



IKAR

maj 2014



KIMFLY

JADRALNA PADALA:

- Kimfly
- Icaro
- Triple seven
- Independence
- Skyman
- Kriilo

REŠEVALNA PADALA

LETALNI SEDEŽI:

- SupAir
- Charly
- Kimfly
- Independence

ČELADE:

- Icaro
- Charly

INSTRUMENTI:

- Bräuningger
- Skytraxx

TEHNIČNI PREGLEDI

PRELAGANJA REŠEVALNIH PADAL

WWW.KIMFLY.SI
Pot na Črno 28, VODICE
041 677 595

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

Jadralna padala in oprema



X-dreamfly.ch

PARATECH.CH

Peace of Mind



high performance gliders



Zastopa in prodaja

041 953 370

jelkin.hram@siol.net

PARAGLIDING CENTER JELKIN-HRAM.COM



NOVICE, POROČILA, ...

Iz ZPLS

V skladu s statutom ZPLS sklicujemo *redno letno skupščino ZPLS*

Skupščina bo v petek, 13. junija 2014 v zgornjih prostorih gostišča Pod Jenkovo lipo v Gradu pri Cerkljah, s pričetkom ob 18. uri.

Dnevni red:

1. Otvoritev skupščine
2. Izvolitev organov skupščine
3. Letno poročilo predsednika
4. Finančno poročilo
5. Poročilo nadzornega odbora
6. Finančni načrt za 2014
7. Program dela za 2014
8. Razno

V kolikor se skupščine ne bo udeležil predsednik društva, je potrebno prinesiti s seboj pooblastilo predsednika.
Vabljeni!

za UO ZPLS: Srečko Jošt

OBLJUBA DELA DOLG

Pozdravljeni člani ZPLS.

Vsi, ki ste se udeležili zaključnega srečanja ZPLS v Kranju, veste, da je bila prireditev odlična, vseh pohval vredna. Upam, da ste vsi, ki ste na prireditvi uživali, dober glas razširili med ostale člane, da se jim lahko malo sline pocedijo. Za zaključek je bilo načrtovano, da se izžreba dobitnik celega pršuta med društvi na prireditvi, če sta prisotna najmanj dva člana.

Vse je potekalo po planu, predsednik Srečko je imel pripravljene lističe vseh društev ZPLS, jaz sem prinesel primorski pršut, ki naj bi tudi podelil.

Članica domačega društva izžreba društvo, katero bo žrebalo društvo, ki dobi nagrado. Mojca je iz košare izvlekla bovške jadrane padalce. Na oder sta prišla dva člana, ki sta izžrebala društvo Polet, to je, društvo kateremu pripadam. Ko sem videl listek, sem predlagal, da se žreb ponovi. Ker se na odru niso strinjali z razveljavitvijo, sem vprašal še vas, publiko (glas ljudstva), ki ste še vztrajali v dvorani. Vi ste se odločili, da se žreb ne ponovi, čeprav sem kar nekaj časa vztrajal pri ponovnem žrebu. Hvala vam.

Za vaše zaupanje sem obljubil, da boste obveščeni, kdaj in kje bo nagrada vzela konec. Zato smo na forumu ZPLS določili datum 15. marec, naročili smo lepo vreme za letenje in vas povabili na rezino odličnega pršuta na vrhunskem kruhu.

Dan je bil nekoliko bolj oblačen, vendar dober za letenje. V zgodnjem popoldnevu sem tacco očistili in vpeto na kavaleti zrezali, tako da sta po dobrih dveh urah ostali samo še dve očiščeni kosti. Dobesedno smo jo oglodali do kosti.

Za vse tiste, ki se niste udeležili uničenja pršuta, informacija, da je bil dober, primeren tudi za vegetarijance. Z ostanki pršuta so se veselili tudi okoliški psi. Sam sem bil vesel, da sem lahko izpolnil obljubo o lepem letalnem dnevu in da smo pršut pospravili na varno v le dveh urah. Najbolj me je bilo strah, da nam ne bo uspelo pojesti pršuta v enem dnevu, po prvi uri rezanja in klepetov v prijetni družbi pa je strah izginjal skupaj z rezinami pršuta.

Predlog:

Za naslednji zaključek sezone predlagam, da prisotni udeleženci na vabila napišejo svoj naslov in društvo, oddajo v zbirni karton, iz katerega se bo žrebalo društvo dobitnika pršuta, če bosta na prireditvi vsaj dva člana.

No, s tem kratkim člankom izpolnjujem še zadnji pogoj, da društvo, ki dobi pršut, mora pripraviti tudi vsaj en članek za Ikarja.

Še enkrat hvala organizatorjem zaključne prireditve, ki je bila zelo prijetna. Hvala, ker ste nas izžrebali in nam pomagali pri uresničitvi obljub.

Lepo in varno letenje vam želim.

Pripravil: Damjan Pregelj, POLET N. Gorica



HIKE&FLY

Green Challenge

V soboto, 12.aprila, se je zgodil že 5. zeleni izziv – Green Challenge.

Vseh 27 udeležencev, od tega dve dekleti, je prišlo na cilj na Zaplato.

Celotna proga – iz Gozda na Kriško goro in od tam s padalom proti Preddvoru, pa spet navzgor do zavetišča na Zaplati.

Letošnji zmagovalec je Klemen Hančič z odličnim časom 1ura 28 min!

Pošteno presenečenje sta bila Aljaž Valič na drugem mestu in Gašper Prevc na četrtem mestu. Preletaši očitno na skrivaj trenirajo... Odličen tretji je bil Damjan Čibej.

Na večerni razglasitvi rezultatov smo si lahko ogledali tudi že film, ki ga je deloma posnel in zmontiral Primož Smolnikar. Sledil je mali para-film festival. Filme so pokazali Anže Čokl, Gregor Malenšek in Klemen Hančič.

Izvirne pokale je izdelal Klemen Hančič.

Za pomoč pri organizaciji se zahvaljujemo Klemenu Hančiču, Mateju Kališniku, Urošu Komacu, Janezu Čimžarju, Vladu Pestotniku in Vlasti Kunaver.

Zahvaljujemo se sponzorjem: Triple Seven, Independence paragliders, SkyMan, Picerija Pod Jenkovo lipo, Kimfly.

6. ZELENI IZZIV. 2015 BO PRVO SOBOTO V APRILU 2015, VABLJENI

Več na : www.kimfly.si/green/

| Vse uvrstitve: | | |
|----------------|--------------------|------|
| 1 | KLEMEN HANČIČ | 1:28 |
| 2 | ALJAŽ VALIČ | 1:45 |
| 3 | DAMJAN ČIBEJ | 1:50 |
| 4 | GAŠPER PREVC | 2:03 |
| 5 | SPRUK SIMON | 2:04 |
| 6 | MARINČIČ SANDI | 2:05 |
| 7 | PRIMOŽ SUŠA | 2:06 |
| 8 | JANEZ KOCJAN | 2:15 |
| 9 | ROMAN ZECHNER | 2:17 |
| 10 | SIMEON KLOKOČOVNIK | 2:19 |
| 11 | GREGOR MALENŠEK | 2:19 |
| 12 | IGOR KREMSAR | 2:20 |
| 13 | ROBERT POLIČNIK | 2:22 |
| 14 | MARKO ČEŠNOVAR | 2:23 |
| 15 | DUŠAN KOGOJ | 2:27 |
| 16 | JAKA BRINOVŠEK | 2:28 |
| 17 | ROMAN ZEMLJIČ | 2:29 |
| 18 | GREGA MILČINSKI | 2:32 |
| 19 | PLESTENJAK KLEMEN | 2:33 |
| 20 | SLAVKA POJE | 2:48 |
| 21 | MATEJ SNEDIC | 2:48 |
| 22 | DARKO KUČINA | 2:55 |
| 23 | MATEJ MINATTI | 2:55 |
| 24 | URBAN CJUHA | 2:58 |
| 25 | DAMJAN KOŠUTA | 2:58 |
| 26 | MATIC EGART | 3:01 |
| 27 | ANDREJA ERŽEN | 3:11 |



DELOVNA AKCIJA

Novo vzletišče na Dobrovljah

Dobrovlje je planota, katere vzhodno pobočje se razteza od žovneškega jezera do Letuša. Ko smo začeli leteti pred petindvajsetimi leti, je bilo to poleg Maliča in Golt eno prvih vzletišč v osrednji Sloveniji.

Marko Malovrh, ustanovitelj firme Sky paragliders, je imel delavnico v bližnjih Kamenčah pri Braslovčah in Dobrovlje so bile primerne za testiranje novih modelov jadrlnih padalcev, hkrati pa tudi za prve višinske lete začetnikov in rekreativno jadrnanje. Vsa leta so bili organizirani tudi »Sky pikniki«, kjer se je ob družabnem dogodku in letenju zbralo do dvesto jadrlnih padalcev, nad Žovniškim jezerom pa so se izvajali ekstremni manevri. Marko se je smrtno ponesrečil leta 1998 na evropskem prvenstvu v Španiji, ko mu je na nizki višini v gneči pred pričetkom tekme v kupolo krila priletel švedski pilot.

Letenje se je nadaljevalo vse do leta 2009. Nato se z lastnikom vzletišča nismo mogli več dogovoriti za nadaljnje sodelovanje, saj so drevesa pod vzletiščem že precej zrasla, pa tudi lastnik ni imel potrebnega miru na svoji kmetiji zaradi občasnih neodgovornih posameznikov.

Ves čas smo razmišljali o novem vzletišču, ki bi bilo obrnjeno direktno na vzhod, saj je na starem vzletišču pihalo večinoma iz leve strani in je bilo tudi malo zrotirano takoj po vzletu. Po Savinjski dolini namreč ob normalnem lepem vremenu večinoma piha od Celja navzgor proti Vranskem, po frontah pa redno tudi laminarni SV-V veter. Vse to omogoča lepo rekreativno jadrnanje.

V začetku meseca marca smo se dogovorili s sosednjim lastnikom gozdnih površin, da lahko očistimo in uredimo prostor, ki bi nam prišel prav za našo dejavnost. Mesec dni prej je močan žled namreč poškodoval veliko dreves. Potrebno je bilo veliko ur prostovoljnega dela jadrlnih padalcev iz regije, za končno ureditev pa je bilo opravljenega tudi veliko strojnega dela z bagrom, pik-erjem za razbijanje kamenja in skal, traktorji in vitlami. Vse to je zahtevalo tudi precejšen finančni vložek, ki pa je bil

vseeno precej manjši od tistega, ki so ga napovedovali nekateri »skeptiki«. Nekaj sredstev se je pokrilo z medklubsko poravnavo bližnjih društev, nekaj pa se bo s prostovoljnimi prispevki. Večina pilotov iz osrednje in vzhodne regije je že prostovoljno prispevala po deset evrov. Verjamemo, da bodo to storili še ostali, kar bo omogočilo pokritje stroškov.

Vse dni urejanja vzletišča smo ugotavljali, da na vzletišču piha skoraj vedno enakomerno direktno navzgor. To se zaradi konfiguracije terena dogaja tudi, ko je splošni veter že močnejši iz JZ ali SZ smeri, kar nikakor ni primerno za letenje. V takšnem slučaju je letenje izredno nevarno, saj so omenjeni pogoji posledica rotorja. Zato je za letenje na Dobrovljah zelo pomembno pogledati in spremljati vremensko prognozo ter leteti res samo na vetrovih splošne smeri iz JV-SV. Zelo primerno je poklicati tudi avtomatsko vremensko postajo AVP Malič (031 704906).

Nadmorska višina vzletišča je 800 metrov, pristanka pa 300 metrov. Do vzletišča vodi 6 km asfaltne in nato še petsto metrov lepe makadamske ceste. Parkira se lahko ob vzletišču ali pa sto metrov prej. Vzletišče je z idealnim naklonom, ki se iz položnega prevesi v bolj strmega. Za umiritev pred vzletom in čudovit razgled so postavljene mize in

klopi. Pristanek je ob asfaltni cesti pri baraki, ki bo v naslednjih mesecih obnovljena. Stekli bodo tudi postopki za registracijo vzletišča in pristanka. Dovoljena višina letenja je 300 metrov nad terenom. To je treba strogo upoštevati, saj so potniška letala tukaj res že zelo nizko, ko letijo v smeri proti Dolskem in nato proti Brniku. Za preletaško letenje ta teren torej ni idealen, je pa odličen za rekreativno uživanje, še posebej v poznih popoldanskih urah.

Skrbništvo je prevzelo društvo JPK Eol Celje. V vseh nadaljnjih manjših akcijah bodo sodelovali bližnji piloti, ne glede na članstvo v različnih društvih, za večje akcije pa bodo seveda priskočili na pomoč piloti iz celotne regije. Koordinacijo bo opravljal Sebastjan Podbregar. Kakor vsepovsod veljajo določena pravila glede odnašanja odpadkov, pristajanja v času visoke trave, parkiranja avtomobilov itd...

V Sloveniji smo dobili torej še eno novo vzletišče. Pokazalo se je, da delovna vnema in volja lahko storita veliko, in pozivamo tudi ostale, ki imajo v mislih kaj podobnega, da korajžno pristopijo k akciji. Mogoče je letošnji žled še kje ponudil priložnost, da se kakšni želeni načrti lažje realizirajo.

