

September 2017

za interno uporabo

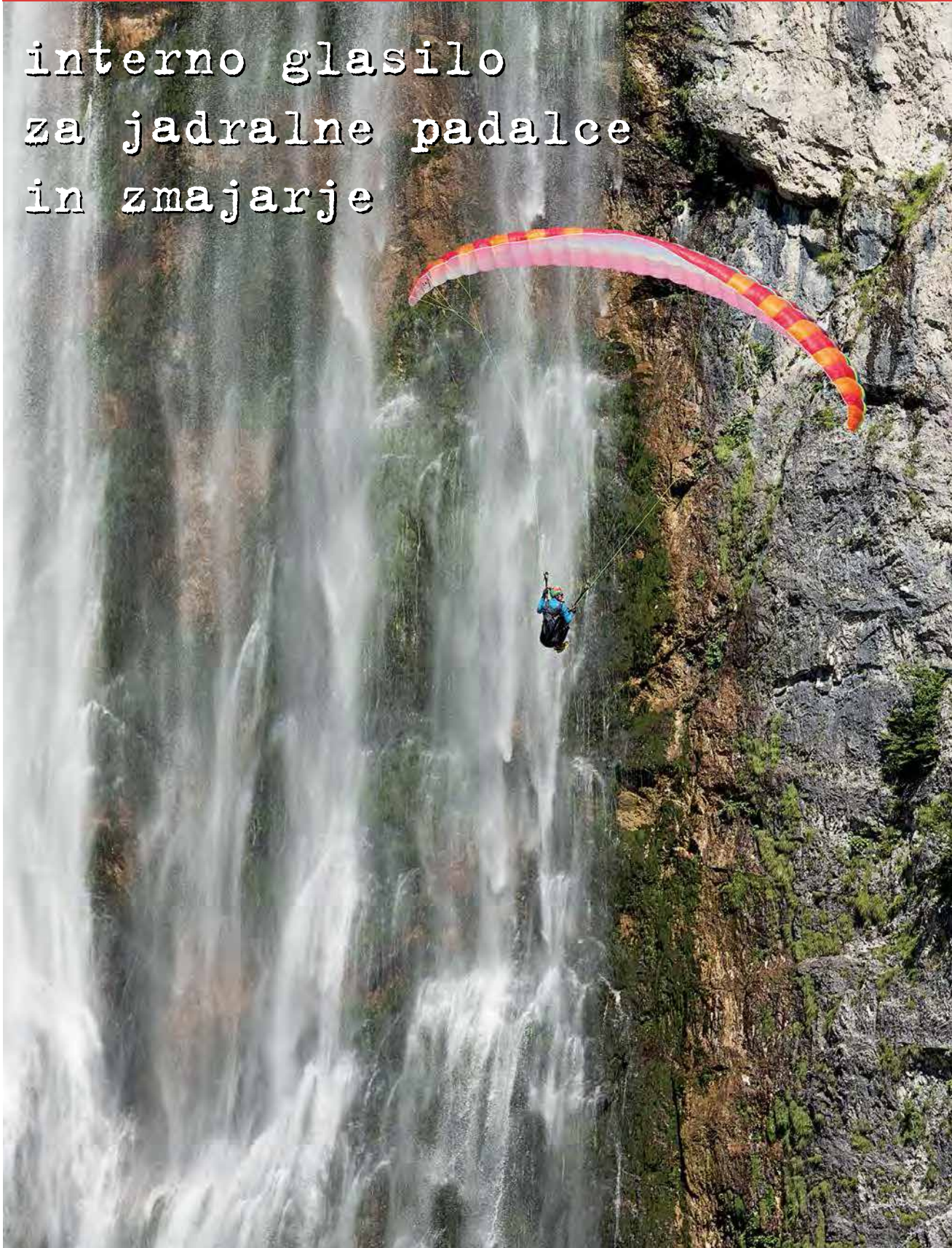
ikar

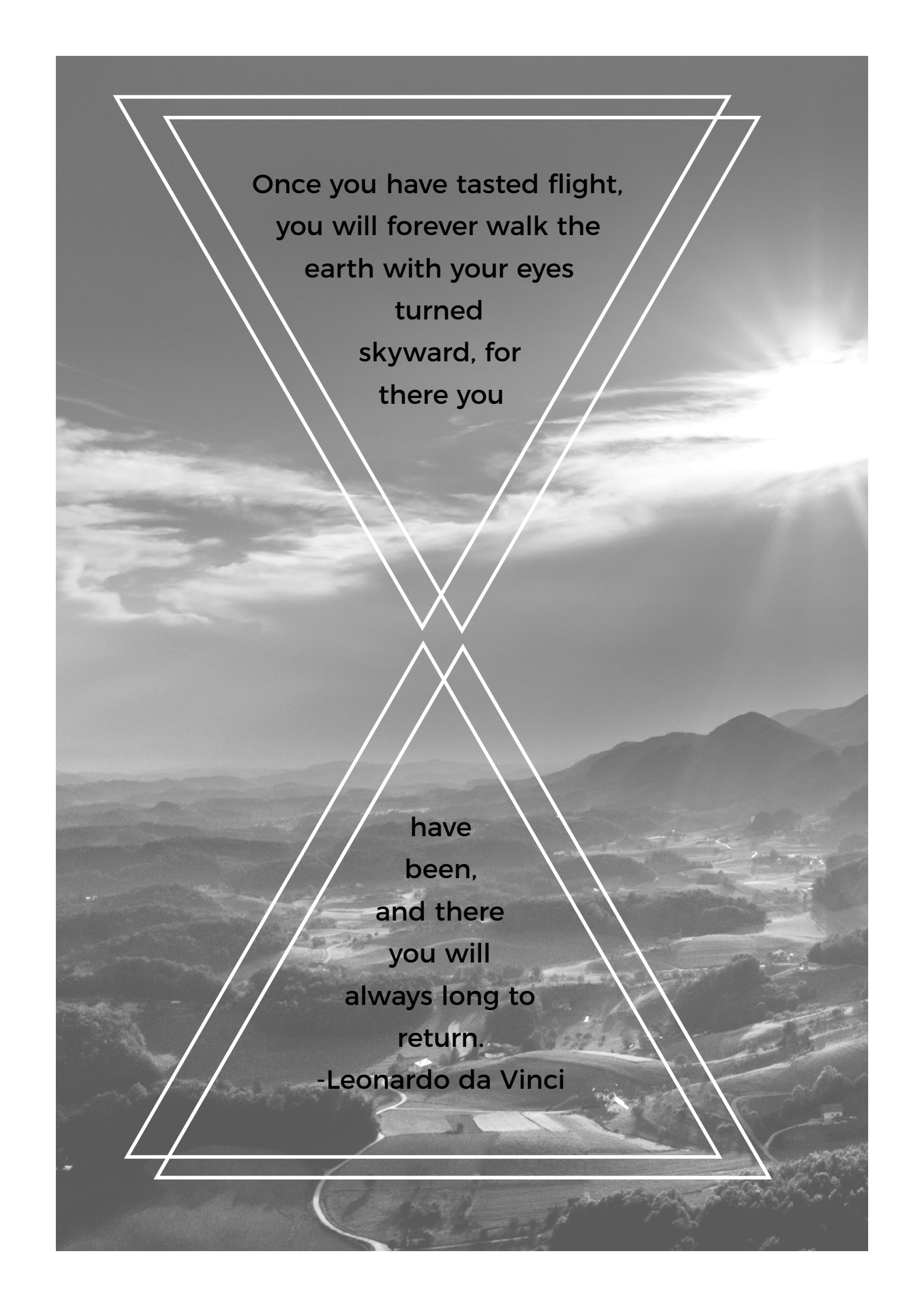
Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

interno glasilo
za jadralne padalce
in zmajarje





Once you have tasted flight,
you will forever walk the
earth with your eyes
turned
skyward, for
there you

have
been,
and there
you will
always long to
return.

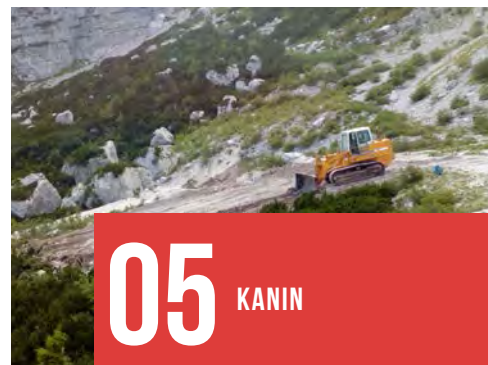
-Leonardo da Vinci

KAZALO

- 02** NAGOVOR
- 04** UREDBA
- 06** KANIN
- 07** MONTE AVENA 2017
- 08** LETALIŠKA CONA
- 11** LAGO DI IDRO
- 15** PARALISCA 2017
- 16** MATIC ERBEŽNIK
- 22** FLY KÖSSEN
- 24** 9TH FAI
- 26** CHAMPIONNAT DE FRANCE 2017
- 31** X-PIRENEJI 2
- 32** X-PIRENEJI 2
- 36** PORNO ADVANCE
- 40** DRŽAVNO PRVENSTVO V PRELETIH
- 43** VEČERNA TERMIKA
- 45** BAZA



21 FLY KÖSSEN



05 KANIN

Ikar, interno glasilo za jadralne padalce in zmajarje
september 2017

Odgovorni urednik: Mitja Jančič
Oblikovanje: Marja Žveplan
Izdajatelj: ZPLS, Zveza za prosto letenje Slovenija

Pilot: Simeon Klokočovnik
Lokacija: Slap Boka
Foto: Matevž Gradišek

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

VZLETIŠČA, PRISTANKI, LE KDO JIH POTREBUJE?

Na kratko naj povzamem bistvo zadnje skupščine. Po predstavitvi finančnega obračuna za nazaj in plana za naprej, sem predstavil smernice ZPLS-ja. Poleg vseh aktivnosti, ki jih izvajamo, smo se v upravnem odboru zveze odločili, da naše sile še močneje usmerjamo v urejenost vzletišč in pristankov ter ustrezno opremljenost le teh. Samo v zadnjem letu je bilo z našo pomočjo registriranih deset vzletišč, nekatera so nova, druga večini že znana. Spisek vseh registriranih vzletišč v Sloveniji je bil objavljen v prejšnji številki našega glasila.

Kot sem seznanjen, so naši prostori eni bolj, drugi manj opremljeni. V želji po čim bolj urejenih štartih in pristankih društva organizirajo delovne akcije, ki nas povezujejo in krepijo naša društva, zveza pa je glede na finančne zmožnosti mnogokrat pri bolj obiskanih vzletiščih pomagala kriti del stroškov, ki se ob tem pojavijo. V vodstvu zveze si želimo, da so vsa ta vzletišča in pristanki opremljeni z ustreznimi informativnimi tablami, kakor je to tudi navedeno v navodilih za uporabo le-teh. ZPLS ni zveza, ki bi imela registrirano pridobitno dejavnost, prihodek je torej zaenkrat le iz naslova članarin in to tudi potrošimo za zadeve, ki so v dobrobit našega članstva. Ker poleg rednih nalog in aktivnosti, zadana naloga ni majhen zalogaj, je bilo na skupščini predlagano in po ustreznem razmisleku nato tudi potrjeno, da se članarina za naslednje leto poviša za nekaj Eurov, tako da bo znašala 25 Eurov. Višina dosedanje članarine je bila enaka že od leta 2007.

V našem tajništvu imamo za registrirana vzletišča še nekaj vetrnih vreč z oznako naše zveze, če jih katero društvo potrebuje, naj to javi tajnici ali meni in vam jih pošljemo. Vse predsednike društev, ki ste skrbniki vzletišč in pristankov, naprošamo, da se zavedate pomena teh prostorov, še posebno tam, kjer imate prihodke iz naslova turizma. Urejenost in opremljenost teh prostorov daje zgled nam vsem. Vsa društva imajo s prošnjo možnost za pridobitev manjših sredstev pri lokalnih skupnostih in občinah. Trudimo se, da bi pridobili tudi kakšna sredstva iz tega naslova, vendar ni enostavno. Slovenija je za jadrarno padalski turizem iz leta v leto bolj zanimiva. Na Slovenski turistični organizaciji (STO) so odobrili financiranje udeležbe na enem sejmu v tujini, ki naj bi se ga udeležili neposredni ponudniki jadrarno padalskega turizma. Za začetek ni slabo, upam, da v naslednjem letu dobimo tudi kaj finančne podpore za opremo naših vzletišč. Prav tako vas pozivam, vse člane ZPLS-ja, za pomoč v smislu lobiranja za kakšna sredstva pri raznih organizacijah.

Vseh skupaj nas je čez tisoč, zato sem prepričan, da lahko najdemo neke veze in poznanstva, ki bi pripomogla pri zbiranju sredstev. Prosim, da se v tem primeru obrnete direktno name in me kontaktirate preko maila: bojan.zizmond@gmail.com

Prav tako smo se odločili, da letos zaključne prireditve ne bo, ampak bo na vsaki dve leti. Bomo pa organizirali v letošnji jeseni obletnico vseh prvih letalcev na Lijaku, točen datum bomo javili. Lani s to prireditvijo nismo imeli sreče, saj nas je vreme kar dvakrat izigralo.

V letošnjem letu smo od RTC Krvavec dobili deset kart za gondolo. Razdelili jih bomo avtorjem najboljših potopisnih člankov, ki jih bomo objavili v Ikarju. Članke pošljite na mail: info@sffa.org

Da ne pozabim: Kdo potrebuje vzletišča in pristanke?

Prijetno prebiranje Ikarja ter varen pristanek, vam želi,

predsednik ZPLS in EHPU
Bojan Žižmond

IZDELAVA INFORMATIVNIH TABEL ZA REGISTRIRANE VZLETNE TOČKE IN PRISTAJALNA MESTA

V prejšnji številki naše revije smo objavili seznam vseh registriranih vzletišč v Sloveniji, hkrati pa opisali tudi zahteve, katere morajo biti izpolnjene v zvezi z odločbami o registraciji le-teh in navodili za uporabo.

V prihajajočem obdobju je cilj zveze, da pomagamo vsem društvom, skrbnikom registriranih vzletišč in pristajalnih mest, ki za njih nimajo izpolnjenih predpisanih določil in obveznosti. Pripravili bomo enoten osnutek informativne table, v velikosti 140 x 100 cm, kjer bodo navedene splošne informacije, za vsako posamezno vzletno točko oziroma pristajalno mesto pa bomo nato po dogovoru dodali lokalne zemljevide in specifične potrebne informacije.

Izdelavo tabel bo financirala zveza. Društva, upravjalce vzletišč, ki želijo pristopiti k predvidenemu projektu, pozivamo, da se prijavijo do 15. oktobra 2017 na e-mail naslov tajnice zveze. V prijavi naj bodo navedena imena vzletnih točk in pristajalnih mest, za katere bi se izdelale table

“

Popravek

Pri objavi registriranih vzletnih točk in pristajalnih mest v prejšnji številki Ikar-ja se je prikrdel »tiskarski škrat« in je bilo napačno navedeno društvo, ki je upravitelj vzletišča Lijak. Pravilen podatek je, da je upravitelj Društvo jadralnih padalcev Polet Nova Gorica..

”



IZ UREDBE O JADRALNEM ZMAJARSTVU IN JADRALNEM PADALSTVU

ZA OSVEZITEV SPOMINA

OBJAVLJENO V IKAR-JU, JULIJ 2004

19. člen

(pravila letenja in omejitve)

(1) Letenje z letalno napravo v zračnem prostoru Republike Slovenije se mora izvajati v skladu s predpisi o letenju.

(2) Poleg splošnih pravil o letenju iz prvega odstavka tega člena, veljajo za letenje z letalno napravo še naslednja pravila, izjeme in omejitve:

1. Z letalno napravo se sme leteti samo po pravilih dnevnega vizualnega letenja (VFR), v času od pol ure pred sončnim vzhodom do pol ure po sončnem zahodu.
2. Letalna naprava lahko leti le v nekontroliranem zračnem prostoru klasifikacije »G«, ki je objavljena v Zborniku zrakoplovnih informacij (AIP) Republike Slovenije ter v skladu z določbami te uredbe.
3. Letenje z letalno napravo v coni športnih letališč in vzletišč, ki se nahajajo v klasifikaciji "G" je dovoljeno, če pilot letalne naprave pridobi soglasje upravljavca športnega letališča ali vzletišča oziroma soglasje vodje letenja na športnem letališču ali vzletišču.
4. Prepovedano je letenje z letalno napravo nad določenim območjem v nekontroliranem zračnem prostoru klasifikacije "G", ki je v skladu z zakonom razglašeno za prepovedano cono. V določenem času pod določenimi pogoji je prepovedano letenje v pogojno prepovedanih conah in trenažnih conah kar se objavi z obvestilom pilotom (NOTAM).
5. Posamezni vzleti z letalnimi napravami se lahko izvajajo izven vzletnih točk samo v primeru letenja posameznikov ter pri osnovnem usposabljanju kandidatov za pridobivanje dovoljenja pilota letalne naprave v skladu s programom usposabljanja, če tako letenje ni v nasprotju z režimi zavarovanih območij.
6. Pri preletih z letalno napravo se lahko pristanelek opravi izven pristajalnih mest. Pri preletih je obvezna uporaba višinomera.
7. Letalna naprava lahko leti pod najmanjšo višino, določeno za vizualno letenje, v skladu s predpisi, ki urejajo pravila o letenju zrakoplovov. Pri tem mora biti zagotovljena najmanjša višina, ki zagotavlja varen pristanelek. Letalna naprava mora leteti najmanj 50 metrov nad cestami, železnicami, žičnicami, daljnovodi, drugimi objekti ter nad skupinami ljudi.

8. Časovni presledek med dvema vzletoma, oziroma razdalja med dvema letalnima napravama, na isti vzletni točki mora zagotavljati varno vzletanje.

9. Če dve letalni napravi letita ena nasproti drugi na isti višini, morata pilota zaviti desno, tako da je medsebojna razdalja med letalnima napravama najmanj 50 metrov.

