

Interno glasilo za jadralne
padalce in zmajarje

Za interno uporabo



Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

jUPiiiiii

jesenska akcija
za slovenske pilote

UP

AIRBORNE SENSATIONS

since 1972

Acent 4	1750€	1600 €
Mana 18	1900€	1650 €
Mana	2100€	1850 €
Makalu 4	2160€	1950 €
Kibo	2325€	2050 €
Lhotse	2475€	2200 €
Summit XC4	2550€	2200 €
Trango X-race	3100€	2650 €
Meru	3600€	3100 €
Guru	3850€	3100 €

stenar.si



G I N

Dream. Touch. Believe.

Sodobni materiali, tehnološka dovršenost in kakovost.



Yeti 4 **knalu!**

Lahko, enostavno,
vsestransko.



Atlas 2 **Novo**

Nezahtevno padalo,
ki začetnikom in
prostočasnim pilotom
ponuja priložnost za
izvrstne prelete.



Novo
Bonanza 2

Padalo športnega
razreda z vrhunskimi
letalnimi lastnostmi
je ukrojeno za lov na
daljave.



Fuse 2 **Novo**

Profesionalno
tandemsko padalo.



Yeti **Dodatne velikosti**
Convertible 2

Lahki obrnljivi sedež je
zdaj na voljo v dodatnih
dveh velikostih. Popolno
prileganje za vsakogar.



Genie Lite 2

Lahek zaprti sedež
za brezkompromisno
udobje na dolgih
preletih.



Genie Race 4

Sedež za tekmovalce
na najvišji ravni in
preletaške pilote, ki
od sedeža pričakujejo
najvišje standarde
letalnih zmogljivosti.



Safari

Ujemajoča se sedeža
za pilota in potnika v
tandemu.

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

040 153 490 (Gašper Prevc)

2 Uvodna beseda | 3 Letiš? Letim! | 4 Članarina ZPLS za leto 2019 | 5 Letalni dresi ZPLS | 6 Novice in zanimivosti | 11 XC ZPLS - 2017/18 | 12 Tekmovanja - rezultati | 13 Slovenska mladinska reprezentanca v preletih | 14 EP v natančnosti pristajanja - Kobariid | 16 Serial cup 2018 | 18 Jesenski H&F Potoška gora 2018 | 19 Štirideset let od prvega državnega prvenstva v letenju z jadralskimi zmaji | 20 Ivan Bovč - štirideset let zapisan zmajarstvu | 32 Od doma na domačo goro, od tam pa daleč naprej v hribe | 34 Pristanek na vzletišče ali na pobočje | 41 Iz napak se največ naučimo! | 42 Lijak - razdelitev con za reševanje | 44 Prehod na višjo klaso padala | 45 Dvočinjci niso več tabu | 46 Jadralno padalo in njegova konstrukcija - drugi del | 50 Mobilna aplikacija XC Globe | 56 Pogled nazaj | 58 Iz Erzotovega dnevnika | 60 Krizanka

9

REKORD
Primož Suša
509,6 km

10

STATISTIKA
Najboljši ZPLS
piloti v 2018

24

INTERVJU
Matjaž
Klemenčič

38

EKSTREMNI ŠPORTI IN PSIHOLOGIJA
Kaj se dogaja
v naših glavah?

51

POTOPIS
JP odprava
Ararat

Ikar, interno glasilo za jadralske padalce in zmajarje
November 2018

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

Fotografija na naslovnici: arhiv društva Adrenalin

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

Uvodna beseda

Naši tekmovalci, tako »preletaši« kot »pikaši« dosegajo vrhunske rezultate, tako na tekmah svetovnega pokala, kot tudi na evropskih in svetovnih prvenstvih. Malo zaostajajo zmajarji, pri katerih pa vseeno Matjaž Klemenčič s svojimi specifičnimi ekstremnimi podvigi prestavlja meje nemogočega.

Vsi prosti letalci smo vsaj malo preletaši in pikaši, pri vsakem letu želimo leteti dlje, hkrati pa varno pristati kjer smo si zamislili. Oboje nam večinoma gre dokaj solidno, do znanja, ki ga imajo najboljši tekmovalci pa nam manjka res še ogromno. Vse prostoletalske veje (preleti, pika, akro, H&F, hribovsko letenje, ...), zbrane v skup, pa dajo v bistvu popolnega pilota, znanje, ki bi ga zagotovo vsak rad imel kot celoto. Pustimo ob strani vaša (naša) osebna prepričana, kaj je letenje. Tako kot mora nekdo ogromno stebrov povrteti, da doseže dober izkoristek in dolge rekordne prelete, tako je potem tudi piko potrebno na-

trenirati, za vrhunski hike&fly je treba opraviti prej ogromno krajših, za zavrteti težak akro element pa se postopno naučiti veliko manj zahtevnih.

Premagati zelo dolge razdalje, odleteti na tekmah tekmovalno disciplino najhitreje ali pristajati v vsaki seriji v povprečju manj kot 2 cm je vrhunskost, za katero je potrebno vložiti ogromno časa in truda, da o stroških ne govorimo.

Ne samo tekmovalni rezultati, tudi šolanje, izobraževanje in varnost letenja naših pilotov so na ravneh, ki si jih lahko marsikje drugje samo želijo. Glede na majhnost naše države in njenega prebivalstva smo izjemno organizirani tudi v primerjavi z večjimi državami, kjer je prosto letenje zelo razvito (Nemčija, Francija, Švica,...) in za letalce skrbijo panožne zveze, ki so na profesionalni osnovi (DHV, FFVL, SHV/SFVL,...). Aktivno sodelujemo z Agencijo za civilno letalstvo (CAA), Letalsko zvezo Slovenije (LZS), Evropsko zvezo za prosto letenje (EHPU),...

Ne nazadnje, tudi naša revija Ikar je primerljiva z revijami, ki jih lahko poiščemo v tujini, za kar gre zahvala predvsem vsem tistim, ki korajžno pošiljate prispevke vseh vrst, tako strokovne, potopisne, slikovne,

Prav bi bilo, da se naših dosežkov, rezultatov in vsega našega dela ne sramujemo, ampak poskrbimo, da čim večkrat pridejo v javnost, tako v našo ožjo, kot tudi v širšo, kjer se o našem športu največkrat govori le o nesrečah.

Ob zadnji letošnji številki Ikarja želimo vsem pilotom tudi v letu 2019 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. Za zaključek letošnjega leta pa vas vabimo k udeležbi in druženju na zaključni prireditvi ZPLS v Šempetru pri Novi Gorici.

UO ZPLS

*Veliko dolgih in
varnih poletov
v letu* **2019**

ZPLS

Letiš? Letim!

ZAKLJUČNA PRIREDITEV

Zveze za prosto letenje Slovenije

Sobota, 01.12.2018

Nova Gorica

Pričnemo rekreativno

Hike&fly - Sabotin. Štartno mesto je ob 12.00 na parkirišču pred mostom v Solkanu. Višinska razlika 500 metrov. Info – Rok 051 348862

Letenje na Lijaku.

Zaključna prireditev

Zaključna prireditev se prične **ob 15.00 v HIT šport centru v Šempetru pri Gorici.**

Sejem nove in rabljene opreme. Rabljeno opremo, ki jo želite prodati, prinesite s seboj in jo ustrezno označite s ceno.

15.00 Psihologija letenja (Simeon Klokočovnik)

16.00 DHV baza podatkov nesreč za jadralne padalce in zmajarje, njen opis ter uporaba (Bojan Žižmond)

17.00 Brazilija - 509,6 km (Primož Suša)

18.00 Kako se lotiti akrobatskega letenja (Klemen Sovan)

19.00 Obrok za udeležence

20.00 Okrogla miza LZS in ZPLS s predsedniki (Igor Eržen, Bojan Žižmond)

20.45 Nastop plesne skupine Nefes

21.00 Podelitev priznanj najboljšim pilotom ZPLS (Srečko Jošt)

23.00 Zaključek



Članarina ZPLS

ZA LETO 2019

Članarina ZPLS za leto 2019 je 25 EUR za vsakega posameznega člana društva. Članarina mora biti plačana do 28.2.2019. 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 (<http://sffa.org/dokumenti>) 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.

Naprošamo vas, da preverite točne naslove, saj je bilo vsako leto poslanih kar precej napačnih naslovov članov. Po prejemu plačila in poslanem spisku boste na naslove društev prejeli vinjete za čelade in nalepke za izkaznice za vaše člane za leto 2019.

Članstvo v ZPLS nam nudi naslednje ugodnosti:

- uporaba vseh vzletišč po Sloveniji za vse člane ZPLS (za nekomercialno letenje)
- zavarovanje odgovornosti proti tretji osebi (skupinsko)
- zavarovanje avtomatskih vremenskih postaj
- uporaba UKV frekvence 147.800 brez izpita za radioamaterje in brez plačila individualnih pristojbin za uporabo radijske frekvence
- interno glasilo IKAR, ki izhaja že od ustanovitve brez prekinitve in je namenjeno izključno jadralnim padalcem in zmajarjem
- zgledno urejeno spletno stran, kjer predstavljamo svojo dejavnost, novice, objavljamo strokovno literaturo in članke
- registracija vzletišč, evidenca registriranih vzletnih in pristajalnih mest, pomoč pri pridobivanju mnenja Zavoda RS za varstvo narave
- članstvo v EHPU (European Hang Gliding and Paragliding Union)
- organizirani dnevi ZPLS

- popusti pri prevozi na vzletišče
- popusti pri prevozi na nekaterih kabinskih žičnicah in nihal-kah
- popusti pri nakupih v nekaterih trgovinah s športno opremo in opremo za prosto letenje

Društva, ki bodo pravočasno poravnala članarine za leto 2019, bodo prejela za svoje člane tudi "buff"-e ZPLS

"Buff" je preprosto, učinkovito in neskončno prilagodljivo večnamensko cevasto pokrivalo, primerno za uporabo v vsakem vremenu in za različne športne aktivnosti. Lahko ga nosite na različne načine (ruta, kapa, šal, trak...). Nudi vam zaščito pred različnimi vremenskimi vplivi, pri naši aktivnosti – prostem letenju – predvsem pred vetrom in mrazom.



Preko naše Zveze za prosto letenje Slovenije je s ponudnikom športne opreme Marketing Eldamedo organizirana akcija možnosti nabave letalnih dresov. Dresi so izdelani iz kvalitetnih materialov, kombinacije Lycra na zadnji strani in rokavih ter Windtecha, neprepirljivega materiala na sprednji strani. Možni sta varianti z zadrgo ali brez zadrga. Barve in dizajn dresov izhajajo iz logotipa ZPLS, na enem

rokavu pa se lahko vključi personalizacija, to je logotip in napis društva.

Ponudba je bila objavljena na 2. strani revije Ikar v septembru.

Po objavi v Ikarju je bil s proizvajalcem dosežen še dodaten popust na količino (5-9 kosov 10%; 10-19 kosov še 10%; 20-49 kosov še 10%), Poseben dodaten, prvi promocijski 10% popust je bil tokrat tudi za naročilo do 15.10.2018. Tudi UO ZPLS je na sestanku ob koncu septembra sprejel sklep, da zveza prispeva vsakemu članu 5 EUR. O vseh spremembah in dodatnih ugodnostih so bila društva obveščena preko mailov.

V tej prvi akciji je bilo za izdelavo naročenih 136 dresov, ki bodo izdelani do konca meseca novembra. Naslednja akcija s podobnimi ugodnostmi se planira v mesecu marcu. Do takrat je priložnost, da se tudi člani preostalih društev na svojih letnih skupščinah pogovorijo o morebitni odločitvi za enotne letalne drese s personalizacijo svojega logotipa na rokavu.

Vse informacije o naslednji akciji bodo objavljene v prihodnji številki Ikarja in na spletni strani ZPLS: <https://sffa.org/article/zpls-dresispeedarmi>



Hvala za izkazano zaupanje

ob prvi akciji naročil ZPLS letalnih dresov!

ZAGOTOVI SI SVOJEGA! Več na sffa.org



Skupaj tekstilu dodamo nov pomen

PROIZVODNJA IN PRODAJA ZAŠČITNIH SREDSTEV IN STROJNO VEZENJE
Eldamedo Marketing d.o.o., Podjetniško naselje Kočevje 6, 1330 Kočevje

tel.: +386 1 893 10 33, fax.: +386 1 893 10 34,
e-pošta: info@eldamedo.si

WWW.ELDAMEDO.SI



JADRALNO PADALO

Run & fly

Češka firma Dudek je izdelala prvo jadrarno padalo, z imenom "Run&fly", ki tehta manj kot 1 kg. Teža je 986 gramov. Za končni izdelek je bilo potrebno ogromno ur razgovorov med razvijalci, primerjav, analiz, številnih simulacij, vse to pa povezano z letalnimi in obremenilnimi testi. Poleg minimalne teže je bil seveda cilj primerljivost s standardnimi padali, saj je izdelano po tehnologiji "Single skin"- enojna površina. Proizvajalec predstavlja jadrarno padalo kot še stabilnejše od klasičnih, omenja varno vzletanje, izvrstnost v manevrih, gladek pristonek in drsno razmerje 7. Dizajnirali so ga testni pilot Jean Baptiste Chandelier, team Dudek in letalski inženir Jacques Peugeot, v tesni povezavi z izdelovalci tkanine Porcher Sport.

<http://www.dudek.fr/portfolio-item/run-fly/>



SVETOVNI REKORD

"Infinite tumbles"

Bolgar Veso Ovcharov je lastnik novega svetovnega rekorda v "Infinite tumbles". Izvedba elementa se prične z asimetrično spiralo in nato preko ritmičnega SAT-a do "lupinga" naprej, kjer pilot preleti preko sredine kupole. Z dovolj energije v kroženju lahko pilot element izvaja ponavljajoče. Prvi, ki mu je to uspelo, je bil leta 2001 Raul Rodriguez. Ovcharov je 20. septembra letos skočil iz jadralnim padalom iz balona iz višine 6280 metrov in izvedel 613 obratov. Prejšnji rekord je imel od leta 2012 Horacio Llorens – 568. Ovcharov je imel po skoku "kravato" na padalu Ozone Session, ki jo je moral rešiti, tako da je začel z izvajanjem na padalu na višini pod 6000 metri. Končati je želel na višini 200 metrov, vendar ga je zanašalo proti visokim daljnovodom in je prekinil izvajanje na 400 metrih, kar je pomenilo 20-25 obratov manj, kot je planiral.

<https://xcmag.com/news/infinite-tumbling/>



Obvestilo za pilote tandem jadrlnih padal in učitelje jadrlnega padalstva

VSAKOLETNI SEMINAR ZA
PODALJŠANJE POOBLASTIL
T in U:

Strokovni seminar za pilote tandem jadrlnih padal (T) bo v soboto, 9. februarja 2019, ob 10. uri, v sejni sobi gostišča pod Jenkovo lipo v vasi Grad pri Cerkljah. Istočasno bo tudi seminar in izpit za pridobitev potrdila o opravljeni prvi pomoči za komercialne pilote tandem jadrlnih padal. Komercialni piloti tandem jadrlnih padal lahko podaljšujejo pooblastilo - T tudi na način, da namesto potrdila o obnovitvi teoretičnih znanj, k vlogi za podaljšanje pooblastila pilota tandem jadrlnega padala priložijo pisno potrdilo o, v obdobju zadnjih dvanajst (12) mesecev, opravljenem letnem usposabljanju.

Strokovni seminar za učitelje jadrlnega padalstva (U) bo v soboto, 9. februarja 2019, ob 14. uri, v sejni sobi gostišča Pod Jenkovo lipo v vasi Grad v Cerkljah. Plačnik seminarja je ZPLS. Vabljeni vsi aktivni učitelji, ne samo tisti, ki potrebujete seminar za podaljšanje pooblastil, saj je seminar hkrati vsakoletno strokovno srečanje aktivnih učiteljev jadrlnega padalstva.

Morebitna vprašanja na 041 677595
- Sandi Marinčič.

Prijave na seminarje in ostale informacije: info@kimfly.si



Aaron in Primož takoj po pristanku



509,6 km

REKORD

Primož Suša

Skoraj četrt stoletja bo že minilo, odkar so naši piloti (Bojan Marčič, Domen Slana, Marko Novak, Matej Jocič, Aleš Šuster, Nal Kralj) v Kurumanu v Južnoafriški republiki (JAR), z vzletanjem na vitlo, nekaj let zapored napadali in postavljali svetovne rekorde v preletih na napovedan cilj in preletih s poljubno izbranim ciljem. Magična meja se je takrat sukala okoli 300 km. Kasneje je za dolge prelete v eno smer postala aktualna tudi Brazilija, njen vzhodni, dokaj ravninski del. Razdalje preletenih kilometrov so se po prelomu

tisočletja povzpele na preko 400 km. Z bratoma Valič smo v decembru 2006 imeli zopet v lasti svetovni rekord v preletu na napovedan cilj – 368,9 km, v tem poletu sta postavila rekord tudi v prostem preletu – 427 km. Vzletela sta v De Aaru v JAR.

Naši najboljši piloti so naslednja leta izboljševali rekorde večinoma v drugi kategoriji preletov, to je preletih na določen cilj s povratkom, katere so opravili z vzletom in povratkom do naše Sorice. Te vrste rekord, 302,1 km, je od letos zopet v lasti naših pilotov (Suša, Napret, Gaberšek, Orož), o njem smo pisali v junijski številki Ikarja. Zaradi oddaljenosti in s tem povezanimi stroški se na izboljševanje enosmernih rekordov v Brazilijo, JAR ali Avstralijo, kjer so za to najboljši pogoji, niso odpravljali.

Z večanjem razdalj in približevanjem magični razdalji 500 km pri preletih v eno smer, kamor se leti s smerjo vetra, se je spremenila tudi organizacija in taktika. Začelo se je leteti ekipno in v zadnjih letih se v Brazilijo odpravljajo predvsem ekipe iz Švice, Nemčije, seveda pa so tam tudi domači piloti, ki najbolje poznajo teren, hkrati pa so lahko vedno pripravljeni ob pravem dnevu. Rekorde ni več mogoče postavljati individualno in tako je tudi trenutni rekord v prostem preletu 564 km v lasti treh Brazilcev (13. oktober 2017 iz Aarune - Samuel Nascimento, Rafael Saladini in Donizete Lemos). V teh

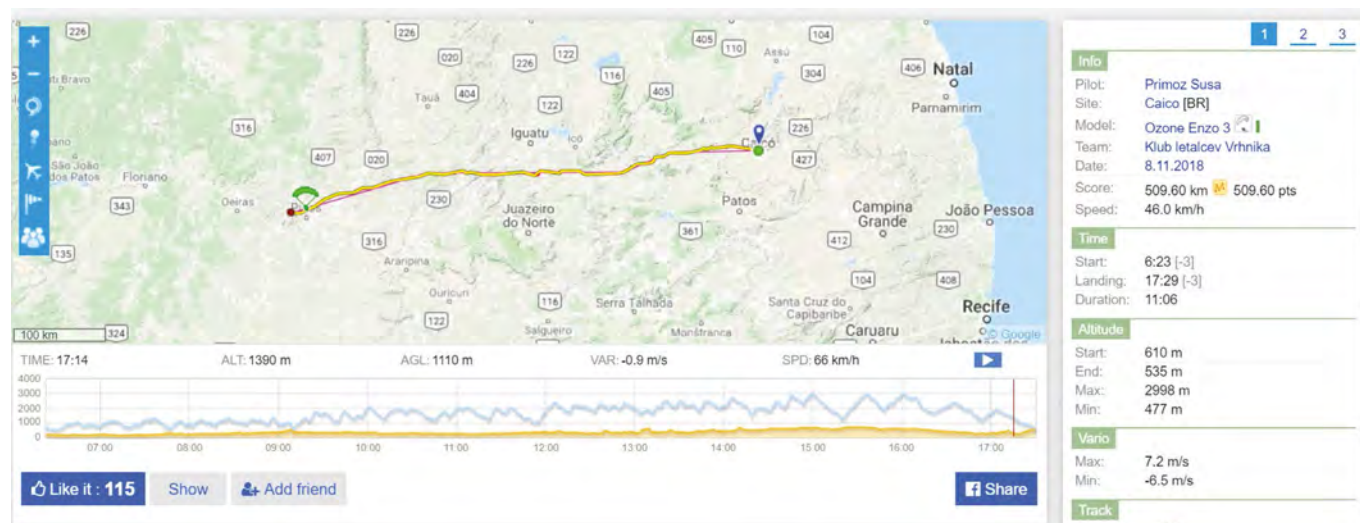
zadnjih letih so se menjavala tudi vzletišča, vzletanje se je prestavljalo vedno bolj proti vzhodu, da je lahko sedaj letenje vseskozi po bolj suhi pokrajini in ne preko bolj vlažnih gozdov, kjer je manj vetra, kakor je bilo to prej ob koncu poletov. Sedaj se vzleta na vitlo iz manjšega letališča v kraju Caico.

Letos se je za letenje teh dolgih razdalj odločil tudi naš vrhunski pilot Primož Suša. Majhno ekipo sta tvorila z Aaronom Durogatiem iz Italije. Oba sta že tekmovala na Red Bull X-Alps, Aaron je bil tam že dvakrat v cilju (6. in 7. mesto). Zmagovala sta tudi že na tekmah svetovnega pokala v preletih.

V Braziliji sta uspela uloviti nekaj dni lepega vremena in dobrih pogojev in v štirih poletih odletela daleč. 453 km, 411 km, 423 km in nato 8. novembra presegla magično mejo – 509,6 km. V zraku sta bila preko 11 ur in letela s povprečno hitrostjo 46 km/h. Tako se je Primož pridružil izbrancem, ki se lahko pohvalijo s 500 kkilometrsko znamko, Slovenijo pa priključil redkim državam s piloti, ki so to dosegli (7 - Brazilija, 6 - Švica, 1 JAR, 1 Italija, 1 - Slovenija).

ČESTITKE !!!

Primož nam bo letenje v Braziliji in premagovanje rekordnih razdalj predstavil na zaključni prireditvi ZPLS, v soboto, 1. decembra 2018, v Šempetru pri Novi Gorici. Vabljeni!



PRIZNANJA

Najboljši ZPLS piloti v 2018

Najboljšim trem posameznikom in prvouvrščenim ekipam za leto 2017 in 2018 bodo priznanja podeljena na zaključni prireditvi ZPLS, v soboto, 1.12.2018, v Novi Gorici.

