Maj 2017

za interno uporabo

ikar

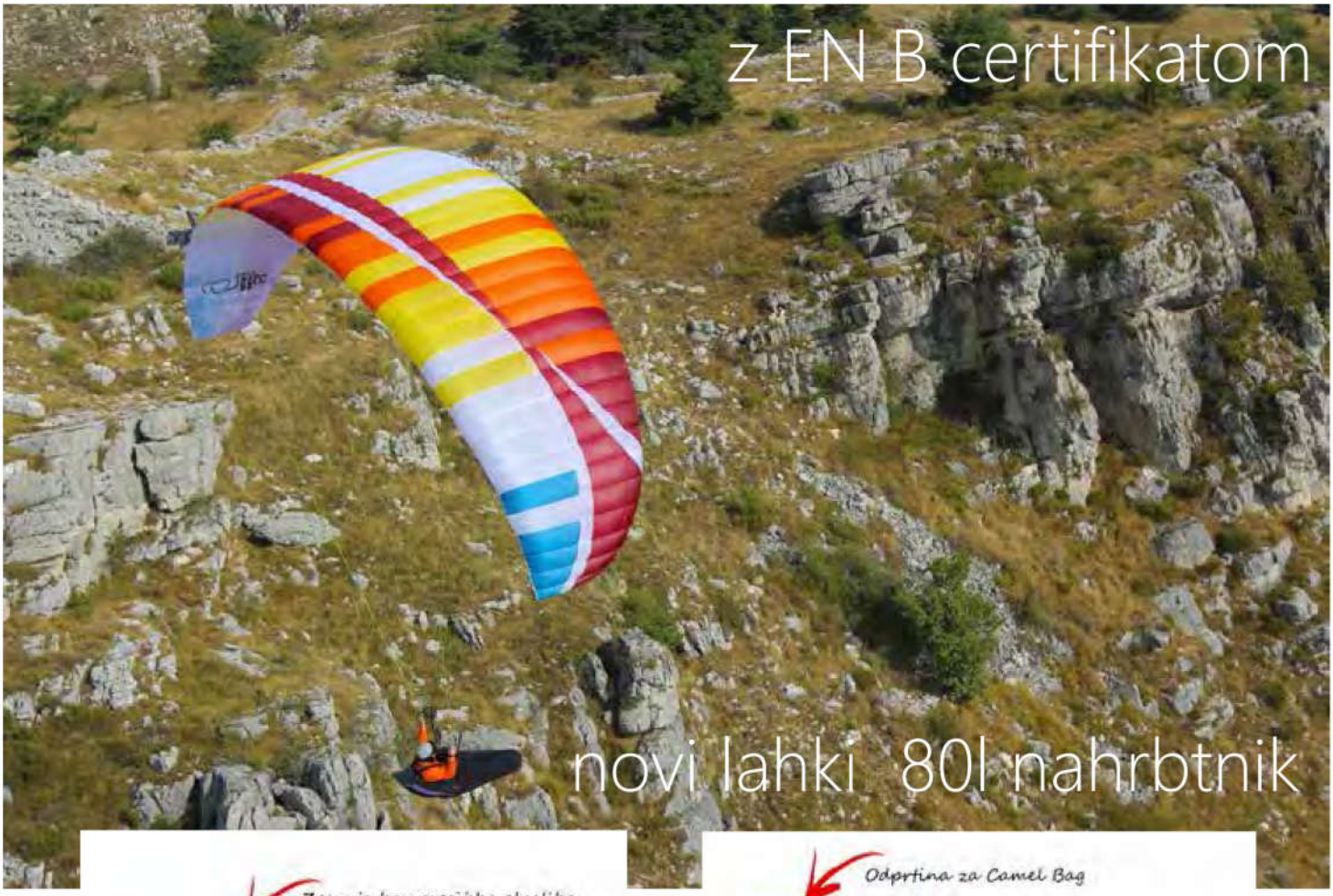
Slovene Free Flying Association

Zveza za Prosto Letenje Slovenije

interno glasilo
za jadralne padalce
in zmajarje

BRUCE GOLDSMITH DESIGN

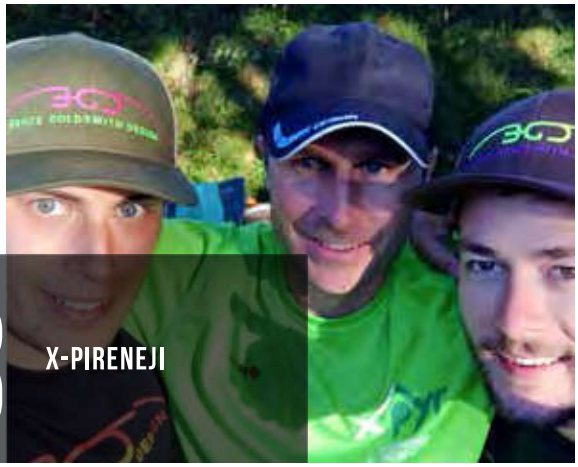
BASE Lite



TOMATOSPORT

Tomat Šport d.o.o., info@tomatosport.si, +386 68 170 540

KAZALO



18 X-PIRENEJI

02 LETI DALEČ IN VISOKO

05 ZRAČNI PROSTOR RS

06 ČLANI ZPLS

08 REGISTRIRANA VZLETIŠČA

12 AEROS WINTER RACE

14 STUBAI CUP TESTIVAL

16 PGAWC VRŠAC

18 X-PIRENEJI

22 TROFEO MONTEGRAPPA

28 VZLETIŠČE KREMŽARICA

30 NAJBOLJ SEXY VZLETIŠČE

32 PADALSKI PARAZOIK

36 LETENJE V NEPALU

40 O NJIH SE PIŠEJO LEGENDE

44 NAREDI SI SAM

46 KAKO POSTATI AKRO PILOT?

40 O NJIH SE PIŠEJO LEGENDE

06 ČLANI ZPLS

Ikar, interno glasilo za jadralne padalce in zmajarje

Maj 2017

Odgovorni urednik: Mitja Jančič
Oblikovanje: Marja Zveplan

Izdajatelj: ZPLS, Zveza za prosto letenje Slovenija

Pilot: Simeon Klokocovnik
Lokacija: Golica
Foto: Matevž Gradišek

Tisk: tiskarna GRAFIKA SOČA, d.o.o.

Naklada: 1000 izvodov

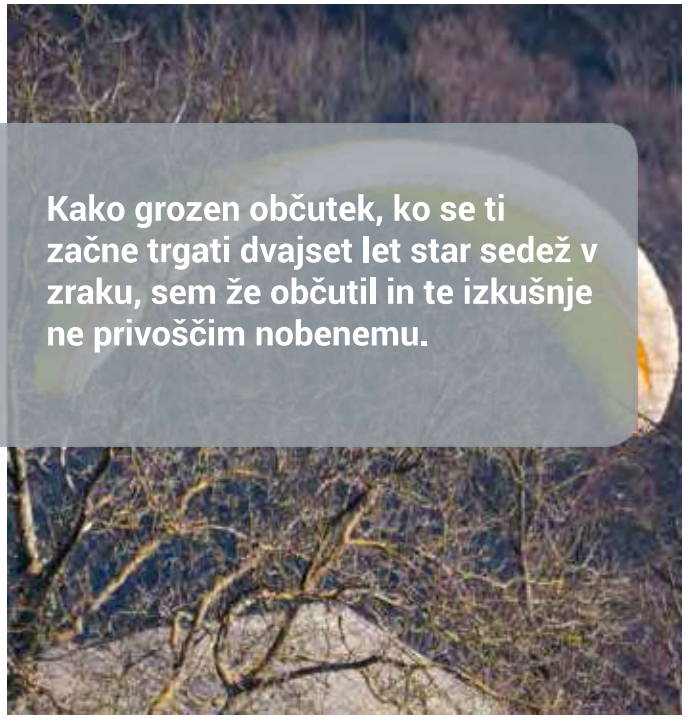
»LETI VISOKO IN DALEČ«

Visoko prav gotovo,vendar »po pameti«, zato spoštujmo zračni prostor in omejitve. To velja predvsem sedaj , ko nas vremenska situacija sama od sebe pripelje v višine, po katerih hrepenimo in pozabljamo, da nismo sami.
Ne ignorirajmo pravil in bodimo vzorni piloti. V prvih mesecih leta je bilo urejeno članstvo. Spisek društev, članov ZPLS, s številom individualnih članov,objavljamo. Piloti teh društev lahko z vinjeto za tekoče leto na izkaznici in z nalepko na čeladi uporabljajo vzletišča po Sloveniji, ki jih urejajo in vzdržujejo lokalna društva. Prav je, da je vsak pilot član društva in tudi zveze, katera skrbi za vse zadeve, vezane na področje prostega letenja in tudi za reševanje problemov in zapletov, ki se lahko pojavijo. Že v šolah jadralnega padalstva in kasneje v društvih se naj novim pilotom predstavi pomen naše zveze.
V prejšnji številki sem napisal par besed o EHPU-ju, kaj se tam dela in za kaj skrbimo. Na zadnji skupščini smo največ razpravljali o zagotavljanju sredstev za pokrivanje stroškov delovne skupine WG6. Ta skupina sedaj konkretno umešča v EN standard naše padalske sedeže. Sredstva za zagotavljanje nemotenega procesa bo letos pokrila EHPU- sama, čeprav je bilo prej mišljeno, da bo polovico zneska pokrilo združenje proizvajalcev padalske opreme. Ker je to združenje propadlo, smo se obrnili s prošnjo za manjši prispevek direktno k proizvajalcem. Razen firme Ozone, se nam ni oglasil nihče. Zato imajo posledično vse države članice višjo članarino do EHPU-ja, za nas to predstavlja 300 EUR več kot lani. Kako grozen občutek, ko se ti začne trgati dvajset let star sedež v zraku, sem že občutil in te izkušnje ne privoščim nobenemu. Prav tako se vprašam, zakaj je nemški pilot lani na Lijaku tako tragično končal? Zakaj se nam je zgodilo, da si nismo privezali nožnih vezi in smo obviseli v zraku? Vsi ti »zakaj« se le včasih srečno končajo. Sem prvi, ki bi uvedel tehnični pregled sedežev, vendar dokler stvari niso umeščene v standard, je to misija nemogoče.
Moj članek zaključujem z mislijo , da nam je prvi barvni Ikar uspel in da ga bomo v prihodnje še izboljšali. Zahvala vsem avtorjem prispevkov, še posebej pa Matevžu Gradišku za čudovite slike.

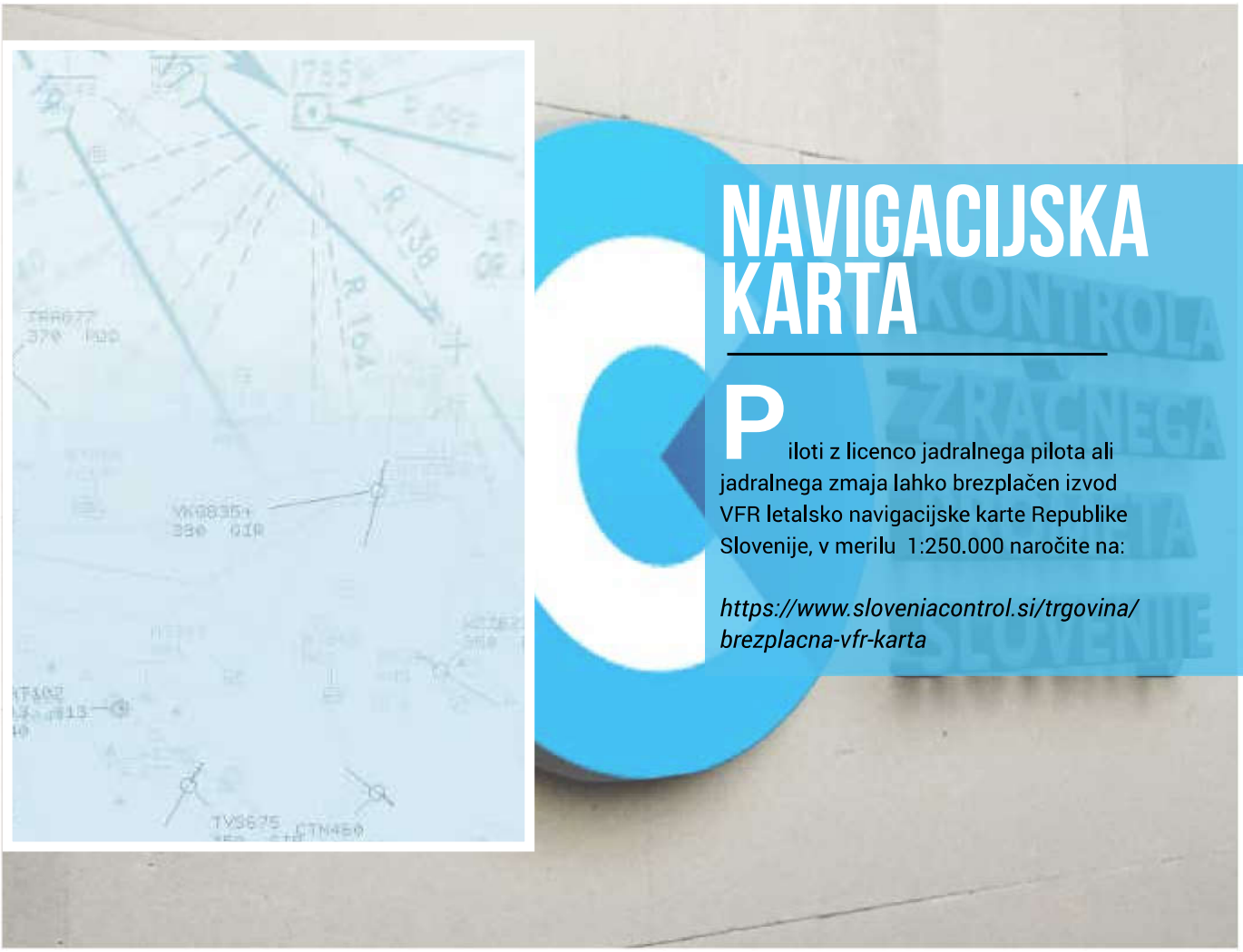
Naslednja številka Ikarja je planirana za mesec avgust, zadnji rok za oddajo člankov je 15.7.2017.

Lep in varen pristanek vam želi

predsednik EHPU-ja in ZPLS-ja
Bojan Žižmond



> **Kako grozen občutek, ko se ti začne trgati dvajset let star sedež v zraku, sem že občutil in te izkušnje ne privoščim nobenemu.**

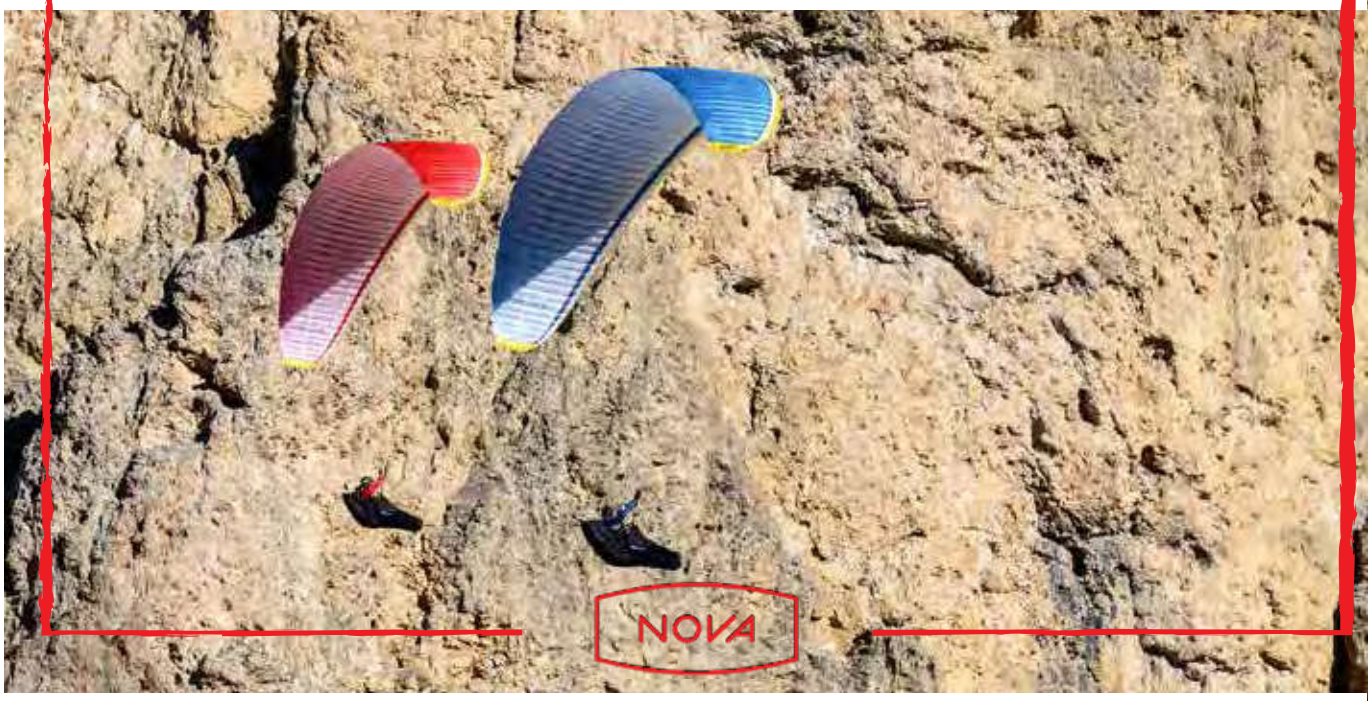


NAVIGACIJSKA KARTA

Piloti z licenco jadralnega pilota ali jadralnega zmaja lahko brezplačen izvod VFR letalsko navigacijske karte Republike Slovenije, v merilu 1:250.000 naročite na:

https://www.sloveniacontrol.si/trgovina/brezplacna-vfr-karta

MENTOR 5



WWW.NOVA.EU 031 304 543 DUŠAN MISTYDULE@GMAIL.COM

Dream. Touch. Believe.

Novi lahki materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.

GIN

Jadralna padala

Yeti 4

Lahko, enostavno, vsestransko.

Sprint 3

Posodobljena klasika med rekreativnimi padali.

Explorer

Lahko padalo odličnih letalnih zmogljivosti.

Fuse

Profesionalno tandemsko padalo.

Sedeži

Yeti Xtrem 2

Prenovljene »tangice« z dovršeno geometrijo in polnim pospeševalnim sistemom.

Verso

Udobje, varnost in priročnost v kompaktnem ter lahkem paketu.

Genie Lite 2

Lahki zaprti sedež za brezkompromisno udobje na dolgih preletih.

Safari

Ujemajoča sedeža za pilota in potnika v tandemu.

Dodatna oprema

Rezervna padala

Lahka in učinkovita.

Kokpiti

Samostojni ali kompatibilni z GIN sedeži.

Nahrbtniki in vreče

Oblačila

Oprema za hike & fly, rekreativne pilote, zagrizene preletaše in tandemaše ...

stenar.si

040 153 490 (Gašper Prevc)

ZRAČNI PROSTOR

Takšen je, če nam je všeč, ali ne. Za nas nič drugačen, kot že v 2016. Naj vseeno izpostavimo nekaj zadnjih sprememb, na katere se gotovo še nismo povsem navadili.

Pozitivna sprememba je svetlo modro označeno področje okoli Menine planine, znotraj katerega se nahaja priljubljeno vzletišče Dobrovlje, zelo blizu so tudi Golte. Tu nekontroliran zračni prostor tipa G določata dva pogoja. Absolutni (nadmorska višina 1670 m) in relativni (300 m nad terenom), zgornja meja se določi na podlagi višje višine izmed obeh pogojev. Morda se sliši zapleteno, vendar ni. To pomeni, da lahko letimo povsod do 1670 m nadmorske višine, tam kjer je teren višji od 1370 m, pa višje in sicer do 300 m nad terenom. Nad G-jem se na tem področju nahaja kontroliran zračni prostor tipa C.