10. Če se smeri letenja letalnih naprav, ki letijo na približno enaki višini, križajo, ima prednost letalna naprava, ki je na desni strani druge letalne naprave. Letalna naprava, ki nima prednosti, mora zaviti v svojo desno stran tako, da pusti naprej letalno napravo s prednostjo na razdalji najmanj 50 metrov. S križanjem smeri letenja letalne naprave je mišljeno, da seka ena letalna naprava drugi letalni napravi smer pod kotom od 70 do 160 stopinj.

11. Letalna naprava, ki jo prehiteva druga letalna naprava, ima prednost. Letalna naprava, ki leti z večjo hitrostjo, prehiteva letalno napravo, ki leti z manjšo hitrostjo, na razdalji najmanj 50 metrov.

12. Kadar letita dve letalni napravi druga proti drugi na isti višini na pobočju, ima prednost letalna naprava, ki ima pobočje na desni strani, druga letalna naprava pa mora zaviti desno od pobočja.

13. Prepovedano je prehitevati na isti višini, če imata obe letalni napravi na desni strani pobočje. Če imata letalni napravi pobočje na levi strani, je dovoljeno prehitevati tako da letalna naprava, ki leti z večjo hitrostjo, prehiteva po desni strani letalno napravo, ki leti z manjšo hitrostjo.

14. Če leti več letalnih naprav v istem termičnem vzgorniku z majhno višinsko razliko, ima prednost tista letalna naprava, ki je prva začela krožiti. Letalne naprave krožijo v tistem zavoju (levem ali desnem) v katerem je začela krožiti prva, sprednja letalna naprava.

15. Letenje v oblakih ni dovoljeno.

16. Če pristaja hkrati več letalnih naprav, ima prednost tista letalna naprava, ki leti na manjši višini.

17. Na tekmovanjih se lahko leti v okviru pravil, ki jih določa pravilnik, ki ga je za tekmovanja sprejela LZS v skladu s predpisi Mednarodne aeronavtične zveze (FAI).

18. Z letalno napravo lahko leti ena, na tandem letalni napravi pa največ dve osebi, v skladu z določbami te uredbe.

(3) Iz razlogov zagotavljanja varnosti letenja ali naravovarstvenih razlogov uprava objavi vzletne točke, pristajalna mesta ter območja v katerih se dovoli letenje z letalnimi napravami oziroma v katerih območjih omeji ali prepove letenje z letalnimi napravami.

(4) Pilot letalne naprave mora za vzlet z vitlom, čolnom, motornim vozilom in v aerzapregi pridobiti dovoljenje uprave. Dovoljenje uprave se vpiše v dovoljenje pilota letalne naprave na tretjo stran v rubriko »opombe«.

20. člen

(letenje letalnih naprav v kontroliranem zračnem prostoru)

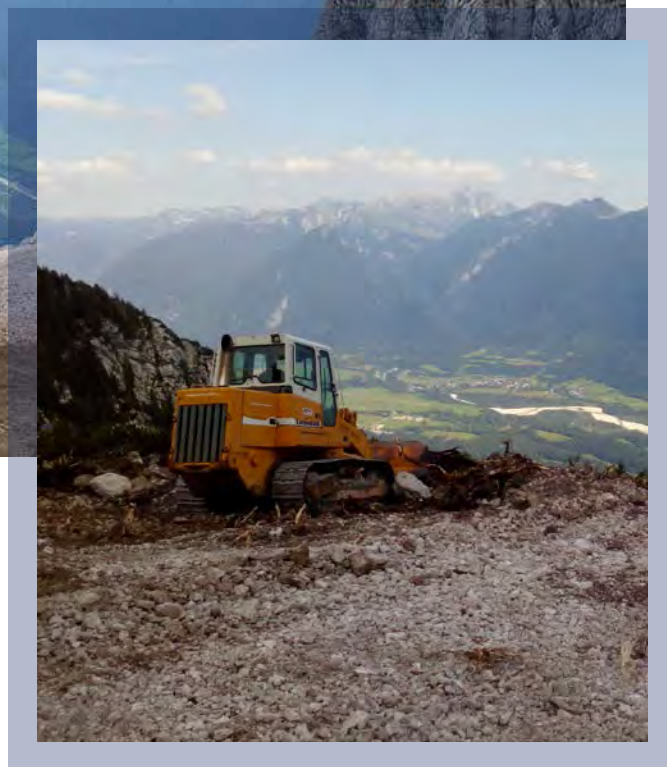
(1) Letenje z letalno napravo v kontroliranem zračnem prostoru ni dovoljeno, razen v kontroliranem zračnem prostoru klasifikacije E pod pogojem, da je uprava izdala posebno dovoljenje po predpisih o načinu izdajanja dovoljenj za lete zrakoplovov.

(2) Uprava v posebnem dovoljenju, iz prvega odstavka tega člena, določi pogoje za izvajanje letenja v kontroliranem zračnem prostoru.



VZLETNA TOČKA

SKRIPI, KANIN-BOVEC



Jadrnalno padalstvo ima v Bovcu že dolgo tradicijo, saj so se že konec 80-ih spuščali, bolj kot jadrani, s Kaninskega smučišča. Medtem je preteklo že nekaj Soče in se napletlo kar nekaj zgodb. Ena zelo pozitivna je, da je z letošnjo sezono spet možno dostopati na pogorje Kanina z obnovljeno kabinsko žičnico.

Klub JPD Kanin je zato letos s pomočjo Javnega zavoda Sončni Kanin in ZPLS-ja uredil vzletno točko na Skripih (1616m), tik ob vmesni postaji žičnice. Vzletišče je primerno za lokalno letenje, kot idealen teren za uživanje v razgledih, saj se lahko ob pobočjih Kanina dvignemo nad vrhove in doživimo izjemno kuliso Julijcev in dolino Soče. Prav tako so Skripi izvrstno izhodišče za krajše ali daljše prelete, če si hočemo ogledati vršace Julijcev od bliže.

Seveda je vse to mogoče v primernih vremenskih pogojih. To pomeni da je letenje ob močnejšem JZ vetru, oziroma v popoldanskih urah po ozkih dolinah Trente in Koritnice tvegano početje. Takrat se raje držimo bovške kotline, kjer je pristajanje zaradi širše doline manj zahtevno.

Nadvse pomembno pa je, da se držimo določenih pravil letenja zaradi bližine športnega letališča v Bovcu!

Na priloženi fotografiji, ki se nahaja na naslednji strani, je označena cona, kjer je letenje absolutno prepovedano. Dejavnost na letališču je z letošnjo sezono, ko se je zamenjal upravnik letališča, izjemno povečana zaradi prisotnosti padalcev - skydiverjev. Niti na kraj pameti nam torej ne

sme priti, da bi se podajali čez prepovedano cono! To velja tako za proste letalce, ki vzletajo iz Kaninskih vzletišč, prav tako pa tudi za preletaše, ki vzletajo iz ostalih vzletišč v Posočju. Pristajalno mesto se nahaja na Bregu, 800 metrov vzhodno od krožišča v smeri proti križišču Predel/Trenta. Na pristanku je vetrna vreča ter informativna tabla. Prosimo, da se pristaja in pospravlja opremo na omenjenem mestu, sicer so težave z lastniki zemljišč v okolici.

OPOZORILO: Absolutno prepovedano je pristajati v bližini spodnje postaje kabinske žičnice, ker se le ta nahaja v letališki coni! V poletnem času popoldan, ter ob močnejšem jugozahodniku nevarnost močnih dolinskih vetrov! Za več informacij lahko obiščete spletno stran kluba:

<http://www.paragliding-kanin.com/>

Cena enosmerne vozovnice do vmesne postaje Skripi znaša 12€. Če se odločite za nakup 10-ih kart je znesek 100€. Do 15.9. je obratovalni čas vsak dan med 7:00 - 16:00. Več informacij lahko najdete na spletni strani Sončnega Kanina: <http://www.kanin.si/>

Vabljeni na letenje s sončnega Kanina!

Tomaž Cingerle, JPD Kanin

15th FAI WORLD PARAGLIDING CHAMPIONSHIP - ITALY 2017

Na svetovnem prvenstvu v Italiji smo imeli tokrat le štiri predstavnike, ki pa so slovenski ponos več kot odlično branili. Po stresnih enajstih tekmovalnih dneh se slavna četvorka vrača v domovino s petimi kolajnami.

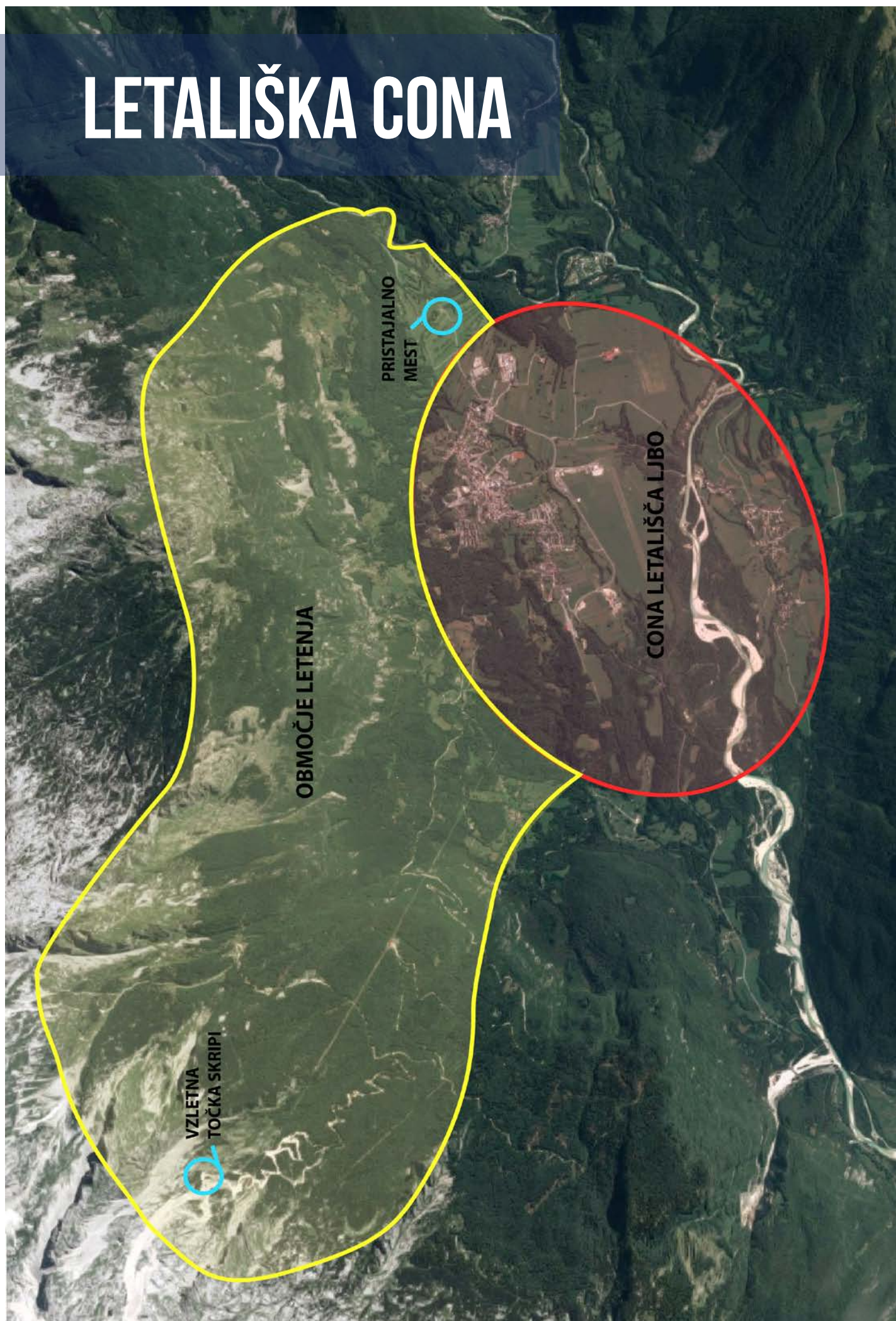
Iskrene čestitke Juriju Vidicu, Primožu Suši, Dušanu Orožu in Tilnu Cegljarju za osvojen naslov svetovnega podprvaka. Čestitke tudi Juriju Vidicu, ki si v skupnem seštevku deli tretje mesto z lanskim svetovnim prvakom Honorinom Hamardom.



MESTO	PILOT	TOČKE
1	PIERRE REMY	5829
2	GUY ANDERSON	5824
3	JURIJ VIDIC HONORIN HAMARD	5812
5	DUŠAN OROŽ	5778
26	TILEN CEGLAR	5412
47	PRIMOŽ SUŠA	5123

MESTO	DRŽAVA	TOČKE
1	FRANCIJA	15037
2	SLOVENIJA	14321
3	ŠVICA	14302
4	VELIKA BRITANIJA	14007

LETALIŠKA CONA







TEČAJ IZREDNIH POSTOPKOV V ZRAKU LAGO DI IDRO – JUNIJ 2017

Mineva peto leto, odkar sem opravil izpit za pridobitev licence pilota jadralnega padala. V tem času sem letel približno 400x, naklepal okoli 450 ur in preletel nekje okoli 7.500 km. Skupen vložen čas je bil precej večji. Od prebiranja literature, analize vremenskih napovedi in terena, analize letov drugih pilotov, voženj in hoje na štarte, »parawaiting-a«, »groundhandling-a«, iskanja primerne opreme, debat s kolegi, podoživljanja letov ob urejanju videoposnetkov in fotografij iz zraka, nenazadnje pa tudi izdelave lastnega variometra... Pravijo, da človek na izbranem področju postane strokovnjak, ko vanj vloži vsaj 10.000 ur. No, tam zagotovo še nisem, kakšna četrtnina poti pa je že za menoj. Često sem zajemal z veliko žlico, nisem se bal novih terenov, »curaže«, hoje, ki je pogosto z njo povezana, a vse do zdaj se nisem udeležil tečaja ekstremnih situacij v zraku. Še najbolj verjetno zato, ker sem nekako dvomil v smisel takšnega tečaja, češ, vse, kar bomo počeli tam, sem tako že doživel – frontalce, enostranska zapiranja, negative, prevlečene lete... Poleg tega se ponavadi v takem času naredi najboljši XC dan, ki ga potem seveda zamudiš. Nekaj tudi stane... Zakaj torej iti? Morda akro? Razen »wingover-jev« me ne zanima, oziroma vsaj tako se mi je prej zdelo. Pa vendar, letos v družbi z Nejcem, se je čas zdel pravi – prijavila sva se h Klemnu.

Zaradi vremena nam ni bilo usojeno iti v planiranem terminu. Prestavili smo enkrat, dvakrat in počasi sem se spet začel spraševati ali sploh iti. Tudi število kandidatov je bilo manjše in s tem cena tečaja višja. Na koncu sem se le odločil in se udeležil. Vremenska napoved je bila odlična in kazalo je, da bo možno opraviti veliko letov. Pričakovanja so bila vsaj glede praktičnega dela visoka.

V teoriji sem namreč večino manevrov že naštudiral. Ker letim s »C« padalom, sem se odločil, da tečaj v prvo opravim z izposojenim padalom nižjega razreda – Advance Alpha 5 – razred »A«. Osebni cilj tečaja mi je bilo izvesti negativni zavoj in full stall. Bal sem se, da mi na prvi udeležbi tečaja Klemen teh vragolij ne bo dovolil izvajati. »Kakorkoli, tu smo, zdaj bo kar bo«, se mi je pletlo po glavi, ko smo prišli tja.

Najprej smo opravili teoretično in video predstavitev enostavnejših manevrov, kot so velika-velika ušesa (vpotegnjeni obe zunanji A liniji), minimalka, B-stall, enostranska in frontalna zapiranja. Slednja brez in s pospeševalnikom. Nato smo zadeve trenirali na simulatorju, to je na drevesu obešenih gurnah s komandami, A in B linijami ter pospeševalnikom na elastikah. Pozno popoldne smo si ogledali pristaneke in sledil naj bi spoznavni let. Ker je ozračje zakuhalo, smo nekateri malo »pohendlali« na pristanku, drugi pa so šli na ogled vasice Bondone na hribu. Upal sem, da bo prvi jutranji let konkreten, ne le spoznavni. Bila sta dva in izvedli smo vse zgornje manevre. Večkrat. V prvem letu smo vsi izvajali enak program, drugi je že bil po individualnem načrtu, o katerem se je vsak s Klemnom dogovoril po pristanku. Med izvajanjem nas je budno spremljal in nam po postaji dajal navodila, Eva nas je snemala, Ciza pa se je v upanju, da kdo čmokne v vodo, zaman z gumi-štrudljem (gumenjak) vozil po jezeru. Peterka nas je na štartu opominjal, da v nervozi zaradi načrtovanih manevrov ne bi pozabili na osnove. Ko smo se vsi postrgali s hriba, nam je vsakič znova postregel z akrobatsko predstavo na najvišji ravni: helikopter, dinamični full stall, misty flip, infinity; vse, kar si JP pilot lahko poželi.



Po jutranjih letih je napočila pavza za kosilce, naredili smo video-analizo letov in se vnovič posvetili teoriji. Sledili so opisi in video prezentacije zahtevnejših manevrov. Spirala, negativni zavoj, prevlečen let, full stall, wingover, kravata, morda še kaj. Vsi tečajniki poslušajo vse, praktično izvajajo pa po svojih sposobnostih. Pritiska ni. Na izposojenem padalu mi enostavnejši manevri niso povzročali težav. Večerni let nam žal ponovno ni uspel – v ozadju je bil zlovešči Cb.

Naslednji dan je bil podoben. Na hitro smo izvedli osnovne manevre pri letenju s pospeševalnikom, nato pa težko pričakovane negativne zavoje. Delali smo le negative za 180°, »heliko« bo še malo počakal. Tu se je zame tečaj resnično pričel. Prvič sem občutil cmok v želodcu, a po prvih dveh uspešno in konkretno zategnjenih negativah sem začel uživati. Še najboljši občutek mi je dajalo jezero in čoln. Klemen na postaji je z mirnim glasom: »...spumpaš ga, pok, pok, pok...« dajal vtis, kot da se ne more zgoditi nič neprijetnega.