ZPLS - preleti liga - JP | tekmovalni razred

- Dušan Durkovič** DJP Metulj Rimske Toplice
- Dušan Orož** DJP Kovk Ajdovščina
- Tomaž Toplak** KL Vrhnika

ZPLS - preleti liga - JP | športni razred

- Mitja Jančič** DJP Metulj Rimske Toplice
- Stojan Kranjc** DJP Kovk Ajdovščina
- Mitja Jug** DJP Kajuh Frankolovo

ZPLS - preleti liga - JZ

- Matjaž Klemenčič** DPL Posočje Tolmin
- Franc Peternel** DPL Let Škofja Loka
- Stanislav Galovec** DPL Posočje Tolmin

ZPLS - preleti XC Globe - JP

- Franci Reven** DPL Luftmandlc Idrija
- Bojan Gaberšek** DJP Kajuh Frankolovo
- Jernej Bodlaj** DJP Polet Kamnik

ZPLS - preleti XC Globe - JZ

- Boštjan Klemenčič** DPL Posočje Tolmin
- Janez Grm** KAL Slovenska Bistrica
- Matjaž Klemenčič** DPL Posočje

1 DJP Polet Kamnik

1 DPL Posočje Tolmin

ZPLS - točnost pristajanja - JP

- Matjaž Sluga** DJP Zlatorog Laško
- Jaka Gorenc** DJP Kanja Dolenjske Toplice
- Matjaž Ferarič** Čuk Dravograd

Sorica	SI	266.3		221.9 km		Mantra 6	17.8.2018	
Sorica	SI	221.4		184.5 km		Mantra 6	21.4.2018	
Stari Vrh	SI	174.1		124.4 km		Mantra 6	19.7.2018	
Sorica	SI	157.3		131.1 km		Mantra 6	9.9.2018	
Stari Vrh	SI	123.8		88.4 km		Mantra 6	23.6.2018	

Franci Reven - XC Globe JP

TEKMOVANJE

XCZPLS - 2017/18**XC Globe****Posamčno JP**

1	Franci Reven	Luftmandlc Idrija	942,9
2	Bojan Gaberšek	Kajuh Frankolovo	872,4
3	Jernej Bodlaj	Polet Kamnik	870,1
4	Franek Rakun	Sky klub Velenje	865,3
5	Srečko Jošt	Albatros Celje	839,2
6	Dušan Orož	Kovk Ajdovščina	813,5
7	Brane Rozman	Metulj Rimske Toplice	781,7
8	Jože Poje	Kimfly Vodice	748,9
9	Dragan Vidic	Polet Kamnik	727,3
10	Rok Rup	Sky klub Velenje	711,4
11	Sebastijan Podbregar	Eol Celje	708,4
12	Miha Mlakar	Luftmandlc Idrija	692,5

Ekipno JP

1	Polet Kamnik	1689,8
2	Albatros Celje	1453,7
3	Luftmandlc	1425,2
4	Sky klub Velenje	1410,4
5	Lintvar Šentjur	1360,0
6	Metulj Rimske Toplice	1243,7
7	Kimfly Vodice	1213,1
8	Klub letalcev Vrhnika	1136,2
9	Kanin Bovec	1122,5
10	Krokar Železniki	1055,4

Šteje 5 najboljših letov, prijavljenih na XCGlobe. Sodelujejo piloti, člani ZPLS. Pilot mora biti v celi sezoni predstavljen z imenom in priimkom. Vzleteti mora z vzletišča v Sloveniji. Pilot ne sme imeti v svoji spletni letalni knjižici nobenih letov z grobimi kršitvami zračnega prostora. Datum tekmovanja: 15.09.2017 - 14.09.2018.

<http://xcglobe.com/comp/zpls/solo/2018>

Posamčno JZ

1	Boštjan Klemenčič	Posočje Tolmin	293,2
2	Janez Grm	KAL Slov. Bistrica	283,6
3	Matjaž Klemenčič	Posočje Tolmin	267,7
4	Peter Kejžar	Let Škofja Loka	253,7
5	Ivan Brovč	Posočje Tolmin	241,0
6	Jure Bečan	Prepih Tržič	229,7
7	Miro Pergar	Delta klub Ljubljana	197,5
8	Andrej Mravlje	Delta klub Ljubljana	190,1
9	Aleš Meglič	Delta klub Ljubljana	165,2
10	Simon Vidmar	Delta klub Ljubljana	163,9

Ekipno JZ

1	Posočje Tolmin	807,4
2	Delta klub Ljubljana	607,9
3	Prepih Tržič	327,4
4	KAL Slov. Bistrica	196,1
5	Let Škofja Loka	178,3
6	Klub zmajarjev Maribor	72,0

Štejejo 3-je najboljši leti, prijavljeni na XCGlobe. Sodelujejo piloti, člani ZPLS. Pilot mora biti v celi sezoni predstavljen z imenom in priimkom. Vzleteti mora z vzletišča v Sloveniji. Pilot ne sme imeti v svoji spletni letalni knjižici nobenih letov z grobimi kršitvami zračnega prostora. Datum tekmovanja: 15.09.2017 - 14.09.2018.

<http://xcglobe.com/comp/zplshg/solo/2018>

Montalegre - Portugalska

16. - 26. julij



16.-26.7.2018 je bilo v Montalegre-u na Portugalskem **15. Evropsko prvenstvo v preletih z jadralnimi padali**: <https://airtribune.com/europg2018/results>

Člani slovenske reprezentance so tokrat bili: (prvih pet za točke SLO) **Primož Suša, Dušan Orož, Jurij Vidic, Tilen Ceglar, Lara Leban, Tadej Krevh, Bojan**

Gaberšek in Jošt Napret.

Do sedme tekmovalne discipline (od osmih) so se naši reprezentanti borili za stopničke. Na koncu je zmanjkalo malce športne sreče, oziroma tudi konstantnega vremena, kar je Slovenijo postavilo na končno 5. mesto. Posamično so bili trije najboljši Slovenci: **5. Dušan Orož, 7. Jurij Vidic, 18. Tilen Ceglar**

Paragliding Word Cup

Po letošnjih tekmah svetovnega pokala (Paragliding World Cup – PWC) v Avstraliji, Braziliji, Italiji in Bolgariji, je bilo v začetku septembra še zadnje tekmovanje v Turčiji. Ker so naši najboljši tekmovalci z uspehi na prejšnjih tekmah že dosegli uvrstitev v Superfinale, se tega tekmovanja niso udeležili. Superfinale svetovnega

pokala za 2018 bo od **19.-30.3.2019 v Baixo Guandu v Braziliji**. Uvrščenih je 80 pilotov in 10 pilotk, svojo udeležbo na tekmovanju pa morajo prijaviti do 19.12.2018. Zaradi precej poznega datuma je za večino slovenskih PWC pilotov, ki so se letos kvalificirali za "crème de la crème" tekmovanje (**Jurij Vidic, Dušan Orož, Bojan Gaberšek,**

Marko Novak, Jože Molek, Primož Suša in Tilen Ceglar) udeležba precej vprašljiva. V februarju in začetku marca sta predvideni namreč že dve tekmovanji svetovnega pokala za leto 2019, v Franciji in na Kitajskem. Upajmo, da bodo našli čas in sredstva za vse to, ter dosegli lepe rezultate.

CIVL World Pilot Ranking

Najboljši trije Slovenci so v zadnjih dveh mesecih na Svetovni rang lestvici (WPRS) uvrščeni sledeče:

Jurij Vidic, 2.mesto – oktober;
2.mesto – november

Dušan Orož, 8.mesto – oktober;
10.mesto – november

Tilen Ceglar, 30.mesto – oktober;
31.mesto – november.

(WPRS se spreminja mesečno glede na vse FAI1 in FAI2 tekme tekmovalcev iz celega sveta, kot tudi na kriterij-faktor »starosti« tekme).
http://civlrankings.fai.org/?a=312&leader_id=3&

Točnost pristajanja, svetovni pokal

Letos je bilo izpeljanih pet tekem svetovnega pokala (Paragliding Accuracy World Cup - PGAWC) - Turčija, Kazahstan, Indonezija, Kanada in Nepal. V oktobru je v Kanadi (Mount Yamska) 1. mesto osvojil Matjaž Ferarič, 3. mesto pa Matjaž Sluga. Na novembrski

tekmi v Nepal (Sirkot) je Rok Preložnik zasedel 4. mesto, Maja Navodnik Preložnik pa 8. mesto v ženski kategoriji. Vsi naši tekmovalci so pustili kakšno letošnjo tekmo, saj se za skupno uvrstitev štejejo najboljše 2/3 vseh rezultatov. Od 13.-15.12.18 bo v Albaniji (Korca) zadnja, šesta

tekma svetovnega pokala. Trenutne uvrstitve naših:

1. Matjaž Sluga
2. Matjaž Ferarič
6. Jaka Gorenc
7. Rok Preložnik



V letošnjem letu se je oblikovala in imenovala mladinska reprezentanca v preletih z jadralnimi padali. Na razpis, ki je bil s strani Letalske zveze Slovenije (v nadaljevanju: LZS) objavljen v mesecu aprilu, se je odzvalo veliko več pilotov, kot se je pričakovalo. To priča o tem, da si piloti želijo leteti z najboljšimi slovenskimi piloti, da želijo napredovati in da hočejo biti del zgodbe, ki jo sedaj pišejo naši elitni tekmovalci (SLO paragliding team).

V državah, kjer je jadralno padalstvo bolj razvito, že nekaj časa skrbijo za tekmovalni podmladek. Skrajni čas je bil, da s tem začnemo tudi pri nas. Za selektorja mladinske reprezentance sem bil imenovan Dušan Durkovič. Oktobra smo izbrali 10 talentov, s katerimi že opravljamo treninge na Gorenjskem, počasi pa se že premikamo na Primorsko, saj je zimska sezona pred vrati. Treningi so odprtega tipa in se nam lahko kadarkoli pridružite. Kdaj in kje imamo treninge lahko povprašate naše nove mladince, ki vam bodo na vprašanje z veseljem odgovorili.

Vsako leto na koncu sezone se bo mladinska reprezentanca na novo formirala, tako imate več kot dovolj časa, da vas opazimo in da si to mesto prislužite. Trenutno imajo reprezentanti polno podporo s strani LZS in sponzorjev kot so: Naviter, Stenar, si, ter nekateri prodajalci padalske opreme. Največjo podporo pa imajo od SLO paragliding teama, ki na njih prenaša svoje bogato znanje.

Reprezentanca je sestavljena iz pilotov, ki letijo B, C, D in CCC varnostni razred padal in so se med sabo odlično ujeli. Naše mlade zvezde so:

Rok Lotrič | Matic Dejanovič

Peter Kocjan | Mitja Jančič

Nick Petrič | Nejc Okorn

Jernej Simič | Miha Vovk

Tomaž Bavdaž | Robert Hren

Podrobnejša predstavitev ekipe bo objavljena na internetni strani <http://www.sloparaglidingteam.si>

EP v natančnosti pristajanja - Kobarid



KOBARID, SLOVENIA

Evropsko prvenstvo v natančnosti pristajanja z jadralnimi padali - Kobarid, Slovenija 2018 je za nami. Dobra priprava pred tekmo in izkušnje iz lanskega leta so prav gotovo bili dober temelj odlični izpeljavi prvenstva. Ekipa na pristanku, vzletišču v tekmovalni pisarni in pri prevozi so funkcionirale usklajeno in gladko. Prvenstvo smo otvorili v centru Kobarida v velikem slogu z vrhunsko izpeljano prireditvijo. Training dan in 5 od planiranih 6-ih tekmovalnih dni je minilo brez nesreč in v sproščenem vzdušju. Izvedli smo 11 serij od maksimalno 12, kar je dalo možnost, da se pokaže resnična kvaliteta in konstantnost tekmovalcev. Piloti iz 24-ih držav so prve lete za trening pričeli že 2 do 3 dni pred prvenstvom. Na sami tekmi je bilo 111 tekmovalcev. Ocenjujemo da je bilo

v teh 10-ih dneh opravljenih preko 1800 vzletov z Ozbenja. Seveda je to pustilo posledice tako na cesti kot na samem vzletišču, kar bo potrebno v prihodnjih mesecih sanirati, da ne bo še večje škode. Ponovno smo dobili potrditev, da je Ozben idealen za tovrstna tekmovanja in Kobarid ob usklajeni organizaciji odličen kraj za velika tekmovanja.

Evropsko prvenstvo smo zaključili s svečano podelitvijo, kjer smo Slovenci dokazali kam spadamo v natančnosti pristajanja z jadralnimi padali. Matjaž Sluga je ubranil naslov evropskega prvaka. Na stopničkah sta mu delala družbo še dva Slovenca, Jaka Gorenc in Matjaž Ferarič. Ekipno smo Slovenci evropski prvaki. Na spletnih straneh so podrobni rezultati tekmovanja in galerija slik na: www.pgaeuro2918.lzs-zveza.si

Zahvala vsem organizacijam in posameznikom, ki so kakorkoli pripomogli k temu velikemu dogodku.

Občina Kobarid, zavod za turizem Dolina Soče, Naviter, Gruber d.o.o., SloveniaControl, JelkinHram, Gradient, Letalska zveza Slovenije, kamp

Rut, Hildegarden hostel, kamp Koren, Teja bar, kamp Liza, holliday home Rainbow, Elektro Primorska, X-DreamFly, Turistična kmetija Kranjc, Penzion Šterk, Apartmaji NAC, Fundacija Poti Miru, Apartmaji Berginc, Mlekarna Planika, Restavracija Poljana, X-Point, Hiša Polonka, kamp Lazar, sobe pri Lovrižu, Positive Sport, zavarovalnica Triglav, kamp Gabrje, Laško, Metlika, Holliday house Rejmr, apartmaji Cuvee, pizzeria Soča, Petrol, Mlinotest, GRS Tolmin, Triple Seven Gliders, A1, Kvibo, Metka Miklavič, Josip Kezič, Gravitacija d.o.o., Kajakaška zveza Slovenije, ISD Drežnica, Disco Pleterje, VDC Tolmin, OŠ Simona Gregorčiča, Nataša Hvala Ivančič, PGD Drežnica, Drežniška fantovščina, PGD Kobarid, Kakaj klub Soške elektrarne

Organizatorja tekmovanja: Društvo Adrenalin paragliding team Gornje Posočje in KJP Krokari Železniki



Rezultati

Na tekmovanju so nastopali:

Matjaž Sluga (1.),
Jaka Gorenc (2.),
Matjaž Ferarič (3.),
Rok Preložnik (10.),
Anton Svoljšak (27.),
Duško Gorenc (44.),
Renato Herega (47.)

V ženski konkurenci:

Maja Navodnik Preložnik (6.),
Špela Krnc (9.)

Ekipno:

1. Slovenija (Sluga, Gorenc, Ferarič,
Preložnik, Svoljšak, Navodnik
Preložnik, Krnc)

Trener in vodja ekipe:

Srečko Jošt



Slovenija, Češka, Srbija



Matjaž Sluga



Jaka Gorenc



Matjaž Sluga v pristanku



Matjaž Ferarič



Dolina Soče
DOVEČ KOBARIŠKO VALMUN
SOČA VALLEY

LETALSKA
ZVEZA SLOVENIJE
AERONAUTICAL ASSOCIATION OF SLOVENIA

Serial Cup 2018

Že od leta 2011 Gašper Prevc s svojo ekipo vsako leto v Tolminu ob koncu avgusta ali v začetku septembra uspešno organizira tekmovanje Serial Cup. Vzleta se iz vzletišč Kobala in Lijak. Tekmovanje poteka v kategorijah serijskih padal, najvišja klasa je lahko EN-C. Glavni namen Serial Cup-a je izobraževalni – vedno se povabi 3 "top" svetovne pilote, ki tu letijo na serijskih padalih. Tako lahko ostali spremljajo

poteze najboljših, se z njimi primerjajo, vsak od njih pa pripravi tudi predavanje iz področja XC letenja in tekmovalne taktike.

Dogajanje je prilagojeno predvsem pilotom, ki so se začeli ukvarjati z XC letenjem in bi radi izboljšali svoj nivo znanja in izkušenj, preleteli razdalje in spoznali kako uspešno opraviti tekmovalne naloge. Po vsakodnevem letenju

je zvečer tudi analiza tekme, nato pa še predavanje (dokumentirana so na: <https://www.serialcup.com>)

Vsako leto je število udeležencev (100) zapolnjeno že kmalu po razpisu, predvsem s tujimi tekmovalci. Letos je bilo naših pilotov skoraj 30 in objavljamo zapis enega od njih.

Avtor: Simon Rant

Letošnji Serial Cup se je pričel v četrtek, 23.8., zvečer, z registracijo v kampu Gabrije. Večina SLO pilotov se je registrirala šele v petek zjutraj na Lijaku, preden se je pričela prva tekmovalna naloga – Task1. Vsega skupaj je bilo registriranih 105 pilotov, od tega 29 Slovencev. To je bila moja prva dirka, tako da bo tale report morda tudi malo osebno obarvan.

Po vzletu nas je kar nekaj "pocurilo", še preden se je vse skupaj sploh začelo. Bili so tudi primerki, ko pilotu od trenutka vzleta do trenutka pristanka vario ni niti enkrat zapiskal... No, task je bil na našo srečo zaradi nevihte nad Vipavo predčasno prekinjen in tako neveljaven. Zvečer je Jošt Napret imel predavanje, vendar sem jo (kot večina ostalih slovenskih pilotov) pobrisal domov, saj je bilo za soboto in nedeljo napovedano slabo vreme. Posnetek tega predavanja je kasneje kmalu na spletu in si ga takrat ogledam.

V ponedeljek zjutraj smo se spet vsi zbrali v Gabrijah in se vsi naenkrat odpravili na Kobalo. Pohvala za organizacijo zadostnega števila kombijev! Sedimo na vrhu in ponovno gledamo na tablo Task1, ki bo tokrat najverjetneje veljaven. Poženemo se v zrak in se trudimo, ampak nekako ne gre više kot 1700 m. Prvi obrat je Slap ob Idrijci in nato nazaj proti grebenu, kjer nadaljujemo proti Kobariškemu Stolu, kjer ima obratna točka radij 11 km. Jaz zaradi konzervativnosti, prvega resnega taska v življenju in nizkega EN-B padala počasi ostajam zadaj. Že na Mrzlem vrhu štrikam, ampak ne gre in ne gre preko vrha. Vseeno se vržem na Planico, kjer

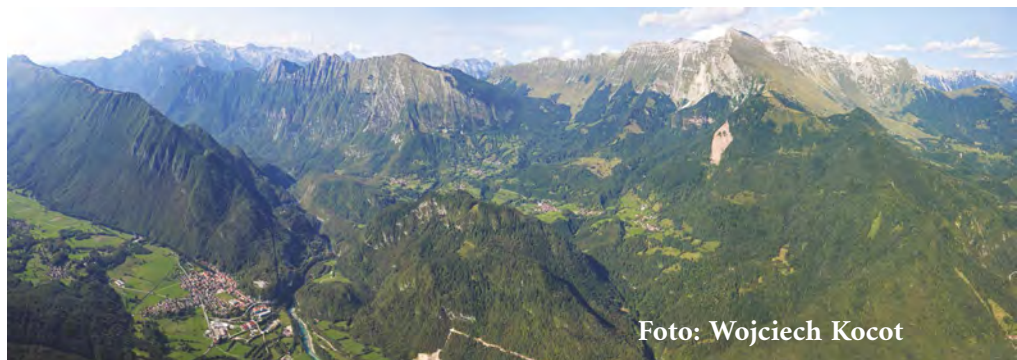


Foto: Wojciech Kocot



nič ne dela. Odločim se, da poskusim odleteti naprej in že srečujem prve, ki se vračajo iz druge obratne točke nazaj na Planico. Vsi po vrsti so veliko nižje od mene in sam pri sebi naredim križ čez njih, saj še ne vedo, kaj jih čaka tam.

Sam se naslonim na Ladrski vrh in v pol ure zlezem nad Ozben. Šlo je počasi in vmes sem imel priliko gledati masaker na Planici, ko je kakih 70 pilotov pristalo praktično na isti travnik.

Uspem obrniti drugo točko in se odpravim nazaj proti Mrzlemu vrhu. Na tleh vse polno padal, ki jih zlagajo in nad Volarje se pripeljem tako nizek, da se tudi sam že vidim med njimi. Malo po bočnega vetra je bilo in v pol ure mi po serpentinah uspe splezati na Mrzli vrh,

od koder obrnem Tolmin. Ko priletim nazaj na Mrzli vrh, spet malo cik-caka do vrha in nato v loku pod Krnom do koč, kjer popravim višino, kolikor se je dalo. V enem "glajdu" poštampiljam Srednji vrh in priletim v sredino Krasjega vrha. Tam ne gre in ne gre čez vrh, zato se nestrpno odpravim po robu hribov proti Krnu in se tako ponovno znajdem na Ozbenu z nezavidljivo višino. Ura je bila 17:30 in dan se je bližal koncu. Zadnja obratna Most na Soči mi ni bila usojena in tako (na žalost) spet lahko izkoristim odličnost organizacije tudi pri pobiranju »curašev«. Ta dan je v cilj uspelo priti samo 14-im pilotom z bratoma Valič na čelu in kot presenečenje na tretjem mestu Miha Vovk z Ioto. Zvečer je sledila analiza in predavanje Nicole Fedele.

Torek zjutraj, spet gremo na Kobalo. Sledi klasika - vožnja, priprava padala, sendvič, pijača in briefing. Ta dan je šlo v štartu na 2000 m in se malo laže diha. Prva obratna je zopet Slap, kjer smo se lepo razvrstili in nato letimo nazaj na Kobiljo glavo, kjer "natankamo" malo višine za Vogel, ki je druga obratna. Nadaljujemo proti Krnu, kjer se dotaknemo obratne točke Hum in pod Krnom spet dirkamo nazaj proti predzadnji obratni točki Lajnar (radij=18km). Cilj je bil v Kobaridu na Petrolu in na poti do tja se je bilo potrebno dotakniti tudi točke Livek. Večina pilotov je v cilj priletela z 200 ali 300 m zalogo višine. Bogovi so se me tokrat usmili in v trenutku, ko sem se odpravil na "final-glide" sem v glavi imel sliko "curaže", v resnici pa sem uspel za slabih 10 metrov preleteti grmovje pred travnikom ob črpalki. Ta dan je bila večina pilotov v cilju in rezultatska razpredelnica je tokrat pokazala kam v resnici sodim - na začetek zadnje četrtine!

Skupno:

1. Urban Valič (SLO)
2. Aljaž Valič (SLO)
3. Yury Mishanin (RUS)

Dekleta:

1. Anca Tabara (ROU)
2. Sona Perglerova (CZE)
3. Joanna Kocot (POL)

Kategorija Junior (do 28 let):

1. Mitja Jančič (SLO)
2. Gaspar Balczo (HUN)
3. Matic Dejanovič (SLO)

EN-B:

1. Aleš Žumer (SLO)
2. Niclas Gossele (GER)
3. Miha Vovk (SLO)

EN-C:

1. Urban Valič (SLO)
2. Aljaž Valič (SLO)
3. Yury Mishanin (RUS)

Kar se organizacije tiče bi tudi tokrat dal pohvalo in zahvalo za "Goal beer" (pivo v cilju). Prva dva v cilju sta bila zopet Valič-a, na tretjem mestu pa Mitja Jančič, ki je tako tudi opravičil naziv predavatelja. Mitja nam je zvečer predstavil pomembnost analize opravljenih letov in Naviter-jev program SeeYou.

V sredo nas je za dobro jutro v vasi Ljubinj ustavila policija. Šlo je bolj za birokracijo, kot za kaj drugega in se je po nekaj minutah vse srečno izteklo. Na Kobali smo imeli dva briefinga, ker so se razmere toliko spremenile, da je organizator tudi spremenil task. Start je bil ta dan malo drugačen in smo se pred začetkom dirke večinoma pozicionirali v bližino Vogla. Nato smo odleteli do Krna in po Polovniku do konca, kjer se je bilo obratne točke najlaže dotakniti na sredini doline med Polovnikom in Kobariškim Stolom. Sledil je povratek do Krna in dotik točke Tolminski Kuk. Zadnje obratne točke se je bilo najlaže dotakniti nekaj malega naprej od Planice, potem pa je samo še sledil »glide« do kampa. Prvi dve mesti sta zopet dobila Valiča, na tretje pa je tokrat stopil Rus Mishanin. Zvečer je glavno besedo imel Primož Suša in je povedal nekaj (krep-

kih) na temo trenutnega točkovanja in deljenja "leading points-ov" (dodatne točke za vodeče med tekmo). Sedaj namreč ni možno vedeti na katerem mestu boš pristal glede na to, kateri po vrsti si prečkal ciljno črto, kar pa nikakor ni dobro za naš šport. Burna debata se je po predavanju seveda naprej odvijala v posameznih skupinah širom kampa. Dodaten vzrok za te debate je bilo tudi dejstvo, da se je Serial Cup letos točkov-al s časom in ne s točkami. Pač - drug sistem in na to temo nimam kaj dodati, ker sem še preveč zelen...

Zadnji dan smo imeli task na Lijaku. Task je bil... hmmm... Kako bi rekel... V inštrument je bilo potrebno vnesti 12 točk... Malo sem in malo tja po grebenu, potem pa po ravnini in nazaj noter v Trnovo (kjer sem jaz zaključil tekmo) in potem še ven na Šempeter in v cilj. Kdo je zmagal pa lahko spet samo ugibate?!

