



# ikar

Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

interno glasilo  
za jadralne padalce  
in zmajarje



# 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)



# KAZALO

02

IZ ZPLS

04

SKUPŠČINA EHPU

05

STROKOVNI SEMINAR

07

TEKMOVANJE V PRELETIH

09

TEKMOVANJA - NOVICE

10

ZRAČNI PROSTOR

15

PGAWC TATLISU 2018

16

REDNO PRELAGANJE REŠEVALNIH PADAL

22

PRAVILNA IZBIRA PADALA

12

HIKE AND FLY



26

OBVLADOVANJE STRAHU  
V JADRALNEM PADALSTU

34

LETENJE NA MADEIRI

44

IZJAVE IZ INTERVJUJEV

46

POGLED NAZAJ

18

PRVI SLOVENSKI POLET  
Z ZMAJEM



31

INTERVJU:  
BOJAN GABERŠEK



38

LOKACIJA, LOKACIJA,  
LOKACIJA



Ikar, interno glasilo za jadralne padalce in zmajarje  
Marec 2018

Odgovorni urednik: Srečko Jošt  
Oblikovanje: Borut Kalister, Tina Červan  
Izdajatelj: ZPLS, Zveza za prosto letenje Slovenija

**Slika na naslovnici**

Pilot: Simeon Klokočovnik, lokacija: Krvavec  
Foto: Matevž Gradišek

Tisk: tiskarna GRAFIKA SOČA, d.o.o.  
Naklada: 1100 izvodov

Ob prvi letošnji številki našega glasila Ikar se spominjamo lanske sezone; letenja, srečanj, tekmovanj in dogodkov, ki so obeležili še eno zelo pestro sezono. Glede na velikost naše države in majhno število prostih letalcev v primerjavi z letalnimi velesilami, se lahko pohvalimo, da smo zelo dobro organizirani, čeprav naše delo temelji na amaterski in volonterski osnovi.

Videvali smo se na različnih vzletiščih in pristankih, največkrat zelo površno, brez da bi vedeli kdo se skriva pod kakšno letalno opremo in padalom ali zmajem. V tej dobi tehnologije in računalništva se poznamo še najbolj po imenih in priimkih iz XC Globe-ja in velikokrat ne vemo, kdo je ta dotična oseba. Organizirana druženja, srečanja, strokovna predavanja, tekmovanja, služijo tudi namenu, da se med sabo bolje spoznamo in pokramljamo o lepotah našega športa in morebitnih problemih.

Osnovni namen naše zveze, kot je zapisano v statutu, je združevanje društev s področja prostega letenja z namenom skupnega uresničevanja ciljev in interesov. Registracija in urejanje vzletišč in pristankov, spletno tekmovanje, razvijanje programov za pomoč pri letenju, interno glasilo Ikar, spletna stran, finančna pomoč društvom, zavarovanje AVP postaj, zavarovanje odgovornosti proti tretji osebi, UKW frekvenca, zaključna prireditve ZPLS, podelitve pokalov najboljšim tekmovalcem, – vse to je le nekaj od tega, kar se dogaja preko celega leta. ZPLS aktivno sodeluje v vseh zadevah, ki se tičejo prostega letalstva, saj smo legitimni predstavnik prostih letalcev v Republiki Sloveniji. Verjamemo, da je želja vseh nas, da imamo stvari glede našega letenja urejene čim bolj kvalitetno ter da se lahko z upoštevanjem pravil varno in svobodno udeležujemo v naši prelepi panogi.

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

Že nekaj let ugotavljamo, da je letenje slovenskih prostih letalcev na zavidljivi ravni glede same varnosti letenja, kar je posledica dobrega dela šol jadralnega padalstva in jadralnega zmajarstva, delovanja naše zveze ter seveda

tudi organiziranosti dela v smislu skupnih letenj v samih društvih.

V sezoni 2018 želimo vsem članom lepo in varno letenje. Prihaja zopet spomladansko obdobje, v katerem smo imeli v prejšnjih letih že nekajkrat probleme z neupoštevanjem predpisov s strani posameznikov. Zavedati se moramo, da smo udeleženci v zračnem prometu, ki se odvija po predpisanih pravilih in da lahko takšni dogodki privedejo do zelo neprijetnih posledic za vse, ki se ukvarjamo s prostim letenjem. Zato pozivamo vse pilote k upoštevanju pravil in omejitev.

Piloti z licenco lahko brezplačen izvod VFR+GPS karte in VFR bilten naročite na:

<http://www.sloveniacontrol.si/trgovina/brezplacna-vfr-gps-karta>

Vsa društva, ki so plačala članarine za 2018 in poslale spisek s pravilnimi podatki in naslovi članov prejmejo za člane vinjete za čelado in nalepke za izkaznico. Pravilnost naslovov članov je še posebej pomembna zaradi prejemanja Ikarja, ureditve zavarovanja, itd. Predstavnike vseh društev naprošamo, da ažurno javljajo tudi spremembe podatkov članov med letom.

Društva, ki zamujajo s plačilom članarin (rok je bil konec februarja) pozivamo, da uredijo plačilo in javijo točne podatke članov najkasneje do konca meseca marca. Predstavnike društev s poravnano članarino vabimo na redno letno skupščino, ki bo 19. aprila 2018. Naprošamo za zanesljivo udeležbo, saj se bomo pogovarjali o delu v preteklem obdobju in postavili cilje za v prihodnje. Predstavniki društev so tisti, ki vse informacije o delu in nalogah ZPLS nato posredujejo članstvu svojih društev, tako da so člani seznanjeni o tem zakaj zvezo imamo in zakaj je pomembno biti njen član. Zveza smo namreč mi vsi in skupaj lahko naredimo veliko. Pozivamo vas tudi, da bolj korajžno pošiljate sestavke raznih vrst za naše interno glasilo Ikar, ki je prav tako namenjeno čim boljшему informiranju članov.

Ob lepih trenutkih v zraku se moramo zavedati, da je naloga vseh jadralnih zmajarjev in jadralnih padalcev tudi to, da sodelujemo pri ureditvi vzletišč in pristankov. Zato se s svojim prostovoljnim delom lokalno redno vključujemo pri akcijah, ki jih organizirajo naša društva in društva v bližnji okolici. Paziti je treba v spomladanskem času tudi na to, da ne pristajamo v visoki travi, saj s tem povzročamo nezadovoljstvo lastnikov pristankov in probleme pri kasnejših dogovorih glede uporabe.

Naprošamo vas, da nalepite nalepke za leto 2018 na čelade in imate s sabo pri letenju izkaznico članstva v ZPLS, saj imate s tem omogočeno brezplačno letenje na slovenskih vzletiščih. Želimo vam čimveč lepega in varnega letenja, seveda z upoštevanjem razdelitve zračnega prostora. Se vidimo v zraku.

**UO ZPLS**

# LETNA SKUPŠČINA ZPLS

V skladu s statutom ZPLS sklicujemo redno letno skupščino ZPLS. Skupščina bo v četrtek, 19. aprila 2018, v zgornjih prostorih gostišča Pod Jenkovo lipo v Gradu pri Cerkljah, s pričetkom ob 18. uri.

Dnevni red:

Otvoritev skupščine  
Izvolitev organov skupščine  
Letno poročilo predsednika za 2017  
Finančno poročilo za 2017  
Poročilo nadzornega odbora za 2017  
Program dela za 2018  
Finančni načrt za 2018  
Razno

V kolikor se skupščine ne bo udeležil predsednik društva, je potrebno prinesiti s seboj pooblastilo predsednika. Društva, ki se skupščine ne bodo mogla udeležiti, naj za zastopanje pooblastijo kakšno drugo društvo. V tem primeru naj predstavnik pooblaščenega društva prinese s seboj pooblastilo, ali pa predsednik neudeleženega društva pooblastilo potrdi po mailu na e-mail naslov tajnice ali predsednika zveze do srede, 18. aprila 2018.

Vabljeni !  
za UO ZPLS:  
Bojan Žižmond





# SKUPŠČINA EHPU

Pozdravljeni,

Evropska zveza jadralnih zmajarjev in jadralnih padalcev EHPU (European Hanggliding and Paragliding Union) združuje skoraj 100.000 prostih letalcev iz 19 evropskih držav. V letošnjem letu sem mesto predsednika EHPU-ja uspešno predal mojemu nasledniku Špancu Ponce Alfredu, predsedniku španske zveze AVLE. Kot organizator srečanja se najbolj zahvaljujem Juretu Franku za pomoč ter Srečku Joštu za navzočnost na skupščini. Brdo pri Kranju je odličen prostor za takšne prireditve, čestitke gredo prav tako njihovemu osebju za prijaznost in profesionalnost. Letošnja skupščina je bila do sedaj najbolj zastopana, tako po udeležbi držav, kot po številu zastopnosti. Na skupščini smo pogrešali le zvezo za prosto letenje Irske. Dan pred skupščino sem organiziral tudi kratek izlet na moj primorski konec Slovenije, kjer smo skupina dvajsetih udeležencev obiskali proizvodnjo Pipistrelovih letal, Vinsko klet Guštin, obeležje na Cerju, vasico Šmartno v Brdih ter grad in vinsko klet Dobrovo. Na skupščini smo vsi delegati izpostavili različne okoljske probleme, na katere naletimo v toku leta. Le nekaj vam jih bom tudi predstavil. Na vzletišču Lijak že dalj časa rešujemo problem z razširitvijo vzletišča. Prav o tem sem se pogovarjal tudi s francoskim predstavnikom za okolje pri EHPU, gospodom Tomasem Senacom, ki mi je priskočil na pomoč z nekaj nasveti. Sam sem nekaj dni



imajo sedaj velike probleme z naravnimi parki in zaščitniki ptic. Švedi in Švicarji imajo probleme, ker se prebivalci pritožujejo nad prenizkimi preleti motornih padal nad stavbami. V Švici je postopek registracije vzletišča ali pristanka podoben pridobitvi gradbenega dovoljenja. V Nemčiji in Franciji so se v preteklosti takšnim in drugačnim vplivom okoljevarstvenikov zoperstavili tako, da so se združili s športi na prostem, kot so gorski kolesarji, kajakaši, alpinisti, planinci ter na tak način pridobili na pomembnosti pri sodelovanju glede izvajanja raznih okoljskih ukrepov, saj niso bili več manjšina. Nemčija je podala predlog, da se v izpitna vprašanja v prihodnosti doda obnašanje pilotov do narave in okolja. S takimi in drugačnimi problemi se bomo morali v prihodnosti spopadati tudi mi. Tukaj nam bo v pomoč izdelan elaborat vpliva jadralnega padalstva in zmajarstva na okolje in prostor, ki ga je v Nemčiji izdelala neodvisna institucija. Letos se nam je na skupščini pridružilo tudi združenje jadralnopadalskih proizvajalcev PMA (Paraglider Man-



pred skupščino sodeloval tudi pri pogajanjih med društvom Polet Nova Gorica in okoljevarstveniki. Po zadnjih pogajanjih je le prišlo do manjšega napredka in upam, da bomo lahko vzletišče Lijak v prihodnosti primerno uredili. V Avstriji imajo čedalje večje probleme z lovci, ki imajo velik vpliv pri okoljevarstvenikih, saj zahtevajo od njihove agencije, da piloti ne bi leteli nižje od 150m oz 500ft nad terenom ter tako plašili divje živali. Španci, ki so bili znani kot zelo liberalni do jadralnih padalcev,



ufacturers Association). Predstavili so nam njihovo delovanje, skupaj pa smo zgladili spor, ki je nastal v lanskem letu zaradi oblike in načina financiranja AFNOR-ja (francoske testne hiše) glede izvajanja nove umestitve standarda za certificiranje jadralnopaladskega sedeža. Zastopnik EAS (European Air Sports), ki nas zastopa v evropskem parlamentu, nas je seznanil s prihajajočimi težavami, ki sledijo med nami in droni, le teh je vsako leto več. EAS ima tudi novega člana, z lanskim letom je to European Model Fly Union, ki združuje 128.000 članov. Zelo pomemben podatek, ki ga je podprla večina delegatov, je predlog izdelave kartice EHPU za vse člane, ki naj bi nadomeščala IPPI kartico.

Kot vidite, je namen skupščine EHPU-ja izmenjava problematike, mnenj, podatkov, nasvetov. Zato smo člani takšnega združenja in v tem združenju je potrebno aktivno sodelovati.

**Predsednik ZPLS: Bojan Žižmond**



## STROKOVNI SEMINAR

### ZA PODALJŠANJE POOBLASTILA UČITELJ JADRALNEGA PADALSTVA

V sejni sobi picerije Pod Jenkovo lipo v vasi Grad v Cerkljah je bil 10.2.2018 izveden strokovni seminar za učitelje jadralnega padalstva, ki je bil organiziran pod okriljem ZPLS, udeležba na njem pa se lahko uveljavlja za enega izmed pogojev za podaljšanje pooblastila. Prisotnih je bilo 24 udeležencev, pooblaščenih učiteljev in kandidatov za učitelja. Vsebine predavanj so iz aktualnih tematik iz področja šolanja kandidatov. Program seminarja predhodno potrdi Agencija za civilno letalstvo. Naša zveza bo takšne seminarje organizirala v prihodnje vsakoletno. Za udeležence je seminar brezplačen, stroške krije ZPLS, saj takšno srečanje pripomore k nadaljnji ohranitvi zelo kvalitetnega izobraževanja na področju jadralnega padalstva pri nas.



## PROGRAM SEMINARJA

### 1. Razlaga postopkov za pridobitev dovoljenja JP in pooblastil T,U

(dokument »Navodilo za opravljanje preverjanja usposobljenosti pilotov jadralnih padal in postopek za pridobitev dovoljenja in podaljšanje pooblastil pilotov jadralnih padal«)

### 2. Enoten program šolanja za pilota tandem jadralnega padala (dokument »Program usposabljanja pilotov tandem jadralnih padal«)

Oba nova dokumenta sta bila izdana v decembru 2017 in sta objavljena na spletni strani Agencije za civilno letalstvo (CAA):

<http://www.caa.si/index.php?id=474&L=wmvzkihd>

Predavatelj: Srečko Jošt, učitelj JP

### 3. Metodika poučevanja vzleta

Predavatelj: Simeon Klokočovnik, učitelj JP

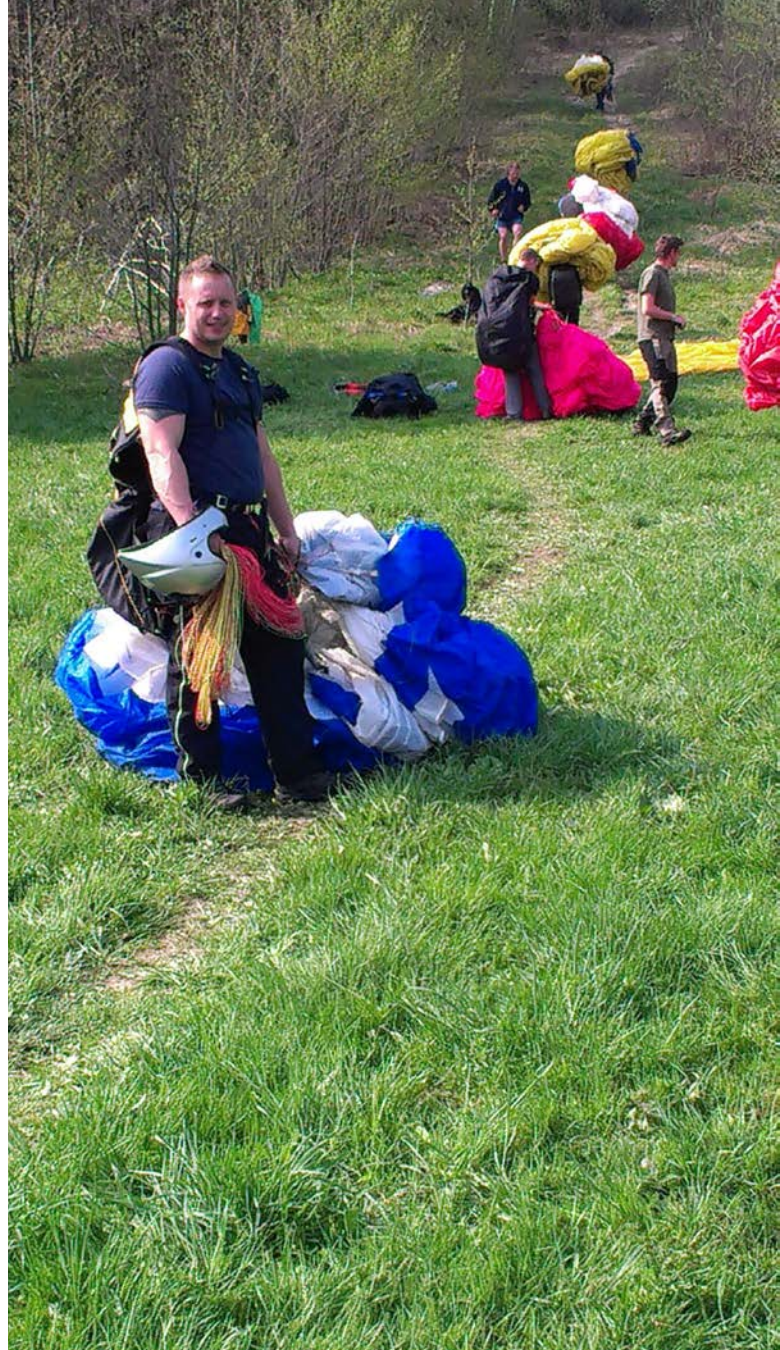
### 4. Delitev jadralnih padal po zahtevnosti in primernosti za šolanje

### 5. Reševalno padalo v šoli JP

Predavatelj: Sandi Marinčič, učitelj JP

### 6. Tečaj izrednih postopkov, organizacija in pomen za varno letenje

Predavatelj: Klemen Sovan, učitelj JP







# TEKMOVANJE V PRELETIH

MAREC, APRIL, MAJ 2018

## JADRALNO ZMAJARSTVO:

### AEROS WINTER RACE 2018 (CLASS O1)

Organizator : Prelet Šentrupert (za: Brovč Ivan)

Lokacija : Tolmin (Kobala), Lijak, Ajdovščina (Kovk)

Datum : 21.03.2018 - 25.03.2018 (28.03.2018 - 01.04.2018) rezervni termin

## JADRALNO PADALSTVO:

### SOČA OPEN VALLEY

Organizator : Športni klub Lep oblak (Prevc Gašper)

Lokacija : Kobala (pisarna: Kamp Gabrje)

Datum : 27.04.2018 - 30.4.2018 (rezervni datum 1.5.-2.5.)

V predprijavi prijavljenih 152 pilotov, max. število pilotov na tekmi 110

<https://comps.sffa.org/en/event/soca-open-valley-2018>

### 5. ALPEN CUP 2018

Organizator : Društvo Adrenalin Paragliding Team Gornje Posočje (Kristjan Kuščar)

Lokacija : Kobariški Stol, Kobala (pisarna: Kamp Gabrje)

Datum : 17.05.2018 - 20.05.2018

V predprijavi prijavljenih 145 pilotov, max. število pilotov na tekmi 130

<https://comps.sffa.org/en/event/alpen-cup-2018>







# TEKMOVANJA - NOVICE

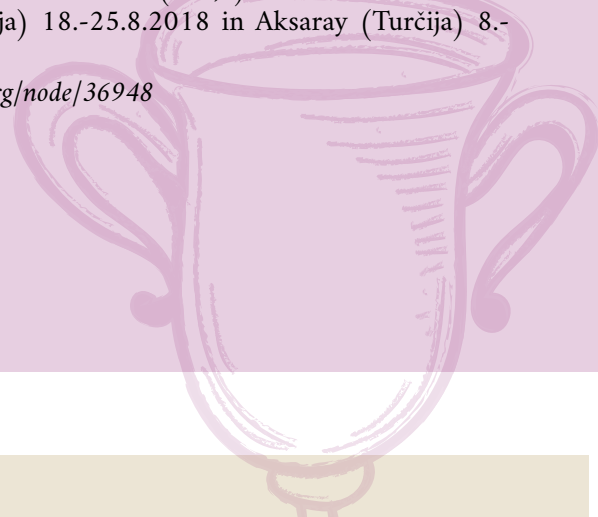
Hrvaški pilot Marko Hrgetić je na tekmovanju Monarca Paragliding Open v Valle de Bravo v Meksiku (14.-18.1.2018), z jadralnim padalom Triple Seven Queen2 (EN C) osvojil 4. mesto v skupni uvrstitvi, hkrati pa 1. mesto v EN C in tudi v EN D klasi. Tekmovalo je 150 pilotov, več kot polovica od njih je letela na EN CCC tekmovalnih in EN D jadralnih padalih.

<http://www.monarcaopen.com/results.php>



Od 17. 24.2.2018 je bilo v Bright-u (Avstralija) tekma svetovnega pokala (PWC-Paragliding World Cup), katere so se udeležili tudi trije naši piloti: Jurij Vidic, Marko Novak in Rok Dolinšek. Izpeljane so bile le štiri dnevne tekme, od tega je bil Jurij 1x drugi in 1x četrti, Marko pa je zmagal na četrti tekmi. Med 123 piloti je Jurij zasedel skupno 19., Marko pa 22. mesto. S tem rezultatom sta se že uvrstila v Superfinale, ki bo v januarju 2019, organizator še ni določil, najverjetneje bo Brazilija. Letos bodo tekme svetovnega pokala še v: Castelo (Brazilija) 14.-21.4.2018; Gemona (Italija) 23.6-30.6.2018; Sopot (Bolgarija) 18.-25.8.2018 in Aksaray (Turčija) 8.-15.9.2018.