Pripravil: Srečko Jošt



JADRALNO ZMAJARSTVO

Aeros Winter Race 2014

Začelo se je s spodrsrljajem. Če se prav spomnim, je organizator najprej rekel, da s ponosom oznanja, da bo tekma naslednji teden, zvečer pa je rekel, da si je Aeros premislil. Vsula se je toča kritik, še najbolj je bil pameten Weissenberger. Javno je pozival k bojkotu na naslednji teden prestavljene tekme.

No, lepa reč.

Končno se je začelo 18. marca. Peta Aeros Winter Race. Nagrade sijajne, vremenska napoved tudi. Seveda, vse, kar po teh mesecih ni megla, dež ali žled, je sijajno. Vozil sem skozi ošiljeno hosto in premišljal, kako se bo narava pobrala. Seveda se bo. Le človek je včasih tako skorumpiran, da se ne pobere. No, mi smo se na štartu sijajno pobirali. Vreme je bilo sončno, napoved pa sicer boljša, kot je v resnici bilo. Takoj po štartu scurim 200 metrov, ampak po stresnem tednu se to mora nekje poznati. Končno se odločim, da je tega heca dovolj. Filigransko obračam in kmalu sem nad Kovkom. Dobro, sedaj bomo malo napeli jadro in malo dirkali. Malo morgen. Ob sestavljanju iz malomarnosti nisem poskrbel za VG vrv, vkleščil sem jo med speedbar in grmangel. Vlečem, vlečem, ne gre. Snamem rokavico, razvežem med opletanjem in izogibanjem drugim pilotom vozil na vrvi, vtaknem špago skozi grmangel nazaj ven, da bi vlekel s zunanje strani, nataknem rokavico, vlečem, se dalje izogibam trčenjem in končno ... končno ... obupam. Prav, bom pa letel brez VG-ja. Imam vsaj premakljivo težišče, tri centimetre se potegnem naprej, zelo se pozna. Ni tako zelo težko vleči speedbara.

Štartam sam v drugi rundi, ampak sreča je na moji strani, kneda, slabo vreme nagaja skupini spredaj. Nemo mrčasto nebo, nerazkuhan se vleče tam po tleh izpod inverzije. Ha, si mislim, ne bo velike zgube. Pridem na odbojnik, seveda jih mnogo plane že nazaj. Kaj, ko nimam drugega početi z odprtim zmajem, kot da navijam, navijam. Obrnem kočo in nazaj k odbojniku, ki je tačas čisto hrom in nem, mrtvaška tišina se vleče po grebenu. Komaj pridem do razvaline nad Vipavo in z odprtim itak nimam šans, tudi v stoprocentno boljših pogojih... Res, ta dan so vsi scurili, nekaj

km naprej in škode res ni velike, samo 100 točk. Najdlje je prišel Oleg s svojim briljantnim novim Combatom, 12,8 iz karbona.

Povedati velja, da že pet let ni dirkal, odkar se je nazadnje v Avstriji obrnil okrog in v bolnišnici preživel nekaj mesecev. Pravi, da je sicer novi karbonec vsaj tri kilograme lažji, da je z njim lažje leteti, da ga ne boli križ, ko ga mora nositi. Seveda, Aeros je naredil izjemno dragocene spremembe na zmaju tačas: dodali so rep, jadrju odvzeli precej površine, uvedli premakljivo težišče, dodali karbonske stranske cevi in sproge. Toliko novosti, da je stari maček Oleg na koncu brez težav dosegel drugo mesto. Pravi, da ne more verjeti, kako leti ta zmaj, čeprav je sam tovarniški pilot.

Naslednji dan zopet Kovk. Vremenarji tokrat napovejo boljše vreme, ampak spet udarijo mimo. Diciplina 54 km, malo drsanja, pa tiste Goče za konec. Dobro, res greben drži, držimo se tudi mi skupaj, tiščimo tista napeta jadra tja ob skale, povprečno hitrost imam najboljšo izmed vseh, to je 55 km na uro. Vem, da moram kakšno ušpičiti, če hočem nadomestiti tistih 100 točk. Brusimo tiste skale, nazadnje v finalu pa vsi kot ovce iz Otlice nazaj surovo in arogantno pvozimo hudo dviganje. Tudi jaz, bratec. Ko pridemo na Kovk, vsi pričakujemo izjemen steber, ki smo ga sicer malo prej na

Otlici pvozili. Pa kaj, vsi za taprvim na odbojnik, da bi dosegli Goče. Ovce. Malo razmišljam, vidim priložnost, krepak jug je spodaj. Vedel sem, da bo dolina držala. S kakšnih dobrih 1150 m se odpravim torej na Goče, saj mi kaže +200 metrov do cilja. Predvideno se uresniči, sredi doline lepo dela in mi kaže 350 nad ciljem. Potuhnem se, zlezem vase in sem čisto tiho. Čez drugo stran doline začne zmaj trzati, inštrumentu se čez ekran razlije grda, res grda črna packa. Kaže, da gre dol, dol po tri metre. Kako tiho sem bil šele sedaj! Močan jug je zapognil dim na nasprotnem bregu, po grebenu ga nekaj metrov nad tlemi tišči ob tla. Padel sem v ta narisani rotor, zmaj je obupno propadal. Zašel sem v krepak čelni veter in se komaj pridrsal do Goč. Nič slabega nisem pričakoval poslej, samo bi me moralo lepo odplakniti tja do Anje. Samo ne danes, Franc. Rotor me zagrabi in tišči k tlom. Pristanem nasproti Cerkev v Budanjah.

100 metrov dalje še Matjaž Klemenč in 500 metrov za nama Marjan Brglez. Ker so prijatelji zato, da ne potrebuješ sovražnikov, so seveda nastavili cilinder v pristanku 200 metrov, ne 400 m, kot se spodobi in je v navadi. Tako falim gol za 180 metrov, Matjaž za 20. Vendar, cajt imam taprvi in danes sem zamudil samo 30 točk. Se pravi, skupaj za prvim zamujam 130.





Zadnji dan spet ne upamo čez Čaven. Drsanje znane ture, tiščanje ob skalah, tekmovalje v vlečenju vrvi, pardon, speedbara. Ker sem »sejfti komiti«, mi uspe doseči, da je okrog Goč 2 km radij. Dvakrat Goče, dvakrat antena in dvakrat Otlica. Dvakrat Otlica. Napovedan je močan zahodnik. Res na štartu piha, ampak mi, lokalci, v takem gladko letimo. Najbolj glasen je Hans. Da ne, da je nevarno, da je ubijalsko, da ne bo hodil na WR tvegat. Na sestanku komisije se skoraj skregamo, Saphie in Gunter gledata srepro izpod čela (Sephia še zastopim, saj je v rokah imel prvo mesto), zadaj pa se ob nas tišči nihče drug kot Weissenberger in potihem momlja, naj tekma vendarle bo. Hm, kako je to življenje pestro.

Končno pade pametna odločitev, naj se vpraša domače pilote, kako in kaj. Še dobro, da je bil tam Davide. S kljubovalnim glasom potrди, da v takem vremenu tukaj radi letamo. Potrди naglas in še v angleščini. Zapreva jim jezike. Zapnemo zmaje, malo pazljivosti in hop v luft. V zraku mirno, prijetno, čudovito, vrtimo čez 2000, res lepo. Vendar, kot sem rekel, kasneje, ko je 24 pilotov že v luftu, pride na vrsto Hans, ki začne godrnjati, da preveč piha. In ostali, hja, ostali ga poslušajo, Tako ne štarta 16 pilotov. No, kaj hočemo. Dirka se začne. Napnemo, potegnemo, nihče ne vrti. Nihče. Samo dirka. Ko sem utrujen in bi rad sprostil zapestje, malo odprem zmaja. Sekundo, dve prosim, že mimo mene švigne nek zmaj. Ne boš me, ne in ga lovim, ampak spet me boli, samo malo, prosim, popustim pritisk in spet mimo mene švigne drug zmaj... Pha, pa taka tekma. Kjer ni vrtenja, navijanja, kjer pustiš zmaju, da se sam naštel na tistih 63 km/h, tam je zame slaba tekma. Sedaj jo vseskozi gonimo nad 75 km/h. Zapestja me preveč pečejo, ne vem, s temi tovarniškimi nastavitvami mora biti res nekaj narobe, čeprav so skoraj 50 odstotkov nižje od konkurence... (4,5^o konkurenca in 2,8^o Aeros!)

Ker je treba zopet obrniti Goče, spet enaka past, dilema in odločitev kot včeraj. Grdo povozim steber na Otlci, na Kovku pa nič. Zapeljem se ven nad dolino. Sredi preskoka bi si najraje premislil kot še naprej tiščal v mrtvaško mrtvino. Zaželim si nazaj iskati glas napetih zajl, ki bi se tresle in oddajale visoke tone v božanskem stebru, ki bi čakal samo name. Drugi pred mano lepo drsijo skozi motno goščo, čisto pri miru

se peljejo dalje v sivo modro koprenasto nebo. Na tleh ni senc, ni dima, ne vidi se morja, skratka, ničesar ni. Že hočem obrniti nazaj k mojemu samo sanjskemu stebru, ko tik sebe zagledam Staneta in še dva. Ne bom sedaj jaz pameten, če je že on, si mislim, potegnem rame skupaj in sem spet tiho. To je bil moj najbolj razburljiv preskok do sedaj. Čisto nizko obrnem Goče in počakam, da me odnese v greben nad Vipavo na kakšnih 700m. Če se tukaj izvlečemo, potem sploh še ne vem vsega o Vipavski dolini. Odpnem krilo in pričenem tipati za upanjem. Nežno, nežno obrnem in skorajda piska ves krog, ampak res nežno, kakšnih 15 metrov pridobim vsak krog. Drugi so že zapustili greben, ko se s Stanetom še boriva. Končno ujamem, on pa prezgodaj odpelje.

Stane ne pride na drugo stran, prenizek je. Jaz s tistih 700 metri na Kovku spet nič ne vrtim, peljem izpod grebena točno proti Otlci. Več čas gre gor in že na Podrti gori sem nad grebenom. Pazim, da ne treščim s kakšnim zmajem, ki ravno tako zavzeto tišči triangel nase, samo da

gredo oni že v nasprotno stran. Hop za njimi, lepo jih lovim, zapestja se zvijajo v pekočih bolečinah. Za anteno obrnem še Otlico in spet začnem vrteti, ravno tako kot prej, da bi priključil Kovk. A kam so se izgubili taprvi? Šele ko skoraj priključim Kovk, pogledam na GPS, ki kaže Anjo pristanek. Dvakrat, ne trikrat Otlica! Spet sem zaostal za dodatnih 200 točk, saj sem v tretje priklapljal Otlico ... Res nisem premogel prav nobene zbravnosti!

Zmagal je Weissenberger, lisjak je bil taprvič tako visoko, da je zaključil Kovk-Goče-Kovk v enem šusu in tako pridobil posebnih 10 minut. Bravo.

Zvečer je bila pri Birsu neznanska pojedina, z Nemci smo obsedeli do pol dveh zjutraj. Mnja, marsikaj sva si imela povedati s Hansom.

Naslednji dan je bila podelitev, kjer se je Weissenberger za svoje agitacije po FB lepo opravičil. Oleg drugi, tretji Saphie. V Vipavski dolini se skoraj vedno dobro leti, vsaj ta Aeros Winter Race vedno uspe. Čudež, kdo bi to razumel?

Pripravil: Iztok Jarc

| Total results: | | | | | | | | |
|----------------|----------------------|---|------------------------|-----|-----|-----|-------|--|
| Task | Date | Distance | | | | | | |
| T1 Day 1 | 2014-03-19 12:00 | 82,9 kmRace to Goal with 2 startgate(s) | | | | | | |
| T2 Day 2 | 2014-03-20 12:00 | 54,1 kmRace to Goal with 2 startgate(s) | | | | | | |
| T3 Day 3 | 2014-03-21 12:00 | 89,3 kmRace to Goal with 1 startgate(s) | | | | | | |
| # | Name | Nat | Glider | T 1 | T 2 | T 3 | Total | |
| 1 | Thomas Weissenberger | AUT | Moyes Litespeed RS3.5 | 336 | 546 | 524 | 1406 | |
| 2 | Oleg Bondarchuk | UKR | Aeros Combat C 12.7 | 359 | 557 | 456 | 1372 | |
| 3 | Joseph Salvenmoser | AUT | MOYES RX 3,5 | 326 | 590 | 440 | 1356 | |
| 4 | Roland Wöhrle | GER | Moyes RX 3.5 | 295 | 577 | 463 | 1335 | |
| 5 | Vanni Accattoli | ITA | Wills Wing T2C 154 | 322 | 570 | 435 | 1327 | |
| 6 | Franc Peternel | SLO | Wills Wing T2C | 327 | 566 | 417 | 1310 | |
| 7 | Matjaž Klemenčič | SLO | Moyes Litespeed RX3.5 | 236 | 532 | 471 | 1239 | |
| 8 | Iztok Jarc | SLO | Aeros Combat GT 13,5 | 228 | 560 | 384 | 1172 | |
| 9 | Roman Colner | SLO | Airborne Rev 13.4 | 206 | 542 | 399 | 1147 | |
| 10 | Manfred Trimmel | AUT | Wills Wing T2C | 129 | 530 | 403 | 1062 | |
| 11 | Günther Tschurnig | AUT | Icaro Z9 14.1 | 199 | 488 | 342 | 1029 | |
| 12 | Balazs Ujhelyi | HUN | Moyes RS4 | 345 | 560 | 115 | 1020 | |
| 13 | Mattia Gasparini | ITA | Aeros Combat 13.5 GT | 238 | 558 | 123 | 919 | |
| 14 | Endre Kovács | HUN | Moyes Litespeed RS 3.5 | 242 | 320 | 287 | 849 | |
| 15 | Andre Djamarani | GER | Aeros Combat1409 GT | 298 | 545 | 0 | 843 | |
| 16 | Hans Kiefinger | GER | Aeros Combat Gt | 295 | 478 | 0 | 773 | |
| 17 | Alan Sattler | SLO | Aeros combat L 2007 | 131 | 483 | 150 | 764 | |
| 18 | Robert Reisinger | AUT | WillsWing T2C | 345 | 20 | 390 | 755 | |
| 19 | Daniele Silvagni | ITA | Wills Wing T2C | 129 | 473 | 0 | 602 | |
| 20 | Stanislav Galovec | SLO | MOYES RS4 | | 437 | 162 | 599 | |
| 21 | Evangelos Papakostas | GRE | Wills Wing T2C 144 | 129 | 239 | 216 | 584 | |
| 22 | Wolfgang Brunner | AUT | Moyes Litespeed Rx | 129 | 275 | 155 | 559 | |
| 23 | Andreas Beeker | GER | Icaro2000 Laminar Z9 | 148 | 360 | 0 | 508 | |
| 24 | Thomas Leuzinger | SUI | Moyes Litespeed S4.5 | 131 | 366 | 0 | 497 | |
| 25 | Thomas Schreck | GER | Aeros Combat GT | 129 | 366 | 0 | 495 | |
| 26 | Janez Grm | SLO | Aeros 13.2 | 132 | 334 | 0 | 466 | |
| 27 | Marjan Brglez | SLO | AEROS Combat L13,7 | 129 | 291 | 18 | 438 | |