Po končanem zadnjem tasku je sledil povratek v kamp, kjer je sledila še razglasitev in seveda loterija. Kot celoten dogodek lahko organizacijo samo pohvalim. Vreme je tudi več ali manj služilo tako, da se še kdaj vidimo!



Foto: Wojciech Kocot

Jesenski H&F

Potoška gora 2018

Lepa jesenska sobota, 13. oktober, dobra napoved za letenje....

V Preddvoru se je zbralo okoli tri-deset ljubiteljev hoje in letenja. Cilj - vzletišče na Potoški gori, 720 m nad dolino Kokre, ki je tudi drugače kar pogosto obiskan cilj H&F obiskovalcev in dobro izhodišče za lokalno jadranje. Izziv srečanja je bil čim hitrejši vzpon, oziroma preizkusiti

svojo mejo telesne zmogljivosti ali pa čisto normalen tempo, samo da prideš gor.

Najhitrejši je bil Matej Kastelic s časom 40 minut in 43 sekund, kar je trenutni »uradni rekord« proge, možnost preseganja bo zopet v jeseni 2019.

Dan je omogočal lepo jadranje, naj-

bolj zagnani so leteli do Kriške gore in nazaj, oziroma jadrali dobri dve uri. Tisti, ki jim vzpon ni bil dovolj, so nadaljevali hojo do koče na Hudičevem borštu in poleteli od tam ali celo obiskali vrh Zaplate...

V dolini pri Piceriji Urša je letalce čakala »pika«, zadetek je bila pijača pri Urši, a pijačo smo si morali plačati sami, kajti pika je ostala nepohojena...



Spočiti in zagnani



Štartna lista



Malo manj spočiti, a še vedno zagnani



Pika, ki je bila tokrat premajhna

40 let od prvega državnega prvenstva V LETENJU Z JADRALNIMI ZMAJI



Avtor: Jurij Franko

Čas je že bil, da se stare bajte ponovno zberemo na kraju zločina, na takratnem pristanku v Rudnem pod Dražgošami. Kot pred davnimi leti prvenstvo (27.- 29. oktobra 1978) je letošnja obletnico organiziralo društvo LET iz Škofje Loke. Obrazi so sicer malo manj mladostni, ampak iskrenje v očeh vseh prisotnih ob obujanju spominov ni bilo nič manjše kot takrat, ko smo se v dveh razredih – standard in odprti – s 352 izvedenimi poleti pomerili za naslove v takrat edini disciplini, času in točnosti pristajanja.



Prišlo je veliko več udeležencev, kot sem pričakoval, tudi zmagovalca v obeh razredih sta prišla (Ivan Rupnik – standardni razred in Peter Soklič – odprti razred). Postavili smo nekaj zmajev, ki imajo danes že muzejsko vrednost in se podili po travniku gor in dol. Ogled filmov, fotografij, člankov in dokumentov iz tistega časa so sprožili ure in ure debat, tako da sta šele golaž in topel kruh poskrbela, da

smo za nekaj minut utihnili. Sledil je sprehod do takratnega pristanka in najbolj zagrizeni smo se (z avti) povzpeli še do samega štarta, kjer smo vzletali kar trikrat v vsakem od dveh veljavnih tekmovalnih dni.

Čas je prinesel mnogo sprememb, zmaji so postali boljši, varnejši. Šport se je razvil tako v rekreativnem kot tekmovalnem letenju, ampak navdu-

šenje ostaja. Kar nekaj udeležencev prvega državnega prvenstva še danes leti.

Sivolasi gospodje smo na koncu sklenili, da se moramo dobivati bolj pogosto da obnovimo spominske zapise v naših pešajočih sivih celicah. V podjetju mladini pa še nekaj slik in link na posnetek s Super 8mm filmom: <https://vimeo.com/jurijfranko/dp1978>





Karlo Valant - DP 79



Janez Rak - DP 79

Ivan Brovč

ŠTIRIDESET LET ZAPISAN ZMAJARSTVU

Avtor: Olga Zgaga

Na začetku so štirje imeli enega zmaja. Štirje so leteli, štirje so zmaja »lomili« in vsi štirje so ga vzdrževali. Od štirih pionirjev zmajarstva na Koritnici včasih leti še Mirko Šorli, aktivno pa le še Ivan Brovč.

Med začetniki zmajarstva na Tolminskem in v Sloveniji

Ivan Brovč iz Koritnice v Baški grapi velja za enega od začetnikov zmajarstva na Tolminskem in v Sloveniji. Ledino v tej dejavnosti je začel orati takoj za prvimi Gorenjci, že konec sedemdesetih in v začetku osemdesetih let prejšnjega stoletja. Trenutek, ko je leta 1975 skupaj s prijatelji - sovaščani Mirkom Šorlijem, Ivanom Mrakom in Vladom Erzenom na



Foto: Darinka Gabršček

prireditvi »Noč na jezeru« prvič videl leteti zmajarje, ga je tako prevzel, da mu je zaznamoval celo življenje.

Že leta 1977 so vsi štirje skupaj kupili enega zmaja domače izdelave. Z vrhov nad Baško grapo so se popolnoma brez izkušenj začeli poganjati v nižino. *»Nismo vedeli, kakšni naj bodo vremenski pogoji za vadbo, kakšna mora biti strmina, kako zgleda vzletni postopek,« se spominja Ivan. »Bili smo res čisto utrgani! V enem dnevu smo šli zjutraj na Kojco, popoldne na Koriško goro, od koder je proti večeru eden od nas skočil. Ostali smo na travniku v dolini z avtomobilskimi žarometi osvetljevali kraj pristanka. Danes vem, da smo imeli veliko sreče, da smo sploh preživeli. Domačini so nam bili pa hvaležni, češ, da smo pregnali vrane s koruznih polj.«*

V tem času je Ivan delal v Škofji Loki in tam spoznal prve škofovloške zmajarje, tudi Staneta Kranjca. V Posočju pa sta takrat že letela tudi Ivo Konavec in Franci Kuštrin, česar pa Koričani niso vedeli. Naslednje leto so že leteli skupaj.

Nakup lastnega zmaja industrijske izdelave v letu 1978 je Ivanu dal tak zagon, da se je vključil v pravkar ustanovljeno sekcijo zmajarjev pri Posoškem aeroklubu, leta 1981 pa se je zapisal novoustanovljenemu Društvu za prosto letenje Posočje. Počasi so do svojega zmaja prišli tudi preostali trije...

Tekmovalni uspehi

Ivana je zmajarstvo tako rekoč zasvojilo. Že leta 1979 se je s tem športom začel ukvarjati tudi tekmovalno in več kot desetletje krmaril v vrhu slovenskega zmajarstva.

V letu 1981 je postavil nov rekord v trajanju poleta, leta 1982 dosegel državni rekord v preletu s povratkom, leta 1990 pa v preletu v trikotniku. Od leta 1982 do 2005 se je udeležil vseh tekem državnega prvenstva. Po-



Prvi polet v Rutu 1977



Državno Kriška gora 1983

samično je bil štirikrat državni prvak (1983, 1986, 1992, 1995), pogosto pa uvrščen na eno od prvih treh mest. Večkrat je stal na zmagovalni stopnički tudi kot član ekipe DPL Posočje, kar šestkrat s svojimi tremi Koričani Erženom, Mrakom in Šorlijem.

Leta 1982 je letel na evropskem prvenstvu v Franciji, v letih 1983

in 1985 na svetovnih prvenstvih v Nemčiji in Avstriji.

Najvišje stopničke si je priletel na tekmah Alpe-Adria Cup (srečanje treh dežel), trikrat je stal na eni od stopničk v tekmah za pokal Slovenije. V novem tisočletju je bil večkrat med najboljšimi tremi piloti Zveze za prosto letenje Slovenije (preleti XC Globe), nazadnje v letu 2017.



Državno Kriška gora 1986 (tretji z desne)

»Najbolj so mi ostala v spominu tekmovanja za memorial Tomaža Koželja na Kriški gori. Po pravilu si ga dobil v trajno last, če si zmagal štirikrat zaporedoma. Meni je to uspelo.«

Nekdanjo skromno opremo danes dopolnjujejo vedno bolj izpopolnjeni instrumenti, ki pa so v pomoč le, če jih znamo uporabljati. Zato se je treba stalno učiti.«

Samoizobraževanje

Rdeča nit njegovega zmajarskega udejstvovanja je bilo nenehno samoizobraževanje. Brezštevilne ure prostega časa in samoiniciativnosti je v želji po čim bolj varnem letenju namenil osvajanju strokovnega znanja, ki ga je v začetku moral poiskati v tuji literaturi, na strokovnih predavanjih in pri izkušenih zmajarjih. Tako se je izmojstril v zmajarja, ki do potankosti obvlada tehniko letenja, meteorološke procese in pojave v ozračju ter zakone aerodinamike. Ob tem razmišlja: »Pogum ni dovolj, uspeh je pogojen z izkušnjami in znanjem. Tudi danes prva mesta na tekmovanjih dosega zelo malo mladih. Za zmajarja je nujna tudi dobra psihofizična kondicija. Imel sem srečo, da me zmaj samo trikrat ni varno pripeljal na trdna tla, pa še takrat brez hujših posledic.«

Uspešno je sledil hitremu tehničnemu razvoju zmajev in se mu prilagajal. »Dokler sem tekmoval, sem zmaja zamenjal skoraj vsaki dve leti. V začetku so bili zelo preprosto grajeni, kar 15 kg lažji, bolj občutljivi, a manj varni. Danes je njihova zgradba mnogo trdnjša.

Med začetniki zmajarstva na Tolminskem in v Sloveniji

Leta 2002 se je prvič spopadel z organizacijo državnega prvenstva v jadralnem letenju z zmaji. Do lani jih je spravil pod streho štirinajst. Skoraj pod vsako se je podpisal tudi kot vodja tekmovanja. Letos je vodilno mesto pri organizaciji tekme prepustil mlajšemu in mu pomagal kot pomočnik direktorja tekmovanja. V obeh vlogah se je izkazal s strokovnostjo, odgovornostjo, z izostrenim občutkom za nenadne spremembe meteoroloških situacij in za hitre, taktične odločitve. In s sposobnostjo mreženja!

»Slovensko zmajarstvo je že zgodaj doseglo visoko raven razvoja. Če smo hoteli napredovati, smo se morali odpreti navzven. Tako je državno prvenstvo preraslo v tekme z mednarodno udeležbo in občutno pridobilo na kvaliteti. Še leta 2006 so bili prijavljeni trije, štirje tuji in več deset domačih tekmovalcev. Sedaj je ravno obratno.«

Mu je kakšna od tekem posebej sedla v spomin? »Ne morem reči. Zado-



Prenos pošte z zmajem 1995

voljstvo, da vremenske razmere dovolijo izpeljati tekmovalni program vsaj v mesecih, da je tekma regularna, preplavi vse poprejšnje težave.«

Učitelj letenja z jadralnimi zmaji

Zaradi vse bolj zahtevnih priprav v zvezi z vodenjem tekmovanj, ki ga zaposlujejo tudi več kot pol leta, je po letu 2007 prenehal s tekmovanji na državnih prvenstvih. Posvetil se je učenju letenja z jadralnim zmajem. Danes je eden od treh strokovnjakov te vrste v Sloveniji. Tako svoje bogato znanje prenaša na mladi rod. V enem letu »vzgoji« največ tri zmajarje. Poleg tega deluje tudi kot pilot tandema jadralnega zmaja. Kaj lahko pove o svojih učencih?

»Ponavadi že po koncu začetnega tečaja ocenim, ali je učenec psihično in fizično sposoben, ali je osvojil znanje, ali ga je strah. Vedno jih nagovarjam, naj med sestavljanjem zmaja opazujejo okolico, kaj počnejo drugi letalci, kako letijo ptice. Predvsem pa naj sledijo meteorologiji, ki je za letenje bistvena.«

Prostovoljstvo v Društvu za prosto letenje in v centru Kobala

Ivan Brovč je od ustanovitve dalje dejaven v Društvu za prosto letenje Posočje Tolmin. Bil je tudi njegov predsednik, vseskozi pa deluje v organih društva in v organih Zveze za tehnično kulturo Posočja Tolmin, katerega član je društvo.

Društveno pot ni tlakoval le s tekmovalnimi uspehi. Neprecenljivo bogato je tudi njegovo zagnano in brezkompromisno prostovoljstvo pri dolgotermnem vzpostavljanju in vzdrževanju vzletnega centra Kobala. Tudi po njegovi zaslugi sodi danes med dobri dve desetini najboljših destinacij za prosto letenje na svetu in ima vse pogoje za mednarodna tekmovanja. »Ljubitelji letenja so navdušeni nad njenimi lepotami in dobrimi pogoji letenja. Radi se vračajo sem s svojimi prijatelji, pa tudi z družinami. Kobala ima tridesetletno tradicijo in dobro lego, ki omogoča letalcem izkoriščati vzhodne in zahodne vetrove. Še vedno pa niso izkoriščene vse možnosti, ki se ponujajo predvsem v športnem turizmu. Ampak smo na pravi poti,« ocenjuje Ivan. Vse to pomembno vpliva na dvig kvalitete turistične ponudbe v občini Tolmin, v kateri so možnosti rekreativnih aktivnosti vse bolj cenjene.

Prenos izkušenj v tujino

Svoje izkušnje je Ivan prenesel tudi v tujino, zlasti v Federacijo Bosne in Hercegovine. V Mostarju je v okviru gorske reševalne službe pomagal odpreti šolo za letenje z zmajem in štiri poletja deloval kot inštruktor, še zdaj se tja vrača vsako jesen.

Dobitnik priznanja Občine Tolmin Ob letošnjem prazniku Občine Tolmin v mesecu maju je bil Ivan Brovč za več kot 40-letno uspešno prostovoljno delo v zmajarstvu in za pro-

mocijo Baške grape, občine Tolmin in Slovenije eden izmed dveh dobitnikov občinskega priznanja.

In kako naprej?

Kot učitelj letenja in kot organizator in vodja mednarodnih tekmovanj si

predvsem zaradi prenašanja znanja prihajajočim generacijam želi delati še naprej. Tudi želja po letenju in po neznanem ga še vleče pod oblake. A ker pozna meje svojih zmogljivosti, »le za užitek, ko začutiš, da je zunaj dan, kot rojen za letenje in bi bil veliko slabši, če bi delal karkoli drugega.«



Zmaj je njegov sopotnik



Ko leti s pticami

Matjaž Klemenčič

Zmajar, ki zna leteti tudi s padalom.

Avtor: Gašper Prevc

Že 19 let letiš z zmajem, zadnja leta te pogosto videvamo tudi s padalsko opremo. Zmajar ali jadralni padalec?

Ne bi rekel, da sem čistokrvni padalec, še vedno raje letim z zmajem :). Precej več ur naletim z zmajem, že sama udeležba na zmajarskih tekmah prinese veliko ur letenja z zmajem. Res pa je, da sedaj veliko več letim s padalom.

Če imaš normalno službo in delaš do 16.00, je za zmaja velikokrat prepozno. Po duši sem in bom še vedno zmajar. Če je dober dan in nisem časovno omejen, potem je izbira jasna - zmaj.

Kako to, da si se poleg zmajarstva začel ukvarjati tudi z jadralnim padalstvom?

Pravzaprav sem se zmajarstva in padalstva lotil hkrati. Leta 1996 sem se z mojim očetom začel učiti leteti z zmajem. Takrat smo se v Tolminu dobili skupaj majhna klapa s starim Cloud padalom



in z željo po letenju. Za zmaja sem bil takrat še premajhen in "prešov". Star sem bil 12 -13 let. Oče me je učil na terenu. Zmaja primernege mojim kilogramom se takrat ni dalo kupiti v Sloveniji, tako da sem lahko letel samo na poligonu s prevelikim zmajem. Želja pa je bila seveda leteti več kot samo na poligonu. Ko smo dobili tisto staro padalo, smo se učili drug od drugega. Tako je prišel dan, ko smo se z mopedom odpeljali na Kobalo in prvič tudi zares poleteli. Ko je oče izvedel, da smo leteli s Kobale, se je nakup zmaja pospešil. :)

Kasneje, ko sem lahko letel z zmajem z višjih vzletišč, sem na padalstvo pozabil. Po petnajstih letih, ko sem začel delati pri podjetju Triple Seven, je padalstvo postalo spet aktualno. Sedaj imam padala na razpolago, zato pogosteje letim tudi s padalom. Predtem nisem razmišljal, da bi svoje finance vlagal še v opremo za jadralno padalstvo. Sedaj pa me je potegnilo tudi v to smer.

Se pa ta dva svetova med sabo zelo dobro dopolnjujeta. Mentalno uletenost za zmaja mi daje tako jadralno padalo kot zmaj. Na primer, če letim s padalom zimsko ligo, je to ravno tako mentalni trening za tekmovalje, kot če bi čez zimo treniral izključno z zmajem.

Katere so glavne razlike med panogama?

Padalstvo je definitivno enostavnejše. Nahrbtnik vržeš v avto in greš. Za zmaja letalni pogoji hitro niso dovolj dobri, da bi hodil na vzletišče in zmaja sestavljal. To se potem odraža v tem, da imaš več dni letenja s padalom.

Prednost padalstva je tudi ta, da lahko letiš mikrolokacije in tam

pojadraš. Odkar letim s padalom, sem vzletel z več različnih vzletišč, na katere prej niti pomislil nisem. Ko pa si enkrat z zmajem pod bazo in potegneš speed bar ... ko stvar "zalaufa" ... to odtehta vse potrebne priprave, ki jih zmaj zahteva, da prideš do letenja. Res se premakneš. S padalom lahko tiščiš pospeševalnik do konca, ampak tega občutka ne boš doživel. S padalom je dinamika letenja drugačna kot z zmajem.

Razlika je tudi ta, da padalo kupiš in ga letiš. Da zmaj dobro leti, ga moraš znati sam pravilno nastaviti, kar zahteva kar nekaj praktičnega znanja.

Kakšen je občutek vrtenja termičnih stebrov?

Precej se razlikuje, tako da je težko primerjati. Pri padalu je površina večja, kar pomeni, da vse tiste "balončke" lepše zapelješ in lahko bolje centriraš. Jadralno padalo je naprava, ki ti boljše pokaže kje je termično dviganje in te lepše pelje vanj. Je pa občutek pri zmaju bolj prvovrsten. Z zmajem se moraš bolj potruditi, da pobereš termično dviganje, saj je zmaj nestabilen. Ves čas nekam leze, zato ga moraš precej popravljati in ga čutiti. Več časa rabiš, da se priučiš pobiranja termičnih dviganj z zmajem, kot s padalom.

Pri vходу v dviganje s padalom vario začne piskati, potem traja nekaj časa, da dosežeš najvišje dviganje in takrat začneš obračati. Pri zmaju je treba dviganje čutiti že prej, drugače odletiš predaleč in si hitro izven dviganja.

Kaj si iz enega športa v tekmovalnem smislu prenesel v drugega?

Zmajarske tekme so mi dale znanje, da sem padalsko tekmo odletel

dobro in razmeroma hitro. Na tekmi v termičnem stebri mi je na padalu manj stresno. Na zmaju v tisto smer v katero zavijaš ne vidiš, saj ti pogled zastira krilo, ki je pod tabo. S padalom imaš boljši pregled. Tako sem lahko na padalski tekmi precej bolj tiščal po notranji strani, ker sem videl povsod naokrog in sem vedel, da lahko opravi cel krog brez problema. Na štartnem pilonu sem se tako vedno znašel med najvišjimi brez problema. No, seveda je tukaj nekaj pripomogel tudi Queen 2. :)

Odletel sem samo eno ali dve resni padalski tekmi, tako da težko rečem, ali so mi padalske tekme dale kaj dodatnega znanja za letenje z zmajem. Se pa zaradi letenja s padalom boljše znajdem na zmaju, ko je potrebno počasnejše letenje. Več zaupanja imam, da bo zmaj še vedno letel pri nižji hitrosti, zato si ga drznem peljati bolj počasi. To se odraža v boljšem pobiranju.

Kdaj ti kot zmajarju gredo padalci najbolj na živce, in obratno?

:) Najhuje je, ko letiš z zmajem v dviganju skupaj z neizkušenim padalcem, ki se ti zapelje skozi steber in niti približno ne predvidi tvojega gibanja. Na žalost je takšnih vsaj 60 % v padalskih krogih. Ljudje letijo padalo in menijo, da vsi v zraku letijo na isti način kot oni letijo s svojo letalno napravo.

To nepoznavanje dinamike letenja zmaja se odraža na pristankih, ko padalci pospravljajo padala na sredini pristanka. Če bi dal takemu človeku enkrat za peljati zmaja, ne bi nikoli več zlagal padal na sredini travnika. Zmaj ni tako vodljiv, kot je vodljivo padalo. Če si previsok s padalom, narediš še kakšen zavoj in zadevo rešiš. Ko

pa si z zmajem dvajset metrov nad tlemi postavljen v smer pristanka letiš naravnost. Kaj veliko tukaj ne moreš več manevrirati. Tudi "pumpati" ne moreš, saj zmajarji nimamo komand, s katerimi bi lahko let skrajšali, kadar je to potrebno.

Obratno pa... mislim, da se mi padalcev tako bojimo, da se mi prej umaknemo. V zraku seveda. :)

Kdo je s kom bolj obremenjen?

To je kot surfersko kajtarska scena. Vsi smo v istem prostoru, vsak s svojo napravo in do trenj seveda prihaja. Ampak bolj iz heca kot zares.

Na primer, ko pridem na Kovk z zmajem, vedno slišim kakšen komentar padalca, češ saj ni dovolj dober dan za zmaja sestavljanje. Zanimivo, da iz zmajarskih vrst ne poslušam nobenih komentarjev,

ko se na štartu pojavim s padalom. To je normalna folklor, ki pride v paketu zraven takšnih stvari. :)

Si že videl kdaj leteti ptiča, ki ima noge naprej?

Tako bom rekel: ptič, ki napada, ima tudi noge naprej. :) Po tisti dolgi pavzi, ko sem spet začel leteti s padalom, sem se vedno nagibal naprej s telesom, poskušal sem gledati dol, kot sem to vajen na zmaju. Sedaj tega občutka ni več, se ob menjavi naprave takoj prilagodim. Narava je postavila ptiče z glavo naprej z določenim namenom. Če enkrat poskusiš, kako to izgleda, potem tega ne pripisuješ več samo evoluciji aerodinamike. :)

Vsako leto narediš kako promocijsko akcijo za svojega sponzorja. Pristajal si na krilu jadralnega le-

tala, s Petrom Prevcem si skupaj letel v Planici. Letos je bila precej odmevna akcija, ko si letel nad Sočo z reaktivnim pogonom. A se tako tveganje izplača?

Splača? Finančno gledano se ne more. :) Če pa v tem uživaš, potem seveda se. Če delaš takšne stvari zaradi denarja, je bolje da končaš, ker bo šlo slej kot prej kaj narobe. Te ideje zrastejo v moji glavi. Brez sponzorja teh idej ne bi mogel izpeljati, saj zahtevajo veliko priprav in celotno ekipo.

Na primer, projekt letenja z "jetom" je rasel leto in pol. Testirali smo kar veliko časa. Kar nekajkrat smo vse spremenili z namenom, da bi bila naprava kar se da varna.

Letel sem takrat, ko je bilo mirno; torej vedno zjutraj. Tako sem imel stvari vedno pod kontrolo. Po navadi tako nizko letiš z zmajem samo pri pristanku, zato mi je



bilo takšno letenje nekaj povsem novega. Zelo sem užival!

Velik rizik pri takšnih projektih predstavlja kamera. Zgodovina pravi, da so se napake dogajale velikokrat, ko so je pojavil pritisk s strani kamere. Z njimi upravljajo umetniki, ki ne vedo kako zmaj leti. Ali leti visoko, nizko, kaj pomeni če veter piha v rit ... Zato moraš biti trden, znati moraš reči NE BOM, ker pogoji tega ne dopuščajo. Pomemben je tudi fokus na samo pripravo, da kljub vsem dogajanju okrog sebe ne pozabiš na osnovno pripravo.

