




IKAR


NOVEMBER 2015



KIMFLY
paragliders



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



**TEHNIČNI PREGLEDI
SERVIS
PRELAGANJE RP**

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

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



BigOpenSky

Koledar 2016
PRIJATELJ, KI TI POLEPŠA VSAK DAN V LETU




12 fotografij posnetih v Sloveniji.
Velikost 480 x 335mm.
Možnost dotiska za klubska ali
druga naročila nad 10 kos.

Naročila:

www.bigopensky.com

041 636 319



Poglej če si na kakšni fotografiji
tudi ti. Kdor se prepozna na
junjski, dobi koledar!



gradient



**PARAGLIDING CENTER
JELKIN-HRAM.COM**

Zastopa in prodaja

041 953 370

jelkin.hram@siol.net




WoodyValley

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



OBVESTILA, NOVICE ...

Iz ZPLS

- V letošnjem letu je bila pripravljena nova izdaja zloženke z informacijami in nasveti za prijetno in varno letenje z jadralnimi padali in zmaji v Sloveniji. Društva, šole JP in JZ ter posamezniki lahko brezplačno še dobite zloženke v slovenskem, angleškem ali nemškem jeziku. Kontakt: Matevž Gradišek, info@bigopensky.com

Zloženko si lahko prenesete tudi iz objavljene QR kode ali iz spletne povezave:

<http://www.bigopensky.com/si/php/product03.php>

QR koda zloženke



- Zaključna prireditev ZPLS za leto 2015

ne bo izvedena, saj se na razpis ni prijavilo nobeno društvo, čeprav smo letos za organizacijo ponudili precejšnja finančna sredstva. Kvalitetna in na nivoju izvedena prireditev zahteva kar precej volje, dela in truda, vendar verjamemo, da se med nami še najdejo sredine, ki so s svojim entuziazmom pripravljene in sposobne takšno stvar organizirati. Razpis za naslednje leto bo objavljen v drugi številki Ikarja naslednje leto.

- Večina slovenskih glavnih vzletnih točk in pristajalnih mest je registrirana. Za varno letenje je zelo pomembno, da so vsi tereni, registrirani in neregistrirani, tudi primerno opremljeni, očiščeni in urejeni. Ob lepih trenutkih v zraku se moramo zavedati, da je naloga vseh jadralnih zmajarjev in jadralnih padalcev tudi ta, da sodelujemo pri ureditvi vzletišč in pristankov. Zato se s svojim prostovoljnim delom lokalno redno vključujemo v akcije, ki jih organizirajo naša društva in društva v bližnji okolici.

- Spomladi 2016 poteče štiriletni mandat vodstvu in upravnemu odboru naše zveze. Društva naj iz svojih vrst predlagajo kandidate, ki bi bili voljni sodelovati pri vodenju in opravljanju aktivnosti, potrebnih za delovanje zveze, ter urejanju zadev glede članskih ugodnosti. Kakor povsod je čas za spremembe in vključevanje mladih, svežih moči.

- Vsa društva naprošamo, da v naslednjem letu pravočasno uredijo letne članarine za ZPLS in pošljejo spiske s pravilnimi podatki in naslovi članov. Pozivamo vas tudi, da bolj korajžno pošiljate sestavke raznih vrst za naše interno glasilo Ikar.

Ob zadnji letošnji številki Ikarja želimo vsem pilotom tudi v naslednjem letu veliko lepih in varnih trenutkov v zraku, na tleh čim več druženja in izobraževanja v naši panogi, hkrati pa veliko osebne sreče, zdravja in zadovoljstva.

UO ZPLS

Članarina ZPLS za leto 2016

Članarina ZPLS za leto 2016 ostaja 20 EUR za vsakega posameznega člana društva. Članarina mora biti plačana do 29.2.2016.

Plačilo na: **Zveza za prosto letenje Slovenije, Kamnik pod Krimom 72d, 1352 Preserje; T.R. 02013-0051157716**

Zastopnike društev naprošamo, da po opravljenem plačilu točne podatke o društvu s seznamom vseh članov pošljejo na elektronski naslov: brigita.jarc@ejglejnaprej.com

Seznam izpolnite na Excelovem obrazcu, ki je objavljen na spletni strani ZPLS in bo tudi poslan vsem društvom. Podatke članov potrebujemo za ureditev zavarovanj proti tretji osebi, uporabo radijske frekvence, pošiljanje Ikarja in vodenje seznama članov, ki uporabljajo vzletišča. Preverite točne naslove, saj je bilo vsako leto poslanih kar precej napačnih naslovov članov.

NO-limit v okviru gibanja zeleni izziv (GREEN CHALLENGE)

24. oktobra je končno vreme dopustilo izvedo srečanja gorohodcev in H&F pilotov. Izziv je predstavljala pot od Preddvora preko Zaplate in Potoške gore nazaj v Preddvor v manj kakor dve uri in pol ob uporabi različnih športnih rekvizitov ali brez njih.

Srečanja se je udeležilo 25 pohodnikov, samega NO-limit izziva pa 16 in 9 jih je bilo hitrejših od limitnega časa. Najkrajši čas je imel Matevž Gradišek, ki je obhobil in obletel progo v dobri uri in pol.

Več o dogodku in novih tovrstnih izzivih v prihodnje na:

www.greenchallenge.si



Obvestilo za učitelje in tandem pilote

Seminar za podaljšanje pooblastil U,T in izpiti iz PP za komercialne pilote tandemov za leto 2016 bo v petek, 5. februarja 2016, ob 16. uri v Cerkljah v sejni sobi gostišča Pod Jenkovo lipo. Prijave pisne na: kimfly@siol.net

PMA NOVICE, OKTOBER 2015

DHV varnostni testi

Javna izjava članov združenja proizvajalcev jadralnih padal (PMA) – ostra kritika DHV združenju glede varnostnih testov za posamezne varnostne razrede

Glede na nesprejemljivo popačenje trga, ki ga je povzročilo izvajanje varnostnih testov za posamezne varnostne razrede s strani DHV združenja (Deutscher Hängegleiterverband) in s tem povezano nerazumljivo razvrstitev prizadetih jadralnih padal, so člani združenja proizvajalcev jadralnih padal (PMA) na letni skupščini v St. Hilairu v Franciji 17. septembra 2015 odločili, da javno - tudi v interesu javnosti – objavijo njihovo kritiko glede izvajanja teh testov, ki je bila izražena že od samega začetka.

Člani PMA so brez izjeme proizvajalci, ki so dejavni na tem trgu že zelo dolgo časa. Le-ti so si z izdelavo visoko kakovostnih in varnih jadralnih padal, ki so jih na osnovi stalnih inovacij in raziskav neprestano razvijali in izboljševali, pridobili visok ugled po vsem svetu. Ti proizvajalci tako žanjejo široko priznanje celotne jadralno-padalske industrije zaradi svoje visoke ravni strokovnosti na področju ocenjevanja kakovosti in primernosti jadralnih padal za določeno ciljno skupino pilotov. Že več let je DHV kot samooklicani inštitut za testiranje izdelkov izvajal tako imenovane "varnostne teste", ki naj bi domnevno služili obveščanju javnosti glede zahtevane ravni "osebnih veščin" pilota.

Vendar pa se glede na mnenje proizvajalcev s pomočjo teh varnostnih testov ne da doseči višje stopnje varnosti, ampak – ravno nasprotno – ustvarili so visoko raven negotovosti na trgu za vse udeležence na trgu – tako v amaterskih kot strokovnih krogih – za pilote, šole, jadralnopadalske inštruktorje in organizatorje tečajev ekstremnih situacij.

Ti "rezultati testov" ne zagotavljajo zanesljivih informacij o dejanskih značilnostih jadralnih padal. DHV testira jadralna padala iz kategorije EN / LTF-A in EN / LTF-B različnih velikosti, brez jasno določenega sistema in s sedeži, ki

ne izpolnjujejo EN / LTF zahtev za sedeže, ki naj bi se uporabljala pri tovrstnih testnih letih. Poleg tega DHV ne testira v skladu z redno posodobljenimi EN / LTF merili, ki so jih razvili v mednarodnih strokovnih krogih, ampak si je DHV sam naključno izbral nekaj drugih meril.

Manevri, ki jih simulirajo pri teh testih, se v realnih pogojih pri mnogih padalih ne bi niti pojavili. Poleg tega merilni instrumenti, ki jih uporabljajo, niso na voljo na trgu, niso ne kakorkoli testirani ali preverjeni oz. akreditirani, samega procesa oz. postopka teh testnih letov pa DHV niti ne objavi. Testni postopek proizvajalcem tako ni razumljiv in jassen, rezultati testov pa niso preverljivi in je zato nemogoče, da bi rezultate teh testov upoštevali pri razvoju novih jadralnih padal.

Prav tako je ocena padala, ki jo naredi testni pilot za določen varnostni razred, v mnogih primerih glede obnašanja padala v nasprotju s praktičnimi izkušnjami tistih pilotov, ki so to določeno padalo kupili in z njim dolgo časa leteli.

Glede na zgoraj napisano, za proizvajalce ni več sprejemljivo, da se testira padala v pogojih, kot so pri "varnostnih testih", saj so ti neponovljivi, ker jih ni mogoče ne ponoviti ne razumeti.

Rezultat tega je, da se proizvajalci pri dizajniranju novega jadralnega padala ne morejo orientirati na osnovi nerazumljivih kriterijev in meril, ki jih uporablja DHV, in enostavno ne morejo potegniti nobenega zaključka iz teh testov.

Ravno nasprotno, popolnoma nemogoče je, da bi rezultate teh testov upoštevali pri razvoju novih padal ali jih kakorkoli drugače izkoristili.

Slab rezultat takega testa - razvrstitev v 4. ali 5. varnostni razred – vodi do množične izgube zaupanja kupcev v to padalo, tako da proizvajalci pogosto nimajo nobene druge izbire, kot da umaknejo jadralno padalo s trga, medtem ko se isto jadralno padalo, slabo zaznamovano s strani DHV-ja, še vedno uporablja v drugih delih sveta ter ne povzroča nobenih težav in kritik v zvezi z njegovo varnostjo.

V tem kontekstu proizvajalci tudi iskreno

dvomijo in se sprašujejo, ali DHV izpolnjuje merila, ki so skladna s pravili o preizkušanju proizvodov in jih je razvila sodna praksa, kot pri drugih testnih ustanovah. Načeloma, kar je skladno z ustaljeno sodno prakso, je diskrecijska pravica (pravica javnega organa, sodišča, da iz več pravno možnih rešitev izbere tisto rešitev, ki je v javnem interesu; svobodni preudarek), da se testnemu inštitutu pusti pravico presoje, če se preizkusi izvajajo nevtrarno, objektivno in z zahtevanim strokovnim znanjem, če so načini testiranja izdelkov kot tudi rezultati testiranja upravičeni.

Na eni strani je vprašanje, ali so lahko DHV kot testni inštitut in pri njem zaposleni testni piloti, ki večina časa poučujejo pri šolah letenja, so testni piloti pri proizvajalcih ali organizirajo tečaje ekstremnih situacij, neodvisni.

Na drugi strani pa se je potrebno vprašati o pomanjkanju potrebne objektivnosti pri izvajanju teh testov, ker DHV testira neprimerljiva jadralna padala, testiranje pa poteka samovoljno, brez vsakršnega sistema, testiranje pa tudi ni mogoče ponoviti.

DHV deloma temu pritrjuje: "...Vendar pa, in to je treba vedno upoštevati, absolutna primerljivost naprav ni izvedljiva. Da bi to dosegli, bi moralo biti možno testirati vsa jadralna padala na popolnoma enak način. Vendar pa to ni mogoče..." *

V pismu DHV-ju so proizvajalci seznanili DHV s svojimi stališči in kritiko, da bi našli rešitev za ta nevzdržni problem, in pozvali DHV na skupni sestanek.

A DHV kritike, ki jo je izrazila večina proizvajalcev, žal ne jmelje resno in ni pokazal nobene pripravljenosti na pogovor.

Zato proizvajalci javno zahtevamo, da naj se DHV v bodoče vzdrži izvajanju varnostnih testov na način, kot so jih izvajali do sedaj, in da izbriše vse rezultate testov, ki so sedaj objavljeni na njihovi strani.