SVETOVNI POKAL V NATANČNEM PRISTAJANJU Z JADRALNIMI PADALI

PGAWC 2014 - Tajska

Na prvo tekmo v letošnji sezoni sva se iz Slovenije odpravila samo dva tekmovalca. Željna dobro nastopiti in zastopati slovenski jadrnalopadalski renome med svetovno elito. Naši cilji so bili venomer visoki, tudi tokrat je bilo tako. A smo hitro spoznali, kako izgleda dežela pod upravljanjem vojaške hunte. V obrazložitvah: na uradnih straneh piše vse, kot je prav. Razpis, pravila, kvote za nagrade in vse uradne zadeve, kot jih določajo FAI pravilniki. Ko pa prideš po 24 urah ali več na prizorišče tekmovanja, te domačini lepo pozdravijo, udobno namestijo, deležen si še kakšnih pozornosti, odletiš trening serijo ter zvečer prisostvuješ svečani otvoritvi ter razlagi lokalnih pravil. E, takrat se pa začne. Prvo izveš, da je nagradni fond za zmago zaradi »težav«, ki so znane samo organizatorjem, prepolovljen. Nato sledi naslednji šok, ko pojasnijo, da tekma ni prijavljena na FAI. Adijo točke za svetovno lestvico. Edino zadoščenje ti ostane, da se osredotočiš samo na dober rezultat, in upaš, da boš vsaj med tremi najboljšimi posamezniki ali v ekipni konkurenci. Sicer pa je v prvi vrsti cilj zmaga v skupnem seštevku svetovnega pokala, do kamor pa je še dolga pot.

Samo tekmovanje je potekalo po pričakovanjih – biti pri vrhu do finalne serije. Takrat se je pa videlo, iz kakšnega testa je kdo. Rezultati so pokazali, da slabih pilotov ni veliko, kajti razmere so se iz sekunde v sekundo drastično spreminjale in vsak je moral prikazati svoje

mojstrstvo pri ciljanju »palačinke« ali vsaj kroga. V sklopu tekmovanja smo opravili 350 poletov in pristankov. Na težkem terenu, ki je visel proti morju, je sonce krojilo usodo marsikaterega tekmovalca, ki ni bil pripravljen na termični udar. Obenem je težavnost natančnega pristajanja podvojil še nepredvidljiv veter, ki je šumel med 10 in 25 km/h. Skratka, mali rodeo. Težavnost terena je nakazalo že nekaj ponesrečenih štartov, ko so piloti končali med drevesi pod štartom. Tudi spektakularen frontalec v prvi seriji, ko so se celice zarile med vrvice d linije, pa ni vzel poguma kasnejšemu zmagovalcu. Manj spektakularen, a toliko bolj nesrečen je bil padec domačega tekmovalca, ki je v fazi pristajanja prevlekel padalo in ga spravil v full stall. S približno 30m višine je priletel na asfaltirano cesto. Ob padcu si je polomil rebra in hrbtenico. Dogodek nam je jasno dal vedeti: VARNOST NA PRVEM MESTU. Žal prepozno.

Zmagovalec se je določil s pristankom zadnjega tekmovalca, kar je tekmovanje naredilo super zanimivo. V zadnji seriji sta ga rezultatsko polomila prvo- in drugouvrščena pred finalno serijo, ki sta podlegla težkim razmeram v finalni seriji in ostala brez stopničk. Po izvedenih 6 serijah je zmagal Jaka Gorenc (SLO) – 36 cm, drugi je bil Darumaka Rajasa (IND) – 39 cm, tretji pa Ma Quang (CHI) – 69 cm. Ekipno je slavil BEST 4 NIKE – 460cm v balkanski sestavi (Novak Jovan, Djurković Goran, Kostić Tamara in Gorenc Jaka). Drugi so bili Thailand 1

- 1304 cm, tretja pa je bila ekipa Thailand 2 - 1447 cm. Izmed žensk je bila najboljša Tamara Kostić iz Srbije - 224 cm, druga Chantika Chaisanuk - 247 cm, tretja pa Surattana Chueykaew - 443 cm, obe iz Tajske.

Podelitev je bila po pričakovanjih pompozna, saj organizator le na tak način prikrije spodrsnjaje, ki se pojavijo med samo izvedbo tekmovanja. Naj pohvalim sodniško ekipo, ki je svoje delo opravila tako, kot je treba. Vseskozi so bili nevede nadzirani, napak ni bilo. Tu so pokazali, da so naredili napredek tudi organizacijsko v tej disciplini. Osebo sem jim čestital za njihovo požrtvovalno delo na tekmi. Bili so presrečni pohval tekmovalcev. Tudi prevozi so bili izvedeni, kot je treba, klimatizirani prevozi so bili pravi balzam za naše pregrete glave. Naj še omenim, da je tekmovanje potekalo v vojaški bazi marincev, ob obali 160 km južno od Bangkoka. Zanimivo je dejstvo, da so bili domačini, ki so tekmovali na tekmi, dejansko v vojski zaposleni padalci in njihovi otroci (najmlajša tekmovalka je štela 15 let), katerim delovni dan predstavlja letenje in treniranje natančnega pristajanja. Torej smo zmagali v njihovi dnevni sobi. Je pa ena pozitivna plat takih tekmovanj, saj vidiš, koliko ljudi te pozna, sklepaš nova poznanstva, družiš se s prijetnimi ljudmi in ko se vrneš, ugotoviš, da pa je doma res najlepše.

Pripravil: Dušan Gorenc - Poldi



DP SLOVENIJE IN HRVAŠKE V NATANČNOSTI PRISTAJANJA

Radoboj 2014

Na terenih Hrvaškega Zagorja se je v tednu od 14. do 16. marca odvijala tekma Fai 2 kategorije in istočasno slovensko-hrvaško državno prvenstvo v natančnosti pristajanja. Ker v Sloveniji nismo našli organizatorja za izvedbo državnega prvenstva, se je Damjan Čretnik dogovoril s kolegi iz Hrvaške. Na koncu se je takšno sodelovanje pokazalo za zelo pozitivno, tekma z veliko tekmovalci je bolj zanimiva, piloti imajo čas spremljati ostalo konkurenco in nenazadnje se je spletla tudi kakšna močna prijateljska vez.

Vremenska napoved kot ponavadi ni dajala najboljših obetov. Kljub temu se je v petek na uradnem treningu našla kopica pilotov, ki so lahko ves dan preizkušali teren, popravljali kakšne malenkosti pri točnosti pristajanja in seveda radodarno delili svoje izkušnje z ostalimi sotrpini. Podatek, da se je na ta dan dalo samo popoldne narediti več kot 10 skokov, veliko pove o primernosti terena in zagnanosti pilotov. Za naslednji dan je bilo napovedano malo več zahodnika, a kljub temu smo optimistično zrlj naprej. Po jutranjem brifingu, kjer so organizator

Darko Potočki in kolegi iz Kluba za prosto Jadranje iz Radoboja natančno opredelili pravila, sistem tekmovanja in vremensko situacijo, smo pričeli s tekmovanjem. Tekmovalo je okoli 50 pilotov jadrlnih padal iz Slovenije, Hrvaške, Srbije, Češke in Madžarske. Vremenska situacija se je iz serije v serijo slabšala, tako da smo bili prisiljeni v tretji seriji prekiniti tekmovanje in do večera počakati na ugodnejše pogoje. Severni veter se je proti večeru toliko umiril, da je še zadnjih 10 tekmovalcev opravilo skok in tekmovanje smo zaključili s tremi veljavnimi serijami. Ker je bila napoved za naslednji dan še slabša, smo tudi na ta dan uradno zaključili tekmovanje.

V razvrstitvi nežnejšega spola je Mojca Pišek DJP Lintvar premagala Taniko Virtovšek iz JPK Eol.

Pripravil: Franc Unuk

Slike: Najboljši posamezniki DP
spodaj: ekipa DJP Zlatorog Laško

REZULTATI DRŽAVNEGA PRVENSTVA:

EKIPNA KONKURENCA

| M. KLUB | TEKMOVALCI | REZULTAT |
|-------------------------|---|----------|
| 1. DJP Zlatorog Laško | Sluga Matjaž, Svolišak Anton, Unuk Franc | 245cm |
| 2. DJP Lintvar | Čretnik Damjan, Kocjan Peter, Pišek Mojca, | 855cm |
| 3. Kpl Kanja D. Toplice | Gorenc Jaka, Gorenc Dušan, Armič Slavko, Prelovšek Franc | 2195cm |
| 4. Čuk Dravograd | Ferarič Matjaž, Preložnik Rok, Slabajna Sašo | 2591cm |
| 5. DJP Metulj1 | Durkovič Dušan, Durkovič Vlado, Košič Ervin, Klenovšek Stojan | 4789cm |
| 6. DJP Metulj2 | Rozman Tadej, Škofic Tomaž, Tovornik Alojz | 5433cm |
| 7. Djp Kajuh | Detiček Uroš | 6727cm |
| 8. JPK Eol Celje | Virtovšek Tanika | 8090cm |

POSAMIČNA KONKURENCA

| M. TEKMOVALEC | KLUB | REZULTAT |
|-------------------|-----------------------------|----------|
| 1. Sluga Matjaž | DJP Zlatorog Laško | 27cm |
| 2. Svolišak Anton | DJP Zlatorog Laško | 32cm |
| 3. Čretnik Damjan | DJP Lintvar | 136cm |
| 4. Unuk Franc | DJP Zlatorog Laško | 186cm |
| 5. Gorenc Jaka | KPL kanja Dolenjske Toplice | 260cm |
| 6. Ferarič Matjaž | Čuk Dravograd | 276cm |
| 7. Preložnik Rok | Čuk Dravograd | 312cm |
| 8. Gorenc Dušan | KPL Kanja Dolenjske Toplice | 347cm |
| 9. Kocjan Peter | DJP Lintvar | 668cm |
| 10. Detiček Uroš | DJP Kajuh | 727cm |



REZULTATI RADOBOJ OPEN - FAI 2 KAT.

| M. TEKMOVALEC | KLUB | REZULTAT |
|-------------------|--------------------|----------|
| 1. Sluga Matjaž | DJP Zlatorog Laško | 27cm |
| 2. Svolišak Anton | DJP Zlatorog Laško | 32cm |
| 3. Đurković Goran | Srbija | 39cm |
| 4. Čretnik Damjan | DJP Lintvar | 136cm |
| 5. Unuk Franc | DJP Zlatorog Laško | 186cm |



ŽENSKA KONKURENCA:

| M. TEKMOVALEC | KLUB | REZULTAT |
|----------------------|-------------|----------|
| 1. Marketa Tomaškova | Češka | 613cm |
| 2. Pišek Mojca | DJP Lintvar | 1066cm |
| 3. Figalova Petra | Češka | 1369cm |

DOBITNIK PRIZNANJA ZPLS

Petdeset let mojega neba

Že v rojstni Idriji sem se "po nesreči" zastrupil z modelarstvom, ko sem uničil bratov prostoletiči jadralni model. Namreč, ko je bil moj brat na študiju v Ljubljani, sem z balkona vrgel na cesto na pol pokriti model, ki seveda po zakonu vzgona ni mogel leteti, ker ni imel pokrite cele nosilne površine krila. Da bi popravil nesrečni model, sem ga kot osemletni deček poskusil zlepiti z lepilom iz moke, kar mi je delno uspelo, tako reparirani model sem nato pospravil pod bratovo posteljo. Ker pa so bili "fedri" njegove postelje nizko nad tlemi, je bil brat sam kriv za ponovni zlom krila, ki je bil že zaradi mojega metanja potreben popravila.

