




IKAR


November 2016



KIMFLY
paragliders



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




**TEHNIČNI PREGLEDI
SERVIS
PRELAGANJE RP**


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



gradient
NEVADA 2
NEVADA 2 light

Rezerve...
X-Triangle
X-Two



U Cruise

**PARAGLIDING CENTER
JELKIN-HRAM.COM**

Zastopa in prodaja 

041 953 370
jelkin.hram@siol.net

Interno glasilo Ikar izdaja:

ZPLS
Kamnik pod Krimom 72d
1532 Preserje



WoodyValley

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

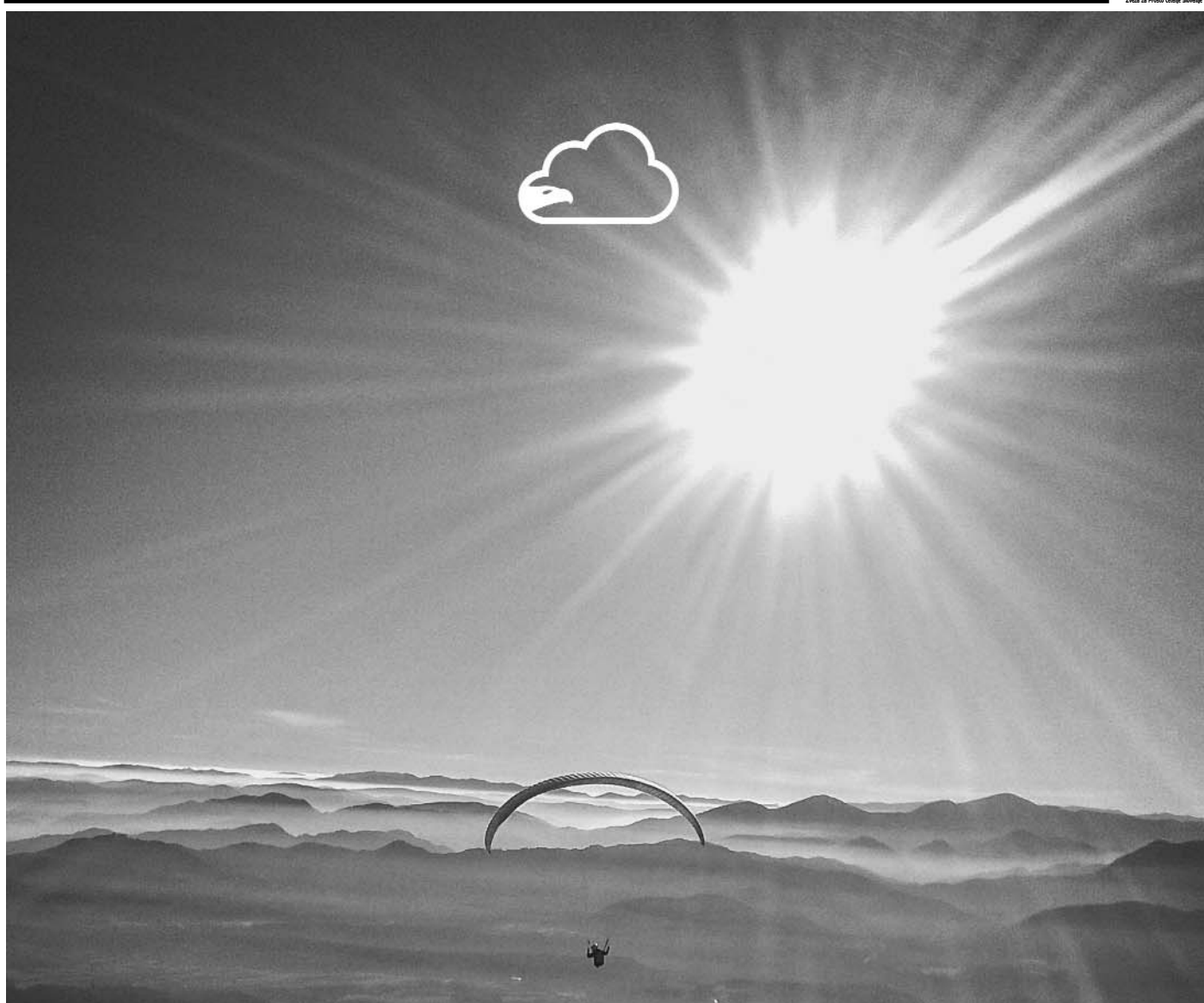
kimfly@siol.net
051 255 451
Primož Marinčič




NEW

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

www.swing.de



PRILETI V KRANJ NA

LETIŠ? LETIM! 2016

V soboto, 26. novembra, prileti na zaključno prireditev ZPLS, v "Bazen Kranj", na Savski otok. Na enem mestu najdeš program filmskega festivala, predstavitev JP in zmajarskih šol, odlična potopisna in strokovna predavanja, sejem nove in rabljene opreme, podelitev nagrad, pogostitev, informativno in zabavno predstavitev najboljših "ptičev", zakulisja njihovih tekem ter piko na i - druženje in zabavo s prijatelji.

PROGRAM PRIREDITVE

10.00 - 16.00 skupno letenje s Kriške gore ali Ambroža (Krvavca)
12.00 - 16.00 (dan odprtih vrat za splošno javnost) filmski festival, predstavitev JP in ZM šol ter Zveze za prosto letenje Slovenije
16.00 - 22.00 XL sejem nove (in rabljene) opreme
16.00 - 17.45 filmski festival s projekcijo filma "Airman", prejemnika nagrade občinstva na festivalu Coupe Icare 2016 v Franciji
17.45 - 18.30 potopisna predavanja

18.30 - 20.00 strokovna predavanja
20.00 - 20.45 podelitev nagrad
20.45 - 21.30 pogostitev
21.30 - 22.30 "Do nazga" - informativna in zabavna okrogla miza z vpogledom v zakulisje tekem skupaj s člani SLO jadralnopadalske reprezentance
22.30 - 24.00 zabava (z glasbeno skupino)
24.00 - 01.00 "afterparty"
Več informacij o programu prireditve najdete na SLO PG forumu, na www in FB Orli Kranj ter ZPLS straneh.



Vabilo

Pozdravljeni člani,

Lokacija: Kranj

Dne: 26.11.2016

Prevoz: Avtobus

Vreme nam je v zadnjih mesecih naklonilo bolj malo letalnih dni. Prireditev na Lijaku nam je kljub velikim naporom in željam vedno prekrizalo vreme. Prav zato pa smo uživali prav vsak letalni dan posebej. Sedaj je dan že zelo kratek in prav je tako. Prireditev **Letiš Letim**, ki jo organizirajo naši kranjski Orli, pa ne bo imela veliko veze ne z vremenom ne s kratkim dnevom. Potrebna je samo dobra volja vas članov ZPLS-ja. Pridite na zaključno prireditev in sklenite nova prijateljstva ter izkažite nekaj spoštovanja do kolegov pilotov, ki se trudijo organizirati to prireditev. **Ne bo vam žal**. Na sestanku ZPLS-ja smo razmišljali, kako bi omogočili varnejšo pot na prireditev ter z nje in smo se odločili, da organiziramo brezplačni avtobusni prevoz. Avtobusi bodo trije. Prvi bo štartal iz **Maribora**, drugi iz **Tolmina**, tretji pa iz **Novega mesta**. Vsi avtobusi se bodo na svoji relaciji ustavili v dogovorjenem večjem kraju po potrebi. Avtobusni odhodi bodo v dopoldanskem času med 10. in 11. uro. Povratek bo ob 24.00. Prosim, da kontaktirate vaše predsednike društev ter se skupaj dogovorite, koliko vas gre z avtobusom ter koliko posebej v lastni režiji, če bo število zadostno za avtobus ali več, bomo to sproti prilagajali.

Predsedniki društev pa naj me o številu udeležencev direktno kontaktirajo na mail do 18.11.2016 zaradi lažje organizacije. Se vidimo konec meseca.

Vaš predsednik
Bojan Žižmond

Najboljši ZPLS piloti v 2016

ZPLS - preleti liga - JP

Tekmovalni razred

1. Dušan Orož	DJP Kajuh Frankolovo
2. Tomaž Eržen	KJP Krokroar Železniki
3. Tomaž Toplak	KL Vrhnika

ZPLS - preleti liga - JP

Športni razred

1. Lara Leban	Adrenalin Gornje Posočje
2. Stojan Kranjc	DJP Kovk Ajdovščina
3. Dušan Durkovič	DJP Meulj Rimske Toplice

ZPLS - preleti liga - JZ

1. Franc Peternel	DPL Let Škofja Loka
2. Matjaž Klemenčič	DPL Posočje Tolmin
3. Stanislav Galovec	DPL Posočje Tolmin

ZPLS - preleti XC Globe - JP

1. Franci Reven	DPL Luftmandlc Idrija
2. Miha Mlakar	DPL Luftmandlc Idrija
3. Jernej Bodlaj	DJP Polet Kamnik

1. DPL Luftmandlc Idrija

ZPLS - preleti XC Globe - JZ

1. Peter Kejžar	DPL Let Škofja Loka
2. Ivan Brovč	DPL Posočje Tolmin
3. Matjaž Klemenčič	DPL Posočje Tolmin

1. DPL Posočje Tolmin

ZPLS - točnost pristajanja - JP

1. Matjaž Sluga	DJP Zlatorog Laško
2. Jaka Gorenc	KPL Kanja Dol. Toplice
3. Matjaž Ferarič	Čuk Dravograd

Na letošnji zaključni prireditvi v Kranju 26.11.2016 bodo najboljšim ZPLS pilotom podeljeni pokali.

Članarina ZPLS za leto 2017

Članarina ZPLS za leto 2017 ostaja 20 EUR za vsakega posameznega člana društva. Članarina mora biti plačana do 28.2.2017. 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.

IN MEMORIAM

Padalcu Romanu

Nekoč je nekdo rekel: »Nebo ni meja, nebo je, da lahko občutiš, kako je biti popoln!« Ti, Jazo, si zadnjih devet let to dobro vedel. Bil je poletni dan 2007, ko si prvič občutil, kako je biti popoln. Tandemski polet s Klavdijem te je zastripil z letenjem. Še istega leta si želel to poskusiti tudi sam in vpisal si se na tečaj. V skupini sedmih učencev si bil najstarejši in s tem tudi dokaz, da za drzne stvari ni nikdar prepozno. A včasih si bil prav malo okoren. Zaradi počasnejših refleksov smo na poligonu kdaj celo podvomili v uspešen štart. Kadar te padalo ni ubogalo, si se potrpežljivo smejal, ko pa se ti je uspelo za pol minute odlepiti od tal, si vpil od veselja. Skupaj z ostalimi učenci si nabral dovolj štartov in pristankov, a Klavdij je rekel, da bo treba na prvi višinski polet še malo počakati in vaditi na tleh. »Lačen sem letenja,« si dejal, ko so ostali šli v zrak, ti pa si še čakal na ugoden veter: Zagnan in z veliko voljo si dočkal 15. junij 2009, dan za tvoj prvi pravi polet. Čar letenja si takrat zares izkusil s Kobale. Le ti veš, kakšni so bili tedaj prvi občutki in spoznanje, kako si je deliti nebo z orli ... Ob pristajanju si vriskal in svoje sojadralce objemal, ves zadovoljen in hvaležen za noro izkušnjo. Vdano si nabiral višinske polete, pa ne za številke v padalskem dnevniku, temveč za svojo dušo in veselje.