Oranžno označeno področje na Primorskem, zračni prostor G, je definiran nekako obratno, prav tako z enim relativnim (750 m nad terenom) in enim absolutnim pogojem (nadmorska višina 1670 m), kjer se zgornja meja določi na podlagi nižje višine izmed obeh pogojev. Tam lahko letimo do 750 m nad terenom, vendar ne glede na višino terena nikoli višje od 1670 m nadmorske višine (kar se zgodi le tik ob meji s Hrvaško). Nad 1670 m se nahaja TMZ Portorož, kjer je letenje dovoljeno le za letalne naprave, opremljene s transponderjem.

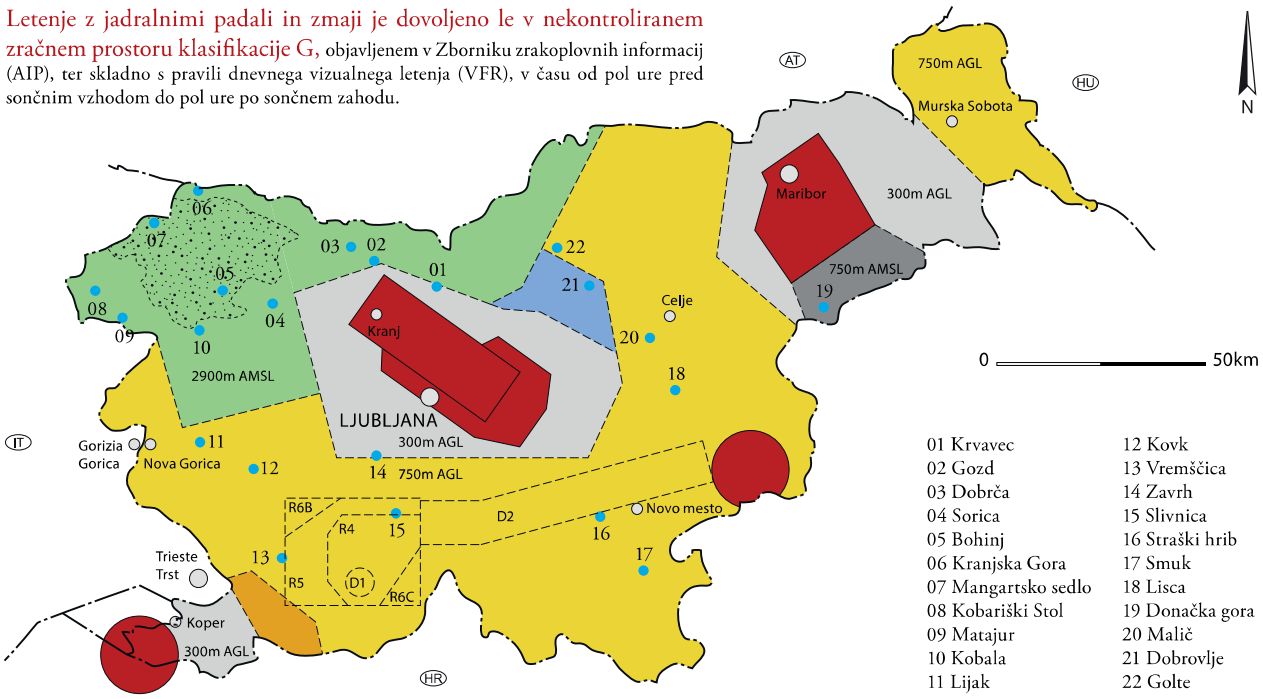
Prav tako je letenje dovoljeno le za letalne naprave, opremljene s transponderjem, v TMZ Ljubljana. To je z rdečo označeno območje, ki izgleda kot nekakšen razširjen CTR okoli letališča Ljubljana.

Dokaj neugodno je tudi področje jugovzhodno od Mariborskega CTR-a, označeno s temnejšo sivo. Območje v katerem se nahaja Donačka gora. G zračni prostor sega le do 750 m nadmorske višine.

Nad G-jem je na tem področju zračni prostor D.

Matevž Gradišek

Letenje z jadralnimi padali in zmaji je dovoljeno le v nekontroliranem zračnem prostoru klasifikacije G, objavljenem v Zborniku zrakoplovnih informacij (AIP), ter skladno s pravili dnevnega vizualnega letenja (VFR), v času od pol ure pred sončnim vzhodom do pol ure po sončnem zahodu.



LEGENDA

Maksimalne višine zračnega prostora klasifikacije G:

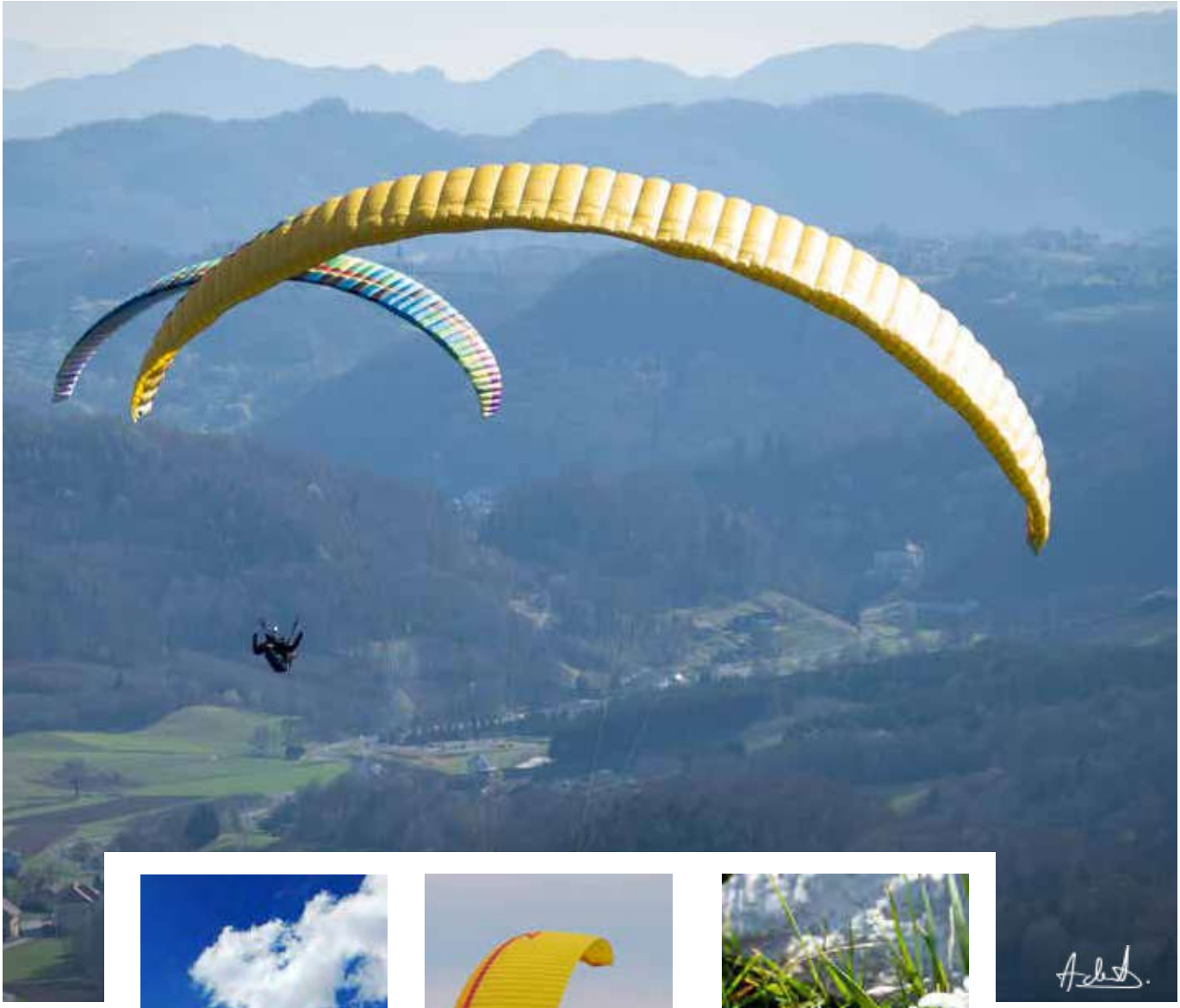
AMSL = Nad srednjo morsko gladino.
AGL = Nad zemeljsko površino.

- 2900m AMSL
- 2900m AMSL, minimalna višina 300m AGL (Triglavski narodni park)
- 1670m AMSL ali 300m AGL, kar je višje
- 750m AGL
- 750m AGL ali 1670m AMSL, kar je nižje
- 750m AMSL
- 300m AGL
- CTR in TMZ, letenje z JP in JZ v tem območju ni dovoljeno!

NOTAM = Notice to Airman, informacije o zračnem prostoru (eAIP), so na voljo na:
www.sloveniacontrol.si
Omejena področja se lahko spremenijo.

D1 = Nevarno območje. Zaradi nevarnosti letenje tukaj ni priporočljivo.
D2 = Nevarno območje, kjer je letenje omejeno nad 300m AGL. Glej NOTAM.
R4, R5, R6B, R6C = Omejena območja. Letenje je lahko omejeno. Glej NOTAM.

SEZNAM DRUŠTEV ZPLS 2017



01 DRUŠTVO ADRENALIN PARAGLIDING TEAM G. POSOČJE KOBARID
49 članov

02 DJP ALBATROS CELJE
41 članov

03 DJP BOHINJ
9 članov

04 JPD CIRUS LJUBLJANA
8 članov

05 DJP CUMULUS SEMIČ
15 članov

06 KŠL ČUK DRAVOGRAD
6 članov

07 KJP DEDAL SLOVENJ GRADEC
2 člana

08 KPL DELTA LJUBLJANA
22 članov

09 JPK DONAČKA GORA ROGATEC
15 članov

10 JPK EOL CELJE
18 članov

11 KJP GEOSS MORAVČE
5 članov

12 DPL IKAR SLOVENJ GRADEC
19 članov

13 DJP KAJUH FRANKOLOVO
20 članov

14 JPD KANIN BOVEC
10 članov

15 KPL KANJA DOLENJSKETOPLICE
21 članov

16 AK KIMFLY VODICE
61 članov

17 KJP KISOVEC
4 člani

18 DJP KONDOR RADEČE
11 članov

19 DJP KOVK AJDOVŠČINA
44 članov

20 DL KRAGULJ SOVODENJ
9 članov

21 JPK KRIŠKA GORA KRIŽE
39 članov

22 KJP KROKAR ŽELEZNIKI
42 članov

23 KLUB LASTOVKA LOGATEC
8 članov

24 ŠK LEP OBLAK VRHNIKA
39 članov

25 DPL LESCE BLED
42 članov

26 DPL LET ŠKOFJA LOKA
4 člani

27 DJP LINTVAR ŠENTJUR
111 članov

28 KJP LUFTAR KRIŽE
20 članov

29 DPL LUFTMANDLC IDRIJA
16 članov

30 KZ MARIBOR
7 članov

31 DJP METULJ RIMSKE TOPLICE
23 članov

32 DJP NOJ SEVNICA
7 članov

33 JPK ORLI KRANJ
18 članov

34 KJP PALJUŽIN ILIRSKA BISTRICA
5 članov

35 DJP PARAKRILEC MARIBOR
18 članov

36 ZK PETELIN ŠENTJERNEJ
4 člani

37 DJP POLET KAMNIK
54 članov

38 DJP POLET NOVA GORICA
65 članov

39 DPL POSOČJE TOLMIN
15 članov

40 KPL PRELET IG
7 članov

41 ZD PRELET ŠENTRUPERT
7 članov

42 DPL PREPIH TRŽIČ
54 članov

43 KJP SKY VELENJE
41 članov

44 KAL SLOVENSKA BISTRICA
7 članov

45 KL STRIBOG POLJČE
5 članov

46 LK ŠTATENBERG MAKOLE
10 članov

47 DPL VIHARNIK CERKNO
5 članov

48 CLUB VOLO LIBERO MONTE VARSO
7 članov

49 KL VRHNIKA
33 članov

50 JKP ZALET KOMENDA
6 članov

51 DJP ZLATOROG LAŠKO
4 člane

REGISTRI
TOČKE IN

RANE VZLETNE PRISTAJALNA MESTA

Uredba o JP in JZ dovoljuje vzletanje izven registriranih vzletnih točk samo v primeru letenja posameznikov ter pri osnovnem usposabljanju kandidatov za pridobivanje dovoljenja pilota letalne naprave v skladu s programom usposabljanja, če tako letenje ni v nasprotju z režimi zavarovanih območij. Za nadaljevalno šolanje, tandemsko letenje in organizirano letenje dovoljuje letenje le iz registriranih vzletnih točk.

V veliki večini so potekale registracije vzletnih točk in pristajalnih mest preko naše Zveze za prosto letenje Slovenije, saj se tako lažje in hitreje pridobi vsa potrebna dovoljenja. Predlagatelj ZPLS, ki zastopa društvo kot upravljalca, opravi vse potrebne procedure pri različnih ministrstvih. Kot prava in resna organizacija komuniciramo z njimi, predstavimo stališča in skupaj odpravljamo morebitne zaplete.
Nazadnje smo preko ZPLS pozvali zainteresirana društva k skupni akciji lani spomladi in v zadnjem »paketu« je bilo registriranih 10 terenov: Vitranc-FIS, Vitranc, Kamniški vrh, Velika planina, Prnovše, Dobrovlje, Ozben, Kanin-Skripi, Pogorelec in Straški hrib.

Eden izmed dokumentov, na podlagi katerega izda Javna agencija za civilno letalstvo RS odločbo o registraciji, so tudi Navodila za uporabo vzletne točke in pristajalnega mesta. Društva, kot upravljalci, naj obvezno poskrbijo, da bodo ta navodila javno dostopna (klubski prostori, spletne strani društev, informativne table,...), tako da se lahko vsi uporabniki seznanijo z njimi.

Upravljalci naj ponovno pogledajo tudi določila prejetih odločb in poskrbijo, da so predpisana določila in obveznosti izpolnjene (postavljena opisana oprema na vzletiščih, opozorila na informativnih tablah,...). V primeru, da to ni urejeno, lahko inšpektor ugotovi pomanjkljivosti, Javna agencija za civilno letalstvo RS pa izda odlok o preklicu odločbe o registraciji.

Po navodilih je treba pisno ali po mailu upravljalcu najaviti aktivnost (šolanje, tandemske lete, organizirano letenje) najmanj 72 ur pred začetkom izvajanja. Upravljalec nato izda soglasje. V praksi je to ponavadi težko izvedljivo, saj je letenje precej odvisno od vremena. Temu pogoju se lahko zadosti tudi tako, da se za določeno aktivnost zaprosi upravljalca že v začetku leta, upravljalec pa nato izda soglasje za tekoče leto. Tukaj imajo društva, torej upravljalci, veliko »manevrskega« prostora, komu bodo izdala soglasja. Osnovno je seveda, da bodo izvajalci aktivnosti imeli urejene vse predpisane obveznosti za opravljanje teh aktivnosti in da jo bodo izvajali varno in v skladu s predpisanimi navodili. Upravljalci vzletišč nato niso odgovorni za morebitne dogodke, ki se zgodijo. Za omenjene aktivnosti je zahtevan vodja letenja, kateremu morajo biti poznane njegove dolžnosti.

Že od ustanovitve naše Zveze za prosto letenje je dogovor vseh včlanjenih društev, ki urejajo slovenske vzletne točke in pristajalna mesta, tako registrirane, kot tudi ostale, da lahko na njih individualno (prosto letenje) brezplačno letijo vsi člani z veljavno vinjeto na članski izkaznici ZPLS in nalepko na čeladi za tekoče leto. Za vse organizirane aktivnosti je treba obvezno kontaktirati upravljalca vzletišča (kontaktno osebo društva), pridobiti dovoljenje in se dogovoriti o pogojih uporabe.

Velikokrat društva tožijo, da jim članstvo upada. Nekaj članov vsako leto preneha z letenjem, ker pa nimajo v svojih vrstah učiteljev letenja, tudi ne pridobivajo novih članov. Če bi bil kakšen njihov lokalni teren registriran, bi lahko tam potekalo tudi šolanje bližnje šole letenja, seveda z dogovorjeno primerno odškodnino za uporabo terena. Bodoči piloti iz domačih krajev bi se sigurno ob koncu šolanja priključili lokalnemu društvu. Tudi s kakšnim tandemskim poletom bi se lahko navdušilo zainteresirane krajane za naš šport. Na takšne načine se lahko širi članstvo in s tem pride tudi do »razcveta« društev.