Še pod Italijo se je moj oče izučil za trgovca, vendar je kasneje opravil šolanje za mehanika in šoferja, po II. svetovni vojni sem leta 1945 očeta spoznal kot tujca, ker kot triletni otrok nisem vedel, kaj je oče. V avtoprevoznem podjetju, ki ga je vodil oče, so v mehanični delavnici vedno popravljali velike in težke motorje tovornjakov. Tako smo se vsi trije bratje po naravni poti prenosa znanja zaljubili v strojništvo in kasneje vsi končali strojno fakulteto, srednji brat tudi elektrotehniko.

Starejši brat se je med študijem ukvarjal z motorno pilotažo, drugi starejši brat pa

je bil padalec in je tudi skakal iz letala pri snemanju filma Vesna. Sam pa sem po zaključeni nižji gimnaziji odšel v Ljubljano, kjer sem leta 1958 pričel s šolanjem na Tehnični šoli strojne stroke. Vsak dan sem pešočil v šolo mimo prostorov Aerokluba Stanko Bloudek, ki je idrijski rojak, tako sem se jeseni leta 1959 vpisal v dvoletno letalsko šolo. Jeseni tega leta smo pričeli s teoretičnimi predmeti, kar smo premlevali do poletja. Poleti leta 1960 pa sem začel s programom praktičnega letenja.

Ob zadnjem srečanju članov ZPLS sem dobil priznanje za 50-letno delovanje v LZS, ZPLS in letalskih klubih, katerih član sem že od leta 1959, torej bom letos dopolnil 55 let, odkar sem šel prvič v zrak.

Bil sem član naslednjih klubov:

- Aeroklub Stanko Bloudek v Ljubljani
- Društvo LET Škofja Loka - soustanovitelj in član upravnega odbora v prvem mandatu
- Društvo jadralnih padalcev Prepih Tržič - soustanovitelj
- Društvo letalcev Kragulj Sovodenj - soustanovitelj leta 2005

Ob prejemu priznanja ZPLS lansko leto, ko sem zaradi presenečenja prisotnim

nekaj "izklobasal", nisem povedal nič bistvenega o moji letalski poti, zato sem obljubil, da bom o tem nekaj napisal. Ko pa se zamislim o "preleteni" poti, bom moj zapis obdelal bolj široko, ali bodo to že memoari pred prenehanjem mojih aktivnosti v društvu in letenju, pa bodo presodili moji društveni kolegi. Ko pišem o moji ljubezni do letenja po zraku, najprej navedem, na katerih področjih sem deloval v teh 50 letih:

- modelarstvo prostoletičih in motornih modelov
- jadralno letalstvo
- jadralno zmajarstvo
- jadralno padalstvo

1./ Modelarstvo:

Ko smo se preselili iz rojstne Idrije v Žiri, sem bil star deset let in sem že po idrijskih izkušnjah začel izdelovati prostoletiče jadralne modele. K sreči je bil ravnatelj nižje gimnazije g. Žlajpah zelo angažiran za obdelavo lesa, pri tehničnem pouku smo izdelovali intarzije, stružili lesene okrasne vaze in izdelovali jadralne modele. Več modelov sem izdelal po lastnem načrtu in običajno so lepo "plavali" po zraku. Material in letvice iz balze sem kupil v trgovini Mladi tehnik v Ljubljani, pri mizarju pa sem dobil lesenit in furnir različnih debelin in močnejšo lepljeno "šperplato". Za lepilo sem uporabljal klej, ki sem ga kuhal doma v kuhinji in sem pri tem zasmradil vso hišo. S sošolci smo bili zelo dejavni vsako pomlad, ko smo pospešeno izdelovali nove modele do 1. maja, ko smo v prvomajski povorki nosili in prikazovali svoje lepe stvaritve. Trup in krila smo običajno prekrili in prelakirali z belim in rdečim modelarskim papirjem, kar je bila prava umetnost. Nalepljeni papir je moral biti dobro napet in brez gub ali "favd", ker drugače ni lepo izgledal, niti ni dobro letel. S sedaj že pokojnim sošolcem Lustikovim Tonetom sva celo leto gradila jadralni model CENE, ki je imel razpon krila čez tri metre. Ta model je bilo zelo težko spraviti v zrak zaradi velikosti in najine majhnosti. Prvič sva ga preizkušala za Mršakom v Žireh, kar so opazovali tudi manjši otroci. Nekoč se model zaradi

Slika: polet z Mrzlega vrha 1977





premahnega vzgona ni takoj odlepil od tal in je priletel v prsa enega od otrok ter ga podrl na tla. K sreči je bil Frančiškov Franci cel in nepoškodovan, prav tako pa je ostal cel tudi model. Tisti dan sva s sošolcem uspela, da je Cene prvič zajadral in pristal po 300 metrih tik pred reko Soro. Ko pa sva ta model spustila z visokega Žirka, je jadral nekaj minut, ker ni bil striman za kroženje, je letel naravnost in pristal v 1,5 km oddaljeni Novi vasi. Samo enkrat! Model je pristal na enem vrtu, bil je tako poškodovan, da ga nikoli več nisva usposobila za letenje. Kot unikat je model obvisel pod stropom vsem v opomin in nadaljnja gonilna sila za izdelavo novih jadralnih modelov. Leta 1956 sem izdelal prvi hitrostni motorni model lastne konstrukcije s kubaturo 1 ccm in 15000 min⁻¹. Krmiljen je bil z ročko, na laksu dolžine ca. 8m, s katero sem krmilil višino leta nad zemljo, po startu pa je model letel tako dolgo, da sem porabil vso gorivo iz rezervoarja. Tedaj sem s tem modelom dosegel hitrost 105 km/h in bil na tekmovanju "gorenjski prvak". Sedaj imam še vedno dva daljinsko vodena modela, enega jadralca in motorno delta krilo, ki mi ga je izdelal in podaril moj vnuk Andrej. On je izdelal 50 ccm SUHOJA, s katerim je "zaslužil" že več pokalov. Jabolko ne pade daleč od drevesa - vendar je to že druga zgodba.

2./ Jadralno letalstvo:

Kot sem že uvodoma omenil, da bo letos jeseni minilo natanko 55 let, odkar sem začutil "ta pravi zrak, ki ga ni na zemlji", ko so nas pred začetkom šolanja za jadralnega pilota prvič vozili nad Ljubljano s staro "Štokljo", predvsem zato, da bi se še kdo premislil pred nadaljevanjem, "če mu višina in brez tal pod nogami" ne bi bilo všeč ali če bi imel slučajno višinsko bolezen, kajti to fobijo ima tudi sedaj marsikdo. Leta 1959 smo čez zimo opravili teoretične izpite, ko smo obravnavali naslednje predmete:

- konstrukcija in izgradnja letal, zgodovina letalstva
- aerodinamika in letalna mehanika
- meteorologija
- teorija in taktika jadralnega letenja
- letalna praksa, varnost letenja, zračni prostor, letalne zone, prepovedana področja letenja
- vzdrževanje jadralnih letal

Po uspešno opravljenih izpitih smo morali za nadaljevanje šolanja kandidati opraviti zelo zahteven zdravstveni pre-

gled, brez pozitivnega rezultata pa nisi mogel nadaljevati šolanja in pristopiti k programu praktičnega letenja. Praktični program letenja smo absolvirali naslednje:

- 45 startov z učiteljem letenja (instruktor) z vleko jadralnega letala z vitlom na letalu RODA-5149
- samostojno letenje z različnimi jadralnimi letali z vleko z vitlom - jadralna letala Grunau-Baby 2162, jadralno letalo Čavka 2183. Od 45 do 78 starta sem letel samostojno na enosedajnih jadralnih letalih.
- letenje z aerovleko (aerozaprega) z učiteljem z dvosedajnim jadralnim letalom ŽERJAV 5046
- laširanje in samostojno letenje z aerovleko z različnimi jadralnimi letali, 94 start sem laširal akrobatsko jadralno letalo Jastreb 3056.

Praktično letenje smo začeli 15. julija 1960, končali pa smo 11. avgusta 1960, ko sem opravil C izpit, to pomeni, da sem absolviral aerovleko in s tem smo tudi končali skoraj enomesečno praktično letenje.

Naj omenim, da izhajata iz moje generacije jadralnih letalcev dva znana pilota pri AA-ADRIA AIRWAYS, g. Žakelj iz Horjula in g. Miha Thaler, ki je bil lastnik svetovnega rekorda trikotnik 100 km.

Škoda je le to, da v tistem obdobju nismo imeli fotoaparata in mobilnih telefonov, kot vem, je edina slika ostala v Aeroklubu Stanko Bloudek. Kot kopijo lahko pokažem samo stran iz "lične letačke knjižice" z vsemi opravljenimi izpiti, ki sem jih napravil v času praktičnega šolanja. Dolga leta kasneje pa sem po svojem načrtu izdelal letalnega zmaja in še kasneje začel med prvimi v Sloveniji leteti z jadralnimi padali, kar bom opisal v nadaljevanju.

Pripravil: Jožef Štucin

| JEDRILIČARSKA OBUKA | |
|---|--|
| A IZPIT POLOŽJO _____ 19____ GOD. U _____ DIPLOMA _____ ZNAK _____ Šol. mesto: _____ Ovrha: _____ Inšpektor: _____ | C ZNANIČNO POLOŽJO 11. VII. 1962. GOD. U Ljubljano DIPLOMA _____ ZNAK _____ Šol. mesto: _____ Ovrha: _____ Inšpektor: _____ |
| B IZPIT POLOŽJO 3. VIII. 1962. GOD. U Ljubljano DIPLOMA _____ ZNAK _____ Šol. mesto: _____ Ovrha: _____ Inšpektor: _____ | C SREBNO POLOŽJO _____ 19____ GOD. U _____ DIPLOMA _____ ZNAK _____ Šol. mesto: _____ Ovrha: _____ Inšpektor: _____ |
| C IZPIT POLOŽJO 10. IX. 1962. GOD. U Ljubljano DIPLOMA _____ ZNAK _____ Šol. mesto: _____ Ovrha: _____ Inšpektor: _____ | TRAJANJE LETA _____ ČAS _____ MIN. DOLŽINA PRELETA _____ KM POŠTIGNUTA VIŠINA _____ MET. BROJ DIPLOME _____ BROJ ZNAKA _____ Ovrha: _____ Inšpektor: _____ letalski svet JZPZS |

Performance for everybody

ION3

SuSi, SuSi Q, Prion2,
Mentor3, Factor2, Triton2,
Bion, lbex2, ...



PERFORMANCE PARAGLIDERS

Vodljiva rezerva
odpiranje v 2 sec.



mistdule@gmail.com
gsm: 031304543



PADALSKI BISER V OBJEMU HIMALAJE

Nepal (17.01. - 08.02.2014)

Želja po enem res pravem padalskem dopustu je v nama tčila že dobro leto, saj sva do tedaj odšla le na nekajdnevne odprave v Posočje. Ideja, da bi se pozimi odpravila v Nepal, je padla na popoldanski kavi, ko sva konec poletja ugotovila, da lansko sezono praktično nisva imela pravega dopusta. O Nepalju oz. Pokhari in samem letenju tam sva se pozanimala pri Klemenu Sovanu, nekaj informacij pridobila na spletu in navezala stik s Primožem Podobnikom, agencijo Blue Sky ter drugimi piloti iz tujine. Vse, kar sva izvedela, je bila samo še potrditev tistega, kar sva želela – nekam v zimskem času, kjer je možno leteti in kjer razmere dopuščajo letenje tudi nama, ki sva v padalskem svetu še relativno »sveža«. Iskala sva še druge pilote, ki bi se nama pridružili na potovanju, a resnih kandidatov nisva našla vse do našega klubskega kosančevega piknika. Vesna in Zvone sta bila v trenutku za, saj sta imela podobne želje. In tako smo naredili okvirni plan... za koliko časa se bomo tja odpravili - trije tedni bodo dovolj. Rezervirali smo letalske karte, uredili vse potrebne mednarodne licence, tik pred odhodom še

hotel in to je bilo to. Bili smo pripravljeni za pot, trije padalci in en (še) nepadalec. Večer prej sva spakirala potrebno, stehtala prtljago in se naslednji dan odpravila na letališče Jožeta Pučnika v Ljubljani, od koder smo leteli. Sedaj je šlo zares, odhajali smo novim dogodivščinam naproti. *Nepal here we come!* Iz Ljubljane smo leteli s Turkish Airlines do Istanbula, kjer je bilo predvideno čakanje za let do Katmanduja dve uri, a smo že pri prihodu na letališče doživeli neprijetno presenečenje. Naš let za Katmandu je imel zamudo in to dobrih pet ur, kar je pomenilo, da bomo na letališču čakali več kot sedem ur! Najbrž ni potrebno razlagati, da poznamo ponudbo brezcarinskih trgovin do potankosti in da jim je v trgovinah s »Turkish delights« zmanjkalo ratluka ter ostalih dobrot za pokušanje. Končno je napočila ura odhoda. Veselje pa je bilo še toliko večje, ko smo se na letalu lahko usedli vsak v svojo vrsto in sladko zaspali vse do Katmanduja.