Bil je dan v avgustu, ko ste s »tazeleni-mi« padalci stali na Stolu in pogledovali v meglo nad in pod hribom. Samo nekaj izkušenih tujcev je razgrinjalo svoja padala. »Ni vam treba iti,« je rekel inštruktor, »še bodo lepi dnevi.« »Jaz bom šel v zrak,« je bil tvoj odločen stavek, ko si že grabil svoj veliki nahrbtnik in šel z njim na sredino vzletišča. »Kar naravnost proti pristanku leti, ker te bo neslo samo dol,« je bil zadnji nasvet inštruktorja. Pogumno si vzletel in se s svojim padalom izgubil v megli. Včasih smo se glasno strinjali, da si malo nor, da si veliko upaš. »Ni trajalo dolgo, sem pa letel. Dan je rešen,« so bile tvoje besede še isto popoldne v baru pri Teji. Pravi adrenalinec si postal na krstnem žuru v Drežnici. Vzeli smo te za svojega. Pa ne zaradi dobro opravljenih nalog in popitega žganja, temveč zaradi tega, kar si bil: moder, pošten, dobrovoljen,

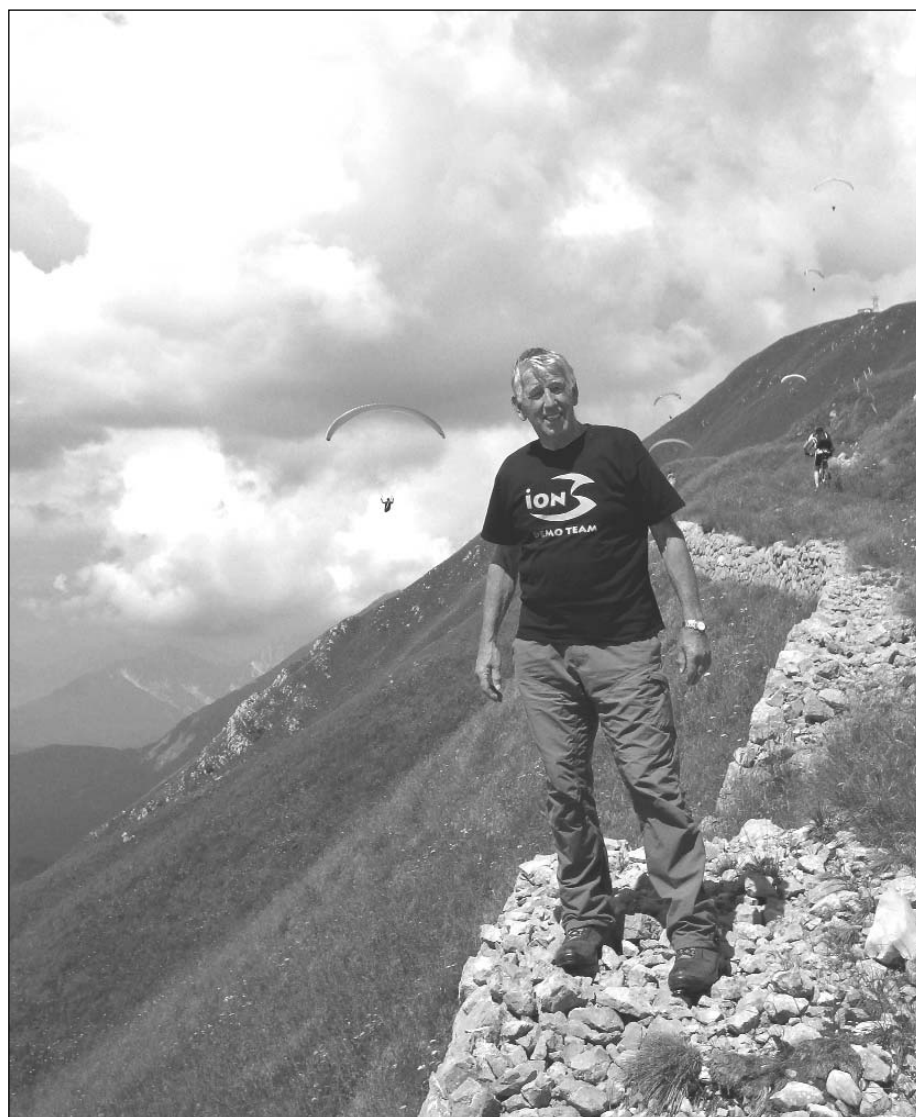
družaben, željan novega. Jadralni padalci so postali tvoji prijatelji. Februarja 2011 si uspešno opravil teorijo za jadralne padalce, dva meseca kasneje pa še praktični izpit na Lijaku. To je pomenilo, da si končno lahko šel na kakšen skok tudi sam. Kuk je bil tvoj hrib, lepo vreme pa tvoja pogosto izkoriščena priložnost. Tvoj motorni skiro je pridno nabiral kilometre. Kmalu si se tudi moderniziral in na čelado pritrtil GoPro ter sem pa tja zmontiral in objavil kakšen video, ki je bil prej kot ne poučen zate in za nas. Nisi skrival napak, ampak si vedno v šali dejal: »Naj vidijo in se učijo še ostali, česa se ne dela.« No, v glavnem si pa vsem kazal, kako zelo lepo ti je tam zgoraj. Medtem, ko so nekateri mladi opuščali jadralno padalstvo, si ti z užitek nabiral lete in bil ves čas zgled, kako je treba imeti hobi rad, kako ljubiti življenje. Dokazal si, da starost lahko le viša strasti in da se z železno voljo lahko doseže vse.

Bil si človek akcije, na občnih zborih redno prisoten, vedno v delu ob dnevih

košnje štartnega mesta in ob dnevih pobiranja odpadkov okrog kobariškega pristanka. Med poletjem te je bilo pogosto mogoče srečati v baru pri Teji, kljub temu, da tisti dan nisi šel v zrak zato, ker so te doma čakali gostje, šel si pa tja vsaj posedet zaradi druženja, zaradi ljudi. Se spomniš tudi poročnega dne Klavdija in Polone ter tvoje igre ponesrečenega padalca, ki mladoporočenca prosi pomoči?

V svojih padalskih letih si nabral blizu 500 poletov. Tolikokrat si preletel svojo drago domačo dolino. Dvajsetega avgusta 2016 si objavil zadnji let, na svoj rojstni dan 22.7.2016 pa si zapisal: »Hudo mi je bilo, da ni bilo Kobaričija, da bi mi na štartu zapel Happy birthday Roman, zato sem štartal ne kot vedno, na Kuku!« Danes pa si tam, kjer ti bo vedno lepo, zdaj veš, kako je biti ves čas na nebu. Zdaj si lahko zares ves popoln! Jazo, hvala ti za vse in se srečamo na nebu.

Člani društva Adrenalin



SVETOVNO PRVENSTVO V HITROSTNIH PRELETIH Z JADRALNIM PADALOM

St André les Alpes 2016

Dan D, datum kaže na drugi september, v večernih urah se dobimo na bencinski črpalki na Vrhniku ... tri, dva, ena ... start! Prepričani, da nas čaka vsaj dobrih devet ur vožnje, se udobno namestimo na sedeže kombija in poskušamo zaspati. Bojanu in Dušanu to ne predstavlja problema, z Valerijo pa še nekaj časa spremljava našega šoferja, Pavla Titova, nato pa tudi midve omagava. Kar naenkrat pa nas pozdravi Francija, St. Andre les Alpes, in to le v pičlih osmih urah, bravo Pavel.

St. Andre les Alpes, prikupno majhno mesto, je PWC gostilo že leta 93, pred štirimi leti pa se je tu odvijalo evropsko prvenstvo, ki se ga dobro spominjajo tudi naši padalci. Tilen pove, da so spomini še kako živi, saj se predobro spominja, kakšne preglavice jim je povzročal lokalni trik okoli hribčka, kjer so doživeli ledeno hladen tuš.

Ekipo Slovenije sestavljajo Marko

Novak-Marli, Dušan Orož, Jože Molek-Zef Malecki, Bojan Gaberšek, Tilen Ceglar in Jošt Napret. Da pa fantom ne bi bilo dolgčas in da bi bila sreča na njihovi strani, sva zanje stiskali pesti z Valerijo. Že je tu trening dan, kaže lepo, dan uspešno mine, a kot prekletstvo in da ja ne bi šlo vse po maslu, nam veter ponagaja in odpihne prvi dve dirki.

Task 1 - torek

Ob 9.00 začnejo kombiji voziti na start, 1540 m visoko goro Chalvet. Pridruživa se tudi z Valerijo, dajmo naši! Prisotnega je kar veliko zahodnega vetra, kar nakazuje na precej zanimivo dogajanje. Akro starti se kar vrstijo, menda je Marli kar trikrat obležal na hrbtu, nazadnje pa startal iz ležečega položaja. Legende pač ne zaustavi čisto nič.

Pred markerjem so se razdelili v tri skupine, za najbolj zmagovalno se je

izkazala zahodna, v kateri je bil Marli, ostali predstavniki SLO Paragliding Team-a pa v srednji ali vzhodni skupini, kateri sta prvo vodili po krajši poti, nato pa je bil potreben preskok na zahodno stran grebena. Le-ta je bil res težak, na kar nakazuje dejstvo, da je Tilnu to uspelo šele v tretjem poskusu. Zanimiva sta bila tudi ciljni dolet in pristanek. Po zadnji obratni proti end-of-speed section cilindru so najprej leteli mimo starta in nato čez pristanek, proti hribu na drugi strani doline. Že ob samem startu so fantje naleteli na vnebohod, kot bi rekel Molek. Za nameček pa je še celo dolino šlo navzgor, tako da gas skoraj ni bil potreben. Nad ESS je večina priletela skoraj 1000 m previsoko.

Nato pa je sledil še pristanek, ki tukaj ni bil šala. Po dolini je pihal zelo močan dolinski veter, tudi do 10m/s zato je pristanek postal najbolj zahtevno dejanje



dneva. Prvi v cilju je Andre RAINSFORD, drugi Michel GUILLEMOT, tretji pa Ulrich PRINZ. Od naših je najboljši Marko Novak, sledita mu Jože Molek in Dušan Orož.

Task 2 - sreda

Fantom se obeta najdaljši task, kar 117 km. Najprej jih je pot peljala do mesta Tilnovega križvega pota, nato zahodno na ravnino, pa spet severno od Digna do mogočnega klifa in nazaj proti cilju z majhnim trikom. Nekaj preglavic fantom povzroči prijetna stran Le Coussona, saj tam skoraj stojijo oziroma gredo vzvratno. Zadnja obratna je pri La Maureliere, od tam pa sledi le še skok preko planote do cilja. St. Andre ostaja neusmiljen, veter nažiga, kljub težavnim razmeram uspe vsem našim zaključiti dirko.

Prvi v cilju je Bolgar, Yassen SAVOV, za njim Luc ARMANT, tretji pa Maxime PINOT. Naši najboljši pa Tilen, Jošt in Molek.

