tako, da mi kaže povprečno dviganje zadnjih 30 sekund. To mi da dobro predstavbo, kako dober je dan in kakšna so dviganja. Večje je povprečje, hitreje letim.« Tako lahko je!

Nastavitev opreme in kontrola nad padalom

Vsi zgoraj navedeni piloti letijo ležeče sedeže z mehkim gasom. Prvo stopničko gasa potiskamo z eno, drugo pa z drugo nogo. Tako je na gasu vedno ena od nog, druga pa pritiska na ploščo, da je zaprt sedež v aerodinamični obliki. Slaba stran mehkih gasov je asimetrično dodajanje gasa, kar privede do neravnega leta padala. To se da popraviti tako, da pritiskamo na gas postrani.

Armin uporablja dvostopnični gas na način, da leti na gasu z iztegnjeno nogo, saj je letenje na gasu s pokrčenimi nogami veliko težje in utrujajoče. Bernhard uporablja trostopnični gas, ki mu ponuja dodatno možnost letenja na gasu z iztegnjeno nogo. Ena od rešitev, da nam ni potrebno leteti s pokrčenimi nogami, je uporaba zaskočnih škripcev (Harken škripci). Ko pohodimo gas, se škripci gibljejo normalno, ko ga počasi popuščamo, se ti »zaklenejo«, če je le

nekaj sile na gasu (večja od 10%). Ko popolnoma popustimo gas, se škripci »odklenejo« in padalo leti na trim hitrosti.

Ulrich si je v preteklosti pomagal s Harken škripci, saj je bila njihova uporaba pri hitrem letenju veliko lažja. Pri sedanjem padalu (Enzo 2) je gas tako mehek, da škripcev ne potrebuje več. Nekatera današnja padala s tremi linijami imajo gas še vedno tako trd, da je uporaba Harken škripcev smiselna. Tako se izognemo utrujenosti nog. Bernhard uporablja Harken škripce, ki so že v osnovi vgrajeni v zaprti sedež Woody Valley X-Rated 6. Izpostavlja, da je potrebna pravilna izbira vrvice za gas, ki ustvarja zadostno trenje za blokado škripcev. Vrvice, ki so obrabljene, bodo spolzele skozi škripec in efekt blokade izgine. Poleg tega opaža same dobre lastnosti Harken škripcev in nobenih sprememb na gasu. Nastavitev gasa in sedeža igra pomembno vlogo pri dolgih preletih, saj le tako zmanjšamo utrujenost.

Brummel kaveljčki ali vozeli

Ena od nastavitev pri priključitvi gasa na pospeševalnik je lahko namesto Brummel kaveljčkov uporaba vozla. Armin pravi, da se Brummel kaveljčki lahko snamejo sami od sebe, kar predstavlja velik varnostni problem. Rešitev je kavbojski vozeli, ki je blokiran z navadnim (enostavnim) vozlom na vrviči pospeševalnika. Nekateri piloti uporabljajo to nastavitvev, da pridobijo dodatni hod gasa in s tem povečajo hitrost padala.

Sistem s kroglico

Nekateri proizvajalci padal so za podaljšanje hoda gasa uporabili možnost uporabe sistema s kroglico. V prvi fazi hoda gasa se uporablja sistem škripcev 3:1, ko pa pride plastična kroglica do enega od škripcev, ga ta blokira na sistem 2:1 v drugi fazi hoda gasa. S tem hitreje dosežemo polni hod gasa in nam ni treba stegniti nog do konca. Ali drugače: s popolnoma stegnjenimi nogami dosežemo večjo končno hitrost. Slabost sistema 2:1 je v tem, da hod gasa postane trši.