Po kosilu in kohanju je sledila video-analiza letov, zvečer pa je spet kazalo na nevihto, zato se je ekipa odločila, da naredimo tečaj »groundhandling-a«. Bilo je zabavno. Na obali Idra smo se s padali nad glavo sprehajali kot za šalo. Žal je veter predčasno ugasnil, tako da nas ta del tečaja še čaka, je obljubil Klemen.

Tretji dan, zjutraj, heca ni bilo več. Zame je bil na sporedu full stall. Bil sem na trnih, priznam. Najhuje mi je bilo, ker nisem vedel, kako močno mi bo padalo pulilo komande iz rok? Ali ga bom zadržal? In že letim, naredim frontalca in minimalko za ogrevanje, nato pa Klemen povzame, kaj in kako pri izvedbi full stall-a. »Ne pozabi na dihanje in noge« me opomni, »ko boš, Jernej, pa greva.« Pet sekund se zdi kot večnost, letim naravnost in si predstavljam, kako je bilo, ko sem stal na robu mosta, preden sem z bungee-jem skočil v praznino. »3, 2, 1«, si štejem v glavi in zategnem komande pod zadnji plat. Ne gre tako lahko, potegne me nazaj, noge gredo seveda po svoje, komande s stegnjenimi rokami držim ob/pod sedežem, mine sekunda, dve in padalo že besno opleta nad mano. Klemen me vodi v pozicijo za minimalko (iz full stall-a to pomeni v prevlečen let). Od tu grem na avtopilotu. Kljub Klemnovim navodilom, me avtomatika bolj ali manj sama vodi v soliden izhod. »A to je to«, se vprašam, »bomba!« Naredim še nekaj malenkosti in pristanem z rahlo ošibljenimi koleni in nasmeškom. Občutek, ko ti spodnese sedež, je fantastičen. Tudi nekaj ostalih je prvič naredilo full stall. Rok je izvajal »back fly«.

V naslednjem letu sem poleg drugih zadev naredil še dva full stall-a, tokrat bolj sproščeno in tudi kontrolirano. Rok je izvajal SAT, Nejc pa stranska zapiranja in frontalce na svojem Kingu. »Pogumno«, sem si mislil. Frontalec ni prav nič prijazen izgledal. Padalo se mu je deformiralo v kepo in izgubil je precej višine, preden ga je sestavil. Resnično se nam je dogajalo. Popoldne smo izvedli video-analizo letov in še poslednji let.

Tokrat sem šel s svojim padalom. Na štartu je precej pihalo, slabo uro smo čakali, prišel pa je tudi starejši nerodnež nemškega porekla, ki nam je s svojim prikazom štarta vлил nekaj strahu. Ko sva nastavila moje padalo, mi Peterka reče: »Uuu, tale zadeva ima pa dolge štrike.« Bil sem pečen. Dopoldanski stres, tale pacient na štartu v kombinaciji z vetrom in dolgi štriki... Še osnovne manevre sem izvedel z obilico rezerve, na pol. »Dovolj«, sem si rekel po pristanku, »mogoče jutri, naslednjič, ali pa osnove kasneje na lastno pest. Po kar sem prišel, sem dobil, Klemen, hvala ti.«

Zadnji dan nas je že ob štirih nevihta vrgla iz sna. Hitro smo pakirali šotore. Letenje je odpadlo in s tečajem smo zaključili. V dežju smo tako odšli proti domu.

Bili smo super ekipa. Niti ena resnejša situacija se ni zgodila. Nihče se ni zmočil ali morda metal rezerve. Namenoma so nekateri izmet planirali za zadnji dan. Ciza je tako ostal nesrečen, ker ni uspel pokazati svojih veččin izmeta Jožice (rešilni plovec) ter specialnih prijemov za vlečenje padalcev iz vode. Je bil pa zato Klemen toliko bolj navdušen nad nami, a nekoliko izčrpan, saj v popolni koncentraciji leti s svojimi tečajniki in mi smo po spisku izvajali prav najtežje manevre.

Najpomembnejše ugotovitve - kot sem zapisal, sem v zraku že marsikaj doživel. Daleč najhuje je bilo tri leta nazaj v Dolomitih. Tam sem bil drugič. Imel sem 45-sekundno kaskado, ki se je na srečo dogajala v močnem dviganju. Izgubil sem komaj 50 metrov višine. Usodno napako sem storil že na štartu – precej preveč sem si naenkrat skrajšal komande. Če sploh, se to počne v majhnih segmentih. Po dveh urah zahtevnega letenja mi je za kanček upadla pozornost in napačno sem ocenil pobočje/greben/rotor, en kilometer SZ nad Vigo di Fassa in začelo se je v zavetni termiki. Moral bi vreči rezervo, saj sem bil le kakih 100 metrov nad tlemi, pa nisem. Reševal sem. Zdaj končno razumem, kaj se je pravzaprav dogajalo.



Večinoma sem bil v prevlečenem letu, padalo se je hotelo speljati, a sem ga vsakič znova zadušil. Vmes sem dobil tudi ogromno kravato (tretjino padala), ki pa se je v spletu okoliščin nekako sama razpletla. Kakih 30 metrov nad borovci in skalami, na očeh treh planincev, ko se že vidim v bolnici, se spomnim nekega posnetka iz YouTube-a: »Roke gor, roke gor!« Zavestno sem do konca popustil komande in padalo se je speljalo kot za šalo. Po tem stresu sem uspel še odleteti do pristanka v Canazei-u. Izkušnja bo za vedno ostala, strah pa je po nekaj mescih letenja zbledel. Dokler ne poizkusiš, ne veš, kako majhna sila na komandah je potrebna, da padalo ostaja v prevlečenem letu. Zavestno je treba dvigniti roke. V izjemnem primeru celo pokrajšati A linije ali stopiti na pospeševalnik. Za pridobitev tega občutka ni boljšega načina kot dotični tečaj. Znano je, da za aktivno letenje uporabljamo nekje silo teže 5 kg na komando. Za vzdrževanje prevlečenega leta je po mojih pridobljenih izkušnjah dovolj že polovična sila, kar pomeni, da s tipičnim občutkom na komandah, kot smo ga navajeni pri aktivnem letenju, ne bomo uspeli zapustiti prevlečenega leta. Ta ugotovitev je izredno pomembna. V praksi to pomeni, da moramo dati roke povsem gor. Ker v prevlečenem letu nimamo horizontalne hitrosti, pa nihaja padala, ko le-to začne leteti, ne smemo dušiti. Ko se spelje, počakamo še par sekund (štejemo 21, 22) preden lahko spet močnejše poprimemo za komande.

V padalski karieri sem si nakopal tudi dve negativni. Eno predlanskim tik nad drevesi pri Ljubnem ob Savinji, kjer sem se nemudoma spomnil Kališnikovih besed Klemna: »Roke gor in zaviranje, ko padalo useka naprej!« in tako zadevo rešil po šolsko. Če ne bi, bi tri sekunde pozneje visel. Visoko pod bazo, se mi je letos spomladi podobno zgodilo nad Roblekom. Rešil sem na enak način. Poleg tega naj omenim še eno pomembno zadevo, ki pa je žal še nisem povsem avtomatiziral. Noge je potrebno opreti na stran sedeža in jih pokrčiti takoj, ko se začne kaj nepredvidljivega, trup pa vzravhati, da se moment telesa v vertikalni osi zmanjša in tako le-to lažje sledi padalu. Še posebej to velja za preletaške/ležeče sedeže. Tveganje navitja se tako precej zmanjša. Predlani, na

dan usodne nesreče zmajarja Iztoka Jarca, visoko nad južnimi Bohinjci me je navilo. K sreči le za 180°, kot posledica tri-četrtnskega stranskega zapiranja, ki pa je nastopilo ob močnejšem JZ vetru čez prečne grebene zaradi pomanjkanja koncentracije, utrujenosti po štirih urah letenja v Julijcih in dehidracije. Slednjo bi že v kali lahko preprečil. Morda pa sem si zadal tudi pretežno nalogo. Kakorkoli, če bi spodvil noge, bi mogoče preprečil navitje. Bizarno je leteti z odprtinami celic na »zadnji strani« padala. Zadevo sem odvil, a vse do Triglava letenje ni bilo več užitna. Na tečaju sem ugotovil, da so občutki pri simulaciji negativne za 180° precej podobni občutkom po ogromnih enostranskih zapiranjih. Slednje stežka simuliramo, saj je težko zapreti tri četrtine in več padala.

Na tečaju sem končno dojel tudi razliko med prevlečenim letom in full stall-om ter ozavestil razsežnost jakosti dolincev v Alpah. V Idru je čez glavino dneva pihalo do 60 km/h. Če ne bi videl, ne bi verjel. Vsak dan.

Za konec naj zapišem, da sem se tečaja izjemnih situacij udeležil kake tri leta prepozno, a vseeno dovolj kmalu. Žal ne morem komentirati morebitnih negativnih vplivov, ki bi jih (manj prilagojena) izvedba podobnega tečaja lahko nemara pustila na neizkušenem pilotu. Celotne reakcije padal razreda »A« znajo biti agresivne in občutki precej bolj doživeti od dogajanja na tečaju za pridobitev licence pilota jadralnega padala. Morda je kako leto po izpitu in nekaj preletih v živahnih razmerah že pravi čas za takšen tečaj. Nekateri udeležbo priporočajo prej, nikoli pa ni prepozno, pridobljeno znanje pa je smiselno tudi redno obnavljati. Mirno lahko rečem, da je bila s Klemnovo ekipo izkušnja na mestu. Strokovno vodstvo in prilagoditev posamezniku sta le dve plati tečaja, ki sta mi pripomogli k večjemu zaupanju in zmanjšanju strahov. Priporočam. Tečaj hkrati umesti jadrarno padalstvo v povsem nove okvirje in postreže z iztočnicami za nove dogodivščine v zraku.

Jernej Bodlaj

Dream. Touch. Believe.

Novi lahki materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.



GIN

Jadralna padala



Yeti 4

Lahko, enostavno, vsestransko.



Sprint 3

Posodobljena klasika med rekreativnimi padali.



Explorer

Lahko padalo odličnih letalnih zmogljivosti.



Fuse

Profesionalno tandemsko padalo.

Sedeži



Yeti Xtrem 2

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



Verso

Udobje, varnost in priročnost v kompaktnem ter lahkem paketu.



Genie Lite 2

Lahki zaprti sedež za brezkompromisno udobje na dolgih preletih.



Safari

Ujemajoča sedeža za pilota in potnika v tandemu.

Dodatna oprema



Rezervna padala

Lahka in učinkovita.



Kokpiti

Samostojni ali kompatibilni z GIN sedeži.



Nahrbtniki in vreče



Oblačila

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

stenar.si

040 153 490 (Gašper Prevc)

Matic Erbežnik

Ikar, kot interna revija, zaenkrat ne podleže zahtevam uradnih strokovnih, pa tudi »trač« revij, kjer se za bralce strogo uporablja slovenski pravopis. V Ikarju bi naj bili objavljeni izobraževalni članki, ki so oblikovani in solidno slovnico urejeni (profesionalnega lektorja bi morali drago plačati), hkrati pa tudi članki zabavnega branja. Intervjuja z Maticem, v prejšnji in tej številki Ikarja, sta kombinacija obojega, zato se stvar lahko postavi malo drugače, to je bila tudi želja Gašperja Prevca, avtorja intervjujev. Veliko sta (predvsem članek v majski številki) pisana v žargonu, to je pogovornem jeziku. Realno je to slog govora, kot se med nami uporablja na terenu, izgubi pa precej svojega čara, če se ga poskuša utesniti v slovnico »kletko«. Matica smo hoteli prikazati takšnega kot je, preprostega, pa tudi »malo posebnega«, takega, kot so večinoma vsi tisti, ki jim jadrarno padalstvo pomeni toliko, da so z njim z dušo in telesom.

V prejšnji številki Ikarja je bil objavljen prvi del intervjuja z Maticem, kjer sva govorila predvsem o tandemiranju. V drugem delu sva se osredotočila na solo letenje in njegove XC podvige.

V katere panoge jadralnega padalstva te bolj gravitira?

Že od samega začetka me je bolj gravitiralo v prelete. Nobenih tekmovanj, kjer je 100 ljudi okoli tebe, pa določena disciplina, tam postanem nervozen,... Prosti preleti, to je tisto, kar je meni res noro. Kakorkoli gledamo, v Alpah je, kljub vsemu preletenemu, še veliko novih rut, ki se jih da odleteti. Začeli so me zanimati enosmerni preleti. Recimo, da je enosmeren prelet, tak da se šteje – čez 250 km, tam 300 je pa že "top šit" vrhunski prelet. Na taki razdalji se vreme, makroklima spremeni. Če to še nadgradim – zelo me zanima tudi vedno lažja oprema. To mi je zelo pomembno, ker sem postal precej neodvisen, velikokrat pristajam v hribih, pripravljen sem scurit v hribih, pripravljen sem scurit na 2500 metrih, če je treba in potem pač prespati v eni koči ter potem iti peš dol. To je zelo povezano s težo opreme, se pravi, pomembno mi je, da si gibljiv. Nekakšen para-bivak, če se lahko tako izrazimo. Me pa tudi vedno bolj zanima akro letenje, vsaj te osnove.

Koliko si se pa ukvarjal z akro letenjem? V Bohinju ste verjetno nekaj akro letenja izvajali?

Smo. Naredim recimo full-stalle, 20, 30, 40 full stallov na leto. Znam full-stall, znam "rikverc" let, helikopterčke recimo da sem pripeljal do nekega nivoja – ne bom rekel, da jih obvladam v nulo, ampak jih naredim vsaj v levo, v desno malo slabše. Pa vse te tehnične manevre – Sate, ... Ni mi pa cilj delati kakšne "infinity tumbling" pa to, ker to so pa pač stvari, za katere si moraš dejansko toliko časa vzeti pa trenirati, da je noro. Akro letenje me zanima predvsem v to smer, da bom suveren v helikopterčkih in da se bom dobro počutil v teh manevrih kot so full-stalli, vsi stalli in vsi ti zastoji krila. Rad bi prišel do tega, da me ne bo strah vsakič znova, ko jih naredim. Sem jih naredil že kar nekaj v življenju – pa moram reči, da še vedno nisem prišel do tega, da to naredim suvereno in da se dobro

počutim.

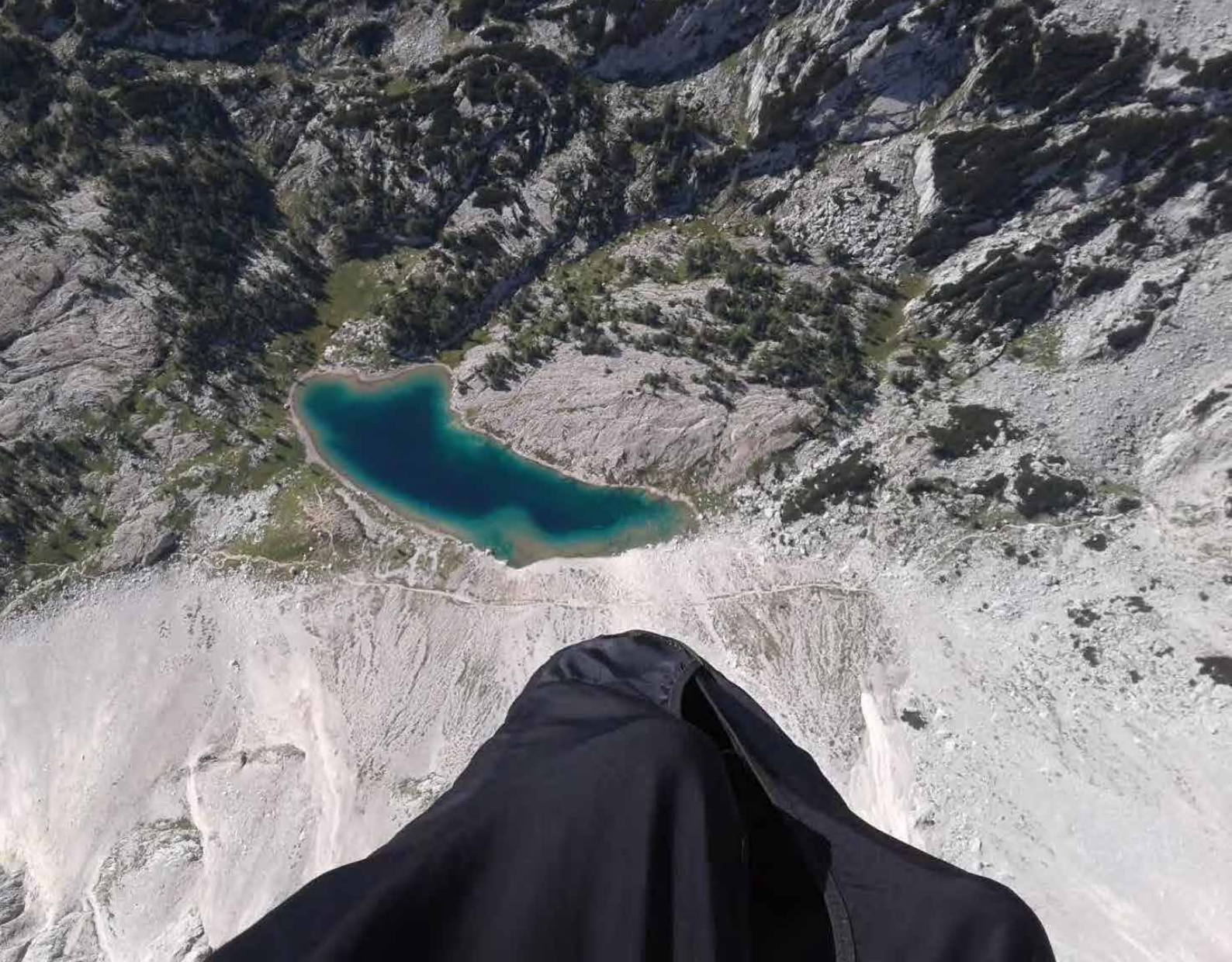
Kam te pa vleče v letenju v geografskem smislu?