<http://pwca.org/node/36948>



Od 16. do 22. septembra 2018 bo v Kobaridu evropsko prvenstvo v natančnosti pristajanja z jadralnimi padali. Organizator tekmovanja je Društvo Adrenalin paragliding team Gornje Posočje. V letu 2017 je bilo uradno registrirano vzletišče Ozben s pristankom v Kobaridu, kjer bo tekmovanje potekalo. V letošnjem letu bo urejena še dovozna cesta do vzletišča, ki bo v nadaljnjih letih verjetno eno od najbolj obiskanih vzletišč v Posočju.

# ZRAČNI PROSTOR

**PREDAVATELJ: DAMJAN JAZBEC, KONTROLOR  
ZRAČNEGA PROMETA IN JADRALNI PADALEC**

Šentjur, 19.2.2018

V DJP Lintvar smo, tako kot je to v navadi že nekaj let, tudi letos organizirali predavanje o uporabi zračnega prostora. Predavanje je bilo odprtega tipa. Namenjeno je bilo tako tistim, ki se šele podajajo na pot jadralnega padalstva, kot tudi tistim, ki letijo že dalj časa in so si predvsem želeli obuditi znanje na tem področju. Predavanju je prisluhnilo 46 jadrálnih padalcev iz več štajerskih klubov.

Zrak običajno istovetimo z brezčasnim in brezmejnim prostorom, letenje pa največkrat predstavlja sinonim za svobodo. A po nebu ne leta le takšna in drugačna perjad, na nebu lahko srečamo številne uporabnike zračnega prostora. In vsi ti si želijo le eno: varno in užitka polno letenje. Da pa bo temu res tako, moramo v prvi vrsti poznati pravila uporabe tega prostora. Ker si na kontroli letenja resnično želijo, da smo dobro poučeni o pravih in ker si želijo, da jih uporabniki zračnega prostora spoštujemo, so poskrbeli za to, da so bila ta predavanja za nas, jadrálne padalce, brezplačna.

Tako nam je ponedeljkov večer popestril naš stari znanec Damjan Jazbec, ki nam je z veseljem razjasnil kje se sme in kje se ne sme leteti.

Damjan Jazbec je spregovoril o prostorih G, E, C in D, o CTR-ih in o TMA-jih. Spregovoril je o tem kdaj lahko

letimo tudi višje in o tem, da ob izdanih NOTAM-ih leteti sploh ne smemo. Pod pogojem, da je Javna agencija RS za civilno letalstvo izdala posebno dovoljenje, lahko jadralni padalci letimo tudi v E prostoru. Vendar se tako dovoljenje lahko izda le za tekmovanja ali prireditve in nikoli le za posameznika. Z izdanim NOTAM-om pa se lahko popolnoma prepove prosto letenje na določenem področju za določen čas.

Zračni prostor je lahko kontroliran ali nekontroliran. E, C in D predstavljajo kontroliran zračni prostor. Jadrálnim padalcem in jadrálnim zmajarjem je namenjen G prostor – to je sloj prostega letenja – nekontroliran zračni prostor. V tem prostoru se leti po pravilih vizualnega letenja (VFR), kar pomeni, da je dovoljeno leteti podnevi (čas dneva je opredeljen od 30 minut pred sončnim vzhodom in do 30 minut po sončnem zahodu) in v vizualnih meteoroloških razmerah. Letenje v oblakih je strogo prepovedano. G prostor lahko na določenih mestih sega vse do 2900 metrov nad morjem. Te višine so dopustne na določenih mestih v Julijskih Alpah, Karavankah, Kamniško Savinjskih Alpah in v Posočju (npr. Vogel, Vogar, Kriška gora, Krvavec, Kobala, Kobariški Stol,...). Ponekod je G prostor omejen z višino 750 metrov nad terenom. Do takšne višine smemo leteti na primer na Maliču, Lisci, Žusmu, Konjiški gori, Dobrovljah, Švarcu, Orešju, Vetrniku, Vinski gori, Lijaku, Kovku, Slivnici... V TMA-jih je G prostor omejen z višino 300 metrov nad terenom. Tako smemo na Donački gori, na Mrzlici, Moravški

**19.2. ob 18h Športni park Šentjur**  
**Predavanje na temo zračni prostor RS**

**predavatelj:**

**Damjan Jazbec kontrolor zračnega prometa RS**



KONTROLA  
ZRAČNEGA  
PROMETA  
SLOVENIJE



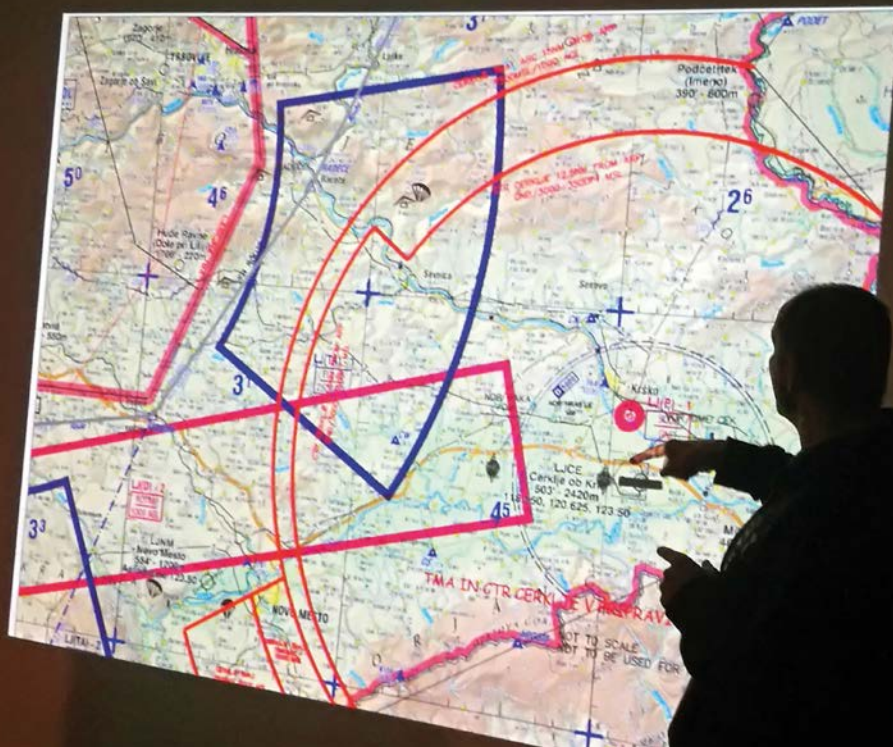
okrog Kuma, na Lepenatki, Menini, leteti le 300 metrov nad terenom.

Govorili smo o CTR Ljubljana, Maribor, Portorož in Cerklje, kjer je letenje jadralnim padalcem strogo prepovedano. V povezavi s CTR Cerklje nas je šokiral z novico o obetajočih se drastičnih spremembah, ki bodo, v kolikor bodo stopile v veljavo, močno vplivale na prosto letenje na štajerskem in dolenskem koncu.

V Cerkljah se v prihodnosti obeta večja vojaška baza, kar bi naj posledično pripeljalo tudi do številčnejših vojaških aktivnosti in večje frekventnosti vojaških letal. V kolikor se bodo te napovedi uresničile, bo letenje na tem prostoru za nas nemogoče. Spremenjen CTR Cerklje bi naj zasedal skoraj ves prostor med Podčetrtkom, Radečami in Novim mestom in bi dejansko onemogočil letenje na Lisci, Švarcu, Vetrniku, Orešju, Rudnici, Žusmu, Smuku, hkrati pa bi seveda tudi močno vplival na izvedbo daljših preletov, ki so se v preteklosti izvajali iz smeri vzhoda ali v obratni smeri iz zahoda.

V preteklem letu so bile pri nas ukinjene zračne poti, podobno je storila sosednja Avstrija. Ti koridorji so bile utečene poti po katerih so letela letala, vendar so se zaradi ekonomičnosti in praktičnosti odločili, da jih ukinejo, s čimer je letalom omogočeno, da lahko letijo po najkrajši poti in ne delajo več nepotrebnih ovinkov.

Ob koncu bom dejala le še to. Februar je mesec, ko običajno že zadiši po pomladi. To je čas, ko jadralni padalci z rahlo nervozo pričakujemo tiste mesece, ki so nam najbolj naklonjeni. In ko pridejo, bodimo strpni.



**” Spoštujmo pravila in poskrbimo, da bodo tudi naši nasledniki lahko dihali ta zrak in vrteli te stebre. Pustimo, da bodo lepi dnevi res lepi in ne dopustimo, da nestrpnost, nevoščljivost in nemarnost pokvarijo naše odnose. To nam ne paše ;-)**

Zavedajte se, da prisluhniti takšnim predavanjem ni nikoli odveč. Pravilno je, da obnavljamo znanje in da ga dopolnjujemo z morebitnimi spremembami in novostmi. Na nebu nismo edini!

**Mojca Pišek, DJP Lintvar**

Uporabne povezave:

- <https://www.sloveniacontrol.si/>
- <https://www.sloveniacontrol.si/trgovina/brezplacna-vfr-karta>
- <https://www.sloveniacontrol.si/informacije/vfr-karta-2015>
- <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlid=199913&stevilka=616>
- <http://www.lintvar.si/groups/letalski-predpisi-z/>





## HIKE & FLY | HODI IN LETI

Dejavnost, ki v svoji pojavnosti ni nič novega, je pa vedno bolj popularna. Popestritev letenja s hojo in vzponom ali popestritev vzpona na goro z poletom v dolino, to je stvar osebnega odnosa... Možnosti imamo veliko, tako pri izboru težavnosti vzpona, kakor pri samem poletu. Lokalno jadranje, XC, hiter ali malo manj hiter spust v dolino...vse to je h&f, ne glede na težo ali letalne sposobnosti naše letalne naprave. Seveda imamo na trgu vse bolj lahko in specializirano opremo, tako za dolge prelete kakor za hitre spuste v dolino. Lahkost je trend, ki že nekaj let vlada v konstruiranju in izdelavi jadralno padalske opreme. Mnogokrat je težka odločitev kaj je tisto pravo, katero padalo je najboljšo... Odločitev je sicer lažja, če se vprašamo, ne katero je najboljšo, temveč katero je primerno za nas?

Hodi in leti, oziroma angleško Hike and Fly je izraz, ki čisto zadovoljivo označuje to dejavnost, težko bi našli kaj bolj primerne. V času vzpona, hoje na hrib smo pohodniki, planinci, gorohodci ..., tako kakor ostali, ki se z nahrbtnikom ali brez njega vzpenjajo po isti poti. No,

na vrhu, po vzletu smo pa letalci, tako kakor vsi ostali jadralni padalci in zmajarji, ki so na vrh prišli z gondolo. H&F je v Sloveniji kar zastopana dejavnost, res pa je, da se večinoma odločamo za bližnje lokalne vrhove ali pobočja. Da bi se ta repertoar razširil, je ZPLS ponudila edinstven organiziran izziv H&F transverzalo Slovenije. Transverzala je predvsem izziv poleteti iz 21-tih markantnih slovenskih vrhov in gora in še 3-eh dvatisočakov po lastni izbiri. Zbiranje žigov iz vrhov je malo za časom, zato pa je vedno bolj prisotna težnja »nazaj k naravi«. Časovno transverzala ni omejena, je izziv za leto, dve ali več let (ta je najboljši).

V enem letu je ZPLS izdala več kot 150 knjižic (15% vsega članstva). To ni malo. Imamo tudi prva dva zmagovalca: Bojan Renuša in Jože Spevan. Bravo! Za ostale je še vedno dovolj prostora. Torej letite in hodite. Vsak, ki opravi transverzalo, prejme tudi spominsko ZPLS plaketo.

Več informacij o ZPLS transverzali na: [www.hikeandfly.si](http://www.hikeandfly.si)

zastopstva:

airdesign

swing

icaro paragliders

supair

independence

skyman

fg-plus rescue



**KIMFLY**  
paragliders

**TEHNIČNI PREGLEDI  
PRELAGANJE RP  
SERVIS**

[www.kimfly.si](http://www.kimfly.si)

041 677 595

## NEKAJ DOBRIH MISLI ZA VISOKOGORJE

..... pri načrtovanju ture upoštevati vremensko napoved ..... vzletanje na najbolj primernem mestu, ne za vsako ceno na vrhu .....  
..... telefon vedno v dosegu roke ..... samohodci informirajte koga o svojem namenu (live tracking) .....  
..... pri malo močnejšem vetru najdi vzletno mesto nižje pod grebenom ..... izogni se skupinam gamsov ali druge divjadi .....  
..... v zimskih razmerah upoštevati nevarnosti in zahteve zimske ture ..... ne objavljaj filmov s sumljivo vsebino na spletu .....  
..... izbira primerne pristajališča glede na pričakovan dolinski veter ali termiko ..... izogni se srečevanju s pazniki v TNP .....

## PRIHAJAJOČI H&F DOGODKI

PRVI POMLADNI DAN - pohod na Zaplato iz Preddvora (20. marec 2018)

DAN MLADOSTI - pohod na Kamniški vrh (25. maj 2018)

Več informacij na [www.hikeandfly.si](http://www.hikeandfly.si)

Zapisal : Sandi Marinčič

## H&F V 2017

**Zlatko Koren je bil sprejet na X- Pyr 2018.**

**Bravo Zlatko in spremljevalec Tomaž Bavdaž.**

<http://www.x-pyr.com/en/2018/01/18/x-pyr-2018-final-selection-list/>

Na žalost smo pred kratkim od Zlatka izvedeli slabo novico:

»Ja, za X-Pyr sem se prijavil v jeseni lanskega leta in sem bil izbran, vendar sem konec januarja na smučanju v Franciji v snow-parku imel nezgodo. Zlomil sem vrat stegenice in pokasiral tri »šraufce«. Trenutno sem na berglah in ne smem stopiti na nogo še kakšna dva tedna, potem pa



upam, da bo vse OK in bom zelo počasi lahko spet začel »športat«. Najprej sem mislil, da bi z X-Pyr vseeno poskušal. Po dogovoru z organizatorjem sem si vzel mesec časa za razmislek in na koncu tekmo za letošnje leto odpovedal.«



Če pogledate imena, boste videli kako močna je konkurenca letos. Tekmovalo bo 40 pilotov s spremljevalci, iz 17 držav, ki bodo morali opraviti pot iz Biskajskega zaliva na severu preko Pirenejev do Sredozemskega morja na jugu, v dolžini 477 km. Tekma dobiva rang tekmovanja Red Bull X-Alps, spremljali jo bomo lahko od 24. junija dalje. Nekaj najbolj znanih pilotov:

**Chrigel Maurer:** 5x zmagovalec X-Alps (2009-2017); X-Pyr 2014-2016 winner

**Toma Coccone:** drugi na X-Alps 2007 in 2011 Edini pilot, ki se je udeležil vseh dosedanjih X-Alps tekmovanj

**Aaron Durogati:** šesti na X-Alps 2015, sedmi v 2013 ; zmagovalec PWC Superfinal 2012 in 2016

**Félix Rodríguez:** večkratni zmagovalec PWC tekmem, večkratni Akro svetovni prvak

**Stanislav Mayer:** deseti na X-Alps 2017, dvanajsti na X-Alps 2015, drugi na X-Pyr 2016, četrti na X-Pyr 2014

**Maxime Pinot:** zmagovalec PWC 2014 Superfinal

**Nelson de Freyman:** enajsti na X-Alps 2015, dvanajsti na X-Alps 2017

## ŠE NEKAJ H&F DOGODKOV V LETOŠNJEM LETU:

Po treh letih premora ter smrtni nesreči na Crossalps 2015 se je organizator odločil, da v letošnjem letu zopet izpelje tekmo (Brannenburg-Nemčija).

Termin: 3.-4.8.2018

<http://www.crossalps.com/index.php>

Konec avgusta bo drugič izpeljana tekma Dolomitysuperfly.

Termin 26.8.-1.9.2018.

**Izbrani so trije Slovenci: Zlatko Koren, Simeon Klokočovnik in Anže Pristov**

<https://www.dolomitisuperfly.com/athletes/?lang=en>

V letošnjem letu se je pojavila nova zelo zanimiva h&f tekma. Začetek tekme (Lecco-Italija) 12.5.2018, zadnji čas prihoda v cilj – teden dni od začetka tekme.

<http://ironfly.eu/>







## PGAWC TATLISU 2018

## SVETOVNI POKAL V NATANČNOSTI PRISTJANJA

Zakorakali smo že v drugi mesec novega leta. Počasi se začena nova sezona in pričele so se odvijati tudi tekme v natančnem pristajanju z jadralnimi padali. Tako je za nami že prva tekma svetovnega pokala PGAWC, ki se je od 16.-18. februarja odvijala na severnem Cipru. Na njej se je predstavila tudi nova sestavljena ekipa Triple Seven. To so zastopali naslednji tekmovalci: Jaka Gorenc, Renato Herega, Slobodan Maletić ter Jovan Novak.

Tekma je bila vse prej kot lahka. Na njo se je prijavilo 88 tekmovalcev iz 18 držav, kar priča o močni konkurenci, piko na i pa je dodalo še slabo vreme. Močan veter in dež sta onemogočala letenje in iz tega razloga smo zaključili le eno serijo. Druga serija je bila prekinjena zaradi premočnega vetra, ob tem pa nas je prehitela še tema. Na vzletišču so bili ves čas prisotni močni sunki vetra, ki je ob tem nenehno spreminjal svojo smer. To je mar-

sikateremu pilotu močno otežilo že sam štart. Pogoji na pristanku niso bili nič kaj bolj prizanesljivi in ravno zato so se tu močno pokazale spretnosti pilotov.

Ne glede na težke okliščine se ekipa TRIPLE SEVEN ni dala ter je tekmo zaključila na odličnem drugem mestu. Prvo mesto je zasedla ekipa BGD (med člani tudi Matjaž Ferarič in Rok Preložnik), tretje pa ekipa NO NAME. V posamični razvrstitvi je član ekipe Triple Seven Jaka Gorenc zasedel odlično drugo mesto.

Na naslednji tekmi PGAWC Serbia Open, ki bo potekala aprila, se bo ekipa Triple Seven prav tako maksimalno potrudila, da doseže vrhunski rezultat in da ponovno stopi na stopničke.

### Renato Herega





# REDNO PRELAGANJE REŠEVALNIH PADAL

## IN VSE OSTALO, KAR SPADA ZRAVEN V ČASU ZIMSKEGA SPANJA

27.1.2018, Gorica pri Slivnici

Zima je manj primeren letni čas za letenje, razen če se odpravimo na južno poloblo. Včasih je sicer dovolj, da se odpeljemo na Lijak ali Kovk, kjer smo lahko tudi v zimskem času deležni vsaj malo tako zelene termike ali pa nam teren postreže vsaj z jadranjem na pobočniku. Ne glede na vse, lahko rečemo, da je to čas zimskega spanja, saj je zima najmanj primeren letni čas za letenje. Lahko pa ta čas izkoristimo za take ali drugačne priprave povezane s prihajajočo sezono.

Konec januarja, oziroma v začetku februarja, v Društvu jadralskih padalcev Lintvar vsako leto organiziramo prelaganje reševalnih padal, saj smo mnenja, da je to čas, ko se počasi začnemo pripravljati na novo sezono.

Zaželeno je, da reševalno padalo preložimo na dve leti, oziroma po potrebi prej, v prvi vrsti pa je potrebno, da le to ni starejše od petnajstih let.

Letos smo prelaganje izvedli 27.1.2018. Bil je meglen sobotni dopoldan, nič kaj primeren za letenje in toliko bolj primeren za prelaganje. Trije prelagalci so pričeli z delom ob 7h zjutraj, z delom pa so zaključili ob 15h. Z veseljem lahko povemo, da je bilo preloženih 48 padal, na prelaganje pa so prišli člani našega kluba, pa tudi veliko članov drugih klubov. Med reševalnimi padali se je našlo tudi nekaj starejših in upamo, da bodo lastniki še pred novo sezono poskrbeli za njihovo menjavo.

Tako kot vedno, smo tudi letos omogočili simulacijo izmeta reševalnega padala, s pomočjo katerega se lahko pilot vsaj delno približa izmetu reševalnega padala v zraku, hkrati pa se na ta način lahko prepriča o ustreznem delovanju svoje opreme.

Pravilno je, da še pred pričetkom nove sezone poskrbimo za pravilno delovanje naše opreme. Zaželeno je, da v tem času ob prelaganju reševalnega padala, opravimo tudi obvezen tehnični pregled jadralskega padala, saj je to čas, ko bomo padalo najmanj pogrešali. Prav tako lahko v tem času nadgradimo naše instrumente z novimi mapami in novimi programi.

Vendar poskrbite, da se ne boste posvetili le pregledu svoje opreme. Poskrbite tudi zase in za svojo fizično kondicijo. Saj veste – zdrav duh v zdravem telesu. Če ste v letalni sezoni ves svoj prosti čas posvetili letenju, je zima tisti del leta, ko lahko večkrat peš obiščete hribe, se odpravite v fitnes ali kako drugače poskrbite za svojo fizično kondicijo. Pri dolgih preletih, ki jih načrtujete za prihajajočo sezono, vam bo le-ta prišla še kako prav.

Kljub temu, da ni letalno, opazujte vremenske spremembe, ki nakazujejo menjavo letnih časov. Opazujte ptice in oblake v naravi, hkrati pa izkoristite dolge zimske večere in preberite kakšno knjigo o letenju ali pa si oglejte filmčke, s katerimi si boste razširili svoje znanje in tako prispevali k bolj varnemu in hkrati tudi bolj kvalitetnemu letenju.