Srečko Jošt

01 J, JZ
Ambrož-pri Slatnarju
Cerklje na gorenjskem
Pristajalno m: Grad
Upravitelj: AK Kimfly vodice

02 J, JZ
Ambrož- Zg. poseka
Cerklje na gorenjskem
Pristajalno m: Grad
Upravitelj: DPL Polet, Kamnik
+386 31 712318

03 JV, J, JZ
Gozd
Tržič
Pristajalno m: Senično
Upravitelj: JPK Kriška gora, Senično
+386 41 934849

04 JV, J JZ
Kriška Gora
Tržič
Pristajalno m: Senično
Upravitelj: JPK Kriška gora, Senično
+386 51 215914

05 J, JZ
Dobrča
Tržič
Pristajalno m: Lešče
Upravitelj: DPL Lesce-Bledo

06 J, JZ
Studor
Bohinj
Pristajalno m: Pri gostišču Kramar
Upravitelj: DJP Bohinj, Stara Fužina

07 J, JZ
Vogar
Bohinj
Pristajalno m: Pri gostišču Kramar
Upravitelj: DJP Bohinj, Stara Fužina
+386 31 684202

08 SV, V
Vogel
Bohinj
Pristajalno m: Pri gostišči Kramar
Upravitelj: DJP Bohinj, Stara Fužina
+386 31 704911

09 J, JV
Kranjska Gora - Grpišca
Kranjska Gora
Pristajalno m: Kranjska Gora
Upravitelj: DPL Lesce-Bled
+386 41 292461

10 SV, V
Kranjska Gora - Vitranc FIS
Kranjska Gora
Pristajalno m: Podkorenr
Upravitelj: DPL Lesce-Bled
+386 41 292461

11 S, SZ
Kranjska Gora - Vitranc
Kranjska Gora
Pristajalno m: Kranjska Gora
Upravitelj: DPL Lesce-Bled
+386 41 292461

12 J, SV, V
Ratitovec
Železniki
Pristajalno m: Železniki-Studeno
Upravitelj:KJP Krokar, Železniki
+386 31 712306

13 J, JZ
Kovk
Ajdovščina
Pristajalno m: Log pri Vipavi
Upravitelj: DJP Kovk, Ajdovščina
+386 31 599306

14 JZ, J
Lijak
Nova Gorica
Pristajalno m: Šmihel
Upravitelj: DJP Kovk, Ajdovščina

15 JV, J, JZ
Vrše
Cerkno
Pristajalno m: Gorje
Upravitelj: DPL Viharnik, Cerkno

16 V, J, JZ
Kobala
Tolmin
Pristajalno m: Log pri Tolminu
Upravitelj: DPL Posočje, Tolmin
+386 41 646319

17 J
Kuk
Kobarid
Pristajalno m: Idrsko
Upravitelj: Društvo Adrenalin, Drežnica
+386 70 607777

18 S, SV
Srednji vrh - Matajur
Kobarid
Pristajalno m: Kobarid
Upravitelj: Društvo Adrenalin, Drežnica
+386 31 704901

19 J, JZ
Ozben
Kobarid
Pristajalno m: Kobarid
Upravitelj: Društvo Adrenalin, Drežnica

20 J, JZ
Kobariški Stol
Podbela
Pristajalno m: Kobarid
Upravitelj: Društvo Adrenalin, Drežnica
+386 41 646324

21 J, JZ
Kanin-Planja
Bovec
Pristajalno m: Bovec-Breg
Upravitelj: JPD Kanin, Bovec

22 J, JZ
Kanin-Skripi
Bovec
Pristajalno m: Bovec-Breg
Upravitelj: JPD Kanin, Bovec

23 JV, J
Mangart-tunel
Bovec
Pristajalno m: Log pod Mangartom
Upravitelj: JPD Kanin, Bovec

24 JV, J
Mangart-sedlo
Bovec
Pristajalno m: Log pod Mangartom
Upravitelj: JPD Kanin, Bovec
+386 31 867086

25 J
Nebesa nad Šentrupertom
Šentrupert
Pristajalno m: Šentrupert
Upravitelj: ZD Prelet, Šentrupert

26 JV, J
Straški hrib
Dolenjske Toplice
Pristajalno m: Straža
Upravitelj: KPL Kanja, Dol. Toplice

27 SV, V
Pogorelec
Dolenjske Toplice
Pristajalno m: Podturn
Upravitelj: KPL Kanja, Dol. Toplice

28 JV, J
Smuk
Semič
Pristajalno m: Semič
Upravitelj: DJP Cumulus, Semič

29 JV, J, JZ
Rahtel-jug
Slovenj Gradec
Pristajalno m: Vovkove Zare
Upravitelj: DPL Ikar, Slovenj Gradec

30 S, SV
Rahtel-sever
Slovenj Gradec
Pristajalno m: Vovkove Zare
Upravitelj: DPL Ikar, Slovenj Gradec

31 S
Ošven
Ravne na Koroškem
Pristajalno m: Ivarčko jezero
Upravitelj: DPL Abuh, Ravne na Koroškem

32 JV, J, JZ
Mala Kopa
Slovenj Gradec
Pristajalno m: Vovkove Zare
Upravitelj: DPL Ikar, Slovenj Gradec

33 JV, J, JZ
Kremžarica
Slovenj Gradec
Pristajalno m: Vovkove Zare
Upravitelj: DPL Ikar, Slovenj Gradec
+386 41 646318

34 S, SV
Štalekar
Mežica
Pristajalno m: Mežica
Upravitelj: DPL Abuh, Ravne na Koroškem

35 J, JZ
Pernice
Muta
Pristajalno m: Sp. Gortina
Upravitelj: DPL Abuh, Ravne na Koroškem

36 JV, J, JZ
Kamniški vrh-Planjava
Kamnik
Pristajalno m: Županje njive
Upravitelj: DJP Polet, Kamnik

37 J, JZ
Velika planina-Gradišče
Kamnik
Pristajalno m: Županje njive
Upravitelj: DJP Polet, Kamnik

38 J, JV
Kebelj-Trije kralji
Oplotnica
Pristajalno m: Čadram
Upravitelj: KAL, Slovenska Bistrica

39 J, JV
Prnovše
Radeče
Pristajalno m: Radeče
Upravitelj: DJP Kondor, Radeče

40 J, JV
Križe
Radeče
Pristajalno m: Jagnjenica
Upravitelj: DJP Kondor, Radeče

41 J, JV
Lisca
Sevnica
Pristajalno m: Kompolje
Upravitelj: DJP Kondor, Radeče
+386 31 704903

42 JV, V, SV
Dobrovlje
Braslvče
Pristajalno m: Podvrh
Upravitelj: JPK Eol, Celje

43 J, JV
Golte-Planica
Mozirje
Pristajalno m: Radegunda
Upravitelj: KJP Sky, Velenje

44 J, JV
Malič
Laško
Pristajalno m: Jagoče
Upravitelj: DJP Albatros, Celje
+386 31 704906

45 SV, V
Kopitnik
Rimske Toplice
Pristajalno m: Rimske Toplice
Upravitelj: DJP Metulj, Rimske Toplice

46 J, JZ
Konjiška gora
Vojnik
Pristajalno m: Verpete-Frankolovo
Upravitelj: DJP Kajuh, Frankolovo
+386 31 558334

AEROS WINTER RACE 2017

ZMAJARSKA TEKMA PRESEŽKOV

Odločitev, da bo tekmovanje v rezervnem terminu, ni bila lahka. V obeh predvidenih terminih vremenska napoved ni kazala dobro. Vendar, ko je odločitev padla, se je povečalo tudi ugibanje ali je bila odločitev pravilna. Kljub skeptičnemu začetku se je tekmovanje začelo 29. marca s toplimi, skoraj poletnimi temperaturami. Prvič v osemletni zgodovini AWR so bili za letenje idealni vsi štirje tekmovalni dnevi. Discipline so bile dolge od 61 do 126 km, tekmovalo pa je 59 udeležencev iz dvanajstih držav.
Prvi dan je bila disciplina dolga 61 km, s startom na Lijaku. Po odprtju starta so se šele začeli formirati prvi balončki, ki so se potem razvili v prave termične stebre in ponesli večino tekmovalcev proti zaželenemu cilju. Večina tekmovalcev je prišla v cilj. Nasmejani obrazi po koncu dneva so bili več kot očitni, saj so v cilj prileteli tudi tisti, ki so na taki tekmi prvič sodelovali. Dobro za ogrevanje pred velikim finalom. Da bo tekma dolga in naporna, je obetalo tudi vreme.

Drugi dan se je SV veter umiril in odločitev za start na Lijaku, s pristankom pri Piceriji Anja, je bila prava. Ruta je bila speljana od Svete gore, Trstelja, Goče, Cirja, Svete Gore, Trstelja, Goče in s ciljem pri Piceriji Anja, v dolžini 118 km. Vaja dela mojstre in glej ga zlomka, v cilj je prispelo kar 14 tekmovalcev. Zmagovalno kombinacijo je odletel kdo drugi kot Franc Peternel, s povprečno hitrostjo 41 km/h.
Napoved za tretji dan je bil močan JZ veter. Idealen za start na Kovku. Ker se napovedi iz prejšnjega dne niso ravno ujemale z dejanskim stanjem, smo računali na močnejši veter od napovedanega. Ruta tretjega dne je potekala med Nanosom, Sveto Goro, Trsteljem, Nanosom, Predmejo in ciljem pri Piceriji Anja, v dolžini 126 km. V dobrih treh urah jo je najhitrerje obletel Tomas Weissenberger, s povprečno hitrostjo 40 km/h. Večini je bil Čaven pretrd oreh, saj je JZ veter pihal z več kot 30 km/h. Povprečne višine so bile okoli 1400 metrov.
Napoved za četrti dan je bil močnejši JZ veter, ki se je popoldne še okrepil. Start na Kovku smo prav zaradi tega odprli pol ure prej. Tudi disciplino smo postavili primerno temu. Eno dirkaško za konec, med Nanosom, Gočami, Predmejo in to dvakrat, v dolžini 93 km. Kmalu po startu zadnjega tekmovalca se je JZ veter okrepil, razvoj oblakov pa je kazal na pravi veliki finale. S 93 km dolgo disciplino je opravil prvi Matjaž Klemenčič z neverjetno povprečjo hitrostjo 63,3 km/h in s tem popravil prejšnji rekord Tomasa Weissenbergerja za dobrih 3 km/h.

V soboto ob petih popoldne, na zadnji tekmovali dan se je druščina zmajarjev zbrala v Piceriji pri Anji in že mirno pila, kramljala, jedla in se zabavala. Občutki veselja, po naporni dirki, med tekmovalci in organizatorji so bili nabiti z pozitivno energijo. Podelitev najboljšim je izvedel konstruktor Aerosovih zmajev. In kot vedno je lahko samo eden najboljši. Letos je to lovoriko prejel Tomas Weissenberger iz Avstrije. Na drugem mestu je bil Balazs Ujhelyi iz Madžarske in tretji naš Franc Peternel. Žal je bilo na tekmovanju tudi nekaj poškodb, vendar na srečo nobene hujše. Zadnji dan, v nedeljo, ko je poškodovani Oleg Bondarchok odhajal nazaj v Ukrajino, mi je njegov nasmeh na licu potrjeval, da se kljub življenjskim tegobam letalci ne damo. Ja, in drugo leto se spet vidimo.
Podrobnejše informacije dobite na povezavi:
http://awr.aeros.com.ua/index.php/en/

Vodja tekmovanja: Ivan Brovč

STUBAI C

Čeprav je še nekaj dni pred testivalom pihal močan veter "fen" (Föhnsturm), ki je dosegel kar tja do 160 km/h, se je organizator odločil, da testival bo. V četrtek, pred začetkom testivala, je padlo še nekaj snega, a že v petek se je vreme začelo umirjati, tako da je bila napoved za vikend obetavna.

Testival je trajal tri dni, od 10. - 12. marca. Letos tako že 27. po vrsti, z motom "FFF – Fun with Flying Friends". Organizator testivala je Parafly Club Stubai. Nekateri razstavljalci so postavili svoje šotore že v četrtek zvečer. Vse se je odvijalo na prostem, ob pristajalnem prostoru. 27 razstavljalcev je imelo na razpolago testna padala, sedeže, inštrumente in ostalo opremo. Opazen je bil trend k lažjim padalom. Nekateri proizvajalci ponujajo večino svojih modelov v standardni in lažji izvedbi. Drugi stavijo na delno lahka krila in ponujajo tako samo nekatere modele v res lahki izvedbi. Vse več je tudi lahkih reševalnih padal.

Prvi dan, torej v petek, se je nekaj odvisnikov že takoj zjutraj, ko so odprli gondolo, odpravilo na vzletišče. Prvi so sicer poleteli, a pristajanje je bilo živahno, saj je pihal močan veter. Vzletišče je bilo tako nato cel dan zaprto. Dokaj sončno vreme je vseeno privabilo obiskovalce, ki so se ležerno sprehajali med razstavnimi prostori. Prognoza za soboto je bila dobra, za nedeljo pa malo manj obetajoča. Prevoz je bil organiziran na dve vzletišči – Elfer (bližji pristanku) in Schlick.

Vikend je bil v znamenju letenja. Super vreme, super organizacija na vzletiščih, nebo nad celo dolino pa polno pisanih padal. Čeprav je bila na vzletišču vedno dolga vrsta, je vse potekalo zelo sproščeno in brez omembe vrednih težav. Organizatorji so na koncu sporočili, da so imeli tri pristanke na drevesih,

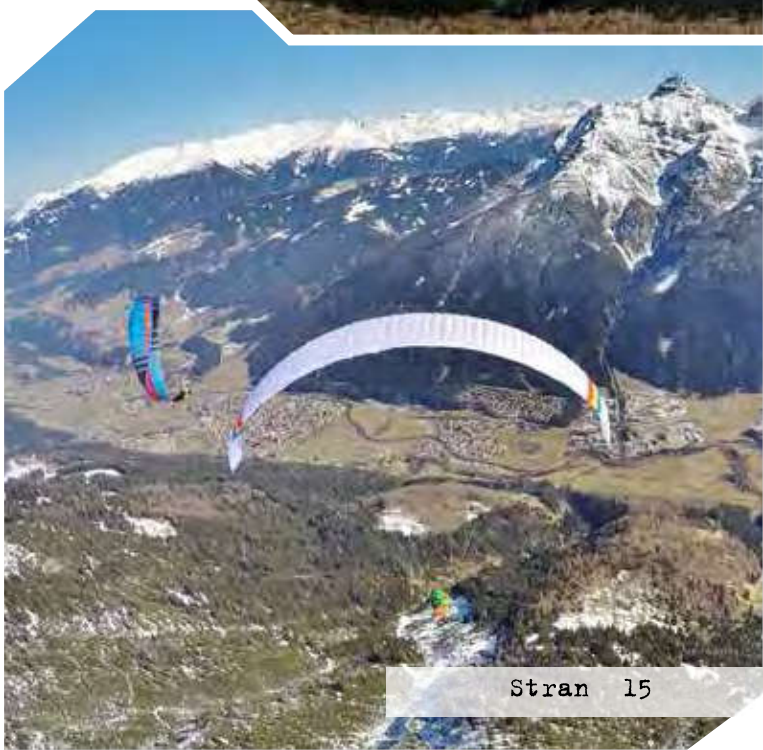
UP 2017

a brez poškodb pilotov. Vzletišči sta na smučarski stezi in tako polni snega, medtem ko ga v dolini ni bilo več, le bolj moker je bil travnik, kjer se je pristajalo.

Razstavni prostori so bili vedno polni radovednih pilotov, a hkrati prazni – brez padal :), saj so bila testna padala kar ves čas v zraku, zjutraj od 9. ure, pa tja do 17. ure ali še kaj čez. Tudi v nedeljo je bilo vreme super, tako da je bil dan zopet popoln.

Za zanimivejše vzdušje v zraku so poskrbeli še člani tima Freestyle (5 akro pilotov iz Salzburga), kakor tudi skupni poleti "team pilotov" od proizvajalcev. Poleg tega smo lahko kar nekajkrat videli demonstracijo uporabe kvadratnega - vodljivega reševalnega padala, katero je izvajal sam Thomas Grabner, ki je omenjeno reševalno padalo tudi razvil. Thomasa mogoče bolj poznamo po Gforce-Trainerju, s katerim je obiskal testival na Lijaku leta 2015. Piloti, ki so se registrirali, teh je bilo okoli 600, so sodelovali tudi v nagradni igri. Izžrebanec je za glavno nagrado lahko izbral padalo od enega izmed razstavljalcev.
Večeri so bili v znamenju predavanj. Mad Mike Küng je govoril o sedežih, Konrad Görg o svetovnem rekordu na EN-B padalu, v soboto zvečer pa smo lahko poslušali predavanje francoskega Red Bull X-Alps pilota - Antoine Girarda, ki je lani šel na Biwak-Trip v Himalajo in kot prvi pilot letel nad 8.000 m (Board Peak – 8.051m).

Mateja Kravos Pljakoski,
Društvo Kovk Ajdovščina



PGAWC VRŠAC, SRBIJA 2017

Pred nami je nova sezona in z njo nove priložnosti. Le-tem se nisem mogel upreti. Temu ni vzrok le moja tekmovalnost, temveč tudi želja po druženju in spoznavanju novih krajev ter ljudi.

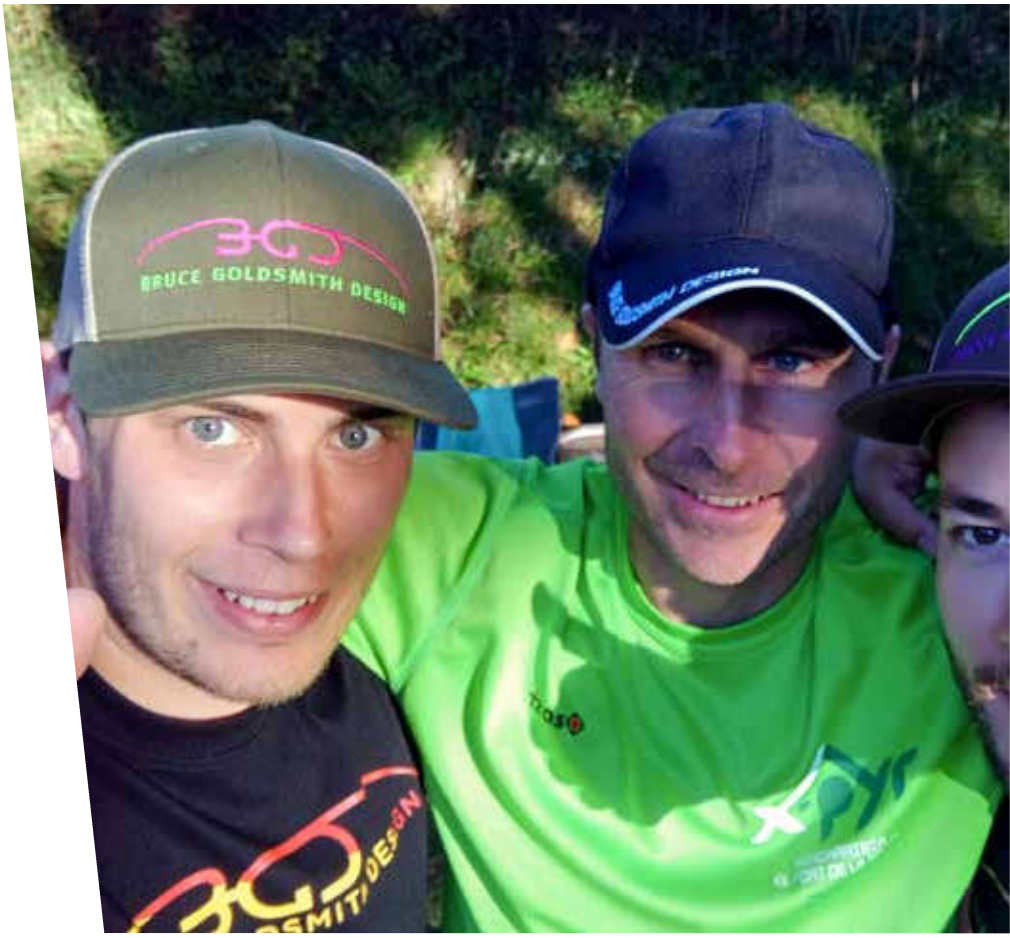
Odprava na tekmo iz serije World Cup v Srbijo se je pričela v Ljubljani. Nekateri tekmovalci iz Slovenije so se v Srbijo odpravili že prej, mi pa smo se na pot odpravili v petek. Muhasto vreme nam ni pokvarilo dobrega razpoloženja.

Ob prihodu v Vršac nam je takoj postalo jasno, da bo trening odpadel in da se bomo tekme udeležili brez predhodnega letenja. Zato smo prosti čas izkoristili za namestitev v hotelu. Osvežili smo se in se odpravili na manjši srbski prigrizek ;)
Ko smo spet prišli do moči, smo se odpravili na registracijo ter briefing. Glavna tema na briefingu je bila vremenska na-poved. Vse je kazalo na močan veter, ki pa bi se naj tekom dneva le še okrepil!
Ne glede na slabo vremensko napoved se je bilo treba odpraviti na štart, saj se vreme lahko dostikrat hitro spremeni. A žal temu tokrat ni bilo tako. Sunki do 10m/s so nam na žalost prekrižali načrte. Za naslednji dan je bila napoved bistveno boljša. Zbudili smo se v lep sončen dan, vendar veter ponovno ni bil ravno na naši strani in nam je dopustil odleteti le eno serijo.
Med čakanjem na moj štart sem si čas krajšal z druženjem in sklepanjem novih prijateljstev. Naposled je le prišel čas mojega nastopa, ki pa ni bil čisto takšen, kot sem si ga predstavljal. Vedel sem, da sem maksimalno dobro pripravljen, a sem bil kljub temu malce nervozen. Nervoza tudi med letom ni popustila. Potem pa sem si v enem trenutku rekel: ¨Sedaj gre zares, skoraj si že v doletu in treba se je zbrati!¨ In moram priznati, da sem imel od takrat naprej dober občutek. To sem že neštetokrat opravil in bil sem odločen, da odletim na palačinko (padalsko rečeno). Res je tako izgledalo, vse do trenutka, ko sem priletel dva metra do palačinke, nato pa me je odneslo iz smeri za vsaj en meter. Ne glede na rezultat, sem bil kasneje na nek način vesel, da nisem pristal na palačinki, saj me je to le še dodatno motiviralo za bodoče tekme.
Tako je bilo po opravljeni prvi seriji praktično konec tekmovanja, saj je veter zopet onemogočil varne štarte. Ne glede na to, da nismo imeli možnosti treninga, se je slovenska ekipa dobro odrezala. Med prvimi desetimi mesti smo imeli kar tri tekmovalce: Matjaž Sluga - 7. mesto, Jaka Gorenc - 9. mesto in Matjaž Ferarič - 9. mesto. Sam sem s 108 cm pristal na 62. mestu in mi je uspelo premagati tudi nekaj velikih imen v tem športu.

Trenutno lahko le rečem, da bom v bodoče še več treniral, saj si želim dosegati čim boljše rezultate. Že sedaj se zelo veselim naslednje tekme na Madžarskem, ki bo potekala 22. in 23. aprila. Nova sezona in z njo nov Lintvarjev tekmo-valec v natančnem pristajanju!

Renato Herega, DJP Lintvar

X-PIRENEJI ali X-PYR



477 km od Biskajskega zaliva na sevenem delu Španije, čez Pireneje, do El Port de la Selva ob Sredozemskem morju.
Start: na plaži Hondarribia (Gipuzkoa, Španija)
Cilj: na plaži ob El Port de la Selva (Girona,Španija)

Skupna teža opreme: 8 kg
- Padalo BGD Cure S: 4.2 kg
- Sedež Skywalk Range X-Alps S/M: 1 kg
- Rezerva Sky Paragliders Sky Lite M: 1 kg
- Nahrbtnik: BGD Sherpa Rucksack S: 740 g
Vsak pilot mora vedno nositi s sabo minimalno opremo: padalo, sedež, reševalno padalo, čelada, GSM, in live tracker.