*www.dhv.de/web/fileadmin/user/upload/files/2014/sicherheit/artikel_pdfs/dhv/safetyclass_artikel_info186.pdf

Prevedla: Mateja Kravos Pljakoski

SPREMEMBA PRAVILNIKA

Registracija JZ in JP in tehnični pregledi

Po burnem zaključku lanskega leta glede registracije naših letalnih naprav smo naše aktivnosti neutrudno nadaljevali tudi v letošnjem letu. Korektno in strokovno smo delovanje naše zveze, problematiko sporne registracije in naša stališča predstavili tudi splošni javnosti in medijem. Ker se po vseh sestankih in razgovorih s pristojno institucijo zadeva ni razpletala v smeri spremembe 19. člena spornega pravilnika, ki govori o registraciji jadralnih zmajev in jadralnih padal, smo v februarju zaprosili za sprejem pri ministru, ki pokriva naše področje. Dosegli smo, da se zadrži izvajanje določb pravilnika do leta 2016.

Na sestanku pri ministru za infrastrukturo smo predstavili tudi problem glede tehničnih pregledov, saj že od sprejetja Uredbe o JZ in JP, to je od leta 1999, s strani ministra niso bile urejene zadeve, ki so zahtevane v njenem 48. členu, ki se nahaja v odstavku o prehodnih določbah. V roku treh mesecev od začetka veljave Uredbe bi moral minister predpisati navodila za opravljanje tehničnih pregledov in tudi navodila za vodenje evidence, kar pa vse do sedaj ni bilo narejeno. Ureditve te zadeve je pomemben korak tudi pri nadaljnjih razgovorih z Direktoratom za letalstvo na Ministrstvu za infrastrukturo o urejanju našega področja in še ena od pomembnih stvari proti nepotrebnosti registraciji naših letalnih naprav.

Skupni dogovor glede tehničnih pregledov je bil, da Javna agencija za civilno letalstvo RS pripravi Operativno tehnično zahtevo (OTZ) za izvajanje tehničnih pregledov JZ in JP, to je splošno letalsko varnostno zahtevo, ki je

obvezujoča za vse izvajalce letalske aktivnosti. Seveda naj bo to v stalnem sodelovanju z Zvezo za prosto letenje Slovenije, saj je naša zveza tista, v kateri se nahaja strokovni kader za področje prostega letalstva. Spomladi je bilo pripravljenih več stalno dopolnjevanih verzij, v katerih je bilo treba upoštevati vsebino Zakona o letalstvu in vsebino naše Uredbe o JZ in JP. Vemo, da sta oba omenjena dokumenta potrebna korenitih popravkov, vendar sta zaenkrat pač veljavna v obliki in vsebini, kot je trenutno zapisana.

Pri finalnem usklajevanju OTZ so svoje predloge in pripombe lahko posredovale tudi pravne in fizične osebe, zainteresirane za kandidiranje za vlogo pooblaščenih oseb za izvajanje tehničnih pregledov in evidentiranje. Končna verzija dokumenta je bila objavljena 10. julija 2015 v Uradnem listu RS št 50/2015, njegova veljavnost pa se je pričela petnajsti dan po objavi.

Zadeva z ureditvijo vseh zadev glede tehničnih pregledov je končno tako daleč, da stvari lahko zaživijo tudi v praksi. V OTZ so podrobno navedene zahteve in postopki za izvajanje tehničnih pregledov. Javna agencija za civilno letalstvo je pripravila obrazec za vse tiste, ki bi se želeli prijaviti za pridobitev pooblastila za izvajanje tehničnih pregledov, ter potrdila dva z naše strani predlagana izvedenca za ugotavljanje pogojev za pridobitev tega pooblastila.

Operativno tehnično zahtevo in obrazec smo objavili na spletni strani ZPLS (<http://sffa.org/dokumenti>).

Po opravljenem tehničnem pregledu letalne naprave bo izdana nalepka, ki je predpisana v 10. členu naše uredbe, na

njej pa bo zabeležena tudi evidenčna številka tehničnega pregleda iz evidence, ki bo enotno vodena v spletni aplikaciji.

V mesecu septembru smo se dogovorili za sestanek na Direktoratu za letalstvo, kjer smo jim predstavili, da so zadeve glede tehničnih pregledov urejene in da smo z našim aktivnim sodelovanjem in strokovnim poznavanjem jadralnega zmajarstva in jadralnega padalstva bistveno prispevali k sprejemu navedene OTZ in s tem k zagotavljanju večje varnosti prostega letenja, kar je zagotovo v interesu vseh nas in seveda tudi njih.

Ponovno smo predstavili tudi vse razloge za nesmotrnost registracije naših letalnih naprav in skupno dosegli dogovor o spremembi teksta prvega odstavka 19. člena Pravilnika o oznaki državne pripadnosti, registrskih in drugih oznakah na civilnih zrakoplovih. V njem bo zapisano, da se jadralni zmaji in jadralna padala ne označujejo z oznako državne pripadnosti in registrsko oznako, temveč z nalepko o tehnični brezhibnosti po opravljenem tehničnem pregledu.

Sprememba pravilnika bo v kratkem objavljena v Uradnem listu RS. S tako oblikovanim pravilnikom bo zadeva končno urejena tako kot v ostalih državah Evropske unije. Za takšno obliko smo s strani ZPLS vseskozi zagovarjali argumente in porabili ogromno ur amaterskega dela. Zahvalil bi se vsem članom, ki so s svojo voljo in delom kakorkoli pomagali pri reševanju dolgotrajne in za vse nas pomembne problematike. Upamo pa tudi, da bo v prihodnje potrebno čim manj reševanj podobnih birokratskih zadev.

Pripravil: Srečko Jošt, predsednik ZPLS

OBVESTILO

Radi bi vas obvestili, da posredništvo za AEROS še vedno ostaja na slovenskih tleh. Posredništvo bo nadaljeval Janže Jarc. Vsa vprašanja in želje lahko pošljete na email: [janze.jarc\(afna\)gmail.com](mailto:janze.jarc(afna)gmail.com) ali pa lahko pokličete na telefonsko številko: 031-555-748

Hvala za zaupanje!
Janže Jarc



FAI-2 TEKMA V PRELETIH ZA JP

Trofeo Tre Pizzi

Odprem facebook in opazim poste, kjer Miha Kavčič sprašuje, ali se želi kdo pridružiti ekipi, ki se odpravlja v Italijo na FAI2 tekmo v preletih, natančneje Esanatoglia (MC). Na hitro preverim na internetu, za kakšno tekmo gre in kakšne razmere lahko pričakujem. Odločim se, da si popestrim jesensko letenje z udeležbo na tekmi.

Po kratkem razgovoru z Mihom se odločim, da je to - to. Vremenska napoved je odlična, teren pa precej simpatičen. Na tekmo je prijavljenih kar nekaj pilotov s CCC klaso padal, zato predvidevam, da gre za tekmo, kjer lahko pričakujemo dobre razmere in močno konkurenco. Seveda moj namen ni toliko tekmovanje, saj si želim predvsem dobrega letenja. Pravzaprav je bila naša celotna odprava bolj zainteresirana za letenje kot pa za boj na stopničke.

Avtodom je bil kmalu poln. Ekipo so sestavljali Miha Kavčič, Sandi Krč, Tomaž Toplak, Bojan Gaberšek z ground support-om Ireno (njegova boljša polovica) in jaz. Z lastnim prevozom se je na tekmo odpravil tudi Tomaž Trstenjak - Redstar. Na prizorišče tekmovanja prvi prispe Redstar in nam po telefonu sporoči, da je pokrajina lepa in da se imamo česa veseliti. To nam da še dodaten zagon, zato še malo bolj pritisnemo na plin. Vseeno na uradni pristanek prispemo okoli 3.00 zjutraj, malce utrujeni pademo v postelje in zaspimo.

Dan 1 – Tipanje terena

Zjutraj se zbudimo v prijetno sončno jutro z nekaj vetra, hribi v okolici niso videti pretirano visoki, dolina oziroma teren ni povsem raven, ampak rahlo razgiban, kar se kasneje med tekmo izkaže kot odličen generator termičnih stebrov nad "ravnino".

Ko se malce predramimo, Miha naveže stik z organizatorjem tekmovanja. Odpeljemo se do office-a tekmovanja, kjer kampiramo naslednje štiri dni, in se prijavimo na tekmovanje. Organizator je sprva skeptičen zaradi moči vetra, čeprav se nam ni zdelo, da je premočan, toda na nepoznanem terenu res nima smisla biti preveč pameten, zato čakamo, se sončimo in uživamo v gostoljubnosti Italijanov. Kot se kasneje izkaže, so Italijani odlični gostitelji, zelo zgovorni in sproščeni. Na splošno si imel občutek, da si res dobrodošel.

Organizator se končno odloči, da gremo na start, kar je bila res novica dneva, saj smo se že bali, da bomo ostali prizemljeni. Nekaj lokalnih pilotov že jadra na vetru, zunaj dva pilota navijata steber tam nekje 2 m/s. Slovenska ekipa se držimo skupaj, pridruži se nam še Pavel Titov - Rus. Naj omenim, da sta ravno Miha in Pavel prvič tekmovala z Enzo2 (do sedaj sta letela IP6).

Skratka, iz nekega čudnega razloga organizator zavlačuje s startom, tako da smo v zraku šele ob 15.10 popoldan. Ko se

odlepim od tal, najprej zavijem proti skupinici pilotov, ki imajo neko dviganje, začnem krožiti in nekaj mi ne gre skupaj. Vario piska precej intenzivno, padalo pa je povsem mirno in ko pogledam, imam konstantno dviganje 3,5 m/s. No, tega pa res nisem vajen! Sledi iskanje pozicije za startni marker. Odločim se precej slabo in tudi "curaža" ni bila več izključena. Sicer najdem neko dviganje, tako da pridobim višino, in startni cilinder obrnem solidno. Kje je ostala slovenska ekipa, ne vem, ker je bilo v zraku ogromno CCC padal in v tej množici ni lahko najti naših borcev. Do prve obratne nas nekaj leti po grebenu, večina, ki je dobro nabrala višino pred odprtjem startnega cilindra, pa leti do prve obratne kar po ravnini. Po prvi obratni se nekako znajdem v prvi skupini, tempo prve skupine pa diktira nihče drug kot Tomaž Toplak z IP6, kar je v bistvu kar malce smešno oziroma nelogično. Vendar Tomaž ne popušča. Na žalost pa ima na eni izmed obratnih nastavljen premajhen cilinder, zato je točko obračal pregloboko ter s tem izgubil skupino in vodilno mesto. V vodilni skupini sta tudi Miha in Bojan. Sandi in Redstar pa malce za nami. Nekje na zadnji tretjini tekme tudi meni prva skupina pobegne in preklopim na XC mode, ker ostanem praktično sam. Ko letim do predzadnje točke, prva skupina že hiti proti zadnji točki in v cilj. Ne zdijo se mi posebej visoko, je pa ta skupina približno 20 pilotov. Navijam zadnji steber in inštrument kaže, da potrebujem glide 6,5 za prihod v cilj. Mislim si: "Dovolj je!" Kasneje se izkaže, da moj IP6 še zdaleč ni tako efektiven. Zadnja obratna se izkaže za past dneva in tam okoli je glide mojega padala nič več kot 4, enormno spuščanje pa je vzrok, da pod sabo vidim precejšnje število predčasno prizemljenih tekmovalcev. Sam se odločim, da rinem do cilja, pa tudi če pristanem sredi grmovja, nakar zaslišim pisk za end of speed section, čemur sledi še kratka prošnja za prečkanje ciljnega cilindra. Prošnja je bila uslišana in v cilju me pričaka nasmeh Bojana. Iskreno si čestitava. Izvem, da je Miha priletel v cilj pred Bojanom in da je le za nekaj metrov prelehel ciljni cilinder. Torej, če sem jaz pokuril enega jockerja, potem je Miha



dva. Kmalu za mano v cilj prileti še Tomaž in malce kasneje še Redstar, Sandi pa je na žalost nekje med taskom predčasno pristal.

Dnevne uvrstitve za slovensko ekipo so bile naravnost fantastične: Miha - 2. mesto, Bojan - 5. mesto, jaz - 10. mesto, Tomaž - 11. mesto in Redstar - 12. mesto. Vsi smo navdušeni nad letenjem. Pa da ne pozabim, od tistega prvega stebra so bile razmere precej bolj podobne našim spomladanskim razmeram na štajerskem, tako da je bil užitek letenja res na vrhuncu - šlo je nekje do 1600 m n.v. - letenje, ki ga človek v jeseni kar pogreša. Zvečer, pri standardni debati ob pivu in hrani lokalni piloti za naslednji dan napovejo "epic dan". To bi pa radi videli, že danes je bilo namreč noro.