Task 3 - četrtek

Disciplina vodi kakih 70 km južno na območje nižjih hribov, kanjonov in lepših pristankov, a veter se ne da in danes zmagata, task 3 je odpovedan. Veter na startu je premočan, tako da nekateri sploh ne vzletijo, tisti pa, ki so že v zraku, takoj odletijo na pristanek. Tisti, ki tega ne storijo, pa imajo s pristanekom prave težave in vse skupaj zgleda prav strašljivo. No, dan za počitek torej, ali bolje rečeno za žur do jutranjih ur. Preživimo prav prijeten dan, eni v raziskovanju okoliških hribov in jezera, drugi v plavanju in uživanju ob bazenu. Za vsakogar se nekaj najde.

Task 4 - petek

Dirka v tem tasku pelje na isto ravnino kot v drugem, potem pa malce bolj severovzhodno od Digna in v cilj pri Larange-Monteglin. Nekaj preglavic povzročata hrib La Coussone, a prav na tem mestu Tilen naredi potezo dneva, ki ga postavi v ospredje. Povratek proti Dignu poteka čez reko La Cornerie ali pa kar po isti poti, po kateri so prišli. Odvija se pravi boj naših na zmago. Vreme je super, baza nad 3000m, stebri pa močni, vse to odlični Tilen dodobra izkoristi, kar ga naredi zmagovalca četrtega taska. Sledi mu Maxime PINOT, na tretjem pa Honorin HAMARD. Orož in Molek zaključita med prvimi štiridesetimi.

Task 5

Zadnjega taska se Dušan in Bojan nista

udeležila, saj smo se predčasno odpravili domov - naš hitri šofer Pavel je imel v planu še Serialcup, ki ga ni želel zamuditi. Kljub nejevolji smo se ob enajstih zvečer odpravili proti Sloveniji. Bilo je kar nekaj grenkega priokusa, ostajal je še en tekmovalni dan v Franciji, kljub temu, da napoved za zadnji dan ni bila najboljša. Dolžina te dirke je bila 60 km in v 50 minutah so tekmovalci odleteli že več kot tretjino dirke. Res je, da razmere tudi tokrat niso bile lahke (možnost neviht) in če bi cilj bil postavljen na ravnini, bi verjetno dirka bila izpeljana do konca. Na žalost ali bolje rečeno na srečo Dušana in Bojana je bil cilj postavljen na

startu (kjer je zakuhalo najprej) in dirka je bila odpovedana.

Za konec lahko rečem samo to, da je bila to nora izkušnja in res super doživetje. Hvaležna sem, da sem spoznala »naše« padalce in v živo videla, kako letijo res »ta hudi«. Če pomislim, da na začetku leta nisem vedela o padalstvu čisto ničesar, nato pa se septembra odzvala na vabilo Bojana in odšla na PWC, se mi prav nasmehne. Lepo je bilo biti del tega, še enkrat pa čestitke vsem in HVALA!

Pripravila: Živa Grešovnik



TEKMOVANJE V PRELETIH ZA JADRALNE PADALCE

Serial cup

Serial cup je tekmovanje v padalskih preletih, kjer so dobrodošli vsi piloti nižjih kategorij padal: EN A, EN B in EN C. Na ta način imajo tudi manj izkušeni piloti možnost, da se izkažejo, predvsem pa, da se lahko veliko naučijo. Poleg top pilotov, ki tipično na EN B padalu kažejo najboljšo pot, so vsak dan organizirana zanimiva in poučna predavanja na temo letenja. Letos sta slovenske ase zastopala Tilen Cegla in Jurij Vidic, poljske Michael Gierlach ter makedonske Martin Jovanovski. Vsi naštetih so se po pričakovanjih zelo dobro uvrstili, vendar niso zasedli stopničk. V skladu s pravili tekme se top piloti ne morejo potegovati za naslove. Tudi podelitev praktičnih nagrad je nekoliko neobičajna. Namesto zmagovalcev prejmejo nagrade naključno izžrebani udeleženci. Zaradi vseh teh lastnosti je vzdušje na Serial cupu zelo sproščeno in prijateljsko. Privabi širok nabor pilotov iz širše okolice in je vsako leto bolj popularen. Letos so bila vsa razpoložljiva mesta zelo hitro zapoljena. Žal pa nekoliko razočara udeležba slovenskih pilotov. Letos nas je bilo približno enajst, od teh le okoli trije bolj začetniki, ostali pa vsi že stari znanci tekmovalne scene. Slabo poznam tuje pilote, ampak sklepam, da je pri njih podobno. Konkurenca je zato zelo težka. Predvsem pa premalo Slovencev. Škoda, da se nas ne nabere večje število.

Kar se vremena tiče, je bila letošnja

sezona tekam slabo naklonjena. Tudi usoda Serial cupa je bila sprva negotova, nato pa se je vreme vsaj delno izboljšalo. Izpeljali smo lahko štiri tekmovalne dni. Prvi task je potekal v stabilnem vremenu z nekaj vzhodnega vetra. Osebnost sem imel že na štartu težave, nato sem le našel dviganje. Izkazalo se je, da je bilo dviganje samo okoli štarta in sledil je glide do doline. V cilj ni prišel nihče. Naslednji dan je zaradi slabega vremena odpadel, še en dan kasneje pa smo se optimistično podali na štart kljub sumljivim vremenskim napovedi. Naloga je bila sestavljena in ravno sredi briefinga je prvič glasno zagrmelo. Grmenje in zapiranje neba se je samo še stopnjevalo in znašli smo se v situaciji "reši se, kdor se more". Meni se je posrečilo najti prevoz med prvimi in na poti v kamp je začelo deževati. Nekateri so morali vedriti na štartu. Kljub temu nam to ni vzelo volje. Sledil je zares dober dan in približno 67 km dolga naloga. Pogoji še vedno niso bili najlažji, zato sem bil s svojim prihodom v cilj precej zadovoljen. Naslednja naloga je bila podobna, le pogoji so bili še malo težji. Občasno se je nebo popolnoma pokrilo in onespobilo tiste, ki so bili prenizki, med drugim tudi mene. Vseeno je bilo zelo zanimivo, še posebej za tiste, ki so prišli v cilj. V nadaljevanju nam je vreme zopet nagajalo, vendar je organizator (Gašper Prevc) uspešno razbral vse znake iz neba in sestavil na videz enostavno nalogo na področju Lijaka. Trik je

bil le v temu, da skoraj ni bilo sonca, naloga pa nas je vodila kar precej stran od grebena. Osebnost se mi je zdelo nemogoče. Toda skozi kopreno in druge meglice je občasno le prišlo nekaj sončnih žarkov. Kljub čelnemu vetru smo se počasi in previdno le prebijali nad ravnino. Bilo je zelo zahtevno in potrebno je bilo imeti veliko mero potrpljenja. Pod seboj sem videl veliko število pristalih padalcev in si mislil, da je to glavnina tekmovalcev. Vendar temu ni bilo tako. Glavnina je bila za mano, česar nisem vedel in še manj pričakoval. Bil sem na točki, ko sem imel dve izbiri: poberem na greben ali pa odjadram, kolikor me nese po ravnini. Odločim se za slednjo in pristanem. Medtem ko sem pospravljajal, pa zagledam nad mano eno, dve, tri gruče. Veliko jih je na koncu prišlo tudi v cilj. Evo, kazen in pa predvsem lekcija! In to je tudi namen te tekme. Vsaj zame. Izboljšanje znanja in dobra družba. V prihodnje si želim predvsem več slovenskih pilotov, novincev. Upam, da se vidimo!

Nenazadnje pa še iskrene čestitke vsem na stopničkah in tudi ostalim! Podrobni rezultati po skupinah so dostopni na spletni strani serialcup.com/results, tole pa je overall povzetek vključno s top piloti: 1. Jurij Vidic (SLO) 2. Dušan Durkovič (SLO) 3. Jan Jares (CZE) 4. Tomaž Eržen (SLO) 6. Damjan Čretnik (SLO) 20. Simon Konavec (SLO) 23. Stojan Kranjc (SLO) 32. Aleš Žumer (SLO) 79. Timotej Majdič (SLO) 86. Lara Leban (SLO) 93. Matjaž Klemenčič (SLO) 102. Toni Pljakoski (SLO) 125. Primož Suša (SLO) - letel samo prvi dan

Pripravil: Timotej Majdič



PREDSTAVITEV NOVEGA JADRALNEGA PADALA

NOVA Phantom se vrača

Leta 1991 so pri NOVI izdelali PHANTOMA, ki je že takrat s svojimi performancami postavljala nove mejnike v jadrlnem padalstvu. Zgodovina se ponavlja, saj se je letos PHANTOM vrnil v svojem stilu, vendar še z večjo mero pasivne varnosti.

PHANTOM po varnosti spada v spodnji EN-B varnostni razred, kar pomeni, da ga lahko leti praktično vsak. Njegove letalne sposobnosti pa segajo mnogo višje od drugih padal v tem varnostnem razredu in celo višje od nekaterih padal v zgornjem EN-C razredu (prej 2-3 razred). »Na gasu« ima PHANTOM boljše fineso kot TRITON 2, varnost pa še vedno ostaja na ravni IONa 4.

In zakaj je PHANTOM tako poseben? Ima majhno vitkost in zelo veliko celic -

kar 99. Njegova notranja konstrukcija je tako zapletena, da šivanje padala zaupajo samo štirim šiviljam v podjetju. Ja, prav ta kompleksna konstrukcija naredi padalo posebno in ga povzdigne nad vsa druga padala.

PHANTOM ima verjetno res samo eno »napako«, ki je čisto finančne in ne tehnične narave. Je namreč enkrat dražje od Tritona 2. Skorajda gre za prestiž, ki pa nam ne pusti spati.

Tudi sam sem imel priložnost preizkusiti padalo, in to na najboljši način – na tekmovanju v preletih, ki se ga je udeležilo več kot 130 pilotov. Vreme je bilo raznoliko, tako da sem ga res preizkusil v vseh pogojih. Glede na to, da zadnja leta bolj malo letim, mi je zelo ustrezalo, da sem dirkal s PHANTOMom. PHANTOM je

namreč »prava igrača«, ki ti nudi veliko mero pasivne varnosti (piloti IONa 4 bodo vedeli, kako sem se počutil). Na štartu je res zanimiv občutek, ko gledaš dodelano padalo z 99 celicami. Počutiš se kot profesionallec, ko pa odletiš, je tako, kot bi šel na nedeljski izlet - nobenega stresa. Karkoli narediš med letom, se odvijte tako, kot si zamisliš.

Med samim letenjem na dirki sem veliko razmišljal, kakšnemu tipu pilota je padalo namenjeno (nikoli prej se še ni zgodilo, da bi imel na dirki čas razmišljati o takih stvareh ...). Po mojem mnenju je padalo idealno za pilote, ki znajo oziroma so se pripravljene naučiti uporabljati »ful gas«, saj se na ta način iz padala izvleče najboljše karakteristike oziroma kombinacijo nepredstavljivo dobre finese, hitrosti in izjemne varnosti. Kaj ni to nekaj, česar si želi praktično vsak pilot jadrlnega padala?