Tekmovanje traja 7 dni, 17 ur na dan.

1. DEL

Kakšen mesec po oddani prijavi za X-Pyr, nekje v sredini januarja, sem dobil obvestilo, da je naša ekipa izbrana. Takoj sem poklical Tomaža, ki je bil do sedaj moj spremljevalec na skoraj vseh hike&fly tekmah, da mu sporočim veselo novico. Do tekme sva imela še kar nekaj časa za priprave in s kondicijskim delom se nisem kaj dosti obremenjeval, saj mi je to, bolj kot ne, kar vsakdanja rutina in se dokaj dobro poznam iz daljših tekov ter hike&fly tekem. Večjo neznanko mi je predstavljal letalni del, oziroma nepoznan teren v Pirenejih, zato sva se odločila, da se na tekmo odpraviva dva tedna prej in si poskušava »ruto« kar se le da dobro ogledati. Lep del tega sva s Tomažem opravila doma, prek Google Earth-a, si ogledala stare »treke«, itd. Tomaž je pripravil večjo karto celotnih Pirenejev s skytraks-i, obratnimi točkami, zračnim prostorom ter štarti. Vse ostale zemljevide sva imela zgolj v računalniku in na GPS-u. Kar nekaj časa nama je vzela priprava, oziroma izbira ustrezne opreme. Zamenjati sem moral praktično vse. Lahek sedež, katerega sem uporabljal do sedaj, ni bil certificiran, ravno tako čelada, zato sem oboje nabavil novo. Rezervo sem tudi zamenjal za lažjo. Potreboval sem samo še dober nahrbtnik. Padalo sem zamenjal in prejšnje prodal, po testiranju pa ugotovil, da je bilo »ta staro« boljše. Tako sem na koncu izbral tretje, kljub temu, da ni bilo ravno v »light« izvedbi, vendar kar se teže tiče, še vedno sprejemljivo, da ne govorim o »handlingu« in zmogljivosti.... Problemi so bili z instrumentom, ki ga je bilo potrebno posodobiti, ker je delal samo z Windows XP, pa tudi dovolj prostora za ves zračni prostor ni imel. Na sami tekmi se je kasneje nasploh izkazalo, da smo imeli vsi ravno z inštrumenti največ problemov – najbolj glede zračnega prostora in live-trackinga, to je spremljanja letenja v živo.

Na poti do Španije se je nama s Tomažem pridružil tudi Patrik Dickbauer, s katerim se že dalj časa poznava in bila že velikokrat skupaj na Bordairline tekmovanjih. Pred tekmo smo si Pireneje dodobra ogledali. Tomažev zemljevid je bil dobro porisan, nekaj smo tudi leteli, tako da gre sedaj lahko zares.

Zbrali smo se na plaži Hondarribia. Start je na plaži z mivko, tako da smo vsi z najlon vrečkami na nogah. Je hudičevo toplo, tempo hiter, do obratne imamo cca. 20 km in 1.000 m višincev. Držim se plana in tečem v vodilni skupini za Maurerjem in Durogatijem. Smo na severni strani hriba, zato poskušam poklicati Tomaža, da se srečamo na vrhu in ne na dogovorjeni južni strani na parkirišču. Ker smo na francoski strani, mi španska kartica v telefonu ne dela. Prva dva mi ta čas pobegneta, dohitita pa me Američan Jesse in Španec Ignacio. Nekje pod vrhom Laruna se od nekje priklatita še Mayer in Krista.

Ko pridem na obratno točko, mi organizator pove, da je ravnokar startala prva sonda, da preveri razmere. Tomaž mi prinese hladno pijačo. Po nekaj požirkih sem kot nov. Nekaj se še ubadamo z live-trackerjem, ker naj ne bi delal, nato pa odhitimo proti bližnjemu štartu. Prvi se pripravljajo in bodo ravnokar odleteli. Zgleda zelo šibko in nizko, svet pa nizek in gričevnat. To bo še zanimivo! Taktiziram in počakam še malo, saj naj bi bile razmere kasneje boljše, kar se izkaže za napako. Kmalu pride še nekaj tekmovalcev in izgleda, da bo gneča, zato potegnem. V zraku nas je kar nekaj in, bolj kot ne, vsi počasi »curimo«. Ker nam ne gre najbolje, potiskam proti naslednjemu griču z naslednjim možnim startom. Prvi zadaj že pristajajo, sam pa poskušam pristati čim bližje vznožju, poleg makedamske ceste. Hitenje na drugi start je naporno, res je vroče kot v peklu, z mano sta še Martin in Herbert. Nekaj tekmovalcev nas preleti. Startamo in poberemo kakšnih 100 m nad teren, višje ne gre. Oba odletita dalje in sledita grebenu, sam pa se glede na trenutne razmere odločim, sicer nelogično, da preskočim dolino proti naslednjemu možnemu startu v smeri druge obratne točke Orhi. Letim čez gozdnato dolino brez pristanka in upam, da dosežem pokošen travnik vrh griča na drugi strani. Cure res dobro planira, letim med drevesi in »na knap« pristanem na travi. Pospravim in tečem. Kasneje se na cesti dobimo s Tomažem in Patrikom. Poskušamo pohiteti, saj imamo do naslednjega primernega mesta za start kar nekaj kilometrov.

V visoki travi in med skalami poiščemo primeren prostor. Povlečem in poskušam čim dlje splanirati v dolino. Ko pristanem, hitro pospravim in tečem dalje. Zvečer po 22. uri sem na prelazu Izpuegi, kjer je že kup tistih, kateri so dan letalno bolje izkoristili kot jaz, a sedaj smo zopet skupaj na istem izhodišču in jutri je nov dan.

Zbudim se ob 5.40 h. Tomaž in Patrik nekaj bentita okoli avta, pobirata cunje in ostale stvari, katere smo sušili in jih je veter raznesel naokoli. Zelo močno piha. Kot izgleda, je plan, da bomo startali zgodaj zjutraj, ob 7. uri, malo nad prelazom in si prikrajšali hojo v dolino, padel v vodo. Takoj se oblečem, vzamem nahrbtnik in že tečem v dolino. Spremljevalcema samo omenim, naj prideta za mano. Guiseppe Mastromichele (Jo) pride do Tomaža in ga vpraša kam grem. Takoj za mano se v dolino odpravi še sam in Krista, ostali pa čakajo na prelazu. Glede na napoved, katero nam pošilja Razinger, moram biti popoldne na grebenu, ki se nadaljuje proti Orhiju, saj naj bi močan jugo takrat pojenjal. V hrib hodim, po ravnem tečem, motivacija je na višku. Tomaž in Patrik me nekako navigirata, iščeta najkrajšo pot s čim manj višinci. Poleg tega iščeta še Wi-Fi in poskušata poslati obvezne posnetke organizatorju tekme, saj nočemo pokasirati kazenskih dodatkov. Sredi popoldneva smo na grebenu, veter se je nekoliko umiril. Startam v steber in poberem, peljem ven proti prvemu grebenu. Ker dviganja ni, se naslonim na greben zadaj. Le-ta se čez čas zaključi, a nočem nizek čez gozdnato dolino, moram potiskati ven proti vetru, zopet na nižji prvi greben. Ne znese mi. Pristanem, namolzem, hodim nekaj sto metrov in spet startam. Poberem! V daljavi že vidim Orhi, 2. obratno točko. V zraku je ogromno jastrebov. Razmere se izboljšujejo in kmalu sem v cilindru Orhija. Za mano prileti Gradientovo padalo, še en Koren – Juraj, češki tekmovalec. Razmere so vedno boljše in gre na 2.800 m in več. Čez nekaj časa greva vsak po svoje. On leti bolj južno, sam pa nadaljujem po hribih v smeri naslednje obratne. Vem, da se tukaj nekje prične zaprt zračni prostor X-Pyr1000. Ko mi je na »brifingu« tik pred pričetkom tekme, predstavnik Flyteca poskušal naložiti novo spremembo zračnega prostora, Competino+ ni sprejel tega področja, ker naj bi imelo preveč točk. Inigio (organizator) mi je rekel naj samo ne peljem v

skale, pa bo vse OK! Navijem na 2.800 m+ in peljem bolj po sredi doline. Logičnega skalnega grebena zadaj se izogibam. Na koncu doline sem nizek. Pristanem pod vrhom grebena in poskušam priklicati Tomaža, da mi objasni ta zračni prostor, a je signal zelo slab. Kar naenkrat na skalnem grebenu za mano zagledam padalo, ki leti naprej. Kasneje izvem, da je Jo. Pospravim in grem na vrh grebena, kjer startam in odpeljem v dolino na drugo stran. Pristanem v ozki dolini, Bogu za hrbtom. Nimam signala. Kot Izgleda, mi tudi live-tracker ne dela. Ura je že pozna. Po 22.30 uri se ne smem premikati. Pogledam, kaj mi je še ostalo za večerjo in koliko je še pijače. Počasi se pripravljam na spanje v padalu.

Baje je live-tracker zadnjo pozicijo kazal na hribu. K sreči sta Tomaž in Patrik predvidela nastalo situacijo in me poiskala v odročni dolini. Obilna večerja in udoben spanec sta bila zagotovljena. Za nami je še en dober dan.

Se nadaljuje...

Zlatko Koren
BGD Team Pilot
Društvo Kovk Ajdovščina

OBRATNE TOČKE	VIŠINA	RADIUS (m)	RAZDALJA OD PREJŠNJE	RAZDALJA DO NASLEDNJE	RAZDALJA OD STARTA	RAZDALJA DO CILJA
0 - Hondarribia	0			15,1		476,5
1 - Larun	870	10	15,1	62,4	15,1	461,4
2 - Orhi	2003	100	62,4	50,5	77,5	399
3 - Anayet	2574	400	50,5	62,6	128	348,5
4 - Peña Montañesa	2290	1000	62,6	40,6	190,6	285,9
5 - Ceciré	2403	400	40,6	124,5	231,2	245,3
6 - Berguedà	895	10	124,5	55,5	355,7	120,8
7 - Canigó	2784	3000	55,5	61,7	411,2	65,3
8 - Santa Helena de Rodes	512	10	61,7	3,6	472,9	3,6
9 - El Port de la Selva	0		3,6		476,5	

Spletna povezava:
www.trofeomontegrappa.it

BASSANO DEL GRAPPA

TROFEO MONTEGRAPPA 2017

ITALIJA, 13.-17.4.2017

Medtem, ko se naš lijaški PWC (Para Winter Cup) uveljavlja kot začetek tekmovalne sezone v severni hemisferi, korenine Trofeo Montegrappe sežejo precej globje. Večina vas je že slišalo za to tekmo. Tradicionalno je postavljena v čas velikonočnih praznikov, vendar so v zadnjem obdobju spustili kakšno leto ali dve zaradi takšnih in drugačnih težav. Kakorkoli, za tiste, ki veste, kaj je fajfa ali pa kadenca, jo lahko primerjam s spomladanskimi klasikami, kot je Paris-Nice ali pa, ker je v Italiji, Milan-Sanremo. Kar hočem reči je to, da je Montegrappa pomembna dirka in večina top pilotov je ne izpusti v osebnem koledarčku.

Po kruti selekciji se nas je zbralo 150 akcije željnih osebkov iz cele Evrope. K sosedom smo odšli po velikonočne pirhe Jurij Vidic, Marko Novak, Bojan Gaberšek, Dušan Orož, Jošt Napret in pa moja malenkost. Da smo tekmovanje vzeli zares, priča tudi dejstvo, da so spremljevalke ostale doma. Omeniti še velja, da je Bassano zelo blizu prizorišču letošnjega svetovnega prvenstva v Feltrah, in da letenje na tem terenu ni izključeno tudi na prvenstvu, kar pa je bila voda na mlin članom reprezentance.

Na kratko še o vremenu, oziroma na tej točki napovedi vremena. Pač aprilsko, napovedi različne, trendna linija pa je vseeno kazala na bolj skromne razmere, ampak tako kot naš »magic« Lijak, se tudi tu dobro leti, pa če je treba tudi »po megli«.

Za začetek smo dobili 71 km dirko, ki je pokrila teren zahodno naprej od Bassana, nato pa še vzhodno in vmes po ravnini (za slikovit prikaz predlagam spletno stran organizatorja). Z Jurijem velikokrat rečeva, da ko si v

Lokacija, čas: Tolmin, 2016
Tehnični podatki: 70mm, f/9, 1/40s, ISO100
Foto: Matevž Gradišek

formi, ti štartni piloni vedno dobro uspejo. Zdi se, da mi še nismo čisto padli iz forme, saj začnemo v dobri poziciji. Med čakanjem na štart imam občutek, da razmere niso tako slabe. Višine so sicer revne (1400m), ampak se vseeno odločim za agresivni začetek. To se obrestuje do prve obratne, potem pa se začnejo težave. Precej se pooblači in pot nas pelje na ravnino, kjer letimo zelo počasi in previdno zaradi šibkih dviganj. V tej fazi dirke je precej selekcije in naključnih pojavov. Jurij, Bojan in Dušan relativno v redu nadzirajo situacijo, sam pa imam precej težav in se v tem delu po čudežu rešim iz podna. V nadaljevanju želim nadoknaditi zaostanek, kar pa je pri takem vremenu težko in tako po cca 50 km scurim v cilj. Izgleda precej klavrno in nekateri imajo občutek, da je cilj danes težko dosegljiv. Ampak, kot sem prej omenil, tukaj se leti tudi v nemogočih razmerah in po dobrih treh urah so prvi v cilju. Zmaga pripada Christianu Biassiju, kmalu za njim pa je naš zimzeleni Jurij na 4. in Bojan na 7. mestu. V cilju je tudi Dušan, medtem ko imamo ostali sklonjene glave ta dan.

Na velikonočni petek se vreme malce izboljša in postavijo 73 km dirko, tokrat večinoma po grebenu in le zadnjih 20 km gremo po ravnini. Dirko začnemo po starem in glede na to, da takoj preskočimo preko Bassana na greben proti vzhodu, se zapodim tja kot mladi bober v maline. To pa je bilo tudi vse od moje slave ta dan, saj grem po dveh stebrih naslednjega iskat predaleč po grebenu, medtem pa ostali zadaj nabirajo višino, saj naši udarni špici ne gre najbolje. Nasploh greben ne dela dobro in je bilo daleč od klasičnega letenja. Kolikor vidim, so ostali naši, razen Marlija (Marko) dobro naštimani in gredo z grupo, medtem ko imam jaz spet veliko dela pred sabo. Pot nas pelje v veliko področje sence in čudnih vetrov, tako da so tisti, ki se jim je sestavilo, odleteli do prve obratne in nazaj do štarta precej hitro. Če pa si malenkost zašel, si se znašel v težavah. Takih nas ni malo in spet obiram vršičke, da se rešim. Proti drugi obratni se vreme sestavlja in vrtimo tudi 5 m/s. tja do 1600m. Na žalost tudi to ne traja dolgo, saj gre zadnji del po ravnini spet bolj počasi. Na tem mestu Jurij pokaže svoj čarobni čut in ogromno nadoknadi, kar ga pripelje na 6. mesto, takoj za zmagovalcem Lucom Doninijem. Nekaj minutk za njim so tudi ostali naši. Sam se borim v tretji grupi, ki jo vsaj za impluz zadovoljstva lepo peljem do cilja in jih še pustim zadaj. Malce za mano se po podobni krvavi bitki privleče v cilj še legenda Marli, medtem ko se Jošt, ki leti Kinga, ne znajde v takem vremenu in nekje na poti scuri.

V soboto že zjutraj kaže na zelo slabo vreme, zato se sestavi slovensko-ruska ekspedicija v 100 km oddaljeno Arco, kjer je na sporedu trening in kvalifikacije Grand Prix-a v motokrossu (MXGP). Vrhunska prireditev, kjer vonj in zvok naredita nepozabno doživetje, ko pa še vidiš od blizu s kako hitrostjo se Tim Gajser pelje po njivi in mu ob tem še premetava motor, pa ti itak ni nič jasno. Ampak Jurij pravi, da ne bi bil zadnji (med ženskami). Jaz mu verjamem.

Po toplo-hladnih občutkih se v nedeljo zaženemo na 76 km dirko, tokrat bolj proti zahodu. V popoldnevu nas čakajo plohe in mogoče nevihte, zato je dirka malce vprašljiva. Vendar pa je vreme na začetku fantastično in letimo brez milosti. Prvi del dirke je mešanica zahtevnosti in čiste hitrosti, tako da tempo res ni pustil dihati niti za sekundo. Zakon, meni čista poezija, in z Jurijem se boriva na čelu prve skupine. Ampak Marli nas šola kot začetnike in pokaže, zakaj je legenda. Kot stekel pes se zapodi iz stebra, tik preden mi priklopimo in nam ne pusti, da bi ga ujeli. Do druge obratne točke letimo s povprečno preko 40km/h, tam pa se vreme pokvari in nad nas prihaja črnina, pa tudi na poti nazaj je videti rahel razvoj. Tako dirko prekinejo po 55 minutah, kar pomeni, da ni veljavna in gremo pristajati na ravnino. Malce se spogledujemo z idejo, da bi leteli do cilja, ampak meni ni bilo za tvegati. Moj Enzo ni več nov in v kombinaciji z dežjem ni najbolj zabavno, seveda pa se je našlo par junakov, ki priletijo tja v rahlem nalivu. Sledi triurno čakanje na prihod busov, razlog pa tiči v tem, da so imeli kosilo in tam se Italijani ne pustijo motitI. Ta čas so bile razne debate in malce smo se tudi dotaknili vrst letenja in tudi dvoboja med »cijazenjem« po slabem vremenu in brezglavem tiščanju po »bomba« vremenu. Oboje ima svoje izzive. Vse mora biti na tekmi, ampak človek bolj uživa, ko lahko gre samozavestno proti naslednjem dviganju, kot pa takrat, ko se samo čaka kdo bo prvi šel iz stebra, ker je tisti avtomatsko poraženec. No, na koncu pa pridemo tudi do tega, da je tako najbolje, kakor je kateremu všeč. Tudi prav.

Velikonočni ponedeljek začnemo v negotovosti vremena. Jošt in Marko ostaneta kar na pristanku. Že med čakanjem na 52 km dirko se na ravnini pred nami pojavljajo dežne zavese, zato čakanje na štart ni najbolj prijetno. Poleg tega nas rahlo »zauga« v baze. Omeniti velja, da se je po nedeljskem tasku pritožilo nekaj posameznikov, zakaj se ni s prekinitvijo počakalo še deset minut, pa bi bila dirka veljavna. Zato nam organizator na »briefingu« pove, da je naša varnost na prvem mestu. No, pa si preberite, če je to res. Sam že na štartu pričakujem prekinitev dirke, zato se ne trudim navijat gor do baze in potem bežati pred njo. A dirka se vseeno začne in gremo na pot. Štartam iz ozadja in do prve obratne točke ujamem sprednje, vendar nisem nikoli prav visoko. Že vmes dež malce škraplja po nas. Na točki srečam, mislim da, vse naše in kmalu rahlo pršenje najde mene. Zato malo pospešim letenje proti drugi obratni in še malce vztrajam, naposled pa po slabi uri letenja pristanem. Izza hribov se že vidi močno deževje, ki gre proti nam, ampak dirka še kar traja! Tokrat počakajo tistih deset minut, da je dirka veljavna, medtem pa je na pristanku že pravi naliv, zato vsi bežijo dol, spet pa se najde kak »pacient«, ki gre skozi ta dež. Res škoda, da je organizator pokvaril že relativno dober vtis. Glede na to, da naj bi bil isti na svetovnem prvenstu, me upravičeno skrbi, kako se bodo tam znašli, kajti tukaj so pogoreli na marsikaterih točkah. Če želite na dobro organizirane tekme, pojdite v Tolmin ali Kobarid!