To je hkrati tudi čas, ko si lahko postavite okvirne cilje, ki jih želite doseči v prihajajoči sezoni. Dolžinski rekord? Nov akro manever? Pristanjanje na vzletišču? Vzlet v močnem vetru? Zapišite si realne cilje in delajte na tem, da jih boste dosegli. Določite termin za izvedbo tečaja izrednih postopkov. Izberite tekme, ki so organizirane na terenu, ki si ga že dolgo želite obiskati ali pa se s prijatelji dogovorite kdaj in kam vas bodo popeljale padalske počitnice v sezoni 2018.



Predvsem pa ne čakajte na tisti popoln spomladanski dan do zadnjega. Že prej se odpravite v naravo in opravite vsaj nekaj kratkih poletov. Izkoristite zimo za kakšen dober hike&fly in na ta način nasmejte dušo in telo. Vetroven dan izkoristite za groundhandling na sosednjem hribčku. Vsak stik s padalom bo pripomogel k temu, da boste v novo sezono zajadrali bolj sproščeno in bolj varno. Se vidimo v zraku!

**Mojca Pišek, DJP Lintvar**



**KIMFLY PARAGLIDERS** -  
reševalno padalo FG 31 Light  
sedaj tudi z EN testom. Teža  
1200 g, velikost 31 m<sup>2</sup>, hitrost  
padanja pri 90 kg = 5,2 m/  
sek. Klasična okrogla rezerva s  
tremi odprtinami na obodu za  
stabilizacijo nihanja.



## PRVI SLOVENSKI POLET Z ZMAJEM V HIMALAJI

*Iztok Tomazin*

Ko sem v letih 1983 in 1984 poletel z Mont Blanca in Kilimanjara in kot prvi uspel celo jadрати nad obema vrhovoma, so mladostne želje in ambicije hkrati z razvojem alpinistične kariere zelo porasle. Tako je bil leta 1985 poleg začetka zdravniške službe moj prednostni cilj priplezati na osemtisočak Daulagiri (8167m) po prvenstveni smeri v vzhodni steni in potem z zmajem poleteti z vrha. Zelo ambiciozno, a ob sreči z vremenom se je zdelo uresničljivo. Seveda mi je bil pomemben del načrta, da zmaja na vrh prinesem sam, brez pomoči drugih, tako kot sem to storil na Kilimanjaru in Mont Blancu. Zmaj (Finsterwalderjev Windfex) je skupaj s pasom, padalom in najnujnejšo ostalo opremo tehtal dobrih 25 kilogramov, seveda brez alpinistične in druge opreme. Zložen pa je bil dolg dva metra in sem ga moral nositi v posebej prirejeni krošnji. Treniral sem kot nor, plezal in letel, kolikor mi je le dovoljevala zahtevna služba s številnimi dežurstvi. Septembra leta 1985 sem kot član in hkrati zdravnik Slovenske himalajske odprave na Daulagiri

odšel v Himalajo skupaj z izkušenimi himalajci Stanetom Belakom Šraufom, ki je bil vodja odprave, Andrejem Štremfljem in Marjanom Kregarjem.

A če parafraziram znani pregovor: himalajec obrača, Himalaja pa obrne. Bilo je zelo zanimivo, zahtevno, večkrat dramatično. Šerp zaradi etičnosti vzpona, pa tudi zaradi pomanjkanja sredstev nismo imeli. Torej nobene pomoči višinskih nosačev, vse smo morali prinesiti in preplezati sami. Vreme je bilo večino časa obupno, pretežno viharji in obilne padavine. Sredi odprave nam je po večdnevem nepretrganem sneženju tri metre debela snežna odeja zaslula in polomila šotore na višini 6000 metrov, tako da smo jih iskali s sondami, ki so sicer namenjene iskanju zasutih ljudi pod plazovi. Namesto šotorov smo si omislili pred viharji in plazovi edino kolikor toliko varno zavetje - votlino v snežnem pobočju, ki smo jo izkopal po dolgih urah garanja. Kljub vsem peripetijam smo uspeli preplezati načrtovano prvenstveno Slovensko smer v vzhodni steni Daulagirija, a vrha gore nismo dosegli. Ko smo med odločilnim poskusom bivakirali na robu stene več kot 7600 metrov visoko, nas je ponoči silovit vihar

skoraj odnesel v prepad skupaj s šotorčkom, v katerem smo se stiskali vsi štirje. Namesto da bi se navsezgodaj naslednjega povzpeli še zadnjih plezalno ne pretežkih petsto višinskih metrov do vrha gore, smo si z begom – kar najhitrejšim sestopom v viharju reševali življenja... A ker je to članek za letalsko revijo, se bom omejil na zmajarski del te pustolovščine.

Že na samem začetku odprave sem razočaran ugotovil, da s poletom z vrha Daulagirija ne bo nič. V spodnjem delu stene nas je čakal tehnično najtežji in najnevarnejši del vzpona – zloglasni Ledeni slap, eden najnevarnejših himalajskih ledenikov, kjer je nekaj let prej podor seraka ubil sedem ameriških himalajcev in šerp, v bližnji preteklosti pa je bilo tam še nekaj smrtnih nesreč. Tam čez prenašati Windfexa skupaj s pasom in padalom, poleg vse ostale alpinistične opreme, bi bilo nemogoče. Poleg tega je bil na Daulagiriju praktično stalno vihar, tako močan, da nam je lomil in podiral šotore, zato bi bilo nemogoče leteti, tudi če bi mi kdo zmaja pripeljal na vrh. Da temperatur med dvajset in trideset pod ničlo sploh ne omenjam.

Po tistem, ko smo po preplezani prvenstveni smeri v silovitem viharju srečno pobegnili z gore, sem v baznem taboru v dnevih, ki so nas še ločili od sestopa v dolino, razmišljal o tolažilnem poletu. Kopast, kakih 4500 metrov visok hrib nad baznim taborom, tik ob robu ledenika, se je ponujal kot edina realna možnost. Leteti z njega v Kali Gandaki je bil vsekakor lep cilj. Kali Gandaki



*Tik pred pristankom v bazi*



*Štart s hriba nad bazo (4500m)*



*visoko nad dolino Kali Gandaki*

je namreč najgloblja dolina na svetu, saj je njeno dno, po katerem teče istoimenska reka, visoko le malo nad 2000 metri, najvišji točki obeh bregov pa sta osemtisočaka Anapurna in Daulagiri. Menda je bila to edina dolina, ki so jo s prostim očesom med kroženjem okoli Zemlje videli in tudi fotografirali ameriški astronauti na Apollu. Prvič sem za trening v meglenem vremenu poletel z omenjenega vrha do baznega tabora, ki je ležal v pobočju na višini 4100 metrov. Bilo je koristno, čeprav ne najbolj pametno. Na vrhu hriba, po naših merilih gore, sem zmaja postavljal še v soncu, a kmalu me je skupaj s Šraufom in Andrejem, ki naj bi mi pomagala pri štartu, zagrnil oblak. Ker so iz baze javili, da so pod bazo oblaka, sem vseeno poletel in se po dolgih, napetih sekundah izkopal iz meglene objema. Takoj zatem sem se z ostrimi zavoji moral pripraviti na pristonek na precej neugodnem terenu – valovitem, precej nagnjenem zasneženem travniku, posejanim z velikimi skalami ob šotorih baznega tabora. Edina možnost je bilo pristajanje z vetrom v hrbet navkreber. Svoje je naredil še redek zrak na tej višini in kljub temu, da sem v tistih letih odlično obvladal pristanke v zahtevnih terenih, sem se grdo zložil. Takoj so zaskrbljeni pritekli vsi naši trije Nepalci – zvezni oficir, kuhar in njegov pomočnik. Ob siloviti bolečini v desni nogi sem najprej posumil na zlom stegenice, ko pa je bolečina nekoliko popustila, so me najbolj zanimale cevi zmaja - tako kot običajno v tistih letih, ko smo po



*Takole sem priletel iz oblaka nad bazo*



*Tik pred pristankom v bazi*

»crashu« najprej pogledali, če je zmaj cel in šele nato kakšne so naše morebitne poškodbe. Ena zlomljena cev triangla je na primer s ceno okrog sto takratnih nemških mark pomenila resen napad na študentove prihranke. Tokrat se je končalo kar dobro – cevi triangla so bile samo malo skrivljene, moje kosti cele, stegno pa kljub temu zelo boleče in udarcu primerno tudi kmalu solidno oteklo.

Naslednji dan je bil zadnji na gori, saj so prišli nosači, podrli smo bazni tabor in načrt odprave je bil peš sestopiti več kot dva kilometra globoko v Kali Gandaki, do prve vasi. Pregovoril sem Šraufa, da se je skupaj z mano povzpel na hrib, saj sem rabil fotografa, morda tudi pomoč na štartu. Noga me je zelo bolela, kar je bila še dodatna motivacija za polet, saj si nisem predstavljal, kako bom peš kruncal v dolino. A kazalo je še slabše kot prejšnji dan. Hrib je bil že od ranega jutra v oblaku, katerega baza je bila le nekaj deset metrov nad baznim taborom. Po radijski zvezi z bazo sem preverjal razmere, postavil Windfexa in čakal. Tri ure in pol. Šrauf je bil že pošteno nestrpen in skoraj tako napet kot jaz: »Pa ja ne boš letu v meglo, saj se nič ne vidi...?« me je večkrat zgrožen spraševal. Nisem mu jasno odgovoril, saj sem zbiral pogum in spuščal varnostne kriterije. Z očmi sem prebadal mlečno sivino in iskal kako luknjo, preračunaval, koliko časa bom letel skozi plast oblačnosti in tuhtal, kakšne so možnosti, da bom po občutku obdržal smer in ne

treščil nazaj v goro. Napetost in nestrpnost sta naraščali. Želja po poletu je bila silovita, odpor do pešačenja v dolino tudi. To so bila leta, ko skoraj nisem znal ali mogel peš sestopati v dolino, če sem na vrh prinesel zmaja, ne glede na pogoje. Želja po letenju z vrha in vložen trud za vzpon sta bila težko breme pri odločanju. Tako sem pri svojem prvem poletu z vrha Triglava s postavljenim zmajem (Atlasom) ob Aljaževem stolpu čakal več kot osem ur v megli, dežju in zoprnem vetru. Ni me odvrnila niti skupina Adriinih pilotov, ki so v tistem času obiskali vrh in me prepričevali, da je čista norost leteti v takem in da glede na vreme in druge pogoje nimam nobenih možnosti za polet. Oni so sestopili, jaz pa sem še vedno čakal. V večernem mraku pa se je končno za nekaj minut oblačna gmota nekoliko razredčila, v rosenju in hrbtnem vetru sem se pognal v globino proti severovzhodu, da je grušč letel na vse strani in srečno poletel. Kmalu za tem, ko sem preletel Kredarico, so se oblaki za mano zaprli, do pristanka v Krmi pa sem imel kar nekaj telovadbe skozi oblake in meglene zaplate. Super doživetje, na katerega danes seveda gledam nekoliko drugače kot takrat.

Par let kasneje, na z oblakom prekritem vrhu hriba ob Daulagiriju, je bila motivacija še večja. To naj bi bil moj in slovenski, oziroma takrat še jugoslovanski, prvi polet z zmajem v Himalaji. Obetalo se je izredno doživetje. Napetost je naraščala, običajno zgovorni Šrauf je utihnil in čakal z upanjem, da bom odnehal, da bova pospravila zmaja in peš sestopila v bazo in naprej v dolino. Naročil sem mu, naj me opazuje in začne fotografirati, če se bom odločil za štart. In kot je pri zahtevnih štartih običajno - postopoma je vse izginilo, bila sva samo še jaz in belomodri zmaj, ki mi je počival na ramenih in bil je oblak, v katerem sva bila potopljena in je ogrožal polet. Takoj za hrbtnom pa razbit ledenik, spuščajoč se z ogromne gore, osemtisočaka, ki nas je nekaj dni prej zavrnil, a smo bili vseeno zelo veseli prvenstvene smeri in preživetja.

Naenkrat se mi je zazdelo, da se je vseprisotna sivina nekoliko razredčila. Ali pa je preprosto prišel trenutek intuitivne odločitve. Sporočilo iz baze nedolgo pred tem je bilo, da tam ni nič drugače – oblačna gmota se je začenjala nekaj deset metrov nad šotori. Pognal sem se po zasneženi strmini v nepredirno sivino. Šraufu so se tako tresle roke, da je nastala ena sama zmazana fotografija štarta. A to ni bilo bistveno. Tekel sem na vso moč. Če sem v tistih letih kaj res dobro obvladal, je bil



*Mučno čakanje na štart v megli in mrazu*



Prebivanje iz oblaka

to štart z zmajem. Ko sem začutil, da kljub rahlemu hrbtnemu vetru in redkemu zraku prijmlje, sem se nagnil še bolj naprej, iz telesa iztisnil še nekaj korakov na meji zmogljivosti in se nato pognal v prazno. Zašumelo je, z domačim občutkom sem prijel spodnjo cev triangla. Z vseh strani me je obdala enolična sivina in kar naenkrat ni bilo več jasno, kje je levo in desno, kje zgoraj in spodaj. Z vsako sekundo v oblaku ob nični vidljivosti je naraščala napetost. Ozračje ni bilo mirno in vedel sem, da me lahko obrne iz smeri naravnost proč od gore. Primitivni kroglasti kompas na cevi triangla je bil neuporaben, saj je zaradi opletanja zmaja nihal sem ter tja. Čas v oblaku se je raztegnil nekam proti neskončnosti.

In potem se je zgodilo. Svetloba nad mano je začela naraščati, pod mano pa se je stemnilo in kmalu sem ugle dal nejasne obrise prepada pod seboj. V trenutku sem popravi l smer, zadihal z delnim olajšanjem in začutil odprt prostor. Še nekaj sekund kasneje se je na nasprotni strani doline pokazala ogromna gmota Anapurne. Zavriskal sem, olajšanje je bilo nepopisno, čeprav me je čakal še dolg polet v dolino, ki je znana po peščenih viharjih. Napetost se je nekoliko zmanjšala in zlila z nepopisnim užitkom. Spreletaval sem se visoko nad najglobljo dolino na svetu, v zraku med osem tisočakoma Anapurno in Daulagirijem, prvi človek pod krili zmaja doslej. Še lepše, pa spet nekoliko bolj napeto je bilo, ko so se mi pridružili ogromni himalajski orli, ki so gnezдили v prepadnih strmih nah pod baznim taborom in smo jih občudovali že med plezanjem na Daulagiri. Leteti s temi mojstri jadriranja v himalajskih višavah je bilo izjemno doživetje. Malo sem se sicer bal, da me bo kdo od njih napadel kot vsiljivca, a se mi niso preveč približali.

Počasi sem tonil v dolino, krožil nad vasicami ob strugi reke in iskal primeren prostor za pristanek. Odločil sem se za peščine ob vasi Kakani. Bilo je dokaj mirno, pristanek brez težav. Čeprav sem bil žalosten, ko se je polurni polet končal, je bil občutek trdnih tal pod nogami vseeno nadvse prijeten. Z olajšanjem sem se zazrl v pobočja Daulagirija, ovita v gost oblak, iz katerega sem priletel. In preprosto užival, da sem opravil čudovit polet in tudi da je konec odprave, konec naporov, tveganja, zmrzovanja, negotovosti in nevarnosti. A nisem bil dolgo sam. Iz vasi so se usuli domačini, od polgole otročadi do bradatih starcev. Osuplo so me gledali, še bolj so strmeli v zmaja, ki so ga videli prvič v življenju. Nikoli ne bom

vedel, kaj so si mislili, ko so me ugledali v zraku nad dolino. Kar nekaj časa se niso upali približati. Prvi so se seveda ojunčili otroci in se začeli dotikati zmaja. Ker so bile mene usta do ušes, so se tudi oni začeli rezati. Začutili so moje olajšanje in veselje. Kar je bilo treba, smo se zmenili, brez da bi govorili isti jezik.

Pol dneva kasneje so v dolino sestopili tudi ostali člani odprave z nosači. Šrauf je pritrjujoče zmajeval z glavo. Verjamem, da mu je po tistem, ko sem pod krili zmaja izginil v oblaku, zelo odleglo, ko sem se po radijski postavi javil iz doline.

Dve leti kasneje smo končno uspeli priplezati na vrh Daulagirija. V alpskem stilu in celo pozimi, kar je bil tisto sezono eden najzahtevnejših dosežkov v Himalaji in še danes edini slovenski vzpon na kak osem tisočak pozimi, tudi eden redkih v svetovnem merilu. Bila je alpinistično še mnogo bolj zahtevna zgodba. Skupaj z Marjanom Kregarjem, nekdanji prostim letalcem, sva po štirih dneh plezanja, v orkanskem vetru dosegla vrh. Šrauf in Pavle Kozjek sta obrnila okoli osem tisoč metrov visoko. Na vršnem grebenu je pihalo med dvesto in tristo kilometrov na uro, saj se je po poročanju meteorologov takrat »jet stream« spustil pod višino 8000 metrov. Seveda sva se z Marjanom na grebenu plazila po trebuhu do vrha, če bi se dvignila, bi poletela v severno steno brez letalnih pripomočkov. Nočni sestop, spremljan s halucinacijami zaradi izčrpanosti in pomanjkanja kisika je bil zgodba, vredna samostojne knjige, ki bo morda nekoč tudi napisana.

V bazi sem takrat imel s seboj padalo, a zaradi zimskih viharjev in hude izčrpanosti po vzponu nisem poletel niti z vrha nad bazo, s katerega sem bil dve leti prej poletel z zmajem. Prav nič nisem bil razočaran, saj me je vrhunski alpinistični vzpon v celoti izpolnil. Letenje pa je seveda prišlo na vrsto takoj po vrnitvi domov.

Opomba: verjamem, da je vsem bralcem, tudi morebitnim začetnikom in manj izkušenim jasno, da so v članku opisana nekatera ravnanja, ki so v nasprotju s pravili varnega letenja in jih seveda ne priporočam.

## Iztok Tomazin



Po pristanku



## PRAVILNA IZBIRA PADALA

AVTOR: BRUCE GOLDSMITH  
VIR: FIFTY WAYS TO FLY BETTER

” *Letenje je občutek in edino občutek je tisto, kar šteje.*

Mogoče se vam bo zdelo smešno, a na žalost je tako, da boste s tistim padalom pod katerim se boste dobro počutili, leteli bolje, kot s tistim, ki vam bo paral živce, pa čeprav je ta drug po vseh testih zmogljivejši. Tako enostavno je to. Ko enkrat izgubite zaupanje, je le-tega zelo težko pridobiti nazaj. Strah in adrenalin lahko na vas močno vplivata. Lahko vam zameglita razum v takšni meri, da vam onemogočita sprejemanje razumnih in pravih odločitev takrat, ko le-te najbolj potrebujete. Tisti, ki pod padalom resnično uživata in se pod njim počutite sproščeno, pa boste v večji meri lažje sprejemali dobre in pravilne odločitve. Na žalost je prevečkrat govora le o maksimalni hitrosti, odlični finesi, najboljši sposobnosti pobiranja in planiranja. O vplivu samozavesti na naše letenje je na žalost govora le malo. Večina pilotov išče in hoče le najboljše v svojem razredu. Hočejo najboljše številke, premalokrat pa iščejo najboljše občutke.

### MODA

Pri izbiri oblačil mogoče ni tako zelo narobe, če se oblečete po zadnji modi, izbirati padalo glede na modne smernice in trende pa vas najverjetneje ne bo pripeljalo



do zelenega rezultata. To, da kupite padalo zato, ker se ujema z barvo vašega avta, nekako ni pravilen razlog za nakup. Prav tako bi zanemaril številke in si ne bi delal seznamov testov certificiranja, saj ni nujno, da je tisto padalo, ki ima na testih najboljše rezultate, hkrati tudi padalo, ki je najboljše za vas. Daleč od tega. Resnično prikupno je, če kupite padalo zato, ker ga je kupil vaš prijatelj. Ni pa nujno pravilno. Lahko da boste kupili padalo, ker je najhitrejše in nasploh najboljše glede na sposobnosti, ki jih je predstavil proizvajalec. Še en recept za katastrofo.

Ko kupujete padalo, bodite v prvi vrsti iskreni do sebe. Pozabite na zgoraj navedene razloge za nakup in se odkrito vprašajte, kakšne so vaše sposobnosti. Vprašajte se, kako izkušeni ste in kaj od letenja pričakujete. Pri tem si dajte iskreni odgovor. Le tako boste lahko izbrali



krilo, ki vam bo v zraku dajalo tisti tako zelo potreben in pomemben občutek samozavesti in sproščenosti.

## KAKŠEN TIP PILOTA SEM?

Ko si postavite to vprašanje, je potrebno, da nanj iskreno odgovorite, ker drugače vse skupaj nima smisla. Če ste pilot, ki le občasno leti v svojem prostem času in naltite manj kot 50 ur na leto, potem iščite padalo v EN A ali spodnjem EN B razredu. Takšno padalo vam bo dalo potreben občutek stabilnosti, enostavno rokovanje s padalom pa bo pripomoglo, da se boste počutili pod krilom dobro tudi po daljših letalnih premorih. Nekateri zgrešeno mislijo, da so padala tega razreda namenjena izključno začetnikom in da ne bodo zadostila njihovim potrebam. Vendar se moramo zavedati, da je šel razvoj daleč naprej in da se tudi ta krila odlikujejo z dobrimi letalnimi sposobnostmi, po drugi strani pa nam dajejo izredno visoko stopnjo varnosti. Kar nekaj pilotov, ki so pod bolj »nabritimi« krili doživeli neljube dogodke, je priznalo, da so kasneje s temi enostavnimi krili opravili svoje najboljše polete, saj so se pod njimi počutili sproščeno in se niso potrebovali ubadati s krilom, temveč le s pogoji in z odločitvami, katero linijo peljati.