Je prosto letenje privlačno za sponzorje?

Možnosti v teh časih je definitivno več, kot jih je bilo pred internetom. V mojem primeru si ne bi mogel privoščiti tekmovalnega letenja brez sponzorjev, saj sta oprema in čas zelo draga. Če želiš, imaš danes preko socialnih omrežij in kanalov možnost doseči določeno publiko. V 90-ih letih je bilo to težje. Takrat nisi mogel pokazati kaj delaš v športu, kateri ni bil medijsko izpostavljen. Res je, da bo lahko nogometaš dobil milijone, katerih tukaj ne bomo nikoli videli. Od sponzorjev ne moreš živeti, lahko pa pokrijejo določen del stroškov. Sedaj sem pri podjetju Triple Seven tudi na drugi strani. Tu pomagam pri iskanju zanimivih oseb, ki bi jim lahko pomagali na poti k boljšim rezultatom.

In kaj je glavni faktor, da nekdo dobi podporo?

Najprej so v ospredju rezultati. Tudi mojemu glavnemu sponzorju je rezultat glavno merilo ali se bo sponzorstvo nadaljevalo ali ne. V teh časih je seveda pomembno tudi delo ob tem, torej aktivnost





na socialnih omrežjih, kvaliteta izdelanega medijskega materiala, itd.

Kaj svetuješ nekomu, ki bi rad dobil sponzorja?

Predvsem je pomembno, da ne razmišljaš v smeri - dobim sponzorstvo in je stvar rešena. Sponzorstvo predstavlja tudi določeno delo, s katerim daš nekaj tudi nazaj. Tako dela cel svet v marketingu. Nekaj daš in nekaj dobiš nazaj. Hkrati se je treba zavedati, da če daješ nekaj nazaj, moraš to dajati z dušo. Tisti produkt, ki ga predstavljaš, moraš imeti rad. Ne boš šel iskat sponzorstva na področje kozmetike, saj tega ne boš predstavljal z zanosom. Kot padalec boš po sponzorstvo raje šel najprej do proizvajalcev padal, inštrumentov in ostale opreme, ki se uporablja za letenje. Tu je tvoja ciljna skupina, kjer moraš najprej začeti iskati možnosti za sodelovanje.

Prej si omenjal projekt s Petrom Prevcem v Planici. Ali se je bilo lažje ujeti z njim v kader ali z Valiči v podjetju Triple Seven, kjer trenutno delaš?

S Prevcem je bilo čisto enostavno, tip je car v vseh pogledih. Z Valiči je seveda bolj delikatno. :) Vemo, da sta brata Valič milo rečeno genija, kar se tiče konstruiranja. Z njima prijateljujem še iz časov njihove tekmovalne slave ob koncu prejšnjega desetletja. Ampak, ko smo v pisarni je to čisto navaden posel, kjer predstavljajo šefe privatnike z dobrimi in slabimi dnevi. :)

Kako si prišel zraven, kakšna je tvoja zadolžitev?

Triple Seven je takrat zrasel do te



mere, da se je delalo na več produktih hkrati. S tem se je pojavila potreba po dodatnem človeku, ki bi pomagal pri razširjenemu programu dela. Jaz sem do takrat z delom pokazal, da imam potrebno znanje multimedijskih orodij in kar nekaj prakse z delom s socialnimi omrežji. Tako sem najprej začel delati na področju marketinga. Sedaj se je zadeva tako razvila, da imamo za to zaposlenega še kolega Madsa iz Danske, ki nam pomaga pri večjem delu marketinga. Še vedno pomagam v marketingu, vendar se je sčasoma zgodilo, da veliko pomagam pri tehničnem delu, to je trimanje prototipov, izvajanje tehničnih pregledov, itd. Tako da trenutno sedim na več stolih hkrati. Meni je všeč, ker me vse to zanima in se ob Valičih tudi ogromno naučim. Aljaž in Urban sta zelo radodarna z informacijami, ko jih vprašaš o tehničnih stvareh. Iz izkušenj samega "tuninga" v padalstvu sem začel bolj razmišl-

jati tudi o nastavitvah zmaja, kaj in kako bi lahko še izpopolnil pri zmaju. Predvsem pa ob delu bratov Valič vidim, kako velik del časa je potrebno posvetiti temu, da si letalno napravo zares pripraviš, da je na koncu ukrojena po tvojih željah. To se kasneje odraža tudi pri letenju in tekmovanju z zmaji.

Kako izgleda tvoj delovni dan?

Moje delo je precej dinamično. Zjutraj je fiksni del, vse ostalo zavisi od vremena. Pridem v službo, najprej naredim delo za računalnikom, kontakti, maili ... Ob 9-ih ali 10-ih se pripravi prototipe za letenje, če se gre kasneje ta dan leteti. Običajno grem z njimi, jih vozim na vzletišče in popravljam - trimam padala. Včasih se s sodelavcem zamenjava, da lahko jaz delam na promocijskem materialu, fotografijah ... milijon stvari se dogaja in ni dneva, ki bi bil

■ podoben prejšnjemu.

Na katerih modelih delate trenutno?

Trenutno delamo na dveh projektih - King 2 in Rook 3. Delamo pa tudi na tandemu, tako da se večkrat zgodi, da sem zraven za balast in tako lahko opazujem mojstre pri delu iz "prvega" sedeža. :)

Kakšno vlogo igra letenje v tvojem življenju?

Z zmajem sem začel zelo zgodaj, tako da sem rasel s tem športom. Celotno življenje je ovito okrog letenja: punca leti, brat leti, jaz letim, delam za letenje, sponzoriran sem za letenje, ... vse kar se mi dogaja v življenju se mi prepleta s tem športom. Moram reči, da sem imel res srečo, da se je vse skupaj razvilo tako, kot se je. :)





Serial Cup Tolmin
Fotograf: Wojciech Kocot

Od doma na domačo goro, od tam pa daleč naprej v hribe

Avtor: Bojan Gaberšek



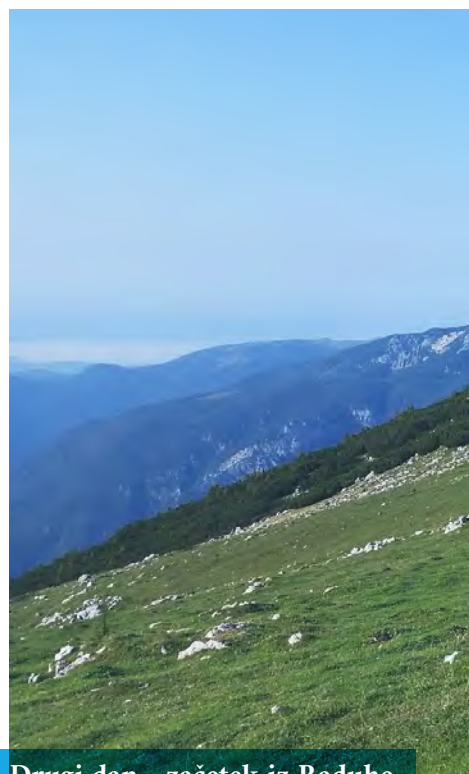
Obrat na Dovški babi



Štart od doma



Osrčje Kamniško - Savinjskih Alp



Drugi dan - začetek iz Raduhe

Pri vseh tekmah to sezono je bilo težko najti čas še za prosto letenje. A vreme ta dan je kazalo res dobro in kaj hitro sem naredil plan. V dveh dneh bom od doma poskušal odleteti kar se da daleč in se tudi vrniti nazaj domov.

28.8.2018 je ta dan, ko sem šel. Deset kilometrov hoje in dobrih 1000 višincev me je čakalo, da sem lahko stopil na vrh Uršlje gore. Vreme je bilo prečudovito, potreboval sem le še termiko. Malo pred dvanajsto

uro je napočil tisti trenutek, ko sem se odlepil od tal in postal ptič. Veter mi je nežno pihal v obraz, v toplem zraku sem se mogočno dvigal nad domačo "Uršljo" in z dobrih 2000 metrov nadmorske višine se usmerim mojemu potovanju naproti. Smrekovec je prva smernica, od tam me je veter vodil do prelepe Raduhe, nato sem se zapeljal v osrčje Logarske doline in se naslonil na najvišje vrhove. V nadaljevanju leta so se zvrstili: Ojstrica, Planjava, Skuta, Grintovec. To je teren, katerega sam najbolj občudujem. Tu se mi zdi kot v najlepših

sanjah. Nadaljeval sem proti Storžiču, ob preskoku na južno stran je bilo na trenutke rahlo kritično in le za las sem preletel sedlo. Pot sem nadaljeval mimo Kriške gore in Dobrče. Na 2000 m n.v. sem švignil mimo Begunjsčice. Grebena Stola in Golice sta se sončila v popoldanskem soncu, jaz pa sem se po dobrih treh urah letenja še vedno predajal lepotam letenja. Čas je bil za počitek, zato sem se odločil za okrepčitev na Dovški Babi, kjer sem nekaj pojedel in popil ter sprejel odločitev o vrnitvi.

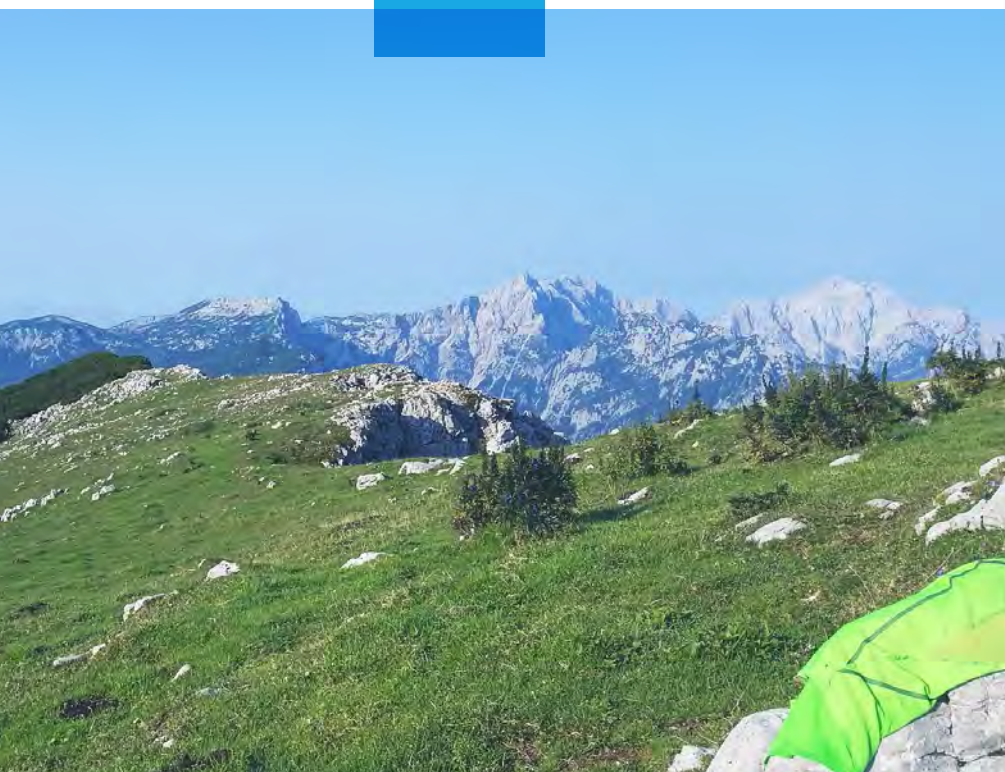


Pot do Stola je bila enaka tisti, ki sem jo ubral prej, nato pa sem se usmeril na greben Košute ter mimo Jezerskega nazaj v Kamniško-Savinjske Alpe. Ker se je dan bližal h koncu, mi je postajalo vse bolj jasno, da daleč več ne bo šlo. V zadnjem dviganju sem se dvignil vse do višine 2300 metrov, s katere sem se nato odpeljal v Logarsko dolino, na zahodno stran Raduhe in potem do Loke pod Raduho. Tu se je moj prvi dan letenja tudi zaključil. Šel sem le še v koč, v kateri sem se pošteno najedel, stuširal in skočil pod

rjuhe spat, kajti pred mano je bil še en dan.

Jutro na gori je bilo prečudovito, moje želje po povratku so bile vse večje in z lahkoto sem pičil na vrh Raduhe. Dan je bil sončen, jasen, brez oblčka, ampak manjkala je termika. Čakal sem do 12. ure, potem pa sem si rekel, da je zdaj zadnji čas, da grem. Zrak je bil res zahteven, veliko vetra je bilo in še ta v napačno smer. Dolgo sem letel zelo nizko med drevesi in po dobri uri letenja pristal na majni jasi, na grebenu Komna, ki se nahaja pred Smrekovcem, do koder je dve uri hoje. Tu mi je postalo jasno, da bo pot, ki jo bom moral prepešati še dolga. Več kot 20 km sem stopal korak za korakom navzgor in navzdol, ko sem le zagledal cerkvico in stolp na Uršlji gori. Ni več veliko potrebno, da bom spet doma, sem si potihem zašepetal. Občutek v srcu je bil nepopisen. Še zadnjič ta dan vzletim, ozračje je bilo mirno, sam pri sebi pa razmišljam o tem, da sem naredil nekaj zares velikega. Nekaj, kar dolgo ne bom pozabil. Tako sem v dveh dneh prepotoval 200 km, od tega 7 ur letenja in 8 ur hoje. In to vse le z nogami in 13 kg težkim nahrbtnikom.

<https://www.youtube.com/watch?v=5o-aA7421mas&t=113s>



Letošnja zaključna prireditev ZPLS bo res nekaj posebnega, saj bo tam tudi SkyGuru. Možen bo test in celo nakup ekstremno lahkega in udobnega letalnega sedeža (tangic) SkyGuru ALPINE LITE. Se vidimo!

SkyGuru
ALPINE LITE

Pristanek na vzletišče ali na pobočje

Avtor: Simeon Klokočovnik

Varno izvesti pristanek nazaj na vzletišče je zelo uporabna zadeva. Lahko greš letet, ne da te skrbi, kako priti do avtomobila in hkrati pridobiš na času. Če pilot dobro obvlada ta manever, si lahko razširi območje letenja na zahtevnejše pogoje, npr. izogne se megli v dolini ali močnemu dolinskemu vetru, uspešno osvaja gorske vrhove z visokimi pristanki... Zagotovo pa ta manever pripomore k večji varnosti, recimo pri zasilnem pristanku ali pri reševanju kakšne kritične situacije (vzlet z odprtim karabinom, zapletene vrvice...), celo pri nujenju hitre pomoči drugi osebi. Pogosto mi kdo zastavi vprašanje, kako to izvesti. Težko je enostavno odgovoriti in podati želeni recept,

kajti to se ne izvede, to se nauči. Za vsak manever potrebuješ neko predhodno znanje, pravilne in logične informacije, potem pa vajo, da se ga naučiš. Poskušanje brez koncepta in razumevanja, oziroma ponavljanje videnega manevra, je zelo nevarno in pogosto neuspešno. Ko so Mujota vprašali, če zna igrati klavir, je odgovoril: »Kako da vem, nisam još probao (poskusil)«. Torej, pojdi in poskusi, pa boš videl, ali znaš in če ti bo manever uspel, potem znaš. Se namihate, pa vem, da se vsak (ali vsaj po stažu malo starejši) padalec vidi v tem in seveda, potem je še problem naša tradicija učenja (ali miselnost), ki se prinaša iz roda v rod ...

No, v tem članku bom odgovoril na vprašanje: »Kako izvesti pristanek na vzletišče ali na pobočje hriba?« Vsekakor je izvedba pristanka na vzletišče zahteven manever, ki za varno izvedbo potrebuje precej znanja in ugodnih pogojev.

Prvi pomemben pogoj je **dovolj velik pristajalni prostor**. Predvsem pridejo v poštev naša vzletišča na Primorskem in Notranjskem, travnati grebeni, na katere se ponavadi pripeljemo z avtom. Iz Ljubljane npr. pridemo v času ene ure na Slivnico, Strmco, Vremščico, Kovk in Socerb, torej na vzletišča, na katera pristajamo.

Drugi pogoj je **laminaren veter**. Pristajalna linija, naj bo brez ovir, po želji pristajamo v horizontalen veter, oziroma v veter, ki nima velike vzgonske komponente. Nikoli ne pristajamo v sunkovit veter, v veter spremenljive smeri in na prostor, kjer je možna turbulenca (ovire – drevesa, skale, zajede, ostre prelomnice ali ravnine ob prepadni steni ...).

Če si že kdaj uspešno izvedel ta manever, vedi, da ponovitve praviloma niso nikoli enake, ker naslednjič ne bo enakih pogojev ali bo vsaj malo zamaknjena naša pozicija pristanka. Eden ali več uspešnih pristankov še

ne pomeni, da bodo pristanki v bodoče potekali enako, po istem konceptu.

Ali ločiš termični veter od pobočnika, ali višinski veter (ki se upre v zgornji rob grebena) od vetra iz doline (ki piha po pobočju gor in se zavrti za skalno polico)?

Vprašanje:

Videl sem pilota, ki je pristal na Kovku, za gozdom na travnato ravnino. Pristal je lepo na velikem ravnem prostoru, zakaj bi potem pristajal na samem robu, kjer piha močan veter in je malo prostora?

Odgovor: Na samem robu si lahko predstavljamo potek vetra in ni potrebno leteti skozi turbulentne plasti, ki se pojavljajo, oziroma je velika verjetnost, da nastanejo pri letenju za prednjim robom hriba. Izkušeni piloti znajo leteti tudi v primernih turbulentnih razmerah in sam lep pristanek v zaključnem delu je varljiv, saj se turbulenca v višji plasti ne opazi. Naslednjič, v drugačnih pogojih, bo vmesna turbulenca močnejša in pristanek rizičen, še posebno pri napačni reakciji manj izkušenega pilota. Vem za uspešne pristanke tako na robu kot za gozdom in vem za zelo neuspešne pristanke tako na robu in za gozdom.

Tretji pogoj je **znanje pilota**. Pilot mora zaznati zračni tok s pomočjo drsenje krila in leteti tako, da se prilagaja toku.

Ali imaš opremo, ki ti to omogoča? Dobro nastavljen sedež, ki objame telo, poveča zaznavanje razmer, so krmilne vrvice zagotovo primernih dolžin (da niso morda skrajšane), krilo je tehnično izpravno (ni utruje-

no, vrvice pretegnjene). Šolski sedeži in šolska padala so narejeni tako, da prenesejo veliko motečih zunanjih vplivov in neprimerno ali grobo krmiljenje pilota. Avtomatsko se blažijo nihaji in deformacije, pilot in krilo se pasivno vračata v stabilno stanje. Žal pa je s tako opremo osiromašeno občutenje gibanja zračnega toka in pilot težje zaznava razmere, ki se dogajajo pri izvedbi pristajalnega manevra.

Pilot lahko dobro občuti drsenje krila le, ko je uleten, ko mu je krmiljenje že rutina, ko je pri letenju umirjen (ima že dovolj izkušenj). Torej, vse ob svojem času. Da ne bo kdo prehitro menjal opreme in le še poslabšal pogoje.

Ko se pilot nameni izvesti ta zahteven manever, naj že ima naslednje znanje:

1 Zna držati komande na način boljšega občutenja krila. Direktno

držanje komand je lahko premalo natančno in zaznavanje krila je slabše, oziroma se podaljša reakcijski čas pilota.

2 Zna občutiti drsenje krila in gibanje zračnega toka, hkrati preko sedeža in komand, je uleten, ima izkušnje, ni imel predolge pavze letenja, je spočit in zbran in psihično stabilen (ni utrujen, razburjen, pod vplivom poživil in je zdrav).

3 Ima znanje točnosti pristajanja. Občasno se preizkuša v pristajanju na majhen prostor in v natančnosti krmiljenja krila v določenem prostoru.

4 Zna zbijati višino z zmanjšanjem drsenja na račun zaviranja. Ve, kaj je minimalna hitrost in ve, kakšno je primerno zaviranje z ustrežno rezervo pred prevlečenim letom, predvsem pa zna v trenutku povečati

drsenje brez nihaja (leti z zadostno energijo in rezervo vzgonske komponente). Zbijanje višine s "pumpanjem" je praviloma napačno in nevarno. "Pumpanje" - grobi in globoki potegi za kratek čas, so nevarni, a žal zelo popularni manever. Nevarni, ker pilot takrat izgubi stik s krilom, ga za trenutek ne zazna več. Krilo se hitro povrne nazaj v drsenje, takoj ko je potonilo in izgubilo na višini, a po večkratnih ponovitvah lahko zmanjka energije. Da stvar ne deluje, zadošča že zvrtničen zrak, ki ga povzroči predhodno leteče krilo.

5 Obvlada pristane tako, da gre pravočasno iz sedeža in pristaja z nagibom naprej, da je težišče telesa spredaj.

6 Zna lebdeti v primernem vetru in bočno drseti, ima tudi izkušnje z zaviranjem v močnem vetru, morda je uspel drseti tudi nazaj.



foto: Matevž Gradišek

7 Obvlada vaje aktivnega letenja - izvedbo nihanja po vzdolžni in nihanja po prečni osi krila in seveda zna potem učinkovito stabilizirati krilo.

8 Čuti drsenje krila in preko krila zaznava zračne tokove. Način je, če pilot zaznava drsenje z gledanjem okolice. Pilot mora čutiti drsenje, kot bi mižal, enostavno mora vedeti, kaj se dogaja.

Zaznavati mora krilo in sedež, kot da sta del njegovega telesa. Pilota ne sme skrbeti samo njegovo telo, ne sme ga biti strah za poškodbe telesa, ampak ga mora biti strah za poškodbo ali deformacijo celote, razmišlja naj, kot da sta telo in krilo celota.

Kako se naučiti?

Postopoma, načrtno in kontrolirano, na primernih terenih, v primernih pogojih (veter primeren jakosti in smeri) in s primerno opremo. Učimo se tako, da nabiramo izkušnje, torej postopoma iz lažjega proti težjemu in iz znanega proti neznanemu.

Prve pristanke izvedemo na šolskem terenu. Takšen primeren teren je npr. šolski poligon Ženček v Logatcu. Zaželen je JZ veter jakosti vsaj 15 km/h, da se zazna vzgonska komponenta vetra. Pozor - veter mora biti enakomerne jakosti (ne sme biti v kombinaciji s termiko) in enake smeri (na tem terenu veter včasih menja smer, kadar se izmenjujeta J in JZ veter). Najprej pristajamo na rahlo strmino po plastnici pri bočnem vetru, ki piha po strmini navzgor, potem na močnejšo strmino pod vzletiščem in nazadnje ob primernem vetru na vrhu grebena.

Na rahli strmini posvečamo pozornost kontroliranemu umirjenemu drsenju v pristajalni prostor in enakomernemu zgubljanju višine do tal. Malo pred tlemi, pred zaustavitvijo, usmerimo krilo rahlo v vpadnico te-

rena in v smer vetra. Pomembno je, da gremo pravočasno iz sedeža (vsaj na 10 m višine) in da se pri pristanku izrazito nagnemo naprej. Tako gležnji niso obremenjeni z našo težo, so pa močno, če pristajamo sede, ko vsa naša teža deluje v smeri nog. Naj krilo pri pristanku leti vzporedno s tlemi, sledi tek s hitrostjo krila ter postopna zaustavitev in podrtje krila. Ves postopek potem ponovimo na strmem pobočju, a z občutkom in bolj natančno, kjer je že večja komponenta dviganja. Ne smemo si dovoliti nihajev krila, ki so posledica hitrih pilotovih reakcij. Pazimo na zadostno in ne premočno usmeritev krila v veter (ponavadi je ta usmeritev proti vpadnici; a zelo pomembno je vedeti, ali je smer vetra rahlo z leve ali desne, da pristajamo v pravo smer).