Geografsko je moj ultimat Himalaja, Pakistan. Se kar naježim, ko gledam malo internet. To kar je naredil Antoine Girard, prvi ki je letel čez Broad Peak, prvi ki je letel čez osemtisočaka. Sicer tako hudo jaz najbrž ne bom, če se ne bom tega lotil res resno. Ker ta mojster je bil v prvi vrsti alpinist, za Himalajo letet moraš biti v prvi vrsti alpinist, potem pa še vrhunski pilot zraven. Tam niso več heci, lahko pristaneš nekje na ledeniku, kjer te ne bo noben rešil, noben helikopter ne bo prišel, nobenega signala ni tam. Tako da Himalaja me zelo zanima. Letel bi rad enkrat tam vsaj nad šesttisočaki, če ne nad sedemtisočaki. Kaj pa to pomeni, je težko reči, ker so to take dimenzije, da si včasih tega ne moreš predstavljati. Ja, Himalaja je tisto, kar me zanima. Predvsem pa hribi – na splošno. Ravnina recimo me manj. Ne bom rekel, da me nič ne zanima – je zabavno, je kul, je tako za dušico, veliko manj stresa. Kar je ful dobro. Ampak meni hribi pomenijo več. Tam imam občutek, da lahko vsako grapo izkoristiš v svoj prid. V hribih je tako, da je lahko v vsaki dolini ena svoja mikroklima. In to mene vleče v letenju. Ljudje večinoma mislijo »o šit, tam pa dolinski veter piha« ali pa »šit, tam si pa v zavetrju, pa je rotor«... Mislim, da s to opremo, ki jo imamo zdaj, se da to vsako mikroklimo oziroma vsako grapo izkoristiti v svoj prid. Povedano drugače, vedno imaš v eni dolini ali pa kjer koli boljši plac pa slabši plac. In jaz si pač vedno želim najti vse te dobre place, v vseh teh dolinah, v tisti trenutni vremenski situaciji. To mi je res noro.

Letošnja sezona XC preletov se je kar fantastično začela. Kateri polet bi izpostavil?

Tistega bi izpostavil, ko sem šel peš na Stol, pa sem 20 minut dol letel ... to je bila ena izmed lepših stvari zame letos, ker mi tudi taki trenutki veliko pomenijo po naporni zimski sezoni. Predvsem glede na to, da se mi včasih tudi ne da leteti 9 ur. Vsekakor pa daleč »najjači« letošnji spomin je pa popotovanje v Lienz pa nazaj.





Popotovanje v Lienz? To se pa sliši večdnevno?

Ja, dvodnevno.

Planirano, neplanirano?

Planirano. V bistvu sem planiral, da bi šel čez Visoke Ture. Mislim sem leteti proti Innsbrucku. Letel sem že enkrat v Salzburg, v Karnijskih Alpah sem že bil, zdaj sem pa želel iti malo proti Innsbrucku. Šlo mi je zelo dobro, pustimo detajle, prišel sem do Lienza. Iz Radovljice, kjer zdaj živim, sem šel z avtom do Vogla. Gor z gondolo, potem sem pa z Vogla letel proti Bovcu. Do Boke, potem čez Karnijske Alpe, mimo Nassfelda, čez Kötschach, dolino Kötschach, Lienške dolomite, Lienz, tam je smučišče Zettlersfeld. Potem sem letel naprej, zahodno okoli Grossglocknerja po južni strani do Matrei in Osttirol, tam sem pa hotel preskočiti Ture, pa nisem uspel, ker tri jurje pa pol je bilo premalo. Bil sem tudi pozen, precej je bilo že vse v senci, pa precej visok je bil še sneg. Imel sem »ta težko« opremo, bil sem omejen. Če bi pristal tam v enem snegu... Nisem mel niti vode več prav veliko, hrane nisem imel s sabo, nobenega sendviča, nič, in dejansko nisem želel na silo rinit čez Visoke Ture. Mislim, da sem imel 50% možnosti da bi se vsedu nekam tam na snegu, tam ob ene šestih zvečer. Tako da sem si rekel, da bom šel rajši nazaj do Lienza, iz Matreia sem letel še malo naprej, do konca ene doline. Potem pa nazaj do Lienza, ob sedmih zvečer sem pristal. Imel sem na srečo telefonsko številko od enga modela - padalca, ki sem ga spoznal enkrat v Lienzu. Sem ga poklical, mi je zrihtal eno prenočišče. Tam sem se šel stuširat, zvečer sem šel na 4 pire, oziroma 3, drugi dan

sem se zbudil ob pol sedmih. Itak sem slabo spal, sem bil še ves pod vtisom, sej veš koliko ti lahko en nor polet pusti vtisov v glavi. Zjutraj sem šel na zajtrk, potem pa peš do gondole, ki pelje na smučišče Zetterfeld. Glavni cilj mi je bil, da bi odletel nazaj do Bohinja, do avta. Dejansko je bil SZ veter, v višinah je bilo ene 7 m/s severozahodnika, dejansko je bilo to čisto v smer Slovenije. SZ zgoraj, spodaj pa zavetrna termika. »Moško« letenje, če se lahko tako izrazim. Letel sem nazaj do Greifenburga, nato proti Dobrachu, potem sem se pa vrgel čez dolino Villacha, oziroma dolino ki gre gor proti Hermagorju, da sem prišel na Višarje. Potem sem na Mangartu pristal. Sem šel lulat. Vsakič grem lulat, ne uporabljam več nobenih plenec, pa urinal kondomov ...

Mnenje o plenecah in kondomih, ko si se ravno dotaknil te teme?

Plenice so grozne, ker smo stari 30 let in že zadnjih 28 let smo tako naučeni, da ne spustiš mišice za lulat, če imaš gor hlače. Težko se je sploh pripraviti, da spustiš, potem imaš pa še un »žmoht« notri ... se ti nabere 7 deci in ni kul filing ... urinal kondom je pa kul, imaš čez vezalke ven in se sam polulaš in teče ven čez cevko.

Praviš da zdaj tega ne uporabljaš več?

Tudi tega več ne uporabljam, ker mi je izziv pristati na hribu – zaradi tega tudi pravim, da imam rad lahko opremo – ker zdaj vedno, ko letim, lahko pristanem na hribu. Sicer potem eni mi rečejo »šit, pol pa se ti kakšen rekord, al pa trek ustav«, ampak mi dol visi za to ... v glavnem, pristanem

vedno na hribu. V tem poletu do Lienza sem pristajal v obe smeri. Itak mi je pa vmes crknil vario, sem potem prižgal Flyme, tako da sem od Mangarta naprej letel brez varia. Ker sem bil že ob pol treh v Sloveniji in bi bil že ob treh lahko pri avtu, sem pa rekel, da grem še malo probat do Krvavca. Letel sem do Dobrče, do Begunjsčice, nazaj kar čez Lesce in čez Bohinjsko sotesko v Bohinj. To je bilo dvodnevno letošnje potovanje, ena izmed stvari, ki me zdaj najbolj mika. Rad bi to enkrat raztegnil na tri, štiri, pet dni, mogoče en teden. Ampak ne X-Alps varianta. Ne bi bil toliko nor, da bi potem peš hodil gor in te scene. Ni panike, gondolca, prestar sem že za to... Mislim, prestar, ni mi težava hoditi, če bi bil pa nor dan, pa ne bi dve uri gor hodil in izgubljal dan, če se lahko z gondolo gor zapeljem. Mi je sicer tudi para-bivak všeč, torej samo na svoj lasten pogon, ampak v tem trenutku ne brezpogojno.

Kaj te vleče na posameznem poletu - da maksimalno izkoristiš dan, da imaš čim več norih doživetij ali te zanima maksimalni kilometražni izkoristek dneva?

Če bi reku, da mi dol visi za kilometre, mi marsikdo ne bi verjel. Kar je tudi pravilno. Saj veš, moški smo taki, da se vedno hočemo dokazovati, kdo ima daljšega, prelet seveda. Mene v osnovi sigurno vleče to, da bi v eno smer priletel čimdlje. Moj »ultimate« cilj, karierni cilj je, da bi v Švico priletel. Mislim, da se da. 270 km je do najbližje švicarske meje. Moral bi letet tja na Merano, iz Merana malo noter, potem bi se pa moral tja v eno

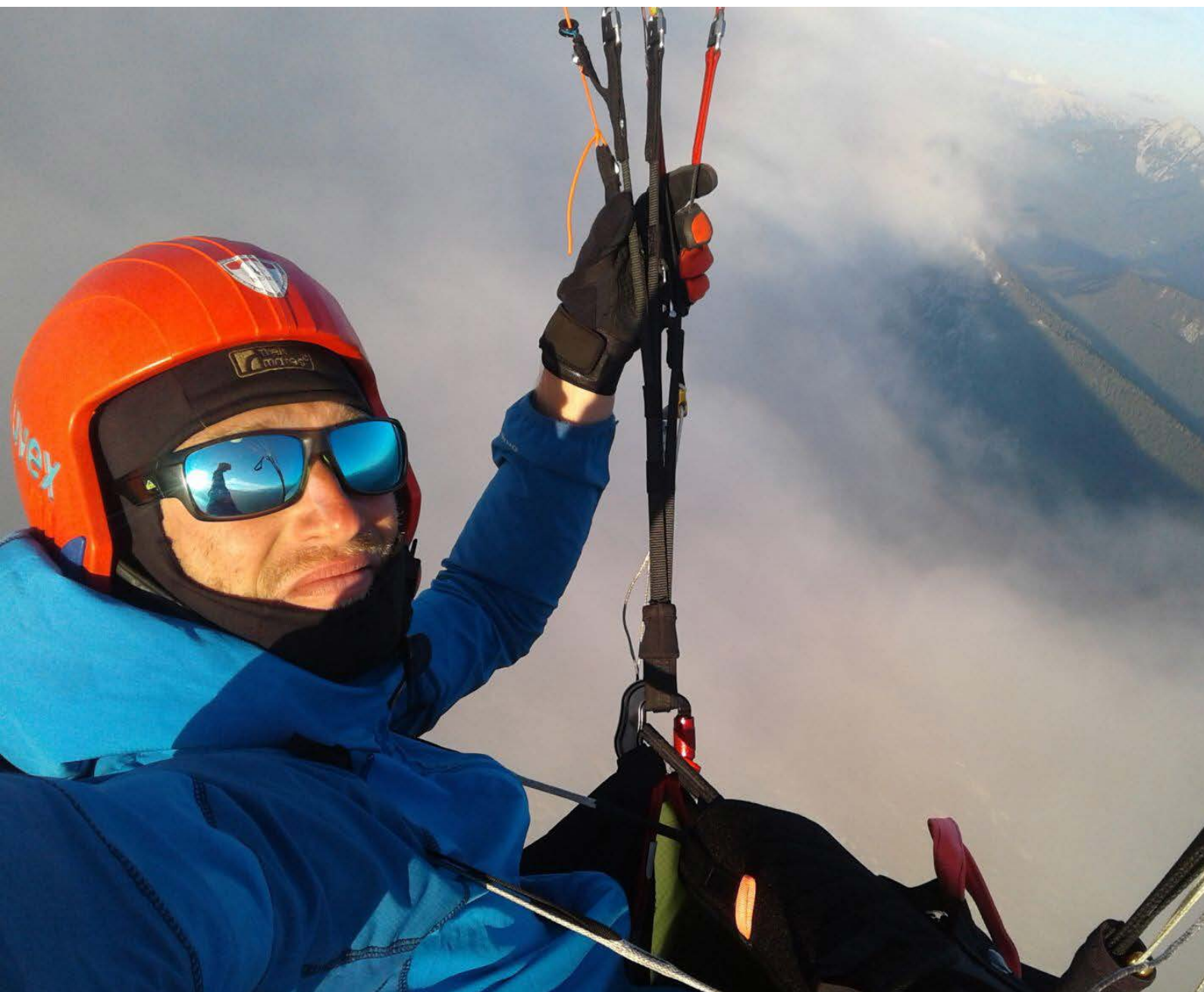
dolino fliknt, v eno zajedico, za Švico. Vsekakor možno odletet. Sam težje kakor prelet s povratkom – če mene vprašaš.

Če si prvi ali drugi ali petdeseti na XC Globe-u, to te pa ne zanima?

Če bi me to ful obremenjevalo, potem ne bi pristajal sredi mojih preletov. Ne bom rekel, da me nič ne potegne... ker bi se lagal, vsakemu godi, da je kdaj »tanajhujši«. Moram reči, da prijavim 5% svojih preletov. Prijavim tiste, ki so drugačni – večinoma. Ker se mi zdi, da to tudi vleče naprej jadrarno padalstvo. Veliko sem se naučil iz analiziranja teh zapisov poti po SeeYou, 3D in to ... in se mi zdi pošteno, da dajem to tudi naprej. Pa se zraven še pokažeš seveda. V osnovi me pa vleče naprej dogodivščina. Iti nekam v neznano. To, da tam letiš 200 km čez hribe, čez tritisočake, nekako ne znam opisati, to je men tako noro ... Da to narediš samo z enim padalom, z unimi štriki pa sam s sabo, nobenega motorja pa nič, to ... Predvsem me pa vleče pobeg od ljudi, od folka.

Torej letiš raje sam kot v družbi?

Rad letim tudi s kom kdaj, ampak sem ugotovil, da mi je bolje leteti samostojno. Ne vem ali sem tak individualist, ali pa mi to ne sede. Tudi če kdaj letim s kom, oziroma imam namen s kom leteti, se na koncu izkaže, da grem kar vedno po svoje. Imam neko svojo idejo in redko kdo je, da bi šel zraven. Če po pravici povem, mi je pobeg od ljudi najjači – da greš stran in da si sam. Da sam z unimi ptiči tam rolaš steber. Pa une ledenike





gledaš tam al pa hribe, ne vem ...

Rekel si, da si se veliko naučil od analiziranja XC Globe-a. Kako si še nabiral znanje poleg izkušenj iz letenja?

Bile so knjige, bil je internet. Bolj internet je bil takrat. Predvsem je dobro tudi kakšno knjigo o meteorologiji prebrat, mogoče ne o splošni meteorologiji, ampak bolj specifični – recimo za jadralna letala... Zanimiva mi je bila tista knjiga od Burkhart Martensa, ne spomnim se naslova. »Kje že imam to knjigo, pa prov mat mi jo je kupila.« Ko sem delal diplomu iz prostih preletov sem imel to knjigo. Ko sva že pri moji diplomski, predlagam, da si jo ljudje preberejo. Ta diplomatska naloga je bila napisana 80% iz glave, razen balasta, osnove meteorologije ... vse ostale je bilo pa iz glave napisano in mislim, da je v tem vrednost te diplomske naloge ... Diplomska naloga je dostopna na internetu. Zadnje čase v preletaških vodah precej odmeva ena taka afera – program, ki omogoča, da spremeniš višino če letiš previsoko, da prideš v omejitve zračnega prostora in imaš veljaven zapis poti.

Si zasledil, kakšno je tvoje mnenje o takih zadevah?

Sem zasledil, nisem sicer vedel, da je to sploh program, sem mislil, da to folk dela bolj »robinzonsko«. Sem slišal, včasih berem na bogvetra, forum.

Si tud kaj podrezal v žgočo debato?

To pa ne smem povedat. Pod »Viševnik« se podpisujem ... ne, hecam se. Nič nisem dražil, ker se od teh debat običajno distanciram, so na takem debilnem nivoju. Konstruktivna debata mi je gut, razna nabijanja pa ne... Ja, sem zasledil. Moram reči, da me je to zelo presenetilo. Zdi se mi noro,

da so sploh ljudje tako nori, da gredo to delat za 5 minut slave. Ne bi rekel, da bi imel zaradi tega jurja od tega na mesec, da bi dobu neko nagrado, pa da bi goljufal... Seveda tega ne odobravam, bi pa vsaj razumel. Za 5 minut slave pa tega ne odobravam niti ne razumem.

Z Maticem Erbežnikom sem se pogovarjal Gašper Prevc

SREČANJE VSEH PRVIH PROSTIH LETALCEV

Spoštovani piloti!

Vabim Vas na prireditev, ki jo pripravljamo posebej za »prve letalce«.
Potekala bo na Lijaku, v soboto 30.09.2017. Prav tako vabljeni vsi piloti tudi najmlajši, da spoznate pionirje v našem športu. Starejše pilote prosim, da padalsko opremo, ki ima že zgodovinsko vrednost prinesete s seboj. Na pristanku jo bomo razstavili, da si jo lahko ogledajo tudi mlajše generacije. Prijavite se lahko do 13-ih. Letenje s starimi, še letečimi napravami in ponjavami, pa bo potekalo od 13-ih do 15.30. Podelitev priznanj vsem prvim prostim letalcem bo po 16-ih.

Zaradi lažje organizacije Vas prosim, da sporočite udeležbo na
e-mail: info@sffa.org.

V primeru slabega vremena prireditev odpade.

Vljudno vabljeni.

**Predsednik ZPLS in EHPU
Bojan Žižmond**

FLY KÖSS





EN

Super jadralno padalski festival od 25. do 28. maja

FESTIVAL v Kössenu v Avstriji je vedno živahen. Če je le lepo vreme in se najde dobra družba, je zabava zagotovljena. Letos nam je bilo vreme zelo naklonjeno in že zelo toplo. Prisotna so bila prav vsa padalska podjetja, ki danes v tem športu nekaj pomenijo. Organizatorji pa so registrirali cca. 6.000 tisoč poletov v času testivala.

Kössen, ki se nahaja na severnem delu Alp, je tudi že gostil FAI tekmovanja, tako v jadralnem padalstvu, kot zmajarstvu. Sedaj pa se tam vsako leto odvija "outdoor event" oz. t.i. super jadralno-padalski festival, kjer lahko piloti testno letijo veliko večino jadralnih padal, ki so trenutno na trgu.