Avtor: Tim Patrick Meyer
Cross Country, št. 168 / april 2016

Prevod: Ambrož Mikelj

PREVOD

Vitkost in varnost

»Kako rečeš padalu z visoko vitkostjo, ki ga je pravkar usulo?« - »Ne vem ...« - »Padalo z nizko vitkostjo.«

Lansko leto so organizatorji tekmovanja *Back to Grand Bornand* tekmovalne razrede definirali na podlagi kombinacije EN varnostnih razredov in vitkosti padal. Organizatorji veletekmovanja *Ozone Chambre* so ubrali podobno taktiko in pravijo: »Tekmovalni razredi so običajno določeni izključno na podlagi EN varnostnega razreda (EN A, EN B, EN C, EN D in CCC). Toda hiter razvoj padalske industrije je poskrbel, da se v EN B varnostni razred sedaj stisne bistveno več padal kot leta prej. Kot rezultat imamo danes v EN B varnostnem razredu padala z nizko vitkostjo 5.0/5.2 (in posledično preprostim handlingom ter nekoliko slabšimi zmogljivostmi) kot tudi bistveno bolj zmogljiva (in zahtevnejša za letenje) padala z vitkostjo 6.0 ali več.«

Kaj je vitkost?

Vitkost padala opisuje, kako tanko je padalo. V primeru najpreprostejšega modela padala, to je pravokotnik, nam vitkost pove, koliko širin pravokotnika lahko stlačimo v njegovo dolžino.

V resnici je jadralno padalo bistveno bolj zapleteno, kot je pravokotnik. Temu primerni postanejo tudi matematični izračuni. Splošno sprejeta formula pravi, da je vitkost padala = (razpon * razpon) / površina.

Toda jadralna padala niso ploska, prav nasprotno: večinoma imajo zelo očitno ukrivljenost. Posledično za vsako padalo definiramo dvoje vitkosti. Prva je »ploska« vitkost, ki je izmerjena, ko je padalo razprostrto po tleh, in druga je *projicirana vitkost*, izmerjena, ko je padalo v zraku. Slednja je vedno manjša zaradi vpliva ukrivljenosti padala. Razlika med njima se običajno ovrednoti kot faktor sploščenosti.

Osnove aerodinamike jasno namigujejo, da bo vitkejša padala bolj učinkovita. Razlog je preprost. Zračni vrtinci, ki se ustvarjajo na ušesu jadralnega padala, se manjšajo z oddaljenostjo od sredine in tudi z velikostjo samega ušesa.

Merjenje vitkosti

Kako se v praksi izmeri vitkost padala? Nikar ne verjemite numeričnim podatkom, ki jih navajajo proizvajalci – to so namreč vrednosti, ki jih konstruktorji preberejo iz računalniškega modela. Ne le, da teh številčk fizično sploh ni mogoče izmeriti in preveriti trditve proizvajalcev, pač pa se je treba zavedati, da vsak konstruktor (in programska oprema, ki jo podjetje uporablja) izračuna vitkost na svoj način. Ljudje zato s primerjanjem vitkosti med različnimi proizvajalci mnogokrat pridejo do napačnih zaključkov. Zveza FAI in *World Air Sports Federation* se močno zavedata problema in sta že razvili praktičen način merjenja vitkosti CCC padal med tekmovanjem. Zveza FAI je vitkost padal definirala takole:

$$AR_{\text{flat}} = \frac{4 \times \text{razpon}}{\text{profil (A)} + 2,5 \times \text{profil (B)}}$$

Ondrej Dupal iz podjetja *Gradient* pravi: »Včeraj sem v skladu s CCC pravili fizično pomeril enega izmed naših modelov. Sodeč po računalniškem modelu naj bi bila vitkost padala 5.78, medtem ko rezultati meritev (naredil sem jih trikrat in jih povprečil) pravijo, da je vitkost 5.39. Razlika je kar 0.4, kar je v nekaterih primerih več kot cel varnostni razred.« Kakšen vpliv bi imela omejitev vitkosti na konstrukcijo padal?

V zadnjem desetletju so postala padala z veliko ukrivljenostjo zaradi bistveno boljšega handlinga zelo popularna. Ker lahko v praksi v resnici omejimo le vrednost »ploske« vitkosti, obstaja velika možnost, da bi taka omejitev konstruktorje jadralnih padal vzpodbujala k izdelovanju bolj ploskih padal. Kar pa bi pomenilo slabši handling in slabšo

pasivno varnost. Obstajajo torej pozitivne in negativne lastnosti takih posegov v razvojni svet.