Poleg navedenega lahko v stebru obrneš tako na ozko, da že sam sebe v rit vidiš. Slovenija sicer ne predstavlja ciljnega trga za PHANTOMA, kljub navedenemu pa se bom potrudil priskrbeti demo padala. Pri tem upam, da se bodo vreme, termin in vaš prosti čas ujemali in boste izkoristili priložnost leteti s PHANTOMom in si oblikovati svoje občutke (pozor: letenje s Phantomom lahko resno ogrozi vaše finančno stanje, zato se pred poletom z demo padalom posvetujte s svojim partnerjem).

Naj omenim še, da je v večjih padalskih državah PHANTOM povzročil pravo evforijo in z naročili presenetil celo vodilne v podjetju NOVA. Preden so uspeli narediti štiri padala, so prejeli naročila za več kot 100 novih Phantomov. Čakalna doba je in bo dolga, saj v enakem času, kot izdelajo enega Phantoma, naredijo skoraj tri IONe 4. Torej, ali bo kakšen lastniški PHANTOM na slovenskem nebu? Pustimo se presenetiti ...

Veliko si o PHANTOMu lahko preberete na internetni strani:

<https://www.nova.eu/si/padala/phantom/>, kjer si lahko ogledate tudi lep predstavni film.



Pripravil: MistyDule

HIKE AND FLY PREKO STARE PLANINE

Prečenje balkanskih hribov

Dobre lastnosti špуре

Kako si določiti dobro špuro za cross country hike and fly? Z Gašperjem Prevcom sva pri tem vprašanju prišla do nekih zaključkov. Jasno, kot prvo se ti mora zdeti kul. Špura je fajn, če je od A do B. Povratki ali krožne znajo bit duhamorne, sploh če stvari ne gredo po planu ali če vreme ne sodeluje. Dobro je, da se ti vsaj teren menja in imaš nek fiksnost določen cilj. Fajn je, če špura ni ravno obljudena, dolžina mora biti relativno velika glede na čas, ki si ji ga pripravljeno nameniti. Na primer, če je špura dolga 500km in si zaradi slabega vremena odhodil 250km, ne boli toliko, kot če je špura dolga 100 in si jih 50 odhodil za povrh, če je lepo vreme, to vsak mandlc odleti. Če si špuri namenil en dan, potem je dober izziv že 24h, za eno polodnevno Zaplato, za eno urco Ulavka.

Stara planina (ravna linija 450km, 1tp: 470km, po cest 600km)

Balkanski hribov Stare planine se razpotezajo od srbske meje s Bolgarijo (Vrška Čuka) do Črnega morja. Hribov izgledajo super že na zemljevidu. Ali pa na slikah, če v google vpišeš Balkan mountains. Že sliši se kul, zgleđa dobr, pa še letenje v Bolgariji ni še nikoli razočaralo. Čez te iste hribov poteka tudi Evropska pohodna pot E3. Preko neta in e-pošte smo si z Gašperjem in Aaronom izmenjavali ideje, kje bi štartali in kako naj bi potekala ruta. Prva ideja je bila iz Niške banje, edino, kar je motilo, je bilo, da ruta ne bi bila kompletna. Zato je obveljal štart v Vrški Čuki in prvi pukel čez mejo na bolgarski strani. Prvi del rute je bil nastavljen nekoliko bolj na sever, da ne bi bilo težav in kršenja zračnega prostora Sofije. Načeloma je bila ruta

naštelana od kraja do kraja, kjer bi bilo mogoče vzleteti, za izvedbo pa je bil plan deset dni časa. Kot vsak plan je bila tudi ta špura na seznamu opravljen več let. Bistveno za izvedbo in kar pretrga začaran krog, je samo ena stvar. Postaviti si je treba datum. Čez pol leta na določen datum se gre, ne glede na vse.

1. dan, 24. april

Deset dni imava z Aaronom časa in drugega termina ne bo v 2016, Gašper nima časa. Dan pred tem sva z Aaronom porabila za vožnjo do bolgarske meje. Vreme je bilo videti odlično, baza visoka, a kaj, ko sva vse opazovala iz avtomobila. Proti koncu dneva naju po napovedi vidno prehitela fronta. Na najini izhodiščni točki (Vrška Čuka) dežuje. Parkirava par 100m naprej od meje na opuščeni bencinski pumpi in prespiva v



avtu. Deževalo je celo noč. Dan niti ni bil slab. Razen, da nisva imela štarta, da je bil močan veter, je bilo vreme ugodno za hojo. Prvi dan narediva cca 55km do mesta Belogradchik.

2. dan, 25. april

Belogradchik bi bil drugi potencialni štart, vendar razmere niso ugodne. Teren pred nama izgleda odličen za letenje. Ponovno hodiva cel dan cca 50km. Narediva 3 obratne točke oziroma možne vzletne točke. Prespiva okoli Gorne Luke. Na poti hodiva skozi opuščene vasi, hribi so pa lepi in teren je sigurno dober za letet.

3. dan, 26. april

Ponovno lep dan, a super močan veter. Zjutraj narediva 10km, potem pa se morava odločit. Ali greva za Montano, kjer je vzletišče, ali greva na jug direktno v tavisoke hribe, ali pa cel dan hodiva čim dlje do mesta Vratsa. Ključno je, da se postaviva na dobro pozicijo za prihodnji dan, ker se obeta lepo vreme. Kontaktirava kolega v Bolgariji in priporoča Vratsa. Ok, narediva peš cel dan hoje 60km in ta večer prespiva pri kolegu doma. Problem je le, da štart ni tam, kjer sva mislila. Zvečer ugotoviva, da v bistvu nisva v dobri poziciji, saj imava do prve vzletne točke še 30km.

4. dan, 27. april

Navsezgodaj se spraviva hodit nekoliko nazaj, od kjer sva prišla, in naravnost na jug v hribe. Zjutraj narediva 30km do štarta. Tu pojeva vse, kar imava, in opazujeva še vedno močan veter. Ampak raje ne gledam in samo jem. Na štartu se pripraviva in kamorkoli se postaviva, piha narobe. Ne samo narobe, premočno narobe, tudi če bi bila smer pravilna. Sranje, sva v kar lepem zavetrnem placu. Z nabranimi padali hodiva po hribu dol na južni strani vsaj 200m. Smer vetra je sedaj pravilna, ampak rafuli so še vedno ubitačni. Edina možnost je potegniti v trenutku, ko malo pojenja. Ni ugoden občutek, čas pa samo beži. Okoli tretje ure potegneva in v trenutku naju fukne čez hrib v nebo. Rolava razfukano termiko kot že dolgo ne. Nahajava se bolj na severu glavnega grebena, da se izogibava zračnemu prostoru Sofije. Pred nama je kar težka naloga. Takoj, ko nabereva, imava pred seboj preskok po preskoku pa ravnino in še vse pokrije. Veter sicer piha pravilno za na najino smer, a se nimava kam naslonit. Videti je, da se bova že po prvem glajdu zapeljala v podn. Zelo

potrežljivo po večurnem letenju vseeno napraskava cca 40km zračne razdalje do mesta Pravets. A dneva še ni konec, najin cilj je 16km oddaljeno mesto Etropole. To naju postavi direktno pod hribe glavnega grebena. Letenje je bilo ta dan težko, a vseeno nekako nisva bila zadovoljna s tem, kako sva sodelovala in napredovala. Ker je bilo najino pravilo že v osnovi, če en scuri, pristane tudi drugi, sem predlagal še par novih pravil. Pot kaže tisti, ki je nižji. Kdor je nižji, mora porivati naprej in kazati smer. Razlog je preprost. Če bi smer kazal višji, lahko vleče nekam, kamor spodnji sploh ne more. Če bi porival naprej višji, bi pomenilo, da preganja spodnjega. Zato vedno smer in kdaj se gre naprej kaže spodnji. Drugo pravilo pa, če nekdo pobegne v stebru ali z zelo dobro linijo, ostane zgoraj, gre dol po kolega in skupaj v stebru nazaj gor.

5. dan, 28. april, mega let

Zjutraj navsezgodaj narediva 16km na vrh hribov nad mestom Zlatica v bližini rudnika zlata. Dan se je obetal mega. Izkazal pa za Sega Mega. Na prelazu sva bila okoli 10. Ure, videti je bilo precej konvekcije, v bistvu čisto preveč za ta čas dneva. Ob 11. uri na vrhu hriba ni bilo videti razloga za čakanje. Potegneva in na začetku letiva bolj konzervativno. Najin sistem sodelovanja deluje ko mašina, ko pičiva po glavnem grebenu z lepo razvitimi bazami. V začetku grem jaz enkrat po Aarona, potem okoli Sopota, on pride dvakrat po mene v poden. Blizu mesta Shipka prvič srečava druge padalce. Pičiva dalje. Proti koncu dneva ponovno pričneva leteti bolj konz-

ervativno in blizu mesta Tvardista Aaron ostane spodaj in izgleda, da je konec dneva. V spirali grem po njega in ponovno najdeva dviganje ter narediva vsaj še 10km. Pristaneva blizu mesta Binkos 170km stran od najinega vzletišča tik pred mrakom. Ruzake na ramo in peš do mesta Seliminovo.

6. dan, 29. april, na izi

Ta dan greva do Slivena, 20km in si vzameva dan za počitek. Za prihodnji dan se namreč obeta boljše vreme, sva pa na zadnjem dobrem placu za vzlet.

7. dan, 30. april

Zjutraj narediva 15km do štarta, kjer zaspiva in potem se zapre. Vreme sploh ne izgleda dobro. Na štart pridejo še eni padalci, s katerimi sva preživela prejšnji večer. Za tem prične deževati. Ja fak, zdej bova še dol hodila. V megli na štartu stojimo na dežju in se pogovarjamo, ko kar ne neha padati. Aaron začne moliti k bogu in preklinjati za sonce, medtem ko se jaz režim. Eden od padalcev naju vpraša, kam greva, midva rečeva na Sončno plažo. On naju gleda debelo in reče, zakaj? Midva se spogledava ... Ker je najbližje do Črnega morja. Hahahahaha. Se reživa sama sebi kot ena kretena. Končno se začenja odpirat. Arron pravi, dejva še malo počakat. Ne, takoj morava v luft. Odletiva in čez 15 minut že po prvem preskoku je štart totalno v oblaku. Pičiva nizko naprej od oblaka do oblaka, plovice pa se delajo vse naokoli. Pristaneva po 15 kilometrih s plohami povsod okoli. V gostilni pod streho zloživa opremo in začneva gledati na GPS, sam zakaj pa midva res greva na



Sončno obalo? Burgas je bližje. Ta dan narediva še 30km po tleh do mesta Karnobat. S temi jebenimi premajhnimi čevlji so moje noge dosegle limit.

