

# September 18

Interno glasilo za jadralne  
padalce in zmajarje

Za interno uporabo





# NOVOST

## ZPLS letalni dresi

Upravni odbor Zveze za prosto letenje Slovenije je v sodelovanju s **ponudnikom športne opreme MARKETING ELDAMEDO**, d.o.o. (ki med drugim skrbi tudi za garderobo Slovenian paragliding teama), pripravil **ZPLS letalne drese**, ki se jim enostavno ne

boste mogli upreti!  
Dresi, oz "speedarmi", so **izdelani iz najkvalitetnejših materialov**, kombinacije **Lycre na zadnji strani in rokavih ter Windtexa, neprepirljivega materiala na sprednji strani.**

Uporabljene so razpoznavne barve ZPLS, na voljo pa vam je dizajn brez zadrge in dizajn z dolgo zadrgo. **Mogoča je tudi klubska personalizacija, ki jo lahko izkoristite za popestritev desnega rokava dresa.**

## Skupaj urejeni v nebo!

**Windtex**

**Lycre**

**Klubska personalizacija**

Naročila bo sprejemalo podjetje MARKETING ELDAMEDO d.o.o., Opekarska ulica 10, 1330 Kočevje, preko e-pošte [ciril@eldamedo.si](mailto:ciril@eldamedo.si) ali tel. št. 041 739 805.

Naročila bodo poslana v proizvodnjo, ko proizvajalec prejme zadostno število le-teh, vendar pa min. 1x mesečno!

*S proizvodnjo pričnejo po 15. septembru, ko bo dogovorjena tudi finalna podoba ZPLS dresa.*

**osnovni dizajn**

49,90 € (40,90 + DDV)

**Model basic** z dolgo zadrgo

46,90 € (38,44 + DDV)

**osnovni dizajn + personalizacija**

59,90 € (49,10 + DDV)

**Model basic** brez zadrge

54,90 € (45,00 + DDV)

2 Varnost v našem športu, kaj je to? | 4 Posvet uporabnikov zračnega prostora | 5 Vabilo na 40. obletnico prvega državnega prvenstva v letenju z zmaji | 6 Nova varnostna pravila za radijske postaje v Dolomitih | 8 Coupe Icare | 10 Tekmovanja - rezultati | 12 Vremenska postaja Ljajak | 16 Paralisa 2018 | 18 EP v natančnosti pristajanja z jadralnimi padali, Kobarid | 20 Ivanec open 2018 | 22 Kobala open 2018 | 24 Kako leteti dlje? | 31 Zakaj že letimo ... | 34 Razglednice z naših vzletišč | 42 Legende prostega letenja: Vse najboljše "nono Tulio" | 44 Lago di Idro: Tečaj izrednih postopkov v zraku | 48 Porušitev jadralnega padala | 54 Naši "pionirji" jadralnega padalstva | 56 Pogled nazaj | 58 Iz Erzetovega dnevnika: Kdor je dober, ne leti (padalska dobrota) | 60 Križanka

# 13 TEKMOVANJE PGAWC Kazahstan

# 28 DNEVNIK Maraton treh stotk

# 36 VABILO V TUJINO Mehika

# 39 GOSPOD Z ELANOM Polet z 90-letnikom

# 50 ČLANEK Jadrarno padalo in njegova konstrukcija

Ikar, interno glasilo za jadralne padalce in zmarjarje  
September 2018

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

Fotografija na naslovnici: Andreja Bezjak

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

# POROČILO

## Varnost v našem športu, kaj je to?

**Avtor: Bojan Žižmond,**  
predsednik ZPLS

**E**uropean Safety and Training Committee of the European Hang-Gliding and Paragliding Union (ESTC) - Evropski odbor za varnost in usposabljanje Evropske zveze padalcev in zmajarjev.

Ugodne letalske karte pri nizkocevnem prevozniku so rezervirane in predstavnika tudi dogovorjena za odhod. Lep junijski vikend se nama obeta v francoski Nici. V četrtek, dan pred odhodom, me kličejo iz agencije in sporočijo odpoved leta zaradi stavke kontrolorjev. Super, kaj pa zdaj!? Pokličem Jožeta Vidmarja in seveda je odločitev za prevoz z avtom edina logična izbira. »Pa, da ne pozabiš vzeti padala,« mi zabiča Jože. V petek zjutraj vstaneva ob petih in odrineva. V Nico prispeva ob pol

enih brez problemov, kot bi mignil. Najdeva hotel, se prijaviva in takoj pohitiva proti vzletišču Gourdon, ki je nad Nico, oddaljeno približno eno uro vožnje. Po prelepi pokrajini prideva na vzletišče, kjer nama baze oblakov kazijo pogled v dolino. Nič z letenjem, tudi napoved ni najboljša. Da bo kaj bolje, skleneva, da si ogledava bližnjo istoimensko vasico, ki leži kakšnih dvesto metrov nižje in da lokalne pilote povprašava za nasvet, kako se tu leti. Na žalost je bil ta dan že zapravljen, pa tudi nobena letalca ni bilo več tam. Vse skupaj prestaviva na nedeljo in upava, da nama bo vreme le naklonilo en letalni dan. Zvečer se dobimo v hotelu še z ostalimi udeleženci ter se po večerji napotimo na kratek sprehod po Nici.

Slovenija do sedaj še ni bila udeležena na tem posvetu, ki ga Evropska zveza za prosto letenje (EHPU) prireja vsako leto. O pomembnosti te konference o varnosti in usposablja-

nju pove podatek, da razen Avstrijcev in Romunov ni manjkal nihče.

Dnevni red se je pričel s podatki raziskav nemškega DHV-ja. Gospod Karl Slezak, ki je pri njih odgovoren za varnost, nam je z grafi in tabelami pojasnjeval rezultate testiranj sedežev, izdelanih po sedaj veljavnih standardih, ki so opremljeni z različnimi zaščitami. Primerjava testov je bila med penami debeline do 10 cm, nad 10 cm, ter zračnimi komorami. Penaste zaščite, debele 10 cm, ne zadostijo LTF testu, kjer se simulira padec iz višine 165 cm. Najboljše rezultate zaščite imajo zračne komore ali kombinacije komora/pena, vendar imajo tudi slabosti. V fazi vzletanja komore niso polne, pa tudi ob udarcu pilota na teren pod stranskim kotom se ta komora večkrat izpodvije. Predlog popravka pri novem vmeščanju v standard sedežev za airbag ali zračno komoro bo vzmet ali druga prenapihljiva komora, ki bo omogočala zaščito pilota že pri vzletu. Tudi test sedežev za padce, EN 1961, bo treba zastaviti širše, saj zaenkrat meri le sile pri padcih v položaju naravnost navzdol.

Opozoril nas je tudi na raziskavo testiranj najnovejšega sedeža proizvajalca Advance in sicer za model Progress 3. Tukaj smo se vsi strinjali, da je potrebno izsledke te raziskave opisati v člankih naših revij, saj proizvajalec problem rešuje le na način opisa v navodilih za uporabo sedeža in v varnostnem opozorilu (Safety notice) na svojih spletnih straneh. Izvlek reševalnega padala je namreč mogoč samo pod pravim kotom. Ročico rezerve, katero zagrabimo v primeru postopka v sili, moramo vleči v smeri lateralno proč od sebe. Ta pozicija in smer vleka je takšna, kjer imamo najmanj moči, brez dodanih pospeškov ali pojemkov, ki dodatno vplivajo na pilota. Pri poskusni izvedbi desetih pilotov sta rezervo odprla le dva. Ostali rezerve niso odprli, saj se ročica zatakne, če jo poskušamo vleči pod katerim koli drugim kotom. Upaj-





mo, da bo proizvajalec spregledal, da samo navodila in opozorila niso rešitev za varno uporabo rezerve in našel drugo rešitev v sami konstrukciji.

Naslednja tematika je bila klasifikiranje padal. Vsi so se strinjali, da je B razred preširok. Varianti nizke ali visoke B klasifikacije se bi naj odpravili. Z bolj natančnimi merilnimi instrumenti pri testiranju bi bil ta varnostni razred bolj točno definiran in enoten, ostala padala bi šla v A ali C. Med drugim so Švico predstavljali kar trije testni piloti, tako da smo imeli neposredne povratne informacije.

V čast nam je bilo spoznati gospoda Bruca Goldsmitha, ki je prišel izpostaviti zaskrbljenost in problem prevelike obremenjenosti pilotov tandem jadralnih padal in s tem posledičnih nesreč. Predvsem je tukaj izpostavil turistične destinacije - Turčija, Nepal, Švica... Njegov predlog je enostavno omejiti število tandemskih voženj pilota na dan in sicer ne več kot 5 potnikov. Sedaj v nekaterih državah, seveda ne v EU, po njegovih podatkih odpelje pilot tudi do 20 potnikov na dan. To pomeni bistveno manjšo varnost in možnost napak.

Izpostavljena je bila še zaskrbljenost glede FAI IPPI kartice za te pilote (izven EU), saj ponekod pridobijo to kartico brez ustreznega znanja in treninga. Razmišljalo se je tudi o

možnosti uvedbe EHPU IPPI kartice za pilote evropskih držav, pod evropskim nadzorom.

Popravljen je tudi grafična podoba pravil letenja za celotno unijo. Z Vidmarjem sva imela zelo argumentiran popravek pri grafični podobi, ki se bo upošteval. Novo grafično podobo bomo naslednjič objavili v naši reviji. Glavni projekt, ki ga bomo uvajali v naslednjem letu v ZPLS, pa je evidenca nesreč. Podatke nesreč že zbirajo Francozi, Nemci, Angleži, Švicarji, Norvežani, Nizozemci, Danci,... Nemška zveza za prosto letenje (DHV) je izdelala aplikacijo, v katero bomo v naslednjem letu vključeni tudi mi. Tukaj lahko povem bolj na kratko, da bo moral vsak pilot vsako nesrečo, ki jo je doživel, opisati v poročilu oziroma evidenci nesreč. Več o tej temi, ki zajema vse učitelje šolanja in učence ter nas pilote, pa opišem v prihodnji številki. Evidenca nesreč je zelo pomembna informacija, saj se iz njih največ naučimo.

Na celodnevem dogajanju je bilo na dnevnem redu še nekaj pomembnih točk. Na koncu je bila sprejeta tudi odločitev, da naslednje leto (1.6.2019) varnostno konferenco gosti Slovenija. Rad bi izpostavil pomen naše zveze in tudi evropske zveze. Zaščita naših članov ter posredno vseh pilotov na svetu. Zavedajmo se, da je Evropa gradnik prostega letenja,

od tu se učijo in kopirajo ostali narodi po svetu.

Po celodnevem "šihu" v konferenčni sobi in, na najino žalost, istočasno verjetno prelepem krasnem letalnem dnevu, nama z Jožetom ni ostalo drugega, kot da se odpraviva na večerjo in spat.

V nedeljo se prebudiva v krasen dan. Misli nama uhajajo ponovno na najbližje vzletišče. Se opravičujem, še bližje je eno nad Monte Carlom, vendar je od začetka maja do konca oktobra zaprto. Zopet sva v Gourdonu, ko prideva na vzletišče, seveda tam ni nobenega, saj nama veter piha po hribu dol. Skleneva obiskati njihovo bazo v gostilni. Lokalnih pilotov pri mizi ne moreš zgrešiti. Predstavim se in povem, da prihajava iz Slovenije. Ker sem jih nagovoril po angleško, me najprej niso navdušeno pogledali, ko pa so ugotovili, da sva Slovenca, je bila prva beseda Lijak in če poznavava Matjaža Klemenčiča. Takoj smo se spoprijateljili in izmenjali telefonske številke. Izvedela sva, da tudi prejšnji dan niso leteli. Tako so naju vsaj malo potolažili, pa hkrati tudi razložili, da tudi pri njih letos ni dobra letalna sezona. Prijazni in preprosti Francozi. Sem bom še prišel.

Zapisnik varnostne konference na spletu: [http://www.ehpu.org/content/estc\\_meeting2018\\_minutes.pdf](http://www.ehpu.org/content/estc_meeting2018_minutes.pdf)



# Posvet uporabnikov zračnega prostora

Avtor: Srečko Jošt

**K**ot uporabniki zračnega prostora do letos nismo bili povabljeni na noben posvet ali sestanek v zvezi z začetki priprav o spremembah v zračnem prostoru, tako da smo za spremembe v FIR (Flight Instrumental Rules), to je procedurah instrumentalnega letenja, na področju letališča Cerklje ob Krki, ki bi naj korenito posegle v zračni prostor, ki ga uporabljamo tudi drugi uporabniki, izvedeli šele letos spomladi. Te morebitne spremembe so nam bile pred-

stavljene s strani predavatelja iz Kontrole zračnega prometa Slovenije na predavanju o zračnem prostoru, ki ga vsako leto pred začetkom naše glavne sezone organiziramo za naše članke. Predvidena sprememba zračnega prostora grobo posega v velik del prostora med Podčetrtkom, Radečami in Novim Mestom, ki je bil do sedaj namenjen tudi drugim udeležencem zračnega prometa. Veliko naših društev opravlja svoje dejavnosti na bližnjih lokalnih vzletiščih, prav tako pa v tem prostoru svoje dejavnosti opravlja kar nekaj aeroklubov. V področje letališča Cerklje bi naj prišla iz strani CAA registrirana vzletišča (Lisca pri Sevnici) in neregistrirana vzletišča (Švarc pri Senovem, Veterinik pri Kozju). Tudi zelo blizu tega področja je kar nekaj registriranih (Žusem, Prnovše pri Radečah, Straški hrib in Pogorelec pri Dolenjskih Toplicah, Smuk pri Semiču) in neregistriranih vzletišč. Na teh vzletiščih naši člani opravijo zelo veliko letalnih ur, tako da je zračni prostor iz naše strani precej zaseden.

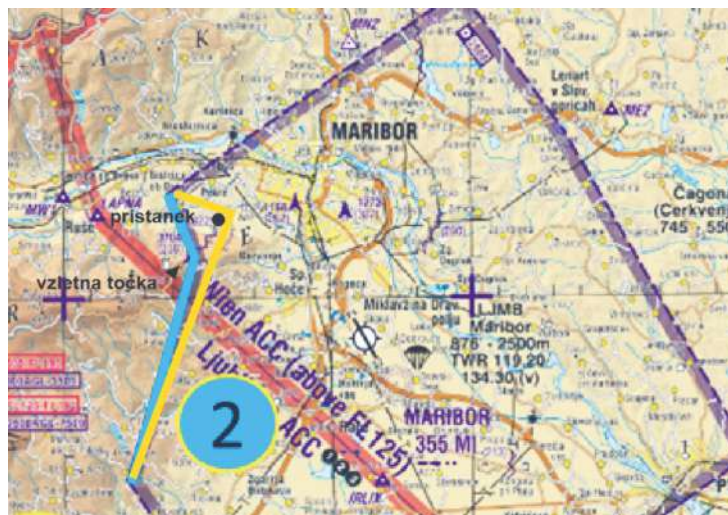
Z dopisom na ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za letalstvo, smo podali nestrinjanje s spremembo zračnega prostora v tako velikem obsegu, s prošnjo, da se upoštevajo pravila o usklajevanju in optimalni uporabi zračnega prostora, zapisana v Uredbi komisije evropske skupnosti (ES) št. 2150/2005, z dne 23. decembra 2005, o določitvi skupnih

pravil za prilagodljivo uporabo zračnega prostora. Objavljena je v Uradnem listu Evropske unije in v celoti zavezujoča in se uporablja v vseh državah članic. O usklajevanju in optimalni uporabi zračnega prostora govori predvsem uvodni del v točkah 1,8,9,15 in 18, ter 3.člen-Načela.

[http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DL\\_razno/2150\\_2005\\_slo.pdf](http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DL_razno/2150_2005_slo.pdf)

V mesecu maju smo bili nato povabljeni na ministrstvo na sestanek uporabnikov zračnega prostora. Predhodno smo pripravili in jim poslali vprašanja in naše pripombe, ki smo jih želeli izpostaviti na posvetovanju. Poleg zadev v zvezi letališča Cerklje ob Krki smo opozorili tudi na problem pristajalnega mesta pri letenju s Pohorja, ki je v CTR-prostoru in za katerega smo že pred dvema letoma predlagali rešitev in izrisali naš predlog z minimalno spremembo, ki pa zaradi takratnega nerazumevanja na kontroli letenja v Mariboru ni bil sprejet.

Na sestanku, dne 21.5.2018, je bila, poleg naših vprašanj, podana zaskrbljenost glede vpliva razvoja letališča na dejavnosti tudi iz strani Letalske zveze Slovenije in Aerokluba Novo Mesto. Polkovnik Blaž Pavlin, načelnik vojaškega letalskega organa je pojasnil, da je vlada že leta 2014 potrdila načrt razvoja letališča Cerklje ob Krki, izdelane so bile različne štu-





dije, tudi državni prostorski načrt, ki napovedujejo prihodnje delovanje in razvoj tega letališča. Spremembe v zračnem prostoru so posledica razvoja letališča. Kadar bo letališče zaprto, bodo v njem veljala pravila letenja, ki veljajo za letenje v zračnem prostoru G razreda. Spremembe se bodo predvidoma izvedle v letu 2019, na letališču bo zagotovljena služba kontrole zračnega prometa, ki bo vodila promet. Delovanje letališča Cerklje ob Krki po spremembi CTR ne bo onemogočilo izvajanje letenja v okolici. Pred dejansko uveljavitvijo predlaganih sprememb bo Ministr-

stvo za obrambo vsem uporabnikom omenjenih vzletišč podalo predlog o načinu izvajanja letalskih aktivnosti na njih.

Boštjan Pristavec iz Kontrole zračnega prometa Slovenije je izrazil dvom ali so določeni volumni zračnega prostora res potrebni taki kot so, in meni, da manevrski prostor je, ter da je spremembe treba uvajati na podlagi konstruktivnih predlogov, saj ima vsak uporabnik zračnega prostora svoje želje. Sodobne tehnologije omogočajo marsikaj in morda se je treba prilagajati hitreje.

Glede spremembe prostora CTR Maribor in umaknitve našega pristajalnega mesta iz tega prostora je bilo povedano, da se bo predlog preučil ob prihodnjih predvidenih spremembah zračnega prostora.

Zapisnik posveta z uporabniki zračnega prostora:

[http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DL\\_razno/Posvet\\_z\\_uporabniki\\_zr\\_pr\\_2018\\_zabeleza\\_podpisana.pdf](http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DL_razno/Posvet_z_uporabniki_zr_pr_2018_zabeleza_podpisana.pdf)

# VABILO na 40. obletnico prvega državnega prvenstva v letenju z zmaji

Kje

Ribiški dom Železniki - Rudno,  
koordinate 46°14'12" severno in 14°10'10" vzhodno

Kdaj

Sobota, 29.9.2018 ob 11<sup>h</sup>

Zakaj

Ker bomo malo obujali spomine, si ogledali kakšen film, ki je mlajši od nas, pripeljali s seboj staro opremo, zmaje, gurtne, čelade, inštrumente in jih primerjali z novimi, pojedli kakšen sponzorski golaž in popili kakšno pivo.

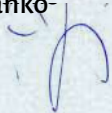
Kdor ima pri sebi doma starega zmaja (izpred leta 83), naj ga pripelje s seboj, jih bomo razstavili na travniku, povedali kakšno storijo in obudili kakšno dogodivščino.

Potrditev udeležbe

Prosim, da potrdite udeležbo na [rpo@rpo.si](mailto:rpo@rpo.si) in povabite kolege, ki so se udeležili tega prvenstva.

Organizator takrat in zdaj

Društvo za prosto letenje LET, Škofja Loka,  
predsednik Jurij Franko



## Nova varnostna pravila za radijske postaje v Dolomitih

**O**d začetka avgusta 2018 morajo, zaradi precejšnjega števila nesreč, piloti pri letenju v Dolomitih imeti dodatno radijsko postajo, ki je za sprejemanje informacij nastavljena na lokalni kanal za varnost.

PMR 8-16 je sedaj uraden radijski kanal za proste letalce. Radijska postaja mora biti vedno vključena pri letenju, da se lahko sprejme informacije in navodila v angleškem in italijanskem jeziku o helikopterskem reševanju. Ta obvestila bodo vključevala informacije o prihodu helikopterja in o področju, kjer se bo reševanje dogajalo. Prosti letalci so dolžni nemudoma zapustiti to področje, tudi

vzletišče bo zaprto za vzletanje.

Namenjena je le sprejemanju informacij, oddajanje je dovoljeno le, če sodelujete pri koordiniranju reševalne akcije z operaterji v helikopterju. PMR (Personal mobile radio) radijska postaja je poceni, cena je okoli 20 EUR. Nastaviti jo je treba na kanal 8, »subton« CTCSS pa na 16. Ne uporabljamo je za klicanje pomoči, v ta namen se uporablja mobilni telefon, s klicem na številko 112.