Pri pristajanju na vrhu grebena je potrebno krilo močnejše usmeriti v veter, predhodno pa poleteti z bočnim drsenjem rahlo za rob. V tem primeru moramo pristajati še bolj umirjeno in počasi, brez vsakršnega nihaja, obvladati "minimalko" krila, oziroma lebdenje tik pred pristankom. Tudi v tem primeru je potreben pravočasen in izrazit nagib iz sedeža naprej, da je manjša možnost prevlečenega leta in da nas pri pristanku ob močnejšem vetru veter ne povleče nazaj. Nagib naprej pri pristanku naj bo enak nagibu pri vzletu.

Ne upam pa si na šolskem terenu priporočiti vajo pristajanja z ušesi, ker je pri letenju z ušesi nevarnost zastoja (ob neuporabi pospeševalnika), hitro lahko pride do nezaželenega nihanja, nepričakovane izgube višine, še posebno v zavoju. Predvsem pilot potrebuje več časa in višine, da lahko umiri krilo in ugotovi konstantnost izgube višine v prostoru. Torej, ne izvajajmo tega manevra na šolskem terenu.

Ko smo spoznali primerne tehnike, glede na pogoje, ki se spreminjajo z naklonom v kombinaciji z jakostjo

in smerjo vetra, predvsem pridobili določene izkušnje, samozavest in se seznanili (predvideli) z morebitnimi nevarnostmi, gremo izvajati manever na pravo vzletišče.

Za prvo preizkušnjo priporočam Socerb. Seveda v laminarnem vetru, najbolje v maestralu, JZ veter je tam morda že malo manj prijazen, a še vedno zelo prijeten veter. Zagotovo ponuja to vzletišče v Sloveniji največ prijetnega jadrnanja v laminarnem vetru. Na vzletišču je ravnina, ki je zadosti dolga za varen pristanek. Na tem delu je veter tudi laminaren, brez vzgonske komponente. Pomembno je, da se zapeljemo nad robom bočno za štart in potem v počasnem letu pristanemo direktno v veter. Višine ne zbijamo z zavoji in nihaji. Če smo zastavili previsoko, se odpeljemo in ponovimo vajo, dokler ne dosežemo primeren kot za pristanek. Rob enakomerno drži in z lahkoto ponavljamo vajo, dokler se nam pristanek lepo ne izide. Pomembno je, da smo potrpežljivi, umirjeni in ne vadimo s tveganjem. Več kot bo izvedenih neuspešnih poskusov pristanka, več se bomo naučili. Le en uspešen pristanek ne prinese občutka in znanja.

Sledi Vremščica. Gremo na zgornji štart, kjer ob slabotnejšem vetru pristajamo po parih zavojih nižje na pobočju (da ne "scurimo" v dolino) in se s "kajtanjem" vračamo na vzletišče. Ob močnejšem vetru je mogoče pristajati tudi z lebdenjem. Strmina pobočja ni velika in zato je vzgonska komponenta vetra majhna. Lahko poletimo desno za vrh, kjer teren pada proti zahodu in potem pristanemo od zadaj naprej na ravni del bočne vpadnice.

Prepričan sem, da nato lahko poskusimo pristati na vrhu Kovka. Na vzletišču pogosto piha veter rahlo iz desne, pravzaprav gre za kombinacijo, ko piha veter od spodaj navzgor in veter, ki obliva greben iz desne proti levi, gledano iz smeri vzleta. Pilot pristaja v laminarnem vetru v delnem zavetr-

ju (zaradi police glede na vertikalno komponento in zaradi privzdignjenega grebena proti zahodu, gledano na horizontalno komponento vetra), zato tudi pristajamo praviloma proti JZ, oziroma Z. Ker je pristanek za robom, je lahko ob pristanku tudi rahlo padajoč veter, tako da začutimo prehod iz dvigajočega v horizontalen in nazadnje v padajoč veter.

Pristanek na Strmci je že zahtevnejši, ker je zaradi močne strmine na vzletišču prisotna velika komponenta dviganja in je praviloma potrebno pristajati z ušesi, ki pa zahtevajo znanje krmiljenja s sedežem ob nagibu telesa. V močnem vetru se tudi z ušesi ne da pristati le z doletom. Višino je mogoče zbijati le zunaj, stran od strmega pobočja, praviloma se je potrebno spustiti pod rob, potem pa pristati ob vzporednem letenju grebena ob hkratnem dviganju. Ti pristanki so vedno rizični in jih ne priporočam. Lažje je pristajati na travnikih, ki so naprej proti zahodu, kjer se veter ne kanalizira kot na vzletišču.

Pozor, naštetni so primeri, ko piha značilen veter za posamezno vzle-

tišče, ob prisotnosti termičnih vetrov in ob spremembi smeri vetra se pogoj hitro spreminjajo. Pomembno je, da ločite J veter od JZ vetra. Kadar južni veter (ki piha iz morja) doseže ta vzletišča, je praviloma že močan, sunkovit, pogosto se krepí z višino in piha na vzletiščih bolj z leve strani. Pogosto se izmenjuje z JZ ali Z vetrom. Kot da bi se tepla, kdo bo prevladal. V takšnih pogojih je veter nepredvidljiv in ne pristajamo na vzletišče. Prav tako je problematičen JV veter, ki se pojavlja v kombinaciji s termiko in zato še omogoča letenje na teh vzletiščih. Kadar pa piha SZ veter, ga na startu prav hitro zamenjamo za Z veter, v zraku pa hitro začutimo povsem druge pogoje letenja. Pilot se lahko ušteje v prostoru, izgubi varno višino, predvsem mu zmanjka prostora in reakcijskega časa, ker je več obilvanja in manj vzgona. V teh pogojih imamo najmanj izkušenj in je več nepričakovanih presenečenj.

Vprašanje:

**Koliko dni potrebuješ,
da se vse to naučiš?**

Odgovor: Nikoli se ne naučiš. Ob vsakem pristanku bo nekaj novega, nova izkušnja, ki pa nadgrajuje celoto. Sprememba bo tudi, ko boš zamenjal sedež, padalo. Pomembno je, da osvojiš novo znanje postopoma in da izvajaš zahtevne manevre v okviru varnostnega razpona, ki ti omogoča umik ali izvedbo druge varne rešitve. Vedno tipaš v nov prostor, nove dimenzije, občasno tudi preko mej varnih okvirjev, a na način, da se lahko hitro vrneš v znan in varen prostor. Veliki skoki v neznano se zelo pogosto ali slej kot prej končajo neuspešno. So loterija, ki le redkim veliko prinese. Varna pot poteka vedno postopoma, vzame veliko truda in časa, a na dolgi rok se obrestuje.

Če pri izvedbi manevra čutiš tesnobo, neodločnost, potem je nekaj narobe. Ne veš kaj, ne veš zakaj, a občutiš nelagodje. Potem ne vztrajaj, ker zagotovo nekaj ni tako, kot mora biti - verjemi, to je tvoj šesti čut. Upoštevaj ga in pojdi pristajat v dolino. Izziv bo počakal. V dobrih pogojih teh pomislov ne bo in takrat boš uspešen.

reševalna
padala **Fgplus**



Vgradnja REŠEVALNIH PADAL
v letalni sedež. Pregled in prelaganje
REŠEVALNIH PADAL.



Pooblaščen servis za redne tehnične
preglede jadralnih padal.
Tehnične preglede opravljamo po
enotnem evropskem programu in
priporočilih proizvajalcev.



Popravila jadralnih padal in opreme

KIMFLY
paragliders



M: +386 41 677 595 E: info@kimfly.si

www.kimfly.si



EKSTREMNI ŠPORTI IN PSIHOLOGIJA

Kaj se dogaja v naših glavah?

Avtor: Aljoša Čoh

Ekstremni šport je norost. Samo bedak se igra z življenjem za lastno zabavo. To so adrenalinski zasvojenici, nikoli odrasli otroci, neodgovorni in zaslepljeni v prepričanju, da se jim ne more nič zgoditi. In za povrhu nosijo globoko v sebi željo po smrti. Zveni znano? Kaj pa če je vse to res? Zakaj nekateri ljudje prevzemajo tveganja, ki se drugim zdijo nora? Kateri motiv je dovolj močan, da premaga strah pred smrtjo, evolucijsko zasajen globoko v človeška bitja? Je navdušenje nad rizičnimi športi mogoče popredalčkati v določen psihološki profil? Psihologi se s temi vprašanji

že dolgo ukvarjajo, njihove ugotovitve pa utegnejo marsikoga presenetiti.

Najprej razčistimo, ali jadralno padalstvo in zmajarstvo sploh sodita med rizične, oziroma ekstremne športe. Med psihologi je splošno sprejeta definicija dr. G. Breivika iz leta 1995, ki se glasi takole: rizični so športi, pri katerih moramo v primeru nepazljivosti ali nezgode resno računati na hujšo poškodbo ali smrt. Dileme torej ni, naš šport vsekakor sodi zraven. Večina novejših raziskav o ekstremnih športih tako vključuje

jadralne in klasične padalce, BASE skakalce, wingsuit letalce, ekstremne smučarje in kajakaše, downhill kolesarje, alpiniste, solo plezalce...

Osebnostne lastnosti ekstremnih športnikov

S pojmom "osebnost" psihologi označujejo skupek psihofizičnih lastnosti, ki določajo posameznika, ter ga hkrati ločijo od drugih, ki imajo drugačno osebnost. V zadnjih desetletjih so bile narejene številne raziskave o osebnostnih lastnostih ekstremnih športnikov (tudi v Sloveniji - glej okvirček). In ugotovitve?

Najprej, stereotipne predstave o ekstremnih športnikih kot impulzivnih in nepremišljenih norcih so se izkazale za povsem zgrešene. "Ti ljudje so večinoma zelo metodični, sistematični in inteligentni", pravi Eric Brymer, eden vodilnih poznavalcev področja. Brymer tudi ugotavlja, da ekstremne športnike odlikuje nadpovprečna čustvena stabilnost, kar je potrdila cela vrsta raziskav. Danes je tako jasno, da ekstremni športniki večinoma niso zaletavi, temveč ravno nasprotno,

zelo premišljeni in celo previdni. Narava njihovega športa jih pogosto sili v natančno in potrpežljivo načrtovanje. Nadpovprečno visoko kotirajo na osebnostni dimenziji vestnosti (conscientiousness), ki označuje dobro organiziranost, disciplino, delavnost in čut za odgovornost. Višje od povprečja so tudi na lestvici odprtosti (openness to experience), kar pomeni, da so dovzetni za nove izkušnje, imajo široko paleto interesov, so ustvarjalni in iznajdljivi.

Ob teh hvalospevih je skoraj videti, da pripadamo kategoriji, ki bi jo lahko označili za najbolj zrele pripadnike človeške vrste. Ali to pomeni, da je nekaj narobe z vsemi ostalimi? Je osebnostna zrelost tisto, kar nas vleče v zrak?

Pred nadaljevanjem se moram ustaviti in poudariti, da zapisano velja za povprečje in ne nujno za vsakega konkretnega posameznika. Med nami so seveda tudi neodgovorni, zaletavi in zadržani osebki. Statistika jih opiše s pojmom standardna deviacija, sicer pa jim pravimo bedaki. Na povprečje nimajo vpliva, ker so v manjšini.

Kaj nas torej žene v rizične športe?

1 Potreba po dražljajih

Naši možgani so vseskozi aktivni in vzdržujejo določeno stopnjo vzburjenja. Vsak posameznik ima lastno optimalno stopnjo vzburjenja, pri kateri njegov organizem najbolje deluje. Optimalno stopnjo si lahko predstavljamo kot ravnotežje, ki možganom najbolj ustreza in ga zato želijo ohranjati. Kadar je vzburjenja preveč, nas možgani usmerjajo k umirjenim dejavnostim, ko ga je premalo, nas ženejo v akcijo - tudi v ekstremne športe.

Optimalna stopnja vzburjenja je delno pogojena z geni in delno z vplivi okolja ter vzgojo. Malce se spreminja tudi s starostjo in je najvišja med 20

in 25 letom.

Kaj iz tega sledi? Očitno ima lahko ista dejavnost na različne osebe povsem drugačne učinke. Oseba z nizko optimalno stopnjo vzburjenja bo dobila dovolj dražljajev že z opazovanjem kanje, ki se vrtočljivo požene za plenom. Nekdo z visoko stopnjo pa bo moral sam okusiti veter in pospešek in adrenalin, da bi dobil zadostno porcijo dražljajev.

Tako pridemo do osebnostne lastnosti, ki ji psihologi pravijo potreba po dražljajih (sensation seeking) in označuje težnjo po iskanju novih občutij in izkušenj, ter pripravljenost zaradi teh izkušenj tudi tvegati. Posameznik z visoko potrebo po dražljajih lahko svoje ravnotežje ohranja na različne, družbeno bolj ali manj sprejemljive načine: lahko ga pritegnejo eksotična potovanja, igre na srečo, razgibana spolnost, nenavadna umetnost, eksperimentiranje z drogami, ekstremni športi. Povezavo med visoko potrebo po dražljajih in zanimanjem za rizične športe so raziskave nedvoumno potrdile.

Če bi iskali preproste odgovore na zapletena vprašanja, bi si že lahko umišljali, da smo željo po ekstremnih športih razvozlali. V resnici smo komaj zagreblji po površini. Beri dalje.

2 Adrenalinska odvisnost?

Adrenalin je stresni hormon, ki se izloči v kri ob nevarnosti ali grožnji, njegova naloga pa je alarmirati telo in ga pognati v višjo prestavo: utrip se poveča, dihanje pospeši, kri se preusmeri v večje mišice, ki so ključne v boju za preživetje, reakcije so hitrejšje, pozornost izostrena. Adrenalin nas preplavi, ko se v termiki sesuje padalo, ali ko zavrtimo spiralo. Pa ne samo takrat. Adrenalin se sprosti ob vsakem vzletu, kajti zapustiti mater Zemljo in prosto zabingljati z nogami 1000m nad praznim prostorom ni nekaj, na kar bi bila naša telesa naravno pripravljena. Občutki ob de-

lovanju adrenalina navadno niso prijetni, prej nasprotno, doživljamo jih kot strah, tesnobo, v hudih primerih kot paniko. Ima vse to kaj opraviti z odvisnostjo? Bore malo ali nič. Toda zgodba ima nadaljevanje, saj adrenalin ni edini spremljevalec ekstremnih športov.

**Takoj ko nevarnost
premagamo, ko rešimo
klofer ali začutimo,
da naše telo uspešno
goljufa gravitacijo, ko
pridobimo nadzor nad
negotovim položajem
in nam duša olajšano
zapoje "obvladam!", se v
možganih sprosti snov z
imenom dopamin.**

Dopamin je živčni prenašalec, zadolžen za občutke ugodja. Možgani z dopaminom povedo nam in našemu telesu, da se je zgodilo nekaj dobrega in da bi bilo to dobro ponoviti. Dopamin nas torej z občutkom ugodja motivira, da neko dejanje ponavljamo. Zveni kot biološka razlaga odvisnosti? Saj tudi je. Večina drog, vključno s heroinom, kokainom in alkoholom povzroča zasvojenost z brizganjem dopamina v možgane. Smo torej odvisniki? Odvisno od definicije odvisnosti, ampak to je druga zgodba.

Nedvomno pa lahko k razlogom, zakaj nas privlači ekstremni šport, pripišemo dopaminsko naslado, s katero nas možgani nagradijo vsakič, ko uspešno premagamo nemogoč položaj. Težje ovire prinašajo višjo nagrado, ultimativna ovira pa so naravni zakoni fizike, ki so naše možgane gnetli skozi milijone let in jim vsadili prepričanje, da ni mogoče prosto leteti po zraku, plezati po vertikalnih stenah, skakati v prazno z velikih višin ali drveti z vratolomno hitrostjo

- in preživeti. Pri ekstremnih športih počnemo prav to in spravljamo možgane v ekstazo - oni pa nas.

Kaj pa geni?

Ali je dovzetnost za ekstremne športe zapisana v genih? Odgovor je zavarajoč, zato moram najprej zapisati tole: človekovega vedenja ne diktirajo geni. Pika. Kdor trdi drugače (in nekateri trdijo), nima pojma. Osebnostne razlike med nami so rezultat nešteti dejavnikov, geni prispevajo k temu le neznatno majhen delček. In kaj prispevajo?

Obstaja gen (DRD4), ki je odgovoren za dopaminske receptorje v možganih in se pojavlja v več različicah. Osebe z eno teh različic (7R+) so manj občutljive na dopamin, zato imajo višjo potrebo po dražljajih in so pripravljene več tvegati. Raziskave so potrdile, da je pri ekstremnih športnikih ta različica gena pogostejša (mimogrede: pogostejša je tudi pri psihopatskih kriminalcih).

Dalje, dokazana je povezava med posameznikovo pripravljenostjo, da prevzema različne vrste tveganja, vključno z rizičnimi športi, ter količino testosterona, ki mu je bil kot zarodek izpostavljen v materinem telesu. Se sliši neverjetno? Je svobodna volja samo privesek kemije? Bi lahko potlej željo po letenju vzbudili s ta-

bletko? Nekatera zdravila, ki simulirajo delovanje dopamina (dopaminski agonisti), pri pacientih resnično dvignejo potrebo po dražljajih in močno vplivajo na vedenje. Na zdravilih za Parkinsonovo bolezen boste našli opozorilo, da lahko povzročijo zasvojenost z igrami na srečo, ker otopijo občutek za tveganje.

Končal bom v manj biološkem tonu in se za konec vrnil k že omenjenemu Ericu Brymeru, ki je po desetletju raziskav vse bolj prepričan, da skupni imenovalec ekstremnih športov sploh ni tveganje, temveč iskanje nekakšnega transcendentnega občutka svobode, ki vključuje globoko sprostitve in hkrati popolno osredotočenost, ter omogoča uvid v tesno povezanost človeka z naravo.

Raziskave v Sloveniji

V Sloveniji je bilo izvedenih kar nekaj psiholoških raziskav ekstremnih športnikov, predvsem v okviru raziskovalnega projekta na Fakulteti za šport. Prve so se osredotočale na alpiniste, pozneje so dobili pozornost tudi drugi športi. Prav posebej priporočam v branje študijo Katje Kajtna o osebnostnih lastnostih slovenskih ekstremnih športnikov, v kateri so sodelovali tudi trije jadralni padalci, vrhunski tekmovalci iz obdobja 2000/2001 (Katja Kajtna - Nekateri psihološki vidiki rizičnih športov, 2013).



Iz napak se največ naučimo!

Avtor: Bojan Žižmond

Vsem je znan rek »Iz napak se največ naučimo«. Žal v našem športu ta rek ne velja za tiste, ki se jih samo še spominjamo. Kljub vsem standarom, certifikatom, testiranjem in kontrolam, se lahko zgodi, da proizvajalec nevede pošlje na trg opremo, katera ima serijsko napako ali pomanjkljivost. To pride na plan šele ob uporabi opreme. Veseli smo lahko, kadar se zadeva konča na drevesu z odprto rezervo in brez poškodb ter ob požirku pijače, ki jo preživeli srečnež plača na ta račun. Žal je bilo za nekatere v preteklosti včasih kaj takega tudi usodno. Vse pomanjkljivosti, ki se izrazijo v poročilih glede neke opreme so objavljene kot varnostna opozorila (Safety notes) na spletni strani: <https://www.dhv.de/en/safety/safety-notes/>

Resni in uveljavljeni proizvajalci danes sami izdajo na njihovih spletnih straneh varnostna opozorila, vendar vsi piloti teh opozoril ne spremljajo ali jih ne dobijo. Te novice dobi naša zveza na naš e-mail naslov od gospoda Karla Slezaka, ki je zaposlen kot varnostni oficir pri nemškem DHV-ju in skrbi za te podatke. On tudi nemudoma vzpostavi kontakt s proizvajalcem opreme in skuša sku-

paj s njim doseči umik opreme iz prodaje, če je potrebno, ali poiskati druge rešitve. Naj navedem samo davni primer, kjer proizvajalec ni hotel umakniti opreme iz prodaje, kljub temu, da je bilo osem usodnih padcev pilotov v kupolo. Nemška zveza je dosegla sodno prepoved prodaje. Tudi to je eden od razlogov obstoja naše in evropske zveze - zaščita nas pilotov.

Za možnost analiz in pravih ugotovitev je zelo pomembno, da se na neko mesto zapiše čimveč nezgod, ki se zgodijo. V zadnji številki Ikarja sem napisal, da vam bomo nekaj več povedali o največji podatkovni bazi za poročila nesreč nas jadralnih padalcev in zmajarjev, ki so jo izdelali v nemški zvezi DHV. Zveze držav, članic European Hanggliding and Paragliding Union - EHPU (19 evropskih držav), smo pristopile k enotnemu vodenju dogodkov in nesreč, ki se sedaj vodi na spletni strani: <https://ehpu-safetynetwork.org>

Najprej se je potrebno registrirati. Za vnašanje podatkov vas program nato sam pelje po vprašalniku. Enostavno izberite jezik SL in začnite z izpolnjevanjem praznih vrstic. Vprašalnik

je pripravljen izključno za naš letalni šport in je specifičen. Za podatke, katere ne poznate, preskočite vnos. Pomembno je, da jih izpolnite kar se da popolno in natančno in da izpolnjevanje teh poročil vzamete skrajno resno.

Prijava dogodkov in nesreč je popolnoma anonimna. Tudi kot očividec lahko izpolnite prijavo s podatki ki jih poznate - čas, datum, oprema, vremenske razmere, opis dogodka,... Do podatkov lahko dostopa najprej skrbnik za Slovenijo, zaenkrat sem to jaz kot predsednik, nato pa se posredujejo v skupno bazo, kjer g. Slezak opravlja analize in v primeru beleženja istih okvar ali ponavljajočih situacij po potrebi izdaja varnostna sporočila.

Povezavi do spletnih strani o varnostnih opozorilih in spletne strani do vprašalnika lahko najdete tudi na spletni strani naše zveze. Najbolj pomembna opozorila objavimo nemudoma tudi preko naše aplikacije ZPLS za mobilne naprave.

Vprašanj je še ogromno, zato je vsi vabljeni na vizualno predstavitev, ki bo potekala na zaključni prireditvi, 1.12.2018, v Hit šport centru v Šempetru pri Novi Gorici. Tako vam bom lahko v živo odgovorili na vprašanja, ki jih boste še imeli ob tej predstavitvi.

Naj izrazim še misel: "Iz naših napak naj se tudi drugi kaj naučijo."

Deutscher Hängegleiterverband e.V.