Dan 2 – "EPIC DAN"

Naslednji dan se zbudimo v oblačen dan. No, toliko o "epic dnevu"! Napovedan je rahel veter zahodnih smeri, popoldan naj bi obrnilo na sever. Na start pridemo okoli 12. ure. Na nebu nobenih cumuls oblakov, čez dolino v hribih pa res lepi oblaki, od nas oddaljeni več kot 15 km. Organizator nam sestavi 82 km dolgo disciplino. Pokažejo se zametki cumulus oblakov, kar nakazuje na termiko, vendar ob odprtju starta vsi ležerno čakajo. To me kar malo zmoti, saj se pri nas vsaj tretjina pilotov spravi takoj v zrak. Ker slovenska ekipa ne želi igrati vloge sonde, čakamo na domačine, da nam pokažejo dežurni steber.

Končno se spravimo v zrak in razmere so na moje presenečenje zelo dobre. Kmalu se znajdemo pod bazo na zavidljivi višini 2500 m n.v. Najraje bi vriskal, pa ne upam, da ne bi izpadel čudak. Sledi letenje do obratnih točk, stebri so tudi 4 m/s konstanta in prijetno "razrukani". Ves čas se leti pod oblaki, pobirati se spleča stebre, ki so močnejši od 2 m/s, seveda če nisi kje kritično nizko. Prva skupina je za en steber pred ostalimi, druga skupina se ni formirala, letelo se je po dva do trije piloti skupaj. Vsi smo tako razpršeni, da razen prve skupine ni mogoče določiti, katero mesto zaseda kateri od posameznikov. Bojan leti s prvo skupino, Miha in Redstarja ne najdem, ker je preveč enakih padal, Tomaž se je malo zaplaniral in je ostal rahlo za mano, Sandi pa je bil tudi nekje za nami. Skratka, letelo se je sorazmerno hitro. V letu med stebri, vseskozi 2 cm do polnega speeda, nisem nikogar prehitel oziroma se je mimo pripeljal kak Enzo2 ali Boom 10. Na predzadnji točki mi inštru-

ment kaže potreben glide 6 m/s in zopet gremo v cilj. Na poti ugotovim, da je zadnja točka zopet ista točka kot prejšnji dan. Na koncu izgleda slabo, proti cilju sicer drži, vendar tik pred ciljem priletim v močan veter v prsi. Na polnem gasu komaj prebijam in čeprav mi kaže, da za dolet rabim samo 3 glide-a, komaj prečkam ciljno črto. Kot prejšnji dan me zopet z nasmeškom pričaka v cilju Bojan in kar ne moreva prehvaliti letenja ter razmer. Za mano priletijo še Tomaž, Miha in Redstar. Kasneje se izkaže, da je Miha v cilj priletel pred Tomažem, vendar zelo visoko, zaradi leading točk pa se je uvrstil tudi pred mano.

Tudi drugi dan tekmovanja izkupiček za našo ekipo ni slab: Bojan - 10. mesto, Miha - 17. mesto, jaz - 19. mesto, Tomaž - 21. mesto, Redstar - 28. mesto in Sandi - 66. mesto. Na koncu se je dan izkazal za "epic dan" in letenje je bilo res popolno. V kampu sledi debata, ki se je odvijala še pozno v noč ob hrani in pijači.

Dan 3 - še en "EPIC DAN" v nizu

Organizator nas pošlje na isti start kot prejšnji dan in napovedan je veter z zahoda. Task je precej podoben drugemu dnevu, le nekoliko krajši - 61 km.

Danes se odločim, da startam med prvimi, in se takoj znajdem pod bazo. Kasneje izvem, da je po mojem startu malo "crknilo" in se je bilo problem pobrati oziroma je bilo zelo turbulentno. Tik pred odprtjem startnega cilindra se vseh 80 pilotov znajde pod bazo in vsi naenkrat startamo iz top pozicije. Task je bil sestavljen tako, da je omogočal precej različnih opcij in zopet je bila prva skupina tista, ki je bila definirana, ostali pa smo se vozili v manjših skupinah.

Razmere so bile podobne prejšnjemu dnevu, šlo je do 2700 m n.v., stebri tudi preko 6 m/s, gas maksimalno pa je bila edina logična izbira. V zraku srečam Bojana, ki je v prvi skupini, kar v bistvu ni bilo presenečenje, na poti srečam Miha, ki je ubral svojo pot - poteza, ki se ni izkazala za najbolj optimalno, ker je letel sam, letelo pa se je praktično nad ravnino. Pred mano Tomaž, ki izbira dobre odločitve in ga nikakor ne morem ujeti, proti koncu priletim v njegov steber, vendar ne gre gor, kot bi si želel, zato zame ostane neulovljiv do konca taska. Na drugi tretjini taska dan ne dela več, kot je prej, zato začnemo pobirati tudi šibkejša dviganja od 2 m/s. Letimo proti predzadnji obratni in padalo planira z 0 m/s propadanja, kar je dober "šlep", vendar ne tiščim pospeševalnika. Proti zadnji obratni še vedno letim konzervativno, skoraj brez pospeševalnika oziroma na best-glide-u, pod mano gasirata enzo2 in delta2, zopet letimo proti obratni, ki je v prejšnjih dneh pomenila pokop za marsikoga, zato sem kar malo živčen. Na koncu se izkaže, da je vse držalo in da imam potreben glide za cilj 4. Pritisnem pospeševalnik do konca in še škripec čez škripec, propadanje pa 0 m/s. Ne moreš verjeti, povsod leti gor! V cilj priletim 400 m nad terenom. Vesel cilja zbijem višino z nekaj manevri in vesel pristanem. V cilju me pričakata Bojan in Tomaž, za mano pa v cilj priletita še Miha in Redstar. Prvič na tekmovanju se v cilj pripelje tudi Sandi.

Mesta v tretjem dnevu si sledijo: Bojan - 7. mesto, Tomaž - 12. mesto, jaz - 22. mesto, Miha - 31. mesto, Redstar - 35. mesto in Sandi - 56. mesto. Miha je sicer malo razočaran nad dnevno uvrstitvijo,



na splošno pa smo vsi navdušeni nad letalnimi pogoji in se strinjamo, da je bil še en "epic dan". Zvečer nas organizator pogosti z večerjo, po debati pa sledi zaslužen počitek.

Dan 4 – Podelitev in zaključek

Zjutraj se zbudimo v ne preveč obetavnem jutru. Z zahoda se plazi koprena, ki preprečuje soncu, da bi konkretno zagrelo mater zemljo in ustvarilo termične stebre. Glede na rezultate si morda slovenska ekipa ne želi ravno nekega klavrnega dne. Dejstvo je, da je organizator za točkovanje uporabljal tako imenovan discard, kar je pomenilo, da se je po treh tekmah vsakemu tekmovalcu odbilo 75 % točk od najslabše tekmovalčeve uvrstitve oziroma najslabši odpeljani task v primeru štirih izvedenih taskov. Ker je Bojan letel res odlično in konstantno, se je uvrstil na 3. mesto. Miha je po treh taskih zasedel 9. mesto, jaz 13. mesto, Tomaž 14. mesto, Redstar 21. mesto in Sandi 67. mesto. Mihi in Redstarju je v interesu, da se izpelje še en task, medtem ko bi Tomaž in jaz, ki letiva z IP6, v takšnih razmerah verjetno izgubila precej mest proti tekmovalcem, ki letijo IP8, Boom10 ali Enzo2. Bojan se odloči, da bo v primeru izpeljanega taska napadal 100 %, ker ne sme dovoliti, da bi ga prehitel kdo od pilotov, ki mu diha za ovratnik. Skratka, če bo task izpeljan, se lahko karte še precej premešajo. Nekaj top pilotov iz Italije pritiska na organizatorja, da sestavi task, vremenske razmere pa nakazujejo, da bi moral biti današnji dan preklican. Naposled se organizator le odloči, da taska ne bo in da nas čaka samo še

podelitev. Vsi se veselimo Bojanovega odličnega 3. mesta in tudi sami smo zadovoljni s svojimi uvrstitvami.

Ko se peljemo z avtobusom nazaj k officu, nas pričaka dež, kar samo potrjuje, da je bila odločitev organizatorja pravilna. V officu nam pripravijo prigrizek, kasneje pa se odpravimo še na podelitev, ki je potekala v mestni hiši mesta Esanatoglia, prijetnega mesteca z bogato arhitekturo in zgodovino.

Na podelitvi sledi govor nekaterih mestnih funkcionarjev in organizatorja tekmovanja. Seveda vse v italijanščini, tako da smo poslušali, ne da bi v resnici razumeli, kaj pravzaprav govorijo. Sledila je sama podelitev in seveda bučen aplavz, ki ga je bil deležen tudi Bojan Gaberšek - Bojč za osvojitve 3. mesta.

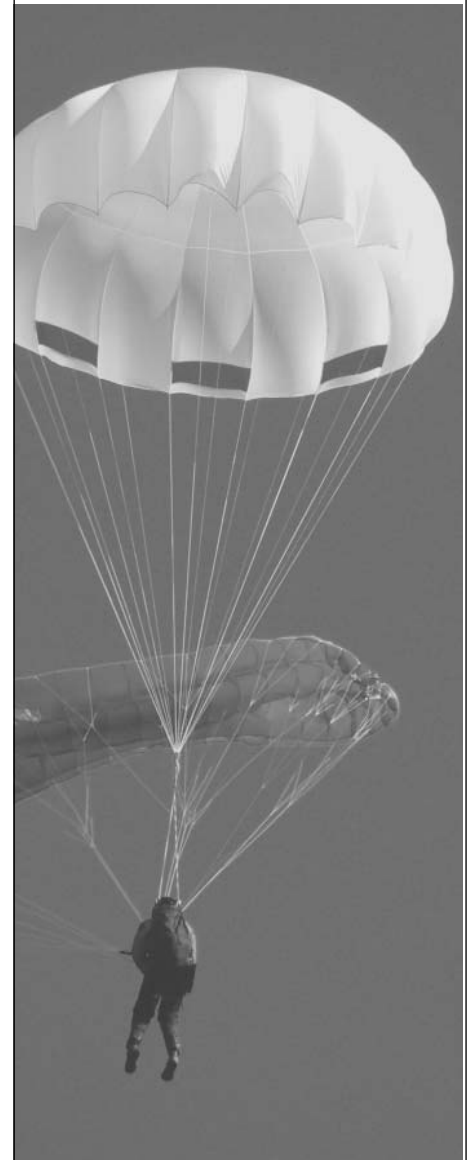
Na koncu se ne smem pozabiti zahvaliti Ireni, ki nam je skrbno pripravljala zajtrke in večerje, da smo bili tretirani kot prvorazredni tekmovalci. Iskreno upam, da je nismo preveč dolgočasili z že stokrat premetimi debatami.

Res smo se na kupu našli posamezniki, ki smo se dobro razumeli, se imeli odlično in vožnja nazaj je bila v spoznanju, da je za nami še eno fantastično letenje ter da se za to tekmo spleča rezervirati čas tudi naslednje leto - čeprav to vedno radi rečemo, če kje dobro letimo :).

Naslednji dan je bil ponedeljek, še en delovni dan, za nami pa še ena tekma, ki bo ostala v prijetnem spominu za prihajajoče dni, ki ne bodo tako letalno bogati.

Sestavil: Alojz Tovornik

REŠEVALNA PADALA KIMFLY



REŠEVALNO PADALO FG

Klasična okrogla kupola z nekaj novostmi, ki občutno izboljšajo učinkovitost. Reševalno padalo FG je zgrajeno iz sodobnih evropskih materialov. Konstrukcijska novost so tri omrežene odprtine na spodnjem robu kupole. Namenjene so večji stabilnosti pri spuščanju. Zrak, ki se pretaka skozi te odprtine povzroči minimalno drsenje naprej in zaduši nihanje reševalnega padala.

www.kimfly.si
KIMFLY, Pot na Črno 28,
Vodice
041 677 595



2015 HANG GLIDING PRE-EUROPEAN & SLOVENIAN NATIONALS

DP za jadralne zmajarje

Letos pa nekoliko drugače, odločili smo se, da naše DP izpeljemo v Kruševu v Makedoniji skupaj s predevropskim tekmovanjem. Zbralo se nas je skromno število, samo sedem tekmovalcev, en rekreativec in šofer.