Več na: <http://xcmag.com/news/new-safety-radio-rules-for-paragliding-the-dolomites/>

## Kovk - pristajalno mesto Log pri Vipavi

**R**adi bi opomnili vse jadralne padalce in (predvsem) zmajarje, da se je že lani pristajalni prostor pri piceriji Anja pod Kovkom nekoliko zmanjšal. Lastnik zemljišča se je odločil postaviti ogrado za živino na del pristajalnega prostora. V dogovoru z našim klubom smo si uspeli priboriti, da ograda ni kvadratne oblike, temveč je travnik omejen diagonalno. Tako to še vedno dopušča primerno varnost pri pristajanju v smeri proti jugozahodu in zahodu. Diagonala je ograjena z žico (pašnik), ter označena s količki v fluorescentni rumeni in rdeči barvi. Poskrbeli bomo, da bo primerno vidna iz zraka tudi v prihodnosti. Pristanek je trikotne oblike in ga lahko vidite označenega na priloženi sliki. Pristajajte od vetrne vreče v smeri proti zahodu. Naprošamo vse pilote, če je to le mogoče, da si zaradi varnosti ogledajo pristajalni

prostor pred poletom.

Prihaja zimski čas in piloti z vseh koncev Slovenije prihajamo na to priljubljeno primorsko vzletišče. V izogib težavam z lastniki zemljišč ponovno naprošamo, da se vsi držimo dogovora in ne pristajamo vseprek po travnikih, kakor se je žal to že dogajalo.

Naprošamo vas tudi za upoštevanje pravil zračnega prostora. Z Aeroklubom Josip Križaj iz Ajdovščine so z njihovim soglasjem že dolgo let usklajeni pogoji, oziroma dogovorjen režim letenja v območju letališča Ajdovščina in iz strani našega društva za sprovanje tega imenovani tudi odgovorni osebi. Tudi zemljevid območja letenja vam dajemo v vpogled.

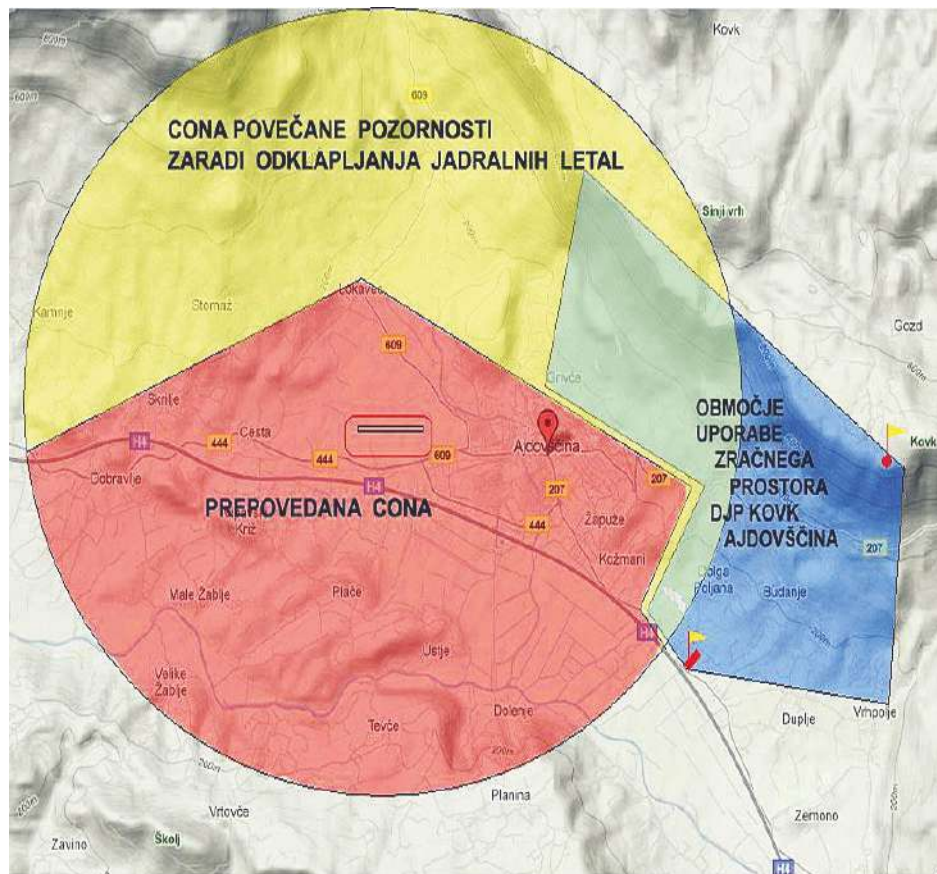
**Hvala,**  
za DJP Kovk Ajdovščina, Jože Vidmar







**Kovk - pristajalno mesto**





## Coupe Icare

**O**d 21.-23. septembra bo v **Saint de Hilaire du Touvet (Francija)** že 45. festival Coupe Icare. Pri organizaciji bo sodelovalo okoli 1000 prostovoljcev, ki poskrbijo, da se lahko tako velika prireditev nemoteno izpelje.

V okviru festivala bo potekal festival športnih filmov iz področja prostega letenja in ostalih zračnih športov. Vsako leto prejmejo okoli 80 amaterskih in profesionalnih filmov, ki so jih avtorji poslali do 15. julija. Izmed njih jih izberejo 25-30, katere oceni žirija.

Na 5.000 m<sup>2</sup> se dogaja Expo sejem, kjer lahko proizvajalci iz področja prostega in ultralahkega letenja predstavijo svoje izdelke, novosti, tehnološke izboljšave,... Sodelovalo jih bo preko 200. Reviji Cross Country in Paramotor Magazine bosta nagradili tistega z najboljšim predstavitvenim prostorom. Nagrajena bo tudi najbolj domiselna letalna naprava na razstavi.

Na 10.000 m<sup>2</sup> zunanega prostora bo organiziran sejem rabljene opreme. Zaradi lažje organizacije, nepotrebne porabe časa in čakanja v vrstah, se priporoča glede prodaje predhodni kontakt po mailu.

Vsako jutro bodo prireditev začeli toplozračni baloni raznih vzorcev in oblik. Program preko dneva bo raznolik, od letenja papirnatih zmajev, pa vse do nastopa svetovno znane

akrobatske skupine reaktivnih letal French Air Force. Dogajanja v prostem letenju bodo na različnih vzletiščih, nekje bo akro letenje, drugje merjenje »finese«, pa možnost testiranja novih modelov jadralnih padal, skupinsko letenje 40-ih jadralnih padal z oblikovanjem znaka prireditve v zraku, itd. Tudi paramotorno letenje bo imelo svoje področje, kjer bodo zanimive predstavitve in tekmovanja, prav tako tudi letenje modelov letal, helikopterjev in balonov.

Glavna atrakcija je seveda vsako leto Icarnaval – The Coupe Icare Masquerade Contest, odprtega tipa za vse jadralne pilote in pilote jadralnih zmajev, ki bo v soboto in nedeljo od 11. ure dalje. Maškarada prostega letenja. Tukaj bo videti prav neverjetne ideje, kaj vse lahko poleti, zraven je veliko zabave in navdušenja gledalcev. Nagrad je precej, skupna njihova vrednost je 30.000 EUR. Preko dneva in zvečer se bo dogajalo še veliko obrobnih dogodkov, tudi plesnih in glasbenih.

Coupe Icare je prireditev, ki privabi ogromno ljubiteljev letenja in gledalcev in zares se dogodka splača udeležiti. Seveda se je treba prej informirati o urniku dogajanj, pa tudi o tem, kje je letenje dovoljeno v določenem delu dneva, če boste imeli namen tudi leteti. Več o vsem na:

<http://www.coupe-icare.org/>









# Tekmovanja - rezultati

## Slovenia, Serbia and Bosnia & Hercegovina open 2018

Naše državno prvenstvo v preletih za jadralne padalce je bilo v sklopu tekmovanja Slovenia, Serbia and Bosnia & Hercegovina Paragliding Open 2018. v Sičevu (Niš-Srbija), od 10.-16.6.2018. Državni prvak je postal Jurij Vidic, 2. je bil Marko Novak, 3. pa Dušan Orož.

<https://airtribune.com/sbs-2018/resultspen.org/>

### Sičevo (Niš, Srbija), 10. - 16.6.2018

1. Jurij Vidic | 2. Marko Novak | 3. Dušan Orož

## PWC - Paragliding World Cup (Svetovni pokal v preletih za jadralne padalce)

Od 23.-30.6.2018 je v Gemoni (Italija) potekalo že tretje letošnje tekmovanje v svetovnem pokalu v preletih za jadralne padalce - PWC (Paragliding World Cup). Zmagal je Jurij Vidic, 8. Dušan Orož, 13. Tilen Ceglar, 25. Primož Suša. Tekmovalo je 126 pilotov.

V Sopotu (Bolgarija), od 18.8.-25.8.2018, so se najbolje uvrstili: 2. Jurij Vidic, 11. Jože Molek, 13. Bojan Gaberšek in 22. Primož Suša. Tekmovalo je 123 pilotov.

Zadnje letošnje tekmovanje bo v Aksaray (Turčija) od 8.-15.9.2018. 100 najboljših pilotov iz letošnjih tekmovanj se bo potegovalo januarja 2019 v Superfinalu v Braziliji za najboljša mesta v posamični in ekipni konkurenci.

<http://pwca.org/results/results/>

### Gemona (Italija), 23. - 30.6.2018

1. Jurij Vidic | 8. Dušan Orož |

13. Tilen Ceglar | 25. Primož Suša

### Sopot (Bolgarija), 18. - 25.8.2018

2. Jurij Vidic | 11. Jože Molek |

13. Bojan Gaberšek | 22. Primož Suša

## Evropsko zmajarsko prvenstvo v preletih

Evropsko zmajarsko prvenstvo v preletih je bilo letos v Kruševu (Makedonija), od 8.-21.7.2018. Med 77 tekmovalci sta bila naša najboljša Franc Peternel na 29. mestu in Stanislav Galovec na 33. mestu. Ekipno so bili naši na 10. mestu (19 ekip).

[http://hgeu2018.mk/results/1\\_comp\\_result-Europe.html](http://hgeu2018.mk/results/1_comp_result-Europe.html)

### Kruševo (Makedonija), 8. - 21.7.2018

29. Franc Peternel | 33. Stanislav Galovec

## X-Pireneji 2018

Konec junija je 35 pilotov s spremljevalci, iz 17 držav, moralo opraviti pot iz Biskajskega zaliva na severu preko Pirenejev do Sredozemskega morja na jugu, v dolžini 566,5 km. Zmagovalec je seveda, kdo drug kot, Christian Maurer (Švica), ki je bil zopet daleč pred vsemi. Za to razdaljo je potreboval 4 dni, 20 minut in 56 sekund. Drogouvrščeni Maxime Pinot (Francija) je potreboval skoraj 10 ur več. V cilj so za Maurerjem prispeli le še štirje, saj so tekmovalci imeli možnost prihoda v cilj le še 24 ur za zmagovalcem. Zaradi poškodbe se tekmovanja ni udeležil naš Zlatko Koren, ki je bil med prijavljenimi že izbran za nastop na tekmovanju.

<http://www.x-pyr.com/en/x-pyr/>





Sićevo



Gemona



Jurij Vidic



X-Pyr začetek tekme



X-Pyr medalja



X-Pyr vzlet iz prvega vzletišča



VREMENSKA POSTAJA

Lijak

GSM: 031 234 013

Avtor: Damjan Pregelj

**K**ot je že velika večina opazila, v zadnjem letu na vzletišču Lijak deluje avtomatska vremenska postaja. Zahtevnost je botrovala dolgim letom načrtovanja le te.



Vzletišče Lijak omogoča največ letalnih dni v letu, vendar je tu zelo pomembno poznavanje posebnosti glede vremena. Velikokrat se dogaja, da v Ajdovščini piha burja, na Lijaku pa je zaradi mikro klime, katero omogoča konfiguracija terena, mogoče leteti. Testno smo že v prejšnjih letih postavljali postaje domače izdelave, da bi dobili optimalni prostor, kjer bi postaja najbolj realno in brez zavažanja kazala prave podatke za varno letenje.

Na Lijaku bi najoptimalneje prikazovala razmere za letenje verjetno video kamera. Zakaj? Ko je burja na sosednjih vzletiščih - Kovk, Kobala in Čaven, na Lijaku velikokrat lahko letimo pogojno. Zaradi mikroklimе bomo na Lijaku lahko leteli lokalno, vzgornik bo deloval do določene višine, potem pa bo prevladoval splošni veter. Veter se po vertikali spreminja, zato moramo biti ob burji v okoliških krajih pozorni na veter višje od vzletišča. Proti koncu letalnega dne, ko termično delovanje popusti, bo vzhodni veter prevladoval tudi nižje, zadeva pa bo zelo nelaminarna.

Takšnih razmer nam vremenska postaja ne sporoča. Čeprav je sredi dneva ob vzletišču še termična tendenca, nam običajno na pristanku piha v nasprotno smer, saj vzhodni veter po dolini pobočja Čavna. Predvsem mlajšim pilotom po stažu svetujemo, da so ob takšnih dneh še dodatno previdni in upoštevajo izkušnje starejših pilotov.

Pri planiranju letenja priporočamo hkratno preverjanje podatkov z vremenskih postaj na Kovku in Kobali, ker ne moremo trditi, da je sedanja pozicija vremenske postaje najoptimalnejša. Testno planiramo še postavitev vremenske postaje na sosednjem hribu Škabrijel. Ko bomo prestavili postajo za obdobje enega meseca, vas bomo o tem obvestili na spletu.

Hvala vsem, ki so pomagali pri postavitvi in financiranju nove vremenske postaje na Lijaku. Lepo in varno letenje vam želimo člani društva Polet Nova Gorica.

TAKO UDOBNE!

SkyGuru tangice\*  
ALPINE LITE



Za test poklič

031 410 329



- + S 245g, L 275g
- + Certificirane EN1651
- + Narejene v Sloveniji
- + Popust za člane ZPLS

\* ekstremno lahek letalni sedež



# PGAWC Kazahstan

Avtor: Matjaž Ferarič

**P**očasi sem se začel spraševati, a je ta zadnja ...

Bilo jih je kar nekaj, ne bom jih štel, ampak glede na vedno širši krog vrhunskih tekmovalcev, je tekmo svetovnega pokala vedno težje zmagati.

Taldykorgan – Kazahstan, prvič kot organizator tekme svetovnega pokala v točnosti pristajanja z jadralnimi padali (Paragliding Accuracy World Cup). Je pa tam že bilo azijsko pr-

venstvo in nekaj FAI-2 tekem. Torej, organizatorji niso bili začetniki in to se je po marsičem tudi videlo, saj so znali poskrbeti za tekmovalce. Tako s transportom iz letališča kot skozi vso tekmovalstvo, ko so nas kar razvajali. Običajne sendviče za kosilo so namreč zamenjale srednjeveške požrtije v jurtah, ki so jih na pristanku postavili prav za tekmo. Morda bodo še največ o vsem povedale slike.

**Tekmovalni teren je res idealen, z višinsko razliko, ki dovoljuje hiter potek tekmovanja z vzletno točko in pristajalnim mestom na lepih travnatih površinah ter z vsododatno ponudbo na pristanku (senca, hrana, pijača ...).**

Trening dan je bil idealen, z veliko letov, če si le želel, z zelo različnimi pogoji. Skratka, idealno za spoznati teren, ki je imel svoje pasti, še posebej v termičnem dnevu. No, moj trening je imel eno napako. Prvič se mi je zgodilo, da moja oprema ni prišla skupaj z mano na končno postajo in tako sem vse skupaj le opazoval in težil tistim, ki bi mi naj opremo pripeljali iz Almaty-ja. Očitno je opazovanje tekmovalcev na treningu in vseh njihovih problemov imelo tudi dober učinek. Ko sem videl Matjaža Slugo, kako jadra nad vzletiščem, me je samo še bolj skrbelo, kaj je z mojo opremo. Iz Istanbula bi naj namreč prišla z istim letom kot on. Ko se je le odločil pristati in sem ga povprašal, če kaj ve o tem, mi je povedal, da je videl mojo opremo na recepciji hotela, a žal ne tistega kjer sem stanoval jaz. Akcija, prevoz, iskat padalo in končno na trening, ko je bilo že





kar pozno popoldne. Srbi bi rekli: »ko zna zašto je ovo dobro.«

Pa začnimo s tekmo. Štartna številka bolj proti koncu 90-tih tekmovalcev mi ni bila najbolj všeč, ampak s takimi stvarmi se že dolgo ne obremenjujem več. Tekmovalni dan se je začel zgodaj in razen menjave vzletnega mesta, glede na smer vetra, ni bilo ovir, ki bi motile potek tekme. Ko smo sredi dneva naredili pavzo za kosilo in so za nami že bile tri serije, smo si vsi malo oddahnili, saj je tekmovanje potekalo tako kot je treba, sredi dneva pa bi močna termika vsem delala preglavice, ki jim včasih tudi najbolj izkušeni nismo kos. Mnogi so že pokurili svojega »jolly-ja«, kar ni bilo presenetljivo glede na termične balone, ki so nas čakali na pregreti majski ravnici. Pa še veter se je znal spreminjati, tako po jakosti kot po smeri. Kot ponavadi, si nisem ogle-

doval rezultatov, pa tudi ni bilo treba, saj sem res dobro pristajal, celo eno ničlo sem naredil, ki je že nekaj časa na tekmi nisem. Ampak tu so bili s tremi dobrimi rezultati še vsi najboljši, le Goran iz Srbije si je privoščil že dva pristanka izven »palačinke«. Oba Slovenca, Jaka in Matjaž, sta bila še čisto v igri, pa še kak domačin in seveda cela četa Indonezijcev, pri katerih nikoli ne veš kdo bo imel svoj dan.

No, sledila je požrtija, ki sem jo že prej omenil. Poleg preobloženih miz so se iz jurte v jurto sprehajali glasbeniki, ki so igrali všečno tradicionalno glasbo in za nekaj časa smo vsi pozabili da smo sredi tekmovanja. Posebna čast je doletela najstarejšega udeleženca (Franca Prelovška), ki je imel dolžnost, da si privoščiti najboljši kos ovčje glave, ki je prava poslastica in posebnost. Obrazov in grimas, ki

jih je delal Franc pa ob tej priložnosti ne bom opisoval.

Sledila je še svečana otvoritev z vsemi gosti iz politike in družabnega življenja in tekmovanje je šlo naprej. Ne več tako gladko, ker je bil veter še zmeraj zelo močan, vendar smo proti večeru le opravili še četrto in začeli peto serijo. Če je četrta bila še zelo termična, se je v peti vse umirjalo, le veter na vzletišču je malo ponagajal. Teren dopušča, da smo se za vzletanje spustili nižje in nato leteli še zmeraj dovolj visoko in varno. To peto serijo so prekinjale pavze in imel sem občutek, da je ne bomo končali ta dan. Ampak saj smo imeli še dva dni, ko napoved ni bila najboljša, tako da za oddelat manjkajočo serijo in še kakšnih 15 pilotov bomo pa že našli čas in razmere, smo si govorili. Sam sem odletel tik pred mrakom to peto serijo, ko je bil manjši problem samo





vetrček od zadaj na štartu, razmere na pristanku pa idealne. Rahel veter, konstanten in v takem res ne moreš zgrešiti. Kakšen cm morda, več pa ne. Tako sem mislil. Že dolgo nimam več problemov s tremo pred letom, prej bi rekel, da se moram malo »napaliti«. Tokrat se nisem, ker je bilo vse tako enostavno. Vedel sem tudi, da s tem dobrim rezultatom že imam pet takih, ki bodo šteli in je finalna serija samo še formalnost. Ja, pa ja. Tako se ne razmišlja in to ni moja navada. Šel sem v ta enostavni let, se lepo nameslil in peljal padalo kot je treba, mirno brez nihanja, kot »po zajli«. Samo še zategnem komande in stopim na sredino. Pa sem stopil 111 cm vstran. Vsi ki so gledali iz strani, so bili prepričani, da sem opravil kot je treba. Pa seveda nisem. Kaj se je zgodilo? Dolg finalni let z malo hitrostjo jemlje padalu vzgon, po malem. Potem pa ga naenkrat zmanjka, ko kupolo zavreš do konca. In tedaj, ker nikoli ni čisto simetrično obremenjena, tudi zdrsne na eno stran. No, to je bilo to, za to sproščeno površnost, ki sem jo vložil v ta zadnji del leta. Z mojim letom, ali pa še morda enim za mano, se je ta tekmovalni dan tudi končal. Torej brez zaključene pete serije, kar je bilo res škoda. Zgodnje sobotno jutro je prineslo zaključek te serije, žal preostalih 15 ali 20 tekmovalcev ni imelo dobrih pogojev, veter je bil na meji in je bilo kar nekaj velikih kiksov. Dan je potem minil v čakanju na večerno umiritev, a je nismo dočakali. Zato pa nas je nedeljsko jutro dočakalo z dežjem in močnim vetrom.