8. dan, 31. april, jeba

Zjutraj se zbudim in tace me bolijo, žuljev je veliko. Ko vstanem, si mislim, kako boš pa ti to dons speljal. Pred nama je čista ravnina do Burgasa. Google pravi 56km. Pismo, moj garmin pravi 52km. Ok, potem slediva garminu. V mestu Aitos pogruntava, da naju garmin pelje do avtoceste, kjer ne bo nobene druge opcije kot avtocesta. Promet na magistralci se gosti, da je hoja po robu neugodna za popizdit. V mestu Balgarovo se končno umakneva nazaj na deželo, kako odleže, ko lahko ponovno sproščeno hodiš brez hrupa in nevarnosti, da te bo vsak cajt nekdo zbil kot zajca. Zaradi garmin zafuka imava sedaj namesto 56km 59km celotne razdalje do cilja. Zvečer prideva v mesto in greva najprej na večerjo. Žreva kot prasca, saj imava na mizi sigurno za štiri osebe hrane. Z nekaj moje slabe navigacije sva že naredila tis-

tih 59km pa še dodatnih 6km do restavracije. Manjka nama še 5km do porta in obale. Kolk se je meni vleklo tistih 5km. Ura je polnoč, kupiva pivo in greva na bus za Sofijo. Naslednji dan superg skoraj ne morem obut. Ko prideva do meje, naju še vedno čaka zvesti batmobil. Na izhodu iz Bolgarije me vpraša carinik, kje imam vinjeto. Rekel sem mu, da se nisva vozila po cesti, ampak sva hodila do Burgasa. Pa naju je spustil. Zvečer ga že popivamo z Marlijem v Trnovnu in ob štirih ponoči kolapsirava pri meni doma.

Pripravil: Primož Suša

Povezave

https://dl.dropboxusercontent.com/u/19839392/Balkan-Stara-Planina/stara_planina.kmz

<http://niceclouds.si/sl/content/balkan-cross>

<https://www.dropbox.com/sh/m117cbt-guy0zfms/AAC2AAuXuE4mv279MhV KO5Rda?dl=0>

<https://doarama.com/view/742705>

Oprema:

Letalna oprema 6.5kg.

Komplet oprema na hrbtu 13kg.

- Kamera
- Čelada
- Podkapa
- Očala
- Sedež Genie X-Alps
- Rezerva High Adventure Beamer3 Light Small
- Padalo GTO X-Alps S
- Ruzak X-Lite
- Oudie 4,
- Garmin Oregon
- Wind meter
- Telefon
- Supergi po možnosti pol številke + večji kot za laufat.
- Bunda
- Rokavice
- Bateria pack
- Bolnilec za telefon
- Zpls prva pomoč
- Spalka
- Snackbari s pumpe
- 2x pak izostar tablete
- Čelka
- Rezervne baterije za gps
- Zobna ščetka, pasta, vc papir, nožek
- Pohodne palce
- Fuge
- Hrana in 2x 0.5l tekočine
- Pulover
- Vetrovka
- Kapa
- Pohodne hlače dolge
- Pohodne hlače kratke
- 2x švic majica
- 2x gate
- 4x štufi
- Pelerina
- Pelerina za ruzak
- Repair tape
- Flyjštr tape
- Denarnica

Pogrešal sem:

- Večje čevlje
- Več kinezer traku in flajštr traku
- Več obližev – umetne kože za žulje



Dream. Touch. Believe.

Novi lahki materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.



GIN

Jadralna padala



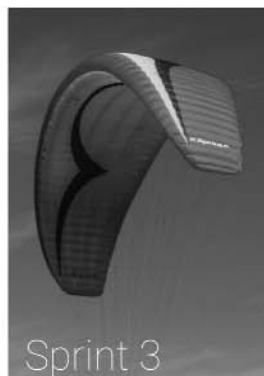
Yeti 4

Lahko, enostavno, vsestransko



Atlas X-Alps

Nizka teža, visoke preletaške ambicije



Sprint 3

Posodobljena klasika med rekreativnimi padali



Fuse

Profesionalno tandemsko padalo

Sedeži



Yeti Convertible

Ultralahki obrnljivi sedež/nahrbtnik



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)

SIV OHRID, 22. - 25.9.2016

Tečaj izrednih postopkov

Marsikdo ne ve, kaj kratica SIV pomeni (tudi sam sem bil eden izmed njih), vendar »stric google« vse ve in pravi, da je kratica francoskega izvora »Simulation d'Incident en Vol«, prevedeno v angleščino »Simulated Incidence in Flight«, slovenski prevod pa se nekako glasi »tečaj izrednih postopkov«. Takšen tečaj je potekal tudi blizu mesta Ohrid v Makedoniji od 22. do 25. septembra 2016, ki so ga organizirali Martin Jovanoski, Jaka Gorenc in Damjan Čretnik. Nekakšna posebnost tega tečaja je bila ta, da je bil na voljo tudi tistim manj izkušenim pilotom, brez izpita in z manj znanja. To je bil razlog, da sem se tečaja želel udeležiti tudi sam. Kot začetnik sem namreč velikokrat v situaciji ko slišim »...kako je razbito ... kakega frontalca sem mel ... samo sem čakal, kdaj me bo sesulo ...«. Ob poslušanju takšnih ali drugačnih zgodb se začnem spraševati,

kakšni so občutki ob takšnih situacijah. Tako skozi razmišljanje zberem pogum in se prijavim na tečaj izrednih situacij. Ob prijavi pa prvi »šok«. Damjan (moj inštruktor) ne gre zraven. Prva misel ob tem je bila, da bom prepuščen na milost in nemilost nekim osebam, ki jih ne poznam. Vendar po Damjanovem zagotovitvi, da sta tako Jaka kot Martin pilota svetovnega kova, so se vsi »dvomi« razblinili.

Torej naša pot se je pričela v sredo zvečer (21.9.2016) okrog 21.00, ko smo krenili iz Ljubljane. Nekaj znanih in manj znanih obrazov se nas je porazdelilo v dva kombija in hop, bili smo na poti v Makedonijo, v kraj blizu mesta Ohrid, v 1200km oddaljeno vasico, ki nosi ime Trpejca. O samem potovanju ni kaj povedati. Vožnja, vožnja in vožnja. Ker smo potovali ponoči, nas je večina pot »prespala« (koliko se pač v kombiju lahko

udobno spi). Vse je potekalo gladko, le postanki so bili morda nekoliko daljši, zato smo na cilj prispeli v četrtek, 22. septembra, proti poldnevu, čeprav je bil naš prihod planiran malenkost prej. Vendar nam tudi ta krajša zamuda ni prekrizala načrtov, saj nam jo je prvi dan zagodlo že vreme. Štart je bil ovit v oblake in nekaj dežnih kapljic. Tako smo čas izkoristili za namestitev v prenočišču in za pregled opreme. Vsak se je s sedežem vpel, Martin je skrbno preveril položaj vsakega pilota, po potrebi nastavil sedež, dal določene nasvete in priporočila, vsak izmed nas pa je preizkusil »izmet rezerve«. Prejeli pa smo tudi radijsko postajo in rešilni jopič (v primeru, da bi pristali v jezeru). Želja vseh nas je bila, da bi opravili vsaj en »spoznavni« let. Vendar do izboljšanja vremena nismo mogli nič drugega, kot da si vzamemo nekaj »prostega časa«. V prostem času pa



je seveda treba spoznati okolje in takoj so nam pokazali, kje je gostilna kjer bomo zajtrkovali in/ali ponočevali. Naročili smo nekaj za prigriznit, seveda lokalni roštilj (kaj pa drugega?). Po prigrizku se je tudi vreme razvedrilo in nam dovolilo, da smo se odpravili najprej na pristanek, potem pa na vzletišče. Za začetnika se mi je zdel pristanek najprej presenetljivo ozek in obdan z drevesi. Idealen za kakšnega klubskega »kosobrinčka«. Je pa pristanek tik ob Ohridskem jezeru in pokrajina je bila vsaj meni zelo lepa. Vzletišče pa eno lepših, kar sem jih videl. Široko, malenkost skalnato, vendar v večini poraščeno s travo, odprto in ponuja čudovit razgled na celotno jezero. Na štartu nam je Martin podal določena navodila, nato odletel na pristanek, od koder je vsakemu dajal dodatna navodila. Prvi let, ki smo ga opravili, je služil bolj spoznavanju terena kot pa kakšnim konkretnim vajam. Osebnostno vznemirjenje pred prvim štartom je bilo zame veliko. Vendar je vse šlo brez težav. Nepopisen občutek miru in svobode v zraku. Po prvem letu in pristanku je seveda sledilo pospravljanje opreme, nato smo se dogovorili še za krajši individualni program za naslednji dan in se odpravili na večerjo.

Drugi dan naše dogodivščine se je začel ob 8.00 z zajtrkom. Odkrito povedano, velike izbire za zajtrk ni bilo. Izbirali smo lahko med jajčno omleto, jajčno omleto s sirom in jajcem na oko. Za napitek pa smo imeli na voljo čaj ali kavo. Kakorkoli, te omlete so bile meni zelo okusne. Po zajtrku smo spet imeli krajši briefing, ob katerem je Martin določil program, kdo bo kaj delal. V planu smo imeli tri vzlete na dan in znotraj teh letov je vsak posameznik izvajal individualne vaje pod budnim očesom Martina. Jaka je bil zadolžen za pomočnika na štartu in je skrbel, da so vsi štarti potekali brez zapletov. Začetniki smo najprej delali ušesa, velika ušesa, vodenje padala z velikimi ušesi. Izkušenejši so počeli kaj zahtevnejšega. Skozi tečaj je vsak pilot nadeljeval po svojih zmožnostih in Martin je hitro določal vaje, prilagojene vsakemu posamezniku. Začetniki smo imeli tudi »suhi trening«, kjer so nam podrobno in večkrat razložili, katere vrvice je treba upravljati ob določenih manevrih, povedano nam je bilo, kaj pričakovati in kako reagirati. Nič ni ostalo prepuščeno naključju. Vse je potekalo v sproščenem vzdušju in ni bilo dneva, da Jaka ne bi stresal takšnih ali drugačnih šal. Drugi

dan smo res opravili tri štarte, kot smo si zadali. Tudi večeri so bili pestri. Ob večerji smo razglabljali o dogajanju čez dan, opravili pa smo tudi video analizo posnetkov vsakega posameznika. Poskrbljeno je bilo tudi za to, da so bili vsi manevri posameznikov posneti. Tako smo skupaj pogledali posnetke, videli dobre in slabe stvari, dobili navodila, kaj in kako izboljšati, ter s pomočjo teh posnetkov določali program za naslednje dni. Ob večerih ni manjkala tudi družabna nota. Skupaj smo si privoščili kakšno lokalno pijačo. Škoda je le, da čas prehitro beži, kadar ni treba.

Tretji dan odprave smo opravili dva štarta. Sicer smo želeli, da bi vsak dan opravili tri štarte, vendar zjutraj veter ni bil na naši strani. Na štartu smo izvajali »parawaiting« in čas izkoristili za razna vprašanja in pogovore o manevrih določenega dne. Dnevi so bili podobno organizirani in vse aktivnosti so potekale po ustaljenem urniku. Zvečer smo obiskali mesto Ohrid. Je tipično turistično mesto. Malo smo se sprehodili med stojnicami, nakupili nekaj »krame«

in se odpravili v eno izmed restavracij na odlično večerjo. Čas je prehitro minil in znašli smo se v zadnjem dnevu naše odprave.