SAFETY NOTES



Avtor: Peter Podgornik



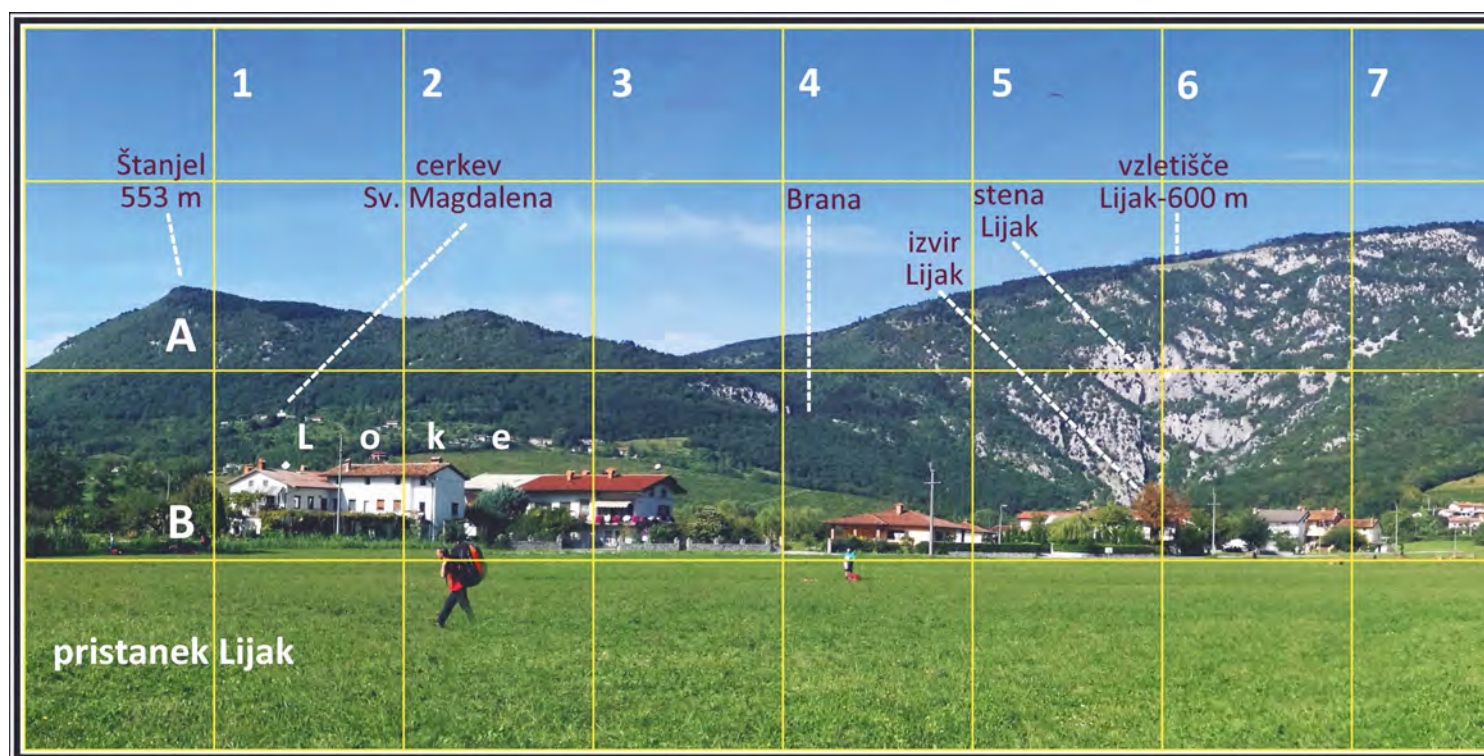
Objavljamo panoramski posnetek "Od Štanjela do Čavna", napravljen s pristajalnega mesta pod Lijakom. Namen tega posnetka, kateri je opremljen z nekaj ključnimi imeni in z enostavnim koordinatnim sistemom je, da si ob nesreči z njim na enostaven način lahko pomagata in potrebnim službam sporočite vsaj približno lokacijo, kjer je potrebna pomoč reševalcev. Veliko ljudi namreč ne pozna poimensko terena tega najbolj letenega območja in istočasno prede-la, kjer je na širšem področju Lijaka največ nesreč.

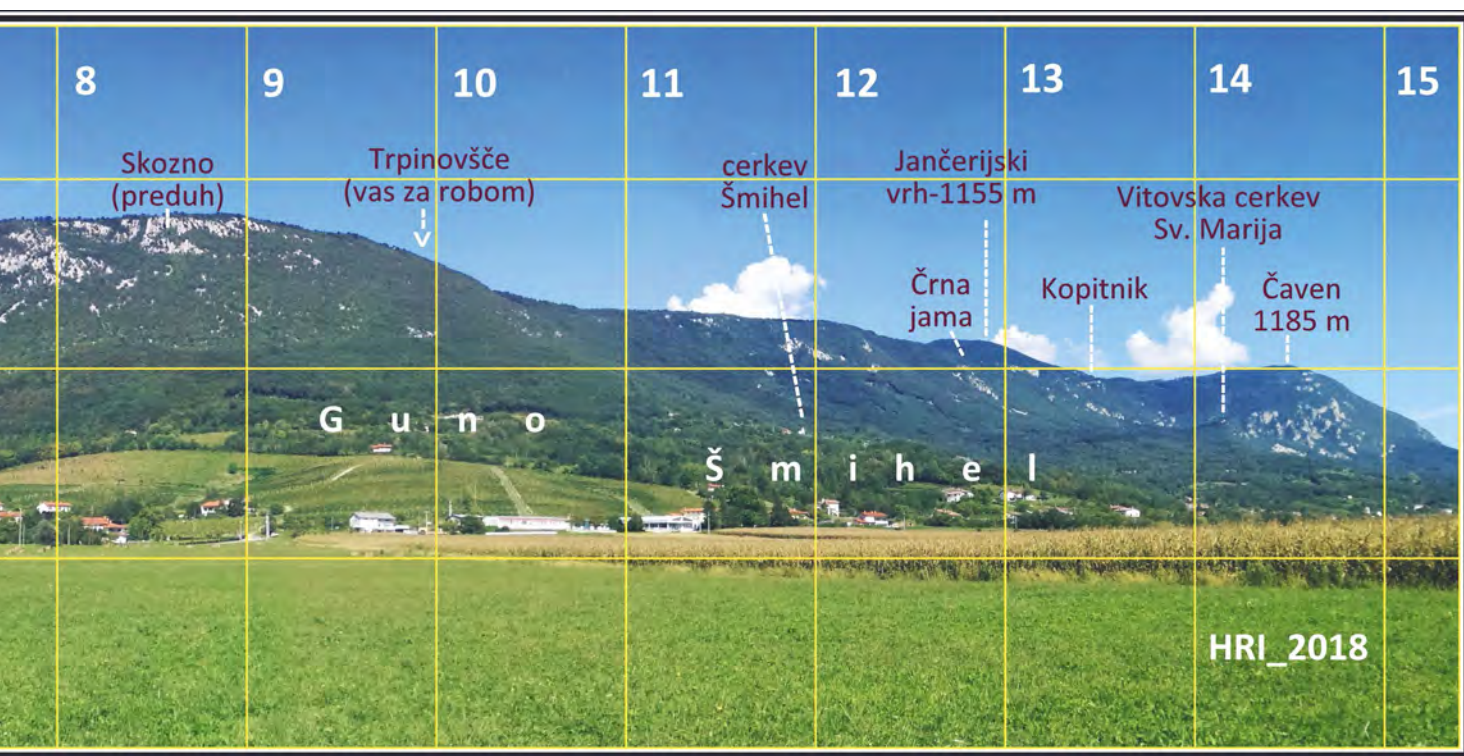
Ta posnetek si lahko naložite na telefon iz spletne strani ZPLS in vam bo v primeru neljubih dogodkov lahko še kako koristil. Uporaba je enostavna, vi lahko sporočite na primer, da

gre za nesrečo v bližini preduha Skozno, kar je po koordinatah sektor A 8, bližina cerkve v Šmihelu je sektor B 11, itd...

Ta posnetek bo obešen tudi v bifeju Ku-dobro ob pristanku, v kampu Lijak ter posredovan na 112 - center za obveščanje. Z njim so seznanjeni tudi reševalci enote za hitre reševalne intervencije HRI Nova Gorica in Gorske reševalne službe GRS Tolmin (ta pokriva območje Nove Gorice), katere bodo obvestili iz 112, lahko nas pokličete pa tudi kar direktno. S strani ekipe HRI letimo trije, Tomaž Cingerle, Zlatko Koren in Peter Podgornik, žal pa sem zadnje čase zaradi zdravstvenih težav večinoma odsoten z letalne in reševalne scene.

Srečno





Prehod na višjo klaso padala

Avtor: Uroš Komel

Že dlje časa razmišljam o preskokih na višjo klaso padal. Ko sem na začetku padalske poti po približno 60-ih urah letenja preskočil iz A klase (777 Pawn) na B (777 Rook2), sem se počutil takoj bolje. Preleti so postali enostavnejši, samo letenje pa paradoksalno bolj varno. Od kolegov sem dobil veliko različnih mnenj in nasvetov. Verjamem, da so bili vsi dobronamerni, vendar je resnica bila vedno nekje vmes. Istočasno sem zamenjal tudi sedež in vzel zaprtega. Danes, ko pogledam nazaj, lahko povem, da nobene od sprejetih odločitev ne obžalujem. Višja klasa mi je odprla XC svet in s tem vse lepote takega letenja. Seveda so bili dnevi, ko je v zraku streljalo in padalo »klofalo«, takrat sem se večkrat vprašal - le kaj mi je tega treba. Včasih sem vztrajal, drugič ne, odvisno od tega kakšen je bil cilj. Če je bil to dolg prelet v Alpe, sem pač stisnil zobe, če je bil to nedeljski polet po okoliških hribih pa sem se raje odpravil na pivo. Za boljše razumevanje mojih odločitev naj povem, da grem običajno v zrak ko je termika na vrhuncu, popoldne je potrebno po otroke v šolo.

Pojdimo k pravemu namenu mojega razmišljanja. Dokler je pilot pod varnim krilom EN-A ali EN-B klase, nam testi zagotavljajo visoko stopnjo pasivne varnosti. Prehod na C klaso, kjer se od pilota zahteva veliko znanja, pa je druga stvar. Seveda sem testiral več padal EN-C klase, z enim sem bil zelo zadovoljen (BGD Cure), z drugimi manj. Žal nekaterih v Sloveniji ni mogoče testirati. Takoj, ko sem poletel s C klaso, sem dobil podoben občutek kot takrat, ko sem iz Pawna šel na Rook 2. Dokončne

odločitve pa še ni bilo. Nasvet prijateljev je bil spet ta: če letiš vsaj 100 ur na leto je menjava legitimna, spet drugi so svetovali: če ne tekmuješ, nima smisla. Sam sem si govoril - bom pa šel kasneje v zrak. Vsekakor se strinjam s splošnim mnenjem, da je predvsem pomembno kje letimo. V domačem peskovniku smo ne glede na razmere bolj pogumni kot pa v gorah. Zato me dejstvo, da nekateri piloti, ki veliko potujejo, letijo EN-B klaso, ne preseneča.

Ampak sam sem razmišljal drugače. Zakaj ne bi bil tudi nedeljski izlet, pa čeprav kratek, začinjen z nekaj elementi, ki jih ta krila omogočajo. Kot prisposodbo imam v mislih nedeljsko vožnjo s športnim avtom, ki zmore 250km/h. Čeprav jih ne potrebuješ, je vseeno zabavno imeti nekaj rezerve; opazuješ pokrajino, ko si pa zaželiš hitrosti, pritisneš na gas.

Med vsem tem razmišljanje in filozofiranjem sem čakal, da »Wajduci« naredijo še kraljico2 moje velikosti. Prijatelji letalci so do svoje velikosti že prišli, sam pa sem s polnim gasom komaj divjal za njimi. Ta dan je končno prišel in kot sem domneval, je bila ljubezen na prvi polet. Kljub mojim izkušnjam, ki jih ni veliko, sva se takoj ujela. Ne bom opisoval lastnosti, ker to

ni namen tega prispevka, lahko vam povem samo, da se v zraku počutim veliko bolj varnega kot prej. Drži, da je C klasa tista, ki od pilota zahteva veliko več aktivnega letenja, reakcije padala so hitrejša, padalo ima neverjetno energijo, ki ti običajno pomaga v kriznih situacijah, lahko te pa pošteno kaznuje.

Vendar važni so občutki. Sam svoje letalne dneve štejem po spominih, ki mi jih puščajo. Pogledi iz višin na zasnežene alpske vrhove, kopanje v Soči s prijateljem po letu iz Lijaka v Tolmin, ... Let raje skrajšam za pol ure in si ta čas delim s prijatelji na pristanku ob hladnem pivu. Zakaj letim? Ker v tem uživam, uživam pa tudi v vsem, kar letenje prinese poleg. Vidimo se v zraku, kjer ne glede na figuro iz šahovnice vsakdo vleče svoje poteze. Važno je samo, da se imamo fajn.

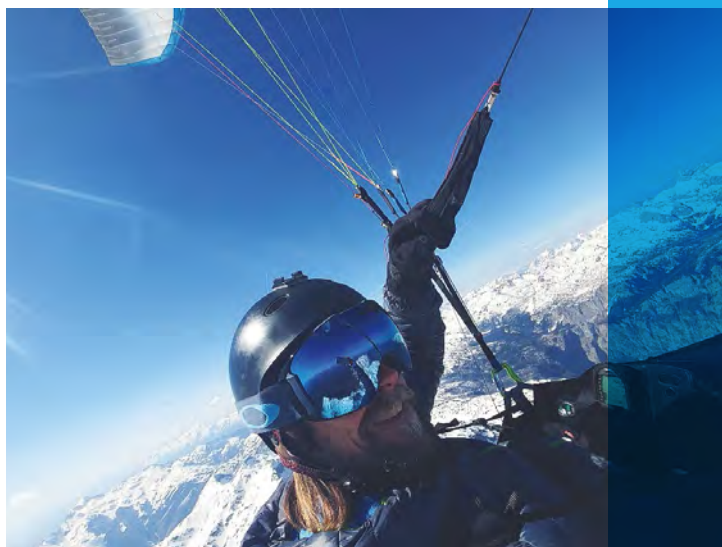




Foto: Alen Milavec

Avtor: Dušan Durkovič

Minilo je skoraj 10 let, odkar se je na tekmovalnih pojavil Ozonev Baby HPP, prvo tekmovalno dvo-linijsko padalo ali po domače »dvolinijsko«. Zatem se je veliko padalskih družb podalo v razvoj dvo-linijskih padal in tako smo tudi v D razredu dobili prave, varnostnemu razredu primerne "rakete". Vodilno podjetje pri izdelavi tekmovalnih jadralnih padal je Ozone. Tudi v D klasi so izdelali tehnološko in marketinško odlično padalo, ki se prodaja pod imenom Zeno.

Na trgu se je pojavilo podjetje Davinci. Gre za novo, korejsko podjetje, ki pa nima lastnega razvoja, ampak se ukvarja le s proizvodnjo padal. Pri njih se izdelujejo tudi padala znamke Flow paragliders, ki jih v Avstraliji razvija Felipe Rezende. Davinci je prav od njih kupil licenco in na ta način pod svojim imenom prodaja isti izdelek.

Tak način trženja ni novost, saj je bilo v preteklosti že veliko sodelovanj med različnimi firmami.

Slovenski uvoznik za jadralna padala Davinci, Sašo Gričar, mi je pred časom posodil najnovejšega dvolinijsca v D razredu, to je Davinci XChord. Želel je, da ga preizkusim v različnih pogojih in mu posredujem nekaj povratnih informacij o njem. Ker se zaradi pomanjkanja časa ne morem udeleževati tekm svetovnega pokala v preletih, tekmujem na domačih, slovenskih tekmah, ki po mojem mnenju po kvaliteti spadajo v sam svetovni vrh. Za tekmovalna sem si tako kupil Zenota, ki je do neke meje konkurenčen tekmovalni klasi - ampak res samo do neke meje. Govorilo se je, da je novo padalo XChord še boljše, zato sem ga z veseljem preizkusil na tekmi.

V nadaljevanju bom na kratko povzel svoje osebno mnenje o XChordu. Pri branju mnenja je potrebno upoštevati in razumeti, da govorim o D varnostnemu razredu. S pisanjem besed o vzletu in pristanku s tem padalom ne bom izgubljal besed, ker verjamem, da so pilotom, ki so dorasli D klasi, te stvari jasne. In ja, štart je enostaven :). Kaj dosti več pametoval ne bom, ampak bom podal samo grobo primerjavo med XChordom in Zeno-

tom, odkrivanje posameznih detajlov pa bom prepustil pilotom samim. Hitro mi je bilo jasno, da je XChord hitrejši na »top speedu«. Ko imaš zadosti višine je to dejstvo še kako uporabno. Padalo je na polnem pospeševalniku zelo stabilno, kar omogoča uporabo "gasa" do konca. Ko nimamo zadosti višine pa je treba leteti z glavno - finesa se takrat, tako kot tudi pri tekmovalnih padalih, poslabša. Padalo ima tudi drugačen razpon teže kot Zeno, zato si po mišljenju nekaterih padali nista marketinško konkurenčni. Sam sem letel velikost M (do 105kg) in sčasoma sem ugotovil, da je idealna teža za na tekmovalje cca. 100kg. Pozitivne lastnosti XChorda so stabilnost, vodljivost, »top speed« in cena. V primerjavi z Zenotom pa nekoliko slabše »flow-ta« na ravnini (ocenjujem, da večje velikosti padala te težave nimajo). Padalo je odlično za "alpske" terene, kar dokazuje tudi dejstvo, da je pri avstrijskih kolegih, ki ravnine praktično nimajo, popularno bolj kot Zeno.

Primerjava dvolinijscev in trolinijscev znotraj D klase pa ni smiselna, saj gre za povsem druge zmogljivosti in za drugačen občutek pri letenju. Če je bilo v preteklosti za prehod iz treh na dve liniji najbolj primerno padalo Peak 4, je sedaj to definitivno Davinci XChord.

Jadralno padalo in njegova konstrukcija

Avtor: Janez Križnar

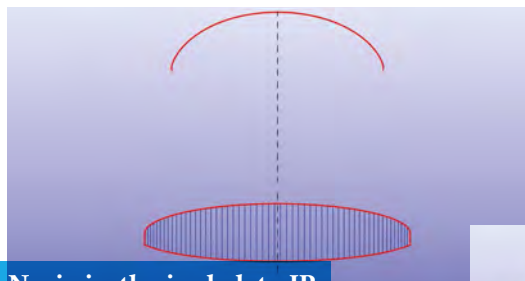
V prvem delu smo spoznali nastanek konstrukcije napihljivega krila in njen razvoj do poznih osemdesetih let minulega stoletja. Dodajenje reber in posledično višanje števila celic JP, je imelo vzor v JZ, kjer je več betnic v krilu pomenilo boljšo obliko krilnega profila. Do neke mere je to pripomoglo k izboljšanju letalnih sposobnosti. Vendar krilo s pravokotnim tlorisom obeta tudi slabosti. Konstantna globina krila po vsem razponu pomeni predvsem obilen induciran upor, ne prinaša pa nekaterih prednosti takšne oblike, ki so značilne za toga krila. Postalo je jasno, da bo potrebno zagristi v trši oreh konstrukcije eliptičnih kril. Eno najlepših do tedaj, in vsaj meni še danes, je krilo britanskega lovca iz 2. svetovne vojne, Spitfire. Žal je prav eliptična oblika kril precej otežila njegovo izdelavo. Nič drugače ni bilo s prvimi JP krili takšnega tlorisa.

Ker je to pomenilo, da krojev ne bo več možno izdelati zgolj z analognimi pripomočki, tudi ni bilo več potrebe po ohranitvi nekaterih drugih pritisklin. Base line, prej oblike krožnega izseka, je lahko postal izsek elipse, vrvice so se lahko združevale v poljubne kaskadne vzorce, stičišče linij ni bilo več v isti točki, krilu se je dodalo geometrijsko zvitje itd.

Ker dobra tri desetletja nazaj še niso obstajali namenski programi za risanje JP, se je bilo potrebno znajti z obstoječo ponudbo CAD-a. Narisati in odviti v ravnino en sam zgornji



Supermarine Spitfire

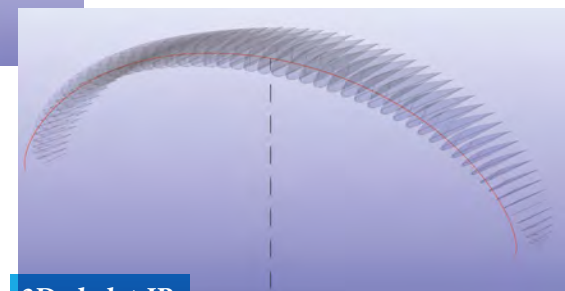


Naris in tloris skeleta JP

ali spodnji kroj padala, je bilo garaško delo.

3D izris je terjal določitev vsaj dveh risov JP (narisa in tlorisa).

Na oblikovan base line se je namestilo rebra. Le-ta so bila razporejena po presledkih širin celic iz tlorisa (konstantnih, proporcionalnih ali kombiniranih). Tloris je služil tudi za pravo razmerje globin reber. Slednja je bilo nato potrebno še zasukati v prostoru, da so zavzela pravišnji kot geometrijskega zvitja.



3D skelet JP

Na tako dobljenem skeletu krila se je lahko zgradilo površine. Slednje so dejansko neuporabne, če jih ni možno odviti v ravnino. Zato je bilo potrebno površine vsake celice zgraditi s trikotnimi ploskvami. Več jih je bilo, pravilnejših oblik so bili kroji. Trikotne ploskve posameznega kroja se je, kos za kosom, preneslo v ravnino in sestavilo skupaj.

Betnica – v krilo jadralnega zmaya vstavljena letev, ki zagotavlja obliko krilnega profila

CFD – computational fluid dynamics (računska dinamika fluidov)

Diagonalno rebro – nagnjena površina, ki vzdolžno seka celico, od dna rebra z vpetji proti zgornjemu robu sosednjega rebra

Geometrijsko zvitje – spreminjanje profilnih vpadnih kotov krila, od centra proti konicam, kadar je na celotnem razponu krila enak profil

Globina krila – razdalja od prednjega do zadnjega krilnega roba

Inducirani upor – upor, ki nastane zaradi vrtnčenja zračnega toka na konicah krila, kot posledica izenačevanja pritiskov med zgornjo in spodnjo stranjo krila

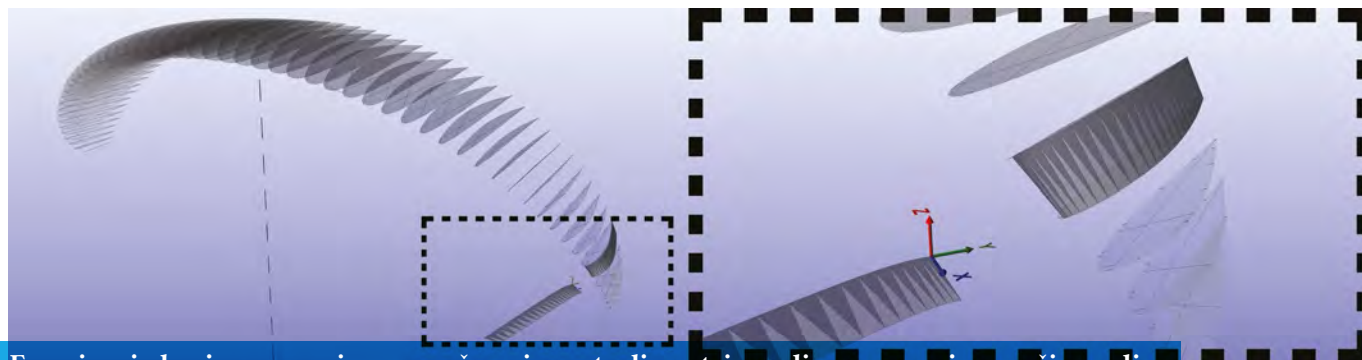
JZ – jadralno zmajarstvo; jadralni zmaj

Kontrolna točka – oznaka za pomoč pri ujemu sosednjih krojev med procesom šivanja

Mini rebro – krajši odsek rebra, ki deli celico le določen del globine krila

Vitkost – količnik kvadrata razpona in površine krila, oziroma količnik razpona in povprečne globine krila

Vpetje vrvice – točka, kjer je na krilo pritrjena nosilna vrvica



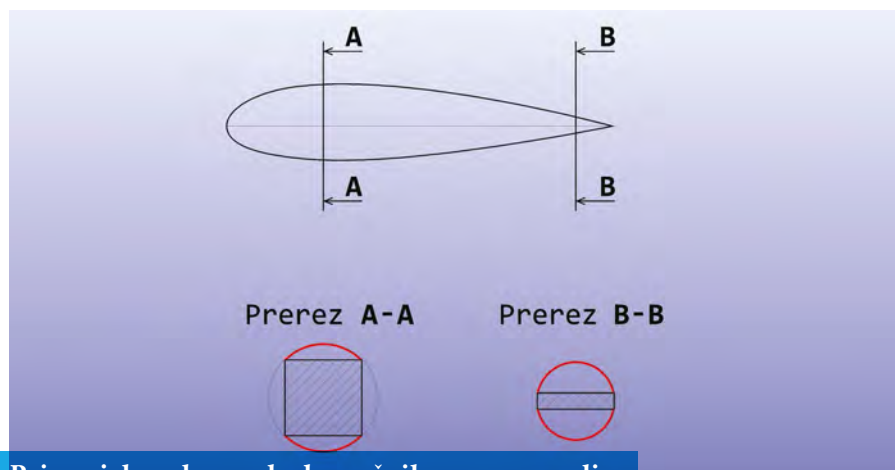
Formiranje kroja - v ravnino prenešana in sestavljena triangulirana zgornja površina celice

Programiranja večji konstruktorji so znali ta brutalno zamudni proces avtomatizirati. A, kot sem omenil že v prvem delu, je šlo za redke posameznike. JP je potrebovalo še vrvice in v grobem so bili glavni sestavni deli gotovi. Še zdaleč pa to ni bilo vse, saj je konstruiranje terjalo še številna zamudna, utrujajoča in ponavljajoča se opravila, kot so izmere vrvic, dodatki na krajih za šive, oštevilčenje, risanje kontrolnih točk, cross portov, ojačitve ipd.