Zadnja dirka vsem doda tistih 300 pik in le malo spremeni rezultate. Jadralno padalsko spomladansko klasiko tako zmaga, kdo drug, kot Luca Donini, ki je mojster tega območja, saj je tu zmagal že mnogokrat. Italijanske

stopničke dokončata še Christian Biassi in Aaron Durogati. Jurij Vidic, kot zmagovalec Sport klase (letel je Ozone Zenota, ki je EN-D, kar je sport klasa), konča na nehvaležnem 4. mestu. V deseterico se zapiše še Bojan Gaberšek z odličnim 9. mestom. Dušan Orož je na 14. mestu, za ostale pa je zmanjkalo prostora, da bi jih omenil

Reportažo zapisal: Tilen Ceglar

KIMFLY paragliders

hike fly

MINI WING Q21

FG RESCUE

MINI WING X17

LIGHT WING M24

TEHNIČNI PREGLEDI
SERVIS
PRELAGANJE RP

www.kimfly.si | 041 677 595

IŠČENJE VZLETIŠČA NA KREMŽARICI

Ob spomladanskem prebujanju in ob dvigu temperatur se začnemo vsi ukvarjati s pomladanskim čiščenjem v hišah, na vrtovih in pa tudi v naravi. Toplo sonce in prebujajoča pomlad nas kar kliče, da izkoristimo prijetne sončne žarke in očistimo vse, kar se je nabralo čez zimo ali leta.

Zato smo tudi člani Društva za prosto letenje IKAR »kot martinčki« prilezli na plano in se odločili, da očistimo tudi naše vzletišče na Kremžarici. Kot veste, leži vzletišče na nadmorski višini 1080 in sicer 4 km iz Slovenj Gradca . Primeren veter je J, JZ, JV, Z. Opremljeno je tudi z vremensko postajo. Je priljubljena vzletna točka na Koroškem, kjer se da tudi narediti tudi kakšen daljši prelet.

V vseh teh letih so zrasle breze, borovci ter razno grmovje in vse to je včasih tudi oviralo sam vzlet. Zato smo se lepo toplo sončno soboto odločili, vzeli v roke sekire, žage, grablje, delovne rokavice in dobro voljo, ter se podali na delovno akcijo. Lastnik, gospod Vinko, nam je priskočil na pomoč še s traktorjem . Zavihali smo rokave in z dobro voljo ob prijetni družbi , pijači in hrani, nam je delo lepo steklo. Padli so borovci, breze, odstranili smo grmovje, pograbili vse veje in naenkrat je bil start očiščen vseh dreves, ki so bila v napoto. Nastalo je pravo vzletišče in tako kot je rekel naš Boštjan - je treba še samo »tepih« pogrniti. Zato gre zahvala vsem, ki ste pomagali in pa seveda lastniku Vinku za pripravljenost in pomoč s traktorjem.

Če vas bo pot zanesla na Koroško, pa le pridite pogledat in preizkusiti naše očiščeno vzletišče na Kremžarici. Obljubim, da vam ne bo žal. Pa saj na Koroškem je vedno fajn.

Lep pozdrav iz Koroške

Marina Globočnik, DPL Ikar Slovenj Gradec

NAJBOLJ "SEXY" VZLETIŠČE NA SVETU

Ozben je 750m visoko vzletišče nad Kobaridom, med grebenom Kobariškega Stola in Planice z idiličnim pogledom na smaragdno reko Sočo, Krnsko pogorje ter Polovnik. Zaradi svoje oblike, dveh manjših hribčkov, se ga je prijelo ime »joški«. Padalci iz drugih regij niso vedeli, da se hrib imenuje Ozben, zato so ga poimenovali po svoje. Kar naenkrat se je govorilo o joških, domačinom pa se na začetku še sanjalo ni, kateri hrib naj bi to bil.

Ideja o vzletišču se je porodila v začetku 90-ih let V glavah Klavdija Rakuščka in Damjana Korena (Čoča). S svojimi karakteristikami, kot so manjša nadmorska višina, hiter in ob milih zimah celoleten dostop, ter s svojo primernostjo za šolanje in začetnike, bi zapolnilo vrzel v ponudbi vzletišč v dolini Soče in podaljšalo sezono. Ozben je center kobariške občine in ponuja možnosti za veliko raznovrstnih »outdoor« aktivnosti ter velik potencial za razvoj v prihodnosti.
Prva resnejša prizadevanja so se začela izvajati leta 2006, ko je bila ideja predstavljena na sestanku občinskega odbora za turizem v Drežnici. Zataknilo se je seveda pri cesti, ki je ni bilo. Predhodni poskusi lastnikov, da bi jo zgradili sami, so se zaradi nesoglasij izjalovili.

Po sestanku so bila iz strani občine za izgradnjo ceste odobrena sredstva v višini treh milijonov tolarjev in dela so se lahko pričela. Cesta (gozdna vlaka prevozna zgolj s traktorjem ali terenskim vozilom) je bila v dobrem letu narejena, tudi s pomočjo denarja društva in lastnikov parcel. Želja je bila, da bi bila dela na cesti in vzletišču končana do leta 2013, kar pa se ni zgodilo, saj se je zopet zataknilo pri cesti. Tokrat zaradi denarja. Zaradi nedostopnosti so se zamaknila tudi dela na samem vzletišču.

Konec leta 2015 se je Društvo Adrenalin, skupaj s KJP Krokar, prijavilo na razpis za organizatorja evropskega prvenstva v točnostnem pristajanju in bilo izbrano za EP leta 2018. Posledično moramo predhodno organizirati tudi pred-evropsko prvenstvo, ki bo septembra letos, skupaj s svetovnim pokalom, da bo zagotovljena večja udeležba. To je pospešilo dogajanje in olajšalo dogovore z občino glede ceste. Društvo Adrenalin je takoj pristopilo k urejanju vzletišča ter pridobivanju vse potrebne dokumentacije za posek gozda v soglasju z lastniki. Dela na vzletišču so zaradi mile zime potekala hitro in v enem mesecu je bil teren pripravljen. 6.2.2016 je Klavdij Rakušček kot prvi otvoril novo vzletišče. Sicer sta pred tem, kot prva že

v začetku 90-ih na severni strani, kjer je bila prej čistina, vzletela Damjan Koren in Stane Rakušček.
V prvem letu nam je odgovarjalo, da ni bilo veliko obiska, saj se je moral teren utrditi in zatraviti. Obiskano je bilo predvsem s strani pilotov, ki se radi na vzletišče povzpnejo peš. V posebno čast pa nam je bilo gostiti »Slo paragliding team«, reprezentanco v preletih, ki so nas presenetili z obiskom na »joških«. Društvo ima namen v prihodnje dati več poudarka ponudbi za bolj zelen dostop do vzletišč in tudi preletaši so se tokrat potrudili in v glavnem pripešačili na vzletišče.

Tekom lanskega leta smo člani društva opravili več delovnih akcij, kjer smo uredili in počistili okolico ter drevje polomljeno od žleda. Kupili smo tudi parcelo, kjer bo obračališče in sam dostop na vzletišče. Letos smo uredili kotiček z mizo in klopmi tudi za druge obiskovalce, tako da sam prostor postaja urejen, skoraj pravljičen. Zveza za prosto letenje nam je pomagala, da smo vzletišče registrirali. V neposredni bližini so tudi ostaline 1. svetovne vojne, ki jih bo obnovila Fundacija Poti miru v Posočju in bo tako poleg športne ponudbe ponujena tudi zgodovinska.
Trenutno so priprave na tekmovanja že v polnem teku. Pričakujemo začetek del na cesti, ki jih bo financirala občina Kobarid in bodo omogočila, da bo cesta prevozna tudi s kombiji. Poleg tega v začetku maja pošiljamo v Albanijo, kjer bo potekalo svetovno prvenstvo v točnostnem pristajanju, tri člane kluba, da se bodo izšolali za sodnike.

Klavdij Rakušček in Lara Leban, Društvo Adrenalin Gornje Posočje

"IZ ARHIVA"

Letalska zveza Slovenije je precej let izdajala revijo Krila, ki je bila namenjena letalcem in ljubiteljem letalstva. Ker sta se razvoj jadralnega padalstva in število jadralnih padalcev ob koncu prejšnjega tisočletja hitro povečevala, zakonsko pa še ni bilo nič urejeno (Uredba o JP in JZ je bila napisana in stopila v veljavo leta 1999), je LZS v letu 1995 izdala posebno številko revije, namenjeno samo jadralnemu padalstvu. Namenjena je bila vsem, ki jih ta šport resno zanima, da bi z revijo prikazali ta šport tako, da se ga bodo lotili na pravilen, torej tudi varen način.
V naši reviji objavljamo takratni zapis iz omenjene revije, ki ga je pripravil Matjaž Kačičnik o razvoju jadralnega padalstva v svetu in pri nas.

Spletna povezava do revije Krila, št.2, izdane v letu 1995:
https://issuu.com/delfin101/docs/krila_2_1995/38

PARAZOIK

Zgodovina v najširšem pomenu predstavlja vse, kar so ljudje naredili, izumili, napisali, ustvarili, za kar so se bojevali, kako so postali slavni in v kaj so verjeli. Gre torej za nekaj, kar bi lahko imenovali geneza javnega življenja človeške družbe. Pričujoči sestavek govori o zelo majhnem in zelo mladem delčku pravkar omenjenega: jadralno padalstvo namreč sodi v tisti odsek javnega življenja človeške družbe, ki je človeka povezal z zrakom in njegovo željo po letenju. Govorimo torej o zgodovini jadralnega padalstva. Slednje je v svojih začetkih tesno povezano s klasičnim, športnim padalstvom. Zato naj vas nekateri podatki, ki na prvi pogled ne sodijo sem, ne presenetijo.

1965

NASA razvije padalo za skoke iz letala v obliki krila.

1974

Ameriški padalec Dan Poynter razmišlja o možnostih poleta s tal (v nasprotju z že znanim začetkom poleta iz letala) in jadranja s padalom

1978

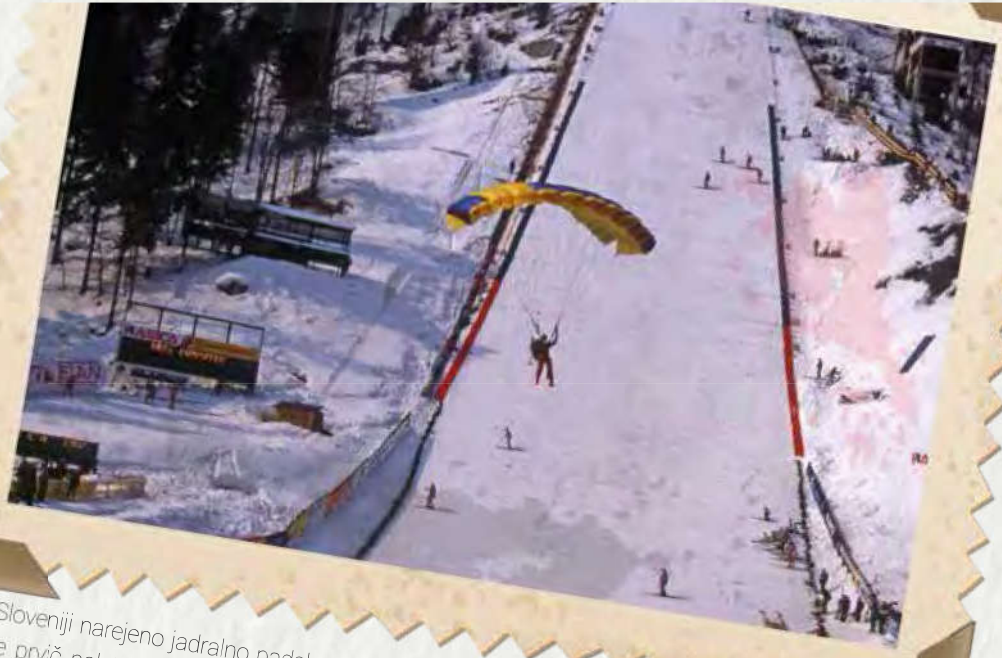
Rojstvo jadralnega padalstva. Padalci iz Engardina (Švica) in Mieussyja (Francija) prvič s padalskimi padali poletijo z gora – s tal. Švicarji se s hriba poženejo s smučmi, medtem ko francozi začetno hitrost pred vzletom dobijo s tekom.

1982

Prvi polet z visokih gora. S stebra Frendo v Aiguille de Midi (3.600 m) poleti s padalom Francoz Roger Fillon in pristane v Chamonixu, 2.600 m nižje. Istega leta se Fillon vpiše v zgodovino s poletom z Mont Blanca (4.807 m).

1985

Pierre Gevaux poleti z dveh slavnih švicarskih štiritisočakov: z Materhorna in Eigerja, Alain Esteve pa poleti z Aconcaquea (6.950 m), najvišjega vrha Južne Amerike. Višinski svetovni rekord pa to leto seže še višje, saj Gevaux poleti z 8.074 metrov visokega Gašebruma. Pristane v bazi 2.100 m nižje.



Prvo v Sloveniji narejeno jadralno padalo, »Bucko«, v preletu preko 300 metrov na stari planiški velikanki. Bucko je prvič poletel konec leta 1986. Sešila ga je Vlasta Kunaver na gospodinjski šivalni stroj. Bil je zametek proizvodnje v Sloveniji in tudi prvega registriranega podjetja za izdelavo jadralnopadalske opreme pri nas Kimfly-a.

Ob tem je treba posebno poudariti, da so bili vsi ti poleti narejeni s padalskimi padali. Jadralno padalstvo je namreč vse do konca leta 1987 predstavljalo predvsem novo dimenzijo alpinizma, in sicer lahek sestop. Težnja je bila namreč leteti s čim višjega hriba, zaradi česar lahko govorimo o nekakšnem »alpinističnem« letenju. Slednje je seveda razumljivo, saj letalne sposobnosti »jadralnega« padala pred desetimi leti še niso omogočale jadranja, še manj preletov.

1986

Hubert Apetit ob strmih stenah normandijske obale preleti razdaljo, dolgo 36 kilometrov, v juniju pa izide njegovo delo ABC du parapente, prvi priročnik za jadralno padalstvo na svetu.
V Švici izdelajo prvo »pravo« jadralno padalo na svetu. Model so poimenovali maxi, ki je bil pravzaprav modificirana kopija padalskega padala, izdelana iz drugačnih, neprepustnih in lažjih materialov.

1987

V alpskih državah se pojavi pravi »bum« jadralnega padalstva. Šport se skokovito širi in pridobiva številne privržence. Leti že 10.000 pilotov, narašča pa tudi število proizvajalcev in šol. Japonec Kazuki Takamaši postavi višinski rekord po tem, ko poleti z 8.201 metrov visokega Čo-oja.

1988

Proizvajalci jadralnih padal posvetijo ogromno pozornosti njihovem razvoju. Raziskave potekajo celo v vetrovnikih, zaradi česar se pojavijo padala z boljšimi profili in boljšimi letalnimi lastnostmi. Tega leta je preseženo tudi drsno razmerje 5.
Jadralno padalstvo je sprejeto v Mednarodno letalsko zvezo (Federation Aeronautique Internationale, FAI) in v Franciji, natančneje v St. Hilaite du Touvet, se odvija prvo evropsko prvenstvo. Število evropskih zasvojencev teha športa se poveča na 30.000 in stari rekordi izgubljajo veljavo. Dne 22. Septembra Francoz Dan Marc Bavin poleti z vrha Mount Everesta, rekord v trajanju poleta šteje 11 ur, preleten pa je tudi trikotnik, dolg 42 kilometrov.
S poletom s strehe sveta se konča »alpinistično« letenje. Začne se poglavje športnega letenja, kar omogočajo letalne lastnosti jadralnih padal.

1989

V Avstriji je organizirano prvo svetovno prvenstvo v jadralnem padalstvu

PREGLED RAZVOJA JADRALNEGA PADALSTVA V SLOVENIJI

1984

Pomladi Darko Svetina s padalskim padalom poleti z Dobrče.

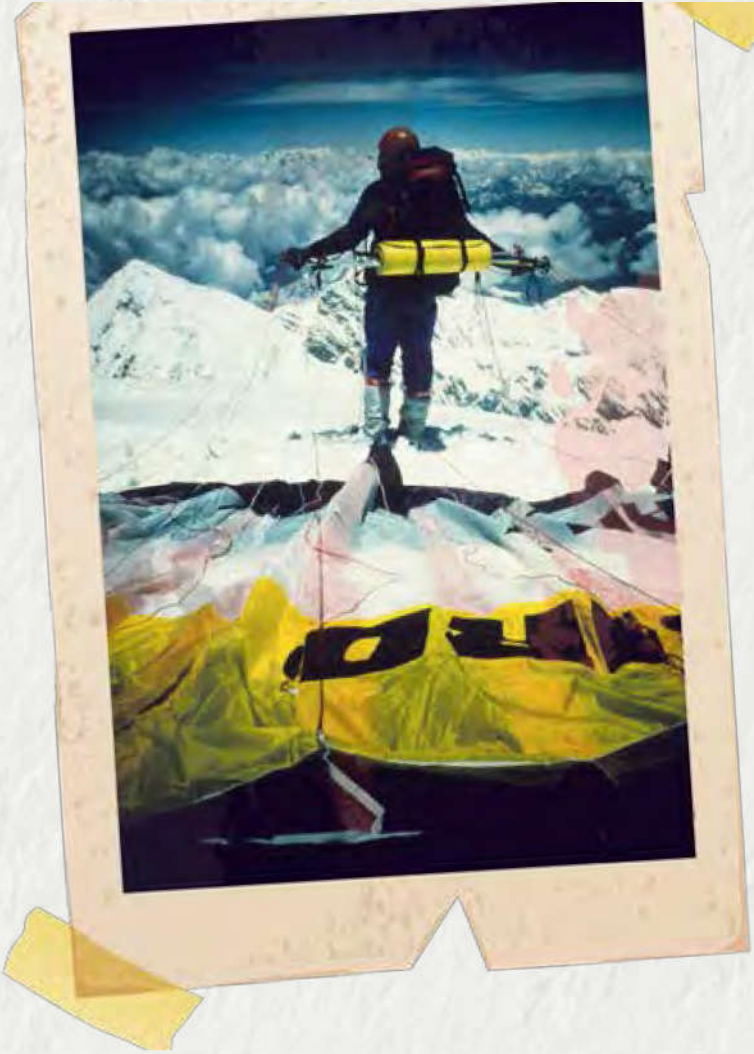
1986

Na zimskih počitnicah v Franciji Sandi Marinčič spozna jadralno padalstvo. Poleti kupi padalsko padalo, s katerim je mogoče leteti z vrhov; 11. maja prvič poleti s Kamniškega vrha. Sledijo poleti z višjih slovenskih vrhov (Stol, Storžič, ...).

Tone Svoljšak v Slovenijo prinese prvo jadralno padalo (model maxi) in 9. novembra z njim prvič poleti tudi v Sloveniji. Svojega maxija dovoli »prekopirati« Sandiju Marinčiču in Stanetu Kranjcu. Dne 3. decembra Marinčič izdela prvo jadralno padalo v Sloveniji, ki dobi ime Bucko.

1987

Konec aprila Igor Krevelj, Vlasta Kunaver in Sandi Marinčič poletijo s Triglava.
Sandi in Vlasta sledita težnji »alpinističnega« letenja in se aprila odpravita v Indijo, na 7.130 metrov visok Trisul. Konec maja z njega poletita in pristaneta v bazi 3.200 metrov nižje. S tem poletom Vlasta Kunaver postavi tudi nov višinski rekord za ženske.
Organizirano je odpro slovensko prvenstvo v jadralnem padalstvu, na katerem se je 24 tekmovalcev »spustilo« s Kriške gore. Tekmovanje je organiziralo društvo Let iz Škofje Loke, prvi zmagovalec pa je postal Tone Svoljšak. Prvič je letel 8 minut in 18 sekund, drugič pa minuto dlje. V Sloveniji leti že več kot 50 pilotov.
Sandi Marinčič in Tone Svoljšak organizirata prvi tečaj jadralnega padalstva v Sloveniji.
Jeseni Vlasta Kunaver, Sandi Marinčič in Tomaž Vrhovec izdelajo prvi priročnik za letenje z jadralnimi padali v Sloveniji.