Ko sem že mislil, da smo z letenjem opravili, pa se je od organizatorja pojavila ideja, da prvi trije piloti, ki smo imeli enak rezultat, poskušamo opraviti let za končno razvrstitev. Sam sem glede na pogoje bil proti temu, zanimivo, da tudi ostala dva pilota, ki nista imela kaj izgubiti (v primeru enakih rezultatov, se namreč išče najboljši posamičen rezultat in se na osnovi tega naredi vrstni red). Iskreno res nisem verjel, da nam uspe kaj

narediti, ko smo čakali na hribu, dež pa je kar padal. Obljubili so, da bo čez pol ure obdobje desetih minut brez dežja. Se sliši smešno, ampak točno tako je bilo. Ko je dež prenehal, je sprva še pihal hrbtni veter, potem se je umirilo in turški in indonezijski pilot sta odletela, ko sem bil na vrsti jaz, pa je zopet zapihalo od zadaj. Štarter je hotel da počakam, vendar sem vedel, da če ne poskusim takoj, ne bom poletel, saj je dež že spet prihajal. Dvignil sem kupolo in tekel z njo po hribu kot v času šolanja s padalskim krilom, teren je to dopuščal in uspelo je. Tudi pristanek iz pol zavoja na 1 cm. Tako sem končal svojo kazahstansko epizodo najbrž že kakšnega 50. tega svetovnega pokala. Tako zgleda zgodba o tekmi. Zame

s srečnim koncem, prav tako je bil zadovoljen Jaka Gorenc s 6. mestom, malo manj pa morda Matjaž Sluga z 11. mestom (glede na njegove tekmovalne dosežke in vedno visoke ambicije). Tekem letos še bo in možnosti za revanš tudi.

Prav je, da na koncu omenim ime, ki so skrbela, da je vse potekalo kot mora in smo se vsi počutili pomembne in zaželjene. Kazahstanci - Igor, Ainur in Katja so bili gonilna sila, vsi ostali pa super pomagači. Tudi, ko je bilo treba nočni prevoz na letališče prestaviti za nekaj ur prej, zvečer je namreč zapadlo kar nekaj snega. Tudi to je Kazahstan.







**Avtor: Marko Lukić**

**N**apiši kaj za v Ikarja, no, mi ob pozdravu ob koncu tretjega dne govori Srečko. Odgovorim mu nekaj v stilu, da bom že spacal kaj, čeravno se mi sanja ne o čem bi sploh pisal, ker je bilo o njej že kar nekaj napisanega. Dnevi tečejo in nimam ne časa, ne ideje in tudi volje ni. Ponovno se oglasi Srečko in sprašuje, zakaj se nič ne pohvalimo, ker da letos je bilo pa res dobro (pa saj je vsako leto si mislim). No, možakar je vsekakor vztrajen in prav bi bilo kaj zapisati, nenazadnje gre le za najstarejšo padalsko prireditev pri nas.

Skratka, letos smo zapakirali že 27. ParaLisco po vrsti. Petek se je že prevesil v popoldan, ko se z Markom peljeva v dolino, saj imam še sto opravkov. Oba naenkrat planeva v smeh, saj nama je takoj jasno, kdo je mož na motorju. Motorček je primeren za v trgovino ali pa do gostilne, ne pa za pot iz Kranjske Gore do Lisce. No ja, Milan Mrkša vsako leto ve, da gostilna na Lisici je, na kilometre pa pozabi. Cesta na Lisco se vije strmo navzgor in malce je potrebno pobrcati tudi z nogami, a na koncu mu uspe in pot je po šestih urah opravljena. Milan je jadralni padalec z veliko željo po



**Milan Mrkša**

letenju, leta 1987 je naredil blagovno menjavo - motor za padalo, ki ga je potem skoraj dvajset let prekladal sem in tja, do zaresnega letenja pa ni nikoli prišlo. Zvečer se malo ozrem po mizah in naštejem cca. 30 ljudi. Trije, štirje novi navdušeni obrazi, ostalo pa enako kot na petek vsako leto, z obilico smeha o tem ali onem, in tako ob pivu vse do štirih zjutraj, ko je prolog naposled le zaključen.

Sobota se prične prerano, vsaj sodeč po naših obrazih in zajtrk s kavico prav prija. Vetrna vreča obetavno pleše in nakazuje lep letalni dan. Sonce je že pošteno ogrelo ozračje in kmalu paše že hladno pivo, na Lisco pa že pritečejo prvi H&F s časom pod petdeset minut. Ker se baze že

zdavnaj delajo, kombi pa je tudi že na Kampiljah, prvi že štartujejo. Nekateri do baze, drugi na pristanek, spet tretji pristajajo nazaj. Majice gredo za med. Enim so všeč, drugim spet ne, vsi pa so veseli da so tukaj pri nas. Nekatero je prireditev tako prevzela, da začno, ali pa končujejo dopust s ParaLisco. Nekoč, ko sem se z nekom pogovarjal o njej in mu dejal, da bo mogoče prišlo leto, ko je ne bomo organizirali, mi je le-ta dejal, da to sploh ni pomembno, ker da oni bodo vseeno prišli. Pri nas so se skozi leta pletla premnoga prijateljstva in že samo zato je vredno prirediti ParaLisco znova in znova. Malo pogledam navzgor in na hitro naštejem preko 40 padal naenkrat v zraku. Obisk je po pričakovanju velik in prišli so piloti iz vse Slovenije. Tisti, ki so prvič, navdušeno razlagajo, da bodo še prišli. Tudi proizvajalci in prodajalci, ki so prišli predstaviti novosti na trgu, so zadovoljni, saj si piloti padala komaj sproti izmenjujejo. Opažam, da je tudi njih iz leta v leto več. Večer prinese koncert skupine Modre zvezde z dobro glasbo in veliko osvežilnih napitkov (mislim, da sem imel večino večera po dva kozarca v roki, kljub temu, da sem tisti pir kar naprej delil). Tudi tem za pogovor ne zmanjka in nekaj nas je ostalo tam do četrte ure zjutraj.



Nedelja prinese še en lep letalni dan. Višine ponovno okoli dveh "jurjev", izvrstno letenje do poznega popoldneva, proti večeru pa se na Celjskem naredi nevihta in dan zaradi SV ugasne. Tako je bila za nami še ena uspešna ParaLisca, naslednji zbor pa bo od 3.-4.8.2019, seveda s prologom v petek za tiste, ki ne morete počakati do sobote, takih pa, mislim, da nas bo vsako leto več.

Hvala vsem obiskovalcem za obisk in za vse pozitivne in negativne kritike. Upam, da se vidimo naslednje leto v čim večjem številu.

## Hike & Fly No. 2

Wohooo, pa smo Liskino dušo spravili pod streho.

Začelo se je z lanskoletno idejo, da tradicionalno PARALISCO, ki jo že leta in leta organizirajo Djp Kondor Radeče, malo poživimo in dodamo nov čar, ter igro – Hike&Fly Liska.

In tako se jo je prijel slogan...

» Čas je, da svoje telo prebudimo...  
Čas je, da ljubimo in uživamo na hribu in na nebu...  
Čas je za igro na Liski...«

Poleg zabavnega tekmovalnega društva in pristanku na piko, je naše poslanstvo, da razdajamo pozitivno energijo in ljubezen od gore do neba, ter da se počutite kot ptič v kraljestvu neba.

**Najhitrejši vzpon – Aleš Smajič: 44 min. in 54 sek.**

**Najhitrejši rekord proge » Krakovo- Lisca«, drži Bojan Gaberšek (DJP Ikar Kajuh) s časom 42 min in 34 sek. (Avgust 2017)**

Zmagovalci skupnega seštevka 2018:

- 1. Vlado Durkovič | DJP Metulj**
- 2. Sandi Marinčič | Kimfly**
- 3. Miha Senica | DJP Metulj**

Hvala vsem sponzorjem za pomoč in čudovita darila

***The show must go on... se vidimo leta 2019***

Več si lahko ogledate na:

<https://www.youtube.com/watch?v=27WmQjlldKY>

Rok Vegelj - Wosa, Gašper Ferme in ekipa DJP Kondor Radeče





# EP v natančnosti pristajanja

ZJADRALNIMI PADALI, KOBARID, 16. - 22.9.2018



Avtor: Srečko Jošt

**K**obarid in dolina Soče sta že dolgo uveljavljeni destinaciji za jadralske padalce. Tu se je od začetka devetdesetih let pa do danes zvrstilo blizu 100 tekmovanj, tudi tistih najvišjega ranga – državna prvenstva, svetovni pokali in tudi že evropsko prvenstvo.

V glavnem so bila to tekmovanja v preletih, po katerih je dolina tudi najbolj znana.

Z novim vzletiščem na Ozbenu, ki je hitreje dostopen in na nižji nadmorski višini kot ostala, so se odprle nove možnosti. Ena od teh je tudi organizacija tekmovanj v natančnosti pristajanja. Konec leta 2015 se je društvo Adrenalin paragliding team Gornje Posočje, s soorganizatorjem DJP Krokar iz Železnikov, prijavilo na razpis za organizatorja evropskega prvenstva v natančnosti pristajanja. S strani mednarodne zveze FAI so bili izbrani za organizatorja evropskega prvenstva 2018 in s tem tudi pred-evropskega 2017. Po lanski zelo uspešni izvedbi tekmovanja, ki je veljalo tudi za svetovni pokal, bo tako v septembru Kobarid gostil najboljše jadralske padalce v natančnosti pristajanja stare celine.

**Odprtje prvenstva s predstavitvijo udeležencev in spremljevalnim kulturno-glasbenim programom bo v nedeljo, 16. septembra, ob 19. uri na trgu v centru Kobarida.**

Tekmovalni dnevi bodo potekali od 17. do 22. septembra. Glavno vzletišče bo na Ozbenu s pristankom v Kobaridu (za Petrolo), kjer bodo ljubitelji letenja in navijači lahko spremljali tekmovanje. Zadnjemu tekmovalnemu dnevju bo sledil zaključek in podelitev priznanj najboljšim v posamični in ekipni konkurenci.

Na tekmovanju se bo pomerilo preko 100 tekmovalcev iz evropskih držav ter nekateri povabljeni iz ostalega sveta. Ker so slovenski tekmovalci v samem vrhu, lahko pričakujemo tudi naše pilote na najvišjih stopničkih, tako v posamični, kot ekipni konkurenci.

**Ekipe Slovenije: Matjaž Sluga, Jaka Gorenc, Matjaž Ferarič, Anton Svolsjak, Rok Preložnik, Maja Navodnik Preložnik in Špela Krnc.** V posamični konkurenci bosta nastopala še **Duško Gorenc** in **Renato Herega**. Trener in vodja tekmovalcev je **Srečko Jošt**.

**Vabimo vas, da si ogledate tekmovanje in z navijanjem pomagate našim tekmovalcem k čim boljšemu uspehu.**

Več o tekmovanju na: <https://comps.sffa.org/en/event/6th-fai-paragliding-a>







## Paragliding accuracy world cup

### accuracy-european-championship

Najboljši jadralni padalci v točnosti pristajanja so imeli v letošnjem letu že tri tekme svetovnega pokala (PGAWC). V februarju v Turčiji (Tatlitsu – **2. mesto Jaka Gorenc**), maju v Kazahstanu (Taldykorgan – **1. mesto Matjaž Ferarič**) in juliju v Indoneziji (Batu). V letošnjem letu bodo tekmovali še v oktobru v Kanadi, novembru v Nepalju in decembru v Albaniji.

**Matjaž Sluga, Jaka Gorenc in Matjaž Ferarič so uvrščeni trenutno na vodilnih mestih:**

[http://www.pgawc.org/results/2018/FINAL\\_ALL.pdf](http://www.pgawc.org/results/2018/FINAL_ALL.pdf)



Kobarid - kostnica



# Ivanec open 2018:

## Če že Messi ni zmozel premagati Hrvatov ...

Avtor: Peter Kocjan



Od 22.6 do 25.6.2018 se nas je deseterica Slovencev (**Damjan Čretnik, Rok Lotrič, Nikolaj Činku, Tomaž Eržen, Robert Hren, Rok Vegelj, Primož Kostanjevec, Marko Novak, Sandi Kristič in Peter Kocjan**) mudila na hrvaškem državnem prvenstvu v preletih. Tekmovanje je bilo locirano v mestu Ivanec (tekmovalni urad-HQ ob manjšem jezerčku, kjer smo kampirali) z možnostjo letenja na dveh vzletiščih - Ivanščica in Ravna Gora. Na žalost je bilo tekmovalje zaradi prostorsko manjših vzletišč omejeno na 60 tekmovalcev.

Prvi tekmovalni dan je zaradi napovedi dežja in premočnega vetra

organizator preklical že en dan prej ter tako zamaknil pričetek na soboto. Registracija tekmovalcev je bila predvidena v petek v večernih urah ter naslednje jutro pred prvo tekmovalno nalogo. "Najbolj zagreti letalci" smo v kamp prišli v petek zvečer, a na predvidenem mestu nas je namesto registracije presenetila neka privatna zabava.

V soboto pa je šlo zares, zjutraj registracija, varnostni sestanek - safety briefing, pohvalno dobri lunch "paketi" in prevozi na štart (Ivanščica) v dveh rundah. Medtem, ko smo se pripravljali, so že sestavili štrikanih cca. 44 km (task 1). Pričeli smo s štartnim markerjem med Ivanščico in Ivancem, leteli naprej nad mesto in zavili levo proti Ravni gori (Bednja), nato nazaj preko Ivanca na pol poti proti Varaždinu. Na tem delu nas je veliko pilotov prizemljal veter vzhodnih smeri. Tisti, ki so se uspeli obdržati, so se obrnili proti Lepoglavi ter uspeli prileteti v cilj v Ivanecu. Zmagovalec dneva je bil Damjan Čretnik s kar nekaj prednosti pred še preostalimi štirimi piloti v cilju (od Slovencev Marko in Robert). Po

zaključku je sledil kratek sprehod v mesto na uradno otvoritev tekmovanja in zabava, saj so imeli v teh dneh v Ivanecu občinski praznik.

V nedeljo smo se zbudili v oblačno jutro, ki pa se je zelo počasi jasnilo. Ponovno so nas odpeljali na Ivanščico, na startu pa nas je presenetil veter po hribu navzdol. Najprej so sestavili 47 km task, nas pa je ob čakanju na izboljšanje razmer tudi rahlo poškrpilo. Po kar nekaj urnem "parawaitingu" je prišlo do sprememb.

**Naloga se je skrajšala na 25 km in se spremenila v "elapsed time" task (štartaš, ko sam želiš). Pri takem načinu dirke pride zelo prav poznavanje razmer, kar je skupaj z nekaj sreče potrebno za pravilno odločitev, kdaj vzleteti.**

Vreme se je vedno bolj izboljševalo v skorajšnje brezvetrje in lepe baze



oblakov. Tisti, ki so se v zrak pognali med zadnjimi, so z zelo malo popravki lahko opravili nalogo, ki nas je peljala v smeri proti Varaždinu in nazaj v Ivanec na pristanek. Najhitreje je odpeljal Tomaž s kar nekajminutno prednostjo pred drugimi zasledovalci. Približno polovici tekmovalcev je uspelo doseči cilj. Zvečer je ponovno sledila zabava v mestu.

V ponedeljek zjutraj nas je zbudil dež in nam dal vedeti, da bomo zadnji dan oropani letenja. Je pa zato sledila podelitev najboljšim, kjer smo bili Slovenci na najvišjih stopničkih kar v vseh kategorijah (v ženski kategoriji žal nismo imeli slovenske predstavnice). Z doseženimi uspehi smo Hrvatom malce zmanjšali veselje po zmagi nad Argentino na SP v nogometu.

Rezultati na spletu: <https://airtribune.com/ivanecopen2018/results>



Overall:

- 1. Damjan Čretnik (SLO)**
- 2. Alfio Ragaglia (ITA)**
- 3. Marko Novak (SLO)**

EN-C

- 1. Nikolaj Činku (SLO)**
- 2. Rok Lotrič (SLO)**
- 3. Mario Trgovec (HRV)**

EN-B

- 1. Peter Kocjan (SLO)**
- 2. Dejan Mihelčič (HRV)**
- 3. Sara Lovrec (HRV)**







**Avtor: Ivan Brovč**

**Z**majarsko tekmovanje »Kobala open« ima že dolgoletno tradicijo. Svojo pot je pričelo davnega leta 2002. Takrat sem namreč pričel z organizacijo prvega zmajarskega tekmovanja s tem imenom. Udeležili so se ga v glavnem zmajarji iz Slovenije in drugih republik bivše Jugoslavije. Ko pogledam statistiko za nazaj, je bila v tistih letih majhna udeležba tujih pilotov. Leta 2006, ko so se pričeli pojavljati prvi tekmovalci iz drugih držav, je bilo razmerje 10:1. Zadnja

leta je ravno obratno, prevladujejo tuji piloti.

Letos bo preteklo tudi 40 let, ko je bilo organizirano prvo državno prvenstvo v preletih z zmaji - Dražgoše 1978. Organizatorja tekmovanja sta bila Let Škofja Loka in Delta Ljubljana. Takrat se je tekmovalo v dveh klasah. V odprtem razredu so bili zmaji, ki jim je nosni kot presegel 100 stopinj, v standardnem razredu pa je bila omejitev do 100 stopinj. Ob koncu septembra bo ob tem častitljivem jubileju organizira-

no srečanje zmajarjev v Rudnem pod Dražgošami.

Termin za tekmo je bil vseskozi v dneh, ki so vezani na praznik, ki je 15. avgusta, letošnji termin pa letenju ni bil naklonjen, saj je v času od 25. junija do 1. julija že po tradiciji nestanovitno vreme. Tako je bilo tekmovanje v znamenju slabih vremenskih razmer, saj nam je močan vzhodnik krojil usodo v večini tekmovalnih dni. Tako smo se, prvič odkar organiziram to tekmovanje, poslužili vzletnega mesta Lijak, da





možnostjo popoldanskih neviht v SZ Sloveniji. Ponovno je bila to dirka s časom, če bomo uspeli do 17. ure zaključiti tekmo, saj je bilo takrat po napovedi največ možnosti za nevihto. Odločitev je padla da se izpelje večinoma grebenska, 75 km dolga disciplina - proti koncu Polovnika, nazaj do Idrije pri Bači, v Kobarid in v cilj v Tolminu. Prvi je prispel v cilj Tom Weissenberger, takoj, 2 sekundi za njim Matjaž Klemenčič in čez pol minute Primož Gričar. Zmago na Kobala open je slavil Primož Gričar, ki je tudi največkratni zmagovalec tekmovanj v Tolminu, za kar si zasluži globok poklon. Na stopničkah sta pod njim stala še Matjaž Klemenčič in Franc Peternel. Nov državni prvak je Matjaž Klemenčič, DPL Posočje, saj ima Primož že kar nekaj let nemško državljanstvo in nastopa kot njihov reprezentant, tako da je tekmoval le v »open« delu tekmovanja.



Kobala Open 2018

1. Primož Gričar (NEM)
2. Matjaž Klemenčič (SLO)
3. Franc Peternel (SLO)

rezultati državnega prvenstva

smo sploh lahko izpeljali tekmo. V petek, na prvi tekmovalni dan, vremenske razmere na Lijaku niso bile ugodne za dolgo disciplino, tako da smo se odločili za eno kratko po grebenu in za zaključek malo ven in v cilj. Prva obratna točka, 5 kilometrski cilinder pri Predmeji, je bila žal glede na trenutne vremenske razmere za večino tekmovalcev prehud zalogaj. Najdlje se je ta dan odpeljal Primož Gričar, ki mu je zmanjkalo 500 m do cilja. Naslednji dan, v soboto, ko smo šli na Kobalo, se je končno vreme uredilo, bilo je le z





# ČLANEK

## Kako leteti dlje?

**Avtor: Andy Pag,**  
**Cross Country 191, julij 2018**  
**Prevedel: Jernej Bodlaj**

**T**orej želite leteti dlje? O tem Andy Page govori z Alexandrom Robéjem, zmagovalcem spletne lige XContesta 2017.

### Začetki

»Uspeh pri prvih preletih je najbolj odvisen od tega, kako se počutite med letenjem.« Novi piloti se bodo precej hitreje učili, če bodo namesto zahtevnih in naprednih padal sprva leteli z enostavnimi in dostopnimi padali.

»Če lahko odletite 50 km, jih lahko tudi 400. Razlika je v miselni igri,« pravi Alex Robé, zmagovalec lanskega XContesta, mednarodne spletne XC lige. V Braziliji je odletel nekaj epskih preletov, v Alpah pa rutinsko leti velike trikotnike. Pa je res tako enostavno? Alex z družino živi v Avstriji in je

polno zaposlen v službi, ki s padalstvom ni povezana, kar pomeni, da mora biti izbirčen in discipliniran glede izbire dni, ko se poda v nebo.