Večina nas je opravila zastavljeni program, zato je zadnji dan potekal »brez obveznosti«. Martin je sicer dejal, da lahko dan izkoristimo za prosto letenje, vendar nas je večina izvedla še kakšen manever. Uspelo nam je narediti dva štarta, nato pa smo se proti večeru odpravili na trinajsturno potovanje proti Sloveniji. Celoten tečaj je bil odlično organiziran in vsakemu lahko le priporočam udeležbo na takšnem dogodku. Hvala vsem organizatorjem za odlično opravljeno delo. Hvala Martinu in Jaki za strokovno vodenje, podano znanje, skrb, vse šale, skratka, hvala za te čudovite dni, ki smo jih preživeli skupaj. Osebnostno sem prepričan, da smo pridobili marsikatero koristno izkušnjo, ki nam bo naredila letenje lepše, brezskrbnejše in varnejše. Se vidimo še na kakšnem SIV tečaju.

Pripravil: Franjo Mlakar, DJP Lintvar



PREDSTAVITEV NOVEGA JADRALNEGA PADALA

NIVIUK *Ikuma*

Tako pri izbiri padala kot pri samem letenju je verjetno najpomembnejša ena stvar: poznavanje samega sebe in svojih sposobnosti. Le če smo sami do sebe pošteni in realni, lahko naredimo prvi pravi korak: kupimo padalo, ki ustreza našemu znanju. In le takrat je letenje lahko resnično užitek.

Tudi sama sem želela biti pri nakupu padala za sezono 2016 realna. Zavedala sem se, da v sezoni 2015 na žalost nisem veliko letela, saj sem v prvi polovici leta sanirala poškodbo kolena, v drugi polovici pa sem opravila le par poletov (kar mi

je omogočil predvsem Tomatosport in MistyDule - še enkrat hvala) in nekaj več treningov na piko. Po daljšem premisleku sem zato sklenila, da kupim padalo EN B razreda. Sama sem mnenja, da danes vsa padala letijo odlično, sem pa tudi mnenja, da je za 95% pilotov pomembna predvsem ena stvar - da se pod padalom počutijo samozavestno, k čemur pa v veliki meri prispeva handling padala. Za profesionalce handling verjetno ni toliko pomemben, saj stavijo vse na performance padala, za nas, rekreativce, pa je ključnega pomena.

Ikuma je novi predstavnik Niviukove flote padal. V EN B razredu se je pridružila že prej poznanemu Hooku. Hook je tako postavljen v spodnji del EN B razreda, Ikuma pa v zgornji del.

Kljub temu, da je Ikuma predstavnik visokega EN B razreda, je vzlet zelo enostaven. V zraku daje krilo izreden občutek stabilnosti, prav tako na gasu, ki je zelo mehak. Če povem po pravici, sem kar dolgo podcenjevala letalne sposobnosti krila, ker sem pač eden tistih pilotov, ki menijo, da brez nič ni nič. In ker padalo zahteva zelo malo aktivnega pilotiranja oziroma je njegovo vodenje zelo enostavno, nekako nisem mogla dojeti, da krilo kljub temu tudi leti zelo dobro. Potem pa enkrat obvisim na Nanosu kot šmrkelj in kar ne morem dojeti, da se na gasu peljem, kot da vetra sploh ni. Gas je vsekakor zelo uporaben in Ikuma je definitivno eno izmed tistih padal, ki jih lahko večinoma časa voziš na gasu.

Ker me bolj kot tiščanje gasa navdušuje vrtenje stebrov, je zame zelo pomembno, kako padalo pobira. In tukaj sva se z Ikumo na začetku kar malo bodli. Pobiranje samo po sebi ni bilo noben problem, ker je krilo lepo okretno in vodljivo, kar mi je omogočilo, da sem se hitro znašla na vrhu dviganja. Problem je predstavljalo lociranje stebra. Tisti trenutek, ko veš, da je dviganje tu nekje, a ne veš, kje, časa pa ni veliko, ker si nizek. Moja trma in pametovanje nista obrodila plodov, potem pa sem si nekako dala dopovedati in sem končno tudi prisluhnila padalu. Nisem je več forsirala po svoje, temveč sem ji pustila, da zadiha in da tudi ona reče kakšno (kar je zraven mene težko, ker drugega običajno ne pustim do besede). In če Ikumi pustiš, potem ti pove marsikaj, tudi to, kje je steber. Nekako se mi vedno znova dogaja, da so ta padala bolj pametna od mene. Definitivno si bom Ikumo zapomnila ravno po pobiranjih, ker mi je dala kar nekaj tistih nepozabnih trenutkov, ko že misliš, da si na tleh, potem pa se v naslednjem trenutku znajdeš pod bazo. In če sem odkrita, mi takšni trenutki pri letenju pomenijo največ. Zavedam se, da so za dober prelet ključna pobiranja in



nemalokrat se naredi, da potem ko pobereš, dobesedno iz tal letiš še ure in ure.

O tem, kako leti in planira, ne bi bluzila. Včasih se hočem s kom primerjati, pa se mi ne zdi smiselno. Včasih letim boljše kot neka EN C padala, spet drugič slabše kot neka EN B padala in vse bolj se zavedam, da ni tako nepomembno, kdo leti padalo. Vse bolj mi je jasno, da smo mi tisti, ki padalu damo končni pečat. Moje letenje je pogosto odraz mojega trenutnega razpoloženja in ni vsak dan enak. Nisem pilot, ki bo vedno in povsod za akcijo. So dnevi, ko mi je, in so dnevi, ko mi ni. In če ste me v zraku srečali ob mojem dobrem dnevu, je Ikuma letela vrhunsko. Če pa ste me srečali ob mojem bolj slabem razpoloženju, je Ikuma letela povprečno. Kakorkoli, menim, da leti dobro in da mi je njena enostavnost in tisti njen prijetni občutek vlivanja samozavesti in sproščenosti omogočil, da sem z njo letela dobro. In to je vse, kar rabim.

Da pa ne bom samo hvalila, bom tudi pogrājala, kar je za pogrājati. Eden od minusov so Niviukovi magneti na komandah, ki bi jih včasih najraje kar odtrgala. Nekaterih sicer ne motijo, mene pa. Drugi minus je ta, da je Ikumo pri nas zelo težko preizkusiti, saj običajno ni na voljo demo padal. Moja Ikuma je imela še en minus, ki ga nova padala nimajo več. Omejeno število padal prve serije ni bilo v redu potrmanih in med njimi tudi moja Ikuma. Na žalost se kdaj zgodi tudi to, običajno ga pa nasankamo tisti, ki hočemo sveže žemlje. Kasnejše serije Ikum so seveda brez problema. Vse, kar me pri tej zgodbi tolaži, je to, da sem od začetka govorila, da nekaj ni v redu, kar mi na nek način da vedeti, da me moj občutek ne vara.

Med mojimi leti na OLC so takšni bolj kratki in tudi kakšen daljši. A že dolgo vem, da ne štejejo le kilometri. To, da lahko spet letim, to, da lahko zavrtim stember in si ob tem lahko zavriskam, to je tisto, kar šteje. Zdaj, ko to pišem, nisem več lastnica Ikume in ne vem, kdaj sem se nazadnje počutila tako bedno, ko sem prodala padalo. Resnično mi je prirasla k srcu in resnično mi je težko, ker, kot zgleđa, spet nekaj časa ne bom mogla deliti neba z vami. Vesela sem, da sem to sezono letela Ikumo, tudi zato, ker se zavedam, da bi z marsikaterim drugim padalom ob vzletu doživljala še večje travme in da bi ob marsikaterem pristanku še bistveno bolj stiskala zobe in

predvsem, ker se zavedam, da sem lahko v zraku samo in le uživala.

Na OLC-ju sem si sposodila še komentar Timoteja Majdiča, Petra Kocjana pa sem prosila, da pove, kako se je Ikuma obnašala na ekstremnih situacijah.

Za kakršne koli dodatne informacije sem vam na voljo na mojca.niviuk(afna)gmail.com oziroma na 031 336 441 – Damjan.

Pripravila: Mojca Pišek,
DJP Lintvar

Timotej Majdič je tako komentiral letenje na DP V Kruševem: »Na pol gasa smo glajdali po več km. Ugotovil sem, da Ikuma na pol gasa zelo dobro leti. Ob meni so bila razna EN C padala...«

Peter Kocjan je po opravljenem SIV-u povedal tako:

»Moj prvi let z Ikumo je bil na SIV tečaju v Makedoniji.

Pri asimetričnem zapiranju se je zelo dobro izkazala, saj se je lepo podirala in ni nič divjala naokoli.

Pri zadržanem zapiranju ni nič uhajala proti spirali. Na "gasu" so bile reakcije malo bolj dinamične in je malenkost ušla iz smeri, ampak ne preveč in se jo je dalo lepo ustaviti. Frontalno zapiranje se je brez moje reakcije malo dlje odpiralo (pričelo se je lepo na sredini in nato do konca proti ušesom), predvsem na "gasu" se je poznalo, da je malo bolj zmanjka. Tudi brez mojega posredovanja

se je padalo normalno odprlo, če pa ne želimo čakati, je ob zapiranju treba reagirati ter na hitro zavreti (cca k ramam) in spustiti - potem se padalo takoj odpre. Preizkusil sem B-Stall, ki se napravi zelo enostavno, saj se ni treba obešati s celotno težo na B "gurno". Na začetku je bilo padalo stabilno, kasneje pa je pričelo malo uhajati v vrtenje, kar sem reševal tako, da sem naslednjič malo manj povlekel B "gurno". Za izhod sem lepo hitro spustil, dvignil roke in je brez težav izpeljalo.

Pri Full-Stallu nisem imel nobenih težav. Komandam lepo enakomerno narašča pritisk do porušitve vzgona nekje do riti. Ko se je padalo podrlo in prišlo nad glavo, sem roke dal v položaj malo pod karabine in kupola se je lepo umirila. Pri izhodu je prišlo do večjega nihaja naprej, kot sem ga navajen, a nič kritičnega (paziti moramo, da dovolimo, da izpelje, če bi preveč zavirali nihaj, lahko preide nazaj v stall). Pri nobenem izhodu ni nastala "kravata", kar se je videlo pri mentorju na tečaju.

Ob zaključku tečaja pa sem preizkusil tudi ušesa z zunanjo B-linijo (Ikuma ima na gurnah ločeni B liniji), ki jih za Ikumo priporoča tudi Niviuk. Izkazalo se je, da je bolje, če ob izvajanju teh ušes uporabimo še gas, da ne bi slučajno padalu porušili vzgona. Propadanje je zadovoljivo (cca 3-5m/s), je pa ta ušesa bolj težko držati dalj časa.

Na tečaju sem spremljal tudi kolege, ki so leteli z Rook 2 in Mentor 3, in prišel do zaključka, da kljub višji vitkosti Ikuma ni prav nič bolj zahrbtna pri zapiranjih (mogoče še celo manj).«



HRIBOVSKO LETENJE NEKOČ

Skok z Grintovca

Prijatelj Dule Orehek me je že več kot pol leta nagovarjal, da bi šli enkrat pofotkat hribovsko letenje, ki ga s Sandijem Marinčičem, Boštjanom Urbanijo in Vlasto Kunaver že slabo leto načrtno gojijo. Za letos so naredili načrt, da bodo poleteli s petdesetih slovenskih dvatisočakov. Končno sem se le otrešel lenobe in dela prosti prvi april, v tujini ga poznajo tudi kot dan norcev, z obetavno vremensko napovedjo je bil kot nalašč. Na Grintovec v Kamniških Alpah!