30.5.1987 - vzlet na 7130 m visokem Trisulu v Indijski Himalaji. Vlasta Kunaver in Sandi Marinčič sta po tridnevnem vzponu preko 1700 m visoke stene Trisula poletela v 20 minutah v bazni tabor in na najkrajši in v tistih pogojih najbolj varen način sestopila iz gore. Ostali člani odprave so za vrnitev potrebovali dva dni.

1988

Leti že 120 pilotov.
Komisija za prosto letenje uradno prizna jadralno padalstvo.
Meseca marca je Sandi Marinčič prvič poletel s tandemom.
Društvo za prosto letenje Prepih iz Tržiča organizira prvo državno prvenstvo. Med 51 tekmovalci, ki so štirikrat poleteli s Kriške gore, je postal prvi državni prvak Iztok Tomazin. Pri točkovanju so šteli trajanje poleta (okrog 30 minut) in točnost pristanka. Slovenska ekipa se udeleži prvega evropskega prvenstva.
Andrej Bertoncelj nad Kovkom jadra več kot 90 minut.
Tone Svoljšak in Klemen Kobal poletita s Triglava 11 kilometrov daleč v Bohinj.
Decembra izide druga, dopolnjena izdaja priročnika.

Viri: Hubert Aupetit: ABC du parapente ter arhiv Vlaste Kunaver in Sandija Marinčiča;
Druga izdaja priročnika za letenje z jadralnimi padali, avtorji Kunaver, Marinčič, Vrhovec

Matjaž Kačičnik

XC KAMP 2017

Od 2. do 8. julija 2017 bo v Makedoniji potekal XC kamp, namenjen pilotom, ki so že osvojili osnovne prvine jadranja in bi radi napredovali v letenju, prijavijo pa se lahko tudi bolj izkušeni jadralni padalci z željo po povsem samostojnem letenju v Makedoniji. Udeleženci boste na vsakodnevnih sestankih pred letenjem seznanjeni z vremensko napovedjo, varnostnimi napotki, predstavitvijo letalnega področja in preletaškimi nasveti. Glede na izkušenost in letalno znanje boste nato v zraku nad Prilepsko ravnico ob pomoči inštruktorjev ali samostojno nabirali kilometre in nove izkušnje. Za vse bo organizirano live tracking sledenje in pobiranje po letenju. Srečanje bodo vodili inštruktorji Gašper Prevc, Martin Jovanovski in Aleš Žumer. S seboj vzamejo prvih 30 prijavljenih pilotov!

Za podrobnejše informacije obiščite www.niceclouds.si.

Letna skupščina ZPLS

V skladu s statutom ZPLS sklicujemo redno letno skupščino ZPLS. Skupščina bo v četrtek, 18. maja 2017, v zgornjih prostorih gostišča Pod Jenkovo lipo v Gradu pri Cerkljah, s pričetkom ob 18. uri.

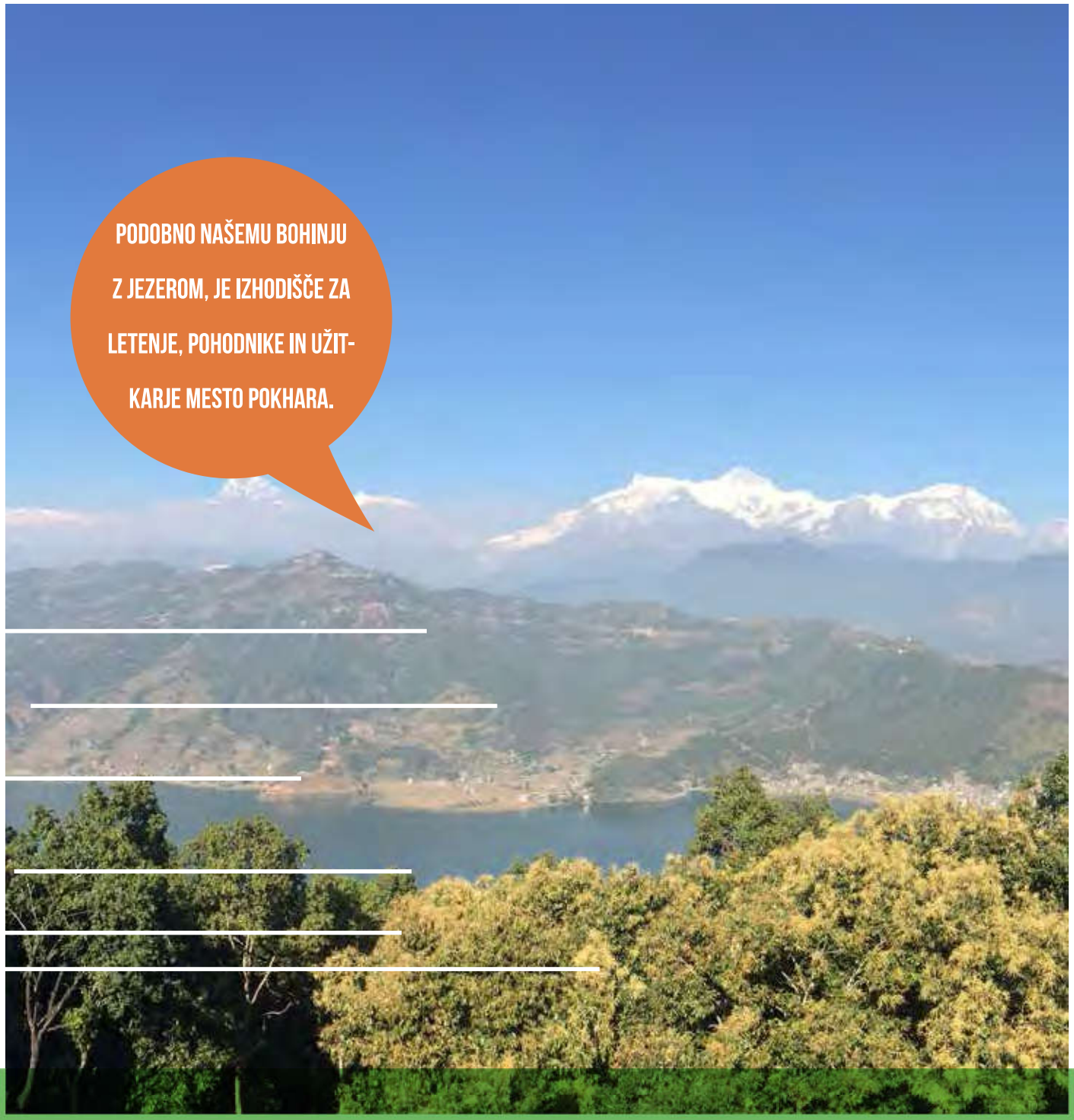
Dnevni red:

1. Otvoritev skupščine
2. Izvolitev organov skupščine
3. Letno poročilo predsednika za 2016
4. Finančno poročilo za 2016
5. Poročilo nadzornega odbora za 2016
6. Finančni načrt za 2017
7. Program dela za 2017
8. Razno

V kolikor se skupščine ne bo udeležil predsednik društva, je potrebno prinesti 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 predsednik neudeleženega društva pooblastilo potrdi po mailu na e-mail naslov tajnice ali predsednika zveze do srede, 17. maja 2017.

Vabljeni !

za UO ZPLS: Bojan Žižmond



HIMALAJA
NEPALJ

Nepal je majhna država, ujeta med Kitajsko in Indijo, odprtih in nasmejanih ljudi ter mogočnih gora. Njena zemljepisna lega ponuja zanimivo podnebje, ki že vrsto let privablja padalce z vsega sveta. V prvi vrsti bele gore ponujajo svojevrstne izzive za alpiniste, pohodnike, prav tako navadne turiste, ki od daleč uživajo v pogledih na njih. Podobno našemu Bohinju z jezerom, je izhodišče za letenje, pohodnike in užitkarje mesto Pokhara. Mesto, ki ga napaja turizem, leži pred masivom Annapurn in »svete gore« Machapuchare (ang. Fishtail) in ponuja dih jemajoče poglede.

KDAJ

Odvisno od apetitov letenja. Oktobra in novembra so pogoji zelo stabilni, ozračje je čisto in pogledi so nori. Zaradi kratkega dneva se leti bolj po grebenu, na dober dan malo dlje. To obdobje je primerno za hike&fly v višjih hribih. Obiščeš lahko vasi izven turističnih delov, se sprehodiš skozi riževa polja vse do višine 4000 m, kjer koče ponujajo prenočišča in hrano. Naslednji dan pa se ob dobrih pogojih lahko dvigneš vse do 6000 m in višje.

Druga polovica januarja, do prvega tedna v marcu, je čas za preletaše. Dnevi so že daljši, leti se lahko dlje, pozornost pa je treba usmeriti tudi na nastajajoče nevihte v hribih.

LETENJE

Greben Sarangkot-a je dolg približno 20 km in visok 1700 m, ter je obenem glavno izhodišče za prelete. Proti severu je preskok na Dicki Dando, kjer nas pozdravi napis »Namaste Pilots« na lokalni šoli, in naprej proti Green Wall-u. Od tam imamo več možnosti. Lahko se leti proti severu, torej globlje v višje hribe. Proti vzhodu nas čaka ponoven preskok in letenje po zanimivem terenu, ki ni ravno greben, bolj doline. Proti zahodu so dolgi preskoki, ki nas ponovno peljejo proti večjim hribom ali nazaj proti Pokhari. Letenje na jug prav tako ponuja posebno doživetje, saj se leti proti vetru, doline na preskokih pa so dolge. Opcij za prelete je tako veliko. Lahko se leti s povratkom, FAI trikotnike ali celo v eno smer, dokler gre. Zadnja leta so zelo popularna tudi »bivouac« letenja, možnosti in smeri je prav tako ogromno.

VIŠINE IN BAZA OBLAKOV

Vzletišče BlueSky leži na približno 1485 m, Toripani dobrih 200 m več. V jesenski sezoni so zaradi stabilnih razmer višine omejene na 2000 m, v kolikor se gre na hike&fly, se zaradi vzletanja višje v hribih (4000 m) lahko leti tudi do 6000 m. Odvisno je od pogojev in predvsem sreče!

Spomladi so pogoji lahko precej živahni. Baza oblakov se spreminja z višino letenja. Po preskoku iz Sarangkot-a se oblaki dvigujejo do 3000 m, od tam pa se lahko leti v različne smeri. Globlje v hribih se lahko dvignemo tudi preko 5000 m.

POSEBNOSTI IN NEVARNOSTI

V spomladanskem terminu je potrebno paziti na razvoj oblakov in neviht v hribih. Prav tako so nekatera področja prepredena z daljnovodi, tako da je pazljivost pomembna!

OBIŠČEŠ LAHKO VASI IZVEN TURISTIČNIH DELOV, SE SPREHODIŠ SKOZI RIŽEVA POLJA VSE DO VIŠINE 4000 M, KJER KOČE PONUJAJO PRENOČIŠČA IN HRANO.

VLETIŠČA

Glavno izhodišče je hrib imenovan Sarangkot. Pokhara ni samo znana kot izhodišče za pohodnike, zelo priljubljena je tudi za letenje v tandemu. Zaradi strmega porasta tandemskega posla so na Sarangkot-u štiri vzletišča. Solo padalci ponavadi vzletajo na največjem vzletišču, BlueSky. Lahko se vzleta tudi na manjših vzletiščih SunRise, ParaNova in Annapurna. Pomembno je vedeti, da imajo tandemski piloti prednost.

V kolikor je gneča na Sarangkot-u, se lahko vzleta na Toripaniju, ki je dobra dva kilometra naprej po grebenu. Vzletišče je tudi 200 m višje in s tem ponuja malo lažje izhodišče.

DOSTOPNOST ZMAJARJEM

Za zmajarje je dostopnost otežena. Prostora za vzletanje je dosti, težje je z dostopom in v primeru, da pristanemo izven mesta. Večino so na nebu padalci, kar pa še ne pomeni, da so zmajarji nedobrodošli. Kjer je želja, tam je pot.

NASTANITVE

Izbire je nešteto. Zelo veliko je »guest house-ov,« »lodge-v« in hotelov. Odvisno je ali iščete lepo urejene sobe z vsemi dodatki ali enostavno sobo za prespati.

DRUGI LETNI KRAJI

Poleg hike&fly opcij in vzletanja v hribih, je možno obiskati tudi druga letalna področja. Zelo znan je Sirkot, 35 km južno od Pokhare. Majhna vasica na vrhu hriba ponuja še lepše poglede proti Himalaji. Leti se lahko lokalno ali celo nazaj v Pokharo.

Manj obiskana je vasica, ki je dobrih 60 km vzhodno od Pokhare in se imenuje Bandipur. Prav tako majhna vasica, z redkimi turisti in umirjeno atmosfero. Tukaj je letenje bolj omejeno. Dobrih in lepih pristankov je malo, zato so daljši preleti zelo oteženi. Vseeno se pobočno jadranje obrestuje s pogledom na okolico in mogočne vršace.

DEŽEVNI DNEVI

V primeru deževnih dni, ki jih je malo (še posebej v jesenskem času), se lahko raziskuje mesto in okolico Pokhare. Na voljo je kar nekaj lokacij za turiste, muzejev in templjev (jame, pagoda, staro mestno jedro).

VREME IN INFORMACIJE

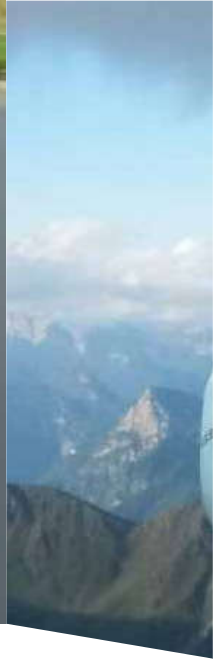
Zaradi zemljepisne lege so vremenski pogoji zelo naklonjeni padalcem. Praktično se lahko leti prav vsak dan v letu, tudi v času deževne dobe (monsuna). Večje anomalije v vremenu so redke, odvisno je od letnega časa ter razvoja v hribih. Veter je vsak dan enak po smeri in jakosti.
Preletaši si lahko nekaj več informacij pridobijo preko aplikacij WindGuru ali Windyty. Na splošno pa velja pravilo, da je vsak dan letljiv.

KAKO DO TJA

Nepal ima samo eno mednarodno letališče, ki se nahaja v glavnem mestu Kathmanduju. Od tam do Pokhare se lahko leti z notranjimi leti, odpelje z avtobusom ali s taksijem. V kolikor ste željni prave nepalske cestne dogodivščine, se lahko zapeljete z lokalnim avtobusom, ki bo za 200 km potreboval slabih deset ur.

Ambrož Mikelj

VEČINO SO NA NEBU PADALCI, KAR PA ŠE NE POMENI, DA SO ZMAJARJI NEDOBRODOŠLI. KJER JE ŽELJA, TAM JE POT.



Matic Erbežnik

Bova začela pri tvojem vzdevku Malina. Kako si ga dobil?
Letet sem začel pri 15-ih letih, to je blo tam leta 2000. In takrat sem največ letel s Crnijem. Takrat še nisem mel izpita za avto in ko sem začel letet, sem bil skoz odvisen od enga, so me vozil. Boštjan Pugelj, to je bil en odbit model, ki je, prov spomnim se, na Petrolu enkrat reku: Malinovc, dej požuri ... al ne vem kva. Pa itak sem bil dejansko malinovc takrat – že tko sem bil majhen pri teh letih – tko, fizično. Če bi vidl slikco od takrat, bi vam blo jasn.

Že pri 15-ih letih si začel z letenjem?
Ja, pri 15-ih. Prej sem treniral smučarske skoke 10 let. Že skoz mi je bil zrak domač, v luftu mi je bilo noro. Pol sem pa skoke zarad enih težav z gležnji mogu nehat, čeprov mi je bil to najjači šport na svetu. Moj fotr je pa že okrog leta 85 letel z zmajem, pa tudi s padalom, z Duletom Orehkom. In takrat mi je fotr enkrat reku, ej, veš da sem Duleta Orehka srečov, pa je reku, če greva na tečaj padalstva, pa sem reku, ja valda greva, itak, in sva šla k Duletu na tečaj ...

Oba dva skupej – se prav: fotr in sin sta sta šla na tečaj?
Tako je. Fotr je pol po dveh letih zlomu obe nogi ...

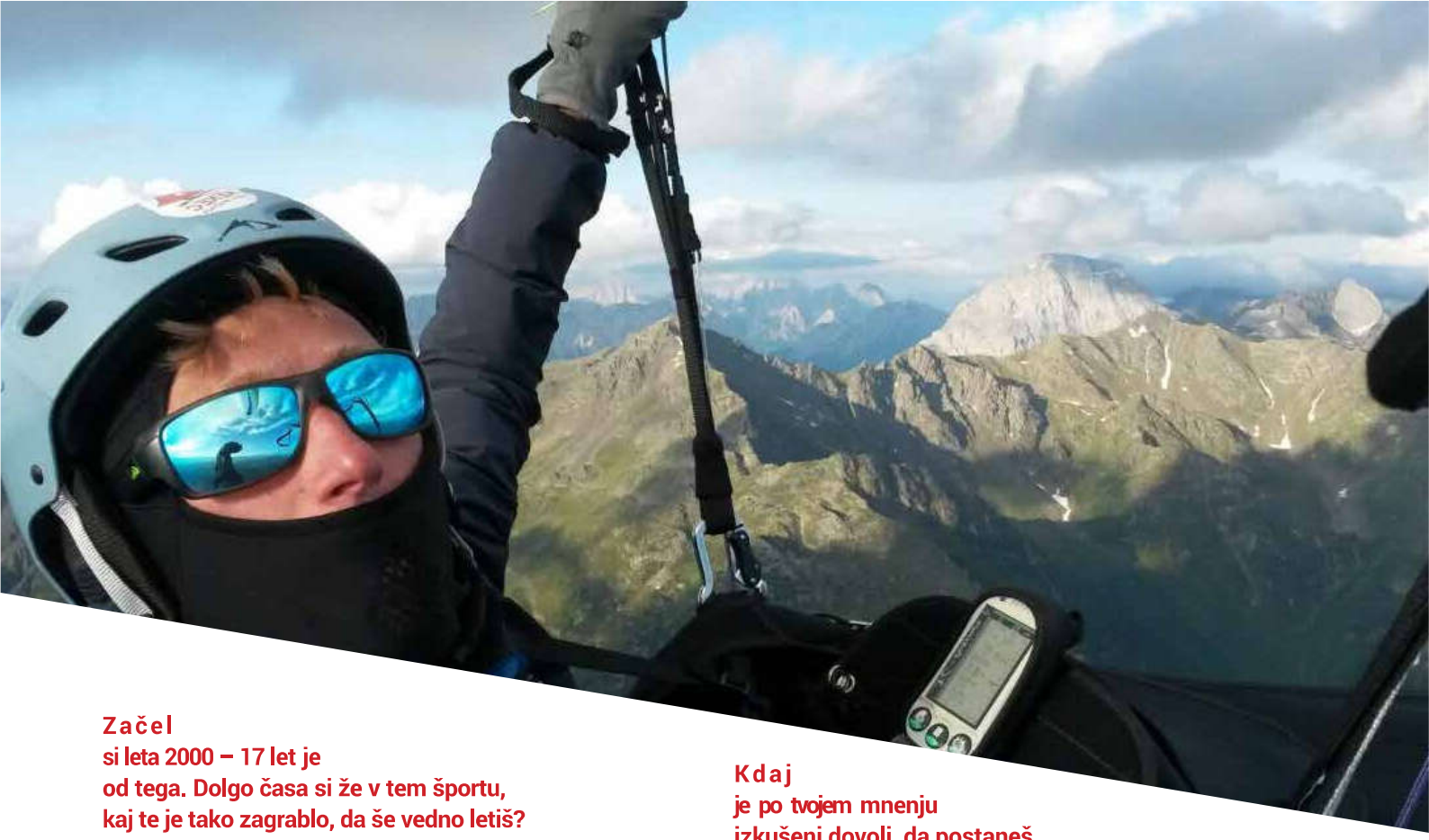
S padalom?
Baje da je s hruške padu. Tko je reku, uradna verzija. Vsi ostali so mogl mislt, da je z drevesa padu. Baje da je neki obirov. Ampak, ja, v bistvu s padalom. Tko da fotr je pol nehu, ne sam zarad tega, itak ni mel cajta. Jst sem pa od takrat, ko sem se prvič zapel... pod Rožnikom, si bil kdaj pod Rožnikom?
Bil sem pod Rožnikom, ampak a se tam sploh da vzletet?
Jah ... takrat smo mel neke »Grafitije« al ne vam kva, tam te je mejčkn dvignl. Ampak boh ne dej, de bi te dvignl, ker so pol bajte na koncu. Takrat so ble bajte, zdej se je po moje še dodatno zgradil. V glavnem, blo je kr zanimiv, ni se dal vzletet, smo pa mal lavfal pod padalom ... To so bli prvi koraki, pol naprej smo pa hodil precej na Kamniški vrh ...