»Letim že 20 let,« pravi, »a si vedno vzamem čas za izboljšave. Moj vsakodnevni cilj je leteti nekoliko bolje kot prejšnje leto. Nikoli nisem imel nesreče, ostajam na konservativni strani.«

Zanj obstaja pet kompetenc XC letenja. »Moraš biti v fizični kondiciji. Imeti moraš letalne sposobnosti. Sestaviti si moraš ustrezen komplet letalne opreme, s katero lahko udobno letiš. Razumeti moraš vreme. Nato je tu še mentalna plat. Na slednjo sem se tekom let najbolj osredotočal.«

**»Ah, seveda je tu tudi sreča.«**

**Sreča je pomembna.**

**Ne zanašajte se nanjo,**

**a lahko pomaga.«**

Ravnotežje in pomembnost zgornjih kompetenc se je, medtem ko se je razvijal kot pilot, spreminjalo. Pred

začetkom letošnje sezone v Alpah, si je vzel čas za retrospektivo svojih 20 let izkušenj, da bi delil ključna spoznanja, ki so mu pomagala, da je lahko letel dlje.

### Prvi preleti

Uspeh na prvih preletih tiči v tem, kaj letite, je prepričan. Počutiti se morate dobro, sicer preletov ne boste več leteli. Užitek med letenjem je metrika za uspeh, ne razdalja med vzletom in pristankom.

»Vse je v grajenju samozavesti. Glavno pravilo,« glede prvih preletov v Alpah pravi, »je v tem, da ne piha preveč. Lahko vas splakne v dolino, in to ni nekaj, kar bi si želeli, ko začenjate. Ni zabavno.«

In prav zabava je tisto, kar gradi osnovno samozavest. »Več kot 10-15 km/h je preveč. Za napoved termike in vetra uporabljam Alpherem (flug-wetter.at, potrebna je registracija). Tudi dnevi, ki so ocenjeni s 'šibko' do 'povprečno', so povsem sprejemljivi za prve prelete.«

»Idealno je leteti v južnih vetrovih, tako da v osojnih pobočjih letite s pomočjo vetra. Ne vzletajte v zavetrje. Pustite to za pozneje, prenevarno je in tako si ne boste





dopustili, da bi se vam razvila strast.«

»Izberite področje z dobro infrastrukturo in obilico pristankov.« Če sledite na primer cesti vzdolž doline, vam ne bo treba skrbeti glede povratka in se boste lahko osredotočili na letenje.

## **Povežite se s kolegi**

»Da bi leteli 200 km pomaga, če se povežete z drugimi. Težko je odleteti 200 km na nepoznanem območju. S prijatelji je lažje, ali pa če sledite lokalnim pilotom. V vsakem primeru pa pojdite v skupini.«

## **Preleti do 50 km**

Preleti do 50 km so namenjeni predvsem nabiranju znanja in izkušenj v izrabljanju termike. Gre za univerzalno sposobnost, domneva Robé, in ko redno letite 50-ke, znate vse, kar potrebujete za XC; da bi napredovali, se morate osredotočiti na razvoj ostalih kompetenc.

Priporoča, da greste na štart nekoliko prej. »Dan ima tri faze. Zjutraj je nežno, nato postane grobo in končno proti večeru postane mehko. Veliko pilotov si misli: Ne morem leteti dlje, ker je pregrobo.« Vzleteti bi pač morali prej.

»Zlijte se z dnem, naj vam postane udobno, in do takrat, ko postane grobo, bo nekaj letenja za vami in v sedežu se boste že počutili domače. Če vzletite prej, boste dlje in več časa leteli.«

Pri razvoju sposobnosti mnogim pilotom pomagajo lokalna tekmovanja, a to ni izkušnja, ki bi jo imel Robé. Kljub temu so ga na podlagi uspeha v preletih letos povabili na svetovno prvenstvo. Ni še tekmoval na takšnem nivoju in prizna, da je bil januarja v Brightu, v Avstraliji, nekoliko šokiran, ko je srečeval vsa velika tekmovalna imena. Toda v zraku se ni dal motiti. Zasedel je 14. in hkrati najvišje mesto nasploh v serijskem razredu padal. Letel je z Ozone Zenom.

Načrtuje še PWC tekmovanje v Turčiji v septembru in tudi PWC Superfinale. Zaradi dela in družinske obveznosti se žal ne more udeležiti več kot teh dveh tekem v seriji.

## **100 - 150 km**

Pomembno je, da razločimo spremembe faz v dnevu, saj tako lahko prilagodimo stil letenja. Da bi odleteli čim več, je prestavljanje, bodisi v višjo, ali nižjo prestavo, to je da bi leteli hitreje oziroma počasneje, pri celodnevem letenju pomembno.

»Ko so stebri zanesljivejši in formirani, do naslednjega pojdite na polno,« pravi. »Potem proti 16:30 – 17h postane spet nežneje. Zrak se povsod dviguje. Veliko več se lahko potepate naokoli, a pazite na višino. Uživajte v razgledih, jadrajte na nebu. Ta del dneva ponuja največ. Vse poteka gladko in panorama je fantastična.«

»Skozi grobo fazo stisnite zobe. Ostanite osredotočeni in si zapomnite, da morate zdržati do 4., 5. ure popoldan. Videli boste pilote, ki bodo pristali, saj je zanje postalo pregrobo, a če bi vztrajali še pol ure, bi se umirilo.«

Če vam več kot 100 km ne uspe odleteti, morda razmislite o spremembi lokacije.

**»Biti morate na pravem mestu.**

**Morda izberite drugo državo,**

**mogoče pojdite na letalne počitnice.**

**Vsekakor morate imeti nekaj sreče**

**z vremenom, nekaj časa pa boste**

**porabili, da se prilagodite.»**

»Če ste npr. vajeni angleških hribčkov, boste morali za skalnata pobočja Alp ubrati drugačno letalno tehniko. Termika je intenzivnejša, lažje pa je predvideti sprožilce.«

V tej fazi je pomembno, da znamo oceniti, kje stebri so, brati sonce,

oblake, ptice, čutiti gibanje zraka in razumeti geometrijo terena. Vendar je več v tem, kot le določanje položaja stebrov.

»Ali znate določiti, kje točno je zavetrna stran? Morda vidite odličen sprožilec, vendar ali se zavedate, da je okoli njega lahko področje izdatnega spuščanja, ki vas ločuje od zavidljivega dvigala.«

»S kakšno gotovostjo lahko predvidite živahnost vhoda? Bodite pripravljeni in ostro zavijete, da prvih 100 m dviga ostanete v jedru, torej dokler se dviganje ne razširi. Nato lahko preklopite nazaj v potovalni način.«

Ko boste dosegli ta nivo, se vam bo z izkušnjami izoblikovalo intuitivno branje zraka in izostrile se bodo vaše reakcije.

## **Planirajte**

Uspeh se začne z načrtovanjem. Za načrtovanje leta ter kako dobro izkoristiti dan in kako maksimirati razdaljo uporabite na primer [berndgassner.de/thermix](http://berndgassner.de/thermix) ali pa [xcplanner.appspot.com](http://xcplanner.appspot.com).

## **200 km in več**

»Če želite odleteti 200 km, je čas, da sodelujete z drugimi. Na neznanem področju je težko odleteti 200 km. Letenje s prijatelji je lažje, lahko pa sledite lokalnim pilotom. V vsakem primeru pojdite v skupini.«

Opazovanje lokalnih pilotov ne pomaga le pri oceni, ali je za vzlet še prezgodaj. Tudi v začetku, ko je še šibko, vam bodo pomagali ostati v zraku.

Letenje v močnejšem delu dneva vam bo zdaj že poznano in izkoristite lahko prednosti zanesljivejših stebrov, hitrih dviganj in sunkovitih preskokov vzdolž poti.

»Proti koncu dneva se postavi vprašanje, kje se prožijo zadnji stebri? Ni očitno.





Fotografija: Dean

*Na tem mestu pride v poštev raziskovanje. Prenesem si zapise poti drugih in zapomnim, kje so našli stebre. Ključno je, da vemo kje se ob 17-h ali 17.30 nahaja kak steber. Omogočil vam bo dodatnih 10 do 15 km, pa četudi ne najdete ničesar več.«*

Robé veliko govori o načrtovanju, ki ga je opravil pred preleti. »Pod hribom se dobimo ob 7.30. Vsi smo razburjeni. Napoved je odlična. Dan se začne z veseljem. Resnično je navdihujoče, sploh če ste s pravo družbo. Med potjo navzgor razpravljamo o pogojih in kakšne možnosti imamo. Morda trikotnik? Kam najprej? Do katere točke lahko gremo, do katere bo težko?«

»Odločimo se za enega ali dva odločilna pogoja: 'Če do tja ne pridemo do 12.30, obrnemo.' Ali, 'če bo severnika več kot 20 km/h, bomo spremenili plan.'«

Dodaja še: »Letalni kolegi morajo biti podobnega kova in primerljivih sposobnosti, pomaga tudi usklajenost padal. Širše gledano morajo biti piloti sposobni leteti približno enako hitro.« V zraku bodo nekateri vlekli naprej in se nato nekje zatakneli, med tem jih bodo

drugi lovili, nato pa se bodo vloge obrnile. »Letenje v skupini je hitrejšo in varnejše.«

Mnogi večji Robéjevi preleti so bili trikotniki, en celo preko 300 km in sicer iz domačega vzletišča Antholz, ravno preko meje v Italiji. »Trikotnikov ni težje leteti, razen ob močnejšem vetru. Nima smisla riniti v veter. V višjih hribih vas le potiska navzdol. V zraku vam pri odločitvah pomagajo instrumenti. Ko ste opravili s prvo stranico, lahko vidite, kakšne so vaše možnosti in se jim prilagodite.«

Robé razlaga: »Če gre pri prvih preletih za iskanje udobja pod padalom, potem bo učenje o vremenu omogočilo daljše prelete. Ves čas je namenjen razvoju sposobnosti odločanja in ocenjevanju sprejemljivih letalnih pogojev. Vendar na nivoju, o katerem je govora zdaj, gre bolj za skupek zgornjih sposobnosti, znanja, izkušenj in odločitev, ki naredijo razliko.«

»Pri letenju 300 km trikotnika so se trije, s katerimi sem letel, ustavili pri težavnem napredovanju v veter. Odnehali so, vendar sem vedel, da gre

za lokalni pojav in rinil sem naprej, saj sem vedel, da bo čez 30 km bolje. V tem primeru potrebujete mentalno moč za spopad s čelnim vetrom. To je ključ do velikih preletov; ravnotežje sposobnosti.«

## Potovanja

Quixada, Brazilija. Če ste željni resnično dolgih preletov, boste morali potovati. A bodite pripravljeni, resničnost ne odraža vedno fantazij in fotografij.

## 400 km in več

Na dober dan v Alpah vas je v 2015 trikotnik 200-250 km skoraj zanesljivo popeljal do dnevne zmage na XContestu. Zdaj, razen če ne greste v Brazilijo, Južno Afriko, Texas ali v Avstralijo po 350 km, ne boste posegli med prvih 10.

»Če ne bi šel v Quixado, mi ne bi uspelo zmagati [na XContestu],« priznava, omenjajoč dva preleta 449 km in 462 km, ki ju je odletel v Braziliji. »So ljudje, ki zadevo zdaj jemljejo precej resno in potujejo po svetu. Portugalski redno zahajajo v Brazilijo. Imajo znanje in sposobni so veliko odleteti. V moji re-



*giji samo z lokalnim letenjem ne morete več osvojiti naslova, kot je bilo to možno štiri leta nazaj.«*

A ni dovolj, da se preprosto pojavi-te na štartu v Braziliji. Prvi teden je Robé redno prezgodaj pristajal, vse dokler ni ubral prave ravninske teh-nike. »Gledal sem spletne namige, kako leteti v tistem območju. V teoriji sem ve-del, kaj moram storiti: ostati v ničlah; nobenega jadranja na dinamiki; upo-raba zanosa z vetrom. Vedel sem, am-pak nisem realiziral. Stalno sem 'curil'. Izbiral sem napačna področja, vztrajal sem ob hribih in hkrati pozabljal, da ve-ter piha 40 km/h. Jadranje na privetrni strani je odveč. Imeti moraš 200 m nad terenom in oditi v zavetrne lege, ki tam niso nevarne.«

*»Tega v Alpah nikoli ne bi počel. V tur-bulenci bi vas odplaknilo navzdol. A na tem področju, kjer je vroče in teren suh,*

*so zavetrja edina področja, kjer se lahko termika formira, brez da bi jo razpihalo. Cel teden sem rabil, da sem sprejel to dejstvo in ga začel uporabljati.«*

Povratak iz 250 km preleta traja celo noč in naslednji dan vam ne bo uspe-lo pravočasno na štart.

*»Vsak drugi dan, ko sem letel preko 400 km, sem imel srečo, da se veter proti koncu dneva ni umiril. Lepo se je izšlo.«*

**Na koncu pride do**

**»šeste sestavine«**

**dolгих preletov.**

**»Za resnično velike,**

**potrebujete srečo.**

**Pri letenju 10, 11 ur**

**sprejmete toliko**

**odločitev, da so**

**napačne neizbežne.**

**Zato preprosto**

**potrebujete srečo,**

**da se vam vseeno**

**poklopi.« Kot je rekel**

**na začetku: »Ne**

**zanašajte se nanjo,**

**ampak lahko**

**vam pomaga.«**





# DNEVNIK

## Maraton

### treh stotk

Avtor: Franek Rakun



## Petek, 20. april

Pomlad se je le počasi prebujala za nas jadralne padalce, ki nam začetek pomladi ne pomeni samo taljenje snega in prve rože, pač pa tudi stabilno ozračje in močan gradient. Do konca aprila se je le sestavilo nekaj dni za dobre prelete. Po štirih dneh lokalnega jadrnanja se s Cenom odpraviva na Dobrovlje. Bila je dobra napoved, s kar nekaj SV vetra v višinah. Želja mi je bila odleteti z Dobrovelj na Gorenjsko, da ne drgnem preveč standardne špure Golte - Gorenjska. Poberem, nato s polnim »gasom« proti Menini planini. Preletim grebene nad Vranskim in pazim na višino

ter priklopim Menino. Tukaj je kar nekaj severnega vetra, ki se je lepo ujel na severne grebene in točno to rabim, da priklopim nizek oddajnik pred Lepenatko. V Gornjem Gradu sem vseeno nizek, da mi je bilo prav toplo po pol ure zelo nizkega pobiranja. In končno me le popelje močan steber modre termike čez 2 jurja nad Lepenatko. Vesel, ob lepih razgledih, pičim po modrini, polepšani z močno pobeljenimi vrhovi Kamniško Savinjskih Alp proti Krvavcu. Tam prve baze, ki mi polepšajo dan. Letenje od Krvavca do Kriške gore in nazaj pa vseeno bolj netipično zaradi kar

nekaj SV vetra, ki ti dodatno učvrsti roke s komandami ter iz misli prežene odvečne stvari in tako ostane samo padalo in ti. Na Kriški pomislim na enosmerno špuro, vendar si premislim, ker mi je ljubše letenje s povratkom, pa še Kranjska gora mi ni dišala v tem vetru. Sledilo je počasno letenje iz Krvavca proti domu v veter. Res je šlo počasi, vendar z lepo višino in dosti časa za sproščujoče razglede in fotke. Pristanem ob piceriji Četara v Okonini pri Ljubnem ob Savinji in tako so Dobrovlje postale štart, ki je dobil prvo stotko.





## Sobota, 21. april

**D**an, ki z napovedjo prekaša vse do sedaj letos. Zelo malo vetra v višinah, dober gradient, višine baz oblakov prek 3 tisoč. Danes je dan, ko bom odletel FAI 100 trikotnik z mojega vzletišča, sem si rekel takoj po pregledu napovedi. Na vzletišču se kar nabirajo naši, Korošci in ostali, ki se odločijo na ta dan obiskati zasnežene vrhove Kamniško Savinjskih Alp. Slišim tudi informacijo, da so določeni padalci odšli zgodaj zjutraj na Sorico. Štartam prvi in brez težav zapustim Golte. Sledi zelo nizko pobiranje na Svetem Križu in dan se začne. Priklopim Uršljo goro, tu leti noro gor kamorkoli se premaknem in v ozadju nad Peco se pojavijo prve baze nad 3000 m.n.v. Po postaji se derem, »full« vesel, ostalim,

da je zadaj baza zelo visoko in da so nori pogoji za v Alpe. Do Pece v ravni črti, povečini čez 2300 m višine. Tu poberem do višine dovoljenega in dobim občutek, da je vse v mojem dosegu, kot če bi letel z jadralnim letalom. S to lepo višino se sedaj odločam med Olševo in priklopom Košute prek Jezerskega ali pa da bi poskusil kaj novega in posledično s tem ogrozim mojo misijo. Odločim se za avstrijski Obir. Priklopim ga kar nizek, v nekem meni neznanem dolincu iz obeh smeri, nato pa gre z nekaj truda spet pod bazo in odprejo se mi čudoviti razgledi proti severu. Sedaj moram Košuto vzeti kar od zadaj, namesto klasike. V zraku dobim občutek, da bomo v tako kvalitetnem ozračju kot je danes, zvečer na spletu sigurno priča čudovitim preletom. Svojega leta pa vseeno nisem raztegoval ali spreminjal. Hotel sem odleteti FAI 100 za svoje zadovoljstvo

in lastno zbirko. Z lepo višino priletim mimo Grintovca in »štempljam« tretjo točko na Črnicvu. Res je malo dnevov, ko lahko z lepo višino letiš v vse smeri skoraj z isto hitrostjo. Sedaj me čaka le še vrnitev domov. S 1500 m višine me kar lepo požre na zahodno stran Lepenatke. Običajno ni to nič posebnega, danes pa, ko sem večino časa letel prek 2 tisoč in se znajdem nizek ob nekem grebenčku, ki ga moram z vetrom popeglati do vrha, se mi pa to zdi kar nekam malo. Ko si s težavo priborim vsak nabrani meter, si oddahnem, ko spet zadiham hladnejši zrak nad Lepenatko. Nadaljujem proti Raduhi, od tu na Golte, kjer se potrdim na štartu in nato parkiram svojega Kinga tik pred hišo. Uf, kakšen dan in kakšno lepo potovanje. Zvečer se to samo še potrdi na XC Globe-u in padel je svetovni rekord naših štirih »top« pilotov ter seveda rekordni FAI zame.







## Nedelja, 22. april

**N**ovo jutro, nova napoved, nov letalni dan. Saj ne, da se mi »full lušta«, pa še rahel občutek krivde me obide, če bi še danes cel dan v zraku preživel, kajti namen je bil biti z družino. Pa ne, da bi moral spraševati za letenje, ampak vseeno omenim - kaj pa če bi šel letet, ker potem res dolgo ne bo vremena (kot zmeraj), reče »ja pejt« - »green light« akcija. Na pristanku srečam Rupa, Bidra in Pahota, ki so prišli po avto, ker je Rup prejšnji dan letel z Golt do Bohinja in se jim kar pozna na spanju, da jim še za v zrak ni. Jaz in Cena standard. Nasučem Golte in pokrije vse do Raduhe, »fajn«, si rečem. Privlečem se do Luč in z zadnjimi močmi naslonim na greben in pričnem z drgnjem na eni nulci, kar je trajalo več kot pol ure, en čas dol, en čas gor. Če bi bil z družino, bi lepo izkoristil

dan, zdaj pa tole švicanje in matranje, si mislim, itak bo treba pristat. Nato se oblačnost razkropi in prične delat - ha, mogoče pa le. Zvlečem se na Raduho in grem prek Robanovega kota in Logarske doline nad Jezersko. Tam do baze in potem smer Košuta, do katere izgubim vso višino in me za Jezerskim kar fino premetava in preizkuša moje znanje v rahlem rotorju. Končno priklopim Košuto, zdaj se bo pa peljalo. Pa ni bilo tako kot ponavadi. Veliko vetra, nobenega formiranega stebra, nabijanje gor in dol. Priklopim Begunjščico v jeb.... razmerah in končno zagledam jadralne padalce, ki mi potrdijo, da nisem gledal napovedi za kak drug dan, ker do sedaj sem videl samo jadrilice. OK, do Stola, nato obrat. Pred Dobrčo super višina, na Kriško goro komaj komaj, tam srečam Mickota in Matica. Pri Storžiču me malo sklofa, ker pa bi rad do doma, me v Krvavec in vzhodnik ne vleče in se vržem proti Kočni, ki sem jo enkrat že speglal nizek do

vrha in prav tako danes, čisti užitek. Ker se je dan nagibal k koncu, sem vedel, da me sedaj čakajo le še sladice, če bom to znal izkoristiti. Takoj zatem napačna odločitev, ko se vržem mimo Planjave v sončno Logarsko, kamor me kar splakne jugozahodnik, močno propadanje na srečo brez rodea, nizek se privlečem čez Robanov kot do Raduhe, tam pa standard v zid vzhodnika, obrnem in poskusim na s soncem obsijani zahodni strani Raduhe, kjer je ponavadi rotor in misija nemogoče. Ker pa je pozna ura, pomlad in sonce direkt v skale, začne vario piskat in zlezem višje, kjer je zopet sled jugozahodnika. Zapustim Raduho in na Ljubnem poberem zadnje vzdihljaje nekega stebra, ki ga tam drugače nikoli ni. Priklopim zahodno stran Golt v Tirske peči in splanim pred hišo. Kako čudovito se je dotakniti tal po takšnem preletu, polnem presenečenj, počutiš se noro živega. Maraton treh zaporednih stotk bo ostal v lepem spominu za vedno.