Na vzletišče, ki je na višini 1.500 m - 1.700 m, se pride z gondolo. Vožnja traja 15 min. Pobočje, kjer se leti, je obrnjeno proti severu in zahodu, in je zelo priljubljeno, saj omogoča varno letenje tudi za ne tako izkušene pilote. Je tudi izhodišče za XC prelete. Doline so široke in nudijo dovolj prostora za pristanek. Največ padalcev je med majem in septembrom. Uradni pristanek pod vzletiščem je velik, cca. 3ha, ki je pod okriljem "Fliegerbara", kjer ne manjka dobrega in mrzlega piva, na voljo pa so tudi padalski hamburgerji in zrezki.

V Kössenu je kar nekaj hotelov, apartmajev, počitniških hiš in tudi kamp, ki je od pristanka oddaljen 400 m, do gondole pa se pride tudi peš.

Mateja Kravos Pljakoski
Društvo Kovk Ajdovščina

WORLD PARAGLIDING ACCURACY CHAMPIONSHIP, VLORA, ALBANIA

Letošnje svetovno prvenstvo v natančnem pristajanju z jadrnimi padali je potekalo v mesecu maju v albanskem obmorskem letovišču Vlora. Tam nas je zastopala osemčlanska ekipa v sestavi Igor Eržen (vodja ekipe), Matjaž Ferarič, Jaka Gorenc, Rok Preložnik, Matjaž Sluga, Anton Svoljšak, Maja Navodnik Preložnik ter Valerija Padjen. Svoljšak lovoriko svetovnega prvaka že ima, Slugi ta še manjka, a je aktualni evropski prvak ter branitelj lovorike vice prvaka. Tu je še Ferarič, že dvakratni svetovni prvak, enkrat evropski, ter enkrat zmagovalec Svetovnih iger. Tudi ostali ne zaostajajo veliko. Že sama imena so nam dala vedeti, da gremo na prvenstvo s kompletno in močno ekipo, zato so bila tudi pričakovanja pred samim prvenstvom zelo visoka. Prav tako smo ekipno že želi naslove, a tokrat bo težje. Tu so Kitajci, Indonezijci, Malezijci, Tajci, da ne pozabim Srbe in Čehi, vsaka ekipa ima možnosti za naslov, a okronana bo le ena.

Albania, ...Vlora,....lepo,....a šele čez nekaj let, trenutno je eno samo veliko gradbišče, postavljeno na rob naravnih lepot. Sama organizacija je osredotočena na direktne televizijske prenose na nacionalni TV, imeli so vse od intervjujev, do prenašanja tekmovanja, profesionalno osebje, ni da ni. Še predsednik je prišel, ma kaj, še prenos »Evrosonga« so predstavili zaradi našega tekmovanja.

Organizacija je prav na račun medijske izpostavljenosti tudi malo pešala, malo tukaj, malo tam, zaradi tega je bil velikokrat tudi kakšen nejevoljen »team leader«, ki se je moral prebijati skozi vso ad-hoc birokracijo. Kot je dejal direktor tekmovanja po nekaj opravljenih tekmovalnih dnevih: »Še malo pa bo, saj smo že skoraj vse uredili.« Res je in na koncu so jim stvari res lepo tekle, a medtem so se na prizorišču dogajale neverjetne stvari.

Neverjetno, po prvi seriji je kar 14 pilotov zadelo DC (dead center oz. 0 cm), še po dveh serijah so trije, ki imajo 0 cm, tudi po treh serijah, kar je že nov svetovni rekord vztrajata še dva, Svoljšak in Chandra. Chandra v četrti seriji le naredi napako in naredi 10 cm, medtem ko Svoljšak z DC-jem zakoliči nov svetovni rekord s štirimi zaporednimi DC-ji. Svoljšak sicer z nekaj manjšimi napakami (najslabši rezultat je bil 8 cm) na koncu pristane na 13. mestu. Ko je že nekako kazalo, da se Sluga ne bo in ne bo pobral (1 cm, 2 cm, 3 cm, 2 cm) je tudi on v peti in šesti seriji naredil DC, kar ga je počasi že približalo deseterici. 3 cm v sedmi ga je malo pretreslo, a se je dobra zbral, ter v osmi in deveti seriji zopet naredil DC, kar ga postavi na stopničke. Delitev drugega mesta pomeni, da morata on in Haiping (Kitajska) še enkrat na ponovni skok. Matjaževih 3 cm zadošča za drugo mesto, saj Haiping naredi katastrofalno napako s 461 cm. Sluga ob tem še popravi državni rekord Ferariča za 2 cm s številom zaporednih skokov pod 5cm, ki sedaj znaša 10 serij z rezultatom 17 cm. Sluga je bil skozi celotno

9th

tekmovanja tudi najbolj konstanten pilot, v desetih serijah je bil najslabši rezultat 3 cm.

Kaj pa ostali? Še vedno odlični. Ferarič 29., Gorenc 31., Preložnik 39. Prav vsi so dokazali, da sodijo v sam svetovni vrh, a kakšna napaka preveč in že si 10 mest nižje. To je na svoji koži dodobra izkusil Chantika (Indija), ki je v zadnji seriji iz 30. mesta padel na kar 107. Razlike so tukaj zares minimalne in na koncu vsak cm igra veliko razliko. Mogoče sta edino dekleti pokazali malo manj, vsekakor pa sta si nabrali dobre izkušnje pred Evropskim prvenstvom, ki bo drugo leto v Kobaridu.

Ekipno so na koncu naši dosegli še vedno odlično 6 mesto. Skozi celotno tekmovanje smo se nekako borili s Čehi, ki so si na koncu z odlično zadnjo serijo priborili bron. Od bron nas je tako ločilo vsega 6 cm, a ob tako hudi konkurenci je bil to žal prevelik zalogaj. Čestitke celotni ekipi za dosežen rezultat.

Pripravil: Igor Eržen

MESTO	PILOT	PRIIMEK	TOČKE
1	TZVETAN	TZOLOV (BGR)	7
2	MATJAŽ	SLUGA	8 (3)
3	HAIPING	CHEEN (CHN)	8 (461)
13	ANTON	SVOLJŠAK	17
29	MATJAŽ	FERARIČ	28
31	JAKA	GORENC	29
39	ROK	PRELOŽNIK	36
119	MAJA	NAVODNIK PRELOŽNIK	971
135	VALERIJA	PADJEN	2351

The logo for the Fédération Aéronautique Internationale (FAI) is displayed in a large, bold, black, sans-serif font. The letters are thick and blocky, with a white underline beneath the entire word. The logo is positioned in the upper left corner of the page, partially overlapping a white rectangular area.

FAI



Championnat de France 2017



Da bi začeli z zgodbo o letošnjem francoskem državnem prvenstvu se moramo vrniti leto nazaj na svetovni pokal v St. Andre-ju. Na tretji dirki so nas poslali severno zahodno proti Laragnu, kjer je bil cilj. Ta dirka ima v mojem spominu posebno mesto, saj sem dirko zmagal proti franconskimi hotshot-i, ampak še bolj pa sem si zapomnil, pa kakšnem norem terenu smo leteli. To je res creme de la creme teren za dirke. In tako sem si za bico, da se sem še vrnem. Ko sem videl, da je letos francosko državno prvenstvo v Laragnu (19.8 – 25.8.2017), sem skenslal svetovni pokal in se prijavil na njihovega državca. Jošta (Napreta, kakopak) ni bilo treba veliko prositi in že sva v petek 18. sedla v bronasto puščico (fabio) in počasi odpeketała proti obljubljeni deželi.

Na poti sva v Milanu pobrala še najinega balkanskega bojovnika Yassena Savova in zjutraj prispeli na kraj prizorišča. Utrujeni od poti smo bili veseli slabega vremena v soboto, ki je bila sicer namenjena treningu. Posledično smo trenirali spanec, ki pa je ključen del vsakega tekmovanja, saj ga je vedno v pomanjkanju. Zvečer sledi manjša ceremonija in pogostitev v središču starega mesteca. So far so good. Domov nas spodi mrzel severni veter, ki pa ima večje implikacije kot je sprva razvidno.

Močan severni veter nas v nedeljo prestavi kakih 40 km zahodno na manjše smučišče Montclar. Lokalci pravijo, da je to območje precej zaščiteno od močnega severa in se lahko leti tudi ko malo vzhodno žge 100km/h. Kot naš Lijak na burjo. Kakorkoli, vreme je gut, dirka ima veliko točk in z Joštom sva ready. Pred štartom po zraku precej razbija, stebri so neformirani in je zelo tečno, če ne že nevarno, saj vsi silimo v isti kot. Prvih par km je vse po protokolu, letimo hitro in visoko in ni nekih trikov, potem pa pride dobrih 20 km starega dobrega grebenskega letenja, kjer se Remy, Hamard, Wirtz, Cazaux in jaz strgamo iz ketne in gre res na glavo. Vmes se odločim, da če bo kaj počilo, se takoj stegnem po rezervo. Cel čas smo na polnem gasu in naredimo kar veliko razliko napram ostalim. Tako smo že blizu ciljnega doleta, v katerga se zapodim prvi. Remy z XL padalom me vmes ujame, dodatno še izgubim par sekund, ker zadnjega cilindra ne obrnem v prvo (teličkova napaka), tako zmaga Remy pred mano in Hamardom. Najlepši tako v zraku (brez heca) in na tleh je dobrih 10min zaostal ampak vseeno med top 30. V cilju pride do mene Cazaux in mi pravi: ni slabo za nefrancoza. Besede iz ust svetovnega rekorderja v hitrosti

na manjše trikotnike, mi pogreje srček.

Severnik se ne umiri, zato gremo naslednji dan spet smučat! Vreme podobno, nekaj več zahodnega vetra ampak tudi kakih 100 ali 200 m višja baza. Imamo podobno dirko kot prvi dan, le vrstni red je zamenjan in tokrat nas tišijo malce bolj stran od grebena, saj to naj ne bi bilo zanimivo. Ah, vedno paše mal powerce par metrov stran od skal. No tokrat se napačno odločim za štart, tako da takoj zaostanem in sledi izkoriščanje sledi tekmovalcev pred mano, da ujamem prvo bojno linijo, kjer smo vsi prijatelji. Jošt je bolje odpeljal prvo polovico in rabim nekaj časa, da ga ujamem. Kakorkoli, spet smo isti v ospredju in začne se ta žmohten del, saj zadnji del odletimo po dolini in je malce bolj tricky. Jošt se super znajde v tem delu in je med nami, ki smo spredaj ampak relativno nizko. Razmere so bile precej zanimive, saj je kup malih konvergenčnih linij, ki naredijo ogromno razliko. Tako Cazaux in Hamard uspeta splezati nad nas in nadzirata situacijo. Takoj za njima sem jaz z Caronom, vendar iz ozadja in višav prihajajo ostali. V cilj gremo nad jezero, kjer se ustavi čas in potem je treba še do pristanka, kamor pa ni težko priti, čeprav je relativno visoko. Jošt na žalost malce izgubi pozicijo in je v ciljnem doletu malce za mano. Tako koncam na šestem mestu, zmagovalec pa je Hamard zaradi viška leading točk. Pristanem povsem brez moči in z hudim glavobolom in to je tudi začetek mojega križevega pota.

Noč ima svojo moč in to izkusim na lastni koži, saj jo zaradi prekuhanja večino prebedim in sem zjutraj kot kak zombi. Pred dirko skočim v lekarno po najmočnejše droge. Doping kontrole sigurne ne bi preстал. Veter se je umiril, tako da gremo danes na Chabre, ki je mišljen kot glavni štart tega tekmovanja. Tableti primejo, vreme je top in dajo nam 100 km zanke proti severu. Jošt ima nekaj težav po vzletu, zato kmalu pristane nazaj, ampak vse pravočasno reši in je pripravljen za akcijo. Noro letenje! Baze na 3000m+, 6m/s stebri in teren da te prime na dvojko! Noro res, zato smo sem prišli. V zraku pa milijon jadrilic. Od nonstop, gas do dile dirkanja si vzamem par sekund in pridem do katarze, da to je to, zaradi tega hodim na dirke in ni ga boljšega letenja kot surfanje baz na treh jurjih, čez nor teren in s kup prijatelji! Ok, nadaljujmo, do cilja je še daleč in ne tako enostavno. Naredimo zadnjo obratno in ostaja nam še dobrih 20 km do cilja. Tja letimo v veter in direktna špura pelje po sredi doline. Pri nabiranju višine za preskok naletim na težave, malce prevec grem popraviti zahodno, med





Lokacija, čas: Chamonix, julij 2016

Tehnični podatki: 24mm, f/8, 1/640s, ISO100

Foto: Mátěvž Gradišek





tem mi ostali splezajo gor, sam pa izgubim njihov steber. Aaaa živčen zlom, na koncu dirke takšna napaka. To me stane veliko časa. Med tem me ujame tudi Jošt in vsak po svoji strani doline greva proti cilju. Trudim se karkoli nadoknaditi ampak je prepozno, Remy je zmagal in jaz sem 8 minut za njim. Uf škoda, ampak lahko bi bilo slabše. Kmalu po pristanku tableti spustijo in sem spet v agoniji. Sledi ležanje in smiljenje samemu sebi. Ampak Jošt zelo lepo skrbi zame, punce ta je za užent!

Zopet naporna noč, pred in po zajtrku je na sporedu doping in potem začnemo dan. Tokrat imamo malce več zahodnega vetra zato gremo kakih 20km severno na zahodni štart, tam kjer je bila prejšnji dan zadnja obratna točka. Tokrat je disciplina postavljena proti vzhodu, čez mesto Gap in do jezera Lac de Serre Poncon, kjer je postavljenih par lokalnih trikov. Francoski team leader Didier se ekstra potruži in nama z Joštom obrazloži dolinske vetrove in kako odpeljati dirko. Nov epski dan, v zraku pa postaja mrzlo saj čakamo nad 3500m. Klub manjšemu nesporazumu s časi uspem dobro štartati in gremo zopet z znanimi fantici na polno proti pompozni hribimo severovzhodno od Gap-a. Potem sledi velik preskok proti gorovju severozahodno od Gap-a. Tu uspem ujeti konvergenčno linijo, kar me postavi v špico in visoko. Mocni stebri nas katapultirajo na 3800m, zato preskok čez jezero ni nič posebnega, obnemo točko, navijemo in gremo nazaj. Tu pa je trik dneva, saj se je kasneje izkazalo da so bile tri variante, in naša (od celotne prve grupe) mogoče ni bila najbolj posrečena. Vržemo se v manjšo dolino severno od jezera, kjer nismo pričakovali tako močnega zahodnega vetra. Na trenutke nas rikverca na grebenu, tako da ni posebej lušno. Še tisti, ki ponavadi ne jamrajo, so po dirki izrekli mnenje, da je bilo na meji. Tu se dobro znajdem in sem daleč najvišji od grupe zato nadaljujem proti naslednji točki, kjer pa je treba preskočiti še en masiven greben. Medtem pa se nad ciljem ulije ploha in jamranje pilotov za nami zaradi vetra je botrovalo, da so tekmo ustavili. Dirko končam na tretjem mestu, ampak razlike so male, tudi Jošt je malo za namo.

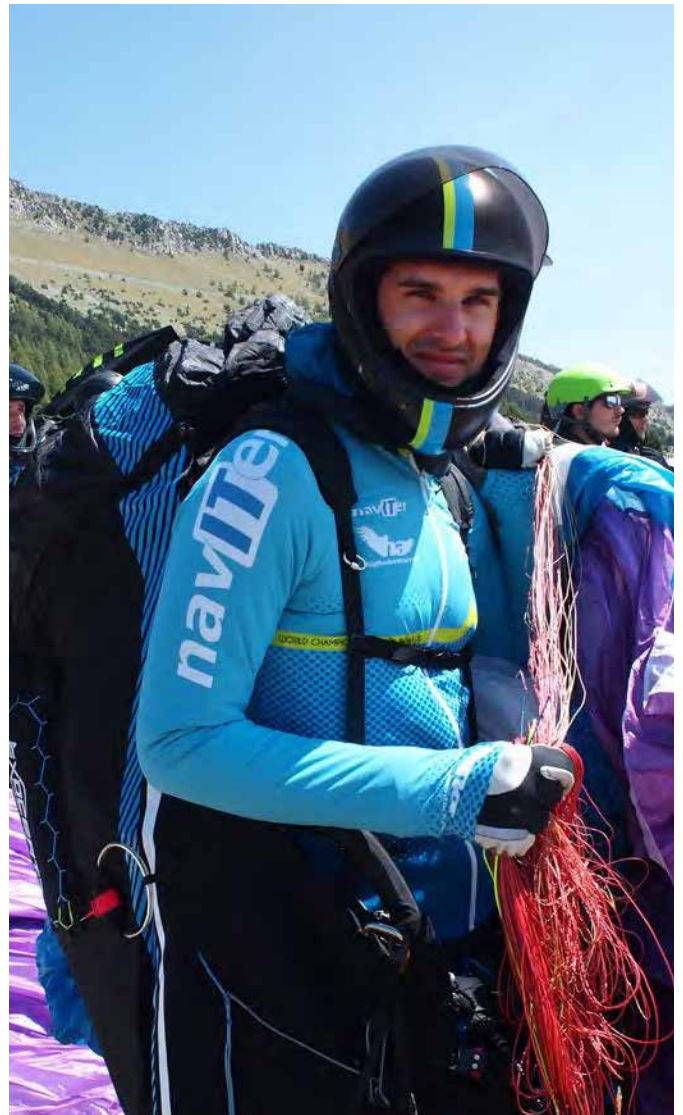
Končno sledi ena normalna noč da sem se malo naspal. K sreči je tudi vreme v četrtek slabo, zato skenslajo in je čas za regeneracijo in zdravniška. Ta mi da antibiotike tako da sem zvečer že dobr. Čas za profesionalni doping, razlika je očitna! Jošt je tudi boljše volje, ker mu ni treba več gledat mojega tečnega obraza. Zvezde so se poravnale za zadnji dan, vprašanje pa je ali bomo znali to izkoristiti.