Po dobrih dvanajstih urah potovanja čez Hrvaško in Srbijo nas je Ivanov kombi pripeljal v Kruševu (na 1250 metrih nadmorske višine). Mestece je stisnjeno pod sam vrh gričevja s startom na višini 1400 metrov nadmorske višine, kar je bilo le nekaj minut vožnje od našega hotela. Kruševu je mestece s krvavo zgodovino, saj so se leta 1903 uprli Turkom in ustanovili Kruševsko republiko, ki pa so jo Turki po desetih dnevih samostojnosti krvavo zatri in požgali. Kruševu je tudi rojstno mesto Tošeta Proeskega, kjer je tudi njegovo zadnje počivališče.

Fantje so se takoj po prihodu zagnali na start, kjer jih je presenetil čudovit pogled na neskončna prostranstva Pelagonije (600 metrov nad morjem), neskončna polja tobaka, zelenjave, obdana z oddaljenimi, v meglice ovitimi gričevji in hribi. Fantje so takoj ugotovili, da je teren super in da padalci, ki že leta hodijo na te terene, sem ne hodijo zaman. Kot organizatorju DP mi je odleglo, saj je bilo veliko negotovanja, zakaj izvesti DP tako daleč. Že takoj prva dva dneva testnih poletov smo odleteli in preleteli lep kos ravnine in se učili, kako dela ravnina. In res dela, skoraj vsepovsod. Pričela se je tekma s prvim odpovedanim tekmovalnim dnem zaradi slabega vremena, tako da smo se odpravili na ogled 130 kilometrov oddaljenega Ohrida in nakup biserov.

Od srede pa do petka smo opravil štiri

Najboljši trije DP SLO:

3. Kejžar, 1. Peternel, 2. Galovec



regularne tekmovalne dni z disciplinami med 70 in 150 km in dosegali višine preko 3000 metrov. Moram povedati, da na tem območju nimajo omejitev po višini, kar smo z veseljem koristili, saj je bila ob obilo nežne termike (1-4 m/s) in obilo ravninskega letenja dodatna višina zelo dobrodošla. Posebnost letenja po tej ravnini je, da ne smeš nikoli obupati, saj se je mnogim zgodilo, vključno tudi meni, da smo se pobrali pod 100 metri in navili nazaj na 3000 metrov. Ocena tekmovalcev: lepo in varno letenje, ki je nekoliko drugačno od našega alpskega premetavanja, predvsem pa varni pristanki, prijazni domačini in pivo po 0,5 evrov.

Rekreativec Brane se je za čas čakanja na prevoz zatekel v lokalno gostilno v Ivanjevcih, kjer je pristal. Tam je kar solidno nazdravljaval z lokalci, pred našim prihodom pa so ga domačini še počastili

s pleskavico, da o popiti pijači in potepuških psih sploh ne govorimo. Sama organizacija tekme je bila izpeljana visoko profesionalno, tako da od 52 tekmovalcev razreda C1 in 6 tekmovalcev C5-trdokrilcev ni prišlo niti do ene same pritožbe in generalka za EU HG 2016 je bila uspešna.

Od sedmih dni, kolikor smo jih preživeli v Makedoniji, smo odleteli kar šest čudovitih poletov.

Ob tej priliki bi se zahvalil Ivanu za kombi in Wilhelmi, ki nas je nesebično vsak dan pobirala po vaseh, kjer smo se raztepli.

Prihodnje leto pa ponovno na letenje v Kruševu, vendar v večjem številu in na velikee pleskavice po 5 evrov.

Pripravila: Andrej Mravlje in
Brane Lužar

Rezultati Dp:

1. Franc Peternel	SLO	Wils Wing T2c	2468
2. Stanislav Galovec	SLO	Moyes RS 4	2250
3. Peter Kejžar	SLO	Aeros combat 09	2035

Rezultati Pre Eu:

1. Elio Cataldi	ITA	Moyes RX 4	3315
2. Suan Selenati	ITA	Wils Wing T2c	3228
3. Balazs Ujhely	HUN	Moyes RS 4	3199
19. Franc Peternel	SLO	Wils Wing T2c	2468
23. Stanislav Galovec	SLO	Moyes RS 4	2250
27. Peter Kejžar	SLO	Aeros combat 09	2035



TRADICIONALNA TEKMA V PRELETIH ZA JZ

Kobala open 2015

Letošnjo tekmo je popestrilo lepo vreme, krasni pogoji za dobro letenje in zasedba tekmovalcev, kar je vse obetalo dobro tekmo do zadnjega dne. Žal se je zadnji dan tragično končal za poljskega pilota Dariusa Perenca, ki je končal svojo življenjsko pot pod vrhom Kobariškega Stola. K temu, da je bila zasedba okrnjena, je pripomoglo tudi predevropsko prvenstvo, ki se je začelo naslednji teden v Kruševu v Makedoniji. Tudi sam začetek tekmovanja se je prestavljal, tako da so se pojavljali na spletu različni datumi. Pa vendar se je po vseh peripetijah z organizacijsko ekipo, ki se je menjala (razen zasedbe Pero, Bine, Kristan in Ivan) na koncu vse poklopilo, kot se za dobro tekmo spodobi.

Da je letošnje leto nekaj posebnega za zmajarje, ni potrebno posebej poudarjati.

Tisti, ki to sceno spremlja, ve, za kaj gre. Na razgreto ozračje in posledično sunkovito dviganje in spuščanje je Soča kot balzam vplivala na telesa tekmovalcev, ki so se v njenih tolmunih hladili v popoldanskih in večernih urah. Tekmovalna vnema tudi v taki vročini ni popuščala, povprečje 50km/h pri 80km nalogi ni mačji kašelj. Da je bilo treba garat za boljšo pozicijo na tekmovalni lestvici, pa kaže dejstvo, da je 123km dolga disciplina dolga tudi po času, in sicer 3h in 42 min. O smeri vetra pa da niti ne govorim. Podatek, ki sem ga na AVP na Stolu dobil, je bil čisti jugo. V resnici pa je pihal vzhodnik. Ta je večino tekmovalnih dni vztrajal tudi na startu Kobala. Izpeljani so bili štirje tekmovalni dnevi, prost dan je bil edino v sredo, ki smo ga izkoristili za družabni večer.

Tradicija Kobala open, ki je ime tega prelepega konca Soške doline ponesla v svet, ostaja. Eni ta datum izkoristijo za tekmovanje, večina pa pride na tekmo kot prostoletači, ki uživajo v letenju in druženju s tekmovalci. Eni pa to izkoristijo za družinski izlet. Večina pa je enakega mnenja: naslednje leto se spet vidimo. Da le ne bo organizatorju padel jermen s pogonskega kolesa ...

Na koncu bi se rad zahvalil za nesebično pomoč GRS Tolmin, ki je v tragediji pilota Dariusa nudila vso podporo in reševanje v nesreči. Nepozabno je dejstvo, da v naši prelepi Slovenji še obstajajo ljudje in organizacije, ki ne delajo samo zase in ne mislijo samo nase. Hvala.

Pripravil: Ivan Brovč

Task	Distance	Day Quality	
T1	70.9 km	72%	Race to Goal with 1 startgate
T2	109.4 km	100%	Race to Goal with 1 startgate
T3	123.6 km	100%	Race to Goal with 1 startgate
T4	81.6 km	100%	Race to Goal with 1 startgate

#	Name	Nat	Glider	T1	T2	T3	T4	Total
1	T. Weissenberger	AUT	Moyes Rx 3.5	723	884	1000	995	3602
2	Primož Gričar	DEU	Aeros Combat	550	1000	886	920	3356
3	Franc Peternel	SLO	Wills Wing T2c	698	675	969	842	3184
4	Balazs Ujhelyi	HUN	Moes Lightspeed	488	960	569	820	2837
5	Gerd Dönhuber	GER	Moyes	516	679	618	698	2511
6	Jože Frim	SLO	Icaro Laminar	389	701	531	333	1954



Kimfly M24

Lahek, enostaven, vodljiv, narejen za H & F in lokalna jadriranja. Nov produkt pod znamko Kimfly, namenjen pohodnikom, ki si poleg vzpona na domači hrib želijo še kaj več kakor samo spust v dolino. M24 ima enostavno konstrukcijo: 29 celic, teža 3,3 kg, vitkost 4,8, razpon 10,64m, a še vedno dobre letalne sposobnosti. M24 se izkaže tako v termiki kakor v dinamičnem jadrinju na pobočnem vetru.

Ena velikost -24, 25m² učinkovito pokriva težo pilota 70-90 kg. Hitro polnjenje krila in kratka vzletna pot omogočata kontroliran in varen vzlet tudi na manj idealnih vzletnih mestih. Zniževanje višine z »ušesi« ali B-stallom je izredno učinkovito in stabilno. Hitrost pri ozkem kroženju lahko natančno nadzorujemo s potegom nasprotne krmilne vrvice.

Osnovna hitrost je glede na obremenitev med 36 in 38 km/h, z nožnim pospeševalnikom jo lahko povečamo na 46 – 48 km/h. Enostavno povedano, m24 je lahko krilo, dobro prilagojeno svojemu namenu. Več na: www.kimfly.si



SLOVENSKO IN HRVAŠKO DRŽAVNO PRVENSTVO V TOČNOSTI PRISTAJANJA

Radoboj 2015

Prvi novembrski vikend po praznikih smo se zbrali v hrvaškem Radoboju pri Krapini pod grebenom višje Strahinščice, na prav visokem vzletišču Malogorski, zelo primernem tako za prve višinske polete pri šolanju kot za tekmovanja v natančnosti pristajanja – beri pike. Slednje je tudi razlog, da se nas je zbralo tri ducate iz Slovenije, Hrvaške, Madžarske in Češke na odprtem prvenstvu, ki je štel tudi za državno prvenstvo Slovenije in Hrvaške, katerega organizacija sta prevzela lokalni klub Jasteb iz Krapine in DJP LINTVAR

Vreme letošnjega novembra je bilo res čudovito in močna inverzija nam je dala lepe in mirne pogoje z zelo malo vetra – človek bi rekel, da ni za drugega kot se za »dol metat«, kar smo ta skoraj poletni dan počeli v Radoboju. Po podžupanovi otvoritvi in izžrebanih startnih mestih smo pričeli tekmovanje ob 10. uri v upanju, da opravimo vseh šest serij, kar je tudi maksimum za slovensko državno prvenstvo. Ker je tekmovanje potekalo gladko in brez zapletov, smo ob 14.30 uri že končali pet serij ter pričeli šesto po obratnem vrstnem redu po trenutnih rezultatih – od najmanj spretnega do briljantno natančnega. Prva mesta so pričakovano zasedali Slovenci, kar je stalnica že desetletje tudi na najmočnejših tekmovanjih, kot so evrop-

ska in svetovna prvenstva.

Na koncu je slavil Matjaž Sluga (Zlatorog Laško) z 12 centimetri, kar je njegovo že 6. osvojeno državno prvenstvo v zgodovini, drugo mesto je zasedel Damjan Čretnik (DJP LINTVAR), ki mu je zmanjkal le en centimeter za naslov (13cm), tretje mesto pa Matjaž Ferarič (Čuk Dravograd) s 16cm, sledila oče Duško Gorenc in sin Jaka (oba Kanja Dolenske Toplice) ter Čeh Vachtl na šestem mestu.

Med puncami je slavila čehinja Marketa Tomaskova pred Mojco Pišek (DJP LINTVAR) in Madžarko Edino Szabone Koleszar.

Ekipno so slavili Čuki (Ferarič, Klokočovnik, Preložnik, Kumer) pred Lintvarji (Čretnik, Fekonja, Koler, Pišek) in Zlatorogi (Sluga, Svoljšak, Unuk, Gošte).

Na koncu smo podkrepili želodčke z dobrim »grahom«- beri pasulj ter ga zalili s pivom, ki je zakon. Sledila je podelitev nagrad najboljšim, stisk rok in podpora med tekmovalci govori o tem, da je tekmovalni duh dober in disciplina zelo zanimiva. Škoda le, da politične razmere v hrvaški letalski zvezi in med hrvaškimi tekmovalnimi piloti niso omogočali tekmovanja med Hrvati, saj so slednji zaradi birokratskih vojn bojkotirali tekmovanje in so sodelovali le kot

udeleženci, njihovi pristanki na »palačinko« pa so bili pravi show za gledalce. Posebnih pritožb ni bilo zaslediti, razen tega, da XXL majice ni bilo ter da kakšna klobasa več v pasulju ne bi bila odveč. Sicer pa tekmovanje brez najmanjše nesreče, razen tiste, ko sta bližnje srečanje doživela kombija, ki sta vozila na vzletišče ... pa še to sta Slovenec in Hrvat bratsko rešila v kleparski delavnici po tekmovanju, kmalu pa sta bila opažena za šankom v lokalni gostilni.