Če ste takšen srečnejš, da imate možnost leteti skoraj vsak teden in neprestano ohranjate stik z letenjem, potem lahko razmišljate o tem, da opravite nakup visokega EN B ali celo EN C krila. Če ste v zraku resnično sproščeni in iskreno zelo izkušeni, ter ogromno časa preživite v zraku in letite tudi v zelo zahtevnih pogojih sproščeno, potem je mogoče celo čas, da razmislite o nakupu EN D krila.

Mogoče ste se imeli za vrhunskega pilota, potem pa ste po temeljitem razmisleku prišli do spoznanja, da niste nabrit preletaš in izkušen tekmovalec. Ugotovili ste, da ste le rekreativni pilot. Eni na žalost nikoli ne pridejo do tega spoznanja. Sami sebe kujejo v zvezde in kupujejo krila, ki jim niso dorasli. In potem jih nekega dne sploh več ne opazimo na vzletiščih. Naenkrat jih ni več nikjer ali pa previdno izbirajo pogoje in svoje letenje zmanjšajo na minimum. Če ste se uspeli realno oceniti in se postaviti tja, kjer je vaše mesto, potem ste lahko predvsem srečni, da ste prišli do tega spoznanja. Ne pozabite, da predstavlja nakup jadralnega padala nakup letalne naprave in da je od tega nakupa v prvi vrsti odvisna predvsem vaša varnost, v drugi vrsti pa je od tega nakupa odvisna količina užitka, ki ste si ga pripravljali podariti.

## TESTNI LET

Ko boste izbor padal zmanjšali na nekaj modelov, pojdite na testni let. Le-ta vam bo povedal več kot vse številke. Opazujte kako se krila obnašajo pri vzletu. Bodite pozorni kako se počutite v zraku in ali vam odgovarja občutek, ki vam ga krilo daje v komandah. Danes ne moremo govoriti o slabih krilih. Vsa so odlična. Med seboj se razlikujejo le po govorici, ki jo govorijo. Poiščite krilo, katerega jezik poznate in ga razumete, saj boste z njim preživeli kar nekaj časa.



Pri izbiri se ne ozirajte na to, da prijatelji kupujejo drug ali cenejši model, saj boste vi tisti, ki boste leteli s padalom in ne oni.

## KATERA VELIKOST

Ko kupujete novo padalo, je eden od faktorjev, ki vpliva na vašo izbiro prav zagotovo razpon teže. Če se boste znašli na meji med dvema velikostima, se vprašajte, v kakšnih pogojih običajno letite. Če običajno letite v močnih termičnih ali vetrovnih pogojih, ne bo nič narobe, če se odločite za manjšo velikost. Če pa letite predvsem v šibkih pogojih, bo za vas večja velikost pravilnejša izbira, saj se boste z njo lažje pobirali. Vendar naj vas tudi pri izbiri velikosti vodi predvsem vaš lasten občutek in izberite tisto velikost, pod katero se bolje počutite.

## ZABAVA

Vsak pilot si želi, da bi bilo njegovo krilo posebno in drugačno. A zapomnite si, da bodo trenutni trendi in vaše trenutno navdušenje nad to drugačnostjo kmalu zbledeli. Udobje in zaupanje v krilo je edino kar šteje, zato kupite krilo, ki vam nudi največjo mero zabave.

Na koncu dneva ni pomembno kdo je bil najvišji in kdo je letel najdlje. Edina stvar, ki je pomembna ob koncu dneva je ta, da se po letenju domov vračate z velikim nasmeškom na obrazu, z glavo polno prečudovitih razgledov in s tistim enim in edinim neponovljivim občutkom, ki ga čutimo v prsih po prečudovitem letalnem dnevu. In to je tisto, kar šteje. Ker to je letenje. Eno in edino – neponovljivo.

Prevod: Mojca Pišek, DJP Lintvar



Lokacija, čas: :-)

Tehnični podatki: 35mm, f/8, 1/1000s, ISO100

Foto: Matevž Gradišek





## OBVLADOVANJE STRAHU v JADRALNEM PADALSTVU

V preteklih 17 letih letenja se mi je nabralo kar nekaj strahu, s katerim sem morala opraviti. Med dvema nesrečama, ki sta se končali v bolnišnici, in eno, ki se tam ni končala, je pa pustila precej psihološke travme, bi rekla, da je v jadrlnem padalstvu velik delež moje pozornosti poleg želje po rezultatih in užitku terjal prav strah.

Ko se v zraku počutim prestrašeno, me to močno izčrpa. Za ukvarjanje s strahom porabim večino energije, namesto da bi jo posvečala opazovanju, kaj se okoli mene dogaja, izvajanju taktičnih potez in uživanju. Pristanem izčrpana.

Moja prva nesreča je bil pristanek na daljnovodu z enim samim vodom, ki je potekal ob strani skalnatega in z drevesi posejanega pobočja. Čeprav je bila to moja najhujša, potencialno usodna nesreča, se je srečno končala. S padalom sem začela drseti navzdol po daljnovodu in slučajno naletela na termiko, ki mi je formirala padalo. Dogodek ni povzročil dolgoročnih brazgotin.

Druga nesreča se mi je pripetila na vitlu. Ena od zaponk se mi je odpela in potegnilo me je do tal. Nekaj rentgenov pozneje so me brez zlomov izpustili iz bolnišnice, ostala je le obilica bolečine.

Najbolj strašna situacija se mi je dogodila na 5000m v Španiji. Po 7 urah napornega letenja mi je grozilo, da me bo potegnilo v oblak. Bila sem z novim padalom, ki mi je po napačnem izstopu iz B-stalla padlo v prevlečen let. Sledila je dolga kaskada z vratolomnimi pospeški in dogodki terorja ter pomisleki o obljubah o varni vrnit-

vi domov. Z zadnjimi močmi sem navsezadnje potegnila full-stall in ga držala, dokler sem lahko. Ko se je padalo poravnalo, je prišel trenutek miru, ki sem ga v prejšnjih minutah doživela približno štirikrat, le da je tokrat vztrajal. Ko sem le varno pristala, sem se sesedla in zjokala. Minilo je približno pet ur, da so me končno pobrali. Biti sam, pet ur na sredi ničesar ter ubadati se s hudo ranjenim egom...

Mesec dni kasneje, ko sem letela visoko v Avstrijskih Alpah, sem v neposredni bližini dreves doživela veliko zapiranje in izvrgla rezervo. Ravno še pravočasno se je odprla, a udarec v tla je bil močan.

Po vožnji v nosilih, obešenih iz helikopterja, sem se znašla v bolnišnici. Ponovno cela, a z močno pretresenimi notranjimi organi. Iz bolnišnice so me po sedmih dneh odpustili. Dolgo in globoko sem premlevala in se nato odločila, da z letenjem nadaljujem. Pri odločitvi mi je pripomogla knjiga avtorice Judy Leden, Letenje s kondorji.

### STRAH IN FANTAZIJA

Vse to se je zgodilo več kot desetletje nazaj. Neustrašnost, ki je označevala začetke moje letalne kariere, je za vedno zbledela. Od takrat uporabljam strategijo, ki mi pomaga pri kontroli strahu. Gre za sintezo govorjenja z ljudmi in dela na sebi.

Da sem si od teh dveh dogodkov opomogla in da sem dosegla nivo letenja, ki sem ga dosegala pred tem, je bilo potrebno leto osredotočenega napora in veliko kratkih

poletov, da se mi »količnik poguma« ni preveč izpraznil. Zdelo se mi je, kot da se mi na tleh polni, med letenjem pa se prazni. Vzela sem novo padalo in z uporabo veččin, ki sem jih pridobila tekom študija psihologije, začela s samospoznavanjem. Govorila sem z drugimi piloti, obiskovala terapevta in športnega psihologa, da sem se nekako skopala iz travme.

Še leta kasneje se včasih znajdem v velikem strahu in moram delati na sebi, študirati, govoriti z ljudmi in vsakič sproti nekako prežvečim zalogaj. Po tem v zraku in v tesni povezavi s padalom, ko postane nekoliko bolj divje, namesto da na pol zmrznem in si le želim pristati, znova uživam.

## SEDEM KORAKOV

Imam sedem osnovnih korakov, s katerimi uravnavam strah. Pet od teh uporabljam v zraku, ko se počutim ogroženo in si želim pristati, da bi končala neljubi občutek. Druga dva uporabljam na tleh.

Preden se poglobim v posamezne korake, bi želela na kratko opisati strah – ang. fear. Športni psihologi zanj radi uporabljajo kratico FEAR – Fantasy Expectations Appearing Real – domišljena pričakovanja, ki se zdijo resnična.

V jadralnem padalstvu je vseeno nekoliko drugače. Strah le ni popolna fantazija. Včasih je, in takrat ji pravim »nerealni« strah – drugi ji pravijo nervoza. Včasih pa smo v dejanski nevarnosti. Takrat ni fantazija, ne »zdi« se res, pač pa je res. Temu tipu strahu pravim upravičeni strah.

## 1 PREPOZNAJMO STRAH

To se zdi očitno, a če ravno niste imeli velikega zapiranja, ali če se v doletu ne najdete brez pristanka, se strah pogosto lahko po tihem prikrade kar od nekje. Bili so časi, ko mi ni bilo jasno, da me je strah, dokler si končno nisem zaželela pristanka. Spoznajte se. Kako prepoznati, kdaj se nas loteva strah? Postane vaše dihanje plitkejšo, se zakrčite, konstantno pogledujete v kupolo padala?

Eden prvih znakov pri meni je, da pokrčim stopali, da v gležnjih tvorita pravi kot z golenma. Ali pa da v sedežu sedim pokončneje, namesto, da bi se v njem sprostila in

nagnila nazaj. Pomembno je, da strah prepoznamo zgodaj, še preden nas tako prežema, da mislimo le na pristanek.

## 2 DIHAJMO GLOBJE

Ko nas postane strah avtomatsko dihamo plitkejšo, zato ob strahu takoj trikrat globoko vdihnite. Učinek bo deloval nasprotno. Ko teh sedem korakov ponotranjite, vam bodo globoki vdih tudi naznanili, da boste proti strahu nekaj storili, namesto, da ga ignorirate.

## 3 ČESA NAS JE STRAH?

So balončki? So oblaki? Je zavihano ušesce? Šumenje? Morda zaradi višine ali morda ni primerne pristanka? Izustite to. Na glas, kot bi nekomu želeli povedati.

Ko sem prvič okrevala po nesreči, sem se večkrat odločila, da grem pristat ker me je bilo strah. A ko sem pristala, nekako nisem

mogla reči, česa me je pravzaprav bilo strah. Zaradi tega sem s seboj začela jemati diktafon in ko me je bilo strah, sem vanj narekovala svoja občutja.

Pomembno je, da namesto, da vaš strah ostane nepojasnen, razčistite, česa vas je pravzaprav strah. Pa tudi če gre za neznamen občutek, se nanj osredotočite. Skušajte ugotoviti, za kaj gre. Če ga v smislu, da je »butast« ali kako drugačen ignoriramo, nam ne bo prav dosti pomagalo.

## 4 ALI SMO V NEVARNOSTI

Ko ugotovimo česa nas je strah, z vprašanjem: »Ali smo dejansko v nevarnosti?« sledi četrti korak. Zanimiva ugotovitev, ki sem jo doumela je, da včasih preprosto nisem vedela. Po vseh letih letenja pravzaprav nisem vedela, kje dejansko tiči »meja (ne)varnosti«.

Zagotovo, če smo pod velikim CB, smo v nevarnosti. Kaj pa če je le kumulat kongestus? Kako blizu je preblizu? Kako blizu je še varno? Vzemite si čas za prebiranje literature in o takšnih rečeh govorite z izkušenimi piloti ter ugotovite, kje so vaše meje.

Na vprašanje, če smo v nevarnosti, obstajajo trije odgovori:

**DA** – V to kategorijo vključujem velike oblake, dež, pišč, močne vetrove in biti nizko v območju brez primernih pristankov.

**NE** – Biti visoko, četudi sama, v mojem primeru spada v kategorijo »ne«. Gre za primer nerealnega strahu, nervoze. Zaradi preteklih izkušenj se v takšnih situacijah počutim prestrašeno. Občutek strahu je prav tako intenziven, kot če bi dejansko bila v nevarnosti, a nisem – razen seveda če zaradi strahu neham pametno razmišljati in se posledično spravim v nevarno situacijo.



**NE VEM** – Ta kategorija lahko vsebuje vse situacije iz kategorije »da« v primeru, da zanje ne poznamo svojih meja. Več o tem pozneje. V to kategorijo bi dodala močno turbulenco – drugi bi jo morda postavili v kategorijo »da«. Vsak od nas mora najti odgovore na vprašanje o nevarnosti.

## 5 KAJ STORITI?

Ko ugotovimo ali smo v dejanski nevarnosti, sledi naslednji korak. Kako ravnati v nastali situaciji? Če smo v dejanski nevarnosti, se je jasno treba čim prej rešiti. Če v takih situacijah nimamo strategije, kako postopati, je naša prioriteta, da si jo izoblikujemo s pogovori z drugimi ljudmi, s piloti, z branjem literature, z ogledi video materialov ter z udeležbo na tečajih za izboljšanje letenja in/ali na tečajih izrednih postopkov v zraku. Na ta način ne boste postali le boljši piloti, leteli boste bolj zanesljivo in umirjeno, kar že samo po sebi zmanjšuje nivo strahu. Nekaj mojih strategij vključuje:

### VELIKI OBLAKI

Letimo stran od njih in če je potrebno, pojdimo pristat. Pri begu, v kombinaciji s pospeševalnikom, uporabimo velika ušesa. Če se znajdemo pod kakšnim velikim oblakom, z velikimi ušesi in uporabo pospeševalnika zbežimo do roba, pri tem pa si zapomnimo smer iz GPSa.

### DEŽ

Ne glede na to, kako šibek je dež, z mokrim padalom ne letim. Če se slučajno znajdem v dežju, grem takoj pristat. Pri tem velja upoštevati, da letimo čim hitreje, saj se s tem verjetnost prevlečenega leta zmanjša.

### PIŠ

Če vidite, da prihaja in za takojšen pristanek nimate prostora, vam ostane možnost, da ostanete čim višje in tako pobegnete. Sicer o tej možnosti raje ne razmišljam – preveč grozljiva je. Je pa vseeno vredna razmisleka, če nam ne ostane drugega. Morda ostane še možnost, da letimo v nasprotni smeri nad pišem in pristanemo na največjem možnem travniku; takšnem brez ovir, daljnovodov, itd... V primeru piša je preventiva najboljša možnost. Naučimo se, kako situacijo prepoznati, da nas piš ne bo ujel.

### MOČNI VETROVI

Tu je najpomembnejši zanesljivi pristanek. Poiščimo velik, odprt travnik brez ovir, idealno z dodatnimi travniki v smeri vetra, če nas slučajno odpihne preko prvega. Naravnajmo se v smeri proti privetrni strani izbranega travnika in zavijajmo od ene do druge strani travnika, kot bi jadrjali ob grebenu – v obliki sploščene osmice zbijajmo višino. Ko se približamo tlam, se spomnimo, da ne bomo potrebovali zategovati komand. Pomembno je,



da bomo ohranili kontrolo nad padalom. Te veščine se je potrebno naučiti v zmernem vetru.

### NI IZHODA Z VARNIM PRISTANKOM

Če smo pregloboko zabredli, skušajmo najti ugodno linijo do najbližjega travnika, na kateri bi nemara še lahko ujeli kako dviganje. Po navadi poteka v smeri z vetrom ob privetrni strani pobočja. Mamljivo bi jo bilo ubrati direktno, a na ta način bi se često znašli v najmočnejšem spuščanju. Če višine zmanjka, naredimo to, kar so nas naučili v šoli. Poiščimo najbolj košato drevo in nanj pristanimo enako kot bi sicer na tla.

Ključ pri vseh teh pripetljajih je, da o njih razmišljamo vnaprej in si pripravimo postopek za reševanje. V trenutku nevarnosti moramo vedeti, kaj storiti, da nas v iskanju primerne rešitve ne preplavi še dodatni strah. Razmišljajmo in pogovarjajmo se o tem še pred letenjem. Korist tega je verjetno še to, da se v neugodno situacijo sploh ne bomo spravili. Če lahko, ne pozabimo na globoko dihanje in skušajmo vizualizirati, kako se bomo rešili.

Vizualizacija ima v nevarnih situacijah močan vpliv – zagotovi nam odločnost, da se rešimo. Strašljivo sliko slabega izida nam nadomesti s pozitivno. Posledično se takoj nekoliko sprostim in osredotočenost nad pobe- gom se nam poveča.

Pomaknimo se sedaj k situacijam v katerih nas je strah, vendar nismo v neposredni nevarnosti, da se poškodujemo. V tej situaciji se znajdem največkrat in imam rutino (**naslednjih sedem korakov**), ki jo izvedem takoj, ko ugotovim, da sem nervozna.

#### 1 POGLEDAM NAOKOLI

Ko smo prestrašeni, se nam običajno zgodi, da postanemo osredotočeni na eno samo smer. S tem, ko pogledamo okrog, avtomatsko zmanjšamo nivo strahu.

#### 2 DIHAM

Poudarjam, globoko dihanje je pomembno.

#### 3 ZADAM SI MINI-CILJ

Takšni cilji so ključni. Iz česar koli že strašljivega, nam pozornost preusmerijo na nekaj pozitivnega. Na primer, osredotočim se na centriranje stebra. Ali pa skušam priti na vrh stebra pred vsemi ostalimi, ali pa tekmujem z izbranim padalcem – ne sme me prehiteti.

Osredotočanje na sredino stebra ima dodatno vrednost. Tam je zrak navadno najmanj turbulenten. Če nas je strah, se hitro znajdemo na robu termike, kjer je navadno najbolj nemirno.

Ko sem se po nesrečah vračala k letenju, je bil zame uspeh že to, da sem ostala v zraku. Takoj, ko sem začutila neugodje, sem si zadala mini-cilj, da letim še naslednjih 10 ali 15 minut in grem potem pristat. Ko sem cilj dosegla, sem se za razliko od tega, da bi se sekirala, ker sem zgodaj pristala, počutila dobro.

Rečem si na primer, da bom šla pristat, ko dobim dve ali tri zapiranja, ne glede na to kako velika bodo. To mi je koristilo v primeru, ko je bilo v zraku zelo razbito. Na koncu sem navadno ugotovila, da do zapiranje sploh ni prišlo.

#### 4 UPORABA T. I. SIDER

Ko si postavim mini-cilj, uporabim tehniko sider, ki mi pomagajo, da se iz prestrašenega stanja spravim v ugodnejše stanje. Sidra so besede, zvoki, pesmi, specifične geste ali fizični dotiki, ki jih lahko asociiramo z določenim, pozitivnim stanjem. V situacijah občutja strahu, kjer nisem v dejanski nevarnosti, uporabljam dve sidri. Prvo so besede, ki me spravijo v mirnejše, a še vedno osredotočeno stanje. Drugo je pesem, ki si jo mrmram in me spominja na nekaj večjega od jaza – na naravo, duh, kakorkoli že želimo tistemu reči.

Da se sidro usidra, se moramo najprej spraviti v psihološko stanje, katerega z njim želimo izzvati. Pomembno je, da zeleno stanje res dosežemo – na primer, da smo mirni, a še vedno osredotočeni. Stanje moramo čutiti, iz njega moramo izhajati, v tem stanju hoditi... Ko stanje dosežemo, si izberemo gesto, zvok, pesem, sliko ali nek dotik, kot recimo, da se potrepljamo ali uščipnemo

na določeno mesto, da nas bo to dejanje kasneje na nek način spomnilo na izbrano stanje. Ni pomembno ali ima gesta za nekoga smisel, naj bo intuitivna za nas, naj bo taka, da za nas deluje. Ko se želimo spraviti v izbrano stanje, le izvedemo pravo gesto, zvok, zapojemo pesem, pogledamo sliko – kot primer imam na variu sliko »smejka«. S pogledom nanj se spravim iz prestrašenega stanja.

#### 5 PREDSTAVLJAM SI, KAKO PRISTAJAM

Predstavljam si, kako varno pristajam – kako prihajam nad poljem, kako ocenjujem smer vetra, kako se odločam kje in kako bom izbrala dober položaj za pristanek, kako bom izvedla pristajalni manever in kako bom zavrla ob ravno pravem trenutku.

#### 6 POGOVARJAM SE S KOLEGI PO RADIU

Pogovor je izredno dober način, kako se spraviti iz nervoze. Po postaji vprašajmo kolege, kako se trenutne razmere zdijo njim. Povejte jim, kaj opazate in kako se počutite in jih povprašajte, če razmere doživljajo podobno.

#### 7 OPOMINJAJTE SE

Zadnja stvar, ki jo počnem, je, da se opomnim, da dobro letenje včasih zahteva, da stopim iz cone ugodja. Pridejo časi, ko je dan razbit ali vetroven. Takrat se spomnim, da imam znanje in veščine, da lahko varno letim tudi v takšnih razmerah, je pa letenje neudobno. Opomnim se, da bo tekom leta in dneva najverjetneje kmalu bolje. To še posebej počnem med tekmovanjem – ko moja želja po rezultatih preseže mejo neugodja, ki ga čutim v danem trenutku, manj med prostim letenjem.