Vreme za zadnji dan je precej spremenljivo. Nestabilna atmosfera, južni veter in občasna prekrivanja je groba ocena. Sestavijo kratih 61 km zigzag z vetrom proti severu, kjer je cilj tam, kjer smo imeli štart na prejšnji dirki. Drama se začne že na štartu, saj vmes neha pihati in se začne muditi, na tleh pa nas je še ogromno. Po manjših težav sem cca 30 min pred štartom v zraku in začne se borba. Gor gre zelo slabo, vse je intervalno in lovimo ozke balone. Vmes imam še epizodo s prostim letalcem, ki se mi zapelje direktno v obraz, tako da se z napol wingoverjem - napol prevlečenim padalom izognem njegovim štrikom za cel meter. Za tem se pozicioniram za njim, dvignem vizir na čeladi in mu zapojem par lepih slovenskih besed. Kmalu se umirim in čas je za dirko. Na preskoku iz štarta proti naslednjemu grebenu Jošt kraljuje z višino in očitno optimalno linijo, saj nas nabije da je kr joj. Spredaj Yassen napada kot stekel pes in kljub pokritemu vremenu so razmere dobre in seka tudi po ravnini. Sam naredim par napačnih odločitev, zato mi prva skupinica v kateri je tudi Jošt uide. Ujamem jih šele med ciljnim doletom. Yassen nam v svojem stilu z brezkompromisnim in tveganim letenjem da lepo šolsko uro, saj nas nabije za 8 minut. Jošt pa je zaradi leading tock na 6. mestu, kljub temu da smo ga pohopsali v ciljnim doletu. Jaz končam z vsemi overall konkurenti, tako da do večjih sprememb ne pride. Edino Jonathan Marin je z današnjim drugim mestom naredil dovolj razlike, da je splezal na tretje mesto v overall razvrstitvi, tik za Honorin Hamardom in Pierre Remy-jem, ki je tako po naslovu svetovnega prvaka postal še državni prvak. Zaslužno, kakopak! V nežnejši lestvici je švicarka Yeal Margelisch suvereno zmagala pred francozinjima Merly Delferriere in Lambert Sandy. Kar se naju tice, Jošt spleza na 17. mesto, jaz pa sem padel na 6. mesto. Vredu, nimava za jamrat :)

Tako, francosko državno prvenstvo je izpolnilo vsa pričakovanja. Tekmovanje je bilo na zelo visokem nivoju, teren je fantastičen in letenje na povprečno vreme je vrhunsko. Ni čudno, da so svetovna velesila, ob takem peskovniku človek težko ostane neizkušen drugje po svetu. Z Joštom sva enotna, še prideva nazaj!

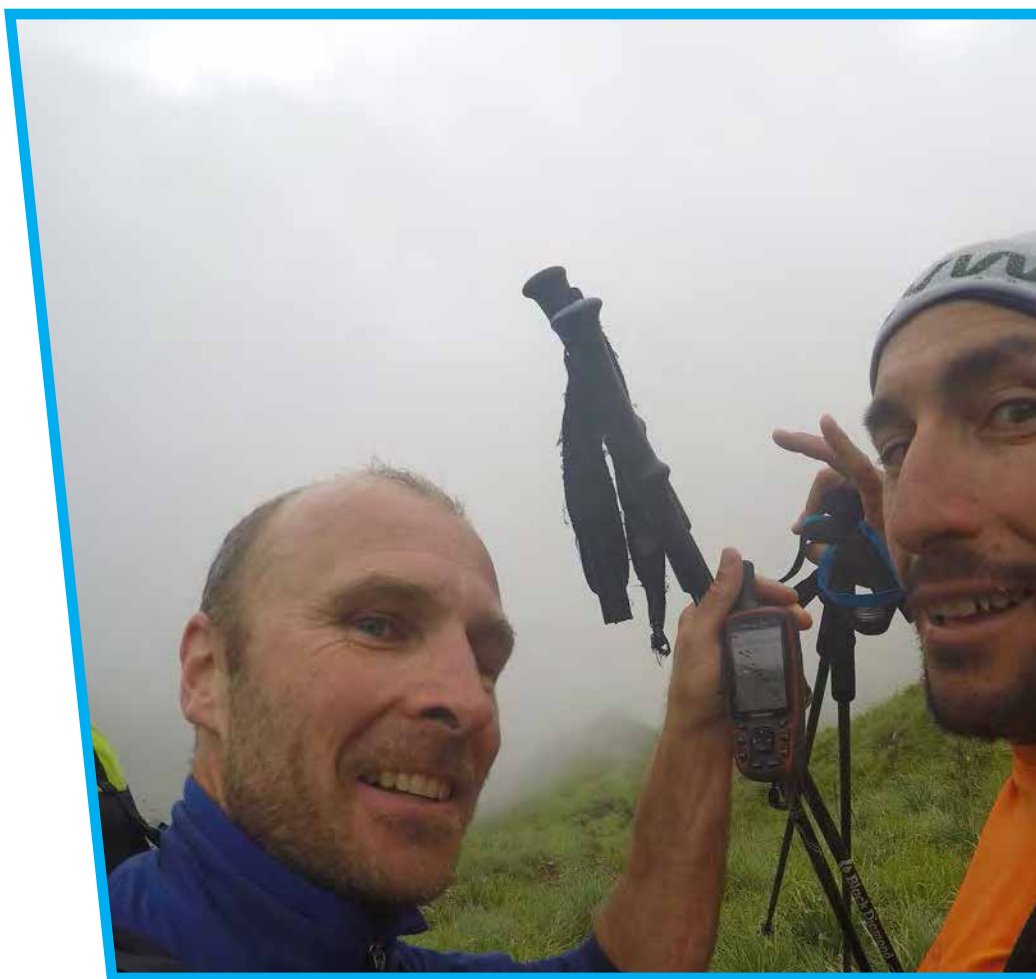
Au revoir!

Tilen Ceglar



X-PIRENEJI ali

X-PYR





477 km od Biskajskega zaliva na severnem delu Španije, čez Pireneje, do El Port de la Selva ob sredozemskem morju

Start: na plaži Hondarribia (Gipuzkoa, Spain)

Cilj: na plaži ob El Port de la Selva (Girona, Spain)

Skupna teža opreme: 8 kg

- Padalo BGD Cure S: 4.2 kg
- Sedež Skywalk Range X-Alps S/M: 1 kg
- Rezerva Sky Paragliders Sky Lite M: 1 kg
- Nahrbtnik: BGD Sherpa Rucksack S: 740 g

Vsak pilot mora vedno nositi s sabo minimalno opremo: padalo, sedež, reševalno padalo, čelada, GSM, in live tracker.

Tekmovanje traja 7 dni, 17 ur na dan.

2. DEL

S Patrikom startava zjutraj ob 5.30 h. Po najkrajši možni poti, po planinskih poteh in pašnikih, nadaljujema proti 3. obratni točki – Anayet. Pokrajina je nora, a za postanek si ne vzameva kaj dosti časa. Raje hitiva kar se le da. Sredi dneva prideva do prelaza Candanchu, na meji s Francijo, kjer se srečava s Tomažem. Vremenska napoved je na meji letalnega. Višje močan jugo do 50 km/h. Upam, da se bo popoldne umirilo. Patrik hodi z mano do konca doline. Ko se dolina prične strmo dvigati proti vrhu Anayeta, nadaljujem sam. Kmalu vidim visoko v zraku padalo. Mislim, da je Jo. Videti je, da ga kar goni. Po kakšni uri hoje srečam njegova suporterja, ki mi pove, da je že pristal v dolini na drugi strani. Hitim proti vrhu kar se le da, vklopim instrument in grem v cilinder, za vsak slučaj raje nekaj metrov več, nato pa prek sedla na južno stran. Ker piha iz strani kar močno in je pred mano raz, ki se vleče v dolino, poiščem primernejše mesto za štart. Pred mano je še en greben z visokimi hribi, ki se nadaljuje proti JV za katerega vem, da ga v takem vetru ne bo moč preleteti in se nasloniti na njegova južna pobočja. Že prej sem vedel, da Anayet ne bo enostavna obratna. Zdaj pa tudi vem zakaj je Jo kljub višini pristal v dolini. Startam in poskušam naviti kar se le da, vendar se ne pustim preveč zanesti nazaj z vetrom. Držim se manjšega grebenčka in letim v smeri naslednje obratne. Ko se obrnem v veter, kaže samo par km/h in ne vem ali letim naprej ali nazaj. Praktično sem v mišjelovki. Poskušam tiščati čimbolj proti jugu za prvi velik greben. V dolini je akumulacijsko jezero, poleg glavna cesta, naprej ozka dolina. Nazaj v dolino, kjer so pristanki, se ne pustim zanesti, ker bi moral preveč hoditi, zato se odločim, da pristanem na pašnikih višje nad jezerom. Na pristanku je zelo živahno. Ko pristanem, čim hitreje spravim in hitim v dolino, kjer me čakata suporterja. Tudi Juraj Koren je pristal nekje v bližini. Po cesti še tečem do 22.30 h.

Naslednje jutro je »čudno«. Občutek imam, da nas bo danes pralo. Ko pokličem Razingerja za napoved, to tudi potrdi, vendar naj bi bilo še slabe 3 ure brez padavin. Hodim in tečem po glavni cesti. Kar naenkrat je pred nami tunel. Ker skozi tunele, ki povezujejo doline ne smemo, skozi tiste, ki so v isti dolini pa lahko, Tomaž vseeno pokliče organizatorja, če lahko gremo skozi. Moram kar daleč naokoli, kar se mi zdi malo čudno, a kaj dosti ne protestiram. Po par kilometrih hoje je pred nami še en tunel, za katerega kasneje izvemo, da skozenj zares ne smemo. Tistega prej, pa bi lahko prehodili. Organizator se nam za napako prijazno opraviči. Da se mu izognemo gremo na hrib, iz katerega se bo dalo

PILOT	RAZDALJA DO CILJA	DOSEŽENA RAZDALJA	ČAS
Christian Maurer	0	466,9 Km	72:21:51
Stanislav Mayer	0	466,9 Km	80:48:21
Aaron Durogati	0	466,9 Km	93:35:30
Jose Ignacio Arevalo Guede	109,1 Km	357,80 Km	0:00:00
Jesse Williams	112,6 Km	354,3 Km	0:00:00
Juraj Koren	164 Km	302,9 Km	0:00:00
Adrian Keller	200 Km	266,9 Km	0:00:00
Zlatko Koren	210,4 Km	256,5 Km	0:00:00
Giuseppe Mastromichele	266,6 Km	240,3 Km	0:00:00
Eduardo Garza	246,6 Km	220,3 Km	0:00:00
Francu Claudiu Felician	253,9 Km	213 Km	0:00:00
Maximo Vela de Pablos	254,8 Km	212,1 Km	0:00:00
Willi Ludwig	268,4 Km	198,5 Km	0:00:00
Lars Budack	269 Km	197,9 Km	0:00:00
Greg Hamerton	273,9 Km	193 Km	0:00:00
Joao Luis Veiga de Faria Rodrigues	275,2 Km	191,7 Km	0:00:00
Iñigo Gabiria	278,1 Km	188,8 Km	0:00:00
Jose Isidro Gordito Girón	278,1 Km	188,8 Km	0:00:00
Cyriaque Wagner Ballon (OUT)	301,8 Km	165,1 Km	0:00:00
Stephane GARIN (OUT)	336 Km	130,9 Km	0:00:00
Gerald Gold	344,4 Km	122,5 Km	0:00:00
Demetrio Lozano Jarque	353 Km	113,9 Km	0:00:00
Alokkumar Mihani	364,3 Km	102,6 Km	0:00:00
Martin Petz (OUT)	375,5 Km	91,4 Km	0:00:00
Herbert Tamegger (OUT)	388,9 Km	78 Km	0:00:00
Michal Krysta (OUT)	390,3 Km	76,6 Km	0:00:00
Marc Boyer (OUT)	420,8 Km	46,1 Km	0:00:00
Iván Colás (OUT)	428,2 Km	38,7 Km	0:00:00
Michael Mühlbach (OUT)	428,5 Km	38,5 Km	0:00:00
Martin Gruber (OUT)	428,5 Km	38,4 Km	0:00:00
David Liaño González (OUT)	429,6 Km	37,3 Km	0:00:00

v dolino odleteti. Iz severozahoda ne kaže obetajočesaj se v daljavi se sliši grmenje. Hitim! Juraj je kakšnih 15 min pred mano, Jo pa dobro uro za mano. Ko tečem po grebenu imam občutek, da mi škropi po hrbtu. Tik preden pridem na primeren prostor za štart me zajame močan piš, nekaj trenutkov kasneje pa dež. Oblečem vetrovko, vetrnih hlač v nahrbtniku ni, očitno smo jih pozabili. Vrh je travnat brez zavetja. Ne vem kaj bi naredil, ali bi sestopil ali počakal. Odločim se za slednje. Juraj je skočil tik pred pišem. Hodim v krogu, da se ogrejem saj se je konkretno shladilo. Čez dobro uro veter pojenja, a še malo rosi. Totalno sem premočen in od mraza dregetam. Grem prav na vrh od kjer bi se dalo štartati. Na travnatem grebenu vidim Jo-ja, ki se počasi bliža. Čakam, in ko pride Jo, tudi rosenje pojenja. Brez oklevanja se oba res hitro pripraviva za start, saj prihaja od SZ nova pošiljka. Letiva v dolino in preden pristaneva začne zopet padati. Padalo spravim pod drevsom. Kmalu sta pri meni Tomaž in Patrik. Dež izkoristimo za »kosilo«, nato pa peš proti 4. obratni. Čez dan rosi. Vsake toliko se pokaže sonce. Proti večeru je zopet zelo močna nevihta z močnimi nalivi. Tik pred 22.30 h Tomaž ob cesti dobi veliko štal z nadstreškom kamor zapeljemo avto, se preoblečemo, skuhamo ter pripravimo za naslednji dan.

Naslednje jutro startamo ob uri. V daljavi se vidi naslednja obratna Pena Montaneza. Včerajšnja napoved tudi za danes ne obeta dobrega letalnega dne. Po nekaj urah hoje in teka sem tik pred 400 m cilindrom na SZ strani. Jo je tik pred mano in nadaljuje po okoli po stezi na Južno stran gore. Nad nami je 400 m visoko skalno ostenje, tako da se na vrh brez plezalne opreme, razen daleč na V strani, ne da. Juraj pa se že pomika proti vzhodnemu, položnejšemu delu hriba. S Patrikom se ustaviva na melišču. Iz SZ se nam hitro bliža visoka oblačnost. Pokličem Razingerja za napoved. Jutranji model pokaže malo boljše letalne razmere kot včeraj. Visoka oblačnost naj bi nas zajela v 2 h urah, vendar naj bi bil zadaj zopet pas jasnine, nato pa zopet pas oblačnosti. Čez ozko dolino na grebenu, ki se vleče v ravnino, vidim kako ptiči vrtijo. Malo še počakam in startam z melišča pod steno. Zapeljem v greben in poberem do 2.000 m. Višje ne gre. Naslonit se nimam kam. Proti SZ je široka dolina, proti severu pa razbit skalnat teren brez pristankov kateri se vleče v sotesko. Proti V, za Penjo Montanezo je ozka gozdnata dolina iz katere močno vleče, brez pristankov. Poskušam še okoli po rotorju na J stran, a ne gre. Ko že obupam, okoli roba prileti Jo. Nekaj se še mučiva, nato pa skupaj pristaneva. Po domače povedano »sva zajebala«. Juraj ta dan odleti do 5. obratne, prehiti pa naju tudi Adrian Keller, ki je startal na grebenu pred Penjo Montanezo in po njegovem pripovedovanju, praktično že bil na tleh, a po sreči pobral in odletel do kraja Benasque. Do večera naju čaka 35 km hoje in 1.500 m višincev, saj bi rada jutri zjutraj pred vnovičnim poslabšanjem skočila na drugo stran v dolino v Benasque. Ob 22.30 h se pripravljamo na spanje tik pod vrhom prelaza.

Zjutraj zopet pričnemo zgodaj ob 5.30 h. Jo je za mano, sam počasi nadaljujem proti vrhu, saj pred 7 h itak ne smem startati. Ko si pripravljamo zajtrk, na Z že grmi. Ob uri sem pripravljen. Preden potegnem vidim kako Jo teče do primerne mesta za start. Iz zahoda se bliža huda ura.



Letim v dolino, rad bi odletel čim dlje, a je naprej dolina ozka, pod mano pa vse v električnih kablilih in vrtnih terasah. Višje piha po dolini navzgor. Ko pristajam, imam veter v hrbet. Nekako mi uspe pristati na eni izmed teras. Pospravim in nadaljujem v naslednji večji kraj Benasque. Tam se kasneje vsi skupaj dobimo. Pred nami je najzanimivejši del – prečenje glavnega grebena Pirenejev. Naslednja obratna točka je na severni, francoski strani. Z Juseppetom se odpraviva čez glavni greben. Za ta del se dogovoriva, da ga opraviva skupaj – »tekma je začasno zamrznjena«. Vreme je dobesedno svinsko. Veter, dež, višje sneg in megla. Orientiram se lahko samo po GPS-ju. Nič se ne vstavljava saj sva oba premočena in je kar hladno. Ob 22 h je za nama slabih 35 km planinskih poti in kup višincev. Na drugi strani se dobimo s suporterji. Dobra večerja in topla spalka še kako pašeta. Danes je zadnji dan tekme. Do obratne imava dobrih 1.200 m višincev. Začnemo nekaj kasneje, ob 8 h, saj je konkretno zabasano in predvidevamo, da se bo kasneje toliko zjasnilo, da se bo mogoče dalo odletet s hriba. Ob 11 h sva v megli, v cilindru 5. obratne – Cecire. Sestopava do parkirišča žičnice in takoj, ko sva tam se toliko odpre, da lahko startava. Potisneva globoko v ozko dolino na drugi strani, nekaj se preganjava po meglicah a ne znese toliko, da bi se lahko vrgla čez prelaz v naslednjo dolino. Pristaneva skupaj v zatrepu ozke doline na zadnjem travniku, kjer je še možno pristati. Na prelaz nadaljujema skupaj. Vreme ni ravno obetajoče. Sam tečem naprej v dolino. Jo se najprej ustavi, nato gre za mano, kasneje pa se premisli in gre nazaj na prelaz, z njega pa na hrib od kjer je moč startati. Spet naju prevzame tekmovalni duh. Občasno se totalno za baše, kasneje pa se zopet pokaže sonce. Navkreber hodim, po ravnem in navzdol tečem. Jo pod večer starta in pristane v dolini daleč zadaj, jaz pa lahko upočasnim tempo. V kraju Garos me ustavi prijazen možak Carlos, ki je lokalni padalec in spremlja tekmo. Med drugim je lastnik restavracije Eth Restilhe in nas povabi na večerjo. Ob 22.30 h kar ne morem verjeti, da lahko sedem v avto in se peljem. Ob 22.45 h smo pri Carlosu, ki nas pogosti z lokalnimi specialitetami in dobrim vinom. Debata se zavleče pozno v noč. Za nami je res dobra tekma. Po tednu akcije smo popolnoma sproščeni, počutimo se fantastično.