Kot otroci smo pričakovali pristanek na tamkajšnjem letališču in gledali skozi okno, da bi potešili radovednost. Naša

prva reakcija po izstopu iz letala je bil naval smeha - kot bi pristali na dvorišču zapuščenega objekta, in potem še tabla dobrodošlice: *«Welcome to the country of the smallest people and the highest mountains.»* Na letališču smo uredili vize in se odpravili poiskat transfer iz Katmanduja do Pokhare. Prvotni plan je bil, da pristanemo ob 7h zjutraj, se vkrčamo na lokalni let do Pokhare, ki traja dobre pol ure, in smo do 9h že tam. A ker se je zaštrikalo že v Istanbulu, se je vse skupaj zavleklo na popoldanske ure, ko letala do Pokhare letijo zelo poredko, a še ta na našo smolo zaradi slabega vremena niso šla v zrak, (to je bil edini, nenapovedan dan, ko je bilo slabo vreme, tudi na presenečenje domačinov). Preostalo nam ni nič drugega, kot da najamemo »very big car« in se odpravimo na pot proti Pokhari kar po cesti. Taksist nam je zagotovil, da bo naša pot trajala približno tri ure (cca. 200km). Zedinili smo se, da to bomo že preživeli in smo šli čez ogromno, umazano mesto, polno prahu, smeti ... Kulturni šok je bil tako velik, da skoraj nismo govorili med sabo, le najnujnejše. No, po vseh luknjastih cestah, kolibah, ki so dom Nepalcem, kozam in kravam, je po treh urah nekdo le vprašal taksista, če je še daleč, saj se je že pričelo mračiti. *«No, no, about 100 km, half way.»* To pomeni še 3 ure, skupaj 6 ur?! Za 200km?! Vožnja in pripetljaji na cesti so bili sila zabavni in na trenutke že strašljivi - pravi »adrenaline ride«. Večkrat smo si vmes postavili vprašanje, kam za vraga smo prišli za tri tedne?!

Po precej dolgem iskanju smo našli tudi naš hotel. Novejši, urejen hotel Peninsula, ki je tekom našega bivanja postal tudi naš dom, saj so nas vsi v hotelu vzeli za svoje. Pozno zvečer smo se odpravili v mesto, da bi kaj pojedli. A nič, prazno mesto, nikjer žive duše, kaj šele odprt lokal, a se nam je končno nasmehnila sreča in zasluženo hladno pivo in nekaj toplega za pod zob. A jutro je prineslo sonce, jasno nebo brez oblaka, prijetnih 25°C in čisto drugačno sliko. Neverjeten razgled s terase na njihovo sveto goro Machapuchare in Annapurne, prvi padalci v zraku, živahno mesto pisanih barv in nasmejanih ljudi, res nev-





erjetno. Tega občutka se ne da opisati z besedami. Kot da smo že od nekdaj tu. Odhiteli smo h kolegu Narayanu v agencijo Blue Sky, da nam je uredil dovoljenja, se pozanimali glede prevozov na vzletišče (vsaka agencija ima določeno, katero vzletišče lahko uporablja), morda kakšnih posebnosti glede letenja, si peš ogledali pristanke in se popoldne odpravili na še eno adrenalinsko vožnjo s taksijem proti vzletišču, piiiip, piiiip, piiiip... nonstop, vsak dan. Taksi te odpelje na štart za slabih 5 evrov/taxi (3-4 ljudje), ne glede na to, ali vzameš »small car« (beri: Fiat Marutti) ali »big car« (beri: Hyundai i10). Na poti se nam je pokazal še lepši ragled na ta del Himalaje in na vzletišču je bilo kot v nebesih, slika za milijon evrov.

Blue Sky-jev štart je res ogromen, lepo urejen, a toliko pilotov, da nismo mogli verjeti svojim očem. Kot na kakšnem serial cup-u, ko čaka 200-300 pilotov, da gre v zrak. Opozorjeni smo bili, da imajo tandemi prednost pred ostalimi piloti in ker so ure za tandeme ob 11h, 13h in 15h, smo malce počakali, poiskali nasvete pri drugih pilotih ter okoli 16h poštartali.

Kakšen občutek - euforia in adrenalin zaradi nepoznanega obenem, popolno! Pristali smo ob jezeru in lahko rečem, da smo se vsi trije počutili kot majhni otroci v peskovniku. Resda je bil bolj kot ne »downhill«, a za prvič več kot dovolj.

Večinoma smo leteli na Sarangkotu, preizkusili pa smo tudi druge štarte v okolici Pokhare, kot sta Diki Danda in Turipani. Let z Diki Dande sicer ni bil ne vem kako dolg, ker smo kakšno urico prehitro odleteli in še ni bilo dovolj termično, a ko sem pristala na šolskem dvorišču in se je k meni vsula gruča otrok, slabe volje ni bilo več. Pomagali so mi zložiti padalo in me nato okupirali s tisoč vprašanji. Skoraj dve uri sem preživela z njimi, ko pa sem odhajala, so bile njihove oči rosne in prošnje, da ostanem pri njih, tudi mene niso pustile ravnodušne.

Sarangkot je zelo specifičen za letenje in popolnoma drugačen od tistega, kar smo vajeni doma. Tu je letenje na zmerni na termiki (dežurni steber), teren je zelo položen in dolg, saj se terase riževih polj

spuščajo vse do jezera, kjer so pristanki in te čaka kopica črnookih otrok, da ti zloži padalo za pičlih 50 centov.

Moram priznati, da je bilo prva dva dni prav stresno zaradi tolikšne gužve v zraku, ki pa ne bi bila problematična, če ne bi okoli 70-100 pilotov naenkrat vrtele v dežurnem stebru. Ker ni bilo dovolj močne termike, je bila edina opcija, da zbereš pogum in se priključiš v steber, kjer pa pravila naše zdrave pameti seveda ne veljajo in vsak vozi po svoje - po zakonu močnejšega. Načeloma tudi to ne bi bil takšen problem, če večino časa ne bi bilo tako močne inverzije in dejansko nihče ni mogel pobrati, da bi lahko kam odletel. Tako pa smo se vsi, vsak po svoje, trudili ostati čim dlje v zraku in poskušali prebiti inverzijo, kot je to uspelo le dvema ali trem pilotom svetovnega kalibra.

Z Robijem sva imela plan, da bi odletela tudi v Green Wall in Korchon skupaj z najinim prijateljem Stanislavom iz Poljske, ki te hribe res odlično pozna, a sva po skoraj dveurnem vztrajanju izgubila boj z inverzijo in sva lahko le nemočno gledala Stana, kako leti po



trasi, ki smo si jo zastavili večer prej. Srečevali smo se tudi z »našimi« - Stanetom, Manco, Primožem in Nežo ter spoznali res veliko tujih pilotov, s katerimi smo skupaj preživljali urice na štartih, v zraku in ob večerih na okusnih večerjah in ob hladnem pivu. Hrana in pijača je v Nepalju smešno poceni v primerjavi z našimi, npr. Coca Cola v steklenici 0,50 evra; večerja 2-4 evrov ...

Že na začetku smo spoznali tudi našega »posvojenega nepalskega študenta« in kanček neizkušenega pilota Juddho, ki je bil naš lokalni vodič in nam je predstavil Nepal tudi skozi neturistične oči, mi pa smo ga v zameno radi vzeli s sabo na vzletišča, kamor sam takrat še ni smel, ker ni imel izpita. Na našo veliko srečo je kot brat padalski legendi Babuju, ki je prvi in edini pilot, ki je s potnikom Lakpo v tandemu letel iz Mount Everesta, nato pa sta svojo pot po vodi nadaljevala vse do Bengalskega zaliva in postavila svetovni rekord (Babu Lakpe se do takrat ni imel časa naučiti plavati). Dobili smo se na pijači in povabil nas je v svoj domači »peskovnik« na Sirkot (40 km zračne linije iz Pokhara), kamor smo se čisto nenačrtovano odločili it za nekaj dni. Da je Babu v Nepalju zvezda, nam je bilo jasno že prej, saj smo njegove slike pogosto srečevali po agencijah, ko pa smo sedeli v lokalu, so ga mimoidoči ljudje fotografirali in se z njim rokovali. Pravi Nepalywood. S sabo smo seveda vzeli tudi našega prijatelja Juddho, saj brez njega skoraj nismo preživeli dneva. Že sama pot je bila razburljiva (pomoč

ponesrečenima motoristoma, počena pnevmatika, vožnja čez reko, offroad do Babuja), kaj šele njegova rezidenca na vrhu Sirkota. Razgled na skoraj celo Himalajo, Daulaghiri, Annapurne, Machupuchare, Nangaparbat, in to v času sončnega zahoda. Tu se je čas preprosto ustavil. Gostoljubno so nas pričakali Babujeva mama in njegova sinova ter kopica prijateljev, ki so za nas in nekaj pilotov iz Finske vse dni skrbeli kot za kralje. Želela sva odleteti iz Sirkota nazaj v Pokhara, a nama žal tudi to ni uspelo, saj sva en dan zaradi jačanja vetra štartala malce prehitro, naslednji dan pa nama jo je zopet zagodla inverzija.

Vsak letalni dan je bil pustolovščina zase in nikoli nisi vedel, kako se boš vrnil do hotela - ali bo to štop kakega motorista, zidarskega tovornjaka, naloženega s senom, najnovejši Range Rover s klimo, avtobus poln ljudi, koz in še česa, ali pa boš šel kar peš in vmes pobožal še kakšno opico na povodcu.

Zadnje dni pa smo šli vsak malce po svoje - Vesna in Zvone sta želela v Bandipur, kjer je prav tako eno od vzletišč, a bolj za jadranje na grebenu, midva pa sva na mojo veliko željo odšla na dolgo sedemurno vožnjo z avtobusom na jug Nepala v nacionalni park Chitwan. Vožnja s kajaki med ogromnimi krokodili, Elephant breeding center in crkljanje slonjih sirot, jahanje slonov po džungli, srečanje z nosorogi..., najlepši zaključek našega popotovanja. Seveda je zopet sledila osemurna vožnja do

Katmanduja, kjer sva le prespala, in povratek nazaj domov, s »stopover-jem« v Istanbulu.

Tudi cenovno je bil Nepal ugodna destinacija. Ko sva vse stroške potegnili skupaj, sva ugotovila, da naju je celotno tritedensko potepanje stalo slabih 1400 evrov po osebi, od tega sta bila največji strošek definitivno letalska karta in hotel (cca. 700 evrov iz Ljubljane in hotel cca. 220 evrov).

Nepal je zagotovo destinacija, ki jo nameravamo ponoviti že v februarju 2015, z upanjem, da sem pridružijo še ostali prijatelji piloti. Je dežela velikih razsežnosti, pisanih barv, materialne revščine, a duhovno bogatih, pristnih, preprostih in nasmejanih ljudi. Nepal ni razočaral, nasprotno, usedel se nam je v srce in nas obogatil za marsikatero spoznanje več. Bilo je res nepozabno in doživeto.

Vzletišča:

1. SARANGKOT

vzletišče: 1438m

pristanek: 800m (4 uradni pistanki ob jezeru)

dostop: taxi 20 minut; peš 1,5 ure

veter: zmeren in konstanten vsak dan
opombe: lep in ogromen štart; zmerna termika vsak dan; ogromno tandemov; primeren štart za acro pilote in cross country prelete

2. DIKI DANDA

vzletišče: 1479m

pristanek: kjerkoli na poljih pod grebenom, 800m

dostop: off road, zato je nujno vzeti terenski avto 4x4

veter: načeloma zmeren; J

opombe: lep štart, a je težje dostopen, zato večina pilotov tja prileti iz Sarangkota, ker je dobro izhodišče za prelete po južni strani Annapurn - Korchon 3241m (XC 15 km)

3. SIRKOT

vzletišče: 1551m

pristanek: na rečni brežini Aadi Khola River; ob jezeru v Pokhara

dostop: off road, s terenskim avtom 4x4 približno 1 uro

veter: zmeren z J tendenco

opombe: zelo lep in velik štart; odlično izhodišče za prelete - Pokhara (XC 40km)

Udeleženci: - Vesna Krajnc, Zvone Cepuš, Robert Oblak in Manja Part





Deset reči, za katere si želim, da bi se jih hitreje naučil

Vsak izmed nas, ki je opravljal vozniški izpit, ve, da nas inštruktorji niso naučili voziti. Pokazali so nam, kako priti od točke A do točke B, ne da bi povzročili nesrečo in hkrati zadostili kriterijem izpitne vožnje. Šele po opravljenem izpitu smo pričeli z dejanskim učenjem.

Jadralno padalstvo se od zgornjih stavkov ne razlikuje veliko. Med vadbo postopoma osvajamo veščine, na katere na ni opozoril inštruktor. Dobimo odgovore na vprašanja, na katera v času šolanja sploh nismo pomislili. Če smo previdni oz. rojeni pod srečno zvedno, bo pot do teh odgovorov neboleča. Spodaj sledi nekaj takih opazk, za katere si želim, da bi se jih hitreje naučil.

1. Priprava na letenje

Skrbna priprava nedvomno izboljša naše letenje. Priprava se prične že pri koncu našega prejšnjega leta. V kolikor pri pospravljanju in pakiranju padala ne hitimo, se pri naslednjem letu s tem izognemo vozlu in posledično stresu. Pomembno je, da imamo s seboj karte, namenjene letenju (in jih tudi znamo uporabljati), da poznamo vremensko prognozo in da smo pozitivno naravnani. Ko razmere za letenje niso dovolj dobre, čas koristno zapravimo za učenje obvladovanja padala na tleh - »ground handling«. Sproščeni bomo lahko samo takrat, ko bomo na štart prišli pripravljeni.