Na dneve, ko prosto letim, grem pristat, ko se čutim izven cone udobja – v zraku sem, da uživam. Torej, če ne uživam, zakaj bi nadaljevala? To je bilo zame še najbolj pomembno, saj sem se konstantno silila naprej, pozabljala pa sem na to, kako rada letim. Zadeva lahko postane kot breme, kot dodatna služba, ki jo moram opraviti, namesto, da bi bila nekaj kar obožujem.

## 6 NAZAJ NA TLEH

Če vas je bilo v zraku strah, pa čeprav zaradi nervoze, kot tudi zaradi dejanske nevarnosti, ali pa niti ne veste zakaj, povprašajte druge za mnenje. Vprašajte jih, kakšne so se jim zdele razmere in kako so se z njimi spopadali. Naj vas ne bo sram – ljudje načeloma radi pomagajo, največ kar se lahko zgodi, je da nas malo podražijo. Če lahko, delite tudi svoja občutja. Povejte nekemu, ki mu zaupate, kako ste se počutili in če vas je bilo strah, oziroma ste težka obvladovali razmere. Do sebe bodite prijazni. Večino časa sem menila, da moram biti močna in se sama soočiti s strahovi, ali jih celo potlačiti in preprosto nadaljevati.

Leta po mojih kaskadah v Španiji sem ugotovila, da imajo še vedno negativen vpliv na kakovost mojega letenja in



užitek pri njem. Ko sem si le dopustila obnoviti dogode, se odpreti občutkom, ki so me takrat navdajali in se soočiti z njimi, se je moje letenje izboljšalo in na tekmah sem postala boljša. Redki so vedeli, da na stopničkah stojim prav zaradi dela na sebi, ki sem ga pridno opravljala.

## 7 DRUGI PRISTOPI

Študij črte, ki ločuje med varnim in nevarnim, sem že omenila. Pogovarjajte se z ljudmi, delajte na znanju, pridobite informacije o dejstvih, razvijte svoje pristope, da ugotovite, kje so vaše meje.

Pomembno je tudi, da letite s padalom, ki vam ustreza. Če boste leteli s padalom nižjih zmogljivosti, se lahko zgodi, da boste leteli precej bolj in udobneje. Zanimivo je, koliko bolje letimo, ko vemo, da smo stvari kos in imamo padalo pod kontrolo. Vaše sposobnosti se bodo verjetno precej bolj izrazile, čeprav boste leteli s padalom manjših zmogljivosti.

Izvedba tečaja izrednih postopkov navadno pozitivno vpliva na udobje pri letenju, hkrati pa vas nauči samozavestnega izvajanja postopkov hitrega spuščanja. Ko vemo, da lahko suvereno pobegnemo iz neba, bo to pozitivno vplivalo na samozavest pri letenju, hkrati pa bomo leteli varneje. Kontrolirana zapiranja padala nam bodo pomagala pri razumevanju, kako padalo odreagira.

Bolj ko razmišljamo o strahovih med letenjem, medtem ko smo na tleh, in o situacijah, ki ga povzročajo, lažje se bomo z njimi soočali, leteli varneje in več uživali v letenju.

### DOBRO JE VEDETI:

- Kanček strahu je v redu, ohranja nas varne
- Preveč strahu je slabo, omejuje nas
- Prva stvar je, da strah prepoznamo
- Naslednja stvar je pravilno dihanje, sprošča nas
- Na strahovih je treba delati. Gre morda za pravo nevarnost?
- Če da, se umaknemo
- Če ne, so tu tehnike, ki nam pomagajo do normalnega stanja
- Letimo s primernim padalom
- Razmislimo o obisku tečaja izrednih postopkov v zraku ali podobnega tečaja
- Do sebe bodimo prijazni. Pogovorimo se, pomagali nam bodo. Veliko ljudi se sooča s takšnimi strahovi
- Spomnimo se, letimo za užitek in zabavo

avtor: Bruce Goldsmith (prispevek Heike Hamann)

vir: *Fifty ways to fly better*

prevod: Jernej Bodlaj







## BOJAN GABERŠEK

### INTERVJU

*V intervjuju se je razgovoril predvsem o letenju na Koroškem, učenju letenja na tekmovanjih, njegovih XC in hike&fly podvigih. Odgovoril nam je tudi na vprašanje ali se bo prijavil na RedBull X-Alps.*

#### **Kje v Sloveniji so po tvojem mnenju najboljši tereni za letenje?**

Primorski konec je najboljši, največ dni za letenje, tudi pogoji so dobri. Imaš veliko možnosti, lahko greš v hribe, v Alpe, lahko greš po ravnini, sploh če so nevihtni dnevi. Vedno bolj všeč mi je Štajerska, Konjiška gora, Celjska kotlina. Tu ni vse točno usmerjeno po hribih, imaš več opcij kam boš šel. Ta dva placa sta mi najbolj »kul«.

#### **Kaj pa Koroška?**

S Koroško je tako, da rabiš čas. Super se da leteti, nore špуре, vedno je malo drugače. Je pa malo takih pravih letalnih dni. Veliko je vetra, »dolinc« je močen. Mi je pa najboljše leteti doma.

#### **Torej za začetnike letenje na Koroškem odpade?**

Koroška je za letenje tehnično zahtevna. Imamo pa nad Slovenj Gradcem hrib Rahtel, ki omogoča vsak dan popoldne jadranje na vetru, na dinamiki, nad mestom. To je pa za začetnika poezija.

#### **Je bil tam tvoj prvi višinski polet?**

Prvi polet sicer ne, začel sem 2-3 km stran od tega vzletišča, prvo jadranje je bilo pa na Rahtelu.

#### **Kako se Korošec začne ukvarjati z jadralnim padalstvom?**

Tako da gleda fotra, ki se s tem ukvarja. Bil sem še mulc in mi je rekel, da za letenje rabim naprej odrasti in dobiti kile. Ni bilo druge, sem mu vzel padalo, se priklenil in začel nekaj izvajati. Potem je pa prišlo tako daleč, da je rekel OK, moram ti pokazati. Prvi štart je skoraj izpred hiše, čez bajto dol smo se metali.

#### **Koliko časa nazaj je to?**

19 let je od tega. Se pa še v živo spomnim te prizore začetkov, ko sem se še narobe priklenil, itak narobe potegnili,...

#### **Končalo se je srečno?**

Dejansko si v teh začetkih ni nobeden nič naredil. Vedno je bilo vse na meji, ampak nikoli ni bilo nesreče.

#### **Kako je danes s šolanjem na Koroškem?**

Šole trenutno ni. Enega inštruktorja imamo, ki si zdaj ni podaljšal licence. Vsi fantje, ki so interesenti, se učijo preko šol v celjski regiji.

#### **Kakšno je tvoje mnenje na to, da Koroška nima svoje šole?**

Ja, bližje kot je šport, boljše je za tebe, prej te potegne. Sigurno bi bilo boljše da bi bil na Koroškem nek center, neka šola. Bilo bi več pilotov. Bi se pa moral en dejansko lotiti, je pa težko, ker je majhen prostor in ni neko povpraševanje.

#### **Zaradi oddaljenosti pridejo zraven predvsem tisti, ki si res želijo letenja?**

To je res. Tisti, ki si nekaj res želi, bo šel na konec sveta da bi to dobil. Tisti Korošci, ki začnejo, po pravilu ostanejo v športu. Malo je takih, ki bi naredili začetni tečaj in potem nehali. Večina jih nadaljuje in pride do visokega nivoja znanja, kar obvladajo.

#### **Na mednarodnih tekmah v preletih v Sloveniji ste Korošci med slovenskimi piloti zadnja leta pravzaprav v večini.**

Dejansko res. V Sloveniji je upad tekmovalnega letenja, na Koroškem smo pa sami zagriženi tekmovalci. To mi je sicer všeč, se je pa zadnje čase izpostavilo dejstvo, da noben Korošec ne predstavlja kakega koroškega kluba, vsi tekmujejo za ostale klube. Sem začel razmišljati, da to ni prav. Smo vsi posejani po Sloveniji, namesto da bi imeli en enoten koroški klub, ki bi ga predstavljali.



### **Kateri klubi pa obstajajo na Koroškem?**

Ikar, v katerem sem tudi jaz, Dedal, Abuh, Čuk Dravograd.

### **Koliko je pa vse skupaj pilotov?**

Rekel bi okrog 50, takih aktivnih.

### **Kako pa je bilo včasih? Je bilo prej več padalcev, več klubov?**

Koroška je zelo hitro dobila jadralno padalstvo, leta 90 je bil na Koroškem največji vzpon. 200 pilotov, bila je šola, bili so klubi, glavni prodajalci padal so bili s Koroške, noro se je vse razpaslo. Na pika tekmah na Rahtelu nas je bilo preko 100 tekmovalcev na srečanje. Potem pa se je zgodila ena nesreča s smrtnim izidom na Rahtelu. Tisti dan je bilo kot da bi nekdo odrezal. Vsi so začeli govoriti da je jadralno padalstvo nevarno. Številka padalcev je hitro upadla na 30, 40. Na tiste res zavzete. Ta številka se še danes drži. Malo gre gor, malo dol. Trenutno je kakih 50 aktivnih padalcev. Vedno nas je za kombi ali dva, ko je letalni dan. Preko Viberja se obveščamo. Glede letenja smo vsi enotni ne glede na klubsko pripadnost. Nismo skregani, vsak da nek denar za urejanje vzletišč.

### **Vrniva se nazaj iz Koroške, že nekaj let si član slovenske reprezentance v preletih.**

Poskušam dati od sebe svoj maksimum. Želim si leteti, da bi bil boljši, ne toliko v tekmovalnem smislu ampak predvsem v letalnem. Ne zanima me, da bi šel na tekmo in zmagal. Bolj mi je pomembno, da grem in se učim od drugih. Velja prepričanje, da se moraš najprej vse naučiti, potem si zrel za tekmovalja. Jaz osebno in še marsikdo drug imamo obratno logiko, na tekme hodim po znanje. Tudi ni tak šport da bi vsak lahko sam treniral, je skupinski šport. Vedno rabiš primerjavo. Znanje, ki ga pridobim na tekmah, lahko potem vložim v svoje XC projekte in letenje. Bolj močna kot je tekma, več od tekme odneseš.

### **Mogoče je ravno v tem odgovor na vprašanje zakaj toliko koroških pilotov leti na tekmah... Ker je ta obrnjena logika o tekmovalnem letenju bolj prisotna?**

Je res. Fantje sprašujejo marsikaj glede letenja, pa jih večkrat po odgovore pošiljam kar na tekme. Pogosto je prvi argument v stilu - jaz nisem še tako dober kot ti,

ne morem tekmovati. Ampak to prepričanje je napačno, poskušam jim razložiti, da ko bo šel tja, se bo tam naučil. Ne moreš priti z znanjem tja, od tam ga moraš vzeti. Potem si pa lahko enkrat dober.

### **Če koga vprašam če tekmuje oziroma bi tekmoval, je pogost odgovor da ni tekmovalen tip ... čeprav na XCGlobe-u naredi vse za dnevno zmago po kilometrih, vsečkah, statistiki,...**

Drži, zaradi svoje tekmovalnosti marsikdo noče biti potem rezultatsko razočaran na dirki. Ime bi morali spreminiti, to niso hitrostne dirke ampak poučne šole. Tudi mene vedno bolj zanimajo te namenske izobraževalne tekme, kot je npr. Serial cup, ko daš ljudem znanje na ta način. Ko spremljam takole marsikaterega pilota... saj gre vsak letalni dan na štart, pa potem malo nekaj navije. Samo ne ve kaj dela prav in kaj narobe. Se mu zdi, da takrat ko navije na dva »jurja«, da je dober, takrat ko ne, pa pač ni. Pomembno je, da veš kdaj in kaj delaš prav in narobe, to se najlažje naučiš na tekmi, kjer imaš določeno traso, razlago, se pogovarjamo med samo, primerjamo,...

### **Rezultatskih ciljev si res čisto nič ne postavljaš? Bi ti kaj pomenilo da bi zmagal svetovni pokal ali bi bila to samo pika na i uživanju v letenju tisti teden?**

Da zmagáš dnevno ali tedensko dirko si itak presrečen. Da bi bil pa res sfokusiran samo na zmage, da bi si npr. rekel, da bom letel dokler ne bom zmagal svetovnega pokala in potem nehal, to pa ne. Ko pridem na tekmo ne rečem sem prišel zmagat, to nisem v življenju rekel. V prvi vrsti je da se imaš fino, da uživaš, da se tam nekaj naučiš. Rezultat, ki pride na koncu, je predvsem v osebno zadovoljstvo.

### **Na Koroškem se padalci in klubi dobro razumete med seboj, kako je v reprezentanci?**

V reprezentanci je pa tako da smo noter sami eni »egotriparji« (:) Se pravi vsak predvsem na svojo stran gleda in potem ko se najde toliko ljudi na kupu... Saj jadralni padalci smo vsi bolj taki, malo vsak v svojem svetu živimo. Vsak ima svoje interese, vsak vztraja pri svojem, potem pa nastajajo trenja. Včasih je bilo bolj na bazi da je fajn, druženje, tekma in borbe v zraku so bili pika na i. Zdaj je pa vse skupaj bolj tekmovalno. Eni gledajo samo s tega vidika, samo rezultatsko. Ampak ne vem če je to bistvo, saj če zmagáš nimaš kaj dosti od tega. Ne boš dobil milijona. Ni to Wimbledon. To moraš v glavi razčistiti. Da dobiš za zmago štartnino nazaj, si srečen. Glede tega ni neka razlika ali si prvi ali deseti.

### **Se pravi denarja tukaj ni. Večkrat se gre na tekmo in potem ni letalnih pogojev,... Zakaj bi potem sploh hodil na tekme? Kaj je v tekmovalnem letenju tako privlačnega, da je tak naval?**

Zanimivo je zakaj te tako potegne. Na tekmi smo kot ena jata, vrtimo skupaj v stebru, gremo skupaj v »glajd«. Tam si v zraku v tisti skupini ljudi. Si drug človek, potuješ in je v bistvu nepopisljivo. Tisti trenutki, ki pridejo po letenju, jih ne moreš doživeti drugače, kot če greš na

neko veliko tekmo. Tam se primerjaš z drugimi, krilo ob krilu. Pozabiš na tisti denar ki si ga dal za štartnino. Itak da ga daš, ker brez tega ne moreš. To je tako kot droga. Vse daš za »šus«. Smo kot drogeraši, samo krademo ne.

### **Kadar ni tekem, tudi rad letiš skupaj z drugimi padalci ali raje sam?**

Doma večinoma letim sam. Se tudi dobro počutim, mi je »kul«. Uživam, kadar udarim kako novo špuro, grem nekam kamor še nisem letel. Vse ima svoje čare. Nisem strogo tekmovalen, da bi rekel meni so samo tekme. Ne, grem tudi sam letet, sem sam v zraku. Čisto nekaj drugega je, drugače sem sfokusiran. Na tekmi bolj gledaš sotekmovalce, ko greš solo pa bolj opazuješ naravo. Jadrarno padalstvo kot šport je res široko, imaš veliko nekaj opcij in lahko izbiraš. Tako da nikoli ne morem reči da je dolgočasno. Lahko greš tudi peš, na hike & fly, milijon opcij ti ponuja jadrarno padalstvo.

### **V zadnjih dveh letih si res naredil tudi precej hike & fly poletov. Od kje zanimanje za to zvrst?**

Primož Suša mi je en dan rekel, da ima doma »light« opremo. Naj vzamem in probam. To je bilo predlani. Šel sem domov, še isti dan vzel nahrbtnik in šel na štart na Kremžarico. Odletel sem dol in sem si rekel: stari to je to! Tisti dan sem se zaljubil. Potem sem tri mesece gledal rabljeno opremo, pozimi pa naročil nov komplet. To, kar ti ta lahka oprema danes omogoča, je nekaj neverjetnega. Greš na nek hrib, nahrbtnik ima 10 kg, odletiš dol ali kam drugam. Mi je zanimivo ko srečam kakega planinca, me vpraša kam grem plezat in mu razložim da grem na Uršljo, potem bom pa poskusil leteti do Jesenic. Ljudem je neznano, da imaš lahko v 10 kg nahrbtniku dejansko letalo. Mene je čisto zasvojilo. Bi šel vsak dan če bi bilo lepo vreme.

### **Vedno več padalcev sprašuje, če treniraš za X-Alps. Sem rekel, da te moram enkrat vprašati, zdaj je odlična priložnost. Torej, boš šel na naslednji Red Bull X-Alps?**

V ozadju so neke želje, da bi se mogoče šel to igro. Bom videl letos kako bom s časom za treninge in se bom tekom sezone odločil, če bi se šel. Nič ni fiksno, glavni problem je čas. Čeprav veliko letim, še vseeno

vodim firmo in ni to tako kot je videti, da samo letim. Kadar je slabo vreme, je treba vse nadoknadit in se potem dela po cele dneve.

### **Kakšen je pa glavni motiv za prijavo, zmaga na tekmi?**

Glavni motiv je letenje preko Alp. To je želja, ki je večja kot sam Red Bull X-Alps. To, da bom prečil celotne Alpe, je v moji glavi že nekaj časa in to definitivno bom naredil. Samo vprašanje ali bi to opravil s to tekmo ali kar individualno. Najbolj me sicer navdušuje ideja, da bi šel od doma čez cele Alpe, nekaj v tem stilu.

### **Misliš da imaš vse potrebno v glavi, nogah in hlačah za tako tekmovanje?**

Največ na taki tekmi je potrebno imeti v glavi. Da se psihično pripraviš in se fokusiraš na tekmo, to je najpomembnejše. Seveda fizično kondicijo tudi, ampak prvo kot prvo moraš imeti v glavi stvari na mestu. Tam si dober če znaš izkoriščati slabe vremenske pogoje. Maurer dela distance v slabem vremenu in tu premaguje ostale. Na dober dan ne naredi toliko več kot naredi na slab vetroven dan. Tako da moraš biti bolj ekstremen. Sam osebno nisem tako ekstremno ekstremen. Uživam v jadrarnem padalstvu, da bi pa šel v neke ekstreme, me ne zanima. Vedno si rečem, če ni danes, bom šel jutri. Na tej tekmi moraš pa res iti do meje, do konca, kar ni čisto v mojih okvirjih jadrarnega padalstva.

### **Če bi se odločil za nastop, kaj bi največ treniral?**

Največ bi se posvetil samemu letenju po Alpah. So zelo specifične, imajo določene lokalne »fore«, dolinske vetrove. Veliko je stvari, ki jih moraš spoznati. Kondicija je seveda tudi važna, se pa na X-Alpsu večinoma vse dela na letenju. Če ne letiš dobro, odpadeš. Coconea, ki sicer lahko preteče 100 km dnevno, hitro odpade, gredo ostali naprej. Osredotočil bi se torej na letenje v Alpah, bi dobro naštudiral. Bi šel po tistih rutah.

### **Kam greš letos na dopust?**

Ena od idej je, da bi šla s punco s tandemom malo po hribih. Nekaj bo tekem, Sopot Bolgarija PWC,...

### **Kaj pa morje s punco?**

Tudi to. To mora biti v programu. V življenju moraš vse, saj ni samo letenje.

### **Z Bojanom sem se pogovarjal: Gašper Prevc**





## LETENJE NA MADEIRI

Že leta 2016 smo se odpravili na enotedenski padalski izlet na Madeiro. Ker smo bili nad hrano, ljudmi, pokrajino, predvsem pa čudovitimi pogoji za letenje navdušeni, smo se zelo razveselili ponovnega povabila Tomaša Lednika, če se mu pridružimo tudi ta december. Tomaš je vsako leto organiziral padalsko odpravo na Madeiro, kjer je nadobudne letalce in letalke učil letenja v termiki in zakonitosti uspešnih preletov. Poleg naše družine so se mu pridružili še štirje drugi piloti iz Hrvaške (Inja), Slovaške (Tomaš) in Poljske (Pavel in Lukas). Dobili smo ugodne karte za direkten let iz Minhena, vendar je letalska družba Flyniki en dan pred našim odhodom šla v stečaj, s čemer pa je šel »v maloro« tudi naš prevoz. A naša motivacija je ostala neomajana. Po nekajurni paniki, ki smo jo usmerili v divje iskanje nadomestnega leta, smo že sedeli v avtu in se peljali proti Pragi, od koder smo v zadnjem hipu dobili letalo. Ko smo že opravili varnostni pregled in čakali na vkrcanje, so mene (Matica) in Miho po zvočniku poklicali k varnostni službi. Na ekranu so nama pokazali »sken« najinih padal, češ da je notri nek nevaren eksploziven predmet. Izkazalo se je, da je šlo le

za rešilni jopič, ki ima majhno bombico, ki omogoča, da se napihne takoj ob stiku z vodo. Očitno so varnostni detektorji na letališčih občutljivi tudi na reševalne jopiče - v vednost vsem, ki imajo namen v prihodnosti delati kaj podobnega. Po razrešitvi teh nesporazumov, kratkemu spancu v predmestju Lizbone in zgodnjemu jutranjemu letu, smo končno pristali na Madeiri. In v trenutku nam je bilo jasno, da je bilo vse skupaj vredno dolge vožnje, živcev ob stečaju Flyniki ter dragih in neokusnih kav na letališčih. Temperatura (20+ stopinj Celzija) je bila



zelo prijetna sprememba v primerjavi s hladno Slovenijo, žareče sonce pa je obljubljal termiko za naše padalske podvige.