Kako pa je potekal tečaj na Kamniškem vrhu. Si ne predstavljam, kako bi s sodobnimi padali šolal tam, s tistimi včasih s precej slabšimi letalnimi lastnostmi pa je verjetno šlo?
Takrat je blo tko, da sta bila dva terena na Kamniškem vrhu – in sicer je bil spodn teren, kjer te je mogoče metrček do dva dvignl, pa je blo to to. To je bil čist taspodn teren, ta je bil še dokaj kul. Potem je bil pa zgorn teren, kao že za bolj napredne. Tam si že mal letel – tko, 20, 30 metrov nad terenom, s tem, da si bil to v bistvu že na hribu. Zgodil se je tudi, da je kdo odletu v dolino. Padala so mal slabš letela, tko da je blo mal lažje kokr bi blo to dons, če mene vprašaš. Dons bi ti vsak tretji odletu v dolino.

A to je bil začetni tečaj? Kva pa nadaljevalni tečaj? Je že obstajal?
Bil je. Nadaljevalni tečaj je bil pa pol že na Ambrožu. Se precej dobr spovnim prvega višinskega poleta iz spodnje poseke, k je še obstajala. Tko da ... to je bil začetni tečaj – na Kamniškem vrhu, nadaljevalni tečaj pa pol podobn k zdej – 10 višinskih poletov ...

Zdej je 50.
No, takrat je blo kao 10 v sklopu tečaja, pol si pa mogu še 40 dodatnih opravt, da si mel vsega skupi 50 poletov, da si se lahko prjavu na izpit – zdj najbrž je isto.

Zdej je 50 – vse v okviru tečaja. Sj mogoče je blo takrat isto, samo pač drugač razložen ...
Ja, mogoče je blo drgač razložen. Tko da, to je to ...



Začel si leta 2000 – 17 let je od tega. Dolgo časa si že v tem športu, kaj te je tako zagrablo, da še vedno letiš?

Ko sem se prpel na un padal, to je blo itak že adijo pamet. S tem da ima velik ljudi na začetku tak občutek, pa pol tud odnehajo. Kaj je bla pr men razlika da nisem? Med drugim, recimo, da sem vedno vidu, pa še kr vidm, neki novga, kar se da pri padalstvu dosežt. Skoz mam neke vizije, k bi jih lahko dosegu z jadralnim padalstvom. Velik ljudi se je ustrašl, pa je odnehal – če mene vprašaš, se od tistih ki nehajo, 50 odstotkov ljudi ustraš, ostalih 50 odstotkov ljudi pa ugotovi, da nima časa al pa ne vem kva, da jim to ni tolk kul. Jest sem že od smučarskih skokov vedel, da če narediš napako so lahko poškodbe. Ni tko kt pr tenisu, da gre žogca u avt. Pri skokih si bil mal prezgodn in si šel na bučo ... In sem tudi bil kdaj poškodovan pr skokih zarad tega. Mislim, da sem to prenesu v jadralno padalstvo. Zavedal sem se, da gre lahko gre hitro kaj narobe. To se mi zdi, da me je obvaroval, da sem vseen relativno počasi napredoval. Mislim, počasi ... pr stotem poletu sem šel prvič na nek prelet – se spomnim, iz Krvavca do Kriške gore, v Križah sem pristal. Ne sam da mi je bil všeč padalstvo kot padalstvo, všeč mi je blo tudi da sem šel peš s padalom na hrib, to me je recimo ful motiviral. Všeč mi je blo, da sem šel groundhendlat. Jest sem preživel na stotine, ma po moje da na tisoče ur na groundhandlingu. Moj prjatu je mel čoperja, 125 kubičnega »Viragota«. Sva hodila iz šole, iz gimnazije. Jest sem dal opravičil, sem mel bianco opravičila v športni gimnaziji, in sva pičila. In groundhandling mi je bil vedno tudi šport, na stotine ur sem preživu na groundhandlingu in tam sem se naučil tehnike letenja. Sej veš, kar je pa pol taktika letenja, vreme, to pa pol itak pride kasnej, s preleti.

Danes imaš za seboj že »neomejeno« tandemskih poletov. Kdaj si začel s tandemiranjem?

Jst zdle pri Borutu v Pac Sportsu v Bohinju delam letos deveto leto – po moje. Prej sem letu 8 let.

Kdaj je po tvojem mnenju izkušenj dovolj, da postaneš tandemski pilot?

Če mene vprašaš, je lahko tandem pilot samo tisti, ki je kompleten solo pilot. V prvi vrsti moraš bit solo pilot z velik izkušnjami tudi v preletih, moraš vsaj osnovne akrobatske manevre znat, vsaj full stall. Ne tako da ga nardiš enkrat v življenju pa si ves pokakan pol in si rečeš, zdj sm pa jst full stall naredu in se ga ne pipnem več. Ne, treba ga je obvladat.

Kar se pa tiče izkušenj... Včasih k je gužva v Bohinju, pride velik tandem pilotov. Vidim pilote, ki pridejo na štart s cmokom v grlu, vidim pilote, ki se jim glas trese na štartu, potniki samo debelo gledajo. In potem sem jest ali pa nekdo, ki je najbolj izkušen na štartu, psiholog v prvi vrsti za tandem pilota. Namesto da se bi takrat ukvarjal s tem, kako bom štartal, z vremenom, s svojim potnikom in tako naprej. Če nisi suveren, ti letet s tandemom sploh ni zabavno. Velik je enih tandem pilotov, ki so neizkušeni, prihajajo letet in so čist prestrašeni. Že sami so prestrašeni, predstavli si, kakšen je pol potnik. Potnik ni neumen, potnik to čuti. Je pa tandemiranje velik bolj kompleksno – ni samo letenje – kako ti štartaš, kako pristaneš. Sej veš, to je cela psihologija. Ta psihologija pa lahko pride samo z izkušnjami. In če si suveren, če veš kaj delaš, potnik to čuti. Zlo hitr pa tud čuti, če to ni tko ... Pa tud pol cela izkušnja tandemskega poleta je velik manj zabavna za tistega potnika. Ja, žal je to pr nas prehitr, prehitr se tandemčki začnejo letet. Tudi zahteve za pridobit licenco tandem pilota so precej prenizke - če mene vprašaš bi mogu met 500 naletenih ur, ne pa 100 al 150, kot jih hočjo met.

Če ti solo letiš, pa nisi dovolj izkušen, pa neumnosti počneš – rečmo, da sam sebe ogrožaš. Če pa letiš s tandemom, pa ogrožaš še enga druzga. Tu se pa pač ustav. Ni več heca. Jst tud pr seb vidim, da sem kdaj kakšno neumnost naredu pa ...

»Jst se nikol ne zbudim pa si rečem, zdej moram it pa v službo.«

Lahko opišeš kakšno?
Dve leti sem letu tandeme – in, karikiram, da boste razumel – ratu sem najjači, hud sm bil že k svina, vse sem znou, bil sem suveren. Karikiram, tko sem mislu za sebe takrat. S svojo punco sva večkrat že prej letela, bil je pa to en dan, ko sva šla na Studor na zahodnik. Na Studorju je pač tako, da piha tud kdaj tkole popoldne tak lep laminaren veter, mal iz desne, iz strani, ampak varno, če se varno tega lotiš. Takrat sem dvakrat v lajfu rikverc štartu pa sm reku, nč, z mojo punco bom pa ... mislu sm, da sem boga za jajca prjeu in da sem najjači tandem pilot na svetu – tak filing sem mel v tistmu trenutku. Sam me je hitr na realna tla postavl. Sem se kr na rikverc prpel, pihal je 7-10 m/s ... Rikverc sem ga dvignu, pa mi je padal mal dol padu, pol sva šla še mal nižje pa sem reku v redu bo, ni panike, bo šlo. Bla sva še mal v zavetrju, ker veter pride tam mal z boka. Potegnem. K si v obrnen rikverc, k zagrab padav, unih 42 kvadratov, unih 10 metrov vetra... Ena stran me je prehtela, dvignl me je dva metra, pa tkole levo nesl noter v drevesa. Padal je padu not med drevesa, midva sva šla 20 na uro med debli in nč ni blo nobenmu. Sva končala na tleh, nisva bla na drevesu. V glavnem, padal sem namolzu in takrat me je v trenutku streznilo – ostali so leteli – jst sem pa reku, to je to za dons, pospraviva, greva peš dol, čeprav je blo letljivo. In nisem mogu sam seb verjet, da sem tako neumnost naredu. Moram priznat, da sem se zvečer zjoku moji punci, ker nisem mogu verjet, da sem njeno življenje dal na nitko zato, ker sem bil jaz v tistem trenutku preveč egocentričen pa hud.
Mislim, da je 99,9% padalskih nesreč zarad takih neumnosti. Vedno pridem do zaključka, da karkol se zgodi, kakršnekol neumnosti mamo, v 99,9% si sam zajebu. Vsaka pizdarija, vsak škakljiv trenutek, me je naučil le tega, da sem bil itak sam kriv.

Da ne bova govorila samo o neprijetnih, nam opiši še kakšno prijetno. Verjetno najprijetnejša ni za Ikarja... ?
Haha, a lahko drugo najprijetnejšo? Ena izmed ... ne bom reku lih prijetnih, ampak bl takih zanimivih izkušenj, je bil let z mojim poslovnim partnerjem Jurijem, ki ma tam 105 kil. Tak bl močen je. On je šel že dvakrat letet z mano – pred tem tretjim poletom, mu je blo zmer kul, sam sva vedno zlo hitr pristala, 10, 15 minut sva letela. V tretjo sva pa šla na zgornjo poseko Ambroža in sva se pobrala, šla noter v Kokro. Tam sva že skor scurila, ampak men je blo kul, nama je blo v redu, če mal bluziva. Jurij je reku, no ful dobr, bova pristala, pol ure je imel dovolj vsega. In pol je tam iz Kokre en petmetrski steber vn useku gor, čez 5 minut sva bla na 2700, Jurij je bil čist posran. Reku sem mu »Morva it še na Kočno, Grintovc ...«. On itak ni mel kj za narest. Mogu je pač letet na Kočno pa na Grintovc, ker ni mel druge izbire.

To je bla zate prijetna izkušnja, kaj pa za njega?
Za njega je bla konc koncev tud prijetna izkušnja, pristala sva pri Flokiju gor in sva šla peš po avto. On je reku, da je ful vesel, da je to izkušnjo doživel, sam da enih pet let ne bo z mano letu.

Je pa zdržu, ni bruhu?
Moram rečt, da je zdržu do konca. Na koncu sem ga še en krog okol televizijskega stolpa na Krvavcu zavrtu, ker ni

blo nekega splošnega vetra (tle si bojo vsi mislel, da sem mal prtegnen). Takrat mu je mal slabo ratal pol sva pa pristala. Je reku, da bo šel peš po avto, da se mora mal nadihat... To je bil en tak zanimiv moment, težko rečem, da najboljši. Drugače pa velik velik tandemskih poletov, predvsem v Bohinju, je norih. Recimo kakšni tandemski poleti, ko letiš dol čez meglo, ko se ti luknje delajo, pa letiš čez luknjo, vidiš jezero.

Pa ni to mal nevarn – če ti vse zapre recimo ...?

Ni nevarn, sej počakaš. To je tista jutranja megla, kakor ljubljanska megla. K se začne razkrajat, takoj vidiš, luknja tle, luknja tam. Pa taka megla ni nikol do podna, je v večini primerov v Bohinju ene 200 metrov nad tlemi. Takoj, k je lukna, se da lepo letet skoz meglo. Seveda moraš vedno met vizualen kontakt s tlemi. To so eni taki hudi trenutki. Pa ti klasični poleti – na Pršivec recimo s tandemom, k pelješ v kakšnih popoldanskih pogojih, pokažeš Črno jezero, in tko naprej ... Slišal se bo klišejsko, ampak men je tolk noro tandeme vozit, da ti ne znam povedat. Jst se nikol ne zbudim pa si rečem, zdej moram it pa v službo. Uživam.

Ne pomisleš nikoli »Zdej moram pa tandemirat, pa tak dober dan je za solo letenje?«

Včasih me je to ful žrl, ko sem gledal tam iz Sorce, k so letel mim, jst pa ob 9-ih zjutraj že gor na Voglu prvi tandem. Vedno sem se pol tko tolažu – valuta mi je dvesto: al bom dvesto zaslužu al bom pa dvesto odletu. Velikokrat je blo to na tehtnici. Včasih je blo to zlo težko, zdaj, ko sem to preletaško »gimnazijo« dal skoz (»faks« me še čaka), sem pa zdej bolj skuliran. Sem doživel tolk enih stvari v preletih, da me to ne muči več tako. Vsak let bolj cenim tandemaštvo, predvsem zato, ker nisem več finančno odvisen od tega. Zarad tega sem začel še bolj uživat. Zdj mam posel čez zimo v Kranjski Gori čez zimo in moram rečt, da mi je ta šiht pozim precej bolj stresen. Pr tandemaštvu se točno zavedam, kaj moram narest - moram v prvi vrsti potnika živega in zdravega dol pripeljat. Če je ob tem še zadovoljen še tolk boljš, in to je to kar moram narest. Predvsem sem se pa tud nehal obremenjevat z vremenom. Če grem gor, pa ni za letet, grem pač dol. In mi je to zabavno. Eni pa pač sedijo za računalnikom, medtem ko jaz to delam 8 ur in ... Vedno bolj cenim tandemaštvo, ker je nora zadeva.

Še eno mal provokativno vprašanje za konec. Kaj je bolj donosno zate: tandemiranje ali snemanje reklam?

Ha. Ha. Ha... Zanimivo vprašanje. Zame al ...?

Zate, ker smo te vidl, da si nastopov v eni reklami pred kratkim. Sledi kariera?

Mislš? Da ni bil to kšn moj dvojnik? Moram malo pobrskat po spominu. Mogoče sem v kakšni. Donosno misliš finančno? Jah, reklamo je bolj donosno posnet. Zdej si lohka pa mal zračunate.

Denar je v reklamah, sreča pa na vrvicah?

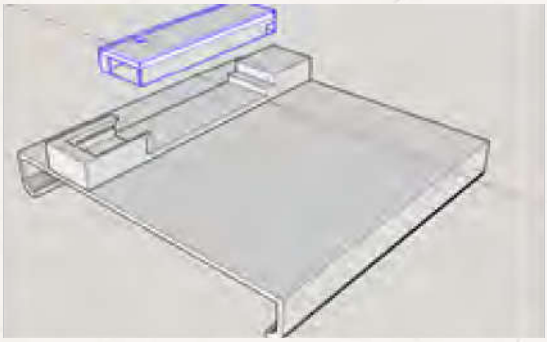
Tako je, sreča pa na vrvicah. Dobr si to napletu.

Intervjujal: Gašper Prevc

V naslednji številki nadaljujeva o XC letenju...

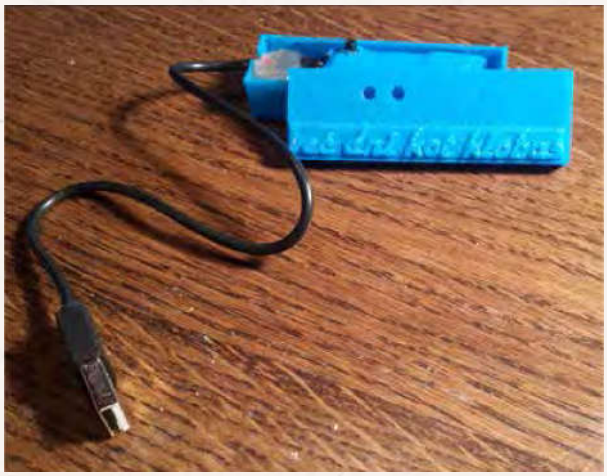
KOBO + BLUEFLYVARIO

Odločil sem se, da se udeležim svoje prve tekme, kjer bom poleg variometra potreboval tudi napravo, ki ima mapo in omogoča vnos obratnih točk. Pri letenju z jadralnim letalom, je mapa s tereni za izvenletališke pristanke še toliko pomembnejša. Prvi poskusi z mobilnim telefonom so se izjalovili, saj ima telefon dve veliki pomanjkljivosti. Prva je vzdržljivost baterije, ki se jo da sicer podaljšati z uporabo zunanje baterije, druga pa je vidljivost ekrana na sončni svetlobi. Obstaja pa še tretja, ki je skoraj pravilo, ko smo v zraku, da se vedno najde kdo, ki želi preveriti kolikšen je maksimalni čas zvonjenja, ki mu ga omogoča operater.
Najprej sem preveril namenske računalnike, vendar sem zaradi cene začel iskati cenejše alternative. Tako sem naletel na mali modul BlueFlyVario (*www.blueflyvario.com*), ki omogoča povezovanje z različnimi napravami. Povečini so to bralniki in tablice, ki so namenjene drugačni rabi in ne gre brez vrtanja po drobovju. Med napravami, ki jih BlueFlyVario podpira, mi je padel v oči mali e-bralnik Kobo mini (www.kobo.com). Predvsem zaradi velikosti, saj ne zasede celotnega kokpita (10cmx14cm) in zaradi cene. Na ebayu se ga dobi za nekaj manj kot 50 EUR. Še isti dan sem naročil tudi BlueFlyVario, ki stane okoli 100 EUR.
Na spletu je polno navodil (tiny.cc/KoboVario), kako se variometer priključi na Kobo, vendar mi rešitve, kjer je le ta fiksno pritrjen na čitalnik niso bile všeč, saj bi Kobo-ta v prostem času uporabljal kot e-knjigo, variometer bi pa včasih uporabljal samo kot indikator dviganja, za hike&fly ali za tandeme. Zato sem si zamislil svojo rešitev, kjer bi napravi lahko po želji uporabljal kot eno ali ločeno, vsako zase. Za izdelavo ohišja mi je prijatelj posodil 3D printer in polno opremljen sem se lotil dela. Najprej sem moral odpreti malo napravico in ji v drobovje priciniti konektorje, da bi lahko nanje priključil variometer.



Z nekaj truda sem v programu Google Sketchup (*www.sketchup.com*) narisal pokrov za Kobota, iz zadnje strani pa bi nanj priključil variometer. Vse skupaj bo z ježki pritrjeno na kokpit.

Kot sem omenil, sem želel variometer uporabljati tudi kot samostojno enoto, zato sem se lotil še drugega dela projekta. Ker vario potrebuje baterijo, je bilo najbolj smotrno, da uporabim zunanjo, ki jo uporabljam tudi kot rezervo za telefon. Vendar, ker ima USB priključek drugačno napetost kot variometer, je bilo potrebno narediti še manjši pretvornik. Problem je zopet rešil Ebay, kjer se za dober Dolar dobi čip, ki poskrbi tudi za to. Še malo risanja in printanja in imamo svojega piskača, ki se ga priklopi na USB in je lahko vedno z nami.