Razvoj vitkosti

Vsako leto smo priča kakšni tehnološki rešitvi, katere posledica je večja obvladljivost tudi malenkost vitkejših padal. Spomnim se, kako mi je eden izmed konstruktorjev pred leti dejal, da padala z vitkostjo 6 ali več zagotovo nikoli ne bodo varna za letenje. Takrat je namigoval na tekmovalna padala. Danes imamo celo EN B rekreativna padala z vitkostjo 6.

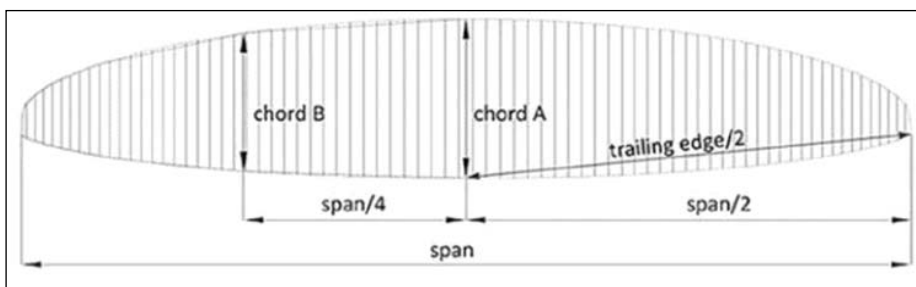
Opažamo torej razvoj jadralnega padalstva, na osnovi katerega v 10 letih pridobimo približno 0.5 vitkosti padala in s tem ne tvegamo varnosti letenja. Padalo iz leta 2006 z vitkostjo 5 ima približno enak nivo pasivne varnosti kot padalo danes z vitkostjo 5.5. Vpeljava pravil, s katerimi bi omejili vitkost padal, bi močno omejila ali celo zaustavila tak napredek.

Kako vitkost vpliva na varnost?

Jadralna letala imajo že leta in leta omejeno vitkost. Razlog, da je temu tako, se v prvi vrsti skriva v sami strukturi jadrilic. Krila delujejo kot protiuteži, kar posledično pomeni, da večja vitkost vodi do širšega razpona kril. Širši razpon pa pomeni močnejše in bolj toge materiale ter posledično močno povečano težo in predvsem stroške.

Stroški izdelave se v resnici večajo s kvadratom razpona kril. Padalci nimamo teh omejitev: za večji razpon pač uporabimo še kakšno vrvico več.

Obstajata dva poglobljena razloga, zakaj vitkost tako močno vpliva na varnost. V splošnem je handling in okretnost vitkejših padal slabša. Z razponom padala se namreč večja tudi njegov moment. Tudi globina profila je



APRILSKO POTEKANJE

Letenje po severni Italiji

In tako se je zaključila ta moja solo ekspedicija. Nisem verjel, da se bo vse tako dobro razpletlo. Dejstvo je, da biti mobilni ti daje možnost prilagajati se vremenu. Vem, da je samoumevno, a videl sem ogromno lepih krajev in spoznal mnogo prijateljskih padalcev. Ne bom se zahvalil nobenemu poimensko, ne ker se bojim koga pozabiti, temveč sem zelo slab za imena.

Romati po severni Italiji ni niti zelo naporno niti zelo drago. Z dobrim planiranjem se voziš le uro do dve pred letenjem in prav tako po njem. Z aplikacijami na tablici ali telefonu pa najdeš primerna prenočišča na primerni lokaciji za primerno ceno.

Upam, da bom pri naslednjem takem projektu imel tudi kakšno družbo; ne le za deljenje stroškov, ampak predvsem za to, da bi delil te neponovljive izkušnje.

25.4.2016, Bassano tappeti

Sloveniji se je približevalo obdobje slabega vremena in treba se je bilo umakniti kar proti zahodu. Poleg tega pa je bilo v višinah mnogo severnega vetra in je bila izbira vzletišča neka »ziheraška« odločitev. Dejansko mi pogled na kumuluse, razpihane proti jugu, ni dal pretiranega upanja, dokler nisem videl, da so padala že v zraku. Med potjo na hrib mi šofer razlaga, da danes ni tipičen dan za te kraje in da bi se lahko morda lepo letelo nad dolino.