Madeira je majhen portugalski otok v Severnem Atlantskem oceanu, blizu obale zahodne Afrike. Ima nekaj več kot 250 tisoč prebivalcev, ki pa v večini živijo v glavnem mestu Funchal. Tako je velik del otoka ostal neokrnjen ter zaradi goratosti in goste poraščenosti z nenavadnimi drevesi težko prehoden. Na Madeiri se narava prepleta z delom človeških rok. Ena izmed glavnih znamenitosti so levade, sistem kanalov, ki se razteza več kot 2000 km po otoku. Levade so namenjene razporeditvi vode iz severne, bolj deževne strani otoka, na sončno južno stran.

Če se boste v prihodnosti odpravili na Madeiro - s padali ali brez - vam predlagamo, da najamete avto. Javni prevozi so namreč redki in zaradi razgibanosti reliefa zelo počasni.



Hartmut's place

## HARTMUT'S PLACE IN PONCHO

Hartmut Peters je prišel iz Nemčije na Madeiro in storil to, kar smo si po tihem želeli storiti tudi mi. Kupil je enosmerno letalsko karto in rekel, da bo ostal dokler bo lepo vreme - od takrat pa je minilo že kakšnih deset let in nič ne kaže, da se namerava vrniti (na otoku se namreč leti v povprečju 340 dni na leto). Na hribčku Arco de Calheta ima v neposredni bližini svojega doma urejen štart, kamor prihajajo nam podobni padalski navdušenci iz najrazličnejših koncev sveta. Hartmutov štart je od glavne ceste, ki se vije ob plaži, oddaljen kakšnih 10 minut z avtom. Pred vhomom na njegovo posest stoji tabla, na kateri je z velikimi črkami napisano: "Come-2Fly". S padali na ramah nas kamnita potka vodi pod razraslimi vrtnicami, čez lesen mostiček, pa mimo ribnika in džunglasto razraslega zelenja, bambusov in kaktusov, do lepo pokošenega štarta. Tam trakec skoraj vedno kaže navzgor, trava pa se, z vmesnimi premori, ko sonce zastrejo zgodnji letalci, kopa v sončni svetlobi. Če le piha vzgornik, je Hartmutov štart idealen, saj ni preveč odročen, obenem pa dovolj visok, da je mogoče odjadrati nad hribe, ki se dvigujejo proti severu. Termika

v decembru na Madeiri sicer ni posebno močna. Tako je letenje v tem obdobju precej mirno, a zato nič manj čudovito. Razgled v zraku se razprostira čez zeleno in strmo divjino, pa preko hiš, cest in teras za vrtičke in njive, vse tja do mogočnega oceana. Če nismo pristali kar nazaj na štart, je za pristanek bilo več kot dovolj prostora na plažah Calheta in Madalena do Mar. Na kakšen posebej topel dan se je dalo odleteti tudi severozahodno proti svetilniku Ponto de Pargo, ali pa jugovzhodno kar do našega hotela v Ribeira Bravi. Tako je to pri Hartmutu. Hartmut vozi tandeme, leti vsaj štirikrat na dan, spoznava padalce s celega sveta in mu res ni hudo. Lepo pa smo se - poleg padalskih užitkov - imeli pri njem tudi na trdnih tleh - pripraviti zna namreč najboljši (tako pravi vsaj sam) Poncho na otoku. To je tradicionalna madeirška alkoholna pijača, ki jo pripravijo iz žganja, medu, svežih mandarin in limon, ki jih tam ne manjka. Če se komu slučajno ne smeji po celodnevem letenju, se mu bo pa gotovo po tej specialiteti.



## CABO GIRAO IN ZLOMLJEN GLEŽENJ

Cabo Girao se s svojimi 580 metri višine ponaša z naslovom drugega najvišjega morskega klifa na svetu. Nekega sončnega jutra smo se ob spremljavi nežnega vzhodnika odpravili na nov letalski podvig. Iz steklene razgledne ploščadi (na katero je zagotovo veliko strašneje stopiti,

kot pa leteti z jadrlnim padalom) smo si ogledali naš pristanek - med strmim rdečkastim klifom in na videz mirnim Atlantskim oceanom je ležala skalnata plaža. Iz višine več kot pol kilometra je bila strašljivo majhna, plana B ob morebitnem ponesrečenem pristanku pa ni ne levo ne desno. Štart se nahaja kakšnih 40 metrov pod razgledno ploščadjo. Ko smo prispeli in pripravili vso opremo, je termika že lepo pogrela zemljo in prve ptice so jo izkoriščale za svoje, nam padalcem dobro znane nadzemeljske užitke. Letenje na Cabo Girau je popolnoma druga zgodba, kot smo je vajeni na domačih hribih. Zaradi skoraj navpičnega reliefa in močnega sonca, smo na klifu doživeli termiko, kakršne še nismo izkusili. Poleg tega je bila ura zgodnja in stebri še niso bili dobro formirani - tako nas je v zraku veselo premetavalo. Stransko zapiranje je nekaj, na kar se človek hitro navadi, po frontalnem zapiranju, ki ga spremlja nenaden padec navzdol, pa laični padalec hitro začne pogrešati trdna tla pod nogami. Kljub prevelikim odmerkom adrenalina je bilo letenje nad rdečkastimi skalami, med katerimi so bile natlačene plantaže banan, sivim oceanom in množico navdušenih turistov, ki so nam mahali iz razgledne ploščadi, nepozabno. Analogno zahtevnemu letenju tudi pristanek ni bil najmanjši izziv. Dolga, a ozka plaža je posajena z ogromnimi kamni, ki zahtevajo počasen pristanek in visoke pohodniške čevlje. Kaj se lahko zgodi, če zavoljo večje udobnosti tvegaš varnost svojih nog in močne čevlje zamenjaš za lahkotne teniske, je na lastni koži izkusil



eden izmed pilotov v naši skupini. Prvič je letel s padalom B kategorije, ki je bilo hitrejše in odzivnejše, kot je bil vajen. Na plažo je pristal z nekoliko preveliko hitrostjo in zaradi kombinacije neugodne podlage ter neprimerne obutve si je nesrečnež zlomil gleženj na kar dveh mestih. V bolnišnici na Madeiri so zanj sicer odlično poskrbeli ter ga uspešno operirali, vendar je bilo letenje zanj za kar lep čas konec. Nauk zgodbe: Cabo Girau je izjemna letalska destinacija, vendar manj primerna za začetnike ali nikdar ne pozabite na dobre stare "gojzarje".





## PAUL SERRA IN VETRNI GENERATORJI

Eden izmed lepših štartov, ki smo jih v tem čudovitem tednu obiskali, je bil gotovo na vrhu Paul Serre. Velika, popolnoma ravna planota, ki se dviga skoraj 1500 metrov nad morjem (in pristankom) je bila tako najvišja točka naših padalskih podvigov na Madeiri. Ta štart je sicer s svojo orientacijo proti jugu v tem obdobju primeren bolj poredko, saj takrat po navadi piha severni generalni veter, vendar se nam je enkrat vseeno nasmehnila sreča. Zaradi megle je bilo ob vzletu sicer nekaj težav z vidljivostjo, a se je tistih nekaj meglic po par minutah dovolj razkadilo, da smo lahko odleteli. Pri poletu iz Paula Serre velja biti posebej pozoren na to, da vse do plaže skoraj nobenega vmesnega pristanka oziroma so ti zelo neugodni. Prav tako je potrebno upoštevati daljnovid, napeljan visoko nad dolino, ki se ga iz zraka nekoliko slabše vidi. Četudi pogoji za letenje na Paul Serri zaradi severnega vetra niso vedno primerni, se gotovo splača ogledati to krasno, vetrnih generatorjev in sončnih celic polno planoto. Razgled pa se tam odpre tudi na severno stran Madeire, ki velja za veliko bolj divjo in neposelje-



no. Mi sicer nismo imeli te sreče, saj je bila severna stran popolnoma v megli, sta pa pred leti tja že odletela Tomaš Lednik in njegova žena Lučka (Lucie).

## TOMAŠ LEDNIK

Ko smo prišli iz Madeire, je naš inštruktor Tomaš s svojo družino skočil na novo padalsko odpravo in sicer v toplo in divjo Kenijo, v dolino Kerio, znano po dolgem grebenu, ki privablja jadralne padalce iz vsega sveta. 23. januarja 2018, en mesec po naši vrnitvi iz Madeire, se je Tomaš v Keniji med letenjem s tandemom smrtno ponesrečil. Novica nas je močno pretresla. Tomaš, nekdanji solastnik podjetja Sky Paragliders, se je poleg testiranja novih padal profesionalno ukvarjal z akro letenjem, preleti, ter bil član češke reprezentance v točnosti pristajanja in tekmovanjih v paraskiju. Skakal je tudi z »base jump« padalom in letel z »wingsuitom« (obleka-krilo) ter letel s paramotorjem. V vseh naštetih disciplinah je bil med najboljšimi svetovnimi piloti. Tekoče je govoril slovensko, saj je bil tudi naših »korenin«, veliko je letel pri nas in dobro ga je poznala in občudovala vsa generacija naših po stažu starejših prostih letalcev. Vedno je bil s svojimi zračnimi vragolijami glavna atrakcija večjih prireditev v tujini. Vsepovsod je s svojim stalnim nasmehom, preprostostjo, dobro voljo in umirjenostjo prinašal pozitivne vibracije med ljudi.

Poleg svojih športnih dosežkov pa je bil skrben oče Selmi in Mathiasu, ljubeč mož ženi Lučki, nam pa zanesljiv in navdihujoč inštruktor. Tomaševa pripovedovanja o številnih padalskih podvigih, skupni jutranji teki po zaraščenih gričih Madeire, vsa njegova pomoč ter neizmerna in nalezljiva ljubezen do letenja nam bo za vedno ostala v spominu. V čast nama je, da sva imela priložnost leteti z njim.

## Maruša in Matic Grešak



Tomaš Lednik

# LOKACIJA, LOKACIJA, LOKACIJA

## ZA VSE, KI VAS ZANIMA TEHNIKA, PA TUDI ZA TISTE, KI VAS NE

*Za mantra "lokacija, lokacija, lokacija" ste verjetno že slišali. Tokrat pa ne gre za prodajo nepremičnin :) V tem članku si bomo ogledali različne načine sledenja v živo, njihove prednosti in slabosti in v katerih primerih so uporabni.*

Prosto letenje je lahko zelo tehnično oz. tehnološko usmerjen šport. Na voljo imamo kup različnih instrumentov in naprav, s katerimi si lahko pomagamo pred, med in po letenju.

V zadnjih nekaj letih je bilo nekaj primerov iskanja pogrešanih oseb. V spominu mi najbolj ostaja primer pilota, za katerim se je izgubila sled, čeprav je imel vključeno sledenje v živo preko aplikacije FlyMe. To se je kmalu po začetku ustavilo. Zrno upanja je bil njegov telefon, še vedno vključen v mobilno omrežje in je zvonil. Ko je bila v iskanje vpletena tudi policija, so preko sodnega naloga od mobilnega operaterja dobili lokacijo s pomočjo triangulacije od mobilnih oddajnikov. Tako kot to večkrat vidimo v filmih. Problem je bil, ker je bila izračunana lokacija za več kot 30km napačna, kar je bilo potrjeno na koncu, sluteno pa že zaradi samih vremenskih razmer. Stolpi v divjini so redki, pokritost seže več kilometrov, natančnost ni najboljša. Kako je lahko bila toliko napačna, ni jasno, na koncu je bilo telefon vseeno možno locirati z **Android Device Manager**-jem. Postopek je razložen v spodnjem poglavju. Zgodba pa na žalost, kljub temu nima srečnega konca.

Ko so pomembne sekunde, je važno da se zavedamo, kaj vse nam tehnologija omogoča, da jo lahko v našo korist tudi izrabimo.

Ker mi je dolžina članka ušla izpod nadzora, bo v reviji ikar objavljen v dveh delih. V drugem delu si bomo pogledali še sledenje preko satelitske povezave in preko radijske postaje.

### GSM/GPRS SLEDENJE

Sam nisem pristaš imeti namenske naprave za vsako stvar, ki bi jo mogoče rabil. Kot letalni instrument mi mobilni telefon zadostuje (izjemi sta variometer in kompas!), saj ima dovolj dobro avtonomijo baterije, procesorsko moč, senzorje in lahko služi še kot sledilna naprava v živo in snemalec leta.

Možnosti in aplikacij za GPRS sledenje je "malo morje". Z eksplozijo sposobnih mobilnih naprav na Android in iOS platformah obstaja "miljon in ena" aplikacija sledenja v živo, pa tudi namenske naprave, kot je recimo Flymas-


trov Tracker ali kakšni nizkocenovni brezimenski kitajski sledilci.

Za GPRS način sledenja potrebujemo SIM kartico, mobilno napravo (običajno pametni telefon) in pokritost z mobilnim omrežjem. V zadnji postavki se že vidi potencialni problem. Antene za mobilna omrežja niso usmerjene v zrak, zato je signal v višjih legah slabši. V ne-civiliziranih območjih je problem pokritosti prisoten še toliko bolj. Prav tako za napravo ni dovolj, da je povezana z mobilnim omrežjem - mobilni operaterji uporabljajo nabor protokolov, in najbolj pokrit (GSM) je namenjen samo telefoniji - klicom in SMS-em. Podatkovne povezave (2G, 3G, 4G ...) imajo večje tehnične zahteve in vsi repetitorji jih ne podpirajo, ker še niso nadgrajeni za te protokole.

Flymastrov sledilec ponuja tudi SIM kartice z njihovimi sledilnimi napravami in veliko pokritostjo po državah.

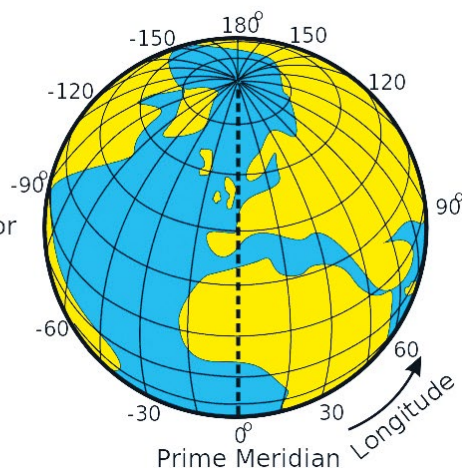
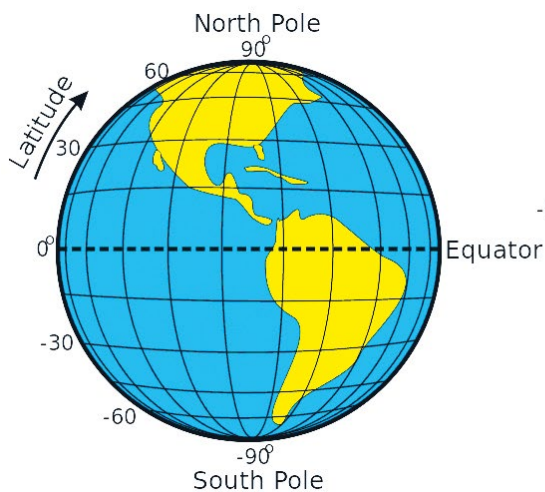
### POŠILJANJE KOORDINAT

Če gre za posredovanje lokacije nujnim službam, je najboljša, da lokacijo pošljete v SMS ali MMS sporočilu. To prepreči šum v komunikaciji, je enostavnejše in bolj natančno. Večina privzetih sistemskih aplikacij za pošiljanje SMS sporočil to že omogoča, tako da v oknu kjer običajno sestavljate SMS sporočilo lahko kliknete na ikono za dodajanje priponke in izberete lokacijo. Bodite pozorni na radij kroga, ki ponazarja natančnost lokacije. Imejte vključen GPS na telefonu. **Preden pošljete koordinate, se prepričajte ali je točka na zemljevidu prava, ker se včasih najprej pojavi kakšna stara lokacija.**

Če vam je lažje uporabljati ločeno aplikacijo, pa priporočam **GPS Status & Toolbox**, ki ga lahko najdete na Google Play ali App Store. Aplikacija nazorno prikazuje kvaliteto in natančnost GPS signala, z uporabo tehnologije Assisted-GPS pa tudi hitreje najde signal. Ko na aplikaciji vidite, da je dobila lokacijo in je natančnost dobra (pod 10 metrov), kliknete na ikono za deljenje  in izberite kam bi radi poslali koordinate.

Koristna je tudi informacija, ko ste v območju brez signala, telefon vam pa izpiše "Samo klic v sili" ali "Emergency calls only". To pomeni, da vam telefon dejansko lovi signal drugega operaterja, ki ni vaš domači. SIM kartica ni registrirana v omrežju, ampak najbližji operater še vedno posreduje telefonske klice in sporočila nujnim službam. Če v takšnem primeru pokličete 112, ali nanj pošljete SMS ali MMS, bo klic uspel, operater/dispečer na drugi





strani pa ne bo videl vaše telefonske številke in vas ne bo mogel poklicati nazaj.

## OBLIKA KOORDINAT

Pri pošiljanju koordinat moramo biti pozorni na nekatere stvari, zato da pošljemo pravilne.

Zemeljske koordinate so v svetovnem geodetskem sistemu (WGS) predstavljene v stopinjah odklona od ekvatorja (geografska širina) ter od ničtega poldnevnik (geografska dolžina). Koordinate imajo lahko pozitivni ali negativni predznak, oziroma so predstavljene s smerjo neba. Sever (North - N) ali Vzhod (East - E) je enako kot pozitivna koordinata, negativni pa sta Jug (South - S) in Zahod (West - W). WGS je privzeti standard. Geografska širina (latitude) se razteza od -90 (južno) do +90 stopinj severno, geografska dolžina (longitude) pa od -180 stopinj zahodno do +180 stopinj vzhodno.

V Sloveniji se nahajamo severno od ekvatorja in vzhodno od ničtega poldnevnik (Greenwich), zato sta obe naši koordinati pozitivni (ali predstavljeni z N, E). Obstajajo tudi različne oblike koordinat, ki predstavljajo isto lokacijo, le zapišejo se drugače. Poznamo:

- Decimalne stopinje (**DegDec**), kjer so koordinate predstavljene z dvema realnima številoma, ločenima s piko. **Primer: +45.891 +13.9198**
- Decimalne minute (**MinDec**), kjer so stopinje predstavljene s celim številom, minute pa z realnim številom. Sekund ni, ampak so vključene kot decimalni delež minute. **Primer: N 45° 53.46' E 13° 55.188'**
- Stopinje, minute in sekunde (**DMS**), tu so sama cela števila, oziroma za večjo natančnost so lahko sekunde predstavljene z realnim številom. **Primer: 45°53'27"N 13°55'11"E**

Vsi trije primeri predstavljajo iste koordinate. Ko torej posredujemo koordinate, predvsem glasovno, je pomembno da ločila poudarimo.

**PIKA .      STOPINJA °      MINUTA '      SEKUNDA "**

To je zelo pomembno, saj v eni minuti je 60 sekund in ne 100, prav tako je v eni stopinji 60 minut in ne 100, zato so številke drugačne kot na primer pri formatu DegDec. Številke je priporočljivo izgovarjati posamično, sploh v primeru kjer bi bilo potrebno uporabljati stotice ali višje.

Primer:

- Za format DegDec:  
Petinštirideset **pika** osem devet ena **stopinj** [severno]Trinajst **celih** devet

ena devet osem **stopinj** [vzhodno]

- Za format MinDec:  
Petinštirideset **stopinj**, triinpetdeset **celih** (ali **pika**) šestinštirideset **minut** [severno]  
Trinajst **stopinj** petinpetdeset **pika** ena osem osem **minut** [vzhodno]

- Za format DMS:  
Petinštirideset **stopinj**, triinpetdeset **minut** in sedemindvajset **sekund** [severno]  
Trinajst **stopinj**, petinpetdeset **minut**, enajst **sekund** [vzhodno]

Če bi se nahajali onkraj luže bi lahko rekli na začetku **minus** [številka] pika [številke] stopinj, za primer oblike DegDec.

Najbolje, da si pogledate kateri format uporablja vaš instrument. Običajno je prilagodljivo. Najbolj pogost je DegDec, pri navigacijskih napravah pa se pogosto pojavi tudi MinDec.

Dobro je tudi vedeti, da ni nobene potrebe po tem, da smo preveč natančni. Prevelika natančnost lahko povzroči šum v komunikaciji, da si nekdo na drugi strani zapiše napačne številke. Pri decimalnem formatu (DegDec) smo lahko natančni do tretje ali četrte decimalke, za več ni potrebe. Četrta decimalka pri ekvatorju predstavlja samo še dobrih 10 metrov napake, zaradi ukrivljenosti zemlje pa se ta napaka tam, kjer se vzporednice združijo, manjša. Pri 67 stopinjah vzhodno ali južno je samo še 4 metre napake.

Pri tretji decimalki je najslabša napaka 111 metrov pri ekvatorju, kar bi za reševanje tudi lahko zadostovalo. Pri posredovanju koordinat v decimalni obliki torej zadostujejo štiri decimalke. Če je zadnja nič, jo lahko spustimo.