**Avtor: Rok Vegelj - Wosa**

**Z**akaj že letimo...

»Travnata površina greje moje telo, sonce hrani mojo dušo. Opazujem, kako neznanana sila potiska megleno bazo proti vrhu in bo kmalu zakrila celotno zemljino površino«.

Noro, komu, kam pripadamo?

Kje in kaj je sprememba...?

... Priznam, verjamem, da jadralski padalci, obožujemo zrak, umetnost barvnih spreminjajočih se gibanj, ki je nekaj edinstvenega, čarobnega, saj nas dobesedno spravlja ob pamet in morda je to

vzrok, zakaj se vedno vračamo v gore in nebo.

Da bi odkrili neznano energijo?

Da bi naredili kaj bistvenega iz dneva, ki na žalost ni več del prihodnosti, temveč preteklosti...?

... ah, se ne obremenjujemo, enostavno, za gibanje in užitek ne rabimo internet. Par korakov stran od štirih sten je nekaj, čemur pravimo narava, kjer lahko za naše telo, srce in možgane preživljamo čas, kakor nam je to v veselje. Čas je relativen, saj sonce in luno to ne bo motilo.

Enostavno je jadralsko padalstvo tisto, kar počnemo, letimo...Letenje je tisto, kar imamo radi, letenje je bolj ali manj vse, kar smo.

»Se ne obremenjujem z megleno inverzijo, enostavno razgrnem svoje krilo, stopim na rob vzletišča in se odlepim v svoj

svet. Vsak štart je nekaj posebnega..., ko se s sedežem in padalom povežem, sem resnično jaz, začutim vsako čutilo na telesu, kri potuje po telesu, kot gorivo, ki brizga v motor. Razpršim svojo voljo, vero, vztrajnost, pogum, ter dobim tisto, česar si želim...

Jaz sem ptič. Letim zaradi občutka, ki je tako svež, kot svetlo modro nebo... preprosto se zavedam svoje lastne moči...«

Torej, zakaj že letimo...

Da se popolnoma prepustimo...Mar želimo vedeti o vsem? Konec koncev je najpomembnejše, kdo si postal v življenju...

...in naša duša se je iz srca že nasmejala.







Lokacija, čas: Speed gliding tekma Tolmin, 30.6.2018  
Tehnični podatki: 200mm, f/4,5, 1/400s, ISO100  
**Fotograf: Matevž Gradišek**







Lijak



Kobariški stol



Kal - zahod







**Malič**

*Denis Džurina*

Razglednice z naših vzletišč





Valle de Bravo - pristanek ob jezeru

Avtor: Marko Hrgetić

## Valle de Bravo

**N**ajboljša stvar glede letenja v Valle de Bravo (v nadaljevanju V.d.B.) je verjetno vreme. To je definitivno najbolj konstanten prostor za letenje, ki ga poznam, z neverjetnih 330+ letalnimi dnevi v letu. Toda to ni vse...

Mehika je oddaljena destinacija za Evropejce, zato pa popularno področje za Kanadčane in Američane, ki v njihovem zimskem času z veseljem obiskujejo V.d.B., ki s soncem ponuja odlične letalne pogoje, medtem ko doma sneži. Iz evropskih držav obiskujejo Mehiko predvsem piloti iz severnih držav, največ Norveške in Švedske, da ubežijo mrzli zimi in dolgim nočem.

V. d. B. se nahaja v osrednji Mehiki na visokem platoju na 1800 m nad-

morske višine, približno 150 km od Mexico City-ja proti zahodu. To je odhodna destinacija za ljudi iz Mehike in ni zelo obiskana s klasičnimi turisti, razen s piloti. Kljub temu je mesto polno ljudi in življenja, še posebej med počitnicami in ob vikendih. Za večino tistih, ki planirajo priti na letenje, je verjetno največje vprašanje, kako varno je tu. V.d.B. je zelo varno in tu ne morete priti v kakšne težave, kot se to lahko zgodi v nekaterih delih Mehike. Je področje z visoko stopnjo dohodka na prebivalca in iz tega razloga je območje zelo zaščiteno in varno.

### Letalna sezona

V splošnem je vreme v centralni Mehiki razdeljeno le na dva letna časa. Suh letni čas z visokim zračnim pritiskom traja okoli sedem mesecev, od novembra do maja, deževni meseci z nizkim zračnim pritiskom pa od junija do oktobra. Ni niti pravega poletja, niti prave zime. Med zimskim

časom so dnevne temperature od 23-27° Celzija, ponoči pa lahko padejo na 5° zaradi visoke nadmorske višine.

Najboljši termin za letenje srednje izkušenih pilotov je od novembra do februarja. Dnevi niso posebej dolgi, toda še vedno se lahko leti 6-7 ur, če ste ves letalni čas v zraku. Možnosti za neletalne dneve so zares zelo majhne v tem obdobju in na splošno je le okoli 1% možnosti, da ne boste leteli. Nobeden teren se ne more primerjati s tem, niti Kolumbija ali kateri drugi, ki jih poznam.

Področje ima dve vzletišči. Eno je v samem V. d. B. in je teren za jadranje lokalnih pilotov tandem jadralnih padal. Imajo nekaj prepovedi za letenje in verjetno ne boste mogli leteti, razen če greste to početi kot poznopoldanski let ob koncu dneva.

Glavno vzletišče, na katerem se največ dogaja, je El Peñón del Diablo, približno 40 minut iz V.d.B. Je na nadmorski višini 2380 m, s prosto-



rom za hkratno postavitve šestih padal za vzletanje. Z vzletiščem upravlja lokalni klub in če želite leteti, morate plačati člansko pristojbino (denar gre za najemnine), ki je odvisna od tega, koliko časa boste tukaj. Vzletišče ima stranišče, vremensko postajo in je čudovito travnato. Upoštevajte lokalna pravila, ki jih lahko najdete na vzletni točki in pristajalnem mestu ter tudi na spletu ([www.clubpenon.org](http://www.clubpenon.org)).

Razmere za letenje v suhi sezoni na El Peñónu so v splošnem izvrstne, z rahlo bolj razvito turbulenco sredi dneva v dnevih z visokim zračnim pritiskom. Tekom dneva prične pihati anabatični veter iz JZ in deluje do 19. ali 20. ure zvečer, ko se smer spet obrne na katabatični SV. Termična dviganja so lahko do 2800 m n.v., pa vse do 5000 m n.v. V obzir je treba vzeti, da je pristanek na 1700 m n.v. V letih, ko se na oceanskih obalah pojavi "El Nino", je precej vlage v zraku in so lepi kumulusni oblaki. Razvoj oblakov in višina termičnih stebrov popolnoma sovpadata z zračnim pritiskom in barometer je edina stvar, ki jo potrebuješ, da veš, kako bo izgledalo. Termični stebri v V.d.B. so manjši, njihova širina je odvisna od višine, udarnejši in bolj ciklični. To je nekaj, kar je novo za pilote, ki pridejo iz obmorskih držav. Definitivno zabavno za letenje in za dober trening.

Če ste bolj začetnik in želite leteti, vas ni potrebno skrbeti. Ne boste edini, saj je V.d.B. polno začetnikov različnih starosti. Kot na katerih koli drugih letalnih področjih, začetniki pričnejo vzletati okoli 10. ure dopoldne in letijo na termiki do 12. ure, nato pa spet od 16. do 17. ali 18. ure v termični dinamiki in mirnem ozračju. Začetniki naravnost obožujejo popoldansko letenje, ki je res magično na El Peñónu.

Pristajalno mesto je spodaj pred vzletiščem, z višinsko razliko 600 metrov. Široka in dolga ravnina s skoraj nobenimi ovirami. Lahko je kar

termično aktivno in sredi dneva so lahko tu zmerni anabatični vetrovi. Na pristanku boste našli otroke, ki vam bodo želeli zložiti vaše padalo in opremo za nekaj plačila. Tukaj je tudi hrana, pijača in možnost prevoza na vzletišče ali nazaj v V.d.B. Obvezno morate poskusiti lokalni "tacos" (tradicionalna mehiška jed – tortilja z različnimi nadevi). Bodite previdni s pikantno omako.

## Močna sezona

Močnejša, toda bolj zanimiva sezona za letenje je od konca februarja do maja. Močnejši vetrovi so v marcu, manj močni pa nato v aprilu. Sončna aktivnost je veliko večja kot pozimi, z vrhuncem v maju. Termika je močna in lahko najdete dviganja tudi preko 10 m/s, z bazo oblakov na 4500 m n.v. in višje. Resnično čudoviti pogoji za napredne pilote in nekaj lokalcev takrat tukaj odleti dobre XC prelete. Če imate radi takšne pogoje, potem obiščite V.d.B. v tem obdobju.

## Deževni meseci so tudi letljivi

Če se slučajno znajdete v Mehiki v deževnem obdobju in želite leteti, ne skrbite, leteli boste. Večino dni je možno leteti od 8. do 14. ure, termična aktivnost se začne okoli 10.30. Termika je gladka zaradi visoke vlažnosti in odlična za sproščujoče termično letenje. Slabša stran tega obdobja je le, da so baze oblakov nižje in je preletaško letenje omejeno. Dež prihaja popoldne, z nevihtnimi oblaki, ki se formirajo počasi, tako da imate čas pristati, pospraviti opremo in oditi domov. In vse je zeleno!

## XC preleti

Kdor je letel v V.d.B., vam bo povedal o konvergenci, vsled katere se formira avtocesta oblakov, ki se v tem področju dnevno formira in se razteza od zahodne točke pri Divisaderu proti vzhodu ter sledi goram vse do vulkana Nevado de Toluca

(4700 m n.v.). Za vsakogar je prvi pomemben let iz El Peñóna do V.d.B., s pristankom ob jezeru. Je krajši let, toda ima precej svojih zvijač. Dokaj preprosto je opraviti že 50 km prelet in verjetno je pri tem najboljša stvar lokalni prevoz. Taxije lahko najdete vsepovsod, vozniki vas prijazno peljejo kamor želite. Morate pa se prej dogovoriti za ceno.

Najdaljši opravljeni preleti tukaj so skoraj 150 km. FAI trikotnike se lahko odleti že v januarju, v marcu pa bi se dalo preleteti 200 km FAI trikotnik. Preleti z vetrom niso popularni in priporočljivi, saj se končajo pri Toluca in CTR področju mednarodnega letališča.

Če potrebujete pomoč in asistenco pri XC preletih, lahko kontaktirate inštruktorje kluba Flumen.

## Šole jadralnega padalstva in prevozi

V V.d.B. je nekaj različnih šol jadralnega padalstva. Večina od njih se ukvarja predvsem s tandemskimi prevozi, v nekaterih pa tudi poučujejo. Potrebno je omeniti tri šole: Flumen (Marko Hrgetić), Skyrides (Alfredo Toledo) in Gofly (Luis Yopez). Prvi dve najdete vsakodnevno v El Peñónu, pri njih lahko tudi naročite prevoz iz V.d.B. do vzletišča in tudi nazaj, opravljate tečaje in koristite asistenco. Pri Flumenu je tudi možna nabava opreme in če potrebujete karkoli, jih lahko kontaktirate preko njihove spletne strani ([www.paraglidingmexico.com](http://www.paraglidingmexico.com)).

## Cene - hrana, nastanitev, taxi

V V.d.B. je ceneje kot v Evropi, toda na ceneje kot v Makedoniji ali Bolgariji. Solidno sobo lahko najdete za 30 EUR za noč, imate pa možnost cenejših in dražjih variant. Najbolje je najeti v južnem delu ali v samem centru mesta. Tudi cene hrane v restavracijah so lahko različne. Če želite nekaj prihraniti, lahko dobre in poceni "tacos-e" kupujete na stojnicah



na ulici. Kosilo v restavraciji vas bo stalo 15-30 USD. Vožnja s taxijem do vzletišča je 12-15 USD, strošek lahko delite s tremi ostalimi piloti. Parataxi je nekaj cenejši, če potrebujete povratno vožnjo.

## Tekmovanja

V zimski sezoni je tukaj organiziranih precej tekmovanj v jadralnem padalstvu. Eno izmed njih je XC SkyRace, organizator je Marko Hrgečič ([www.xcskyrace.com](http://www.xcskyrace.com)), to je pravo "Cross Country" tekmovanje, letenje za zabavo in izziv. Drugo tekmovanje je standardne FAI-2 kategorije, Monarca Open, organizator je Alas del Hambre. Obe potekata v januarju in če boste takrat tam, se ju lahko udeležite.

## Posebnosti

Ko odhajate v Mehiko na letenje, je treba upoštevati nekatere stvari. Prva od njih je višina. Potrebujete nekaj dni, da se privadite na višjo nadmorsko višino. Prve dni se boste počutili malce bolj utrujeni, s hitrejšim dihanjem. Če boste šli navzgor do 5000 m n.v., lahko pride do hipoksije. Pijte ustekleničeno vodo in se izogibajte neoprani zelenjavi in sadju brez lupine, ki jo olupite. Zelo hitro lahko pride do trebušnih problemov, če ne boste oprali hrane. Stojnice na ulicah so v čistem stanju.

**XC Sky race**

Kako prispeti v V.d.B., lahko najdete na:

[www.paraglidingvalledebravo.com](http://www.paraglidingvalledebravo.com)

## Ostale zanimivosti

Če pridete v V.d.B v zimskem času, si lahko ogledate rezervat metuljev Monarca. Resnično je čudovito videti milijone metuljev na enem mestu. Do tu je iz V.d.B. 45 minut vožnje. Druga zanimivost je vulkan Nevado de Toluca. Z avtom se lahko pripeljete do 4100 m n.v. in se lahko povzpnete na vrh, če se dovolj dobro počutite. Je čudovit razgled, vzpon je relativno lahek.

Če planirate kakšne zimske izlete, je Mehika zagotovo dobra izbira. Konstantno dobro vreme, ni velike gneče, ter organizirani prevozi. Dokaj lahko

se v desetih dneh opravi 50 letalnih ur in preleti 500+ km letenja. Če se potovanje kombinira z nekaj dnevi na Mayan Riviera (Karibsko morje), boste imeli odlični destinaciji za letenje in za ohladitev na čudovitih plažah.

Če potrebujete kakršnekoli usluge v Valle de Bravo, kontaktirajte Flumen spletno stran:

[www.paraglidingmexico.com](http://www.paraglidingmexico.com)



**Letenje proti vulkanu**





# GOSPOD Z ELANOM

## Polet z 90-letnikom

Avtor: Simeon Klokočovnik

**T**a zgodba se je pričela pred desetimi leti, ko me je kolegica Majda zaprosila, da s tandemom peljem njenega tasta. »Ja koliko je pa star?« »80!« »Hja, ja kaj pa je 80-letniku treba leteti? Bojim se tega. Saj veš, šibko srce, krhke kosti ...« »On je neverjetno čil, vsako jutro, ne glede na vreme, gre v park na rekreacijo, redno hodi v hribe...«. Pa sem se ji le nasmehnil, naj me nikar ne prepričuje.

Sem že peljal 80-letno gospo, seveda na željo znancev, ki so me nalagali, da je to za 70. rojstni dan. Že to mi je bil ekstrem in v veliko skrb. Pa ji potem v zraku voščim za 70. rojstni dan in mi ona nazaj užaljeno reče, da jih ima 80. Ni mi bilo prijetno in kar je nekemu laiku samoumevno, je lahko hitro zelo narobe. Iskati ekstreme z drugimi mi res ni treba, pa čeprav mi zaupanje, ki ga dobim, laska.

Majda pa vztraja: »Ne razumeš, to ni naše darilo, on sam si to tako močno želi!«. S tem je zbila moje zadržke. V študentskih časih sem, v sedaj že pozabljeni knjigi, prebral posvetilo: "Vsem, ki ustvarjajo možnost izbire zase in za druge." Po tem se še danes ravnam in seveda nisem mogel reči ne, dokler ne preverim ali je zadeva mogoča.

Tako sem spoznal Jožeta Kalana, vitkega gospoda visoke drže. Takoj po prvih besedah sem spoznal, da je preprost, povsem odkrit gospod, ki deluje umirjeno, a odločno. Ko vidiš v očeh, kako je poln življenja, si vesel takšnega sopotnika. Ni me več skrbelo. Na ta spoznavni dan je bilo

iz pristanka pod Krvavcem mogoče opaziti v zraku vsaj 30 padalcev, a se je že začel krepiti JZ veter in v ozadju so se nabirali in temneli oblaki. Polet v tandemu sem odpovedal in se hkrati zagovoril, da sam za sebe grem pa vseeno leteti. Takoj sem začutil, da mu ni prav, kot da mi je zameril, ker imam za njega preveliko varovalko. Potem sva se dogovarjala po telefonu, planirala primerne dneve in končno dočakala zame popoln dan s prihajajočim JZ vetrom. »Pa da ne bo kot zadnjič, le glej, da bova letela«, mi je zabrusil.

24. junija 2008 sva prav lepo vzletela na Krvavcu. Morda so za moj okus umirjenega turističnega letenja bile letalno preveč ugodne razmere, a si nisem upal Jožetu ponovno odreči vzleta. Je bil v svojih željah preveč odločen, skratka vplivnejši od mene. Visoko nad Krvavcem ga ni skrbelo, ni spraševal po tehničnih podatkih, ni krčevito držal trakov, nasprotno, lepo umirjeno s prekrizanimi dlanmi je sedel in opazoval okolico. Sam sem ga previdno spraševal to in ono, zbiral podatke o počutju in poslušal njegov umirjen glas. Veste, po mojih





izkušnjah so potniki na štartu vznemirjeni. Potnik ne ve v kaj se spušča, ne pozna pilota, niti ne, kako deluje letalna naprava, enostavno gre v nepoznano akcijo. To je pač eden tako imenovanih adrenalinskih športov, ki se izvaja kontrolirano, pri čemer pa se potniku doza adrenalina podaja z veliko žlico in enostavno ga mora biti strah. Sam pravim, le "blondinke" ni strah na startu. Ampak g. Jožeta se ne da zvrstiti v noben predal. Poslušal je navodila in rekel: »Ti veš, ti boš naredil tako, da bo prav«. Stvar je bila zaključena. Dal mi je potrdilo, da sem za njega strokovnjak in da naj se ne sekiram in obremenjujem z njim.

Ko sem ga po uri najinega letenja povprašal, če greva na pristanek, je odvrnil: »Ja, če že moraš!«. Takrat sem posumil, da je v bistvu star letalec in potem mi je priznal, da je sicer že letel, v Logatcu, z jadralnim letalom, vendar le krajšo razdaljo, kakšna 2 metra nad tlemi. Let si je prislužil, kdor je lastniku pomagal jadrilico tiščati 10-krat v hrib in napeti vzletno gumico. Dodal je še, da je samo enkrat prišel na vrsto. »Ja madonca, a res nimate nič rešpeka, a vas res ni nič strah?«, mi je ušlo z jezika, pa mi je pojasnil: »Ne, to pa nisi prav povedal, to ni strah, al ti paše al pa ti ne paše«. In sem, kot akter poleta, ostal razorožen in brez besed. Čez nekaj časa je presekala tišino: »Veš, jaz župniku nič ne verjamem, politikom še manj, oficirjem čisto nič, oni pošljejo vojsko naprej, sami pa so zadaj lepo na varnem, ampak tukaj, tukaj sva oba na istem "zicu", lahko delaš kar hočeš«.

Pa sem se vdal brezskrbju in sva oba uživala v letenju. V pol ure pa se je na Kalškem grebenu začel pretirano bohotiti oblak. »Jože, dol bova morala, tale oblak postaja nevaren«, sem rekel. Zopet ga ni zanimalo zakaj in ni pokazal potrebe po dodatni razlagi: »Ja kaj bi pa naredil, če bi bil sam v zraku?«. Hotel sem mu zatrditi, da bi se varno umaknil na Ambroža in zatem odletel v dolino na pristanek, kamor se je takrat že usmerila večina pilotov, a sem mu pošteno povedal, da

bi se umaknil na Potoško goro, kjer bi opazoval razvoj oblaka, potem pa zbežal na Gozd ali pristal čim hitreje v Preddvoru. »Ni problema, bom zrihtal prevoz, samo pokličem«. In tako sem inštruktor ter predavatelj psihologije letenja ostal brez avtoritete, odletel s potnikom na Potoško, kjer sva ugotovila, da oblak razpada, odjadrala nazaj na Krvavec in po dveh urah in pol letenja zaključila letalni dan. Oba sva bila umirjena, spočita in zadovoljna. Običajno me, kadar peljem tri potnike v enem dnevu, zagotovo boli glava, oziroma mi utripa v sencih. Izžet sem, potniki mi poberejo vso energijo. A tokrat ni bilo tako.