Odlepim se s preprog na vzletišču in previdno tipam okoli po grebenu. Severa ni čutiti in lepo dela, a vsak trenutek je pobočje bolj pokrito s temnimi oblaki. Najdem lep steber na hribu zahodno od vzletišča, naberem do baze in se odpeljem ven. Šibka dviganja nad neskončno padsko nižino mi pustijo uživati v razgledih ... dokler ne postane vse preveč enostavno in skupaj z ostalimi piloti dam rep med noge oziroma spustim ušesa in prijadram v pristanek.

Odličen začetek, a treba je načrtovati naslednji dan. Letenje nad Gardskim jezerom bi bilo zagotovo zelo sugestivno, a slabo vreme me prisili, da pohitim proti zahodu in odločim se za vzletišče Cornizzolo pri mestu Lecco.

26.4.2016, Cornizzolo centrale

Jutro je sončno, a napoved ne daje kaj dosti upanja. Po planu se odpeljem proti oddaljenemu vzletišču na vzhodu, a vreme se stalno kisa in čeprav to doživim kot poraz, sem primoran malo pred pristankom celo vključiti brisalce.

Ko čakamo na prevoz na vzletišče, se sicer malo jasni, a je le luknjica med temnimi oblaki. A sreča spremlja drzne in jasnost z jugozahoda zajame celo nebo. A v zraku ni enostavno: vzletel sem na JV, stebri vlečejo z juga, višje se močno čuti zahodnik ... in skoraj prepričan sem, da je na trenutke zapihal tudi severček. Turbulenca me spremlja, tudi ko preletim

na hrib proti vzhodu, kjer naberem in panoramsko zapeljem čez jezero proti pristanku. Ko že mislim, da je to za danes vse, pa dobim nad pristankom rahlo dviganje. »Kaj imam pa drugega za delat?« si mislim in spet naberem na greben in še malo občudujem te krasne kraje.

Pristanem in odpeljem do b&b pri jezeru Orta, ki ga oddaja prijatelj. Za naslednji dan ni prav dosti upanja, a kolega je tudi prost in načrtujeva ogled jezera Maggiore, predvsem turističnega kraja Stresa.

27.4.2016, Maggiore

Sonce je, a vetra tudi na pretek. Čeprav bi se morda lahko letelo južno od mesta Pavia, moji kontakti nimajo namena leteti in dve ure vožnje v vsako smer me odvrnejo od projekta. Na discard day si ogledam tole prečudovito mestece na robu jezera, kjer se bohotijo ogromni »grand« hoteli in je poleti nasičeno s turisti. Res, da to ni letenje, a prav hudo mi ni bilo.

Za naslednji dan se dogovorim za letenje na Cavallariji pri mestu Ivrea, kjer ne glede na napoved domačini pričakujejo dobro letenje z zgodnjim startom.

28.4.2016, Cavallaria

Kombi je planiran za pol deseto in še malo zalepljen odpeljem proti uri in pol oddaljenemu vzletišču. Šele po nekaj kilometrih uvidim, da je nad mano debel sloj oblačnosti. »Kam sploh rinem,« si mislim. A daleč na obzorju vidim gore, ki se kopljejo v soncu ... in GPS me usmerja prav tja!

Zgodnji odhod je bil poteza dneva. Na sedlu, kjer je postavljeno vzletišče, močno piha. Postavimo in drug za drugim potegnemo v intervalu, ko se veter malo umiri. V zraku se baze spreminjajo v splošno pokritost. Sprva zapeljem z domačini čez dolino proti vzhodu, a silimo v veter in kmalu opustimo ta projekt. Proti JZ dela boljše, a se pokritost širi in sonce iščemo vedno bolj zunaj. Nekateri odletijo enosmerno proti jugu, jaz ostanem v okolici in lovim baze in razglede.

Vreme za naslednje dni se v SZ Italiji začne slabšati, zato počasi načrtujem povratek. Rad bi si ogledal Gardsko jeze-



ro še iz zraka in domačin je kar optimist, da se bo letelo z vzletišča na hribu Baldo na JV jezera.