## AIRTRIBUNE, FLYSKYHY, FLYME, LIVETRACK24

Obstaja kar nekaj mobilnih aplikacij za letenje in sledenje v živo. Pri nas poznamo **FlyMe**. To je čisto pravi letalni instrument, enostaven za uporabo, sicer je inferioren aplikaciji **XCTrack**, teče pa na android telefonih in ima

že vgrajen sistem za sledenje v živo. XCTrack je produkt mednarodnega OLC portala XContest, je tudi precej enostaven za uporabo, zelo prilagodljiv in ima lepe zemljevide, ravno tako omogoča povezavo z drugimi senzori (npr BlueFlyVario), žal pa ne omogoča sledenja v živo. Tako da če ga uporabljate za letenje in bi radi imeli tudi sledenje v živo, uporabite še kakšno aplikacijo npr LiveTrack24 ali FlyMe. Nobenega problema ni, če teče več aplikacij hkrati. Saj ne tekmujejo med sabo :) Pozna se le poraba baterije, a ne veliko.

**LiveTrack24** uporablja tudi inštrument za iPhone - **FlySkyHy**, na katerega prisega večina pilotov z iPhone. LiveTrack24 uporablja tudi android aplikacija **XCSOAR** (podobno ime kot XCTrack!), vendar je malo zahtevnejša za uporabo. Sledenje LiveTrack24 uporablja tudi aplikacija za beleženje letov - **SeeYou Recorder**, ki ga je razvilo slovensko podjetje Naviter. Lokacijski podatki vseh omenjenih storitev so javni, to je lahko prednost (enostavnost uporabe) ali slabost (zasebnost).

Vedno bolj se na sceni pojavlja tudi aplikacija **AirTribune**<sup>1</sup>, sicer s precej splošno športno uporabnostjo - ne samo za letenje. Ni pa to letalni inštrument. AirTribune ima pa vseeno eno prednost pred vsemi tremi že naštetimi - obstaja tudi za Apple telefone na trgovini App Store<sup>2</sup>. AirTribune ima tudi podporo za tekme (tako kot tudi Flymaster), tako da lahko nekatere tekme spremljate v živo na njihovi spletni strani.

Velika prednost vseh sistemov za sledenje preko mobilnega omrežja je dostopnost. Cenovno to pomeni, da so storitve brezplačne, saj nas ima večina mobilne podatke zakupljene, večina aplikacij je brezplačnih, enostavno dostopnih. Za tiste, ki letimo bolj blizu doma oziroma po domačih hribih, kjer je tudi dobra pokritost z mobilnim signalom, je takšen sistem čisto dovolj zanesljiv.

Pilote, ki imajo vključeno sledenje v živo, lahko spremljate na spletnih straneh:

*LiveTrack24:* <https://www.livetrack24.com/tracks/activity/1>

*FlyMe:* <https://xcglobe.com/livetrack>

*Airtribune:* <https://airtribune.com/tasks>

*Flymaster:* <https://lt.flymaster.net/>

## PARAFOLLOW - SMS SLEDENJE

Še ne toliko let nazaj, ko podatkovni paket v naših mobilnih naročninah ni omogočal velikih prenosov in smo gledali na vsak porabljen "StaneBajt" ;-), je Matej Belčič razvil Android aplikacijo za SMS sledenje - ParaFollow. Aplikacija preko SMS sporočila na določen interval pošilja GPS koordinate na eno ali več izbranih telefonskih števil. Včasih nam v zraku "crkne" podatkovna GPRS



povezava, GSM signal pa še vedno deluje. V tem primeru bo poslan SMS od ParaFollow šel skozi. Tudi če pridemo v območje brez povezave, lahko iz prejetih SMS sporočil okvirno vidimo smer letenja.

Aplikacija ima tudi možnost pošiljanja lokacije na zahtevo. V nastavitvah si lahko nastavite ukaz, ki vam ga nekdo pošlje po SMS sporočilu, npr "Kje si?". Če boste medtemko je aplikacija prižgana prejeli SMS sporočilo s to vsebino, bo pošiljatelju aplikacija nazaj poslala SMS sporočilo s koordinatami, višino in ostalimi podatki. Aplikacija je dostopna na Matejevi spletni strani [photoglide.info](http://photoglide.info), za lažjo namestitvev je pa na voljo tudi na Google Play pod istim imenom<sup>3</sup>.

## GOOGLE LOCATION HISTORY, ANDROID DEVICE MANAGER

Takrat, ko je najbolj treba in gre najbolj za nohte, običajno nobeno sledenje v živo ne dela. Dobro je poznati

<sup>1</sup> <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.airtribune.tracknblog&hl=en>

<sup>2</sup> <https://itunes.apple.com/us/app/airtribune/id869285811?mt=8>

<sup>3</sup> <https://play.google.com/store/apps/details?id=info.photoglide.parafollow&hl=en>

nekaj trikov, kako se lahko kljub temu najde lokacijo. Večina pametnih telefonov (tako Android kot tudi iPhone) omogoča storitev za shranjevanje zgodovine lokacij in iskanje izgubljenega telefona. Običajno je ta možnost že vključena (preverite v nastavitvah). Obe metodi sta povezani z vašim Gmail (oz Google) računom, pri iPhone pa z iCloud računom. Če bi torej želeli najti osebo ali telefon, bi morali imeti dostop do Gmail/Google računa, s katerim je prijavljen v telefonu. Če je doma osebni računalnik z aktivno prijavo ali shranjenim geslom v računalniku, potem ni problema, če pa ne, pa moramo vedeti geslo. To je sicer problematično zaradi zasebnosti, ampak možno pa je.

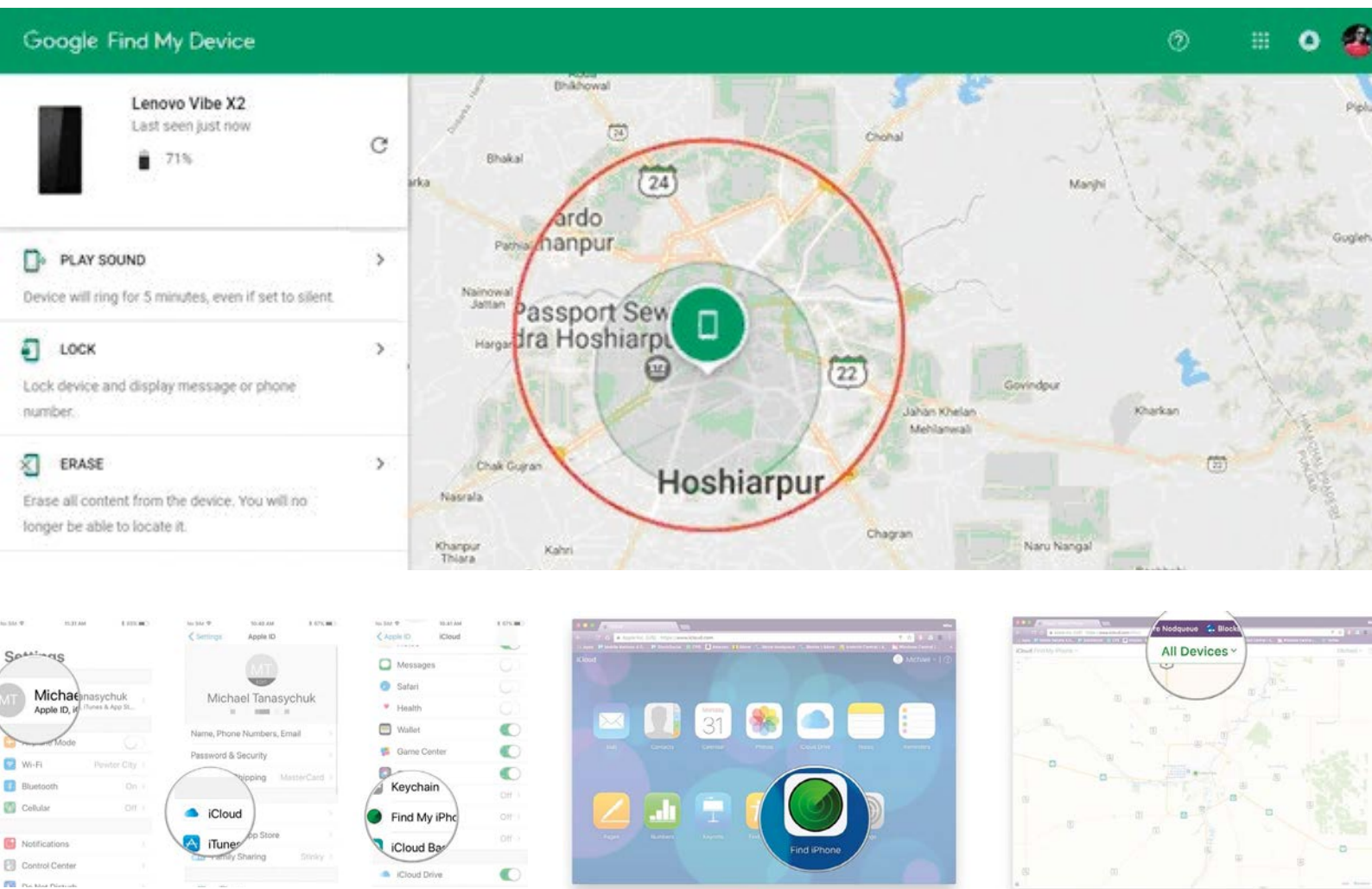
Drugi problem te metode je varna prijava z večkratnim overjanjem (two-factor authentication - 2FA). To pomeni, da za prijavo v Gmail prejmete SMS sporočilo in morate prepisati kodo. Če izgubiš telefon ali človeka, kako boš prepisal to kodo? Google sicer omogoča generiranje nekaj statičnih kod, vendar to ni najbolj praktično. Boljše je imeti na telefonu dodan en Google račun, ki večkratnega overjanja nima.

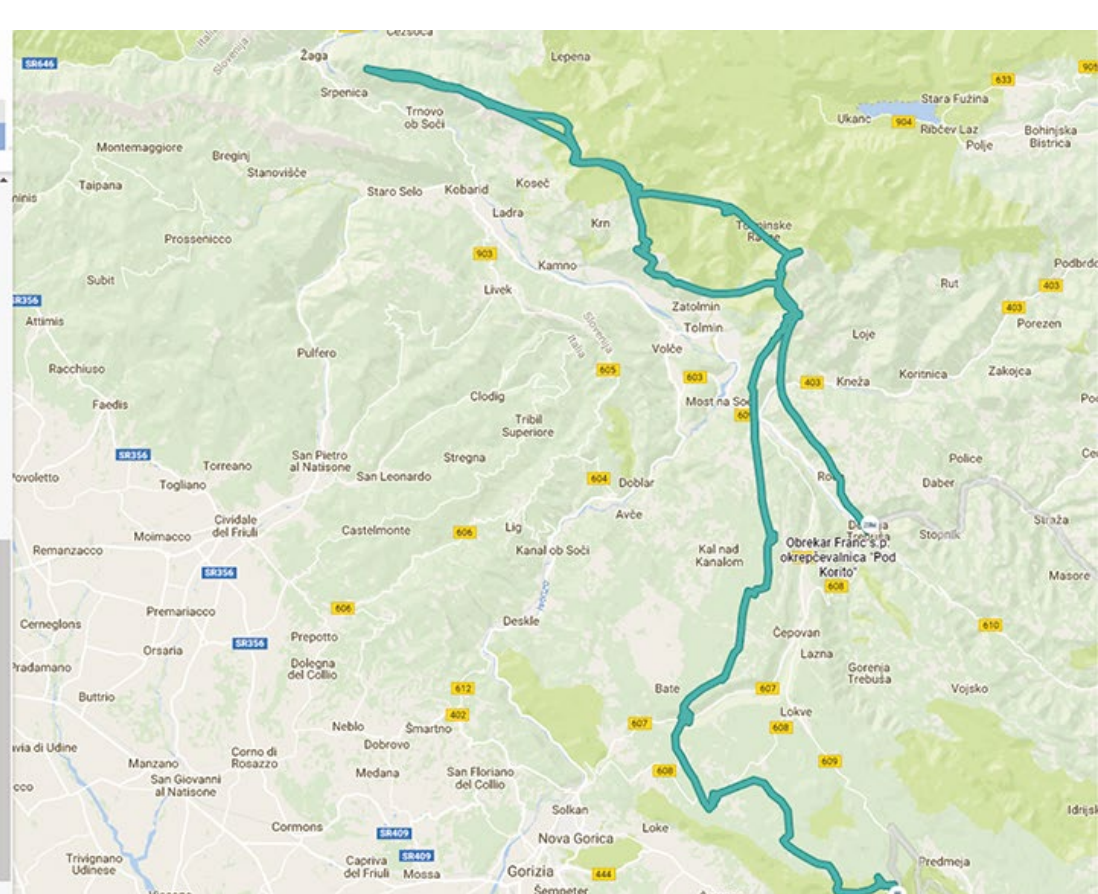
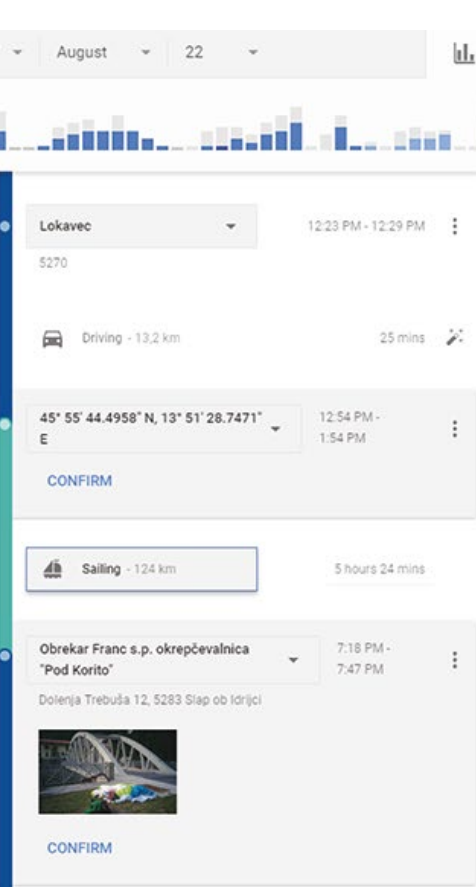
Ko smo enkrat notri, imamo dve možnosti. Prva možnost je Android Device Manager oziroma po novem "Find My Device", dostopen na povezavi <https://www.google.com/android/find>.

Oziroma lahko tudi v Google vpišete "find my device". **Pogoj za uporabo te možnosti je, da je telefon še vedno aktiven v mobilnem omrežju.** Spletna stran nam omogoča, da na telefon pošljemo ukaz za pridobitev GPS koordinat. Obstaja tudi Android aplikacija z istim imenom, s katero se izognete problemu večkratnega overjanja, tako da jo namestite na neko drugo napravo, na primer na tablico doma ali na telefon od "boljše polovice". Pri Applu oziroma iPhone imamo podobno možnost - Find My iPhone. Prijavljeni moramo biti v svoj iCloud račun in vklopiti možnost Find My iPhone. Napravo se lahko najde preko spletnega vmesnika <https://www.icloud.com>

Druga možnost je Google Location History oziroma po novem "Maps Timeline". Moralo bi delovati tudi na iPhone-u, če imate nameščeno aplikacijo Google Maps za iPhone. Dostopno je na povezavi: <https://www.google.com/maps/timeline>. Pogoj za to možnost je, da je na Google računu omogočeno shranjevanje zgodovine lokacij. Lokacijo napravo je možno najti preko zgodovine lokacije vse do trenutka, ko je izgubila signal.

Ker je deljenje gesla do Google računa velik problem je na voljo še ena možnost - FlySafe.





## FLYSAFE

Potencialni problem vseh sistemov za sledenje je človeška pozabljivost. Nastavitve instrumentov bi lahko postala že šesta kontrolna točka pred letenjem. Kolikokrat smo že pred poletom pozabili prižgati instrument ali aplikacijo za sledenje. Kako prav bi nam včasih prišel sistem za pridobivanje lokacije na zahtevo.

Na portalu **FlySafe.KLV.si**, ki ga v prostem času in slabem vremenu počasi dograjujem, nastaja nekaj stvari, katere potrebujem sam in se mi zdi, da pri našem hobiju manjkajo. Začelo se je kot zbiranje in urejanje različnih vzletišč (pod imenom Paragliding takeoff sites), nato pa sem dodal različne statistične podatke. Namenjen je bolj pilotski knjižici kot online tekmovanju (OLC), z možnostjo nastavljanja različnih zasebnosti pri letih (zasebno, samo prijatelji, neobjavljeno, javno) in statističnimi analizami. OLC portalov in prikazov s tekmovnim aspektom je tudi že veliko, kakšne dobre on-line pilotske knjižice še nisem zasledil, zato sem se jo lotil sam. Zloženska imena simbolizira varnost in zasebnost. Ena izmed možnosti, ki jo **FlySafe za Android** ponuja, je pridobivanje lokacije na zahtevo. Tu sem poskusil rešiti večino problemov, s katerimi se srečujemo pri drugih aplikacijah za sledenje:

- **ZASEBNOST** - dostop do vaše lokacije lahko dovolite samo določenim ljudem (ožja družina, vaša padalska klapa), ki so na vašem seznamu prijateljev.

- **NIZKA PORABA BATERIJE** - poraba baterije je minimalna, aplikacija aktivno ne zahteva lokacije, dokler jo kateri od prijateljev ne zahteva od vas. Takrat prižge GPS in ko prejme lokacijo, jo pošlje prijatelju. Aplikacija si na pasiven način zapomni tudi zadnjo znano lokacijo, tako da če imate med letom prižgano še kakšno drugo aplikacijo kot letalni instrument, ki aktivno zahteva GPS lokacijo, si jo brez dodatne porabe baterije zapomni tudi FlySafe.

- **VEDNO DOSTOPNO** - s pomočjo funkcije, ki je vgrajena v operacijski sistem, je možno od aplikacije zahtevati lokacijo tudi če aplikacija FlySafe ni prižgana. Dovolj je samo, da je nameščena. Vključena mora biti tudi vsaj ena lokacijska storitev, ker aplikacije ne morejo spreminjati sistemskih nastavitvev. Tudi če je možnost GPS vključena, to še ne pomeni, da je sedaj aktiven. Dokler katera od aplikacij ne zahteva lokacije, se GPS ne bo aktiviral.

Izbrani prijatelji lahko pošljejo zahtevek za lokacijo na podoben način kot je opisan pri poglavju Android Device Manager. Prednost je, da tukaj ne potrebujete gesla do Gmail računa. Ker je možnost zahtevkov vgrajena v operacijski sistem, aplikacija ne potrebuje dodatnih procesov, ki tečejo v ozadju, baterija zaradi tega ni obremenjena.

Aplikacijo najdete na Google Play pod imenom **FlySafe - paragliding takeoff sites**<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.xcglobexcglobesites>

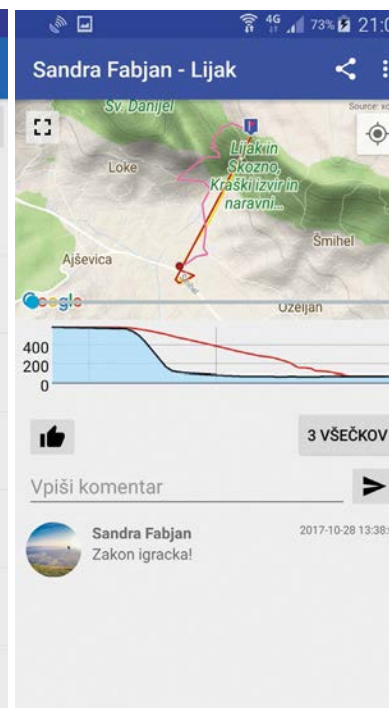
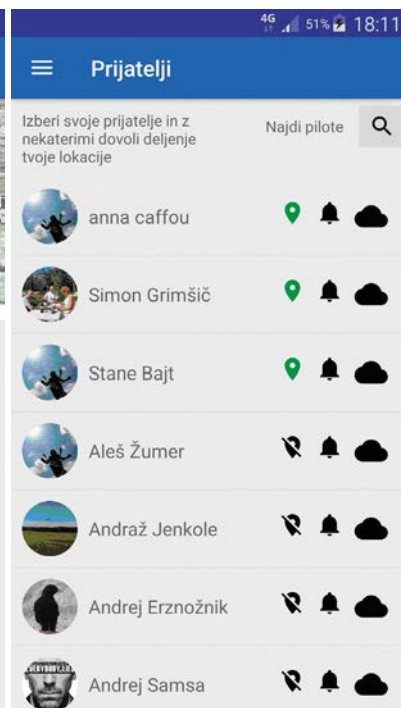
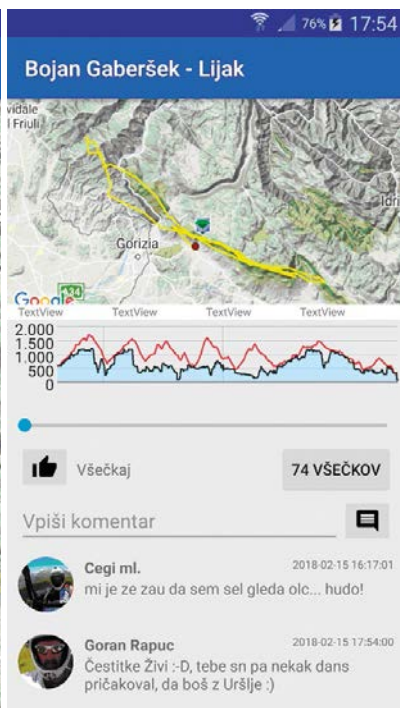
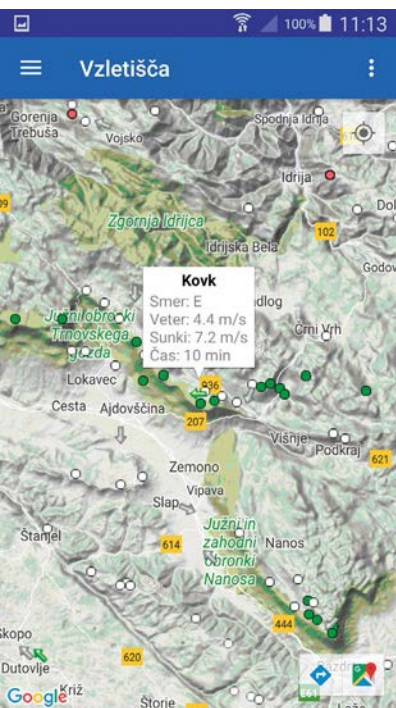
Aplikacija ponuja tudi **ZEMLJEVID VZLETIŠČ,**  
**NALAGANJE IN PREGLED LETOV V FLYSAFE,**  
**PREGLED IGC IN GPX DATOTEK**  
 ter **PREJEMANJE RAZNIH OBVESTIL** (všečki, komentarji, ZPLS, NOTAM).