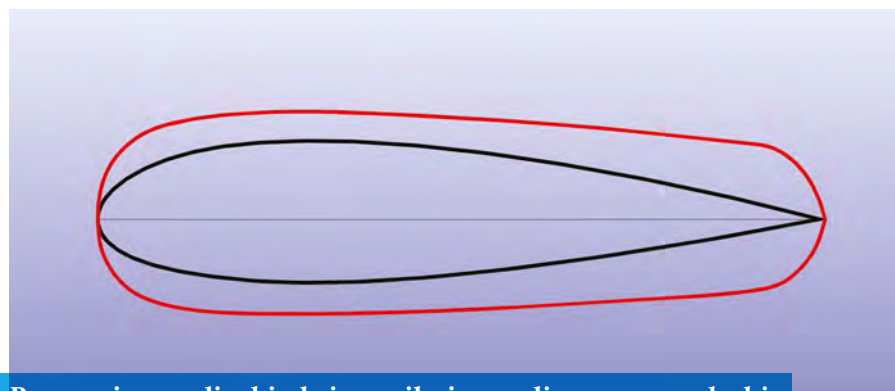
Eno od dolgo slabo razumljenih področij konstruiranja zadeva nadomeščanje izgub razdalje razpona krila zaradi napihnenosti celic. Napihljivi objekti namreč skušajo zavzeti obliko največje možne prostornine, kar v prečnem preseku celice pomeni krog. Ker je ob straneh celica omejena s stenama sosednjih celic (rebri), se pojav odraža le na zgornji in spodnji površini JP. Izbočenost je neposredno odvisna od širine in višine celice ter nikakor ni enaka po vsej globini krila. Skratka, krojem je potrebno dodati nekaj materiala, v nasprotnem se napihnjeno krilo skrči in zvije v "banano" (gledano v tlorisu).

Če skozi oglišča prečnega prereza celice očrtamo krog, dobimo zgornji in spodnji krožni izsek idealno napihnjene celice. V danem primeru gre le za shematski prikaz, katerega v praksi ne srečamo. Sosednja rebra namreč nikdar niso enakih velikosti, niti vzporedna.

Da bi bile stvari še težje predvidljive, je napihnenost celic padala med



Primerjalna shema dveh prečnih prerezov celice na 25% (A-A) in 90% (B-B) globine



Ponazorjen sredinski obris napihnjene celice napram ploski

poletom drugačna od idealno izračunane. Ko je krilo v zraku in obremenjeno, nanj delujejo različne sile, ki ga neenakomerno raztezajo, krčijo in usločijo. Posledično je težko predvideti, kje bo potrebno upoštevati več in kje manj dodatkov na krajih. Pomembno je, da so ta predvidevanja čim bližje dejanskemu stanju, predvsem zaradi ohranjanja izhodiščnih, torej v računalniku narisanih širin celic in s tem razdalj med vpetišči, na katera so pripete nosilne vrvice.

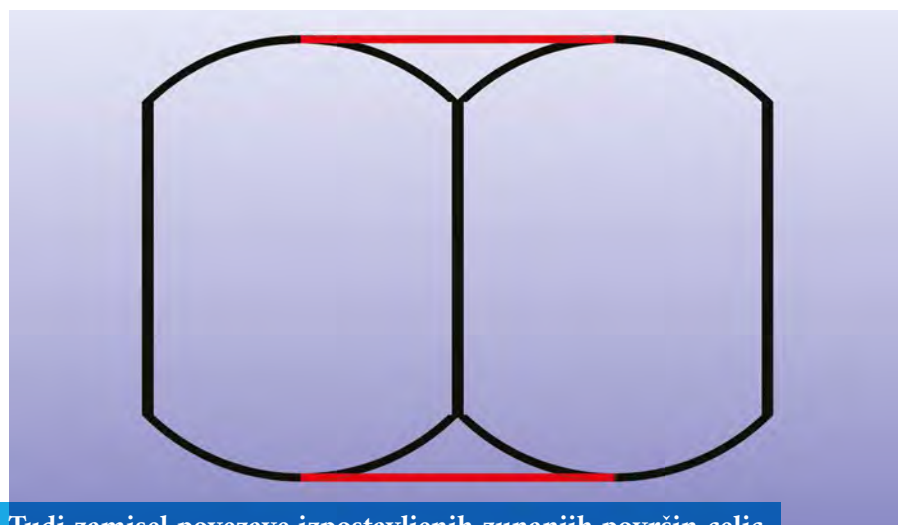
Če nam ne uspe, to za seboj potegne kopico težav. Base line običajno postane bolj ploščat, spremenita se geometrijsko zvitje in tloris, notranji elementi so lahko ohlapni, oziroma krilo dodatno deformirajo (denimo ojačitveni trakovi in diagonalna rebra). Čeprav so danes že na voljo računalniški programi, s katerimi je te vrste deformacij možno predvideti, bi dejal, da se večina JP konstruktorjev zanaša na izkušnje. Tega bo sčasoma vedno manj.



Tecwingov poizkus "glajenja" površine krila s konstrukcijo X reber

Tudi stanja na zgornji sliki ne gre vzeti povsem dobesedno, saj tako izrazita linija napihnjene celice v praksi le redko obstaja. Izpostavljena je razlika med obliko krila na rebrih in vmes, torej na sredini celic. Slednje je mnogim, tudi uveljavljenim konstruktorjem, povzročalo preglavice. Namesto, da bi problem reševali z dodajanjem blaga na kroje, po matematično pravilnem izračunu, so ga dodajali na napačnih mestih, ali pa celo odvezemali. Rezultat so bila JP z nepredvidljivim obnašanjem in slabšimi sposobnostmi. K sreči se je razumevanje tega področja konstruiranja izboljšalo in danes ni primerljivo s tistim iz osemdesetih in devetdesetih let.

Napihnjenost celic žal precej pokvari aerodinamiko JP krila, ne glede na to, ali je konstruktor upošteval pravšnje dodatke materiala na kroje, ali ne. Tekom let je bilo nekaj poizkusov, da bi hribčke, valove, izbokline, kakorkoli jim že rečemo, povsem odpravili. Vendar na obzorju še ni dovolj uravnotožene izvedbe, ki bi hkrati ne imela drugih hib (denimo zamudne izdelave, znatnega zvišanja mase krila ipd.).



Tudi zamisel povezave izpostavljenih zunanjih površin celic je bila večkrat preizkušena s strani različnih konstruktorjev

Zadnja leta so se uveljavila mini rebra s katerimi nekoliko omilimo učinek napihnenja. Predvsem v skrajnih legah, kjer so deformacije največje. Je pa zanimivo, da sta jih že v devetdesetih letih uporabljala vsaj dva proizvajalca (APCO in NOVA), jih vmes opustila, ker niso prinesla večjega zanimanja na trgu, pa jih nato zopet uvedla, ko jih je posvojila tudi konkurenca.

S tem smo že zašli na področje inovacij. Ne bomo se spuščali v prav vsako. A ena si vendarle zasluži našo pozornost. Gre za diagonalna rebra, ki so se najprej pojavila v klasičnem padalstvu. Patentirana s strani Američana Billa Coa, so hitro našla mesto tudi v JP.

United States Patent [19]

Coe

[11] Patent Number: 4,930,727

[45] Date of Patent: Jun. 5, 1990

[54] CROSS BRACED AIRFOIL

[76] Inventor: Bill J. Coe, 2761 W. 78 St., Hialeah, Fla. 33016

[21] Appl. No.: 272,328

[22] Filed: Nov. 17, 1988

[51] Int. Cl.³ B64D 17/02

[52] U.S. Cl. 244/145; 244/142; 244/146

[58] Field of Search 244/153 R, 142, 146, 244/145, 144, 154

[56] References Cited

U.S. PATENT DOCUMENTS

Re. 26,427	7/1968	Jalbert	244/145
2,365,184	12/1944	Frieder et al.	244/145
2,465,409	3/1949	Weinig	244/145
3,199,814	8/1965	Frieder	244/145
3,227,403	1/1966	Ferguson	244/145
3,228,635	1/1966	Hughes et al.	244/145
3,298,635	1/1967	Barish	244/145

3,351,573	11/1967	Skreckoski	260/18
3,412,963	11/1968	Struble, Jr.	244/146
3,428,277	2/1969	Everett, Jr.	244/142
3,724,789	4/1973	Snyder	244/145
3,749,377	7/1973	Jalbert	244/145
3,893,641	7/1975	Sutton	244/142
4,015,801	4/1977	Womble et al.	244/145
4,634,080	1/1987	McNally	244/142

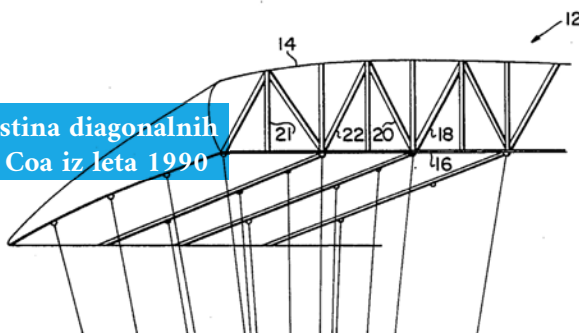
Primary Examiner—Joseph F. Peters, Jr.
Assistant Examiner—Anne Sartelle
Attorney, Agent, or Firm—Malloy & Malloy

[57] ABSTRACT

An improved, cross braced airfoil for a wing-type parachute which is composed of an upper panel having a front edge and a rear edge and angularly oriented rib panels secured to the top panel and extending downwardly away from the top panel to a generally fore and aft row of suspension line attachments.

8 Claims, 1 Drawing Sheet

Patentna listina diagonalnih reber Billa Coa iz leta 1990



Prvo prototipno tekmovalno JP z diagonalnimi rebri, Friend, sta na predlog Staneta Krajncja konstruirala France Giacomelli in Domen Slana, sešili pa so ga v Air systems, podjetju Toneta Svoljška. To je bilo tudi prvo JP te vrste na tekmi svetovnega pokala (PWC), kjer je z njim tekmoval Domen. Prvo serijsko tekmovalno JP z diagonalnimi rebri, Xenon, pa je zasnoval Hannes Papesh iz podjetja Nova. V različnih oblikah in iteracijah se je ta tip reber ohranil vse do danes. Omogočila so znatno zmanjšanje števila vrvic in s tem boljše sposobnosti.

Zmogljivejši kot so bili računalniki in programska oprema, naprednejše rešitve so se pojavljale. Eno področje konstruiranja pa je kljub vsemu šepalo. In sicer CFD analiza. Posledica je bila večje število prototipnih JP, preden je bil izdelek dovolj dovršen za serijsko izdelavo. To področje sem prihranil za tretje nadaljevanje, v katerem bomo preleteli oblikovanje in analizo z namenskim CAD-CFD programom.

Vseh vidikov konstruiranja JP je preprosto preveč za obravnavo v kratkem prispevku. Posledično izbiram med temami, ki so vsaj meni zanimivejše in so značilne za določena zgodovinska obdobja. Ni pa nujno, da gre za iste reči, kot so opazne običajnemu pilotu, ki se v konstruiranje praviloma ne pogloblja. Kupec vidi le marketinško prečiščen cvetober zvenceh kratic, stiliziranih ikon in grafičnih ponazoritev, ki pa, resnici na ljubo, ne povedo prav dosti ali celo zavajajo.



Domen Slana s padalom Friend, na PWC tekmovanju v Braziliji leta 1994.



Prvo serijsko tekmovalno JP z diagonalnimi rebri, Xenon, leta 1995

MOBILNA APLIKACIJA

XCglobe

Spletna stran xcglobe.com je oblikovno sicer prilagojena telefonom, z uporabo mobilne aplikacije za operacijski system Android pa lahko pridobiš še nekatere dodatne možnosti, ki v brskalniku niso na voljo (sprotno obveščanje, cestna navigacija, ...). Aplikacija se bo nadgrajevala (predlogi so dobrodošli), v sedanji verziji pa ponuja tole:

Pregled letov

Najpogosteje uporabljena možnost je kajpak dnevni pregled letov. Prikaz je optimiziran za manjše zaslone, v nastavitvah ga lahko še dodatno prilagodiš ali filtriraš lete po izbrani državi. Poleg dnevnega pregleda lahko vidiš zadnje prijavljene lete, lete prijateljev, svoje lete, ter lete izbranega pilota. Nabor prijateljev urejaš s klikom na sličico pilota ob desnem robu. Lete lahko komentiraš in všečkaš, enako kot na spletni strani xcglobe.com.

Vzletišča in pristanki

Mapa s prikazom vzletišč in pristankov je na mobilnem telefonu še posebej uporabna. Z enim klikom lahko izbrano vzletišče ali pristanek preneseš v Google Maps in se tako ob pomoči cestne navigacije zlahka pripelješ na cilj. V meniju desno zgoraj lahko nastaviš filter ali poiščeš vzletišče po imenu.

Sledenje v živo

V živo lahko spremljaš lete vseh pilotov, ki so trenutno v zraku in imajo na instrumentu omogočeno sledenje v živo. Če obkljukaš "Omogoči deljenje lokacije", bo tudi tvoja lokacija vidna vsem ostalim. V meniju desno zgoraj je opcija "Navigacija do pilota", ki te s pomočjo Google Maps privede naravnost do kolega, ki je morda "scuril" v kakem zakotnem kraju.

Statistika pilota

Na preglednem grafičnem prikazu lahko vidiš podrobno letalno statistiko pilota (npr. naletene ure za vsak model padala posebej, povzetke po vzletiščih, aktivnosti po dnevih, mesecih, letih,...).

Sporočila

V tem razdelku so na enem mestu zbrani vsi zadnji komentarji letov, z možnostjo filtriranja po avtorju. Prebiraš lahko tudi svoja osebna prejeta in poslana sporočila, ter pošiljaš osebna sporočila drugim uporabnikom.

Paragliding News

Za radovedne je na voljo izbor novic, ki so kakorkoli povezane z našim športom (opisi opreme, varnostna opozorila, tekmovanja, ostale zanimivosti,...). Novice so v angleškem jeziku.

Aplikacijo lahko brezplačno prenešaš iz Google Play (v iskalnik vpišeš xcglobe):

<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.xcglobe.mobileapp>





Odprava Ararat

POTOPIS

JP odprava - Ararat (5000 in še malo)

Avtor: Stane Bajt

Začelo se je spomladi, ko Suša izvali idejo, da bi šli na Ararat in se s padali zabrisali dol. Meni se je takoj zazdelo zanimivo, ker je bil dostop in vzpon nekaj let prepovedan, ker v tistih koncih še nisem bil, ker se nas je nabralo ravno prav, meni dovolj vseh modelov in ker mi ni izgledalo predrago. Nakupimo avionske karte okoli šest mesecev pred odhodom, ker je tako ceneje. Itak ne veš, če boš dočakal, ali boš na dan odhoda zdrav in ali ne bo kaj tretjega vmes prišlo. No, eden je žal obolel in nas je ostalo šest: Sergej Gluhodedov,

Jože Poje, Gašper Prevc, Primož Suša, Erzo in in jaz.

10. septembra smo z Brnika odleteli v Istanbul in od tam v Agri na skrajnem vzhodu Turčije. Tam nas počaka kombi in se odpeljemo v mesto Dugubayazit pod samim Araratom.

Seveda se je burleska začela takoj, zakaj bi čakali na naslednji dan. Jože namreč "fura" serijo letenja vsak dan, ne glede na razmere. Ga imam na sumu, da hoče odleteti 365 dni vsak dan brez prekinitve. V agenciji so nam povedali, da je letenje prepovedano zaradi vsepovsod prisotne vojske in so nam izposlovali dovoljenje samo za Ararat in z obveznim pristankom

povsem blizu gore. Vojska je močno prisotna, ob cestah, blokade na cestah, na hribih v utrdbah in kar tako po poljih. Ob vsakem nenavadnem dogodku postanejo precej živčni, pištole, puške in kanone pa imajo nafilane s pravo municijo, tako da ga ni za biksati. Smo se zaradi Pojetove neznosne potrebe po letenju s kombijem in ob pomoči agencije odpravili iskati dovolj skrit in neopazen teren za vsaj kratek polet.

Veter je našigal, vendar smo kmalu našli manjši zaselek v, od vetra skriti, dolinici s primernim pobočjem in smo prebivalcem, predvsem otrokom, pripravili lepo poletavsko zabavo.

Naslednji dan smo se odpravili na goro. Pripeljejo nas na višino 2200 m n.m.v., tam pa večino opreme na-



Serijska ne bo prekinjena

ložijo na konje, mi turisti pa nesemo le nujno osebno prtljago. Ampak ne Jože, Gašper in Primož. Oni bodo vse tisto, s čemer bodo dol leteli, tudi gor nosili. A smo ali nismo športniki!! Cilj te prve etape je bil 1. bazni tabor na 3200 metrih. To smo dosegli precej hitreje, kot je naš res odlični vodnik predvideval. Turisti z lahkoto, športniki so pa tudi sklenili, da bodo od tu naprej tudi turisti.

Zaradi hitrega vzpona in naklonjenega vremena smo se nekateri odločili, da poizkusimo poleteti. Seveda sta bila poganjalca in pobudnika Erzo in Poje, ki gresta v zrak najprej. Jaz še kar oklevam, ker vzletišče je res dokaj nemogoče. Skale, skale in skale. Kot tretji poleti Prevc in se dvigne nad štart, kar me dokončno prepriča, da grem kot zadnji še jaz. Mi uspe toliko nabrati, da lahko pristanem blizu Pojeta skoraj na višini štarta, ker se mi pa res ni dalo niti enega odvečnega višinskega metra hoditi. Prespimo v šotorih in zjutraj je moral Jože seveda odletet, aneda. Mu je uspelo. Uspelo pa mu je tudi natrgat (da ne uporabim kakega bolj sočnega izraza) mišico na nogi. Ampak ker mu ni ravno odtrgalo noge, bo že zmogel do vrha. Gremo na 2. bazni tabor, ki se nahaja na 4200 metrih. Suša svojo opremo nosi sam, ostalim jo nesejo konji. Tudi ta vzpon nam je šel kar

dobro, tako, da smo se z vodnikom odločili, da tu prespimo in ujamemo en dan, ker naj bi se kasneje vreme pokvarilo in vzpon mogoče sploh ne bi bil izvedljiv.

Načeloma je to aklimatizacijski vzpon in naj bi se vrnili do prvega baznega tabora in tam prespali, ter se še nato vrnili sem in prespali pred končnim vzponom.

Že pred spanjem preverimo vreme in se odločimo, da gremo na vrh brez padal, ker je velika verjetnost da bo preveč vetrovno.

Sredi noči, ob pol enih se zvalimo iz šotorov, nekaj pojedemo in gremo. Vseh pet, razen mene, je pojedlo neke dopinge proti višinski bolezni, tako trdi Erzo. Jaz se odpravim v Messnerjevem stilu brez aspirinov in podobnih prehranskih dodatkov proti vrhu, kar se je že na 4500 metrih izkazalo kot huda napaka. Me je višinska useka-



Naša konjenica

la tako hudo, da nisem verjel, da mi bo uspelo priti na vrh. Je pa res, da se mi z višino stanje ni poslabševalo. Itak ne vem kako bi lahko bilo kaj slabše, ko pa mi je bilo "za crknit" slabo. Ko prilezemo pod vrh, ugotovimo, da vetra sploh ni preveč in bi se dalo leteti. Ok, ok, jaz opreme itak ne bi zmogel privleči gor. Še sebe sem komaj. Ampak Suša in Prevc sta bila kot rožici in bi zmogla. Erzo – hm, ne vem, mogoče, sam ve najbolje. Jaz, Jože in Sergej pa mislim, da ne. Gremo še tistih 200 višincev do vrha, kjer sonce vzhaja in je vetra veliko. Lepo je za ne opisat in vsi srečno veseli, le da jaz tega nisem ravno tako čutil, ker sem bil čisto "fentan". Dol smo pa hiteli, eni bolj kot drugi. Meni se je stanje hitro izboljševalo in se mi je kaj kmalu zopet zazdelo vredno živeti. Najhitreje sta bila v taboru Suša in Prevc. Ko pridemo ostali, Suša že štartuje, vendar pri prvem poizkusu utrga vrvico na komandi. Mu jo zvožlam skupaj in v drugo uspe odleteti. Štart na 4200 metrih je enemu uspel. Ostali iščemo boljše in primernejše mesto. Poskusimo na bližnjem melišču. Najprej Erzo. Mu držimo padalo in mu skoraj uspe, če se ne bi jaz ob padalo ali pa padalo zataknilo obme. Še sreča, ker je pozabil prižgat instrumente. To bi bil konec sveta. Potem prižge vse kar se je prižgat dalo in v drugem poizkusu



Strmina se začenja

zatakne skalo. Ni težko, jih je dovolj tam okoli. Padalo gre seveda potem kar nekam in Erzo tudi in se po parih korakih zvrne med in na balvane. Padalo in vrvice ga dobesedno privežejo na skale tako, da tam obleži kot mrtev. Malo še potrese z nogo in to je to. Evo "gotof je", pa smo se ga rešili. Stečem do njega, pa pravi, da naj mu pomagam razplesti vrvice, da bo lahko vstal. Tudi z nogo ne potresa več in je sploh v zelo dobrem stanju.

Ugotovimo, da je
melišče dobesedno
smrtno nevarno
mesto, ker je vse
povsem nestabilno
in lahko vsak korak
sproži premike skal in
večjih balvanov. Se vsi
premknemo na bližnji
greben, kjer teren
izgleda boljše.