29.4.2016, Monte Baldo - Gas

Zdaj sem že navajen. Jutranje vreme me ne bo vrglo s tira! Vem, da se potem vedno uredi in letim v krasnem sončku. Itak! Ko jem zajtrk, opazim, da zunaj lije. Pomirja me le dejstvo, da je ciljno vzletišče nekaj ur proti vzhodu in morda bo tam le drugačna klima. Dež, rosenje, nizka oblačnost, visoka oblačnost, sonce! Kar ne morem verjeti, kakšno srečo imam za sopotnico na tej ekspediciji. A na žalost gre prevoz na vzletišče šele ob dveh in bojim se, da bom zamudil dan. Nestrpno čakam na pristanku, kar se le stopnjuje, ko ob enih vidim prva padala v zraku, ki nabirajo visoko in letijo pod bazicami nad dolino. A le dočakam dogovorjeno uro in se odpeljemo na nizek, položen hribček. Domačini dolgozevijo s pripravami, meni se pa mudi in odhitim v luft! Oziroma v podn. Kar na hitro izgubim sto metrov, kar je pri štiristo metrov relative kar dosti, in ne verjamem več, da bom dosegel par kilometrov oddaljeni pristanek. A zaenkrat odmislim to in se borim v strganih balončkih. Po pol ure, ko so ostali že varno na pristanku, le nekaj zavrtim in nabere do vrha griča. Preletim dolino proti vzhodu in potegnem do baze. Vidljivost ni najboljša, a razgled sem si s trmo prislužil. Malo potegnem pod baze na severu, nad dolino so se posušile, zato se odločim za panoramski spust proti jezeru v pristanek. Glede na izhodišče sem zelo zadovoljen.

Naslednji dan je še zadnji pred poslabšanjem in načrtujem ogled Dolade pri Bellunu.

30.4.2016, Dolada

Danes je za spremembo lepo sončno jutro. Ob pol enajstih smo na pristanku že vsi nestrpni zaradi zamude v prevozu. Na žalost imajo danes klasični padalci v bližini prireditev in je prelet proti zahodu prepovedan zaradi prisotnosti letal in helikopterjev. A sam si ogledujem ogromen amfiteater dvatisočakov proti vzhodu in si mislim, da bo to zame že dovolj dober zalogaj.

Na malem vzletišču postavimo in odletimo ... v rodeo. Vse okoli mene se bohotijo zasnežene gore z bazami nad vrhovi, jaz pa bolj skrbim, da mi padalo vsaj približno stoji nad glavo. Toliko zapiranj nisem še nikoli videl ne doživel.

Ko nabere pod bazo, začnem šele



uživati. Z vrha na vrh, z baze v bazo. Niti frontalci, ki mi je padalo spravil v rozeto, ni pokvaril vzdušja. Na nekaterih vrhovih planinci, na drugih turni smučarji, na jezeru kajterji. Boljšega zadnjega dneva si skoraj ne bi mogel predstavljati.

Vsak pričetek zgodbe je težaven. Skok v neznano, novim dogodivščinam na oddaljenih vzletiščih naproti, je vznemirljiv že pri samem planiranju. Če se na pot odpraviš sam, ima to svoje prednosti in slabosti. Res da več glav več ve, a ko si sam, se lahko sam odločaš, kam in kako in nihče ti ne oporeka. Zato pot pod noge in odpeljem proti Bassanu.

Avtor: Tom Pavlič

Slike: Bassano, Cornizzolo, Cavallaria, Monte Baldo



Novičke

Alan Jereb

Advance

Epsilon 8 je s svojo kompaktnostjo, dobrimi performansami ter dobro pasivno varnostjo krilo, primerno tako za začetnike kot za izkušenejše pilote. Krilo s svojo težo spada med ultralahka in standardna padala ter je tako primerno tudi za hike&fly. EN B certificirano krilo naj bi bilo lahko in dobro vodljivo ter dostopno v štirih velikostih in štirih barvah.