Vsi upamo, da bomo v bodoče pritegnili še kakšne mlade tekmovalce, ki bodo nivo kvalitete držali na visoki ravni, kot že to počne rod aktivnih tekmovalcev že od »rojstva« discipline. Starejši piloti pomnijo čase, ko smo se na srečanjih ob »piki« dobivali v številki preko 200 pilotov. Padla je tudi ideja o skupni ligi CRO&SLO v natančnem pristajanju, ki naj bi temeljila na družabnosti. Mogoče seme ideje skali. O tem boste pravočasno obveščeni.

Mehke in natančne pristanke želim, bodisi po minutnem ali celodnevem letu. Še link od rezultatov: <http://www.jastreb.org/en/>

Pripravil: Damjan Čretnik,
DJP Lintvar

Slika spodaj od leve: 2. Damjan Čretnik, 1. Matjaž Sluga, 3. Matjaž Ferarič, slika desno: Mojca Pišek in spodaj Damjan Čretnik pri doskoku



HIKE & FLY

Elbrus - 2015

V četrtek, 27. avgusta 2015, smo se Jože Vidmar, Damjan Pregelj in Slavko Samotorčan, povzpeli na najvišji vrh Evrope, 5642 m visoki Elbrus, Kavkaz, Rusija. Z jadralnimi padali smo poleteli z njegovega vrha. Sam polet, bolje rečeno spust je trajal 38 minut in se je končal približno 3500 metrov nižje, ob ledeniški reki Garabashi, nad edinim večjim mestom v tem delu doline, Terskolom. Glede na razpoložljive podatke je bil to najverjetneje prvi slovenski polet. Povsem slovenski, kajti poleteli smo s padali slovenskega proizvajalca. Pričujoči zapis je »informacija iz prve roke«, pogled na dogajanje s strani enega od udeležencev.

Elbrus, ostanek prazgodovinskega vulkana, z alpinističnega vidika ni zahtevna gora. Dostop nanj je relativno lahek. Za gornike, vajene alpskih visokogorij, Elbrus ne predstavlja tehnično zahtevnega vzpona. Pa vendar ima Elbrus relativno velik odstotek smrtnih žrtev med obiskovalci. Predvsem zaradi višine, naglih vremenskih sprememb in težav pri orientaciji, ko se na njegova pobočja spusti gosta megla.

Z jadralnopadalskega vidika naj bi Elbrus tudi ne predstavljal posebne

nevarnosti, saj je za vse hike and fly letalce vulkanski vrh relativno lahko dostopen, ima lepo, kopasto obliko, s strminami, primernimi za start. Pa vendar so poleti z vrha relativno redki. Tehnično gledano, nevarnost predstavljajo predvsem redek zrak (znižana razsodnost), mraz (kljub sončnemu vremenu smo imeli -10 do -15 stopinj Celzija), običajno premočan veter ter zelo spremenljive vremenske razmere.

Bolj kot tehnični vidiki nevarnosti pa stopijo v ospredje subjektivni občutki, ki ustvarjajo močan psihični/psihološki pritisk na jadralnega padalca. Območje Kavkaza je namreč obsežna divjina, prepredena z ledeniki, planjavami, globokimi hudourniškiimi grapami, nekoliko nižje pa še z gostimi gozdovi. V primeru zasilnega pristanka kjerkoli v tem območju si z moderno tehnologijo ne moreš pomagati. Na pomoč skoraj ne moreš računati. V primeru nezgode si bolj ali manj prepuščen sam sebi in prijateljem, s katerimi letiš.

Pomemben element, ki vpliva na uspeh poleta, je vreme, ki se vzdolž celotne višine spusta z Elbrusa lahko zelo hitro spreminja. Medtem ko je vrh v soncu, se v dolini ustvarijo goste nepredirne megle. Ali pa je vrh zavit v meglo, spodaj nižje pa so čudovite razmere za letenje. Ali pa

je vreme na prvi pogled idealno, a se ob vznožju ledeniške doline ustvarjajo močni dolinski vetrovi, ki preko sedel in prehodov ustvarjajo vsakovrstne zračne fen učinke. Zato smo veliko naših misli v času vzpenjanja posvetili razmišljanju, kje bi/bomo pristali, če ... se bo spodaj v dolini nenadoma pojavila megla ali nizka oblačnost, če bomo prileteli v območje močnega fena, če bomo morali pristati v območju ledeniških razpok in podobno. Vsak od nas je sam pri sebi preračunaval neskončne možnosti zasilnih pristankov in prehodov na varno, če se bo kaj zapletlo. Ti subjektivni občutki, s katerimi se sicer redno srečuje vsak hike and fly padalec, lahko na Elbrusu postanejo grozovanska, tudi nepremagljiva ovira, zaradi katere letalec lahko opusti misel na polet z vrha.

Za uspešen vzpon na in spust z vrha Elbrusa torej niso potrebne kakšne posebne psihofizične sposobnosti ali specifična strokovna znanja. Bolj kot vse to je potrebna *zdrava mera*. Prav ta, zdrava mera vsega nam je omogočila, da smo polet izvedli praktično brez resnih težav. Dovolj smo se poznali, da smo brez velikih besed vedeli, da se lahko zanesejo drug na drugega. Imeli smo dovolj izkušenj kot gorniki in alpinisti, dovolj izkušenj z vsakovrstnimi poleti (Damjan in Jože letita več kot dvajset let, jaz sem bil s svojimi petletnimi izkušnjami najšibkejši člen), dovolj smo bili stari, da smo se zavedali, česa smo sposobni, da pa nam je bilo povsem jasno, da nas doma čakajo ljubljene osebe, da si želimo predvsem živi in zdravi vrniti domov.

Priprave

Potem ko smo v letu 2014 opravili polet z Monte Rose in Mont Blanca, je nekdo predlagal za naslednje leto spust z Elbrusa. Od prve ideje do kasnejše realizacije smo imeli na razpolago praktično celotno leto. Dovolj, da se je med vsemi potencialnimi udeleženci naše mini odprave jasno izkristaliziralo, kdo si res želi in kdo se bo udeležil odprave. Od začetnih deset do petnajst potencialnih udeležencev smo na koncu ostali trije.

V tem letu dni smo imeli dovolj časa, da smo s treningi pridobivali na kondiciji,



Slavko Samotorčan, Jože Vidmar, Damjan Pregelj (po vrsti z leve), vrh Elbrusa (5642m)

postopoma nakupili potrebno opremo za visokogorje in zbrali potrebne podatke za odhod na Kavkaz.

Zelo dobra odločitev je bila, da smo logistični del odprave prepustili agenciji (Vertigo iz Kranja), saj smo sami določili le čas, ko naj bi se povzpeli na vrh. Damjan je na osnovi svojih izkušenj zagovarjal polet z vrha v času tik pred ali v času polne lune. S tem smo - kot se je kasneje izkazalo - zadeli v polno, saj je bil to edini dan v mesecu, ko je bilo moč poleteti z vrha.

Potek odprave

Celotna odprava je trajala deset dni. Poleg nas, jadralnih padalcev, so bili v

mini odpravi še štirje planinci, gorniki, ki so imeli za cilj predvsem vzpon na vrh. Eden med njimi naj bi smučal z vrha.

Iz Slovenije smo se s kombijem odpeljali do Dunaja, nato z letalom do Moskve in tam prestopili na letalo za Mineralne vode. Od tam dalje smo se s kombijem odpeljali do Terskola in naprej v zatrep doline Baskan, kjer smo se nastanili v hotelu. Skupna dolžina poti: 3 400 kilometrov.

Sledili so trije aklimatizacijski dnevi, v katerih smo se vsak dan povzpeli za približno tisoč višinskih metrov. Prvi dan smo se povzpeli do astronomskega observatorija nad dolino. Uživali smo v lepem razgledu (ter obžalovali, ker nismo

vzeli s seboj padal, saj so napovedovali meglo) in zaslutili silne dimenzije kavkaških gora.

Naslednji dan smo se s kabinsko žičnico zapeljali na pobočje Elbrusa in nato peš nadaljevali pot do Sodčkov, naše bazne postojanke pod Elbrusom. Iste dne smo se že povzpeli na višino 4200 metrov, do kočice Diesel in se spustili nazaj do Sodčkov.

Zadnji aklimatizacijski vzpon je bil fizično najzahtevnejši na celotni odpravi. Hud mraz, gosta megla in orkanski veter nam so pošteno zagrenili življenje. Kljub popolni puhaški opremi, dobrim rokavicam in Gore-Tex protektorjem na rokah se mi je tako zanohtalo, da sem se resno bal za svoje prste. Če kdaj, smo ta dan dokazali, da smo iz pravega testa in da smo zreli za vzpon na vrh, saj smo se v res slabih razmerah povzpeli na višino Mont Blanca, vse do vrha Pastuhovih skal.

Sledila sta dva dneva prisilnega počitka, vreme je bilo slabo, zapadlo je od 30 do 50 cm snega. Z vidika aklimatizacije je bil ta počitek dobrodošel, smo pa bili že malo nervozni, saj vreme ni obetalo niti normalnega vzpona na vrh, kaj šele poleta z njega.

Očitno pa je Damjanova napoved vremena izpred enega leta - da bo ob polni luni dobro vreme - držala, saj smo dobili novico, da bo vreme ugodno za vzpon, morda celo za polet.

Že zvečer smo dlakocepsko natančno pripravili alpinistično in padalsko opremo, energijske tablice in pijačo, nato pa dremali do treh zjutraj, ko smo vstali in začeli z vzponom.

Vzpon

Zgodnje vstajanje, pregled opreme, hiter zajtrk, nato pa dobra ura vožnje s snežnim plugom do Pastuhovih skal, od koder smo nadaljevali peš proti vrhu. Priznam, da sem si potihoma želel, da bi se peljali še kakšnih sto višinskih metrov višje, a je Žiga, vodnik, vztrajal, da je etično, če nas ratarak prepelje samo do točke, ki smo jo pred dnevi dosegli že peš, torej do Pastuhovih skal. Da torej v seštevku celoten vzpon na Elbrus opravimo peš.

In tako smo zagrizli v strmino, medtem ko so se nekateri vozili mimo nas ...

Ni bilo lahko. Višina je naredila svoje. Vzpon me je povsem izželel. Kasneje, doma, sem ugotavljal, kako se je z višino spreminjalo moje dožemanje sebe in okolice. Višje ko sem bil, težje ko je bilo, bolj so možgani »izklapljali« posamezne



Slika zgoraj: Jože Vidmar tik po vzletu, spodaj: Slavko Samotorčan, Elbrus 5642m, start



zaznave. Na začetku vzpona sem videl, slišal, doživljal vse okoli sebe. Misli so bile živahne. Duša je prepevala. Premišljeval sem o sebi, svojih najdražjih, otrocih ... Kasneje pa ... višje ko sem bil, bolj so izginjale podobe in misli. Vse, kar sem doživljal, se je zgos-tilo zgolj v naslednji dih, naslednji korak. En korak, en dih. In tako dalje proti vrhu. Živo se spominjam, ko mi je Damjan na vršnem grebenu nekaj dopovedoval. Povedano mi ni prišlo do zavesti. Mislil sem samo na vrh in kje bo primerna strmina in veter za dober start. Šele ko mi je vse še enkrat ponovil, sem dojel, kaj se dogaja z mano.

Po dobrih šestih urah muk in hlastanja za zrakom se je strmina poravnala, po vršnem platoju smo stopali proti vrhu. Sonce je prijetno grelo, dihanje je postalo znosnejše, življenje je postalo lepše, svet je ponovno zaživel v barvah.