V načrtu je bil poznopopoldanski polet z vrha 2558 metrov visokega Grintovca, zato smo se v Kamniku zbrali šele sredi dneva. Odpeljali smo se v Kamniško Bistrico, do začetka vzpona pri zgradbi tovarne žičnice na Kokrško sedlo. Vsak s svojim jadrlnim padalom, jaz pa sem nosil še fotografsko opremo. Sandijev nahrbtnik je bil majhen, kot tista legendarna torbica iz risanke Sport Billy, iz katere si lahko izvlekel karkoli, in težak le pet kilogramov. Duletov je bil malo večji in s podvojeno težo, moja skoraj brezoblična gmota pa je tehtnico ustavila šele pri številki petindvajset. A teža nahrbtnikov je bila, da ne bo pomote, kdo si tukaj največ upa in kdo je kralj norcev na njihov praznik, obratno sorazmerna s telesno pripravljenostjo in kondicijo našega maloštevilnega moštva. Sandi in Dule sta imela alpinistično izvedbo jadrlnopadalske opreme, ki je sestavlj-

na iz manjšega in lažjega padala, sedež je v primerjavi z navadnim zračnim foteljem zelo asketski, sešit le iz širokih trakov in tkanine, brez ojačitev in zaščite pred udarci, padalsko čelado pa nadomesti lažja alpinistična. Sandi se je odrekel še čeladi, rezervnemu reševalnemu padalu in inštrumentom in tako končal pri svojih peresno lahkih petih kilogramih.

Zagrizli smo v klanec, Sandi je odtekel naprej, midva z Duletom pa sva začela lepo počasi. Kot se tudi spodobi. Prve pol ure je še kar šlo, nato sem že začel čutiti vrečo krompirja na hrbtu. Pravi jadrlnopadalski nahrbtnik ni namenjen dolgotrajni nošnji opreme, zadošča le za krajši prenos od avta do vzletišča. Videti je kot velika vreča z naramnicami in nosiš jo pretežno na ramenih, ne s hrbtom. Še mi je uspevalo držati korak z Duletom, le obraz se mi je utapljal v potokih potu. Potapljaška maska ne bi bila odveč. Po slabi uri hoje me je zapustil še Dule in ostal sem sam v svojih mukah. Med stenami je odmeval pasji lajež, ki se je slišal iz doline. Prav živo sem si predstavljal lastnika psa, opremljenega s pumparicami, karirasto srajco, z rdečimi nogavicami in zelenim hruškastim rukzacom, ki je prav počasi srebal hladno pivo na v soncu se kopajoči klopici v Kamniški Bistrici. Brainstorming o smislu mojega početja je malce potlačil

občutek teže na mojem hrbtu. Za protiutež mu je bila tista ljudska modrost, da sem si to jamo skopal sam. Nahrbtnik je postajal vse težji.

Ta moj križev pot na Grintovec je bil v bistvu oživitvev začetka jadrlnega padalstva, vrnitev h koreninam tega športa, ko je bil še domena alpinistov za lahek in eleganten sestop. Za rojstvo jadrlnega padalstva se šteje leto 1978, ko so padalci iz Engadina v Švici in Mieussyja v Franciji prvič s padalskimi padali poleteli z gora - s tal. Švicarji so se s hriba pognali s smučmi, Francozi pa so začetno hitrost pred vzletom dobili s tekom po pobočju navzdol. Štiri leta kasneje so že poleteli s strehe Evrope, Mont Blanca (4807 m). Težnja je bila leteti s čim višjega hriba, kar je bilo razumljivo, saj letalne sposobnosti padala pred sedemnajstimi leti še niso omogočale jadriranja, še manj preletov. Prvo jadrlno padalo, imenovali so ga Maxi, so izdelali leta 1986 v Švici. Maxi je bil pravzaprav predelana kopija padalskega padala, izdelana iz drugačnih, neprepustnih in lažjih materialov. V Sloveniji je s hribov prvi poletel Darko Svetina, in sicer s padalskim padalom, spomladi leta 1984 z Dobrče. Sandi Marinčič se je zadeve lotil resneje dve leti kasneje, sprva prav tako s padalskim padalom, konec istega leta pa je izdelal prvo jadrlno padalo v Sloveniji, ki je bilo kopija Maxija.

Jebeš korenine, sem si mislil, ko sem prestajal hudo krizo kakšnih petdeset metrov pod Kokrškim sedlom. Zame je bila ta dan edina korenina nariban hren, ki je pri zajtrku delal družbo olupljenim pirhom in pošteni rezini kuhane šunke. Da potice niti ne omenjam. Za nameček pa mi je v tej moji agoniji zvrhano mero spodbude dal planinec, ki me je med svojim sestopom pozdravil s stavkom: »Zgoraj na vrhu vleče hudo močno in s strani!« Ravno prav okusno pametovanje strokovnjaka, da mi da nekaj dodatnih atomov energije in volje! Sedlo sem zajahal, si na njem privoščil kratek počitek in požirek vode, rahel vetrič je pregnal odrešujoče misli o kapitulaciji in spet sem zagrizel v klanec. Boj z metri in s težo se je nadaljeval. Tisto na mojem hrbtu in tisto okrog pasu. Šlauf prvovrstnega človeškega špeha, podkožno



maščobno tkivo po strokovno, na katerem, če zares dobro pogledaš, z veliki črkami piše velikonočne in druge dobrote. Spotoma sem s pogledom ošvrknil pobočje Ambroža pod Krvavcem, nad katerim so se podili jadralni padalci, ki so pred vzletom trpeli v dvajsetminutni vožnji z avtomobilom navkreber. Sodobna različica športa, ne pa moje korenine. Trma me je gnala naprej, proti vrhu. Vmes sem si eno izmed številnih kriz omilil s kratkim pogovorom s sestopajočo starejšo planinko. Nikakor se nisva mogla zediniti, komu je lažje. Meni z obilnim nahrbtnikom navzgor in elegantno po zraku v dolino ali njej, ki se drži klasike gor in dol.

Po treh urah in pol je bilo mojega boja konec, vrh je bil osvojen, tisočsedemstometerska višinska razlika premagana. Dule je za vzpon potreboval dobre pol ure manj, Sandi pa le dve uri in dvajset minut. Prav na vrhu je primanjkovalo snega, zato smo se za vzlet spustili dobrih sto metrov nižje. Vrvica padala se z lahkoto zataknejo za ostre skale in vzlet po kamnitem pobočju je neizvedljiv. Slabo urico smo še počakali, da so se termična dviganja malce umirila. Spomladanska termika je namreč najmočnejša, doline se že segrejejo do dvajsetih stopinj Celzija, vrhovi gora pa so ohlajeni in prekriti s snegom. Temperaturna razlika je zelo velika in zato po zraku kar buta, kakor bi jadralni padalci na najpreprostejši način opisali hammer termiko.

Najprej vzleti Sandi, brez vsakršnih težav, naredi še nekaj krogov po zraku v bližini našega vzletišča in se odpelje proti dolini. Nato se užitek v zraku prepusti Dule in končno pride na vrsto še fotograf, da na tisti majhni krpici snega, ki se je še upirala spomladanskemu soncu, razgrne padalo, se pripravi za vzlet in odjadra v dolino. Brez muk. Prvi poskus se ponesreči, saj se ena izmed krmilnih vrvic ujame za majhno skalo, ki kot čer štrli iz belega morja. Na ostri skali se je vrvica prerezala, vendar to ne vpliva na letalne lastnosti mojega padala. Kletvice ne bi pomagale, zato se jim med pospravljanjem in ponovnim pripravljanjem padala odrečem in jih prihranim za kakšno drugo priložnost. Ne rečem, da ne bi bile primerne, saj je občutek hoje s sedežem na hrbtu prav tak, kot ga ima želva s svojim oklepom, ko okorno stika za hrano. Po petnajstih minutah poskusim znova, rahel vetrič mi napolni padalo, stečem nekaj korakov in že sem v

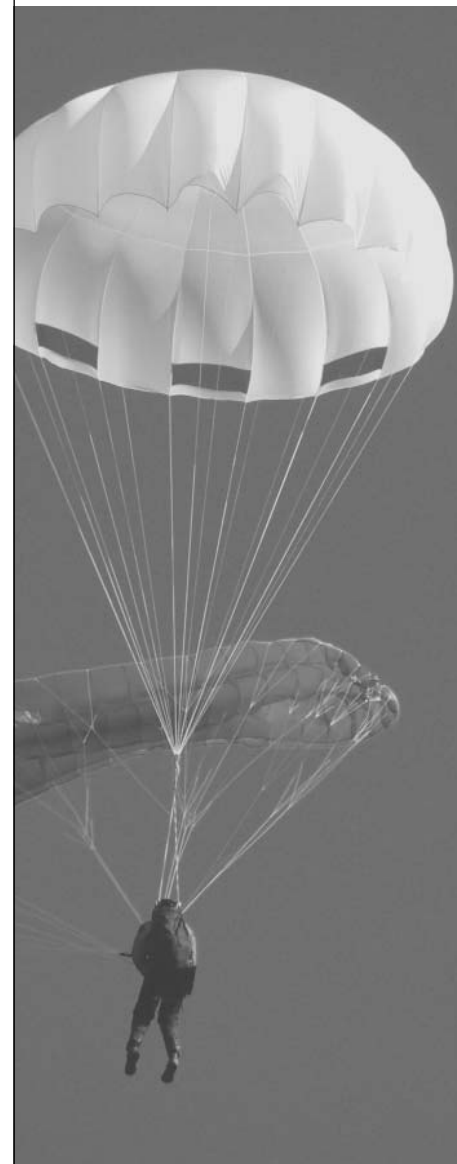
zraku. Spet tisti domači občutek. Čez nekaj sekund pa dokaz, da termična dviganja ta dan še niso rekla zadnje besede. Zapre mi desno polovico padala in to ostro zavije proti pobočju. S pravim manevrom se rešim morebitnega trdega pristanka na skalnatem pobočju, ki bi iz doline priklical gorsko reševalno službo. Le srčni utrip še nekaj časa vztraja v območju največjih muk vzpona na koničastega vršaca Kamniških Alp. Ozračje je bilo v nadaljevanju poleta še nemirno, zato izberem črto letenja bolj proti sredini doline Kokre, stran od pobočja. Ta penzionerska varianta pilota, ki se po nekajmesečni abstinenci od letenja odloči za polet z Grintovca, se je izkazala za pravilno, saj je bilo ozračje ob pobočju zaradi vzhodnika, ki ga na Grintovcu ni bilo čutiti, zelo turbulentno. To sta na svoji koži še predobro izkusila Sandi in Dule.

Po slabih štiridesetih minutah dolgega, razmeroma mirnega poleta sem pristal v Preddvoru, kakšnih štirinajst kilometrov zračne črte od vzletišča na vrhu Grintovca. Počasi sem zložil padalo in pospravil drugo opremo v nahrbtnik in že se je do mene pripeljala Sandijeva žena. Medtem je že pobrala Sandija, ki je pristal v Stiški vasi pod Krvavcem, in Duleta, ki se je ulegel v dolini Kokre, nedaleč od Preddvora. Sledil je pogovor o poteku poleta, ki je pri jadralnih padalcih po poletu, na tleh, obvezen, za druge spremljevalce pa verjetno ena izmed najdolgočasnejših stvari na svetu. Sandi se je pohvalil, da ga je kar dobro gonilo po zraku: »Hitro sem spoznal, da piha kar močan vzhodnik, in sem se, da sem se izognil rotorju, plazil le nekaj metrov nad pobočjem.« Dule je bolj "korajžno" zapeljal v razbutano (nemirno) ozračje.