Z Jožetom sva letela tudi ob njegovem 82. letu, 26. 4. 2010, iz Lijaka do Ajdovščine, samo 1 uro in 20 minut, ker je v okolici že rosilo in je bilo potrebno let resnično zaključiti. Potem še 21. 6. 2014, ob njegovem 86. letu starosti, 1 uro in 26 min na Krvavcu - razmere niso dale več, oziroma jih pilot ni znal izkoristiti, a se nisva obremenjevala s tem.

In potem pride letos Majda zopet vljudno do mene: »Smo Jožeta vprašali, kaj hoče za 90. rojstni dan in diamantno poroko, pa se je le nasmehnil in s prstom pokazal gor v nebo. A boš lahko?« »Joj, saj ne vem, kaj mu lahko še ponudim«, sem se morda branil, »kako pa se drži?«. »Isti je, vsako dopoldne gre na rekreacijo in zdaj sprašuje, če bo moral opraviti kakšne teste, da bo lahko letel. Izpit za avto ima, lahko vidiš tudi fotografijo, kako obrezuje sadno drevje«. Kasneje sem sliko res videl, na moje zadovoljstvo je bil Jože povsem v vrhu visoke stare jablane, brez lestve seveda.

Kaj mi je preostalo? Po mesecu dni so bile končno primerne razmere. 28. 7. 2018, jaz znotraj nemiren in zaskrbljen, Jože pa ves miren in čil, iskrivih oči, ki te pogledajo in zahtevajo akcijo.

Na vzletišču Krvavec je malo preveč vetra. Počakava, da oblak prekrije

sonce, termika upade in piha idealen enakomeren veter. Pri dvigu kupole stopiva en korak nazaj in potem enega naprej in že odletiva. Jože se namesti, prekriža roke, odete v doma naštrikane rokavice in molči. Drsiva proti Ambrožu. Naenkrat zaskrbljeno reče: »Nič ne piska«. »O Jože, dan je poln energije, bo vario takoj zapiskal, samo da prideva ven iz območja sence«, rečem. Bolj kot na kakšni tekmi, se oprimem prvega dviganja in ne grem ven, "ziher je ziher", da le ne razočaram mojega cenjenega potnika. Potem pa tik pod bazo oblaka zmagoslavno rečem: »Kako je kaj zdaj Jože?«. On pa: »Samo da piskal«.

**Ja, kaj sem hotel, zapeljala sva se v rob oblaka, malo ven, malo noter in nabrala še par sto metrov ob oblaku, da se je Jožetu nabiralo ivje na rokavice in da je sonce zarisalo mavrico okoli najine sence na oblaku - Jože, to je glorijska, najina "pika na i".**

Nobenega pretiranega pogovora nisva potrebovala. Sva le letela, tokrat nad Mekinje, njegov sedanji domači kraj, slikala hišo in pristala na bližnjem travniku.

Po strogih letalnih predpisih sem seveda delal prekrške, a nama bo odpuščeno. Letela sva kot dva znanca, prijatelja, jaz kot ponosen akter, g. Jože Kalan pa kot oseba, ki ima to srečo v življenju, da ima še vedno na razpolago elan in željo po izbiri.

»Čez deset let«, se je poslovil s povsem iskrivimi očmi. »Težko obljubim, a zagotovo, če bom le še v varni letalni kondiciji«, sem pritrtil.







# LEGENDE PROSTEGA LETENJA

## Vse najboljše “nono Tulio”!

**Avtorja: Tom Pavlič &  
Sandro Clemente**

Jadralno padalstvo je šport za vsa življenjska obdobja. Ker od pilota zahteva velik vložek prostega časa, se med najbolj aktivnimi piloti pogosto znajdejo študentje in upokojenci. Vendar vsi vemo, da jadranje ni le počivanje v sedežu medtem ko nas rahel veter hladi, temveč čisto prava športna aktivnost s fizičnimi in psihičnimi napori. Zato toliko bolj odmeva visok jubilej, ki ga bo 13. septembra praznoval dolgoletni član tržaškega kluba Volo Libero Monte Carso in tudi naše zveze, Tullio Nadalutti iz Dolge Krone pri Trstu, vsem poznan kot “nono Tulio”. Svečk na torti bo letos 90.

**Pa vendar, ne glede na  
častitljiva leta, to ni kar  
nek nedeljski pilot. Čisto  
vsak dan, ko s tržaškega  
zaliva potegne maestral, je  
nono Tulio na Socerbu pod  
padalom. Odjadra urico ali  
dve, odleti v dolino ali pa  
pristaja nazaj na vzletišče.  
Na XCGlobe-u se na leto  
prikaže s prijavljenim letom  
več kot 100 krat!**

Njegovi leti pa niso le dolgočasni večerni spusti v dolino. Marsikdaj si privoščijo tudi zanimive adrenalinske vložke, ki se k sreči vedno srečno končajo.

Pred dvema letoma je poletel z Motovuna na Hrvaškem. Navkljub strmemu in drsečemu vzletišču, mu je večje težave naredil travnat pristanek ob Mirni. Ko je že z nogami na tleh, mu ena stran padala pade v reko, ki ga nato skupaj s padalom odnese. Nekaj strahu med prisotnimi, a po preplavanih stotih metrih mu le pomagajo z vode. Nekaj vrvic je strganih, ampak to že sam popravi in še dandanes leti s tem padalom.

Ko se je, v začetku letošnje pomladi, spet odpravil s prijatelji v dolino Mirne na Kaštelir, mu je najbrž tudi ta dogodek ostal v spominu. Pristanek je bil namreč poln luž in blata. Po prijetnem jadraniu, ko se je veter počasi umirjal, je edini še pravočasno pristal na vzletišču, medtem ko so vsi ostali nadobudneži “scurili” v močvirnato dolino.

Lani je nehote pristal pod Nanosom

**Zanimivo je, da nas  
nepoznavalci pogosto  
vidijo le kot mlade norce,  
ki skačejo s padalom. Da  
je morda malo nor, se tudi  
Tullio strinja, ampak nismo  
pa vsi več tako mladi.**

na obdelani njivi in mu je takoj prišel nasproti jezen kmet, da bo mladeniču dal eno zasluženo lekcijo. Ko pa se je s sedeža skobacal nono Tulio, so se čustva umirila in začela se je druga preglavica. Takoj je bil povabljen v klet, kjer je moral poskusiti vsa vina in žgane pijače, kar jih kmetija premore. Dogodivščina se je zaključila dosti bolj veselo (hik!), kakor je sprva kazalo.

A nono Tulio ima ponavadi trezno glavo in zna pravilno odreagirati v kočljivih situacijah. Pred parimi meseci je poletel z Lijaka s “kravato” na padalu, ki je zahtevala takojšnje ukrepanje. Padalo je usmeril v bližnja drevesa in brez prask rešil nevaren položaj. Padalo je potrebovalo nekaj “flik”, a niso bile ne prve ne zadnje, vrvice se pa tudi hitro zamenjajo.

Čeprav je letenje njegovo veliko veselje, so tu še drugi opravki, ki mu zapolnijo dan. Ko je čas šole, na primer, mora peljati z avtom pravnuke v šolo, saj je zet, ki to ponavadi opravlja, že v sedemdesetih in ima težave z zdravjem. Poleti se gre vsak dan kopat v bližnje Milje... Skratka, podoben vsakdan, kakor ga ima marsikdo, z razliko, da se je Tullio rodil, ko je bil svet še ovit v črno-bele odtenke začetka prejšnjega stoletja.

In kakšen je recept za ostati bistre glave v zdravem telesu tudi pri vstopu v devetdeseta? Nono Tulio ne pri-sega pretirano v šport, čeprav je bil v mladosti kar aktiven. Sedaj so sprehodi tisti, ki ga držijo v formi. “Ne pretiravat z delom in brigat se zase!” sta



njegovi mantri. Katere pa so najpomembnejše lastnosti za dobrega pilota? Umirjenost in potrpežljivost, pravi nono Tulio; živ dokaz je, da ima zagotovo prav.

**Tanti auguri**  
**nono Tulio, da**  
**parte di tutti noi**  
**piloti e amici**  
**della ZPLS!**



Priznanje ZPLS ob obletnici prostega letalstva



Kopanje v Mirni







Avtor: Matej Jarm

**O**dločitev za udeležbo na tečaju izrednih postopkov v zraku ali v padalskem žargonu SIV tečaju sem sprejel relativno kmalu po začetku svoje padalske kariere. Spomladi 2017 sem se začel spoznavati z jadralnim padalstvom na začetnem tečaju pod vodstvom Simeona Klokočevnika in nato tekom leta nadaljeval

tečaj pod vodstvom Sandija Marinčiča. Izpitni let sem uspešno opravil proti koncu decembra 2017 in se v roku enega meseca odločil, da se prijavim na tečaj izrednih postopkov, planiran za konec maja 2018, kar je bilo ravno okoli enega leta od mojega prvega stika z jadralnim padalom.

Pri Klemnu Sovanu sem se prijavil na tečaj, ki se izvaja večkrat letno na jezeru Lago di Idro v Italiji. Po prijavi sem si v službi takoj rezerviral dopust za primarni in rezervni termin, da slučajno ne bi prišlo kaj vmes, nato pa čakal na Klemnovo obvestilo. Že cel mesec pred tečajem sem spremljal vremenske razmere pri jezeru. Ker so bile vsak dan napovedane nevihte, sem držal pesti, da se pred začetkom tečaja napoved izboljša. Teden dni pred začetkom tečaja sem končno dobil Klemnov mail, da je tečaj polno zaseden (štirje slovenski in pet hrvaških pilotov) in obvestilo, da bo zaradi nejasne vremenske napovedi tečaj potrjen najkasneje 24 ur pred odhodom.

Po kratkem dopisovanju sem se za prevoz uskladal z Žigo Bajtom in Nickom Petričem. Čakali smo le še na potrditev tečaja in četrtkov odhod. Tečaj potrjen! Žiga se je javil za šoferja in me ob pol sedmih zjutraj pobral

v Ljubljani. Na poti proti Idru sva v Novi Gorici pobrala še Nicka. Žiga se je, kot najstarejši v naši odpravi treh, izkazal s svojimi izkušnjami v kampiranju in spakiral vse potrebno za udobno bivanje v kampu – od miz, stolov, kuhalnika z bombo, posode, pribora, el. podaljška ... Nick je poskrbel za hrano za prva dva dneva bivanja. Sam, ki sem bil verjetno najbolj "tečen" glede organizacije, sem se Žigi in Nicku vsako jutro skušal odolžiti s kuhanjem kave.

V kamp smo prispeli kot prvi, si izbrali prostor in pred prihodom ostalih že skoraj postavili našo bazo za čas trajanja tečaja. Ob prihodu hrvaških kolegov smo se brez zapletov v hecu dogovorili glede »meje« in »arbitraže«. Kmalu za tem je sledilo prvo uvodno predavanje. Klemen nas je pred pričetkom seznanil z ostalo ekipo, ki je sodelovala pri izvajanju tečaja. Predavanje je vodil s pomočjo pripravljene prezentacije vseh manevrov, ki smo jih nato izvajali ali poskušali izvajati nad jezerom. Pri vsakem manevru je podrobno opisal njegovo izvedbo, izhod ter možne napake in posledice, do katerih lahko pride zaradi napačnega izvajanja. Teoriji so sledili video primeri izvajanja posameznega manevra. Informacij je bilo v kratkem času zelo



veliko, a smo vsi zelo zbrano poslušali predavanje in si skušali zapomniti pravilne izvedbe manevrov. Med predavanjem je Klemnova ekipa na »meji« med slovenskim in hrvaškim taborom postavila simulator, ki smo ga nato uporabljali za "suhi trening" manevrov pred izvedbo v zraku.

V popoldanskem času se je med predavanjem kar močno vtilo. Ta vzorec popoldanskih neviht je nato postal standarden za čas trajanja našega tečaja. Kasneje se je vreme izboljšalo, zato smo se odpeljali na vzletišče in opravili težko pričakovan prvi spoznavni let. Vožnja do vzletišča je trajala približno pol ure in potekala od kampa preko vasice Bondone, ki nam je kasneje služila za orientacijo v zraku. Vozili smo se po strmih serpentinah. Te so se za vasico spremenile v neugodne, na odseke zelo nepregledne in ozke ovinke, ki jih je na desni strani spremljalo odsekano pobočje. Srečanje z drugimi vozili na tej cesti za voznike vsekakor ni najbolj prijetna izkušnja. Od kombija do vzletišča je bilo slabih pet minut hoje, med katero smo že lahko občudova-

li zelene okoliške hribe, pogled pa je segel celo do zasneženih vrhov južnih Dolomitov. Ker je bil štart precej strm in ni niti malo pihalo, je bilo treba kar suvereno steči po strmem travniku navzdol. Klemen nam je razložil približno smer leta do "boxa" nad jezerom, kjer smo v naslednjih dneh izvajali manevre in možne korekcije v primeru dolinskega vetra. Med mirnim letom sem imel čas občudovati čudovito panoramo in okoličje jezera. Pristanek pri jezeru je bil iz zraka lahko viden, saj gre za travnik v velikosti nogometnega igrišča. Po letu smo se peš vrnili v kamp in se, utrujeni od vožnje ter kupa informacij, po večerji hitro odpravili spat.

Zbudil sem se tik preden je zazvonila budilka. Verjetno zaradi nervoznega pričakovanja prvega pravega dne tečaja. Po kavi in zajtrku smo se hitro pripravili na odhod na vzletišče. Vreme je bilo sončno. Na štartu smo bili prvi izmed treh šol, ki so sočasno izvajale tečaj nad jezerom. Pripravili smo si opremo, oblekli rešilne jopiče, postaje pa pospravili v plastične etuije. Od enega izmed prvih na vrsti

za let je bilo slišati tudi vprašanje, če želi kdo prej v zrak, »ker je trava še mokra in ne bi rad močil padala«. Vse je potekalo v zelo zabavnem ozračju. Pomočnik na štartu, Rok Vegelj, je pred letom preveril vsakega posebej in nas po dogovorjenem vrstnem redu v enakomernih razmakih pošiljal v zrak.

Vzletel sem nekje v drugi polovici skupine. Preveril sem, kje je rezerva, simuliral izmet in se pripravil na Klemnov poziv za začetek izvajanja manevrov. Ker sem imel novo padalo (777 Knight; EN-B), kupljeno v začetku leta, in sem do tečaja opravil le dobrih 20 letov, sem bil kar malo nervozen, kako se bo padalo obnašalo. Začel sem z izvajanjem malih ušes, nakar so sledila velika s pospeševalnikom. Velika ušesa z zunanjima dvema A-linijama sem potegnil malce prehitro in skoraj povzročil "frontalca". Vendar je bilo padalo nato v manevru stabilno z dobrim propadanjem. Sledila so stranska zapiranja, ki sem jih začel izvajati s prvo stransko A-lini





nič nepredvidljivega in sem manevre izvajal brez težav.

**Klemen je najvil B-stall – prvi manever, na katerega sem bil med predavanjem še posebej pozoren. Utrip se mi je povečal. Po postaji je z mirnim glasom še enkrat ponovil postopek izvedbe. S pogledom sem poiskal B-liniji, ju prijel nad trakovoma in začel vleči navzdol. Gledal sem padalo – sprva je šlo kar trdo, a ko se je zlomilo po B-liniji in omahnilo nazaj, je sila popustila. Brez problema sem zadržal padalo, da se je vrnilo nazaj nad mojo glavo in stabiliziralo. Klemen je najvil izhod. Najprej sem popuščal počasi, nato pa hitreje in pustil padalu, da zaniha po hitrost za nadaljevanje leta.**

Po še dveh večjih stranskih zapiranjih z dvema vrvicama sem bil že dovolj nizko za zaključek in me je Klemen usmeril na pristanek. Po pristanku sem že med pospravljanjem padala analiziral izvedbo svojih manevrov in komaj čakal na ogled video posnetka. Po pristanku vseh, smo se tečajniki

zbrali okrog Klemna, ki nas je najprej vse pohvalil. Nato smo individualno pokomentirali naše lete in določili manevre za naslednji let. V drugem letu sem imel na spisku velika stranska zapiranja (cela stranska A-linija), spiralo, let na minimalni hitrosti in frontalno zapiranje. Intenzivnost manevrov se je hitro stopnjevala. Mislil sem si, da ima Klemen precejšnje zupanje v svoje tečajnike, saj so tudi ostali dobili podobna navodila.

Pri drugem uradnem letu tečaja sem se skušal najbolj zbrati za frontalno zapiranje, a so bila prva velika stranska zapiranja bolj dinamična od pričakovanj. Za uvod sem izvedel par stranskih zapiranj z dodajanjem pospeševalnika. Sledila je spirala, ki se mi je v zraku zdela mnogo hitrejša kot kasneje na posnetku, nato pa frontalno zapiranje. Samozavest je bila zaradi uspešnih izvedb predhodnih manevrov na višku. Brez zadržkov sem potegnil A-liniji. Padalo se je zlomilo po sprednjem robu, ostalo zadaj in se vrnilo malce nenavadno, v obliki podkve (rozete), brez kakršnegakoli skoka naprej. Pri ogledu videa je bilo razvidno, da zapiranje ni bilo po celem robu – ušesi sta zato še vedno "leteli". Verjetno je bila posledica tega ne ravno tipičen izhod. Pred pristankom sem naredil še "minimalko" in stransko zapiranje.

Po pristanku smo se odpravili v kamp, skuhalo kosilo in se malo odpočili. Sledila je analiza naših letov. Najprej smo si ogledali posnetke, ki jih je posnel naš snemalec Rok. Klemen je pri vsakem posnetku opozarjal na napake pri izvajanju in nas podučil, kako jih odpraviti. Na mojem primeru je opozoril predvsem na noge, ki so pri bolj dinamičnih manevrih plapolale naokoli, namesto, da bi bile trdno fiksirane pod sedežem. Po ogledu posnetkov je sledilo še drugo predavanje o manevrih, kot so prevlečen let, negativni zavoj in "full stall". Na koncu je Klemen vsakemu določil manevre za naslednji let in vrstni red štartov.

Popoldne v dolini jezera Idro običaj-

no piha kar močan dolinski veter, ki ga z veseljem izkoriščajo kajtarji in surfarji. Mi pa smo se ob primernih razmerah odpravili na "groundhandling" na pristanku. Tretji dan tečaja je dolinski veter proti večeru dovolj oslabel, da smo se lahko odpravili tudi na štart in izkoristili pobočni veter za malo jadranja.

Tretji in četrti dan sta potekala po ustaljenem postopku. Dva jutranja leta, kosilo, analiza letov, groundhandling, počitek, večerni let, večerja. Vsak v svojem ritmu smo nadaljevali trening osvojenih manevrov in stalnemu repertoarju postopoma dodajali še nihaje, negativne obrate za 180 stopinj, wingoverje. Negativni obrat za 180 stopinj je še en manever, ki sem ga večkrat izvedel v mislih in na simulatorju.

Začel sem s šibkimi potegi in šele v parih poskusih uspel zavrteti padalo za 180 stopinj, kot je treba. Po prvih dveh uspešnih konkretnih "negativah" sem se sprostil in začel uživati. Preseñetilo me je, kako močno moram zavreti eno stran padala in še pomagati s prenosom teže na zavrti stran, da spravim padalo iz normalnega leta v začetek negativnega zavoja. Drugi let tretjega dne sem bil pri zadnjem negativnem obratu že popolnoma brez moči v rokah in nisem uspel pravilno izvesti manevra.

Četrti dan mi je Klemen, po običajnem jutranjem letu predlagal, da v naslednjem letu izvedem full stall. Priznam, ko sem zaslišal besedo full stall, sem dobil kurjo kožo in cmok v grlu. Ker, po svojem prepričanju, nisem bil suveren v vseh manevrih prvega leta, sem se odločil, da ta element preskočim in ga v primeru dobrega drugega leta prestavim na naslednji dan. Žiga in Nick sta se odločila, da svoj prvi full stall izvedeta že tokrat.

Zaradi tega, ker so prišli na vrsto prvi full stalli (v prejšnjem letu jih je izvajal le Klemen) in zahtevnejši manevri tudi pri ostalih tečajnikih, je



bilo na štartu čutiti večjo napetost in zbranost kot pri prejšnjih letih. Vsi po vrsti smo se zbrano pripravili na svoj let, odleteli, izvedli dogovorjene manevre in po pristanku spremljali izvajanje manevrov Žige in Nicka, ki sta oba suvereno izvedla svoj prvi full stall.