Vrh

Čudovit razgled. Vseokrog zasneženi vrhovi. Kakor da sem na vrhu sveta. Pa vendar smo bili nemirni. Za kakšno uro prepozno smo prišli na vrh. Veter je postajal vse močnejši, zastavice na vrhu so ostro tleskale v vetru. Vedeli smo, da imamo na voljo le nekaj minut, če hočemo varno poleteti. Slika za spomin in že hitimo nekaj metrov nižje, v zavetrje, ki nam obljublja kolikor toliko varen start. Razprostremo padala, obrnemo nahrbtnike, jih prelevimo v letalne sedeže, prerazporedimo opremo, preverimo jakost in smer vetra ter drug za drugim poletimo.

Polet

Začetne minute so še nekoliko nervozne. Delno zaradi dvignjenega adrenalina na startu, delno zaradi zračnih turbulenc nad sedlom med vzhodnim in zahodnim vrhom. Nato pa se udobno namestim v sedežu in začnem vpijati čudovito okolico. Zasneženi vrhovi Kavkaza vse do roba horizonta. Pogorje Kavkaza se razteza okoli 1600 km v dolžino in do 400 km v širino. Nepredstavljive dimenzije ... Pod sabo opazujem ledeniške razpoke in serake ledenika Garabasha, nekoliko desno še ledenik Maloje Azau. Pred sabo prepoznam značilni vrh Užbe in nekaj drugih vrhov. Vse je ena sama pesem. V mislih se ponovno povežem z vsemi, ki jih imam rad. Mislim na ženo, otroke, nekatere prijatelje. Na Boga. Nemogoče se mi zdi, da bi taka lepota nastala po naključju, kar sama od sebe ...

Neprestano oprezam za Jožetom, ki je

startal pred mano, in Damjanom, ki je nekje za mano. En del možganov neprestano preverja veter, oblake in nastajajoče meglice. Kaže, da je vse v redu. Jože je že pristal. Damjana vidim visoko nad sabo kot drobno piko. Super. Povsem miren sem. Nato se misli počasi usmerijo na točko pristanka. Na gramozni nasip, ki smo ga že pred dnevi določili za pristanek. Nekaj zavojev nad živahno ledeniško reko in že zagledam Jožeta, kako mi maha z vrha nasipa. Še nekoliko zbijem višino in pristanem na livadi pod njim. Po petih dnevih snega in ledu pristanem na travi, med rožami in čebelami. Zavem se, da se končuje eden najlepših trenutkov v mojem življenju.

Namesto zaključka

Nič posebnega nisem. Imam dobrih pet-

deset let. Sem poročen, imam štiri skoraj odrasle otroke. Vsak dan slabše vidim. Slabo slišim. Nisem vrhunski alpinist. Morda komaj povprečni jadralni padalec. Nimam občutka, da sem z vzponom in s poletom z Elbrusa kaj velikega dosegel. Zaradi Elbrusa nisem zlezal iz svoje majhnosti in povprečnosti. Prav nasprotno. Zaradi silnih dimenzij pogorij Elbrusa sem se šele zavedel svoje majhnosti ...

A če sem jaz, tak kot sem, z vsemi svojimi hibami lahko prilezel na vrh in poletel, potem bi to ali kaj podobnega lahko storil prav vsak, ki prebira te vrstice. Prav vsak lahko uresniči svoje sanje, razpre jadra svojega padala in poleti ... življenju naproti.

Pripravil: Slavko Samotorčan



Slika zgoraj: Jože Vidmar v letu, spodaj: Damjan Pregelj, start, Elbrus





everlast
double coating



gradient
www.gradient.cx



Zakaj Gradient?

- + Uporaba obstojnejšega materiala "Everlast"
- + 15-letni razvoj in izdelava tehnično brezhibnih modelov
- + Proizvodnja v Evropski Uniji
- + 1-letna POLNA Gradient garancija
- + So kljub uporabi boljših materialov cenovno ugodni
- + Možnost testiranja jadrlnih padal pred nakupom



Prodajni mesti

Stenar.si (040 153 490 - Gašper) www.stenar.si

Jelkin Hram (041 953 370 - Klavdij) www.jelkin-hram.com

Novičke

Alan Jereb

Advance

ALPHA 6 je EN A padalo, namenjeno šolanju novih pilotov ter pilotom z majhnim številom naletenih ur. Glavni atributi tro-linijca: zmanjšana teža (4,75kg za velikost 26 m²), reducirane nosilne vrvice za lažjo pripravo in kontrolo, Air Scoop prednji rob za 15% daljše hode komand, 3D design za boljšo zmogljivost. Padalo je dobavljivo v petih velikostih in štirih barvnih kombinacijah. Pri podjetju naročila že sprejemajo. (www.advance.ch)

Apco

Pilotom so ponudili nov nahrbtnik, ki je višji in ožji od predhodnikov ter prilagojen za sedeže s kokonom. Dvestolitrskemu nahrbtniku lahko dodamo še 40 litrov prostora s sprostitvijo zadrge. Hrbtnišče je bilo prenovljeno, naramnice pa imajo za komfort vgrajene vložke z gelom. Ima luknjo za slušalke ter luknjo za cev s pijačo. (www.apcoaviation.com)

AirDesign

AirDesign je ponudil novo Volt 2 krilo, namenjeno preletom. Certificirano je bilo z EN C (M velikost). Najnovejše tehnologije zagotavljajo dobre lastnosti krila. Popolnoma nova postavitev linij je pripomogla k 10% zmanjšanju porabe materiala v primerjavi z krilom Volt. Vortex luknje na koncih krila zmanjšujejo induciran upor, sharknose pa povečuje stabilnost. Naprodaj je v dveh standardnih barvah ter barvi po želji uporabnika. (www.ad-gliders.com)

Flying Planet

Whisper 4 je EN B certificirano krilo, namenjeno cross country letenju ter narejeno za zmerne letalce. Zanj pravijo, da je pometel s konkurenco ter da dosega hitrosti do 55 km/h. Trolinijec se ponaša s sharknose tehnologijo ter ojačanim zadnjim robom. (www.flyingplanet.fr)

Icaro

Apus je reverzibilni hike&fly sedež. Je brez sedalne plošče, ima airbag ter 3,5cm debel protektor hrba. Tehta 1,95 kg in je EN ter LTF certificiran. Ima dva dodatna ušesa za front container ter magnetno sponko za speed sistem. (www.icaro-paragliders.com)

ITV

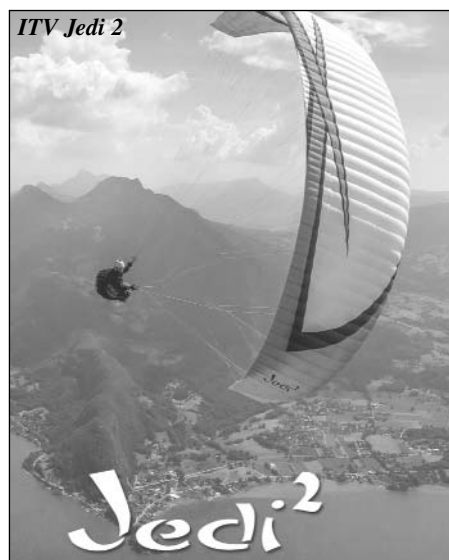
Jedi 2 je bil snovan po izgledu predhodnika, vendar je postal enostavnejši in udobnejši za letenje, hkrati pa lažji in robustnejši. Krilo je moč kupiti v velikosti M (EN B). (www.itv-parapentes.com)

Naviter

Oudie 3+ je naprodaj kot nov inštrument oz. kot nadgradnja Oudie 3. Pri Naviterju pravijo, da ima izdelek preglednejši ekran, bolj stabilno delovanje v širšem razponu temperatur ter trpežnejšo baterijo. Novo ohišje ima LED lučko za prikaz polnjenja naprave ter odstranljiv nožni trak. (www.naviter.com)

Nova

X-Alps 2015 krilo je sedaj dostopno za vse. Za velikosti S in M je dobilo certifikacijsko oznako EN C, za velikost XS pa CCC. Krilo bazira na krilu Triton 2, vendar je lažje in nastavljeno za najboljše performanse. Nos je ojačan s tankimi paličicami, ki so tako majhne, da ne potrebujejo concertina vreče. Blago tehta 27g/m², z izjemo bolj izpostavljenega prednega roba, ki je sešit iz 32g/m² blaga. Vitkost 6,4 skrbi, da je krilo predvidljivo in enostavno za letenje. (www.nova.eu)



Nova

Nova je na Coup Icare predstavila Mentor 4 Light. Krilo za preletaše tehta v XXS verziji samo 3,25kg, kar je za 250-400g manj od predhodnika Mentor 3 Light. Vsestransko krilo, primerno za hike&fly ter vol bivouac letenje. Kljub temu da je certificirano z EN B oznako, pri podjetju pravijo, da krilo ni namenjeno začetnikom ter manj izkušenim pilotom. XXS – M velikosti (brez L).

(www.nova.eu)

Nova Mentor 4 light



Sky

Twin je LTF certificiran sedež za tandem pilote. Pri podjetju pravijo, da je udoben in zelo prilagodljiv. Od zadaj ima vgrajen žep za rezervo, prostor za hrambo predmetov ter 10 cm debel protektor hrbta. Dostopen je v dveh velikostih, za pilote, visoke od 165 cm do 195 cm. (www.sky-cz.com)

Nova X-Alps



SkyBean

Skydrop je ultralahek GPS/vario inštrument s fleksibilnim ter proti razpokam odpornim LCD zaslonom. Vgrajen ima barometer, GPS, digitalni kompas, pospeškometer, giroskop ter termometer. Prav tako ima prostor za SD kartico za shranjevanje letov ter bluetooth povezljivost. Tehta 67g in stane 175 evrov. (www.skybean.eu)

Sky Twin



Skyman

Amicus je Skymanovo prvo začetniško padalo. EN A certificirano krilo je dostopno v štirih velikostih, je zelo lahko in zelo varno. XS verzija tehta 4,2 kg in se ponaša z vitkostjo 5,2 in 47 celicami, kar je več od večine EN A kril (Nova Ion 3 – 39 celic, Ozone Atom – 31 celic). Pri Skymanu pravijo, da Amicus ponuja začetnikom želeno stabilnost, hkrati pa je krilo zabavno in odzivno. Kupiti ga je mogoče v velikostih od XS do L. (www.skyman.aero)

Skyman

CrossCountry naj bi bil varnejši in naj bi se ponašal z boljšimi karakteristikami od CrossAlps, ki je njihovo X-Alps krilo. Certificirano je EN B (CrossAlps EN C). Izdelan je iz super lahkih materialov (25g/m²) ter keramičnih obročkov namesto škripcev pospeševalca. Skymanov »launch aid« sistem uporabniku omogoča lahke starte tudi ob poledenelih vzletiščih. XS velikost tehta 3,6kg. Certificirano je v velikostih od XS do L.

(www.skyman.aero)

Skyman CrossCountry



Skyride

Predstavili so novo verzijo tekmovalnega inštrumenta. V3 ima v primerjavi s predhodnikom vgrajen G-meter ter baterijo z boljšo avtonomijo delovanja. Ima tudi SD kartico, globalno topografijo ter zračne prostore. Zadnja softverska nadgradnja je uporabnikom ponudila tudi asistenco ob vrtenju stebrov ter preskokih. Cena 399 evrov. (www.skyride.com)

Triple Seven Gliders King



Sup'Air

Eiko je Sup'Airovo novo ultralahko hike&fly krilo. Zanj pravijo da ima dobro vodljivost in je namenjeno več kot spustom v dolino. Kupiti ga bo mogoče v dveh velikostih, 20m² (50-80 kg) ter 23m² (65-100 kg) z maso 2,45 kg in 2,75 kg. Certificiran je kot EN B. (www.supair.com)

Triple Seven Gliders

Triple Seven nam je predstavil najnovejšo šahovsko figuro, King EN D! Tro-linijec je za svojo kategorijo zelo varen in se dobro spopada s turbulencami, hkrati pa je natančen in zabaven. (www.777gliders.com)

U-Turn

Predstavili so EN A padalo visokih performans. Emotion 3 je začetniško krilo, ki se zelo dobro obnaša na štartu ter ima zelo direktne kontrole in dobro pobira. Sešito je iz Dokdo 30 in Dokdo 20 blaga, za katero je znano, da je dobro odporno pred abrazijo. Prodajajo ga v treh barvah in šestih velikostih, katere pokrivajo 50-155 kg težke pilote. (www.u-turn.de)

U-Turn Emotion 3



HIKE & FLY

Kooončno!