»Pod Kalškim grebenom je šlo kar šest metrov dol (letel je v zračni masi, ki se je spuščala šest metrov na sekundo) in cunja je bila čisto mlahava. Je trajalo kar nekaj časa, da je padalo spet zagrabilo, in že sem mislil, da bom gnezdil na kakšni petnajstmetrski bukvi. Moram reči, da se tale rjuha kar stabilno obnaša v takšnih sranjih«, je konstruktorja padala Sandija pohvalil Dule. Analiza, polna strokovnih izrazov in formulacij za turbulentno ozračje in druge peripetije, ki jih jadralni padalci med poletom izkusimo. Nabasali smo se v avto in se odpeljali nazaj domov, k svojim koreninam. Tudi tistim naribanim.

Avtor: Matjaž Kačičnik
(objavljeno v reviji Mladina, 15.4.2002)

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

NAŠI JADRALNI PADALCI PO SVETU

Indija Koromandija

Človek si po delovnem poletju zasluži oddih. Glede na to, da smo letalci, je bil moj glavni in edini pogoj XC letenje. Ker sem se že prej potikal po Aziji, se odločim za večini poznan padalski raj v tem časovnem obdobju, Bir Billing. Indijo sem obiskal že pred dvajsetimi leti, vendar se bolj malo spomnim, razen tega da je odbita dežela v vseh pogledih. Bir je majhna vasica, ki diha za padalstvo. Lani je bil tu organiziran PWC, kar je dalo kraju še večji zagon za promocijo letenja. V tem časovnem obdobju sem pripotujejo padalci iz vsega sveta, da izkusijo tukajšnje letenje, ki ima svoj čar. Večina padalske populacije je ruskega porekla, sledijo Francozi, Španci, Nemci in posamezniki iz drugih držav. Sezona se razteza od prvega tedna v oktobru in vse do drugega tedna v novembru. Trenutno se bliža zima, tako da so pogo-

ji za letenje podobni našemu poznemu poletju. Vzletišče se nahaja na skoraj 2450 metrih, kamor vodi asfaltirana cesta, eden od ostankov PWC-ja. Običajno se vzleta ob deseti uri, vendar je zaradi kratkega dneva treba leteti dokaj hitro, odvisno od samih apetitov.

Teren ponuja več različnih vrst letenja. Po glavnem grebenu z vmesnimi dolinami in dolgimi preskoki se proti zahodu leti slabih 75 km, proti vzhodu pa 50 km. Posebnost te smeri letenja je, da se v drugem delu preleta teren proti vzhodu znižuje, na zadnji točki obrata se spusti do 1500 metrov. Če se leti dovolj hitro, to zadostuje za 200 km prelet. Ponuja se tudi letenje v smeri severa v višje hribe, ob preskoku iz glavnega grebena se teren dviguje vse do 5000 m. Ob dobrem dnevu in šibkem vetru se letenje šele

začenja. Stebri do 5 m/s se dvigujejo vse do 6000 m, seveda odvisno od višine oblakov. Pojav, ki se pri nas po navadi ne pojavlja, je ta, da se popoldne v hribih višina oblakov rada znižuje in s tem otežuje letenje. Kombinacij letenja je tako mnogo, odvisno je od želje in vzdržljivosti vsakodnevnega letenja.

Tisti, ki iščejo dolge prelete in kilometre, se v Bir odpravijo v aprilu, ko so pravi spomladanski pogoji. V tem času se leti v močnih pogojih, le najbolj pogumni se odpravijo v smeri večjih hribov. Po glavnem grebenu se da ob dobrih dneh preleteti 250 km.

Letenje v teh koncih sveta je res zanimivo in ponuja vsakodnevne užitke vrtenja stebrov z jastrebi in ogromnimi orli.

Pripravil: Ambrož Mikelj



ZAVORE

Dinamika zaviranja

Dobro poznavanje vpliva zavor in razumevanja, kdaj jih je koristno uporabiti, je tisto, kar mnogokrat loči dobrega pilota od množice. Poglejmo si nekaj detajlov.

Certifikat

Če zavore potegnemo premočno, bo padalo nad nami padlo v stall. Certificirana dolžina vrvic je močno povezana s tem dejstvom. Minimalna razdalja zavor, preden pride do odtrganja vzgona, je natančno definirana za vsak varnostni razred.

Dolžina zavor za padalo srednje velikosti bi morala biti:

- EN A in B: 60 cm
- EN C: 45-60 cm
- EN D: 35-45 cm

Večja padala (z vzletno težo nad 105 kg) naj bi imela zavore 5 cm daljše, manjša padala (manj kot 80 kg) pa 5 cm krajše. Meritve so opravljene tako, da pilot simetrično potegne obe zavori hkrati. Če bi potegnil samo eno zavoro, je lahko poteg bistveno daljši, preden pride do resnih težav. Pomembno je tudi, da s potegom zavor narašča sila na zavorah. Če se sila s potegom zavor manjša, padalo avtomatsko pade na postopku certificiranja.

Hitro ali počasi: hitrost potega

EN standardi natančno določajo, kako naj bi izgledal poteg zavor: "V času petih sekund simetrično potegnite obe zavori do oznake, pri tem pazite, da ne vzbudite nihanja."

To sta dva zelo pomembna parametra. Če poteg ne traja 5 sekund, bo izmerjena razdalja drugačna.

Če je poteg zavor hitrejši, bo izmerjena dolžina zavor verjetno daljša. Če pa je poteg počasnejši ali jih za trenutek pridržimo na mestu, bo izmerjena razdalja krajša.

Druga pomembnejša točka so vzbujena nihanja. Kadarkoli uporabite zavore, vzbudite nihanje padala, saj s tem

upočasnite padalo, medtem ko pilot nemoteno nadaljuje svojo pot.

Ker je sistem pilota in padala v resnici le eno veliko nihalo, bo v naslednjem trenutku padalo rahlo skočilo pred pilota. Če v tistem trenutku, ko skuša padalo skočiti pred pilota, še vedno držimo zavore, opazimo, da je presenetljivo enostavno spraviti padalo v full stall.

Uporabite to v svojo prednost

Na tečaju ekstremnih manevrov mora pilot za popoln nadzor nad padalom uporabljati celotno dolžino zavor. Kar pa pomeni, da lahko z upoštevanjem sledečih nasvetov še izpopolnijo svoj nadzor nad padalom:

- Poteg zavor naj bo hiter in kratek
- Ne zavirajte simetrično (razen če bi radi full stall)
- Med nihanjem ne imejte zavrtega padala.

Dolgi potegi so lahko le kratkotrajni, medtem ko so lahko krajši potegi zelo dolgotrajni. Hitri in dolgi potegi so zelo učinkoviti. Med analizo akrobatskih pilo-

tov, predvsem njihovim reševanjem kravat, sem opazil, da uporabljajo zelo dolge potege, ki jih običajno zadržijo za največ eno sekundo. S tem poskrbijo za popoln nadzor nad padalom, a ga pri tem ne stallirajo.

Tudi sam sem naredil že nekaj podobnega, ko sem letos pomotoma vstopil v dust devil. Nenadoma sem se znašel v močno propadajočem zraku in sprednji rob bi se zagotovo zelo agresivno zaprl, če ne bi nekako ukrepal. Zavore sem potegnil tako močno, da bi padalo v normalnem letu zagotovo počepnilo, ker pa sem zavore tudi zelo hitro izpustil, je bil učinek zelo pozitiven.

Hitri potegi močno pripomorejo tudi k primernejši porazdelitvi tlaka po kupoli – iz zadnjega roba ga porinemo naprej in s tem preprečimo zapiranje. Z dobrim razumevanjem tega, kako uporabiti te trike in pri tem ne stallirati padala, boste kmalu izstopali iz množice.

VIR: Cross Country Magazine
Prevod: Mitja Jančič,
DJP Metulj





LETIŠ? LETIM!

na zaključno prireditev
Zveze za prosto letenje
Slovenije 2016

Kranj, sobota 26/11/2016
med 12.00 in 24.00 uro
Bazen Kranj - Savski otok

Organizator
JPK ORLI KRANJ in ZPLS



SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	TRETJE NAJVEČJE FINSKO JEZERO, INARI	SLOVEN. VOJSKA PLEISTOC. OBDOBJE OHLADITVE	↓	↓	JADRALNA PADALCA PLJAKOSKI IN TKALEC	RAUM- LUFT- TECHNIK	ISTA VOKALA	MAGNEZIJ	TEBANSKI KRALJ V GR. MIT., OJDIP	PODSTA- VEK ZA SEKANJE DRV	SLOVEN- SKO IME GORE HOCHOBIR	ITALIJAN- SKA RTV
STROJ ZA SPREM- JANJE EL. ENERGIJE V MEHAN.												
ZDRAV- NICA ZA POD- ROČJE ŽIVČEVJA												
PRAPROT POSO- DOVKA							ČEPRAV (STAR.) KISLA PIJAČA, ZLASTI VINO, TUDI NERAZPO- LOŽEN ČLOVEK					
ALTERNAT- IVA IZ- REDNEGA ŠTUDIJA, ... ŠTUDIJ						TURŠKO LJUDSTVO V SINKIAN- GU NA KITAJSKEM	ŠKOTSKO KRILO GL. MESTO GREN- LANDIJE					TOMAŽIČ JOŠKO
RIMSKI PESNIK, AVTOR EPA LETO- PIS, KVINT					VRSTA MEMBRAN. TRANSP. ANG. RO- KOBOREC							
PROKOV SIN V RIMSKI MITOLOGIJI, KRALJ V ALBI, AMULIJ									DRUGA- ČEN, RAZLIČEN (ZASTAR.)	CIMERMAN JANEZ TROP. PAL- MA, NYPA FRUTICANS		
PRIMOR. VZLETIŠČE												
VPRAŠAL- NICA, KI SPRAŠUJE PO NEZNA- NI OSEBI					NAJVZHOD. HRV. ME- STO GOR- SKEGA KOTARJA						MOŠKI V ODNOSU DO SVOJIH STARŠEV	RAZSTRE- LIVO TRINITRO- TOLUEN
FRAN. VA- SICA NA MEJI S ŠPANIJO			1. IN 4. ČRKA ABECEDE		TRGOVEC S STARIMI KNJIGAMI RIMSKA 501							
VRSTA- HROŠČEV Z LIČINKA- MI POD LUBJEM							MALOPRI- DEN, MA- LOVREDEN ČLOVEK					
LJUDSTVO IN GOR- STVO V MJAN- MARU							MEDITER. RASTLINA Z BODIČA- STIMI LISTI					

POMOČ

ADIANT: praprot UIGURI: tur. ljudstvo BUKINIST: trgovec LOBAN: rokoborec Noel



HUU HUU PARAGLIDING

Vse za letenje z jadralnim padalom.



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



REKLAMA 777 ISTA KOT avgust 2016