Med počitkom po kosilu se mi je prek SMS-ov oglasil kolega Joc, ki ga je zanimalo, kako napredujemo na tečaju in kaj vse sem že izvajal. Mimogrede, Joc je bil zadnji kamenček na tehtnici, da sem se odločil za jadrarno padalstvo. Omenil sem mu, da omahujem glede izvajanja full stalla. Nazaj sem dobil SMS: »P\*\*\*\* ti mater! Glej, da ga boš naredil :)« Ko sem prebral SMS, sem se vprašal, kaj sploh še čakam. Po večerni analizi letov sva tako s Klemnom sestavila plan jutranjega leta. Večerji je sledilo še malo treninga na simulatorju in ogled finala Lige prvakov v nogometu. Ker nikakor nisem mogel zaspati, sem si na mobitelu še nekajkrat ogledal YouTube posnetek izvedbe.

Med vožnjo na štart sem se skušal vsaj malo sprostiti. Ko sem pripravil opremo, sem v glavi še parkrat ponovil izvedbo in odletel proti "boxu" na jezeru. Za uvod sem izvedel frontalno zapiranje in minimalko, nato pa je Klemen z mirnim glasom še enkrat ponovil postopek izvedbe full stalla

in dal znak za začetek. Navil sem komande in nato z zmerno hitrostjo potegnil do konca. Sile so bile, pričakovano, večje kot na simulatorju. Padalo je omahnilo nazaj, sedež mi je spodneslo, noge so šle po svoje, roki pa sem zadržal stegnjeni, dokler se padalo ni vrnilo nad glavo. Komande sem popustil do običajne pozicije za minimalko in jih, ko je začelo padalo uhajati pred mano, hitro popolnoma popustil. Šele takrat sem spet slišal po postaji »... in izhod.« Vse se je dogajalo zelo dinamično. Zaradi popolne zbranosti na izvedbo manevra Klemnovih vmesnih navodil sploh nisem slišal. Globoko sem vdihnil in si rekel: »A je to to? Pa saj ni tako hudo!« Izvedel sem še par osvojenih manevrov in pristal z rahlo mehкими kolena ter nasmehom do ušes. Mimogrede, pohvaliti velja tudi soudeleženko Injo, ki je prav tako zadnji dan izvedla svoj prvi full stall.

Že pred odhodom na tečaj sem imel cilj, da za primer uspešne izvedbe full stalla, s sabo vzamem tudi staro padalo in v zadnjem letu vržem še rezervo. Na vzletišču sem se sezul, preoblekel v kopalke in kot zadnji odletel nad jezero. Ker je bil dolinski veter že kar močan, sem do prihoda nad jezero s svojim EN-A padalom (Skywalk Mescal 2) izgubil že preveč višine za izvajanje manevrov.

Zato sem izvedel samo eno frontalno zapiranje in vrgel rezervo, ki se je lepo odprla. Med počasnim padanjem me je odneslo kar daleč nad jezero in naš reševalec iz vode, Alen Cizej-Ciza je že "gonil" čolniček. Po padcu v jezero me je protektor skušal obrniti na glavo, a sem ga uspel hitro spraviti pod rit. Cizo sem tako pričakal, kot bi ležal na blazini. V kampu sem nato posušil opremo, s skupnimi močmi smo podrli našo bazo in se odpravili na zaključno kosilo.

Priznam, tudi sam sem se na začetku spraševal, zakaj je treba iti za tečaj tako daleč in ali res nimamo primerne lokacije v Sloveniji. Tekom tečaja sem spoznal, da je lokacija res več kot primerna. Klemen je bil po zaključku tečaja vidno utrujen od napornega vodenja. K temu je verjetno svoje prispevalo še dejstvo, da smo drug za drugim izvajali tudi najbolj zahtevne manevre.

Na koncu bi se rad zahvalil Klemnu in ekipi za odlično izpeljan tečaj. Mirne vesti lahko rečem, da je bil tečaj izpeljan na najvišjem nivoju. Tečaj seveda priporočam vsem. V prihodnosti se ga bom znova udeležil tudi sam. Ostali družbi pa hvala za čudovit konec tedna, ki smo ga preživeli skupaj. Upam, da se spet srečamo!





# ČLANEK

## Porušitev jadralnega padala

Avtor: Bruce Goldsmith, Cross  
Country 181, 18. julij 2018  
Prevedel: Domen Višnar

**B**ruce Goldsmith je pilot že iz osemdesetih let prejšnjega stoletja. Dvakrat je bil britanski zmajarski prvak, trikrat britanski jadralno padalski prvak in svetovni prvak leta 2007. Zdaj že 20 let razvija jadralna padala (Airwave, Ozone, Advance; od 2013 pa BGD – Bruce Goldsmith design).

Ko testirate jadralno padalo z rušenjem krila, želite simulirati kaj se zgodi, ko to namesto vas stori turbulenca. V glavnem, padalo rušimo iz dveh čisto različnih namenov:

1. Certificiranje
2. SIV (Simulation d'Incident en Vol; Simulated Incidence in Flight) – simulacija nezgod v zraku

To dvoje si ni niti približno podobno. Certificiranje je zato, da se padala testirajo in primerjajo med seboj, SIV pa je namenjen treningu pilotov. Zaradi razlik namena so tudi načini izvajanja drugačni.

### Napake

Pogoste napake pri rušenju padala so:

1. Vlečenje nosilnih trakov
2. Pokončna drža telesa
3. Zaviranje med rušenjem padala
4. Zaviranje po odprtju padala
5. Napačna vrsta sedeža

Te napake so lahko ali pa niso problem, odvisno od tega ali gre za testiranje padal ali pa za trening nezgod v zraku.

### 1 Vlečenje nosilnih trakov

Nekateri testni piloti vlečejo nasprotni nosilni trak, da povzročijo rušenje padala. To je narobe, saj to ne simulira normalnega letenja, prav tako pa tega ni v certifikacijskih testih. Testni piloti to občasno počnejo, saj je lažje porušiti padalo, vendar to ni pravilen način za testiranje.

### 2 Pokončna drža telesa

Certifikacija zahteva, da mora telo pasti tako, kot ga potisne padalo oziroma sedež. Držanje telesa pokonci privede do večje obremenitve padala, čemur sledi močnejši udarec krila naprej.

Pri SIV je dobro biti s telesom pokonci, saj ne simuliramo pilota, ki ne počne nič, kakor mora biti to pri testiranju. Želimo naučiti pilota od-

reagirati pravilno in zato je prenos teže na nasprotno stran primeren postopek, seveda kombinirano z zavoro na drugi strani.

### 3 Zaviranje med rušenjem padala

Za certificiranje so piloti primorani pripeti krmilne ročke na nosilni trak, tako se prepričajo, da jih ne bodo uporabili. V primeru slabe reakcije padala je za pilota brez krmilnih ročk v rokah nevarno, zato nekateri piloti na obstoječe, pripete na nosilnem traku, privežejo nove, ki jih imajo v rokah, za primer, da bi padalo reagiralo zelo slabo.

Za SIV je pravilno ravno nasprotno. Zaradi varnosti bi morali piloti držati obe krmilni ročki, kar pa popolnoma spremeni reakcije padala, saj zaviramo v istem času kot rušimo padalo. To tudi ne simulira dovolj dobro od turbulence nastale rušitve, ampak to ni toliko važno, saj je naš namen učnje pilota.

### 4 Zaviranje po odprtju padala

Pri certifikaciji je to zelo velika napaka, saj želimo spoznati prave reakcije padala. Tukaj piloti spet uporabljajo podaljške na zavorah, da se prepričajo, da ne bi deformirali zadnjega roba krila.

Pri SIV je dobro upočasniti zavoj z zaviranjem druge strani. To je nasprotno kot pri certifikaciji. Zavedajte se, da prenežno zaviranje privede do izgube gibčnosti krila, kar privede do močnejšega udarca krila naprej. Z močnejšim zaviranjem se ustvari dodatni upor, ki to zaustavi.



# 5 Napačna vrsta sedeža

Certifikacija se izvaja s standardnim sedežem, ki ima ABS (Anti balance system). Ostale vrste sedežev lahko drastično spremenijo reakcijo krila. Gorski sedeži, ki so brez sedalne deske, kompletno spremenijo reakcijo krila. Tudi pri ležečih sedežih se zadeve spremenijo. Letenje z gorskim sedežem brez sedalne deske lahko povzroči močnejši udarec krila naprej, letenje z ležečim sedežem pa vodi do večjega tveganja za navitje nosilnih trakov – twist.

Ko izvajamo SIV, moramo leteti s sedežem, ki ga normalno uporabljamo.

## Zaključek

V splošnem ni dobro gledati ne-testne pilote, kateri izvajajo različne manevre, da bi ocenili varnost padala. Velika razlika v opremi in v tehniki izvedbe privede do večjih razlik v reakcijah padala, kakor pa razlika, ki jo lahko vidite med različnimi padali, testiranimi na standarden način.





# ČLANEK | 1. del

## Jadralno padalo in njegova konstrukcija

Avtor: Janez Križnar

Janez Križnar se je v mladosti ukvarjal z modelarstvom. Sredi devdesetih let minulega stoletja je prvič poletel z jadralnim padalom. Njegov letalni mentor Domen Slana in prijatelji so bili povod, da ga je pričelo zanimati konstruiranje. Kmalu si je sešil svoj prvi kajt ter izdelal opremo za deskanje z njim. Na področju aeronavtike je bil zaposlen ali sodeloval s podjetji Atair, Seaway group, Phoenix Fly, Aeros in drugimi. Zanje je konstruiral padala za klasično padalstvo, "base" in tovor, jadralna padala, reševalna padala, sedeže, wingsuit, kajte, jadrnice, motorne barke, ipd. Prijatelju, upokojenemu profesorju matematike in programerju, Francetu Giacomelliju, pomaga pri razvoju programa za konstruiranje jadralnih padal - Paratailor. Poleg letenja je ljubitelj zgodovine, arheologije in tehnično-kulturne dediščine.

Za dokaj blago dolgočasnim naslovom, o čigar vsebini večina meni, da bolj ali manj ve vse, ali pa je niti ne zanima, se skriva dovolj snovi za manjšo knjižno zbirko. Pravzaprav so bile o tem tudi že napisane številne knjige, elaborati, članki in sorodno literarno gradivo. Področje je namreč obsežno in se z inovacijami, materiali, računalniki, metodami testiranja ter standardi neprestano spreminja in dopolnjuje. Moj namen ni spisati priročnik, kako do »naredi si sam« padala. Ne le zaradi varnostnih razlogov, saj konstruiranje JP terja znanja s številnih področij, ki jih je nemožno osvojiti preko noči. Na-



Janez Križnar

vadno gre za leta učenja (in napak), proces pa nikdar ni zaključen. Tudi finančni vložek je neprimerno višji, kot če bi stopili do trgovcev in si opremo kupili. Za nameček danes, predvsem zaradi nesreč v preteklosti, veljajo dokaj strogi standardi. Mene je v to početje gnala gola radovednost. Hkrati sem vedno skušal ravnati karseda previdno.

Spodobi se, da za začetek omenimo avtorja sodobne padalske konstrukcije v obliki krila, Kanadčana Domino Jalberta. Mož je leta 1957 iznašel »parafoil«. Šlo je za v zraku napihljivo krilo, znotraj pregrajeno z rebri. Sprva enostavna konstrukcija, z le nekaj celicami, je sčasoma privedla do JP kot jih poznamo danes.

**JP** – jadralno padalstvo; jadralno padalo

**CAD** – computer aided design (računalniško podprto oblikovanje)

**Base line** – skeletnica krila v prečni smeri

**Profil** – presek krila v vzdolžni smeri

**Rebro** – v vzdolžni smeri všito blago v obliki profila

**Cross port** – odprtina v profilu za pretok zraka in zmanjšanje mase

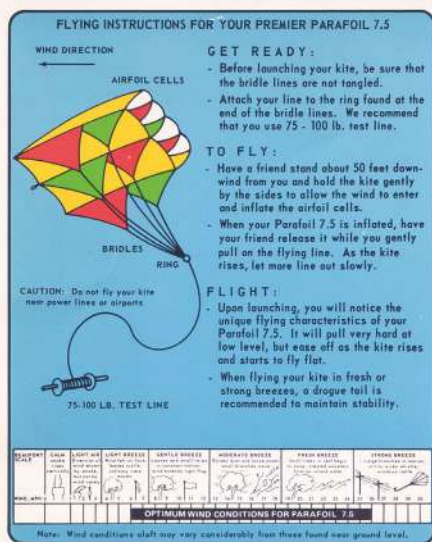
**Celica** – z dvema sosednjima rebroma, zgornjo in spodnjo površino krila omejen predel v krilu, z vstopno odprtino za zrak na prednji strani



Domina Jalbert (1904-1991)

NOMENKLATURA





## Jalbertov parafoil

V nadaljevanju bi rad pojasnil, kakšno prednost je v konstruiranje JP prinesel CAD in kako je postopek izgledal prej. Skorajda vse predmete v vašem domu je nekdo zasnoval. Proces snovanja, oblikovanja, konstruiranja in izdelave je mnogokrat podoben. Osnovne tri smernice končnega izdelka pa so: ličnost, uporabnost in kakovost. Pri letalnih napravah pridejo v poštev še druge, kot sta denimo varnost in sposobnost. Pa recimo, da ju prištevamo pod že omenjene kategorije. Ne glede na način nastanka, računalniško podprt ali ročno – analogni, je JP običajno plod prej omenjenih kriterijev. Razlike so predvsem v natančnosti, poenostavitvi in pohitritvi nekaterih korakov procesa.



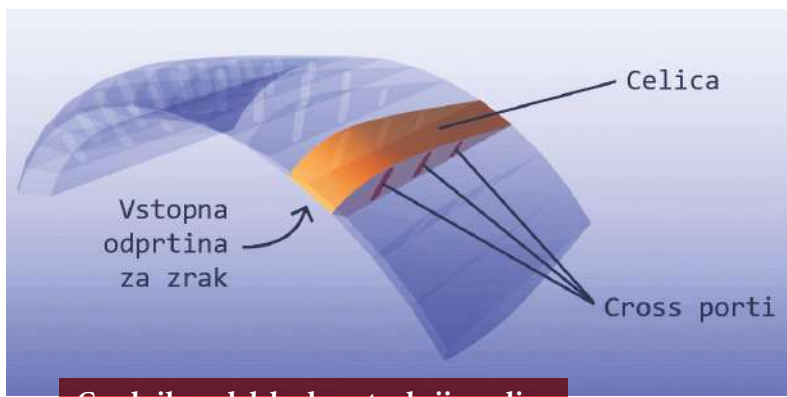
Od padala za klasično padalstvo (levo zgoraj na sliki Dare Svetina pri spustu z Dobrče, prvem JP poletu v tedanji Jugoslaviji), do izboljšanih konstrukcij, namenjenih izključno vzletanju z gora

Do pojava osebnih računalnikov je bil digitalni pristop rezerviran izključno za velika podjetja in državne sisteme, kot so vojske ali vesoljske agencije najrazvitejših držav. Pa še zanje nisem povsem prepričan, da so napihljiva krila vzeli dovolj resno in jim namenili dragocen čas svoje elektronike. Skratka, znajti se je bilo potrebno s svinčnikom, papirjem, ravnilom, krivuljnikom, šestilom, kalkulatorjem

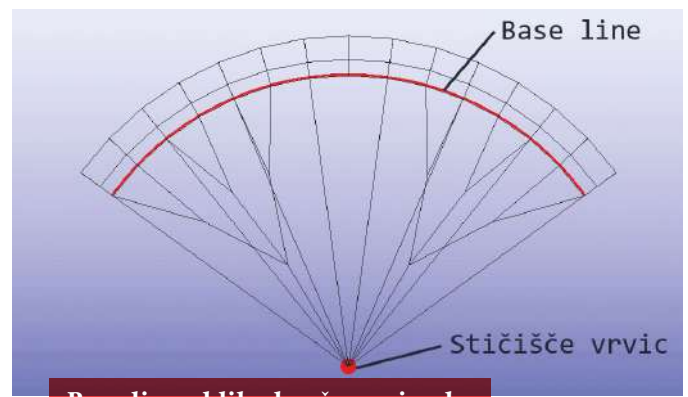
in znanjem matematike. Posledično so se konstruktorji raje držali preprostih oblik kril. Bistvo napihljivih kril sprva ni bilo v jadranju na pobočniku ali termiki, marveč zgolj v varnem spustu na tla, oziroma v dolino. Za slednjega pa, resnici na ljubo, ni potrebna kdo ve kako kompleksna zasnova. Tloris je bil pravokoten, base line oblike krožnega izseka, profil spodaj raven, število celic majhno,

vrvice pa preračunane v eno stično točko. A ne gre pozabiti, da se prav v tej preprostosti skriva največja genialnost. Vse naštetost je namreč dopuščalo, da si je padalo lahko ukrojil in sešil kdorkoli. S primernim znanjem, orodjem in materiali so prvi JP zanesenjaki to tudi počeli.

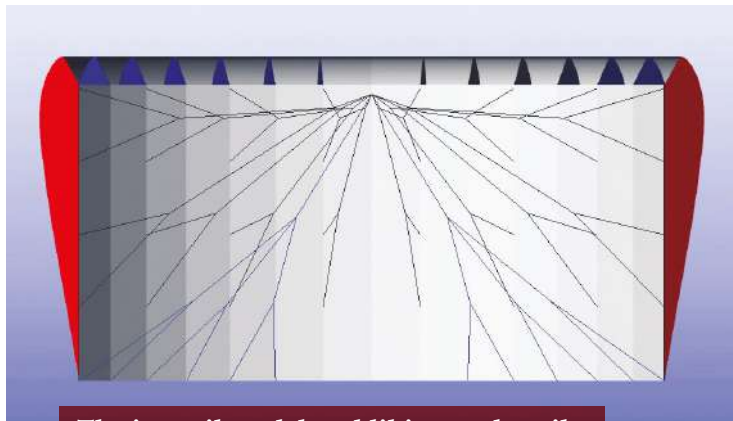




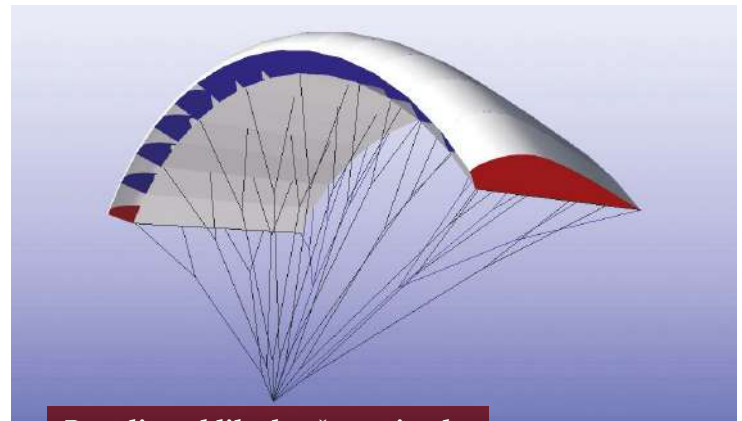
**Gradnik padalske konstrukcije, celica**



**Base line oblike krožnega izseka, stičišče vrvic v eni točki**



**Floris prvih padal v obliki pravokotnika**



**Base line oblike krožnega izseka, stičišče vrvic v eni točki**

Prva JP so bila dejansko kar padala za skoke iz letal. Ko je postalo jasno, da bo nov šport več kot le muha enodnevnica, so vzniknili tudi proizvajalci prirejene opreme. Podjetja za proizvodnjo materialov so pričela izdelovati namensko blago in vrvice. Sledilo je obdobje, ko proizvodnja ni dohajala povpraševanja.