2. Dobiti si »trenerja«

K jadralnemu padalstvu lahko pristopamo kot individualisti. Za tak pristop moramo biti seveda prepričani v svoja dejanja. Kot individualistom nam je včasih težko pristopiti k drugim pilotom in jih vprašati za nasvet, toda najboljši piloti jemljejo pogovor z njimi zelo resno. Zavedajo se, da se učenje nikoli ne konča, in zato vsako priložnost za razširitev znanja ter potencialno letenje z ostalimi zajamejo s polno žlico. Ostali piloti jih ne morejo in jih ne bodo učili, toda lahko jih vodijo skozi proces samoučenja.

3. Ure niso vse

Koliko ur letenja imaš za seboj? Leteti 3

ure na dan, 7 dni v tednu, na peščeni sipini v oljnatem laminarnem vetru, nikoli narediti 360° zavoja, nikoli se povzpeti več kot nekaj 10 m, pristati samo enkrat in to kjerkoli želimo, oditi domov. Novih 21 ur v repertoarju... toda kaj smo se naučili?

Posebno ob začetkih učenja so ure zelo slaba enota za merjenje izkušenosti. Frustrirajoče je poslušati nekoga, ki ti po radiu narekuje, da pristani. V kolikor si nov in neizkušen pilot, je to še toliko težje, saj hrepeniš po vsakem novem kilometru. Potrebno se je upreti skušnjavam za vsako ceno – vadi pristanke na vzletišču in pristanke na pobočju. Vesel boš, da si jih vadil.

4. Upreti se magnetu na tleh

Ob lepem vremenu in prijetnem letenju velikokrat vidimo kolege in znance klepetati na tleh. Odločimo se, da se jim predčasno pridružimo in tako zapravimo dobršen del letalnega dneva na tleh. Biti socialen je pomembno, toda prišli smo letet, je tako?

5. Najboljši inštrument so naše oči

Živimo v 21. stoletju, z roko v roki s tehnologijo, ki nam lahko servira neverjetne informacije. Predvsem ob začetkih se je zelo lahko preveč zatopiti v majhne zaslončke v našem naročju. To ima lahko ob prenatrpanih pobočjih katastrofalne posledice. Tudi na XC preletih čez ravninski svet nam lahko nekajminutno strmenje v indikacije naše »zadnje termike« predstavlja prepreko pri iskanju nove termike in posledičnega predčasnega pristanka in opazovanja kolegov, kako letijo preko nas. To govorim iz izkušenj!

6. Najprej stopi v napačno smer

Ko se želiš med učenjem obvladovanja padala na tleh premakniti v levo, najprej močno stopi proti desni. Ta korak bo padalo vrgel iz ravnotežne lege in ga prisilil, da se nagne v levo. Sledi padalu, dokler nisi prišel do zelene pozicije, in nato naredi nekaj hitrejših korakov, da prideš pod krilo. Moč in dolžina začetnega koraka je nekaj, kar se boš moral naučiti sam, toda ta enostavni trik mi je zelo olajšal mojo igro z padalom.

7. Najprej ušesa ali najprej pospeševalec?

Ko si želiš hitrega spusta, bosta tako ušesa »ears« kot pospeševalec »bar« poskrbela za kontrolirano povečanje propadanja krila. Skupaj bosta krilo spravila na tla še veliko hitreje. Toda kako si zapomnimo vrstni red uporabe le teh? Jaz sem si to zapomnil tako, da gredo pravi moški v »bar« šele, ko se vse ostalo zapre.

8. Gneča se hitro porazgubi

Ob lepem vremenu se na dobrem vzletišču v zraku hitro nabere velika gneča. Letenje postane stresno, želimo si predčasnega pristanka. Če je le mogoče, se poskušaj upreti tem željam. Ko se bodo sprožile prve termike, se bo ta »gneča« hitro porazgubila. V nekaj minutah bo porazdeljena v razponu nekaj 100 metrov in preko več 10 kvadratnih kilometrov. Bodi ta gneča!

9. Uči se od najboljših

Če imaš čas, se ponudi za voznika lokalnim ekspertom. Med vožnjo na najboljša vzletišča za tisti dan se boš naučil ogromno. Ponavadi bodo z veseljem delili svoje znanje v zameno za prevoz. Doma pregleduj in preučuj dobre XC prelete. Ti so zakladnica znanja o vzletiščih, na katerih letiš - ob katerih urah najboljši odletijo? Kako visoko se povzpnejo preden odidejo? Kje ponavadi letijo? Osvojitev teh informacij te bo premaknila korak bliže k letenju proč od grebena.

10. Vsak dan se nekaj nauči

Vsak dan po končanem letenju izpolni letalni dnevnik. Zapiši si »Današnja lekcija:...« in bodi ob tem iskren do sebe. Največkrat si storil kakšno stvar, ki jo želiš ponoviti. Četudi je trivialna, si jo zapiši in zapiske redno pregleduj. Kaj pa več - mogoče bo nekega dne iz njih nastala dobra knjiga.

Članek preveden iz revije: Cross Country št.145 - članek: 10 things I wish I'd learnt sooner - avtor: Simon Blake

Prevedel: Alan Jereb

Novičke

Matej Belčič

777 Gliders

Skewer je padalo za speedflying. Namenjeno je gornikom, pohodnikom in avanturistom in tistim, ki bi želeli uživati v adrenalinskem spustu z gore. Z njim je tudi mogoče jadrati v močnem vetru. Na voljo je v velikostih 13 in 15m². (www.777gliders.com)

AirDesign

Eazy (EN A) je enostaven za letenje. Opreмили so ga z nekaterimi podrobnostmi, kot je na primer oznaka za velika ušesa, ki bi naj bila v pomoč novincem. Kot vsa sodobna EN A padala bo popeljalo pilote vse do prvih XC preletov. Zaenkrat ima certifikat srednja velikost (80-105 kg). (www.ad-gliders.com)

Anney

premore sedaj še enkrat večji pristanek pod vzletiščem Planfait. Še vedno pa je striktno prepovedano preletavanje bližnjih vil in bazenov, čeprav znajo biti dogajanja okoli njih prijetna za oko. (www.xcmag.com/2014/04/annecy-planfait-landing-extended)

Apco

Spark IV je vsestranski sedež, brez vreče. Je udoben, čistih oblik in nudi dobro zaščito. Ta vključuje 15 cm protektor za hrbet iz penaste gobe, ploščo za zaščito hrbta, kot opcijo pa si lahko omislite stranski protektor, podporo za noge in zaščito prednjega dela iz neoprena. Zraven dobite tudi piščalko. Brez sedežne plošče tehta 3.4 kg in je na voljo v treh velikostih. (www.apcoaviation.com)

Chciletat

Če želite v svoj zaprt sedež spraviti nekaj dodatne krame, jo sedaj lahko. Sedež Chogori je za bivouac letenje zasnovala ekipa 7000 FLY team. Ima vrečo, tako da vam bo toplo, pa še oblika je bolj aerodinamična. Kljub vsemu tehta skupaj s karabini, pospeševalcem in protektorjem samo 3.8 kg. Zadnji žep je oblikovan tako, da omogoča stabilnost, ko je poln, in je zato malo manj zašiljen kot pri nekaterih drugih sedežih. Šotor in vodo lahko pospravite pod sedežno ploščo. Izdelujejo ga v štirih velikostih. (www.chciletat.cz)

Fly Products

je predstavil paramotor Rider Moster 185. Namenjen je pilotom s skupno težo 140 kg. Opremljen je s 125 cm karbonskim propelerjem za ročni start in 12 litrskim rezervoarjem za gorivo. Zaščita propelerja je lahko enojni ali dvojni obroč. Sistem ASC (Active Sport Somfort) občutno zmanjša vpliv vrtilnega momenta in omogoča pilotu večjo stabilnost. (www.flyproducts.it)

Flytec

je sporočil ceno za nov instrument 7030. Ta bo okrog 1150 evrov za jadrane padalce in 1250 evrov za zmajarje (s pitot senzorjem). Med drugim premore WiFi, Micro USB priključek, 2 ARM procesorja in Linux operacijski sistem, MP3 Audio, FLARM, ... (www.flytec.ch)

Gin

Boomerang X-Alps je sedaj na voljo tudi navadnim smrtnikom, čeprav naj bi le ti bili izkušeni. Padalo tehta 3.85 kg in je pridobilo certifikat EN D. Na voljo je samo v eni velikosti, za teže od 75-95 kg. Hkrati obveščajo pilote, da so vrvice (Edelrid 8000-025) na Boomerang 9 zelo občutljive in priporočajo



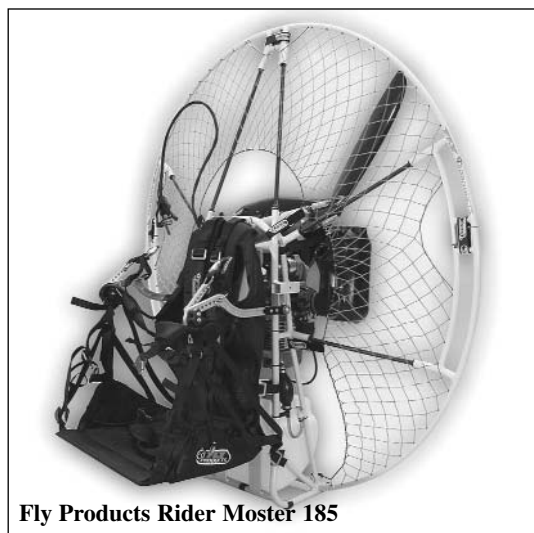
777 Gliders Skewer



AirDesign Eazy



Chciletat Chogori



Fly Products Rider Moster 185

pregled na vsakih 100 ur, zamenjavo pa po 150 urah. (www.gingliders.com)

Gradient

Golden 4 (EN B) je zadnja različica popularnega rekreativnega padala. Je lahko, saj tehta samo 5.2 kg. Prvič so uporabili trpežen material Everlast. Padalo ima vitkost 5.3 in tri linije. Primeren je tudi za motorno letenje. (www.gradient.cx)

Livetrack

24 app za iPhone in Android jo lahko brezplačno snamete z Google Play in iTunes store. Aplikacija omogoča, da nam je mogoče med letenjem slediti, sami pa lahko vidimo, kje so naši kolegi. Prikazani so tudi vsi nujni podatki, vključno s hitrostjo in dviganjem. (www.livetrack24.com)

Mac Para

Elan (EN B) je »večji brat« modela Eden 5. Namenili so mu »shark nose« in najlonske palčke v prednjem robu. Z vitkostjo 6.18 in 62 celicami je okreten in izjemno dobro pobira, pravi proizvajalec. Nov profil omogoča lahkoten vzlet, izjemno drsno razmerje in odpornost proti zapiranju. Velikost M tehta 5.65 kg. (www.macpara.com)

Niviuk

ponuja nova padala Icepek 7 (EN D). Standardna različica ima vitkost 7.0, model Pro pa 7.5. Izberite svoje orožje, pravijo. Razširili so tudi ponudbo padal za paramotor z modeloma Kougar2 in Doberman. Prvi je za ljubitelje preletov in drugi za privrženca slaloma. (www.niviuk.com)

Ozone

je po zapletih na superfinalu PWC ponovno certificiral model Enzo 2. Za velikost M so dobili oceno D. (www.flyozone.com)

Skyman

je izdelal nosilne trakove, ki tehtajo samo 66g. So tipa »vezalke za čevlje« in imajo jasne oznake za velika ušesa in B-stall. Primerni so za padala s tremi linijami vrvic ali pa za štiri linijce, ki imajo C in D liniji združeni. Ponujajo tudi lahke akro ročke (42 g) z dodatnim oprijemom nad zanko ročke. (www.skyman.aero)

Sol

Ellus 5 spada v vrhnji razred EN B kategorije. Ciljna skupina so piloti, ki bi želeli napredovati pri XC letenju. Sol pravi, da je padalo dober kompromis med varnostjo in zmogljivostmi. Na voljo je v štirih velikostih in petih barvah. (www.solparagliders.com.br)

Sup'Air,

priznani proizvajalec sedežev, je sporočil, da se bodo pridružili proizvajalcem padal. Njihov prvenec je tandem, namenjen komercialnim pilotom. Konstruktor Pierre-Yves Alloix zatrjuje, da so se osredotočili na vzlet in pristane ter na udobje pri letenju. (www.sup-air.com)

Swing

je za pilote, željne uživanja in varnosti, izdelal Diskus (EN A). V prednjem robu ima palčke, vitkost je 5.2 in ima tri nosilne trakove. Primeren je za šolanje pa tudi za prve poskuse v preletih. (www.swing.de)

UP

tandem K2-3 (torej tretja različica modela K2) je ohranil značilnosti predhodnika: živahnost, vsestranskost in lahkotnost. Sedaj je padalo malo lažje, a ne na račun trpežnosti. Namenjeno je tako komercialnim kot rekreativnim pilotom. Trimi so ojačani, novi nosilni trakovi, pa omogočajo lažje napraviti velika ušesa. Padalo ima certifikat EN B. (www.up-paragliders.com)



Gin Boomerang 9



Gradient Golden 4



Mac Para Elan



Sol Ellus 5

EN/A PADALO S TEHNOLOGIJO VIŠJIH RAZREDOV

Triple Seven Pawn

Padalo, ki nam je bilo poslano na test, je bilo tokrat začetniški EN/A, ki sliši na ime Pawn. Pri podjetju Triple Seven Gliders so o padalu zapisali:

Padalo v klasi EN/LTF A je narejeno za šole, začetnike ter XC preletaše. Design padala je narejen tako, da ponuja pilotu maksimalno varnost, hkrati pa smo imeli v mislih tudi preletaše, ki se bodo na Pawnu počutili domače in tako z užitkom pričeli s prvimi XC kilometri. Razpon teže pilota se giblje od 65 kg pa do 125 kg. To smo dosegli s tremi velikostmi padal.