Zares hvala sodelujoči ekipi: suporterjema Tomažu Bavdažu in Patriku Dickbauerju, Toniju in Mateji Pljakoski, Mihu Razingerju, Aljoši Čohu, Jasni Lalič, Primožu Kompari ter podjetjema Tomat Šport ter BGD.

Zlatko Koren
BGD Team pilot
Društvo Kovk Ajdovščina





18+

PORNO ADVANCE

Ekipa HuuHuu paragliding na čelu s Klemnom in firmo Advance, organizirajo testival na Gorenjske. Opala, veni, vidi, vici... na stojnicah že obešene krasne Advanceove seksi cote, ki dajo vedeti, da bo dan še zelo zanimiv in orgazmičen. Se počutim kot na sveže zaljubljeni otrok, metuljčki kar skačejo po trebuščku. Navalim na prvi zmenek, v oči mi bode lepa dama (Sigma 10)... malo flirtam in počasi mi misli šibajo leta nazaj, ko sem z bivšo ljubico (Sigma 7), izgubil nedolžnost s preletaškim načinom letalnega seksa. In glej jo zlomka, to leto je seksi bejba skočila v polnoletno damo.

Na štartu jo nežno razgrnem, njeno modro nebeško erotično perilo je kot v pravljici. Njeno bujno oprsje z velikostjo 27 (vzletna teža 90-110) mi namigne, da jo bo treba v termičnih pogojih kar držati, kajti moja teža je bila za to krasotico na spodnji meji (okoli 97 kg). Ta dama rabi močnega dedca. Ni panike, sem samozavesten in verjamem v svojo moč. Primem jo za njena čvrsta polna bedra, pardon, za komande, in jo lepo nežno dvignem. Njeno telo se lesketa in ziblje v vetru. Dama obvlada mehko gibanje, ni pretiranega pritiska v bedrah (ups, komandah). Predigra je takšna kot mora biti - dolga.

Počasi ujameva val strastnega vetra in se hop, odlepiva v breztežno stanje novim dogodivščinam naproti. V zraku je močan erotični naboj (termika). Izkušena dama mi pokaže, da si želi še in še. Trenutno me lastna šibkost (lastna teža) spravlja v zadrego. Spotoma jo preučujem, gledam njene obline, ter seksi zibanje, uh in ah...kmalu jo naštudiram in...ehee, zbudim v sebi svojega leva in ji dam vedeti, da bom jaz tisti, ki bo vodil maratonski seks. Nasmehne se, spne si lase in hop jo primem za joške (gas). Na dotik čvrste, mehke, potem pa kar prijetno stopnjuje hitrost (trim) in skupaj jahava valove v zraku.

Madonca, krožno zibanje (centriranje stebra), ji kar lepo uspeva, točno ve, kje je njena točka G in prav tam bo hotela, še, še in še...ni kaj, dama je vztrajna. Ta seks še kar traja, se odločim se še za eno zanimivo pozo. Primem jo za boke, jo nežno šeškam po ritki (stransko zapiranje)...vauuu, kak seksi glasek »bum-bum«! Noro, se vidi da je dama vajena vsega. Varnost ima dobro preštudirano. Skratka počutil sem se kot, dober zaščiten durex kondom. Še nekaj časa naju je vabilo sonce. Na koncu, ko sva oba doživela orgazem, sva spoznala pot, ki vodi do srca. Čudovita

dama, je zame kot čisti tihi let metulja.

Vam povem še eno skrivnost: Ko sva z damo končala in se poslovila, mi pade na oko še druga lubika, ki sliši na ime PI2 (hike& fly). Mama mia, ta punca je pa vsestranska. Pokaže ti pravo pot do hitrega seksa, »predrzna roknrol bejba«. Zna biti tudi zelo umirjena in potrpežljiva za vse tiste, ki so neizkušeni v maratonskem seksu, ter vas korak za korakom, popelje do božanskih orgazmov.

Napade me žeja, po seksu se mi prileže pivo, zato povabim prijatelja, odštekane OMIKRON-a (Acro). Kolega mi v zraku poka take vice, da se od smeha skoraj poserjem.

Joj, kakšen nor dan. Kaj pa, če je bila to le velika debela pravljica?

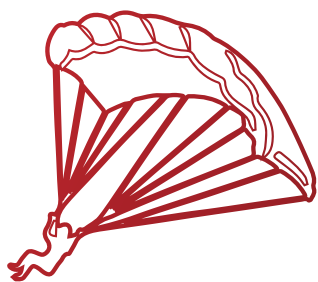
Presodite sami, ne bo Vam žal

Wosa



18+

Modna pista via la Donačka Gora



Drage dame, saj imate rade blišč,
modo in ekstravaganco, kajne?

Si predstavljate, da ste v slačilnici in zagledate
seksi vrtoglavo visoko petko. Ena in edina petka
vudivalejka (beri: Woody Valley X-Rated 7). Z užitkom
se jo dotaknete, vaše telo drhti in počasi z nasmeškom
smuknete vanje. Oooo, čisti balzam za vaša stopala.
Zapenjate paščka okrog gležnjev, vaše roke postajajo potne
in začutite, da se vam podajo kot uliti. Uuu, dogaja se! V vas se
začne pretakati erotična energija. Začnete plesati in padete v trans.
Ha, dame, katera ne čaka ali sanja, ko vas šarmantno očarljiv mladenič
(Nova Mentor 5), strastno ovije k sebi in skupaj zaplešeta erotični ples v
navalu strasti?

Skupaj sta objeta, vajin ples je romantičen. Čista poezija mehkode (dvig in
handling). Primete ga za roke in mu daste vedeti, da si želite nekaj več... Pravi
ljubimec, ve kaj mora storiti. Odvleče vas drugam in občudujete njegovo
nežno čvrstost (kupola). Preprosto se mu prepustite in se potopite v svoj
svet fantazije. Elegantno vas z jezičkom ljubkuje, vaše telo drgeta, sok
naslade vas popelje v užitek in se zvijate v orgazmičnih krčih (hitrost,
finesa). Še naprej uživata v rahli sapici, ki hladi vajini potni telesi.

Želite si, da bi se čas ustavil in se seksi petke nebi nikdar snele.

Enostavno bi ljubko zazrl globok vroč pogled v ljubimca, mu sedle v
naročje in zibajoče zahajale svoj ples.

Se nebi počutile kraljevsko?

Wosa



NOVA

MENTOR 5

OZONE



- 3 različne barve (modra, zelena, rdeča)
- možnosti kombinacije 3 različnih velikosti sedežev in vreč
- 3 različne debeline vreč (likra, 570, 720)
- 2 različni deski za noge (polikarbonatna ali karbonska)
- 2 različna protektorja (različna teža)
- v velikosti M/M z likra vrečo: 2,46kg

TOMAT  SPORT

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

DRŽAVNO PRVENSTVO V PRELETIH

V OČEH METULJA

Letošnje državno prvenstvo v preletih je končano. V železnikih se je zbralo približno 120 pilotov, vsak izmed teh tako ali drugače željan dobrega rezultata. Žal, je moj vtis o državnem prvenstvu, čeprav so bili dobri letalni dnevi, razmeroma slab.

Kot prvo smo padalci nadpovprečno glasni vedno kadar debato zanese na medijsko pokritost našega športa. Debata se razživi in vsepovprek se pritožujemo, kako naši novinarji pišejo zgolj o nesrečah in nič o dobrih rezultatih naših reprezentantov. Pa vendar, kako naj povabimo novinarja na najbolj plemenit dogodek slovenskega jadralskega padalstva, ko pa je ta lociran pod kozolcem v Železnikih. Pozdravljam vsakršno domačnost tako družbe kot okolja, a šli smo predaleč, kot že ničlikokrat doslej. Registracija je potekala v krasni dvorani na Češnjici v Železnikih. Zakaj ni bil tam epicenter dogajanja, ne vem.

Na prvi tekmovalni dan v nedeljo nas peljejo na Krvavec. Sestavijo nam lepo disciplino po grebenu kjer se nizem zaletim v vzhodnik na Dobrči, a nič hudega, številni tekmovalci so v cilju jaz pa sem se nekaj naučil – zato tudi hodim na tekme. Po večerji se spravimo domov, saj nas v ponedeljek pričaka fronta.

V torek sestavijo krasno disciplino s štartom na Ratitovcu. Od tod letimo do Mosta na Soči, Gorenje vasi in nazaj v Železnike. Na štartnem markerju imam krasno pozicijo. Par minutk pred markerjem se zgolj slučajno znajdem med najvišjimi in odpeljem naprej. Verjetno sem celo prvi obrnil marker, da se še malo pohvalim. A cena letenja spredaj je, da ne veš kaj počnejo tisti zadaj. Medem ko smo jaz in še trije ali štirje piloti nazaj priklopili na greben, se je glavčina odpeljala nad dolino in našla močan termični steber. Mi pa smo švicali, da nebi pristali v kakšni grapi pod Ratitovcem. Ampak to je tekma, to je del tega športa.

Še preden pridemo do Mosta na Soči gledam desno proti Karavankam kako dežuje. Nič spornega, dež je daleč. Obrnem Most na Soči in letim proti Gorenji vasi. Na Poreznu se oziram proti Ratitovcu. Nad njim črni oblaki, dež čedalje bližje in že se sprašujem kdaj zaboga bo tekma ustavljena. Nič. Iz Porezna letim direktno na Gorenjo vas, kar je bila slaba odločitev. Ali pač ne? Ko pridem do Gorenje vasi je namreč kristalno jasno, da četudi mi v vsej tej temi čudežno uspe pobrati na Blegošu, zadaj

že dežuje in v cilj zagotovo ne moram. Pristanem v vasi Suša pod Blegošem, zložim in že škropi. Pet minut zatem celo nekaj toče. Kako so se znašli tekmovalci pred mano, ki so ravno še preskočili Blegoš, ne vem.

V sredo zaradi dežja in pokritosti ne letimo, v četrtek pa smo nazaj na Krvavcu. Preveč optimistično sestavijo disciplino in nikogar ni v cilju, a kljub temu pristanek v Predvdvoru, kjer je potekal turnir v odbojki na mivki, ni bil slab zaključek dneva.


Kraljevi dan je petkov dan. S Krvavca do Žirovnice, potem pa zadaj v Begunjščico in po grebenu do Avstrijske meje. Krasno, predvsem zato, ker proti avstrijski meji še nisem letel. Okoli Dobrče in Svetega Petra sicer precej vetra in razbite termike, ampak se je dalo – malo na silo. Prvič v življenju sem v cilju celo boljši od svetovnih asov, ki so pristali pod Dobrčo ozirom tam nekje.

Zadnji, sobotni, dan je baza pod Krvavcem. Do pričetka tekme ob 14:15 se sicer dvigne do 1800 m in mi se končno spopademo s približno 60 km dirko po grebenu do Kriške in nazaj. Za veliko večino, tudi mene, je bila usodna koprena. »Škoda, da nisem malo bolj opazoval svoje okolice in neba,« si rečem in se spet nekaj naučim. Kljub kopreni, kar nekaj ljudi v cilju.

Novi državni prvak je Primož Suša, pred Jurijem Vidicem na drugem mestu in Jožetom Molekom na tretjem mestu. V EN C kategoriji sem zmagal, za mano Matic Egart in tretji Stojan Krajnc. V EN B kategoriji je slavo požel Dušan Durkovič pred Rokom Lotričem in Mohorjem Prevcom. Borcem iskreno čestitam!

Grenak priokus letošnjega državnega prvenstva predstavlja problem točkovanja in zračnih prostorov okoli Krvavca. Organizator se je namreč odločil, da bo za točkovanje uporabil še nepreizkušen sistem ali programsko opremo, če hočete. Kar je vzbudilo precej negotovanja in nepotrebnih debat tako med tekmovalci kot tudi z organizatorjem. Nov sistem, ki ga osebno nestrpnost pričakujem je vse prej kot slab, a preprosto še ni pripravljen za uporabo. Kot velja za vsak sistem, ki se ga na novo razvija.

Izključno napačna odločitev organizatorja je botrovala k temu, da je državno prvenstvo zaznamovano z burnimi debatami o smiselnosti in pravilnosti rezultatov. Prav je, da se novi sistemi testirajo in razvijajo, to je vsakemu izmed nas jasno, a to se običajno počne vzporedno ob referenčnem sistemu/programu, čigar rezultati bi morali biti javno objavljeni in ne ravno obratno.



I
KIND
OF DO THINK
OF MYSELF AS A
SUPERHERO AND JUST FLYING
HIGH, AND DOING THESE CRAZY
FLIPS.
- GABBY
DOUGLAS





Organizator se kasneje sicer opraviči za nastalo zmedo, a »škoda« je že bila storjena.

Drugo jabolko spora so zračni prostori okoli Krvavca. Naj bo vsem jasno, da je letenje na Krvavcu omejeno na 1830 m nadmorske višine.

Na Zvohu zadaj lahko že precej višje. A ker zračna kontrola ni odobrila več, se je bil organizator primoran

držati omejitve 1830 m, kar

tudi jasno pove na brifingu prek tekmovalnim dnevom. Vsak kršitelj,

naj bi bil kaznovan z nič točkami. Brez

možnosti debate (debata je kasneje kljub temu bila). Drug problem je predstavljalo letenje v

CTR prostoru. Zaboga, še polovica uradnega pristanka v Cerkljah pod Ambrožem je v CTR prostoru. Vsak let v

CTR, četudi se gre zgolj za izogibanje pristanku na drevesu, naj bi bil kaznovan z nič točkami. Sledili so številni ugovori, zato organizator popusti in vsem kršiteljem odšteje le 5 % točk.

Sila preprost razlog, zakaj so bile vse pritožbe na temo CTR prostora in višinske omejitve sploh možne, je pomankanje informativnega brifinga pred

začetkom tekmovanja. Od Slovencev se je sicer pričakovalo, da poznajo domači zračni prostor, a več kot polovica tekmovalcev je bilo tujih. Naloga organizatorja

na večjih tekmovanjih je, da tekmovalce seznanijo s posebnostmi in pravili letenja na območju. Kaj se ne sme, kaj se sme. Kje je nevarno, kje ni nobenih skrbi. Uvodnih sestankov po registraciji v Dvorani na Češnjici bi rešil vsakršno debato na temo obeh perečih problemov zadevajoč zračnega prostora. Osebnostno zagovarjam kazni z nič točkami, a sem verjetno precej pristranski, saj najbrž nebi bil med kaznovanimi.

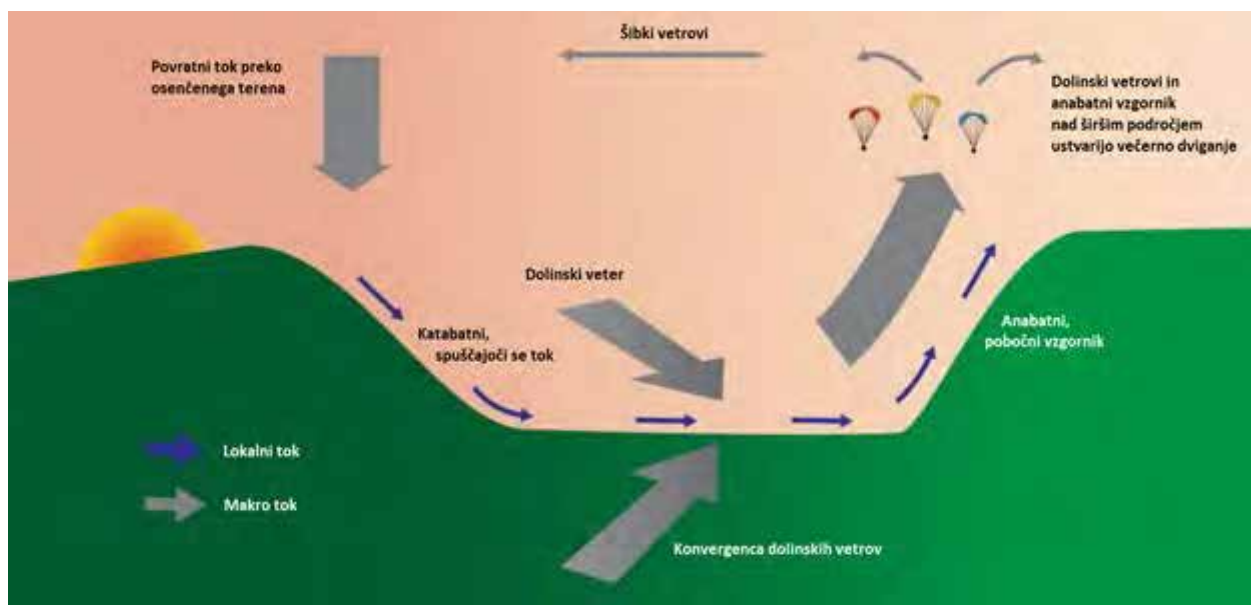
Da smo lahko kljub 130 eur štartnine ostali brez paketov s hrano in se na vzletišče peljali tudi v prtljažniku kombija težko štejem kot dobro izkušnjo. Naj omenim še razmeroma stalno prakso v tujini, npr. Avstriji. Tam vsakemu tekmovalcu za vsak vnaprej odpovedan tekmovalni dan povrnejo določen znesek plačan pri štartnini. Na avstrijskem državnem prvenstvu v juniju so tako po dveh odpovedanih tekmovalnih dneh vsakemu tekmovalcu vrnilo 40 eur. V Sloveniji podobne prakse še nisem zasledil, zato mogoče tudi tole ni najbolj primerno mesto za pritoževanje – omenim pa vseeno.