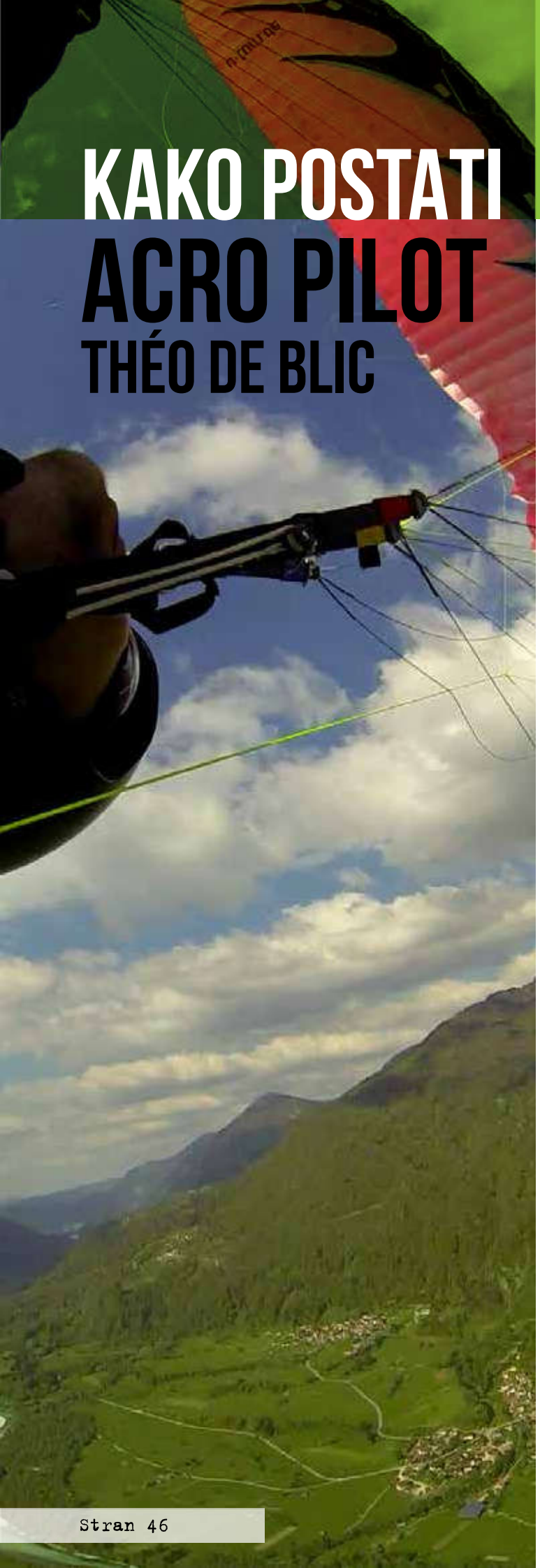
Fizični del smo tako rešili, ostalo nam je samo samo še nalaganje programske opreme. Tudi za ta del se najdejo podrobna navodila (tiny.cc/KoboXCSoar). Potrebno je naložiti ustrezne datoteke in ponovno zagnati napravico. Pričaka nas začetni ekran, ki nam ponudi preklop v sistem bralnika ali zagon programa XCSoar (*www.xcsoar.org*). XCSoar je pravi navigacijski računalnik in bi si že sam po sebi zaslužil svoj članek. Na naslovu tiny.cc/XCSoarDemo lahko preverite, kako izgleda polet s takšno napravico.

Če imate nekaj osnovnega znanja elektrotehnike, lahko za 150 EUR dobite tri naprave. Variometer, računalnik za prelete in nenazadnje, dobite elektronsko knjigo, ki jo imate lahko vedno s sabo, za tiste ure, ko na postaji, po dolgem preletu, čakate na vlak domov.

PREDNOSTI:
- 3 naprave v 1
- Vidljivost ekrana pri sončni svetlobi
- Vzdržljivost baterije
- Cena

SLABOSTI:
- Potreben je poseg v napravo in nekaj dela
- Slabša kvaliteta mape na črno-belem ekranu

Rok Kaver, DJP Polet Nova Gorica
rok.kaver@gmail.com



KAKO POSTATI ACRO PILOT

THÉO DE BLIC

Vprašanje, ki so mi ga tolikokrat zastavili, da vam sploh ne morem povedati, koliko pošte ali Facebook sporočil sem prejel v zvezi s tem v zadnjih letih: »Kako postati ACRO pilot?«
No, če sem iskren, je na to kar težko odgovoriti, kajti nikoli si nisem zastavil takšnega vprašanja, ali pa sem bil še premlad, da bi se spomnil. Torej, namesto tega, vam povem deset nasvetov, kako se lotiti akrobacij.

NAJTI SI MORAŠ PRIMERNO PADALO

Najpogostejša napaka je, da greš naravnost v freestyle ali Acro padalo. To je verjetno problem »ega«. Velikokrat sem videl to in vedno je pilot porabil dvakrat več časa, da se je nečesa naučil. Kar potrebuješ, je preprosto rabljeno EN B padalo. Na takšnem padalu se lahko naučiš vseh trikov, ki jih moraš vedeti. Je varno in enostavno in lahko ga kupiš poceni in tudi prodati ga je dokaj enostavno, kar je tudi dobra stran tega.

POIŠČI SI ACRO SEDEŽ IN DODATNO REZERVO

Če si na tesnem z denarjem, si dodatno rezervo pripni v front kontejner, to bo zadostovalo za začetek (ampak ne z XC sedežem). To je tisto, kar sem storil, ko sem začel.

NAUČITE SE VSE, KAR JE POTREBNO VEDETI O REŠEVALNIH PADALIH

Če želite biti ACRO pilot, je rezerva tvoja rešilna bilka. Videl sem preveč Acro pilotov, ki niso znali zložiti svoje rezerve, oziroma je niso znali zmontirati v sedež. Nauči se vse, kar je možno, kako in kdaj metati rezervo in biti pripravljen, da jo uporabiš. Tudi če to ni potrebno, bolje preprečiti kot zdraviti. Ni sramotno, če se let konča z rezervnim padalom - meni se je že zgodilo 10-krat!

VADI OSNOVE

Videl sem veliko Acro pilotov, ki niso bili ravno domači prav pri nekaterih najbolj osnovnih manevrih. Slej kot prej plačaš davek, zato je bolje, da z osnovami pričneš takoj. Posveti nekaj letov »piljenju« pitchinga, wingoverjev in izhodov iz spirale. Če se ti bodo piloti posmehovali, jih prosi, da ti oni pokažejo, kako se to dela in verjetno boš potem lahko rekel: »kdor se zadnji smeje, se najslajše smeje.«

IZBERI SI SVOJ PROSTOR ZA VADBO

Acro je mogoče izvajati »povsod«, vendar za začetek si najdi mesto, kjer bo dosti višine in spodaj voda s čolnom ali pa vsaj mehka drevesa. Prav tako mora biti učinkovito. Ko termika ugasne, s prijatelji vzamemo avto in se vozimo gor in dol ves dan; vsak od nas enkrat vozi navzdol, ko drugi letijo.

POJDI NA YOUTUBE

Ko sem začel, sem veliko časa posvetil gledanju filmčkov vseh najboljših pilotov, analiziral sem potezo za potezo. To mi je veliko pomagalo. Prav tako sem si zapomnil vse smešne obraze, ki so jih piloti delali med akrobacijami!

NAUČI SE "STALL"

Moj oče mi ni dovolil, da začnem z akrobacijami, dokler nisem 100% obvladal »full stall« in let nazaj. Kar je pomenilo, da sem ga delal kjerkoli in kadarkoli. To mi je šlo takrat zelo na živce, a to me je kasneje rešilo tolikokrat, da sem vesel, da je to storil.

NE BOJ SE NEUSPEŠNOSTI

Nekateri triki ti bodo vzeli ure in ure, da se jih boš naučil, medtem, ko se boš drugih naučil le v nekaj poizkusih. Tudi triki, ki si jih prejšnji dan že obvladal, včasih naslednji dan ne bodo več delovali. Ostani miren in poskusi odkriti, kaj si naredil drugače. Posnetki ti bodo pri tem prihranili veliko časa. Prav tako boš moral veliko leteti; samo vaja ti lahko pomaga odpraviti napake.

NE POZABI, DA IMAŠ DVE ROKI

Nekako ne morem pozabiti, da sem tudi v Acro svetovnem pokalu videl vrhunske pilote, ki delajo akrobacije samo v eno stran. Če izvajaš trike le v eno stran, izkoriščaš le 50% svojega potenciala, kar je zelo malo...

NAJ VAM NE BO "INFINITY" VRHUNEC

Jaz bi prej opazil pilota, ki izvaja »heliko« v obe strani, kot pa pilota, ki se muči s helikopterji, obvlada pa »infinity«. Infinity je eden izmed trikov in v bistvu sploh ni tako zahteven.

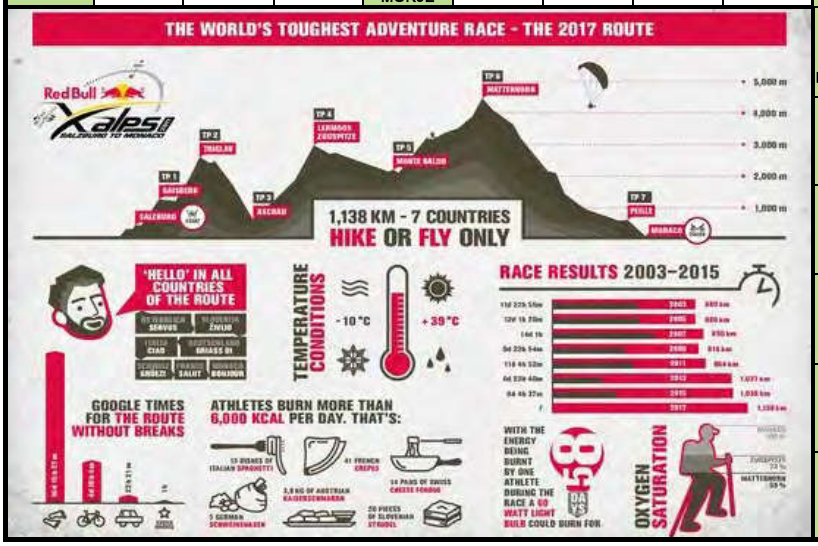
Moj zadnji nasvet bi bil, da je treba poslušati sebe, se zabavati in ne riniti z glavo skozi zid. Včasih lahko majhen XC polet ali hike&fly pomaga pri sprostitvi in tako lahko obdržite motivacijo na visokem nivoju.

Théo de Blic je samostojno začel leteti s padalom pri 12-ih letih. Kot član francoskega Acro Teama je osvojil veliko podiumov; zmaga sinhro na FAI svetovnih letalskih igrah, sinhro srebro na svetovnem prvenstvu Acro in je redno na stopničkah na Acro svetovnem pokalu. Živi v Chambéryju v Franciji.

Iz Cross Country, št.179, prevedel Dušan Durkovič

Red Bull X-alps

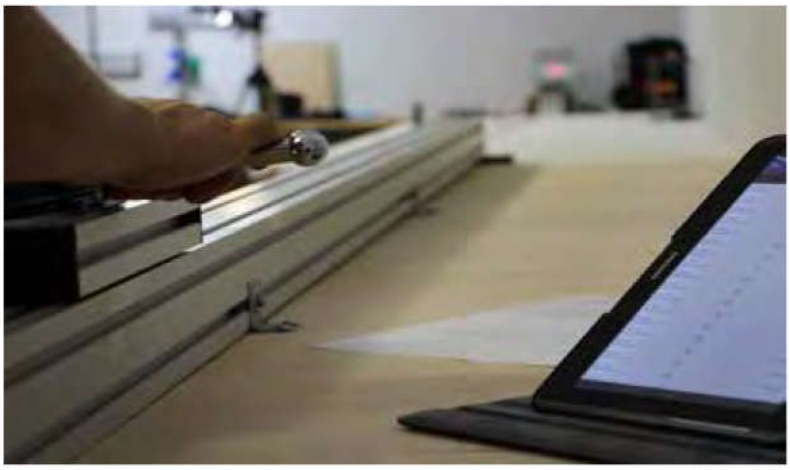
SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	ISTI ČRKI	TUJA IN NAŠA ČRKA / BOKSAR KLIČKO			NAJVIŠJA GORA KRETE (2456m)	Ikar	LARA LEBAN	DEJANSKI, RESNIČEN, STVAREN (ZASTAR.)	V DRUŽINSKEM OKOLJU ŽENSKA V ODNOSU DO SVOJEGA OTROKA, TUDI DOJKA	SREDOZEMSKA KNEŽEVINA (ORIG.)	AMERICIJ	RUS. MESTO, KJER JE BIL L.1812 PORAŽEN NAPOLEON	DOLGO REPA PAPIGA
NOMADSKO PLEME OBRI						RIMSKA 450 / TOREJ							
MLADI ANGLEŠKI ZVEZDNIK TOTTENHAMA									PEVEC NABER / LETNI POSEK GOZDA				
LESTVICA ZA OCEN JEVANJE VITALNOSTI NOVOROJENČKA / PRESTOLNICA GRČIJE							JAPONSKA VALUTA / ENAK, ENAKA, ...				LOS AN GELES / NAVADNI BEDRENEC (LJUDSKO)		
MODEL TEHNOLOGIJE DSL					NACISTIČ. POLICIJA / SLOV. GORA JZ OD BOGATINA								GRŠKA SVETA GORA (2033m)
KAZALNI ZAIMEK			DELNO PRED PLAČILO, PREDUJEM / OČE										
SVETOPISEMSKI KRAJ V JUDEJI						SAMO DEJNA NAPRAVA / NIKELJ							
TANEK SKUPEK VLAKEN, SUKANEC				NEMŠKI VRATAR, KI JE L. 2009 STORIL SAMOMOR					LATINSKI PREDLOG ZA, ... ET CONTRA / MOŠKI PLEMENITIH LASTNOSTI IN UGLAJENEGA VEDENJA				
DOBA, VEK				REKA V GRUZIJI, KI TEČE V ČRNO MORJE					NASPROTJE UREJENOSTI, REDA				
									MESTO V VZHODNI BELGIJI PRI LIEGEU				NAPAD, NASKOK
									MESTO NA KORČULI, ... LUKA				
									ROČNO ORODJE (ZASTAR. IN HRV.)				
									MODEL TOYOTE ZA AZIJ SKI TRG				
									TELIČEK, TELE				
									DOMAČA ALI DIVJA PTICA				



POMOČ KSER: slo. gora RION: gruz. reka PIMPANELICA: rastlina MALOJAROSLAVEC: rus. mesto

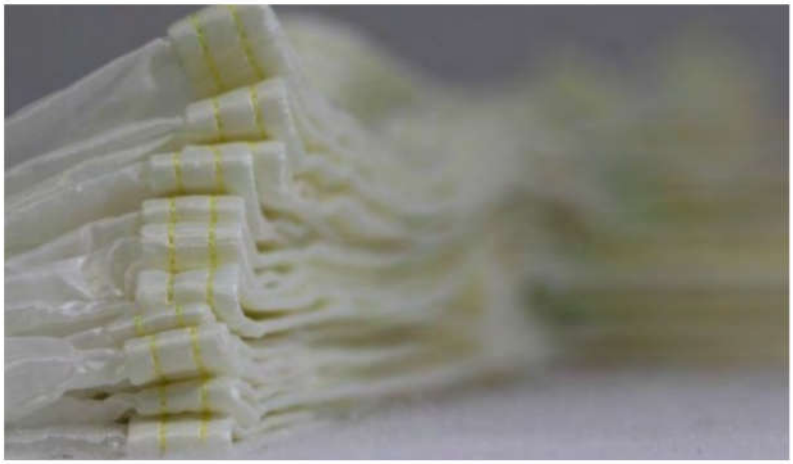
TOMATOSPORT

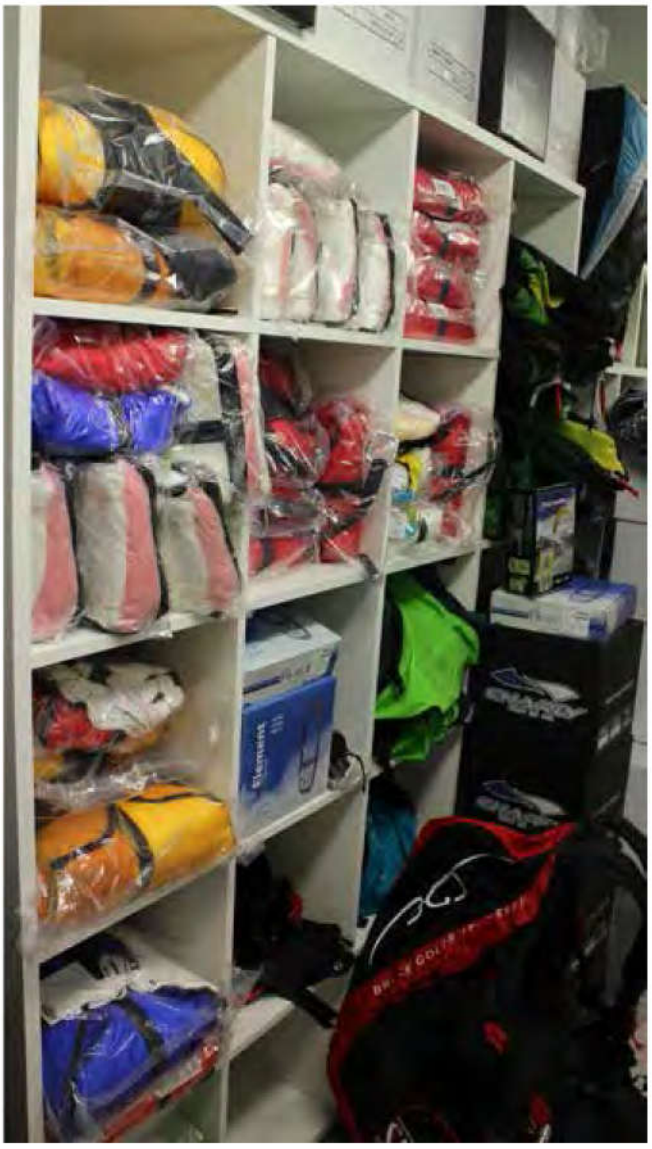
Tomat Šport d.o.o., info@tomatosport.si, +386 68 170 540



- Tehnični pregledi
- Meritve dolžin vrvic
- Popravila vrvic
- Meritve propustnosti
- Prelaganje reševalnih padal

Veliko artiklov na zalogi





Novosti v letu 2017

D-light

Z D-light padalom pri Triple Seven gliders razširjamo ponudbo lahkih kril in sicer s poudarkom na maksimalni varnosti pilota s certifikacijo v A razredu. D-light je odgovor na vse to za tiste, ki si želijo varnega udejstvovanja v hike&fly sceni od samega šolanja pa vse do XC poletov. To novo krilo, nudi pilotu maksimalno varnost, obenem pa se s svojimi letalnimi sposobnostimi ne sramuje preletov dolin. Uporaba mini-ribsov je prinesla lep igriv občutek v zavojih in termiki, tako da bo padalo zadovoljilo zelo širok spekter pilotov. Zelo nižka teža, S velikost ima samo 2,7 kg, bo porskbela da bo pot na štart lažja. Na samem štartu pa bodo lastnosti padala omogočile vesel spust v dolino, tako začetniku, kot tudi tistim, bolj izkušenim.

Knight

Knight je nov produkt pri Triple Seven gliders in dopolnjuje B razred pod vsem znanim modelom Rook2.
Z manjšo vitkostjo in novim profilom Knight ponuja lepo kombinacijo pasivne varnosti ter letalnih lastnosti, ki bodo zadovoljile širok nabor pilotov, ki si želijo vsestranskega padala z visoko stopnjo varnosti. Tako na večernem letu, kot tudi v Alpah na dolgih XC preletih, bo Knight poskrbel, da bo vsak let ostal v najlepšem spominu.

Knight je na voljo v štirih velikostih in treh različnih, osveženih barvnih kombinacijah.

Queen2

Queen2 je novo padalo na trgu padal v razredu C. Veliko časa smo posvetili samemu občutku za termiko, kjer Queen2 zablesti in zapušča stebre kot najvišji.
Nov profil ohranja tradicionalno stabilnost Triple Seven padal v celotnem območju hitrosti, hkrati pa ponuja izjemne letalne lastnosti, ki bodo poskrbele za nalaganje letov pozno v večer.

Queen2 je na voljo v 4 velikostih in v treh raličnih bravnih kombinacijah.

TEST PADAL: Na voljo vsak dan v Vipavski dolini ali po Sloveniji po dogovoru.

Najdete nas na telefonski številki 040-777-313 ali na info@777gliders.com