Aplikacija nudi tudi **PODPORO ZA HIKE&FLY** tako, da je pri posameznem vzletišču filter za H&F sledi, to se pa lahko tudi odpre na zemljevidu in uporabi kot navigacijo. Aplikacija je postala kompletno orodje za vsakega prostega letalca. Za aplikacijo sem dobil tudi zelo lepo pohvalo pilota, inštruktorja letenja in Hike & Fly tekmovalca Simeona Klokočovnika:



**Simeon** | 8:24pm Dec 31

*Jean, že dolgo razmišljam, kako bi se ti zahvalil. Nič od "elektronike", meni laiku, ni pri mojih dogodivščinah tako koristilo. Govorim o aplikaciji [FlySafe] Paragliding sites. Na tekmah Bordairrace, Dolomitisuperfly, na dopustu v tujini, pa včerajšnjem izletu na Pokljuki, skratka, vsakodnevno se orientiram, v trenutku vem kje sem, kam moram, razmere, zračni prostor... skratka, mnogo časa si mi prihranil in km hoje, predvsem pa mi omogočil bolj varno in učinkovito, predvsem pa brezskrbno letenje in ostale dogodivščine, povsod kamor grem. Hvala!!!*



V meniju ☰ "Prijatelji" najprej poiščete svoje prijatelje. Tu je več nastavitvev: obvestila o novih letih in deljenje lokacije. Ko dodate prijatelja, ponovno kliknete nanj in izberete "Dovoli prijatelju da zahteva mojo lokacijo". Ikona solstice 📍 se obarva na zeleno, kar pomeni da je deljenje lokacije vključeno (črna prečrtana pomeni izključeno ✖️). Vaš prijatelj nato dobi tudi obvestilo, da ste dovolili zahtevek lokacije.

Kdo je vam dovolil pogled v lokacijo lahko vidite v meniju "Lociraj prijatelje". Če kliknete na ime, se odpre zemljevid z lokacijo.

**Avtor članka: Žan Kafol**



**STANE KRAJNC, »PIONIR«  
JADRALNEGA ZMAJARSTVA IN  
PADALSTVA, BASE JUMP IN WINGSUIT  
LETENJA PRI NAS:**

»*»Ko enkrat poletiš, gre vse strahovito hitro, občutki pa se ustavijo in so zelo, zelo intenzivni. Pristaneš v neki drugi dimenziji. Tvegaj si življenje, zakaj bi se torej bal tuzemskih stvari ali ljudi? Duša postane mirna, samozavestna.«*

**Je po vseh skokih, ki ste jih že opravili, še vedno veliko strahu, veliko adrenalina? Kakšno je počutje, ko opravite skok?**

»Vedno je prisotno nekaj strahu. Po uspešnem skoku je počutje izredno. Verjetno tudi zaradi tega, ker telo izroča 'hormone sreče'. Govoriti o adrenalinu se mi zdi prav bebasto in je novinarski izum. Telo izloča adrenalin v kritičnih situacijah. Je neprijetna izkušnja, saj deluje kot sunek električnega toka.«



**DOMEN SLANA, AKADEMSKI SLIKAR,  
VEČKRATNI DRŽAVNI PRVAK IN  
LETA 1992 EVROPSKI PODPRVAK V  
PRELETIH Z JADRALNIMI PADALI:**

**Kaj je še tisto, kar imate radi?**

Svoje čase sem tudi ogromno letel, večinoma z jadrlnim padalom, nekaj malega z zmajem. Na lov na rekorde smo hodili največ v Južno Afriko, letel sem tudi v Braziliji, imam dva neuradna svetovna rekorda. Letel sem po vsem svetu. Lepo je iti s kanujem na Kolpo, z jadrnico na morje. Rad imam kajak, lokostrelstvo. Posedeti ob ognju ob Sori je pa tako zlata vredno, da ima malokateri milijonar takšno razkošje. Veliko šteje zavedanje, da je to dragoce na stvar.

**Zdi se, da ste se letenju posvetili več kot le ljubiteljsko.**

Letel sem polprofesionalno. Prijatelj Stane Krajnc, ki izdeluje padala za base jumping, me je o letenju naučil največ. Povedal mi je, da so nekoč poskusili z diagonalnimi rebri z manj vrvmi doseči manjši zračni upor padala. Dal mi je idejo, po kateri sva s prijateljem izdelala 3D-model kril s simulacijo. Vse smo naredili sami. Bil sem prvi človek na svetu, ki je na svetovnem pokalu letel



»*»Tistih, ki jih ni strah, ni več. Tako je kot v alpinizmu. Če te ni strah, iščeš meje še naprej. Če izgubiš strah, je bolje, da nehaš. Strah je varovalka, ki te drži nazaj, da ne delaš neumnosti.«*



s padalom s takšnimi rebri. Danes skoraj ne obstaja več padalo brez teh reber.

**Ste patentirali?**

Nisem. Od tega nimam nič razen zadovoljstva, da sem prvi, ki je to rešitev vgradil v jadrlno padalo.

**Likovna umetnost pa ni edina, ki vas je osvojila. Zanimive so vaše skulpture ptic –zakaj ptice? Se skriva kakšen razlog v tem ustvarjalnem opusu?**

Pride ideja, nekaj dobrega narediš, dobiš novo in nastane cikel. No, priznam, v ptice sem kot letalec tudi malo zaljubljen.





Ne škodi, če se tu in tam zazremo v preteklost ter si osvežimo spomin na čase, ko je bilo prosto letenje še v dobi zorenja. Resnici na ljubo je to nepretrgan proces, ki traja še danes. Z enako prizanesljivim, nemara tudi otožnim nasmeškom, kot danes vi, se bodo piloti čez desetletja spominjali sedanjosti. Zato bo pričujoča retrospektiva privlačna tako tistim, ki so tedanje dogodke doživljali sami, kakor tudi onim, ki svojo prostoletalno pot šele začenjajo. Prelital sem četrto stoletja staro številko Ikarja (leto 1993, številka 1) in iz nje izluščil nekaj zanimivosti.

**Ferdinand Golob** se je v prispevku z naslovom **“Lepena - Krnsko pogorje - Lepena”** razpisal o svojem raziskovanju letalnih terenov okrog Krna.

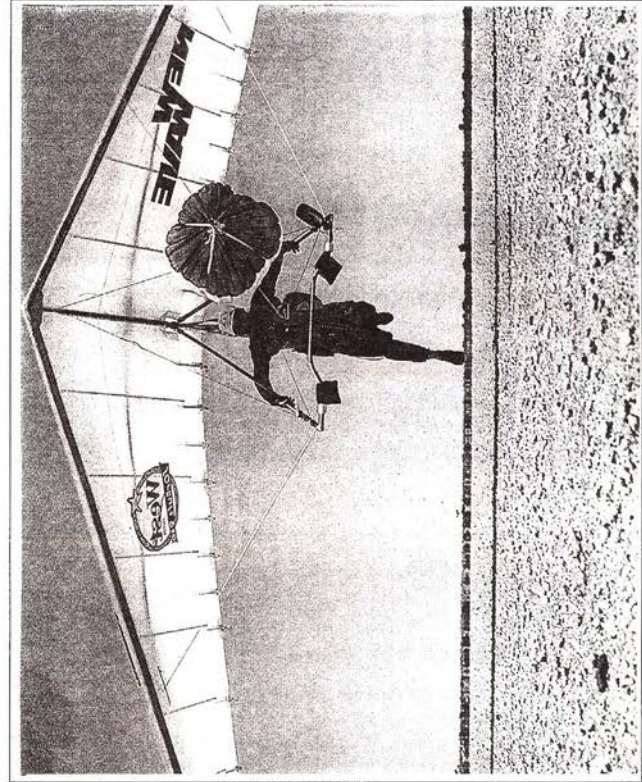
*“...Letel sem proti severni strani Lemeža, naravnost proti skupini štirinajstih gamsov, ki se je nič hudega sluteč razgledovala ob poti v dolino. Začuden so me opazovali, češ, kaj pa je sedaj to zaen ptič. Že čisto ob steni sem zakrmaril stran. Vodnik je zapiskal in gamsi so se razbežali po pobočju. Tako smo se izognili vsak svoji nevarnosti.*

*Poleti pa sem imel drugačne priče poleta, ki bi se skoraj končal v jezeru. Bil je lep avgustovski dan, tako ni manjkalo planincev, ki so počivali okrog jezera. Z Debeljaka sem brez težav zajadril pod zahodno steno Lemeža. Nad jezerom sem izvedel nekaj krožnih preletov in osmic, a ko je bilo treba pristati, mi je “zmanjkalo tal pod nogami”. Predramil sem planince, ko sem glasno zavpil, ali mi bo uspelo pristati na kopnem ali ne. Verjetno so tudi oni z menoj napeli vse sile in pristal sem tik ob jezeru, z eno nogo v vodi. Odložil sem padalo in ostalo opremo in v osvežujoči vodi jezera spral ves napor poleta in pristanka...”*

Kakšni so pogoji za letenje na Kanarskih otokih, je v prispevku “V tenerifskih vrtincih” pisal Dušan Žigon. “Sobota, 2. januar 1993, hladno, megljeno jutro v Ljubljani se po petih urah poleta z letalom prevesi v tople, rahlo oblačen dan na Tenerifih v Kanarskem otočju. Ob 15h smo že na štartnem mestu, na hribu Tauche, 850 m nad morjem. Vsak po svoje se pobiramo s starta, v slogu teka čez ovire. Možnosti je res veliko: preko skal, kaktusov, bodičastih grmov, ali kombinacije enih ali drugih preprek. Nekat-

## REVIJA ZA ZMAJARJE in JADRALNE PADALCE

# I K A R J A



**V enem dnevu - dve Astri - 650 km  
Lepena - Krnsko pogorje  
Kvalifikacije - Liga '93  
Srečko pidalc**

*eri najdejo celo srednjo pot med vso bodičasto navlako in se pravočasno dvignejo v zrak, kajti vzletna pista ni ravno dolga. Po 20 metrih se namreč pobočje prevesi v prepadno steno. Za tolažbo nam domači padalci razložijo, da je to eden lepših in prostornejših štartov na otoku. Lepa uteha za prvi dan. Joj, kaj nas še čaka?...”*

Predstavilo se je društvo za letenje z jadralnimi padali Kondor Radeče.

“Tako kot drugod po Sloveniji, se je tudi v Posavju povečalo zanimanje za letenje z jadralnimi padali, kot najcenejšo vrsto alternativnega letenja.

Začetki segajo v jesen leta 1990, ko je Damijan Sonc, kot samouk s padalom v nahrbtniku, prvi v našem kraju začel iskati primeren teren za šolski poligon in prve 10-metrške “prelete” z nekoliko bolečimi pristanki v še ne požeto koruzo,



na srečo brez poškodb in večjih posledic. Damijanu je v začetku veliko pomagal Dušan Orehek, ki je ravno preko Damijana v našo dolino prinesel prvo znanje o letalskih veščinah. Damijanu so sledili nekateri prijatelji in znanci, zato je bilo potrebno urediti šolski poligon. Zaradi sreče s terenom, smo lahko uredili kar dva. Ker je letenje na poligonu postalo predolgočasno, Lisca pa je bila predač, smo na okoliških hribih uredili kar nekaj vzletišč, ki jih lahko uporabljamo v različnem vremenu. Na njih so vzleteli že mnogi jadralni padalci iz drugih klubov, o vzletiščih pa so izrekli le pohvalne besede. Pridite in se prepričajte.”

Zaradi obilice prijav na jadralno padalsko Ligo '93, pa so se priredile kvalifikacije.

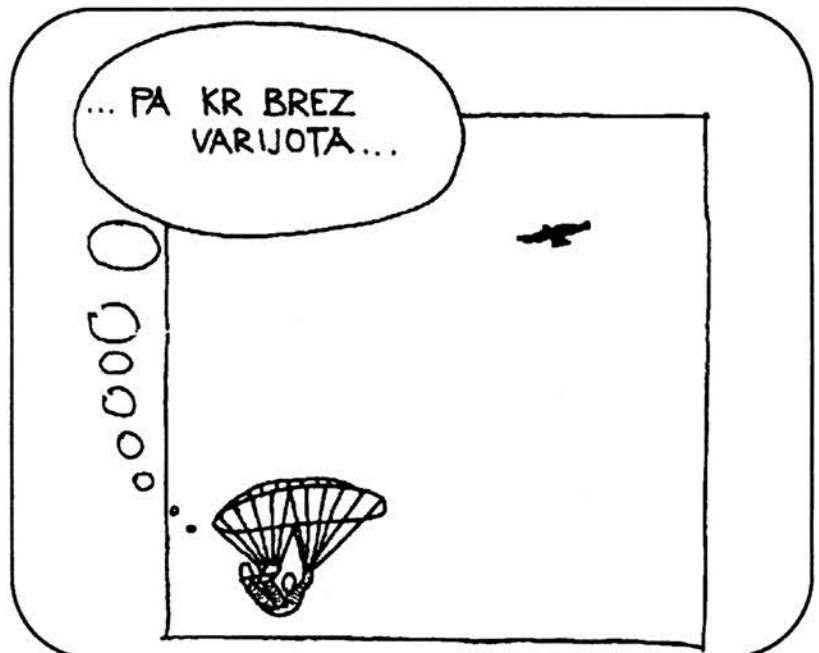
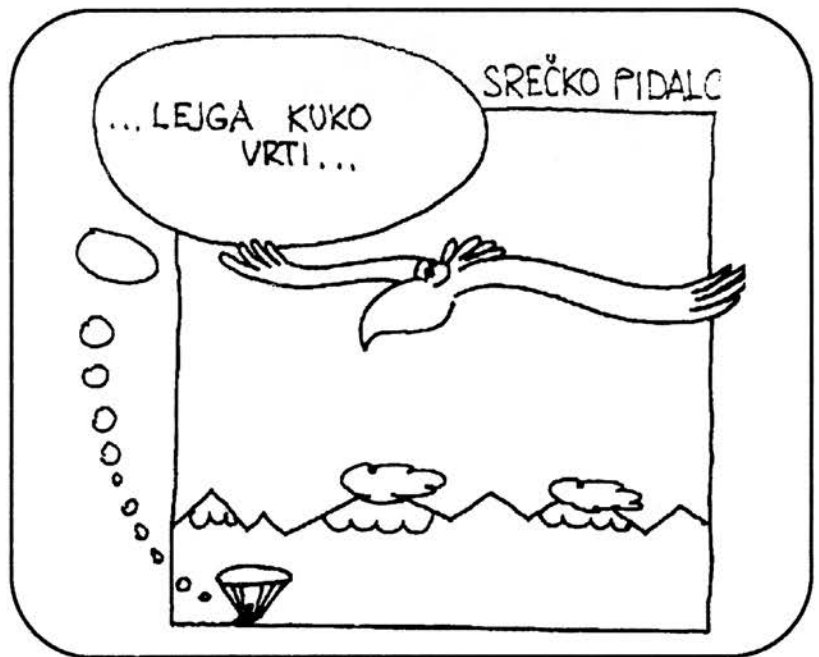
“Letošnja ligaška tekmovanja so se, zaradi večjega števila udeležencev, začela s kvalifikacijami. Le-te so opravljali tekmovalci, ki so se lansko leto uvrstili nad 40. mesto in tisti, ki še niso imeli točk. Na kvalifikacijah je sodelovalo 48 tekmovalcev, od katerih se jih je 33 uvrstilo v nadaljna tekmovanja. Letošnja tekmovanja vodi organizacijski odbor: Dušan Orehek, Srečko Meglič, Janez Žibert in vodja tekmovanj Metod Vizjak.

Prva kvalifikacijska tekma je bila 13. 3. 1993 na Kriški gori. Tekmovalna disciplina Kriška gora – Možjanca – Gozd – Preddvor (29,3 km) je bila v dobrih letalnih razmerah sorazmerno lahka. Do cilja je prišlo kar 20 tekmovalcev. Najhitrejši je bil Stane Rus z Vrhnike, vendar je slabo fotografiral prvo obratno točko na Možjanci, tako da je izgubil precej mest.

Naslednji dan je štart na Potoški gori nad Predvorom. Sprva računamo na podobne vremenske pogoje, kot so bili predhodni dan, zato pa “postavimo” nekoliko daljšo disciplino Potoška gora – Kališče – Ambrož – Gozd – Preddvor (39,1 km).

Toda tokrat je bila inverzija le premočna in prenizka, zato nihče ne preleti celotne razdalje. Precej letov se konča v dolini Kokre in okolici Ambroža. Najdlje je prišel Rok Žagar in sicer po drugi obratni točki do Trstenika.”

**Revijo prelistal: Janez Križnar**



Za popestritev revije je s stripom “Srečko pidalc” poskrbel Klemen Kobal.



SESTAVIL: <b>JAKOB KOVAČ</b>	SUNKOVITO SKRČENJE PREPONE	TIM SMOLEVZDEVEK NHL HOKEJISTA OLAF KÖLZIGA	↓	↓	KILO-NEWTON	SLOVEN. PISATELJ, IVAN (1876-1918)	JAPONSKI SMUČARSKI SKAKALEC DAIKI	JANEZ RAMSAK	ZAUPNA SODELAVKA OBVEŠČEVALNE SLUŽBE	PADALSKI-MERILNI PRIPOMOČEK (ŽARG.)	INFORMACIJSKA TEHNOLOGIJA	LASTNOST BITIJ, DA SE NJIHOVI GENI DEDUJEJO	SLOVEN. HARMONIKAS, SLAVKO (1929-2015)
IZBOLJŠANJE VIDA Z LEČAMI USTREZNE DIOPTRIJE													
OBIRANJE OLIV													
DREVEŠA Z LISTI V OBLIKI SRC					DUŠIKOV OKSID PRIZNANA SLOVEN. REVIIJA			ERBIJ ŠPANSKA AVTOMOB. ZNAMKA			DEMŠAR SIMON		
LJUDSKO IME ZA RASTLINO HERMELIKO							SANJE, SNOVI KRATKO MOBILNO SPOROČILO				NEON BIATLONEC JAKOV		
ATA, OČE (NAREČ.)				NAPRAVA ZA PREDVAJANJE KASET FUJ									
15. IN 9. ČRKA			ZDRAVILO MESTO V POMURJU								VRHUNSKI ŠPORTNIKI		
SLOVENSKA KARATEISTKA, MARIJA						SLOVEN. TURISTIČNA AGENCIJA					KOMISIJA ZA TURNO KOLEŠARSTVO		
ATENSKI KRALJ, TEZEJEV OČE													
<b>IKAR</b>	OSEBNI ZAIMEK			BIBLIJSKA OSEBA, ZAČETNIK KONTRACEPCIJE									
	BLEŠČANJE, SIJAJ												
TV VODITELJ BIZOVIČAR													
SLOVENSKA ZNAMKA SMUČI													
BARVA, MEŠANICA MED ČRNO IN BELO													
DRAMA JEAN-PAULA SARTREJA													



**POMOČ**

OLIE THE GOALIE: upokojeni hokejski vratar KEAN: drama JELER: karateistka



FLYMASTER  
-1.8  
5.500  
5.500  
4.5  
11 N

WWW.777GLIDERS.COM

# KNIGHT



KNIGHT ZDRUŽUJE SVETOVA ZMOGLJIVOSTI IN VARNOSTI, NA NAJBOLJŠI MOŽNI NAČIN. CERTIFICIRAN JE V SREDNJEM B RAZREDU IN JE ŽE NA VOLJO ZA TESTNE LETE.

ČE IŠČES PADALO ZA DOLGE XC PRELETE, OBENEM PA BI SE RAD POČUTIL KOT DOMA, POTEM JE ZATE IDEALEN NOVI KNIGHT.

TRIPLE  SEVEN

NOVI QUEEN2 JE TUKAJ!

NADALJEVANJE USPEŠNEGA MODELA V RAZREDU C IMA PREDZNAK REVOLUCIJE. VELIK KORAK NAPREJ PRI ZMOGLJIVOSTIH, ZDRUŽUJETA DODELANA STRUKTURA PADALA TER IZJEMNO PRECIZEN OBČUTEK LETENJA.

PADALO JE IZDELANO IZ ŽE ZNANIH MATERIJALOV Z DODATKOM NOVE NOTRANJE KONSTRUKCIJE, KI PADALU DA IZREDNO ČISTO OBLIKO PRI VSEH REŽIMIH LETENJA.

ŠTIRI VELIKOSTI V TREH BARVNIH KOMBINACIJAH ZAPOLNIJO NAJBOLJŠI XC PAKET ZA SEZONO 2018.

MS VELIKOS JE ŽE NA VOLJO ZA TESTNI LET!

  
QUEEN2

TEL.: 040-777-313 / INFO@777GLIDERS.COM