Osebnostne vtise povzel:

Mitja Jančič, DJP Metulj



NOVA TEORIJA O VEČERNI TERMICI



Večerno termiko poznamo kot značilno široko področje nežno dvigajočega se zraka, ki je komaj močnejše od propadanja padala, v širokem območju dviganja pa so posamezna močnejša območja. V zadnjih kilometrih na preletu lahko preletaši ta dviganja izkoristijo še za poslednji preskok. Ostali ta pojav lahko izkoristijo za lahkotno in nezahtevno jadranje ter uživanje v razgledih.

V jadralskih učbenikih pogosto najdemo preproste razlage večerne termike. Morda zato, ker nihče zares ne razume kompleksnih zakonov tega poznopoldanskega pojava. Raziskovalni meteorologi šele zdaj odkrivajo prave razloge poznopoldanske dinamike večernega zraka.

Eden od razlogov, zakaj ni dobre razlage, je morda ta, da ta jadralski čudež ni posledica enega samega in širšega pojava.

KONTINUITETA MASE

Razvoj nežnega in razprostranega večernega dviganja je na določeni lokaciji zelo odvisen od topografskih značilnosti in karakteristik površine. Pri tem moramo, ne glede na lokacijo, upoštevati tudi nekatera osnovna meteorološka načela.

Najpomembnejše je, da upoštevamo koncept kontinuitete mase. Gre za



prefinjen način, kako povedati, da v zraku ni področij z vakuumom. Zračna masa, ki neko mesto zapušča, mora biti nadomeščena z enako količino zraka od drugod. Zračni žepi ne obstajajo.

Npr. za večerno termiko, ki se izraža kot prostrano območje dvigajočega se zraka, hitrosti 1-2m/s, bo po svoji naravi potrebna znatna površinska konvergenca. Da bi lahko za področje rekli, da se na njem pojavlja večerna termika, bi ta konvergenca morala trajati vsaj pol ure.

VEČERNO OHLAJANJE

Vredno je poudariti enostavno in pogosto ponavljajočo se razlago, da pobočje, ki zapade v senco, začne proizvajati katabatni, spuščajoči se tok zraka, ki na bližnjem osojnim pobočju sproži večerno termiko. Pomanjkljivost tega pojasnila je, da je doseg tega poznopoldanskega toka dokaj omejen, saj tudi ko se začne in postopno stabilizira dno doline, sam zase ne zmore nadomestiti tako izdatne količine dvigajočega se zraka, kot se često pojavi na osojnih pobočjih.

Vredno je razmisliti, kaj se še dogaja v območju senčnega pobočja. Plast zraka tik ob površini je stabilna in negativno plovna. V tem je razlog, da se steka po pobočju navzdol. To pomeni tudi, da senčno pobočje in kasneje dno doline, ne proizvajata več termike. Stabilen zrak na površini ju zdaj loči od zraka nad njima. Dvigajoč se zrak, ki je povzročil večerno termiko, se na koncu približa krovni inverziji, kjer se vodoravno razprši in na koncu potone. Veliko in ločeno hladno področje, ki termike ne proizvaja več, je zdaj idealno za sprejem tega povratnega toka.

Naslednjič, ko kuhate kašo na štedilniku, si vzemite trenutek in opazujte gibanje zrn, ki nakazujejo kje se tvorijo območja dviganja in spuščanja vode v loncu. Nato lonec pomaknite na rob grelca tako, da bo vir toplote ob strani. To bo omogočilo, da bo konvekcija v ogrevanem delu močnejša in bolj koherentna. Del lonca, ki je zdaj umaknjen iz grelca, bo tako bolj dovzeten za povratni tok.

DODAJMO ŠE KONVERGENCE

Dopolnilni mehanizem večerne termike je lahko konvergenca dolinskih vetrov, ki se vzpostavi pozno popoldan. Topografija, ki veje dolinskih vetrov kanalizira nasproti, vzpodbuja nastanek večerne termike. Če je bil dan termično aktiven, je pričakovati, da bo temperaturni profil zraka (gradient) v dolinah zelo blizu profilu po suhi adiabatni, to je 1°C manj na vsakih 100

metrov dodatne višine, saj konvekcija poskrbi za dobro mešanje zraka v mejni plasti. Gre za enako stopnjo ohlajanja, kot ga pričakujemo za zračno maso, ki se dviguje. To pomeni, da se bodo združujoči dolinski vetrovi, ali tisti, ki pihajo npr. skozi zožitev doline, z veseljem preusmerili navzgor in postregli z bogatimi območji večerne termike.

Seveda, tako kot je tekom dneva termika omejena s krovno inverzijo, bo to veljalo tudi za vertikalna dviganja v konvergencah dolinskih vetrov in pri dinamičnem dviganju zraka. Krovna inverzija predstavlja mehko zgornjo mejo dviganja zraka. Teren predstavlja spodnjo trdo mejo. Vse, kar gre med tema mejnima površinama gor, mora med njima priti tudi dol. Vse, kar se v mejni plasti ob tleh steka, se mora ob krovni inverziji na vrhu razhajati.

V tem tiči bistvo obravnavane ideje – v povratnem toku. Če se v poznejšem popoldnevu razvijejo izrazita osenčena področja, ki zrak hladijo in stabilizirajo, se tja začne stekati povratni spuščajoči tok zraka. Kot protiutež se pojavijo področja dvigajočega se zraka – večerna termika. V zgodnejšem popoldnevu je verjetnost intezitete tega pojava bistveno manjša.

PLANOTE IN POLICE

Nazadnje je treba opozoriti še, da pogoji za večerno termiko niso nujno omejeni na sistem dolin. Področja višje ležečega terena, kot je pri nas npr. Nanos, imajo lahko rob, ki je obrnjen proti zahodu. Če kamnito in suho pobočje roba prestreže žarke popoldanskega sonca, lahko kot vir vzgona deluje pozneje kot okoliške ravnice.

Ko se začnejo oblikovati stabilni hladni bazeni zraka, se zahodni veter, ki piha čez ravnice, lahko začne ločevati od površine. Ko le-ta zadane ob rob planote, se njegove zračne mase preusmerijo navzgor in lahko enostavno nadaljujejo še precej visoko. Slednje omogoča nevtralna stopnja gradienta. Veter, ki je preusmerjen navzgor, tako z veseljem nadaljuje v tej smeri – navzgor. Še najbolj to drži za šibke vetrove.

Četudi je večerna termika pojav, ki ga stežka natančno opredelimo, je vsekakor vredno v njej uživati!

Honza Rejmanek – meteorolog in že od leta 1993 jadralni padalec. Na Red Bull X-Alps je tekmoval že petkrat in bil leta 2009 tretji. Živi v Kaliforniji. Povzeto po Cross Country 179, prevedel in priredil Jernej Bodlaj



BAZA

Relativno zgodaj ste prispeli na vzletišče. Medtem ko pripravljate svojo opremo, opazite čudaškega kolega, kako nad svojo glavo nekaj vrtinči. Nobena skrivnost ni, da je naš šport poln ekscentričnih posameznikov, a kljub temu se čudimo takemu ritualu pred letenjem.

Izkaže se, da ta naš nori prijatelj nad glavo vrtinči posebno napravo z dvema termometroma. En termometer izgleda kot majhna vlažna gaza nanešena na žarnico.

Za kaj se uporablja? Da izmerimo temperaturo zraka in vlažne gaze.

Temperatura gaze

Kaj mi pove temperatura vlažne gaze? Enostravno povedano, je to najnižja temperatura, ki jo dosežemo z izparevanjem vode v zrak. Vedno kadar ne prihaja do saturacije zraka, t.j. vedno kadar niste v megli ali v oblaku, bo temperatura vlažne gaze nižja od temperature okoliškega zraka. Temperature gaze bo vedno večja od temperature rosišča.

Z izmerjeno temperaturo zraka in gaze se osredotočimo na priloženo tabelo in določimo temperaturo rosišča. Moderni merilniki so nekoliko drugačni. Tam je lahko tabela povsem odvečna, za lažje razumevanje

bomo na moderne merilnike pozabili.

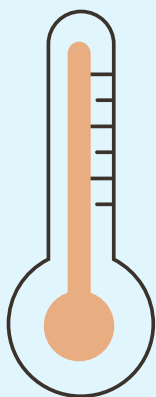
Kadar je z rdečo barvo obkrožena številka nad lediščem, jo lahko izmerite tudi s kozarcem vode in kockami ledu. V kozarec postopoma dodajate led in mešate s termometrom. Takoj ko se na steklenem kozarcu pojavi kondenzacija, s termometrom izmerite temperaturo vode. Izmerjena temperatura je temperatura rosišča. Slednja metode je bistveno manj natančna, toda deluje.

Baza oblakov

Pred letenjem se vedno radi naučimo kaj novega. Toda kako naj si pomagamo s temi tremi temperaturami? Lahko z njimi določimo višino baze oblakov?

To je pravzaprav točno to, kar skuša nori pilot na štartu poleg vas ugotoviti. Le tako lahko optimalno načrtuje svoj let. Bolj kot je zrak suh, višja bo baza (dokler termičnega vzgornika ne ustavi kakšna inverzija še pred kondenzacijsko točko).

Višino baze oblakov lahko oceno tako, da izračunamo razliko med temperaturo zraka in temperaturo rosišča. Vsaka stopinja Celzija razlika



Dry-Bulb Temp (°C)	Difference between Wet-Bulb and Dry-Bulb Temperatures (°C)															
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
-20	-20	-33														
-18	-18	-28														
-16	-16	-24														
-14	-14	-21	-36													
-12	-12	-18	-28													
-10	-10	-14	-22													
-8	-8	-12	-18	-29												
-6	-6	-10	-14	-22												
-4	-4	-7	-12	-17	-29											
-2	-2	-5	-8	-13	-20											
0	0	-3	-6	-9	-15	-24										
2	2	-1	-3	-6	-11	-17										
4	4	1	-1	-4	-7	-11	-19									
6	6	4	1	-1	-4	-7	-13	-21								
8	8	6	3	1	-2	-5	-9	-14								
10	10	8	6	4	1	-2	-5	-9	-14	-28						
12	12	10	8	6	4	1	-2	-5	-9	-16						
14	14	12	11	9	6	4	1	-2	-5	-10	-17					
16	16	14	13	11	9	7	4	1	-1	-6	-10	-17				
18	18	16	15	13	11	9	7	4	2	-2	-5	-10	-19			
20	20	19	17	15	14	12	10	7	4	2	-2	-5	-10	-19		
22	22	21	19	17	16	14	12	10	8	5	3	-1	-5	-10	-19	
24	24	23	21	20	18	16	14	12	10	8	6	2	-1	-5	-10	-18
26	26	25	23	22	20	18	17	15	13	11	9	6	3	0	-4	-9
28	28	27	25	24	22	21	19	17	16	14	11	9	7	4	1	-3
30	30	29	27	26	24	23	21	19	18	16	14	12	10	8	5	1

pomeni približno 125 m višine med površjem in bazo oblaka.

Če je temperatura zraka na vzletišču 20 °C in temperatura vlažne gaze 14 °C, je njuna razlika 6 °C. V tabeli ugotovimo, da je temperatura rosišča tedaj 10 °C, kar pomeni, da bo baza najverjetneje približno 1250 m nad tlemi.

Temperatura rosišča se čez dan le malo spremeni, saj je odvisna od količine vodne pare v zračni masi. Razen če nenadoma prinese bolj suh ali vlažen zrak, bo temperatura naslednjih nekaj ur skoraj zagotovo ostala precej nespremenjena.

Toda sonce bo segrevalo tla in s tem se bo večala temperaturna razlika med temperaturo zraka in točko rosišča. Če temperatura na vzletišču naraste za 4 °C se bo baza oblaka dvignila za približno 500 m.

To je točno to kar opazimo na večini dobrih vzletišč. Baza oblakov se čez dan dviguje in je najvišja sredi dneva ali že rahlo v popoldnevu. V večernih urah, ko se gretje površja ustavlja, se zrak ohlaja in baza oblakov spušča. (So tudi izjeme! Kot recimo vzletišča, za katere je značilno, da v popoldanskih urah prinese nekoliko bolj vlažen zrak, npr. Bir/Billing v Indiji: Popoldan je baza nižja zaradi vlažnega zraka. In to je nujno upoštevati pri načrtovanju leta s povratkom.)

Ni aplikacija

Gre za preprost vlagomer, ki meri količino vodne pare v zračni masi. V dobi

različnih vremenskih modelov, pametnih telefonov in drugih tehnologij se zdi precej smešno, da bi nekdo uporabljal antično oblikovan merilni inštrument.

Njegova prednost je v preprostosti. Ne potrebuje baterij. Danes poznamo celo take, ki ne vsebujejo živega srebra.

Kadar bivakirate lahko ocenite tudi kakšna bo temperatura ponoči. Če slučajno ne prinese suhih zračnih mas bo temperatura rosišča zelo blizu temperaturi zraka ponoči. To še najbolj velja za mirne in jasne noči.

Na jasno noč se površje ohlaja in pogosto se zbudimo v rosno jutro. Gre za kondenzacijo vodne pare na površini. S fizikalnega stališča se energija porabljenega za izparevanje vode sprošča. Ni zgolj slučaj, da dnevu z visoko bazo sledi hladna noč.

Honza Rejmanek, Cross Country 182

Prevod: Mitja Jančič, DJP Metulj

MENTOR 5



NOVA

WWW.NOVA.EU

031 304 543 DUŠAN

MISTYDULE@GMAIL.COM





SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	EKIPA V NBA NEW ORLEANS PELICANS	SAMOS- TOJNI PO- DJETNIK DVOSPOL- NOST	↓	↓	IKAR	IZDELO- VALEC SIRA	ŠOLSKO UČNO SREDSTVO	AVTOMO- BILSKA OZNAKA MAKARSKE	JAPONSKI ADMIRAL, POMORSKI MINISTER IN VODJA JAP. FLOTE MED 2. SV. VOJNO, NAGANO (1880-1947)	DRŽAVA NA BLIŽ- NJEM VZHODU	BESEDILO, KI SE ZAPISUJE SPROTI	CESTA Z DREVESI OB STRA- NEH, DRE- VORED
NAS- PROTJE STAREGA					JAPONSKA ROKO- BORBA 15. IN 22. ČRKA					ŽENSKO IME		
ČAS OBEDA										ORANJE ŽGANJE, DŽIN		
MEŠANI- CA, ZMES, GLASBENI VENČEK								KRŠČAN- SKA LJU- BEZEN UNITED NATIONS				
28. RUSKA ČRKA					SLO. NOG. KLUB KNEŽEVINA V JV ARABUJI							
AVSTRIJSKO MESTO NA VZHODNEM TIROL- SKEM OB REKI DRAVI												
RUSKI ZLATI RO- KOMETAŠ NA OI V SYDNEYU										SAN ANTONIO		
MUSLI- MANSKO MOŠKO IME												
PRIPO- VEDNIŠ- TVO												
DUŠIKOV OKSID			VEZNIK ČLAN OS- VOBODIL- NE FRONTE									
HUDO- BIJA, ZLOBA				PREDPONA BESEDAM S KEMIJSKO TE- MATIKO	NEKDANJA MEZOPO- TAMIJA							
ZAIMEK, KI OZNAČUJE NEZNANO OSEBO												
ŠTUDENTSKA ORGANI- ZACIJA SLOVENIJE												
VOZNIK												
OSAMLJE- NOST												
PLOD STROČNIC												



POMOČ

POTPURI: mešanica

LEV VORONIN: ruski rokometaš

OSAMI: japonski admiral

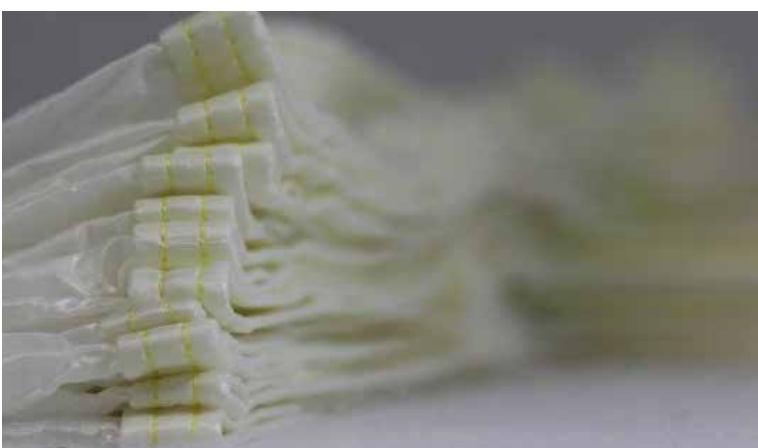
TOMATOSP^{ORT}

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



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

Veliko artiklov na zalogi



WWW.777GLIDERS.COM

KNIGHT

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

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

TRIPLE SEVEN

HIKE & FLY JE SEZONA, KI SE NIKOLI NE KONČA. PRI TRIPLE SEVEN JE TAKO NA VOLJO NOVI D-LIGHT, KI JE CERTIFICIRAN V A RAZREDU. UPORABLJENI SO MATERIALI, KI PRINAŠAJO NAJBOLJŠI KOMPROMIS MED TEŽO IN VZDRŽLJIVOSTJO, OPLAŠČENE VRVICE PA POSKRBIJO ZA NEMOTEČE ŠARTE.

D-LIGHT JE NA VOLJO ZA TESTNI LET V AJDOVŠČINI ALI PO DOGOVORU.

D-LIGHT

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