1. višinski tabor



Polet iz baznega tabora

Erzo si najde svoj prostor in mu uspe odleteti. Veter pa se med tem vztrajno krepi. Prevc pomaga Sergeju, pa jima nekako ne znese, tako da Sergej odneha. Prevc na hitro navleče opremo nase in odleti. Trije, ki še ostanemo se spogledamo in sklenujemo, da se nam zdi vetra že preveč. Torej bo treba peš nižje in nekje najti primerno mesto za štartat. Na gori smo ostali sami, ker vodnika, kuhar in konjevodci so že odšli proti taboru 1. Bili smo brez vode in jaz v povsem neprimerni obutvi. Se odločimo za vrnitev preko melišča v tabor 2, v upanju, da je tam še kaj vode. Res je bilo tam dovolj polnih plasten, tako

da en problem je rešen. Se odpravimo navzdol, vendar tudi nižje ni nobenega primernege mesta za poleteti. Po dobrih 800 višinskih metrih spusta pridemo na prvo res primerno mesto in z Jožetom spraviva Sergeja v zrak. Še prej se dogovoriva, da bo na pristanku pustil padalo razprto, tako da ga bom lažje videl in pristal ob njem, ker mu je namreč "crknil" telefon in ne more javiti pozicije, da bi ga prišli pobrati. Z Jožetom štartava skoraj sočasno. Takoj naju nabije kakih 100 metrov navzgor. Vreme se vidno kvari, v dolini nad ravnino se že grdo kuha in me resno skrbi kako se nama bo izšlo. Pohodim gas in tiščim od

gore stran ter upam, da bom uspel še ob času priti kulturno na tla. Se ozrem in gledam kje je Jože. Pa ne moreš verjet, on mota, model. Jaz bi dol, on pa na gor. Je hotel odleteti daljšega kot Erzo. Ni mu uspelo, ker Erzo je šel pa čez živčne vojake z živčnimi prsti na sprožilcih. Pojeta je pa malo odneslo, ampak je kar hitro potem le pripešal do mene in Sergeja. No, jaz sem imel s sabo dovolj dela in skrbi, ker razmere niso bile takšne, kot bi si jih želel. Zagledam Sergeja z razgrnjenim padalom in poskusim iti do njega, pa samo cvili na gor. Kuhanje že krepko vleče vase in moram nazaj proti gori. V zavetrju



Proti vrhu



Iz poletja v zimo



Počitek na vrhu

manjšega hriba najdem spuščanje in zamotam na tla, vendar me vseeno odnaša proti plitvi hudourniški grapi. Neham vrtet, malo pohodim gas, da popravim lokacijo in še malo zavrtim dol. Meter ali dva nad tlemi skuham negativno in lepo prižgem ob tla. Zračni protektor in spalka pod ritjo sta opravila svoje in mi ni nič. Sem si oddahnil, kot že dolgo ne. Sporočim lokacijo in se odpravim proti Sergeju, ki je slab kilometer oddaljen. Jože tudi sporoči, da je v enem kosu na tleh in sem si oddahnil še drugič. Z Jožetom pripešačiva do Sergeja skoraj sočasno s prihodom kombija.

Misija Ararat
zaključena. Ja,
pajade. Ker smo
na goro šli brez
aklimatizacije in

potem leteli dol, smo
bili v dolini dva dni
prej kot je to v navadi
in ker Poje leti vsak
dan, je bilo treba
naslednji dan iti
ponovno leteti.

Agencija je zaradi viška dneva organizirala izlet za spoznavanje lokalnih zgodovinskih, arheoloških in geoloških zanimivosti. Mi bi pa še malo letkali. Ampak ni šlo, ker je veter res pribijal. Se, polni novih spoznanj, popoldne vrnemo v hotel in upamo, da bo proti večeru veter pojenjal. Erzo in Jože pustita padala v recepciji hotela, gremo malo v mesto in kasneje v sobe. Jože svojo opremo vzame v sobo, Erzo pa jo pusti v recepciji. Tu pa se že začneja nova zgodba, saj

Erzo ostane brez opreme. Preberete jo lahko na zadnjih straneh Ikarja v rubriki »Iz Erzotovega dnevnika«.

Prevc je nato Erzu na tedensko uporabo ponudil svojo opremo, sta itak s Primožem naslednji dan odhajala domov, pa je Sergej dejal, da on v naslednjem tednu, ko mi štirje še ostanemo v Turčiji nima namena kaj veliko leteti. Tako smo štirje turški ostankarji nadaljevali še teden letenja in spoznavanja Turčije s tremi padalskimi opremami. Še ta večer, oziroma ponoči, smo šli poiskati katerikoli kucelj, ki bi omogočil vsaj kratek polet, da Jože zaužije svojo dnevno dozo in ga našli.

Teden, ki je sledil, je pa že zgodba zase. O njem mogoče kdaj drugič. Če povzamem: odlično je bilo, vsem se je nazadnje srečno izteklo in dobra družba smo bili.

BigOpenSky koledar

Nov izgovor, da si s fotografijami za eno leto okrašaš prostor



Brez njih ga ne bi bilo:

Simeon je bil spet glavni kaskader, ki mi je pomagal na senzor spraviti nekaj najzahtevnejših idej, v hribih sem v lepih dneh očitno preživel največ časa z Matejem in Danijem, na Voglu sva dva dni uživala z Gregorjem, nekaj je "naključnih" - na pravem mestu v pravem trenutku, dušo pa sem uspel ukrasti celo "najboljšemu".



Naročiš ga na: www.bigopensky.com ali 041 636 319

Tudi QR koda te pripelje do cilja, v živo pa se vidimo 1. decembra na prireditvi ZPLS

Ikar, leto 1993, številka 4

Revijo prelistal: Janez Križnar

V četrti številki Ikarja prav dosti prispevkov domačih avtorjev ni bilo. Poznalo se je poletno zatišje, ko večina pilotov in priložnostnih piscev čas raje prebije v zraku, kakor na tleh, s peresom v roki.

--- Pod rubriko **Izobraževanje** je poročilo o opravljanju izpitov podal **Dušan Orehek**.

"A izpiti v letu 1993

V organizaciji Podkomisije za izobraževanje so bili v letošnjem letu (februarja in junija) organizirani izpiti za A - pilote. Izpiti so bili organizirani po novem modelu, katerega je sprejela Komisija za jadralno padalstvo konec leta 1992. Obakrat je bil teoretični del izpita v Preddvoru, praktični let pa smo prvič izvedli s Potoške gore, drugič pa s Kriške gore, ki je po našem mnenju nadvse primerna za takšne izpite. V obeh terminih je na izpite prišlo 53 kandidatov, od teh jih je izpite uspešno opravilo 37.

Na splošno ugotavljamo, da imajo kandidati precej več težav s teoretičnim delom izpita, kot pa s praktičnim delom. Naslednji rok za izpite bo v drugi polovici septembra in novembra."

--- Podana je tudi lestvica rezultatov in predvsem razdalje najboljših dosežkov **XC pokala v preletih z zmaji**, o čemer je poročal **Mitja Lankner**. Prvi trije piloti so mesta zasedli s sledečimi preleti:

"1. **Peternelj Franc**

24. 4. 93: Kobala-Log-Kuk, **52'4 km**, 44'5 točke
26. 4. 93: Kobala-Log-Kuk, **52'4 km**, 44'5 točke
22. 5. 93: Lisca-Brežice-Vavta vas, **73'1 km**, 109'7 točke
skupaj 198'7 točke

2. **Simončič Jože**

24. 4. 93: Kobala-Log-Kuk, **52'4 km**, 44'5 točke
26. 4. 93: Kobala-Log-Kuk, **52'4 km**, 44'5 točke
17. 5. 93: Lisca-Reber, **53'9 km**, 53'9 točke
skupaj 142'9 točke

3. **Mravlje Andrej**

24. 4. 93: Kobala-Log-Kuk, **52'4 km**, 44'5 točke
22. 5. 93: Lisca-Brežice-Lešnica, **62'2 km**, 93'3 točke
skupaj 137'8 točke"

--- Avgusta je na danes že legendarno srečanje **Para Lisca**, tedaj pa drugo po vrsti, vabil **DJP Kondor Radeče**.

"**PARA LISCA '93**

Srečanje jadralnih padalcev od 5. do 8. avgusta 1993

Lisca (948 m nadmorske višine), vrh v Posavju, je priljubljena izletniška točka planincev in ljubiteljev prostega letenja. Njena odprtost nudi zelo dobre termične pogoje za jadrnanje, štarti pa so možni na vse strani, tako da tudi smer vetra ni noben problem.

Na Lisci je preko celega leta oskrbovan **Tončkov dom**, ki nudi odlično hrano in prenočišča.

DJP Kondor Radeče prireja 2. srečanje jadralnih padalcev, ki bi bilo namenjeno predvsem izmenjavi izkušenj, druženju in skupnemu letenju, hkrati pa bodo organizirana zanimiva predavanja, sejem rabljene in nove opreme, vse štiri dni bo potekalo tekmovanje v prostih preletih in še kaj.

Na Para lisci '92 je bil najdaljši prelet 50'2 km (Domen Slana, Lisca-Črni-vec).

I
K
A
R

REVIJA ZA ZMAJARJE in JADRALNE PADALCE



Let na steno
Soočanje s stresom - 3 del
Liga '93
Srečko pidalc

Srečanje se prične v četrtek, 5. avgusta 1993, ob 10. uri in bo trajalo do nedelje, 8. avgusta 1993, zato je možna udeležba vse štiri dni, ali pa vsaj kak dan.

Organiziran bo prevoz od železniške postaje Breg na Lisco.
Možno je tudi kampiranje.
OBVEZNA STA ČELADA IN A IZ-PIT."

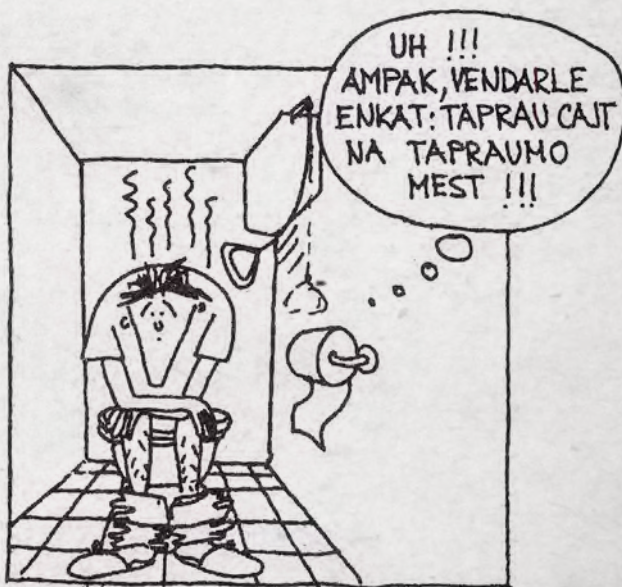
ZMAGO
SREČKO PIDALC



SPOKOJNO



ZDAJCI, VSE OBENEM



OLAJŠANO

IZ ERZOTOVEGA DNEVNIKA

Pozabljena, izgubljena in ukradena padala se dobijo v Ivančni Gorici

(ali kako je moje padalo za mano potovalo domov izpod Ararata)

Avtor: Andrej Erznožnik - Erzo

4.9.2018 smo udeleženci odprave na Ararat (5165 m) v sestavi (po abecednem redu): Gašper Prevc, Jožef Poje, Primož Suša, Sergej Gluhodedov, Stanislav Bajt, Andrej Erznožnik stopili na vrh Ararata in z jadralnimi padali z gore (drugi najvišji strato-vulkan v Aziji) odleteli v dolino. S tem smo si prihranili hojo navzdol. Naslednji dan, 15.9.2018, piha v dolini 50 km/h. Ta veter bi dočakali na gori, če bi zganjali aklimatizacijo. Tako je vprašljiva serija vsakodnevnega letenja (Poje-in manj Erznožnik). Čeprav z organizatorko Aneško (Poljakinja, poročena tukaj) naredimo izlet na grad Ishak Pashe (da bi veter pojenjal) in do Noetove barke (tu mi veter nekajkrat z glave zbije "šilt" čepicol!), sapa ne odneha. Pojetova rekordna serija, ki danes šteje že preko 210 zaporednih dni, je ta dan resnično ogrožena!

Ob vrnitvi v hotel je Jožef v recepciji videti kot kup nesreče, stiska se ob padalo in se še ne predaja. Ob odhodu v sobo solidarnostno pri njem pustim svoje padalo. Kasneje pride v sobo in le moje padalo ostane v recepciji. Pod večer si ponovno naročimo kombi za nov poskus. Ko pridemo ponovno v recepcijo - mojega padala ni! Mladi portir, ki celo nekolikanj (kot jaz) govori angleško, pojasni, da o moji torbi ne ve nič, saj je nedolgo tega začel s "šihom". Na steni imajo ekran, ki kaže na to, da je hotel pod

kamerami. Predlagam, da zavrtimo posnetek dogajanja za nazaj, kjer je potem lepo videti, da je kar ta mladi portir moje padalo premaknil k sebi ob sprejemni pult. Pravilno, vzel ga je v varstvo. Mora nadzorovati stanje in dogajanje v recepciji. Kmalu zatem so hotel zapuščali gostje iz Irana ter svojo prtljago odložili poleg mojega nahrbtnika s padalom. V minutah zatem pride taksist, ki jih bo odpeljal in brez prisotnosti Irancev vkrca vso prtljago. V tem trenutku mladi portir ne nadzoruje dogajanja, pač pa s hrbtom obrnjen poseda na zofah za goste in sreba čaj. Narobe! Zdaj telefonsko pokličemo taksista, ki pove, da je potnike že odložil na iranski meji, ki je oddaljena le 30 km in da ni nihče rekel, da je kakšna prtljaga odveč... Seveda mi je hudo za padalo, da mi je kar slabo, a v dneh zatem mi je še bolj hudo za gojzarje in edine sveže nogavice v njih. Mulca (mladi portir) po tem kar umaknejo/pošljejo domov. Rečem si, da se moram le prepustiti, saj mi nič drugega ne pomaga.

Že 16.9.2018 se z avtobusom odpeljemo v 170 km oddaljeni Van. Naša Aneška mi po WhatsAppu sporoči, da imajo v hotelu imena in številke potnih listin iranskih gostov, ne pa tudi njihovih naslovov in da ni vse zgubljeno. Verjetno je v medčasu delovala turška in iranska policija in že 19.9.2018 Aneška javi veselo novice, da je padalo nazaj v hotelu! Toda 20.9.2018 iz Vana letimo domov, časa je premalo, da bi padalo prispelo do mene. Aneški pošljem domač naslov, ko pravi, da pošljejo nahrbtnik s poš-

to. Misleč, da je vse skupaj na poti, Aneško 25.9.2018 vprašam, kdaj so odposlali pošiljko, pa mi napiše, da je poština 300 EUR (medtem ko je v obratni smeri le 50 EUR) in da toliko gotovo ne mislim plačevati... Postane jasno, da hotel ne bo plačal poštne. Aneška predlaga, da mi bo padalo pripeljal kdo od poznanih, ki bo potoval v Turčijo. Le kdo?

Postaja zabavno. Že v drugo se prepustim. Še isti dan na XCGlobe zaznam Slovence v Oludenizu (so pa pohiteli letos), sem že v dogovoru s Samom Verbovškom, pa pojasni, da naslednji dan že odhajajo. Tema. En dan se domislim in 2.10.2018 pišem za pomoč na slovensko veleposlaništvo v Ankaro. Odgovorijo mi v pol ure (res nimajo kaj delat), da oni ne razpolagajo s tovornim vozilom, ki bi potovalo v Slovenijo ter se podpisujejo s "Konzularni oddelek". Njihov odgovor mi nekaj dni ne da miru in 8.10.2018 jim ponovno pišem (citi-ram:

"Spoštovani veleposlanik in ostali, saj se nismo prav razumeli. Jaz nisem mislil, da bi to pripeljali z nekim tovornim vozilom, ampak, da bi nekdo od vas to vzel na letalo, ko bo potoval domov. Vse skupaj je majhno, nekaj 8 kg, sam sem to imel kot osebno prtljago. Gre samo zato, ali pomagaš ali pa ne. Kar nekaj sem bil po svetu in zmeraj sem vsaj v tujini ponosen na našo Slovenijo in zavedanje, da nekje v Melbourneu, Mexico Cityju, Oslu, Madridu, Lizboni, Rimu, Santiagu, Buenos Airesu, Bogoti, New Delhiju, ste, če bi šlo kaj narobe. Zdaj pa vidim, da bi moral biti mrtev,

da bi se kaj zgodilo. Takrat pomoči v resnici ne bom potreboval, potrebujem pa jo zdaj, zato sem se obrnil na vas.

Lep pozdrav, Andrej Erznožnik"

Odgovora ni bilo.

3.10.2018 mi Janez Kanižar posreduje tel. številko Medine Cakir, Slovenke, ki jo srečujejo v Oludenizu, da ji pišem, pa ne dobim odgovora. 9.10.2018 mi posreduje še mail Darinke Kašman Uran, ki pa se žal javi 15.10.2018, ko se že vrača v Slovenijo. 10.10.2018 je pri meni serviser centralne kurjave Benjamin Pavunc, ki pove, da ima za prijatelje Turke policaje, ki so mu rešili sina v Turčiji in so dva dni nazaj šli skozi Slovenijo v Nemčijo na poroko. Ves čas smo v zamudi teden dni!

11.10.2018 mi na Čavnu Mojca Pišek v japankah pove, da gre v Oludeniz nova ekipa, naši hrvaški in bosanski prijatelji, Romano Latin in Denis Vico, s katerima stopim v kontakt z Vibrom, da po dopisovanju hotel ali Aneška prepošlje padalo, da ga vzameta v Sarajevo in 26.10.2018 je pri Romanu v Ozlju. Zdaj vklopim Martina Pezdirca, ki je pripravljen pomagati, a je pozabljiv in kakorkoli, Romano ga sam, 6.11.2018, pripelje v Višnjo goro, kjer ga prevzame Jožef Poje, ki ravno poskakuje tam okoli. Naslednji dan, 7. 11.2018, na Spodnji Kranjski poskakujem (kakor Jožef) po projektih tudi sam in ko nastopi premirje in se tema spusti do nižin, se dobiva v Ivančni Gorici, kjer si s padalom po 54-ih dneh padeva v objem. Strošek potovanja padala 70 EUR.

Resnično hvala vsem, ki so v zgodbi sodelovali.

P.S:

Poje je 24.7.2016 pustil nahrbtnik s kompletno opremo v Rašci ob cesti in se oddaljil. Zginilo je, jokali smo skupaj, potem pa se je pojavilo - 20.10.2016 ga je prevzel v knjižnici v Ivančni gorici, kjer ga je nekdo pustil.



Erzo - potem, ko je s camp base I (3350 m) odletel prvi slovenski let s pogorja Ararata - 12.9.2018

Foto: Gasper Prevc



SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	CERKVENI SKLADA- TELJ IN ORGANIST ANTON	OBLIKA IMENA IVA	SVETOPI- SEMSKI PRVI VELIKI DUHOVNIK	SKRAJNI ZUNANJI DEL ČESA	SLEPAR, RAZBOJ- NIK	PROSTOST, NEODVIS- NOST, TUDI POGOST ČEŠKI PRIIMEK	PRIPADNIK GERMAN- SKEGA PLEMENA SKIROV	HRVAŠKI BRANILEC BEŠIKTA- ŠA, DOMA- GOJ	RASTLINA S PLOŠČA- TIM STEB- LOM, IND. SMOKVA	BOJAN RENUŠA	DOLOČI- TEV VRED- NOSTI, KAKO- VOSTI	NEMŠKI DOLOČNI ČLEN	REŠE- VALNE SANI
SLOVESNO PAPEŠKO POKRI- VALO, KRONA						ORODJE ZA ŽETEV S POLKROŽN. REZILOM							
GESLO	→												
	→									RAPID SEQUENCE INTUBATION JELKIN, NPR. LES			
DESKAR NA SNEGU KOŠIR				OZKE ODRTINE V TRDI SNOVI, LINE								RISJE KRZNO ALI MESO	DEJANJE

	VEDNO ZELENO MACESNU PODOBNO DREVO												
	JAMA Z ILOVICO												
	NIZOZEM- SKA OBLI- KA IMENA JUST												
	PREVOZNO SREDSTVO												JEZIK IN LJUDSTVO V GANI
	IKAR	VALIŽAN- SKI SVET- NIK	ADAMOVA ŽENA NEKDAJ DAVEK NA BLAGO										
	GORA NAD SVIŠČAKI (1381 m)												
	ULIČNI INSTRU- MENT												
	ŠIROKO, SVETOVNO MORJE												

POMOČ

APAŠ: slepar, razbojnik OPUNCIJA: rastlina JOOST: nizozemski Just UDNIK: gora





www.777gliders.com

V letu 2019 vam bomo pri Triple Seven postregli s kar nekaj novostmi. Prihaja nova generacija dveh dosedanjih zelo uspešnih modelov jadralnih padal Triple Seven, obenem pa vam bomo predstavili še popolnoma nov produkt, ki spada v segment tandem padal.

Ekskluzivno za slovenske pilote zagotavljamo ceno s posebnim popustom tudi v prihodnjem letu, obenem pa zagotavljamo najvišjo kakovost konstrukcije padal, ki se odraža v zmogljivosti in varnosti le teh.

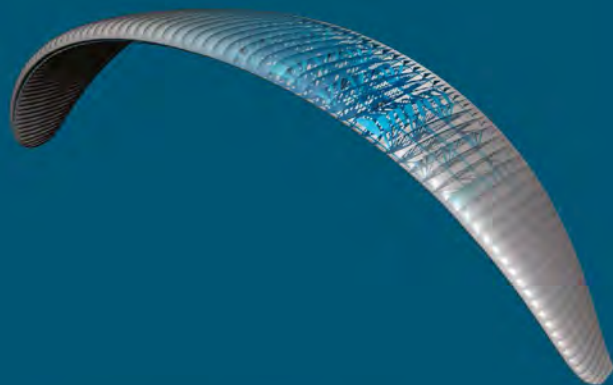
Naj vas spomnimo, da imamo na voljo demo padala, katere lahko preizkusite ob obisku Vipavske doline. Če čas dopušča je možnost testiranja demo padal tudi na domačem hribu.

Za vsa morebitna vprašanja smo vam na voljo vsak delovnik med 8h in 16h na telefonski številki 040 777 313 ali preko spletne pošte info@777gliders.com.

Izvajamo tudi tehnične preglede, s katerimi si zagotovite, da bo Vaše padalo varno in izpravno za nove XC podvige.

King 2 (EN/LTF D)

Evolucija legendarnega Kinga, ki je v EN - D razredu kraljeval s svojimi performančnimi zmogljivostmi in veliko mero varnosti, bo sedaj predstavljena v štirih velikostih. Nova optimizacija materialov vrvic bo poskrbela za stabilnejšo geometrijo vrvic tekom uporabe. Veliko pozornosti smo posvetili tudi temu, da bo padalo ob visokih performančnih zmogljivostih ostalo lepo postavljeno v EN - D razredu in s tem dostojno nasledilo sloves svojega predhodnika.

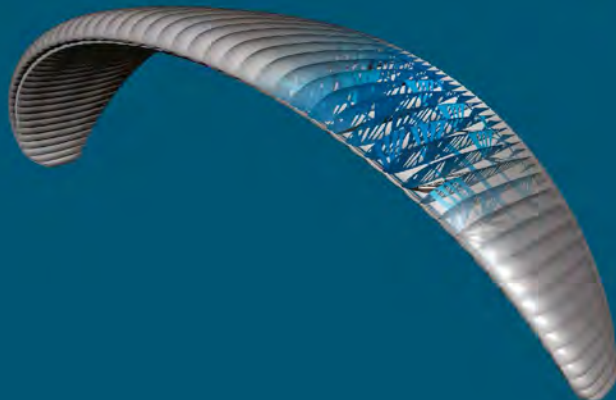


Rook 3 (EN/LTF B)

Naslednik velike uspešnice bo v letu 2019 predstavljen v visokem EN - B razredu. Veliko smo se naučili tekom razvoja Queena 2, kar smo uporabili tudi pri razvoju Rooka 3.

Kompleksna in premišljeno zastavljena notranja konstrukcija bo poskrbela za stabilnost skozi celoten razpon hitrosti padala. Tako kot pri Queen2 in Knight padalu, bodo tudi pri Rooku 3 vrvice optimizirane z različnimi materiali, rezultat tega pa bo stabilnejša geometrija vrvic.

Velike čevlje svojega predhodnika pa bo zapolnil tudi s pravo mero varnosti, ki se jo za tak razred pričakuje.



Bishop (EN/LTF B - tandem)

Enostaven vzlet in pristane, prava odzivnost padala v zraku, vzdržljivi materiali ter velika mera varnosti v zraku. To je naš odgovor na potrebe komercialnega letenja. Posebne ojačitve na sprednjem robu kupole, oplašene vrvic in tri-linijska zasnova padala predstavljajo paket, ki pripomore k dobri formi padala tudi po številnih poletih. Ker se zavedamo pomembnosti udobja letenja, smo odzivnost padala prilagodili, da bosta na pristanku zadovoljna tako pilot tandem kot tudi potnik.