Pozno poletno popoldne. Spet je bilo vsega preveč in zadnje dni ni bilo letenja. Vreme za jutrišnje hribe obeta, ampak glede na planiran projekt in paket dela za naslednjih pet dni tudi dopoldne ne bo več šlo. Kriza! Ostane le še možnost kombinacije noči in zgodnjega jutra ter kakšna relativno bližnja lokacija z malo vožnje.

Ob pol sedmih sem še vedno v mestu in hitim po zadnjih opravkih, vmes telefoniram in selekcioniram običajno ekipo, da ne bi v noč rinil čisto sam. Slabo kaže. Dani ne želi tvegati, ker ima že takoj zjutraj pomemben sestanek. V teoriji bi sicer šlo, ampak kaj če se ne izide ... Brane je na koncu edini somišljenik.

V Kamniški Bistrici sva dokaj ambiciozno zmenjena že ob osmih. Nekaj čez se res dobiva na Kopiščih, premečeva opremo in se odpeljeva do konca ceste malo naprej od tovarne žičnice na Kokrško sedlo. Prižgeva čelni svetilki in čez Žmavčarje odhitiva proti novemu bivaku pod Skuto. Ga je treba preskusiti, dokler je še nov in čist. Spanje v plesnivih konzervah, pa četudi na krasni lokaciji v hribih, me ni nikoli zanimalo.

Kmalu dokončno dojamema in si oddahneva, da je dnevnega divjanja za danes čisto zares konec in da se nama pravzaprav nič več ne mudi. Noč je čudovita: nebo je polno zvezd, ob poti se v soju skorajšnje polne lune na šopih trave blešči vedno več rose, na dan prilezejo številni prikupni gorski močerači z izbuljenimi očmi ... Sem in tja kakšno rečeva, potem spet nadaljujeva v tišini zatopljena vsak v svoje misli.

Kljub zmernemu tempu sva že okrog enajstih pri naši novi gorski pridobitvi, ki buri duhove ... Anže mi je medtem, ko sem ga vabil zraven, povedal, da je bivak že kar pretirano obiskan, čeprav uradno še ni odprt.

Vrata so na pol odprta. Tiho upanje, da bova morda sama, umre. Verjetno ne samo nama, ampak tako to je.

Ko vstopiva, od treh junakov ne dobiva odmeva. Ne da bi sicer zelo pogrešala komunikacijo, ampak je prijetno reči vsaj kakšno besedo z novimi sostanovalci. Morda so pa Čehi!? Ali pa so se spravili zgodaj spat, ker bodo šli že navsezgodaj na turo ... S čim manj besed se pripraviva na noč. Ker je lunin sij zelo močan, bivak pa ima veliko steklenih površin, celo čelnih

svetilnik ne potrebujeva. Da vseeno šumi, ko iz nahrbtnika vlečeva razno opremo, je dejstvo in vsaj sam drugače res ne znam. Ne traja prav dolgo, ko požanjeva očitno negotovanje iz kota!

Kmalu utonemo v spanec. Ker sem med hojo veliko pil, se moram sredi noči zbasat z vrhunske zgornje police, ki pa je zaradi manjkajoče prečke res nerodno dostopna. Spet šumim, kaj čem?

Telefon zvoni ob pol šestih, le kako naj se drugače zbudiva ob taki nečloveški uri? Prva sva, čudno! Brez besed hitro stlačiva opremo v nahrbtnika, saj se nama v samem bistvu mudi. Dva sostanovalca, kot da sta mrtva, tretji je spet godrnjal ... Ko stopiva skozi vrata, se za nama razleže ciničen: »Kooončno!« Eksplozija - na ves glas se obrnem k Branetu: »Ej Brane, pa sej to ni 5 star hotel, ampak bivak! Pa uradno še odprt ni!« Zvijte naju od še glasnejšega smeha in upam, da sva turiste do konca zbudila.

Dovolj sva zgodnja, hitra pa tudi in ker je pravzaprav blizu, se odločiva, da greva na vrh Turske gore, čeprav je že prej tam okoli možnosti za vzlet kar nekaj. Malo pod vrhom naju točno ob šestih pričaka še čudovit sončni vzhod, na travnati zaplati tik pod vrhom, kjer potem vzletiva, pa čreda gamsov z mladiči, ki se ne dajo motiti.

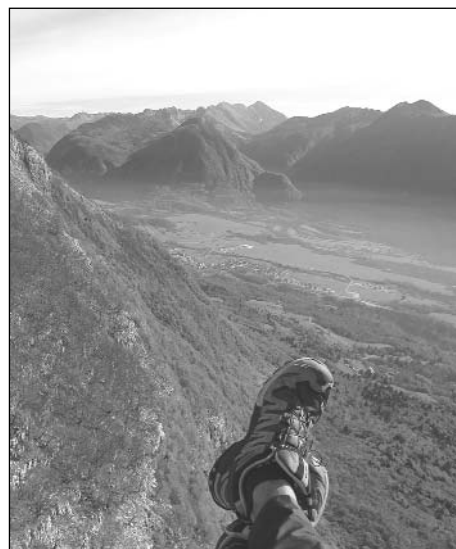
Kljub skoraj nični napovedi vetra pošteno piha, je pa smer vetra res idealna. Prvi gre Brane, oba vzletiva lepo. V zraku je mirno, čisti užitek.

Pred sedmo že pospravljava padala, greva po avto in potem odhitiva, kamor naju kliče dolžnost. Tuš, zajtrk in ni še devet, ko sem že v akciji na delu v prestolnici. Nasmeh pa ostaja!

Brane, hvala za družbo!

Pripravil: Matevž Gradišek

P.S. Ne vem, kdo ste bili, morda se celo poznamo, morda me boste prepoznali iz zgodbe ... Lahko da je vaše videnje sicer čudovitega doživetja povsem drugačno in sem oziroma sva za vas bila le tista, ki sva tisto noč tam gori kalila romantiko in nočni mir. Tudi prav. Če pa sem vam s tem pisanjem zaradi nevednosti ali kako drugače naredil krivico, se vam iskreno opravičujem! Drugič pa raje izmenjajmo kakšno besedo.



Zgoraj: Kalški greben, v sredini: Pogled v Bovec, spodaj: Rjavina





KJE SE DA LETETI

Malta - prvi del

Kam z družino na dopust, je pogosto težavna odločitev.

Pri potovanju skozi tuje dežele se padalci neprestano oziramo v okoliške griče ali hribe in ugibamo, kje vse bi lahko poleteli. Zato je vedno smotrno imeti s sabo še padalo in to preveriti s prve roke. A ko nam v avtu dela družbo še družina, pogosto prostora za letalno opremo kar hitro zmanjka; bodisi zaradi premajhnega prtljajnika bodisi zaradi grozečih pogledov (sicer ljubečega) partnerja, ki si ne želi dopusta preživljati čakajoč na vzletiščih ali pristankih. Za rešitev te zagate je lokacija, kot je Malta, lahko odlična rešitev: nekaj upanja za letenje sicer je, a bo še vedno ostalo dovolj časa za druge aktivnosti, ki jih otok ponuja in partner pričakuje.

Mali kamniti otok južno od Italije je gosto poseljen na vzhodu, kjer se nahaja tudi letališče, in gričast na severozahodu, kjer kraljujejo mogočni klifi nad morjem. Glede na specifične terena, vremenskih spremenljivk in bližino letališča je vodstvo lokalnih pilotov tu kar nujna. Uporaba vzletišč, ki se nahajajo na privatnih zemljiščih, je možna le z osebnim dogovorom z lastniki. Zaradi vsega naštetega priporočam predhodno najavo pri samozvanem padalskem junkiju Davidu Cassarju, ki res zelo rad pomaga gostujočimi pilotom.

Kot sem omenil, je Malta priljubljeno letovišče Angležev in Italijanov predvsem zaradi peščenih plaž in kristalnega morja. Vzletišča na gričih so ponavadi majhna in obdana z ostrimi skalami. Pri pristankih imamo nekoliko več izbire, a je potrebno vedno paziti na obdelane njive. Zelo zan-

imiva pa so vzletišča, ki z mogočnih klifov ponujajo jadranje nad morjem. Izbire startov je veliko, marsikateri niso označeni na spletnih straneh in najlažje najdemo primerno lokacijo s pomočjo domačina.

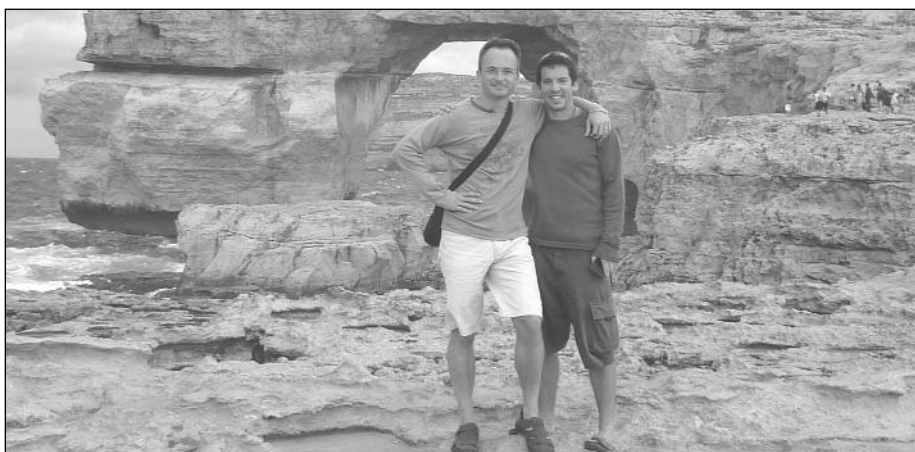
Navkljub majhnosti otoka je tudi termike tu veliko in nekatera vzletišča ponujajo tako rekoč XC letenje. Vendar je potrebno paziti na mnoge omejitve, ki jih prinaša nenehno preletavanje potniških letal. Nenazadnje pa, za najbolj predrzne, je možen tudi obisk otoka Gozo, preko manjšega Comino, kar s padalom; Davidov let preko morja lahko poiščete na našem Olc-ju!

A kot je za take otoške lokacije značilno, je tu pogosto premalo oziroma preveč vetra. In tako se tudi na mojem dopustu letelo bolj malo. Nekaj skokov smo le opravili, a v šibkem vetru so se hitro zaključili. A to ni bil velik problem, saj je s pristanka pot nazaj na vzletišče zelo kratka. Nekaj vzletišč smo vseeno videli in izpolnili normo parawaitinga, če vsaj to kaj šteje.

In tako se, bolj na kratko, zaključim ta moj članek o Malti. A je le prvi del! Žena, ki so jo lepote otoka popolnoma prevzele, je že napovedala vrnitev, morda že naslednje leto. Takrat bom - upam - nabral dovolj materiala, da bo drugi del za odtenek bolj letalski.

Malta je otok mnogih čarov. Letenje ni poglavitna turistična panoga, a če temu dodamo še zalive s plažami z mivko zlatih barv, kristalno morje, čarobne obmorske scenarije in bogato zgodovino, je morda le pravi recept, ki bo zadovoljil raznolike želje cele družine.

Avtor: Tom Pavlič



kimfly@siol.net

051 255 451

Primož Marinčič


SWING

NEW

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

www.swing.de

NAČRTOVANJE PRELETA

Priprava na prelet

Priprava na prosti prelet je izredno pomemben dejavnik uspešno izvedenega preleta. Le dobro pripravljen pilot se lahko popolnoma posveti sami izvedbi preleta in ostane sproščen skozi celotno izvedbo. K pripravi avtor diplomskega dela šteje:

- organiziranje prostega dne na dan preleta
- pregled vremenske napovedi
- izbira vzletišča
- okvirni načrt poti preleta (plan a)
- alternativni načrt (plan b)
- analiza opravljenih preletov na področju, kjer pilot načrtuje prelet
- priprava in pregled opreme
- organizacija prevoza na vzletišče
- razmislek o možnostih povratka ob pristanku daleč od vzletišča
- dovolj dolg spanec v noči pred načrtovanim preletom

Organiziranje prostega dne na dan preleta

Je vsekakor ena izmed prvih nalog pilota. Dolg prelet z jadralnim padalom pilotu vzame vsaj cel dan, včasih se pilot s preleta vrne celo pozno ponoči. Treba je računati, da predvsem preleti v eno smer vzamejo precej časa pri povratku nazaj, predvsem v gorskem svetu. Na ravninskem svetu je ta problem nekoliko manjši. Pilot nikakor ne sme imeti kakršnihkoli obveznosti na dan preleta.