(www.advance.ch)

Advance

Pi 2 je eno najlažjih (2 kg) in najmanj prostora zavzemajočih padal na tržišču. Najmanjše, 16 m² veliko padalo je EN C certificirano za pilote, težke 50 – 90 kg, največje, 27 m² veliko padalo pa EN A za pilote, težke 75 – 105 kg in EN B za pilote, težke 105 – 120 kg. Pi 2 je namenjen za gornišvo, hike&fly, vrtenje stebrov ali pa kot mini-wing. Dostopno je v velikostih 16 m², 19 m², 23 m² in 27 m².

(www.advance.ch)

AirDesign

Vita 2 je EN B krilo, namenjeno začetnikom in izkušenim pilotom. Zanj pravijo, da je zabavno za letenje in dobro vodljivo ter agilno za letenje. Pravijo, da centrira termike »skoraj sam«, brez vsakršnih nihajev ter da konkurira krilom višje kategorikov. Vita 2 je dobavljiva v velikostih od XXS do XL (55 – 145 kg), planirajo pa tudi superlahko verzijo. (www.ad-gliders.com)

Apco

Game 42 je novo predstavljen tandem, zgrajen z najnovejšimi tehnologijami ter iz vzdržljivih materialov, bazirano na performansah in vodljivosti. Padalo daje občutek, kot da bi bilo solo krilo, ter ponuja mehke in natančne komande. EN B certificirano krilo je dostopno v treh barvah. (www.apcoaviation.com)

BGD

Cure je visoko EN C krilo, za katero pri BGD pravijo, da kar buhti od novosti. Bruce Goldsmith's Cord Cut Billow, mini-ojačitve sprednjega roba in »shark-nose« profil so nekatere izmed mnogih. Za Cure pravijo, da ima gladke površine, trden profil ter visok notranji tlak. Je hitro – 57 km/h in precej lahko 4,6 kg krilo, ki je bilo sešito iz 27 g/m² težkega Porcher blaga na spodnji strani ter Dominico N30 blaga na zgornji. Kupiti ga je mogoče v štirih velikostih in več odštekanih BGD barvnih kombinacijah. (www.flybgd.com)

GIN

Yeti 4 je gorniško, 3,4 kg (oz. 3,1 kg z Dyneema gurntami) težko EN A padalo. Pri GIN-u pravijo da je enostavno za uporabo, z majhno vitkostjo ter presenetljivo dobro fineso in pobiranjem. Ovite linije pripomorejo k enostavnejšemu pospravljanju padala, izdelano pa je iz vzdržljivega Porcher Skytex blaga. Kupiti ga je mogoče v petih velikostih. (www.ginglidars.com)

GIN

Gringo 3 je sedež, namenjen vikend in preletaškim pilotom. Konstruiran je bil tako, da daje uporaniku občutek varnosti in ima sistem, ki pilotu omogoča nastavitev jakosti želenega odziva v turbulentnih pogojih letenja. Kljub sedalni plošči in 17 cm debelem protektorju je Gringo 3 2 kg lažji od predhodnika Gringo 2 (s karbonsko sedalno ploščo je še 400 g lažji). Dodelali so tudi prostor za rezervno padalo, tako da je ta sedaj lažje izvlačljiva, pilota pa po izmetu postavi v bolj ugoden položaj. Ima stranske in hrbtne žepe ter žepe za meh s pijačo in nosilci za radijsko postajo. Certificiran je v treh velikostih in tehta 4,2 kg v M velikosti.

(www.ginglidars.com)



Icaro

Parus je EN B tandem krilo, dobavljivo v dveh velikostih. Ima »shark nose« obliko profila in je zgrajeno iz ultralahkih materialov (tehta 7,0 – 7,8 kg). Icaro pravi, da je Parus hitro krilo, tudi ko je slabo naloženo, ter da se ponaša z natančno vodljivostjo. Kupiti ga je mogoče v treh barvnih kombinacijah. (www.icaro-paragliders.com)



Icaro Parus

Gradient

Denali je Gradientovo novo EN A certificirano hike&fly padalo. Zanj pravijo, da je varno, stabilno ter da se ponaša z xc karakteristikami. Kupiti ga je mogoče v velikostih 24 m², 26 m² in 28 m² za pilote teže 60 – 120 kg. Odvisno od velikosti padalo tehta 3,9 kg - 4,5 kg. (www.gradient.cx)