V tem testu smo leteli velikost L z obtežitvijo na 110 kg.

Padalo pride v paketu z nahrbtnikom, vrečo za zlaganje, trakom, majico Triple Seven ter navodili za uporabo na USB disku.

Padalo je narejeno posebej iz platna Porcher Sport Skytrex, ki je zgoraj in spodaj narejeno iz 38g/m² "Universal fabric" ter z rebri, narejenimi iz močnejšega E29.

Vrvice so mešanica oblečenih Dyneema in Technora vrvi, gurtne pa je široka 19mm. Speed sistem je narejen iz ležajnih škripcov, kar je v višjih razredih že pravilo. Navodila za uporabo so jasna in napisana tako, da pokrivajo vse, kar pilot mora vedeti, preden se poda v zrak s Pawnom.

Padalo ima tehnologijo BPI, kar pomeni, da je odprtina za zrak pomaknjena nazaj, kar daje padalu poseben videz s čistim prednjim robom. Ta tehnologija zagotavlja bolj kompaktno kupolo v vseh načinih letenja.

Tukaj lahko dodamo, da je Triple Seven Gliders edino podjetje, ki je uspelo to tehnologijo uporabiti v EN/A razredu.

Zadnji rob padala ima zelo čiste linije, saj ima vgrajena majhna rebra (Mini ribs). Gurtne so narejene tako, da imajo le dve vrvici na eno stran padala. A linija je razdeljena na dva dela, kar v zraku omogoča lažjo izvedbo ušes, hkrati pa so linije tudi lepo označene, tako da ima pilot jasno sliko, kaj katera od linij predstavlja.



Vrvica, ki je pritrjena na stabilizator (Stabilo), je posebej obarvana ter potuje od B linije na konec krila. Vse to skupaj pomeni, da ima Pawn zelo majhno število vrvic, kar poenostavlja upravljanje s padalom, hkrati pa poskrbi za boljše performanse padala.

Na tleh:

Padalo je pri "ground handling-u" zelo enostavno. Lažji material pomaga, da se padalo formira hitreje. Pawn se ponaša s tem, da se vzdigne enakomerno, in ne povzroča tega, da bi padalo potrebovalo nenaden ter močan poteg komand za ustavitev prehitrega dviga. Pri normalnem vetru potrebuje poteg A linij do 60 stopinj dviga, nakar se padalo vzdigne samo in potrebuje le majhen poteg komand.

Pri močnem vetru ne kaže znakov tega, da bi nas padalo hotelo prehiteti, kar je odlična lastnost za tiste, ki se šele spoznavajo s padalskim športom.

Edina stvar, ki jo je treba pokomentirati, je, da padala v EN/A razredu potrebujejo zelo dolge komande zaradi Stall testov, zato je potrebno na tleh pri močnem vetru včasih navijati komande, zato da padalo obdržimo na tleh. To je lastnost vseh EN/A padal in se dogaja zaradi certifikacije. Pawn pa tukaj ponuja drugo možnost, kot padalo s tremi linijami lahko v močnem vetru obdržite na tleh s potegom C linije. To je lepa lastnost Pawna, saj prijemi, ki so v navadi za padala višjih razredov, delujejo tudi tukaj.

V zraku:

Pawn štarta zelo dobro, kljub temu, da je EN/A, obenem pa je v zraku stabilen. Ob prvem potegu komande ugotoviš, da se padalo hitro odzove, četudi je v klasi A, še vedno pa ne odreagira nervozno. Celo brez nagiba s telesom lahko smer letenja spreminjamo v vsak drobec termike, kar je zelo priročno pri letenju pozno popoldne, ko je termika šibkejša. Padalo lepo podaja informacijo, s katere strani prihaja termika. Ta podatek pride na prijazen način in ne odreagira nervozno, kar je pomembno za prva spoznavanja s termičnimi razmerami. Kljub vsemu temu pa ostaja dovolj odziven, da se spoprime tudi z resnejšimi razmerami v zraku.

Ko prideš v dviganje, se zaveš, koliko

užitkov ti Pawn ponuja s svojo okretnostjo. V zavoj gre lepo in ti vedno dovoljuje dovolj brzine, da zavoj še bolj zmanjšaš, ne da bi se bal, da bi padalo izgubilo energijo oziroma prešlo v negativni zavoj. Celoten zavoj se dogaja bolj v smislu hitrejših kril, hkrati pa vedno vrača občutek varnosti, ki ga EN/A razred mora dati. V pobiranju termičnih stebrov smo z lahkoto sledili padalom iz višjih razredov.

Komanda ima svojemu razredu primerno dolg hod, kljub temu pa daje zadosti informaciji skozi celoten poteg.

Speed sistem je lahek za uporabo in ne potrebuje veliko pritiska. Pri 1/3 speeda smo dosegli kar veliko povečanje hitrosti z majhno izgubo performanse. Pri 2/3 speeda se hitrost ni znatno povečala od prve tretjine, na prednjem robu pa smo opazili manjše vibracije na platnu. Pri polnem gasu pa smo bili kos tudi močnejšemu čelnemu vetru. Pawn resnično zakriva meje med višjim razredom in A razredom v performansah (sposobnostih), hkrati pa daje občutek varnosti v vseh pogojih, kar je odlika razreda A.

Med izvajanjem manevra velikih ušes je sila potega malenkost večja, kar pa je skupno vsem padalom, ki imajo A linijo razdeljeno na dva dela. Kot smo že prej omenili, lepo obarvana linija z napisom "Big ears" nedvoumno pilotu daje informacijo, kje naj potegne. Za odpiranje ušes ne potrebujemo pilotovega pritiska komand, odpiranje pa je spontano brez dodatnega pritiska na komande.

V navodilih sicer piše, da je zaželjen

potisk speed sistema pri uporabi ušes, da ne izgubljam hitrosti. Kljub temu nismo opazili nobene razlike oziroma padca hitrosti pri potegu ušes.

Padalo se lepo vozi tudi s C linijami, ampak to v navodilih ni omenjeno in je zaželeno da se novi piloti pred tem posvetujejo z izkušenimi kolegi.

Pri pristanku nismo opazili nobenih posebnosti. Kot smo prej omenili pri tem, kako obdržati padalo na tleh v močnem vetru, ravno tako tudi tukaj lahko omenimo uporabo C linij. Po pristanku v močnem vetru vam dolge komande A razreda tako ne bodo povzročale preglastic in bo padalo ostalo pri tleh. Zlaganje je v navodilih lepo opisano in predstavljeno s slikovnim gradivom.

Zaključek:

Pawn je odlična kombinacija, stabilno krilo, ki ti da dodatno samozavest pri letenju. Za svoj razred ima neverjetne performanse, zato je to lahko krilo, ki bo pilota lahko spremljalo več let. V njem so uporabljene vse tehnologije, ki jih Triple Seven Gliders uporablja tudi v višjih razredih padal. V zraku ima poseben izgled s šahovnico na prednjem robu ter na zgornji površini na zadnjem delu. Spekter pilotov Pawna je zelo širok. Z njim bodo zelo zadovoljni tako začetniki kot tudi piloti, ki letijo občasno in si želijo maksimalne varnosti, hkrati pa si želijo tudi preletov. Če potegnemo črto, je to zelo zabavno krilo s preletaškim duhom.

Članek iz revije Sky Wings
Prevedel: Matjaž Klemenčič



PREVOD

Nizko in počasi – izboljšava

Daljnega leta 1991 sem napisal članek z naslovom Nizko in počasi. V njem sem razlagal, da je nizko in počasno letenje pravi biser našega športa. »Lahko letiš s pticami, lahko pristaneš in vzletiš praktično povsod, lahko lebdiš tako nizko, da se z nogami oz. celo rokami dotikaš trav.«

Od tistih besed se je veliko spremenilo. Jadrnalna padala tekmovalnega razreda so postajala hitrejša in hitrejša – danes se njihova hitrost omejuje z restrikcijami pri certificiranju in tako preprečuje, da bi ta postala smrtonosna.

Najvišje hitrosti, ki jih ta padala danes dosežajo, se gibljejo okrog 65 km/h. Nedavno je bila debata o odpravi EN certifikacijskih zahtev ter o uvedbi hitrostnih omejitev – tudi okrog 65 km/h.

Res je, da sta se stabilnost in finesa pri velikih hitrostih zelo izboljšali. Toda zaradi tega so pri teh padalih nastradale karakteristike pri nizkih hitrostih. Hitrost porušitve vzgona je k sreči ostala nizka – 25-26 km/h, kar je po mojem mnenju škoda. In čeprav so padala tehnološko zelo napredovala, razmerje med najvišjo hitrostjo in hitrostjo porušitve vzgona ostaja še vedno pod magično mejo 3.0.

Mislím, da je potrebno omeniti, da nihče izmed prvih treh na zadnjem XAlps tekmovanju ni letel dvo-linijskih tekmovalnih padal. To pa zato, ker je celotna performansa in varnost, ki ga ponujajo tri-linijska padala za razmere, s katerimi se srečujejo piloti na XAlps tekmovanju, boljša od teh, ki jih ponujajo dvo-linjici. Boljša hitrost, finesa in stabilnost očitno niso vse!

Druga modna muha zadnjih 10 let je bila usmeritev proti »speed« in »mini wing« padalom. Način dizajniranja teh kril je

bil v sporu z mojo filozofijo nizko in počasi. Ta krila so pravo nasprotje tega. Vse se je vrtelo okrog hitrosti.

Če hočeš biti dober v speed letenju, moraš najprej biti dober smučar, dober pilot in moraš ljubiti adrenalin, ki ti ponuja hitrostno letenje iz teh mogočnih gora. Vznemirljiva izkušnja, vendar je ta rezervirana za peščico pilotov, ki so pripravljeni sprejeti tveganje, ki ga tako letenje ponuja.

»Speed wing« padala imajo velikosti med 8 in 14 m² in posledično visoke »stall« hitrosti. Zaradi tega je štart s smučmi skorajda nuja. S hitrostmi porušitve vzgona, ki se približujejo 30 km/h, ter z najvišjimi hitrostmi okrog 60 km/h tudi ta ostajajo daleč od magičnega razmerja 3.0.

»Mini wing« so nekje vmes med »speed wing« in standardnimi jadrnalnimi padali. Pilotom omogočajo varnejše letenje v močnejšem vetru – so lažja in cenejša. Slabost teh kril je hitrost propadanja v šibkih vremenskih razmerah. Le ta ne bodo ostala v zraku tako dolgo kot njihovi starejši bratje – jadrnalna padala.

Tako je v zadnjih 10 letih jadrnalno padalstvo videlo trend, ki nasprotuje moji nizko-in-počasi filozofiji. Toda izgleda, da se razvoj ne odvija brez zapletov.

Leta 2011 sem se pridružil razvojni skupini Advance. Pristopil sem v samem vrhuncu razvoja »speed wing« padal. Ker so Švicarske Alpe perfektne za »speed wing« letenje, sem bil presenečen, ko mi je vodja ekipe Kari Eisenhut nekega dne sporočil, da ne bomo več razvijali teh padal. Razlog za to odločitev je bila serija nesreč – smrtnih, njegovih prijateljev, ki so se s tem športom ukvarjali.

Francoska zveza je sprejela hitrostno letenje odprtih rok ter ustvarila »speed-riding« sekcijo, s testi, inštruktorji ter novim programom šolanja. Nove šole so v francoskih Alpah rasle kot gobe po dežju. Te in mnoge jadrnalnopadalske šole so pričele z učenjem na tem področju.

Kljub temu izgleda, da se sedaj trend spreminja. Nedavno sem govoril z dvema francoskima šolama, ki sta ponujali te programe šolanja in se sedaj ponovno vračata na tradicionalno jadrnalno padalstvo. Eden izmed inštruktorjev mi je zaupal, da so sedaj vsi »mini wing« in »speed wing« učenci pričeli šolanje z jadrnalnimi padali in da se malokdo vrača k manjšim krilom.

Glavni razlog za to je povečano število nesreč, drugi razlog pa je v tem, da je šolanje in učenje na večjih padalih lažje. Izgleda, da adrenalin hodi z roko v roki z veliko nevarnostjo.

V zadnji dekadi se torej moja filozofija ni prijela. Trend je šel v popolnoma novo smer – hitro in tvegano!

V naslednjih 10 letih upam, da bodo krila postala bolj podobna moji filozofiji nizkih hitrosti porušitve vzgona in višjih hitrostnih razponov.

Primerjanje hitrostnega razpona z večkratnikom »stall« hitrosti pove veliko o uporabnosti padala. Zato upam, da nam prihodnost prinaša krila z izjemno nizkimi »stall« hitrostmi in tako varnejše, popularnejše in bolj dostopno letenje kot kadarkoli doslej.

Članek preveden iz revije:

Cross Country št.150 - članek: Low and slow: the update - avtor: Bruce Goldsmith

Prevedel: Alan Jereb



skyeris@gmail.com 041 432447



skyeris@gmail.com 041 432447



skyeris@gmail.com 041 432447

Z JADRALNIM PADALOM

Po nebu severne Črne gore

Ko sem se davnega leta 2002 prvič zapeljal na obisk k tasta v Črno goro, si nikoli nisem mislil, da bo ta dežela postala moj drugi dom. Takrat se še nisem ukvarjal z letenjem in sem deželo spoznaval le kot turist, občudujoč naravo in prijaznost ljudi.