Pregled vremenske napovedi

Je seveda ena izmed bolj pomembnih stvari. Jadralni padalci smo v prvi vrsti odvisni od vremena. Smer in hitrost vetra, temperaturni gradient, napoved višine baze oblaka, vse to so dejavniki, na katere je potrebno gledati. Več o tem smo povedali že v poglavju Osnove meteorologije v jadralnem padalstvu. Najprej se vremensko napoved pregleda dan pred načrtovanim preletom, obvezno pa je tudi pregledati napoved in trenutne podatke zjutraj pred odhodom na vzletišče. Napoved se namreč lahko precej spremeni.

Izbira vzletišča

Glede na vremensko napoved si pilot izbere, na katero vzletišče bo odšel. Pilot se lahko tudi odloči, na katerem vzletišču

želi izvesti prelet, nato pa čaka na ugodno vreme za to vzletišče. Vendar za tak vrstni red potrebuje veliko prostega časa. Različna vzletišča so namreč ugodna za različne vremenske razmere.

Okvirni načrt poti preleta (plan a)

Je tudi izredno pomemben del. Ta načrt se lahko prilagaja med samim poletom zaradi vremenskih razmer. Če pilot nima ideje, kam bi letel, se marsikdaj zgodi, da ne opravi dobrega preleta. Marsikateri pilot tako izgubi motivacijo za letenje in predčasno pristane.

Alternativni načrt (plan b)

Je zaželjena stvar pri načrtovanju preleta. Ponavadi pride alternativni načrt v poštev, če so razmere v zraku precej drugačne od napovedanih. Včasih med letenjem pilot sprejme napačno odločitev in ostane »ujet« na enem mestu (v dolini) dalj časa (npr. 1 uro). Takrat »plan a« ponavadi pade v vodo in alternativni načrt pride še kako prav.

Analiza opravljenih preletov na območju, kjer pilot načrtuje prelet

Je skoraj obvezna. Na spletnih strežnikih, kjer so zbrani preleti, je dobro analizirati nekatere prelete, ki se najbolj dotikajo načrtovanega preleta. Z zapisi poti in ustrezno programsko opremo lahko polet analiziramo v 3-D tehniki. Program izriše izoblikovanost terena in padalca, ki leti po opravljeni poti. Neverjetno je, koliko podatkov se da razbrati iz take analize.

Priprava in pregled opreme

Že večer pred načrtovanim preletom je dobro, da pilot pripravi in pregleda vso opremo (osnovno, dodatno in dodatke za prosti prelet). Več o opremi smo povedali že v poglavju Oprema. Predvsem je potrebno napolniti vse baterije za instrumente, pripraviti ustrezna oblačila in dodatke za prosti prelet. Ne sme se pozabiti na dovolj tekočine, hrane (energijske ploščice, sendvič), kremo za obraz in ustnice ter sončna ali kakšna druga očala. Zelo pomembno je tudi, da ima pilot nek sistem za uriniranje v zraku. Avtor diplomske naloge predlaga plenico ali, še boljše, urinalni kondom.

V npr. osmih urah letenja se je namreč potrebno rehidrirati s tekočino in posledično tudi urinirati.

Organizacija prevoza na vzletišče

Je sekundarnega pomena, a vseeno je dobro vedeti, kako in zakaj. Najboljše je, da se organizira nek skupni prevoz, da potem piloti nimajo svojih avtomobilov na vzletišču. Po dolgi poti nazaj s preleta si pilot najmanj želi še skrb, kako priti do svojega avtomobila.

Razmislek o možnostih povratka ob pristanku daleč od vzletišča

Tudi to je sicer sekundarnega pomena, a lahko precej olajša pot nazaj, zlasti v primeru pristanka nekje daleč. Dobro je vedeti vsaj, kje vozi kakšen vlak ali avtobus, mogoče tudi imeti vozni red. Vse to vpliva na sproščenost pilota in posledično boljši prelet.

Dovolj dolg spanec v noči pred načrtovanim preletom

Je tudi dobro vzeti precej resno. Utrujen pilot ne more izkoristiti vseh svojih znanj in potencialov. Avtor diplomskega dela je že letel utrujen in ugotovil, da tako leti slabše in tudi manj uživa. Seveda psihofizične sposobnosti utrujenega pilota ne dovoljujejo vrhunskih preletov in vrhunškega leta.

Vir: Dipl. naloga Matic Erbežnik



NASTAVITVE ZAVOR

Certificirana dolžina zavornih vrvic

Vse več je pilotov in celo inštruktorjev, ki močno oklevajo pri spremembi dolžine zavornih vrvic na svojem padalu. Izkušeni piloti so včasih na svojem praviloma vedno poskrbeli za prave nastavitve.

Vsa padala so testirana in imajo opravljen certifikat pri točno določeni dolžini zavornih vrvic – ta je tudi uradno zabeležena na certifikatu. Po predpisih morajo imeti zavore natanko 7 cm prostega hoda, preden se začne v nepospešenem letu deformirati zadnji rob padala. Na večini padal to obenem pomeni, da tudi v pospešenem letu zadnji rob še ni deformiran, zato se zdi taka omejitev zelo smiselna.

Kljub temu pa teh 7 cm ni vedno predmet kontrole za to pristojnih oseb in tudi 7 cm je kakšnemu pilotu premalo ali spet drugemu celo preveč. Zato sem se z vprašanjem, ali ima pilot pravico spreminjati dolžino vrvic na svojem padalu v skladu z osebnimi občutki, napotil na uradno zvezo za certificiranje jadrlnih padal. Nenazadnje so zavorne ročke celo zavezane z vozlom, ki omogoča sila preprosto nastavljanje dolžine.

Zakaj bi sploh spremenil?

Najprej se je smiselno vprašati, zakaj bi sploh karkoli spreminjal na padalu.



Zavorne vrvice so pogosto dyneema, ki pa se s časom rade krčijo. Da ne bi izgubljali zmogljivosti padala, je priporočljivo nekoliko podaljšati zavorne vrvice. Raziskave kažejo, da vlaga še posebej slabo vpliva na dyneema vrvice. Mnogi piloti so navajeni leteti tako, da vrvice enkrat ovijejo okoli roke. S tem seveda bistveno zmanjšajo prosti hod in hitro se izkaže, da je potrebno vrvice zato spet malenkost podaljšati.

Zaradi anatomije človeka je najbolj udoben položaj roke pri vrtenju v termičnem steburu, da je ta nad komolcem. Ali je to mogoče ali ne, je seveda odvisno od dolžine roke, oblike sedeža, dolžine nosilnih trakov in tudi od tega, kako odzivno je padalo na zavorah.

Vidite torej, da včasih certificirana dolžina zavornih vrvic ni nujno najbolj optimalna.

Dolge zavore, kratke roke

S stališča varnega letenja vam zavore v nepospešenem letu ne smejo deformirati zadnjega roba padala. V idealnem primeru se to ne zgodi niti pri pospešenem letenju, če pa slučajno se, to s stališča varnosti niti ni tako grozno. Zmanjšala se bo le maksimalna hitrost in stabilnost letenja.

Zavoj okoli dlani

Sam pogosto menjam padala, po navadi kar dnevno letim z več različnimi padali in sedeži. Zavore morajo biti daljše, če imate v vašem sedežu izrazito ležeč položaj v primerjavi z bolj pokončnim položajem. Jaz imam dva sedeža: enega z izrazito ležečim in drugega s pokončnim položajem.

Po nešteto letih se je izkazalo, da mi najbolj ustreza, če pred vsakim vzletom zavorne vrvice vsaj enkrat ovijem okoli roke. Ta del vzletnega postopka je postal povsem podzavesten. Če so zavore kratke, naredim majhen ovaj, v nasprotnem primeru pa tudi do dva ovoja, če je to potrebno. Tako zelo sem se navadil, da že v nekaj sekundah odlično prilagodim dolžine vrvic na trenutni položaj v sedežu.

Spreminjanje dolžine

Najboljši nasvet, ki ga lahko dam tistim,

ki bodo eksperimentirali z dolžinami svojih zavornih vrvic, je ta, da naj najprej poskusijo z ovijanjem vrvic okoli roke, tako kot sem opisal zgoraj. Če to še vedno ne zadostuje, se še vedno ne počutite udobno in morate še bolj spremeniti dolžino, potem to storite postopoma: po centimetrih in na obeh straneh simetrično. Po vsaki spremembi opravite kratek let in po potrebi popravite. Izogibajte se večjih nenadnih sprememb, namreč že majhne korekture lahko močno spremenijo občutke v zraku. Zelo previdni bodite pri krajšanju. Prekratke zavorne vrvice vodijo do odtrganja vzgona (full stall). V dvomih se vedno splača ostati na varnejši strani in raje leteti z daljšimi kot s prekratki zavori. Za konec pa nikar ne pozabite, da padala dandanes tako ali tako ne potrebujejo dolgih potegov zavor.

Cross Country, Edition 158

Prevod: Mitja Jančič,
DJP Metulj Rimske Toplice



NAGRADNA KRIŽANKA **stenaar**.si



Fotografije: www.greenchallenge.si

 Nagrajenci zadnje križanke so:
 1. Marjan Rekar, 2. Luka Štusej, 3. Alan Jereb

SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	14. IN 16. ČRKA	ČASTILEC, OBOŽEVALEC, ADORANT	ŠPANSKI NAPADALEC REAL MADRIDA	PREBIVALEC PO-KRAJINE NA JUGU SLOVENIJE	TROPSKI SADEŽ IZ LATINSKE AMERIKE, ČERIMOJA									
PEVKA, ŽENA MOJMIRJA SEPETA (1937-2006)														
ANTIČNA STAVBA ZA GLASBENE PRIDITVE														
GLAVNO MESTO NORVEŠKE														
OZKA DOLINA S STRMI MI POBOČJI, SOTESKA														
GESLO →														
EGIPČANSKI BOG SONCA, AMON ...			NATRIJ DOL. ČLEN V ARABSKEM JEZIKU			VELIKAN-SKA KAČA, UDAV	AVSTRIJSKA GORSKA KOLE-SARKA, ELISABETH	AFRIŠKI VELETOK	IKAR	SLO. NAJBOLJŠA SMUČAR-KA VSEH ČASOV	OSEBA NA ČELU KAKE SKUP-NOSTI	NEIMENO-VANA OSEBA, ANONIM (SLABŠ.)		
OČE, ATA (NAREČNO)				VREDNOST-NI PAPIR MEROLO ZA KISLOST					TEMELJNI POSTOPKI OŽIVLJANJA PTIČ, TEKAČ					
NAJBOLJŠE STARTNO MESTO PRI DIRKAH (ANG.)														
KEMIJSKI ELEMENT ARGON			NADALJEVANJE GESLA →											
						IZ KALČKA RAZVIJAJOČA SE RASTLINA						BIVALIŠČE UMRLIH, NAVJE (MITOL.)		
						PRESTOLNICA KRALJEVINE JORDANIJE								
						MAGMA NA POVRŠJU ZEMLJE								
						SVETOPISEMSKA OSEBA, IZAKOV SIN								
						HRAST Z ZELO HRAPAVO SKORJO								

Geslo križanke pošljite najkasneje v 10 dneh po izidu Ikarja na e-mail naslov info@stenaar.si. Med vsemi prejetimi pravnimi gesli bomo izžrebali 3 dobitnike praktičnih nagrad. Nagrade poklanja spletna trgovina za prosto letenje Stenaar.si.



ADVANCE IOTA

Zmogljivo. Sproščeno. Varno.



ADVANCE IOTA

Novo zmogljivo jadrarno padalo zgornjega EN B razreda Advance IOTA, vam zaradi uravnoveženosti svojih karakteristik omogoča sproščeno in varno letenje na preprost način. Glavne attribute predstavljajo nizka teža, preprosto vzletanje, občutek kompaktnosti, daljši hodi in progresivnost komand, odzivnost in okretnost, visoka stopnja pasivne varnosti ter odlične performance v svojem razredu. S popolnoma novo konstrukcijsko zasnovavo so pri Advancu tako uspeli narediti sestavljanjo, ki predstavlja ravnotežje med zmogljivostjo in varnostjo.

IOTA je namenjena ambicioznim XC pilotom, ki želijo zmogljivo jadrarno padalo, obenem pa želijo dobiti možnost enostavnega obvladovanja in posledično sproščenega občutka pri letenju. Več informacij o IOTA najdete na www.huuhuu.si in www.advance.ch

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



REKLAMA 777 November 2015