Sredi te prve dekadje razvoja JP (od zgodnjih osemdesetih do zgodnjih devetdesetih let 20. stoletja), se je postopoma pojavila naprednejša konstrukcija kril. Število celic je raslo, profili so postali učinkovitejši, tloris eliptičen, višala se je vitkost, base line je postal izsek elipse. Želja po bolj-  
ših letalnih lastnostih je pripeljala do kompleksnosti kril, pri kateri je moralo priti do vključitve računalnikov v proces razvoja. Srečna okoliščina je bila, da so tudi osebni računalniki tedaj doživljali silovit napredek. Z znanjem matematike, programiranja in dostopno računalniško opremo se je pričela nova doba v razvoju JP. In kakor se sliši preprosto, je bilo moč na prste ene roke prešteti konstruk-



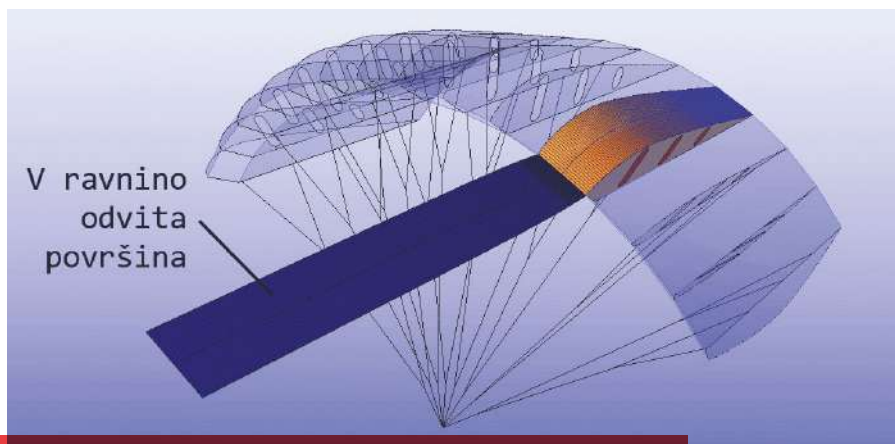
**Stane Krajnc (Atair d.o.o.) s sodelavci v nekdanji delavnici, med procesom snovanja**



torje, ki so vse naštetu imeli.

Največji izziv je bil sprva dejansko povsem krojaške narave. Glavni in skorajda edini smisel namenskega programa za konstruiranje JP je bil dobiti kroje narisane krila. Vse drugo se je dalo rešiti zgolj z običajnim risarskim programjem. Zgornje in spodnje površine pa so v prostoru ukrivljene in za nameček še izbočene, a o tem prihodnjič. Namenski programi ali dodatki za obstoječe CAD programe, ki so znali »odviti« narisane površine v ravnino, so bili iskani, a hkrati redki in posledično dragi. Njihova uporabnost ni bila omejena zgolj na padalske kroge, temveč je zajela ves inženirski svet, ki je imel kakršenkoli opravke s sorodne vrste izzivi. Od proizvajalcev konfekcije in obutve, avtomobilske in aeronavtične industrije, pa do denimo proizvajalcev športne in vojaške opreme.

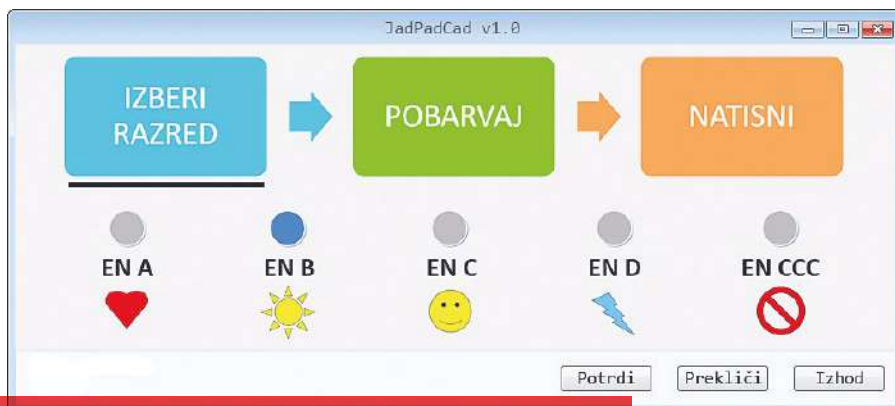
Eden prvih, ki so, gledano v svetovnem merilu, napisali računalniški program za konstruiranje JP, je bil Slovenec - France Giacomelli. Kot profesor matematike je izvrstno poznal teorijo, kot programer je znal komunicirati z računskim strojem, kot sveže pečeni JP navdušenec, v začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja, pa željo in motiv narediti si lastno padalo. Plod te kombinacije je bilo več modelov JP, izdelanih doma in v tujini.



**Namenski program odvije površine padala v ravnino**

Omeniti moram dokaj pogosto, a povsem zmotno predstavo, kakšno vlogo imajo v procesu razvoja računalniki in programi za konstruiranje. V pogovoru z nepoznavalcem, dasiravno gre lahko za pilota, prevečkrat naletim na sledeče prepričanje: "Danes vam je lahko, saj računalnik naredi vse namesto vas."

Ljudje si predstavljajo, da ima konstruktor pred seboj vsemogočni program, kjer nato izbira med toliko možnostmi, kot je varnostnih razredov. Za nameček je programu dodan še slikarski modul, kjer nastane grafika. Na kraju pa je tiskarski pomočnik za izris krojev.



**Grafični vmesnik programa za JP konstruiranje, kot ga vidijo nekateri nepoznavalci**

Nedvomno bodo orodja za konstruiranje padal v prihodnosti vedno bolj zmogljiva. A zagotavljam vam, da niti slučajno takšna, kot je orisano zgoraj. Če ne drugega, računski stroji še dolgo ne bodo sposobni abstraktnega mišljenja in inovacij. Oboje je predpogoj za napredek.

Žal še ne obstaja računalnik, ki bi iz

nabora digitalnih baz črpal podatke in jih, po aerodinamičnih ključih ter neskončnih permutacijah, sestavil v brezčasno, idealno formo. Te vrste računalniške pomoči se ne bi branil sleherni konstruktor. Le izdelki bi si bili najbrž precej podobni.

Današnji namenski programi za konstruiranje JP so odlični pripomočki,

vendar so nastavitve vseh parametrov še vedno povsem v rokah konstruktorja. Slednjemu so zgolj prihranjena številna ponavljajoča se opravila in matematično zahtevni preračuni. Omogočena je tudi vizualizacija in analiza bodočega krila, še preden to dejansko nastane. Več o tem pa prihodnjič.





# Naši "pionirji" jadralnega padalstva

Test na Kamniškem vrhu



Polet proti Logarski dolini





Rok Preložnik in Marko  
Malovrh sta bila začetnika  
jadralnega padalstva  
na Štajerskem. Rok je s  
pomanjšano kopijo modela  
Firebird X-3, ki jo je izdelal  
sam, poletel tudi v Himalaji.



Satopanth - Himalaja

reševalna  
padala **Fgplus**



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



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



Popravila jadralnih padal in opreme

**KIMFLY**  
paragliders



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

www.kimfly.si



# POGLED NAZAJ

## Ikar, leto 1993, številka 3

Revijo prelistal: Janez Križnar

Pred 25 leti se je tehnologija satelitske navigacije pričela širiti tudi v civilne sfere. To kar smo nekaj let prej gledali v prvi zalivski vojni, ko so ameriški vojaki določali svoj položaj s pomočjo naprave v velikosti škatle za čevlje, je potrkalo tudi na naša vrata. O tej novi in obetajoči tehnologiji se je v članku "Jadranje med Zemljo in sateliti" razpisal Andrija Pušić.

"Se spomnite tiste risbice v prvem Sandijevelem (Marinčič, KIM d.o.o.) priročniku za letenje z jadralnimi padali, ko padalec jadra obkrožen z množico letalnih instrumentov? Ste mislili, da se Sandi heca? Ne, le bil je rahlo pred časom. Napravica, ki jo boste kmalu dodali vašemu alto-variu, na poletih od Kriške do Preddvora, se imenuje popularno GPS in vam omogoča satelitsko navigacijo...

...Natančnost komercialnih sistemov je trenutno okoli 100 metrov, kar je dovolj za veliko večino navigacijskih potreb...

...Vsaka reč ima dobre in slabe strani. Osnovni problem GPS-a je njegova cena, ki se zaenkrat giblje od 1500 DEM navzgor. Drug problem je njegova oblika. Zaenkrat samo en proizvajalec (Trimble) nudi obliko, ki je že predvidena za montažo na triangel. Za na nogo ni še nobenega. Tretji problem so baterije. Vsi proizvajalci nekoliko

pretiravajo z življenjsko dobo baterij in, če rečejo 10 ur med dvema polnjenjema, to pomeni dobre tri ure, kar je ravno na meji sprejemljivega ali že pod njo.

Dodatni problem je začetno umerjanje, ki traja nekaj minut in zahteva odprto nebo nad glavo, s čim manj ovir (drevesa, visoki hribi, streha od avta, pilot, gneča). Omembe vredna nerodnost je tudi vnos pozicij, za katere v osnovi rabite specialko, natančno ravnilo z razmerjem specialke in kalkulator. Druge možnosti so improvizacija z Atlasom Slovenije, ravnalom in računalniškim programom za pretvorbo milimetrov, kvadrantov in strani v geografske koordinate. Tretja možnost je sprehod po željenih točkah (cepin in dereze zaželjeni). Lahko si pomagamo tudi s stricem na Geografskem inštitutu ali z drugim GPS-om, ki pozicije že ima. No, enkrat, ko so koordinate znane, je vsega tega konec. Nenazadnje je vprašanje Sandijevega hiper-tehno pilota tudi na mestu. Kje je meja med »naravnim« letenjem in »fly-by-wire« pretiravanjem? Že sedaj pilot z variom, postajo, mikrofonom, fotoaparatom in še čem, spominja na božično drevesce.

Vrhunski jadralci GPS že veselo uporabljajo. Tistim, ki se radi izgubljajo po neznanih in nepreglednih terenih (Južna Afrika, Čile, Kokra,...), sigurno zelo prav pride. Ugibam, da bodo proizvajalci letalnih instrumentov kmalu

začeli GPS vgrajevati v alto-vario instrumente. Tak kombiniran instrument bo najbrž omogočal tudi sprotno beleženje poti, tako da fotografiranje obratnih točk ne bo več potrebno. Sicer se lahko zgodi, da FAI prepove uporabo GPS-ov na tekmovanjih, kar je vsekar za še nekaj časa za počakati in videti. Neizpodbitno dejstvo pa je, da GPS prinaša občutno prednost na neznanem terenu. Lahko pričakujemo, da bo cena kombiniranega alto-vario-barografa z GPS-om manjša od sedanjega seštevka obeh. Lahko tudi upamo, da bo dovolj nizka za povprečen SLO-Liga žep. Če nič drugega, bomo prišparali na filmih, da o bolj preciznem obešanju na drevesa ne govorimo.

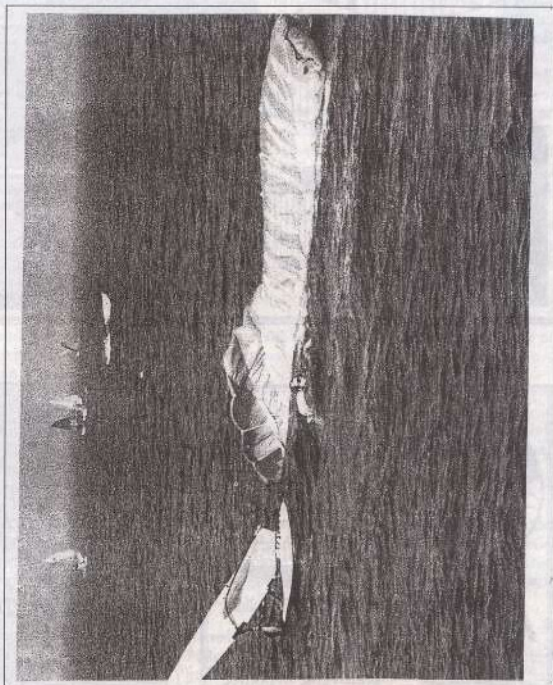
**Na Ikarjevih straneh je Janez Žibert objavil še poročilo "Državno prvenstvo v letenju z jadralnimi padali".**

"V nedeljo, 30. maja 1993, se je v Preddvoru zaključilo letošnje državno prvenstvo v letenju z jadralnimi padali. Začelo se je pred tednom dni, s kratko otvoritvijo, ravno tako v Preddvoru. Organizatorju je uspelo speljati štiri tekme, dva dneva sta odpadla zaradi slabega vremena. Vse štiri tekme so bile dolžinsko nekje povprečne, vendar tehnično in taktično dovolj zahtevne. To kažejo tudi rezultati. Največ predčasnih pristankov so spet povzročali preleti dolin (Kokra in Tržič). Letos smo prvič uporabili tudi nov tip tekmoval-



# I K A R

## REVIJA ZA ZMAJARJE in JADRALNE PADALCE



Jadranje med zemljo in sateliti  
Soočanje s stresom - 2 del  
Državno prvenstvo za jadralne padalce  
Srečko pidalc

ne discipline – cat's cradle – ki se je, kljub enogrebenskem terenu, pokazal za uspešnega. Prireditev, kot taka, pa je bila letos tudi manjša generalka za evropsko prvenstvo v letu 1994."

V skupnem seštevku so med posamezniki slavili:

- Preložnik Rok (Celje – Fun Fly)
- Jocij Matej (Let – Air Systems)
- Marčič Bojan (Nowa)

Med klubi pa so bili najboljši:

- Nowa
- Let – Air Systems
- Krokar







Prizor, ko se mi, v prvi  
svetlobi ob petih zjutraj  
valjamo v prahu, za cesto  
pokriti s padalom, nasproti  
pa se zbira čakajoč na  
avtobus skupina začudenih  
ljudi, je gotovo neponovljiv.



# IZ ERZOTOVEGA DNEVNIKA

## Kdor je dober, ne leti (padalska dobrota)



Avtor: Andrej Erznožnik - Erzo

Od 25.10.- 7.11. 2007 je bila naša prva odprava v Brazilijo, od mojih skupnih pet (še 2008, 2009, 2010, 2013). V alpinističnem žargonu bi lahko rekli, da je bila to izvidniška odprava, ki je bila sestavljena iz legendarnega Rabiča, Klariča, Nevidnega, Mljača in moje malenkosti. Ko 26. oktobra po dolgi vožnji iz Fortaleze najdemo cesto na štart QUIXADA (Kišada), ki obstaja zaradi cerkve do katere pelje, lahko v senčni uti, tri ure, zgolj opazujemo kako izgleda pre-močan pasatni ekvatorialni veter. Naslednje jutro, ljubosumna ekipa Brazilcev, ki tu poskuša postaviti nov svetovni rekord v prostem letu, še v temi zbeži iz hotela na štart, misleč, da poti ne poznamo. V jutranjem svitu se mrzlično vpenjamo v sedeže za štartom, kakor vsi ostali. Ko stopimo iz zavetja nam (spet) postane jasno, da je brez pomočnikov, ki ti odprto padalo tiščijo k tlom, vzlet nemogoč. Tako vzletita prva dva v katapultu z obveznim rikvercanjem in visenju na mestu (ta

dan Olympico odleti 402 km). Včeraj nismo štartali, ker nismo vedeli, da je mogoče leteti, danes nismo, ker smo videli, kako je mogoče! 28.10. 2007 se tako pojavimo na drugem štartu PATU, kjer so Brazilci "rekorde" postavljali preden so "odkrili" Quixado, ki je bila v vodnikih opredeljena kot štart, ki je samo za zmajarje in ne za jadralne padalce. Prvega novembra se spričo bolečine v hrbtu, kjer imam zavijačene vijake od zloma v letu 2006, javim naivno za šoferja. Štartam ob 11 h: Patu - Almino Afonso - Frutuoso Gomes - Antonio Martins - po cesti s peskom, kot v Sahari, da se lahko pelješ le 20 km/h - Piloes - Marcelino Vieira (tu vzamem Mljača) - Mai Felipe - Uirauna - Sao Joao - Cajazeiras - Ico (18:15, že je tema) - Iguatu - Carius (tu okoli polnoči pridemo do koordinate, ki jo je poslal Klarič, a tam je le 200 ljudi in njegov ruzak sred noči, njega pa ne - vsaj jaz sem se takrat kar ustašil, da mu niso kaj storili) - Iguatu - Ico - Jaguaribe - Alto Santo (tu zastane-

mo, 3:00, jaz ne bom več vozil, Klarič pa, ki je prvi, prav ta dan odletel 200 km, nam v prah za cesto vrže svoje padalo, rekoč: "Spite v njem, jaz ne letim več!") Zatem se odpelje po Rabiča, ki je na edini pumpi v Iracemi, 50 km proč in pot domov pelje nazaj tu mimo. Opomnim ga še, naj vzame telefonsko kartico za klic, če se ne bi našla, saj je Jože zraven stacionarnega telefona, in se ga da poklicati. Odpelje se brez. Po dobri uri se vrne in nas budi, naj mu dam kartico, ker Jožeta na "edini" pumpi ni, seveda se izkaže, da sta dve in je on na drugem. Prizor, ko se mi, v prvi svetlobi ob petih zjutraj valjamo v prahu, za cesto pokriti s padalom, nasproti pa se zbira čakajoč na avtobus skupina začudenih ljudi, je gotovo neponovljiv. Potiretama - Rodolfo Fernandes - Umarizal - Patu: ob 7.25 smo po 925 km sklenili krog v naši pousadi in naravnost na zajtrk. Potem pa eni letet, prej omenjeni legendarni Rabič, ki se je na pumpi naspal, na novih 100+, drugi, uničeni - jaz, pa spat!



						11. PREDSEDNIK ITALIJE (2006 - 2015) ROJEN LETA 1925 V NEAPLJU, GIORGIO	VASICA ZAHODNO OD VELIKIH LAŠČ	SREDNJEVEŠKO DRAMSKO DELO, TUDI ČUDEŽ				
						VIETNAM V AMERIŠKEM ŽARGONU						
						KANTAVTOR SMOLAR						
						SKUPINA DVEH OSEB						
						STARA MAMA, BABICA						
						OROŽJE, S KATERIM SE PROŽI PUŠČICE						
						GRMI Z BELO DLAKAVIMI LISTI						
						GOZDNA STEZA						
SESTAVIL: <b>Jakob Kovač</b>	GRŠKI BOG SONCA, GLASBE, POEZIJE, SIN ZEVS	GRD, NEPRIKUPEN ČLOVEK ALI STVAR	GORA NAD BOVŠKO KOTLINO, VELIKI VRH (2208 m)	Z IZTREBLJANJEM UMAZATI (VULG.)	<b>ikar</b>	VRSTA, FIRMA VAPORIZERJA	MLADINSKA PISATELJICA PEROCI	OČARLJIVA ČAROVNICA IZ GRŠKE MITOLOGIJE	DEL POHIŠTVA TUREK, OSMAN, TUDI DIVAN			
PREDPONA, KI SE NANASA NA KMETIJSTVO					TIŠINA, NEMOST OČE, ATA							
<b>GESLO</b> ➔												
VAMPIRSKI FILM S CLOONEYEM IN TARANTINOM												
UDARITI ŽOGO, DA LETI ČEZ DRUGECA IGRALCA							PRODUKCIJ. HIŠA V LONDONU 13. IN 15. ČRKA			JOŽE SPEVAN	PROIZVAJANJE IN UPORABA MATERIALNIH DOBRIN, GOSPODARSTVO	
ODLAŠANJE Z ODLOČITVIJO												ČLANI AKADEMIJE ALI SAZU
VZDEVEK PORTUGALSKEGA NOGOMETAŠA (1986)					DINJA, KATERE PLOD DIŠI PO ANANASU							
						V REDU, OKAY						
						OSEBA, KI DRESIRA OPICE IN NASTOPA Z NJIMI NA ULICAH						
						OSEBNI ZAIMEK						
						TLA						
						NAZIV, ... IN PRIIMEK						
						KAKOR HITRO, BRŽ KO						
						GORSKE REŠEVALNE SANI						
						VODNA ŽIVAL						

POMOČ

ROMBON: Veliki vrh

NOKIVA: vaporizer

STEZINA: gozdna steza

EMI: bivša glasbena hiša







WWW.777GLIDERS.COM

# Q-LIGHT

Q-LIGHT, KRALJICA V LAHKI PREOBLEKI, SE PONAŠA S SESTAVO IZ PORCHER MATERIJALA IN POSEBNIH LAHKIH GURTEN, KI POSTAVIJO TEŽO PADALA NA 4 KG. NEVERJETEN SKUPEK ZMOGLJIVOSTI C KATEGORIJE Z DODANO IGRIVOSTJO LAHKEGA PADALA, PONUJA PILOTU IDEALEN PAKET ZA REŠNO XC LETENJE Z ZAČIMBAMI, KOT JIH PRINAŠA HIKE&FLY ALI „BIVOUAC“ LETENJE.

Q-LIGHT JE NOVO LAHKO PADALO, UMEŠČENO V C RAZRED, USTVARJENO ZA PRAVE AVANTURISTE.



TRIPLE SEVEN

K-LIGHT JE NOVO LAHKO PADALO SREDNJEGA B RAZREDA, KI S TEŽO 3.7 KG OLAJŠA KORAK, KI GA PILOT OPRAVI NA POTI NAVZGOR.

NA SAMEM ŠTARTU PA SE PADALO POKAŽE V SVOJI PRAVI LUČI, Z IZREDNIM XC POTENCIALOM, NAREJEN Z MEŠANICO PASIVNE VARNOSTI IN PERFORMANC BO TAKO PODALJŠAL ČISTO VSAKO HIKE&FLY AVANTURO.

K-LIGHT JE NOVO LAHKO PADALO, UMEŠČENO V RAZRED B.



# K-LIGHT

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