Vsekakor pa se je moj pogled spremenil (na bolje), ko sem se začel ukvarjati z jadralskim padalstvom. Severni del Črne gore ima namreč zelo dobre pogoje za ta šport. Kljub temu sem zaman zrl v nebo, da bi iz balkona hiše v Slatini opazil kakega uživača na nebu. Sam sem se potepal po planinah in si ogledoval potencialna vzletišča.

Pri iskanju informacij na spletu sem se spoznal z Bojanom Marseničem, ki je paraglajder iz sosednjega mesta Berane. Ker živi v Beogradu, me je napotil na Predraga Dedovića, ki je upokojeni vojaški pilot in pobudnik paraglajdinga v Beranah. Z njim se je število paraglajderjev začelo povečevati iz dneva v dan.

Moj prvi polet na severu Črne gore je bil z Hajdrizom Siljkovićem, programerjem iz Plava, ki pa živi in dela v Ameriki. Usoda je hotela, da sva bila istočasno na dopustu in me je povabil, da skupaj poletiva iz vzletišča Kofiljača. Letela sva nad slikovitim Plavskim jezerom in tam tudi pristala. Kmalu sem poletel z ostalimi tudi iz Balja in se z njimi zapeljal v oddaljeno mesto Plevlja ter letel tudi tam. Vsi skupaj so mi poskušali v mojih kratkih dnevih dopustovanja pokazati čim več vzletišč in me zapeljati na čim več mest in ogledov ter nepozabnih druženj

Ko sem prijateljem iz kluba Lintvar pripovedoval o teh svojih nepozabnih poletih in ljudeh, je padla odločitev: gremo v Črno goro. Tako je takratna ekipa Lintvarja: Mičo, Maja, Jerry, Bojana O., Bobo, Kristijan F., Steffi in jaz krenila na pot. Po poletih na Hrvaškem smo prispeli v Slatino, majhno vasico med mesti Andrijeвица in Berane. Tako je hiša mojega tasta postala paraglajderska trdnjava in izhodišče za vse naše polete.

Velja omeniti, da se v radijusu cca. 30 km nahaja kar nekaj vzletišč in sicer:

Kofiljača in Visitor (nad Plavskim jezerom), Balj, Konjsko, Bukvica, Budimlja... Blizu pa so še vzletišča pri Mojkovcu (Gradac in Ckara) ter Turjak pri Bijelem polju.

Predrag in kolegi so se maksimalno potrudili, da nam bo to letenje za vedno ostalo v spominu. Z vojaškim vozilom Pinzgauer se nas je peljalo deset in ko nas je policaj začel ustavljati, so mu fantje pomahali in se mu zadržli: žurimoooo! (Mudi se nam). Policaj je nemočno spustil liziko in čakal na naslednjo žrtev. Razen lepih poletov in dogodivščin na poti, so Črnogorci poskrbeli tudi, da nam niti ob večerih ni bilo dolgčas.

Paraglajderji iz Beran v čast svojemu preminulemu kolegu Slavku Ščekiću organizirajo memorial oziroma odprto prvenstvo Črne gore v natančnosti pristajanja ACC FAI 2. Ker je letos potekalo v času mojega dopustovanja (2. in 3. maja 2014), sem se ga udeležil tudi sam. Če ne bi bilo mednarodne udeležbe in Gugija iz Srbije, bi morebiti bil med prvimi, tako pa sem pristal bolj zadaj ;-)

Kot sem omenil, v Beranah in okolici obstaja več klubov in sicer:

Klub Sky info:

Danilo +382(0)68 800 216

Klub Naša krila info:

Denis +382(0)67 360 732

Klub Ikar Bijelo Polje info:

Djalko +382 (0)69 026 492

Klub Mojkovac info:

Mrdak +382(0)69 571 820.

Spominjam se, da je letalska družba Montenegroairlines nekaj časa imela za svoj slogan: »Fly with the smile«. Ker ga zadnje čase ne uporablja več, si ga bom kar prisvojil. ;-)

Z jadralskim padalom po severu Črne gore

Organiziram aktivne počitnice za polete z jadralskim padalom po severnem delu Črne gore.

Nudim: Transfer s kombijem Renault Master 8+1, 7x nočitev z zajtrkom, transferje do vzletišč z vojaškim vozilom Pinzgauer.

Minimalno število udeležencev :6 (cena po osebi znaša 219 EUR)

Maximalno število udeležencev: 8 (cena po osebi znaša 199 EUR)

Termini po izbiri.

Več informacij: ZOKI 051 471 029

Slika: Balj nad Andrijevice





| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--|---|---|--|---|---|--|--|---|---|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|---------------------------------------|--------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|----------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|-------------------------|--|--|--|---------------|--|--|--|--|--------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--------------------------------------|--|--|---|----------------------------|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|
| <p>Foto: Tim Smole</p> | | | | | | SESTAVIL: JAKOB KOVAČ | BLAGO ZA KLOBUKE | STROJ ZA DROBLJE- NJE LESA V VLAKNA | LEKARNA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | OGLA- ŠANJE KROKAR- JEV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | LAPONEC | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | GL. MESTO RUSKE BAŠKIRIJE, UFA, OFA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | MESTO V BINARNEM SISTEMU | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | OTROČEK, DOJENČEK | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>STREHA, ZLASTI PRI INDUSTR. OBJEKTIH, KI IMA V PREREZU OBLIKO TRIKOTNIKOV, ČETRIN KROGA</td> <td>NAPRAVA, V KATERI KAJ KRISTA- LIZIRA</td> <td>NANAŠA- JOČ SE NA OS, OSEN</td> <td>ZNAK, OKRAJ- ŠAVA ZA SNEMANJE</td> <td>NASTAJAJOČI ČLO- VEŠKI ORGANIZEM OD 9. TEDNA ŽIVLJENJA DO ROJSTVA, FETUS</td> <td>FANTEK DEL HIŠE ZA ŽENE V ISLAM. OKOLJU, TUDI VSE ŽENE MUSLIMANA</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>OBRAB- LJEN, PONOŠEN ČEVELJ (NIŽ. POG.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>LAHKOŽIVA, NAVADNO IZOBRAŽENA ŽENSKA PRI STARIH GRKIH NAVIDEZNA PLOSKEV NAD OBZORJEM</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MADŽAR. OPERNI SKLADA- TELJ, FERENC</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>MELODIJA, KI SE POJE VETERINAR, ANG, OK- RAJŠAVA</td> <td></td> <td></td> <td>KING JAMES VERSION (BIBLIJA)</td> <td>SEKANJE, SEČNJA</td> </tr> <tr> <td>NASIN RAKETO- PLAN, TUDI TV KANAL</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>ČRKA X 6. IN 9. ČRKA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>VRHUNSKI ŠPORT- NIKI, TUDI IGRALNE KARTE</td> <td></td> <td></td> <td>NASPROT- JE HUJ- ŠANJA SEMENJ</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>POSTAVA, RAST</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>BOJNA SEKIRA AMERIŠKA ROCK SKUPINA</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>ŽRTEV UGRABIT- VE TERO- RISTOV</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="4" rowspan="10"> <p>Foto: Saša Požun</p> </td> </tr> <tr> <td>DREVO- RED</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MAJHEN SIN, SINČEK</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>OKRAJ- ŠAVA IN SPLETNA DOMENA TANZANJE</td> <td></td> <td>VERZIJA WINDOWS IZ L. 2000 PANTERJI</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>GOVORE- ČA GLAS- BENA ZVRST</td> <td></td> <td></td> <td>NEMŠKI MOŠKI DOLOČNI ČLEN V 4. SKLONU</td> <td>VELIKA PIŠANA PAPIGA</td> </tr> <tr> <td>INSTRUM- ENTALNA SKLADBA NAMENJE- NA VAJI</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>GR. ANTIČ- NI PESNIK, AVTOR ILIADJE IN ODISEJE</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>OKROGEL PROSTOR ZA NASTO- PANJE V CIRKUSU</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | | | | | | STREHA, ZLASTI PRI INDUSTR. OBJEKTIH, KI IMA V PREREZU OBLIKO TRIKOTNIKOV, ČETRIN KROGA | NAPRAVA, V KATERI KAJ KRISTA- LIZIRA | NANAŠA- JOČ SE NA OS, OSEN | ZNAK, OKRAJ- ŠAVA ZA SNEMANJE | NASTAJAJOČI ČLO- VEŠKI ORGANIZEM OD 9. TEDNA ŽIVLJENJA DO ROJSTVA, FETUS | FANTEK DEL HIŠE ZA ŽENE V ISLAM. OKOLJU, TUDI VSE ŽENE MUSLIMANA | | | | | OBRAB- LJEN, PONOŠEN ČEVELJ (NIŽ. POG.) | | | | | LAHKOŽIVA, NAVADNO IZOBRAŽENA ŽENSKA PRI STARIH GRKIH NAVIDEZNA PLOSKEV NAD OBZORJEM | | | | | MADŽAR. OPERNI SKLADA- TELJ, FERENC | | | | | MELODIJA, KI SE POJE VETERINAR, ANG, OK- RAJŠAVA | | | KING JAMES VERSION (BIBLIJA) | SEKANJE, SEČNJA | NASIN RAKETO- PLAN, TUDI TV KANAL | | | | | | | | ČRKA X 6. IN 9. ČRKA | | VRHUNSKI ŠPORT- NIKI, TUDI IGRALNE KARTE | | | NASPROT- JE HUJ- ŠANJA SEMENJ | | | | | | | POSTAVA, RAST | | | | BOJNA SEKIRA AMERIŠKA ROCK SKUPINA | | | | | | ŽRTEV UGRABIT- VE TERO- RISTOV | | | | | | <p>Foto: Saša Požun</p> | | | | DREVO- RED | | | | | MAJHEN SIN, SINČEK | | | | | OKRAJ- ŠAVA IN SPLETNA DOMENA TANZANJE | | VERZIJA WINDOWS IZ L. 2000 PANTERJI | | | GOVORE- ČA GLAS- BENA ZVRST | | | NEMŠKI MOŠKI DOLOČNI ČLEN V 4. SKLONU | VELIKA PIŠANA PAPIGA | INSTRUM- ENTALNA SKLADBA NAMENJE- NA VAJI | | | | | GR. ANTIČ- NI PESNIK, AVTOR ILIADJE IN ODISEJE | | | | | OKROGEL PROSTOR ZA NASTO- PANJE V CIRKUSU | | | | |
| STREHA, ZLASTI PRI INDUSTR. OBJEKTIH, KI IMA V PREREZU OBLIKO TRIKOTNIKOV, ČETRIN KROGA | NAPRAVA, V KATERI KAJ KRISTA- LIZIRA | NANAŠA- JOČ SE NA OS, OSEN | ZNAK, OKRAJ- ŠAVA ZA SNEMANJE | NASTAJAJOČI ČLO- VEŠKI ORGANIZEM OD 9. TEDNA ŽIVLJENJA DO ROJSTVA, FETUS | FANTEK DEL HIŠE ZA ŽENE V ISLAM. OKOLJU, TUDI VSE ŽENE MUSLIMANA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OBRAB- LJEN, PONOŠEN ČEVELJ (NIŽ. POG.) | | | | | LAHKOŽIVA, NAVADNO IZOBRAŽENA ŽENSKA PRI STARIH GRKIH NAVIDEZNA PLOSKEV NAD OBZORJEM | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MADŽAR. OPERNI SKLADA- TELJ, FERENC | | | | | MELODIJA, KI SE POJE VETERINAR, ANG, OK- RAJŠAVA | | | KING JAMES VERSION (BIBLIJA) | SEKANJE, SEČNJA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| NASIN RAKETO- PLAN, TUDI TV KANAL | | | | | | | | ČRKA X 6. IN 9. ČRKA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VRHUNSKI ŠPORT- NIKI, TUDI IGRALNE KARTE | | | NASPROT- JE HUJ- ŠANJA SEMENJ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| POSTAVA, RAST | | | | BOJNA SEKIRA AMERIŠKA ROCK SKUPINA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ŽRTEV UGRABIT- VE TERO- RISTOV | | | | | | <p>Foto: Saša Požun</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DREVO- RED | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MAJHEN SIN, SINČEK | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OKRAJ- ŠAVA IN SPLETNA DOMENA TANZANJE | | VERZIJA WINDOWS IZ L. 2000 PANTERJI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GOVORE- ČA GLAS- BENA ZVRST | | | NEMŠKI MOŠKI DOLOČNI ČLEN V 4. SKLONU | VELIKA PIŠANA PAPIGA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| INSTRUM- ENTALNA SKLADBA NAMENJE- NA VAJI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GR. ANTIČ- NI PESNIK, AVTOR ILIADJE IN ODISEJE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OKROGEL PROSTOR ZA NASTO- PANJE V CIRKUSU | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

POMOČ

RAFINER: stroj ŠKARP: ponošen čevlj ERKEL: madžarski skladatelj CAKE: rock skupina

REŠEVALNA PADALA KIMFLY



| | R-28 | R-33 | R-38 |
|------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Površina | 28,80 m ² | 33,53 m ² | 37,58 m ² |
| Celice | 18 | 18 | 18 |
| Teža | 1,364 kg | 1,546 kg | 1,724 kg |
| Max. obremenitev | 90 kg | 105 kg | 120 kg |
| Padanje (100 kg) | 5,7 m/s | 4,6 m/s | 4,2 m/s |

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



REKLAMA 777