Gradient Denali

Independence

Zippy PT je EN A certificirano začetniško krilo, z zip-trimmerji na zgornji površini krila. Ko se trimmerji aktivirajo, pri podjetju pravijo, da poveča stabilnost padala ter zmanjša fineso za približno 2,5 točke in poveča padanje za 0,4 m/s. Ideja za tem dodatkom je, da lahko učenec ob napredku zip-trimerje odstrani in tako dobi konkurenčno padalo za začetnika. Certificirano je v štirih velikostih, za pilote teže 55 – 130 kg. (www.independence.aero)

Mac Para

Eden 6 je najbolj dovršeno Eden padalo, kar ga je podjetje kdaj izdelalo. Konstruirano je za preletaše, z odličnimi vzletnimi karakteristikami, krmljivostjo ter performansami. Certificirano je EN B in dobavljivo v šestih velikostih 22 – 33 m² za teže 60 – 145 kg ter treh barvnih kombinacijah. (www.macpara.com)



MacPara Eden 6

Niviuk

Za padalo Ikuma pravijo, da je natančno »high-end« EN B padalo izjemnih performans, namenjeno ambicioznim pilotom. Primerno je za prelete v neznano, saj z dobrimi performansami in pasivno varnostjo omogoča razmeroma varno letenje. Dostopno je v štirih barvah in petih velikostih 59 – 130 kg. (www.niviuk.com)

Niviuk

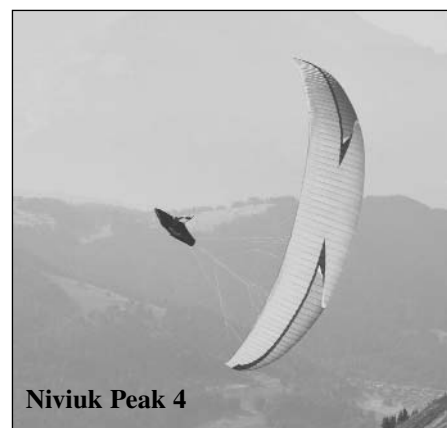
EN B krilo Hook 4 je nadaljevalno krilo, ki pilotu nudi dobre povratne informacije ter boljše performanse od verzije 3. Cross-country krilo ima z Nitinol ojačitvami krilo 5% lažje od predhodnika, prav tako pa skrbijo za boljše in trdnjše obliko profila. Kupiti ga je mogoče v petih velikostih 21 – 29 m², za vzletne teže 55 – 130 kg. (www.niviuk.com)



Niviuk Hook 4

Niviuk

Peak 4 je Niviukovo novo EN D preletaško krilo. Zanj pravijo, da je zelo učinkovito ter dobrih performans, namenjeno dolgim xc preletom. Dvolinjec, ki si je izposodil Icepeakove ojačitve (Nitinol reinforcing rods), je dostopen za pilote z med 70 kg in 125 kg vzletne teže ter v treh barvah. (www.niviuk.com)



Niviuk Peak 4

Nova

Ion 4 naj bi bil boljši od padala Mentor 3, a hkrati naj bi ohranjal pasivno varnost. Primeren je za velik spekter pilotov, od šolarjev naprej. Je trolinjec z vitkostjo 5.14 in je kljub standardnim materialom težak manj kot 4 kg (najmanjši). Vseh pet velikosti je certificiranih EN B. (www.nova.eu)

Ozone

Začetno-nadaljevalno krilo Buzz Z5 je namenjeno talentiranim začetnikom in pilotom s 30-50 urami letnega naleta. Certificirano je EN B z nespremenjeno vitkostjo glede na predhodnika Z4, a z več celicami in »shark nose« profilom, ki ponuja aerodinamično zelo čisto in varno padalo. (www.flyozone.com)

Sky

Apollo je EN B trolinjsko padalo z vitkostjo 5.45 in je namenjeno rednim letalcem. Zanj pravijo, da ima odlične performanse in da je dobro vodljivo. Dostopen je v petih velikostih 55 – 125 kg ter petih barvah. (www.sky-cz.com)



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



HUU HUU PARAGLIDING

Vse za letenje z jadralnim padalom.



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



REKLAMA 777 maj 2016