



IKAR

MAJ 2015



www.kimfly.si



**TEHNIČNI PREGLEDI
SERVIS
PRELAGANJE RP**

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

Fg +

kimfly@siol.net
041 677 595

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



gradient



AIR CROSS



TRIPLE SEVEN



PARAGLIDING CENTER
JELKIN-HRAM.COM
jelkin.hram@siol.net 041 953 370



WoodyValley

Kontakt: 040 860 186 / woodyvalley@društvo-adrenalin.si
www.facebook.com/woodyvalleyslovenija

NOVICE, OBVESTILA, PRIREDITVE...

Iz ZPLS

Po burnem začetku letošnje sezone, ko smo se ukvarjali predvsem s spornim pravilnikom o registraciji, je bilo tudi nekaj dni za lepo letenje. Kljub temu nam ostaja še veliko nalog in problemov, ki jih je treba opraviti.

- Skupaj z Agencijo za civilno letalstvo (CAA) trenutno največ delamo na pripravi Operativno tehnične zahteve glede tehničnih pregledov, ki se zahtevajo v naši uredbi že vse od leta 1999, ni pa bilo do sedaj opredeljenega postopka izvajanja in tudi predpisanih pogojev za pridobitev pooblastila za izvajanje pregledov.

- Prav tako je v zaključni fazi priprava Navodil za opravljanje preverjanja usposobljenosti pilotov jadralnih padal in postopek za pridobitev dovoljenja in podaljšanje pooblastil pilotov jadralnih padal. V njih bodo podrobno pojasnjeni vsi postopki glede pogojev za prijavo na izpit, poteka izpitov, izdaje dovoljenj, podaljšanja pooblastil itd.

- Preko našega spletnega portala smo pripravili za naše člane pošiljanje pomembnih obvestil (nujna varnostna obvestila, koledar prihajajočih dogodkov itd.), ki jih člani zveze prejmete na email naslov. Če kdo tega ne želi prejemati, se lahko odjavi z mailing liste. Prva informacija je bila poslana konec maja v zvezi z zaprtjem zračnega prostora v nekaterih delih Slovenije, ki bo v začetku junija. Naprošamo vas, da upoštevate te prepovedi.

- Če kdo ni dobil omenjene elektronske pošte, je bila napaka pri pošiljanju podatkov članov, ki jih na zvezo pošljejo predstavniki društev. Velikokrat so ti podatki zelo pomanjkljivi in včasih tudi zastareli. Društva dobijo v začetku leta navodila glede urejanja članarin in podatkov, ki se izpolnijo v tabeli, ki je objavljena tudi na spletni strani ZPLS. Pravilen naslov je pomemben za prejemanje Ikarja, register uporabnikov UKW frekvence in za ureditev zavarovanja proti tretji osebi, pravilen e-mail naslov pa za prejemanje zgoraj omenjenih pomembnih sporočil. Pozivamo predstavnike društev, ki so oddali nepopolne ali stare podatke, da to uredijo in skrbno urejajo tudi vnaprej.

- Naprošamo vas, da nalepite nalepke za leto 2015 na čelade in imate s sabo pri letenju izkaznico članstva v ZPLS, saj imate s tem omogočeno brezplačno letenje na slovenskih vzletiščih.

Želimo vam čim več lepega in varnega letenja, seveda z upoštevanjem razdelitve zračnega prostora. Paziti je treba tudi na to, da v tem času ne pristajamo v visoki travi, saj s tem povzročamo nezadovoljstvo lastnikov pristankov in probleme pri kasnejših dogovorih glede uporabe. Se vidimo v zraku.

za ZPLS
Srečko Jošt



In memoriam

Iztok Jarc (1965-2015)

Izgubili smo dolgoletnega člana Iztoka. Njegovo letenje je krojilo sam vrh slovenskega zmajarstva, bil je poln idej in mnoge je tudi realiziral.

Še zadnjič, dva meseca pred abrahamom, si je ogledal našo prelepo deželo iz zraka, zapustil ženo in štiri še ne preskrbljene sinove, potem pa je iz Karavank odšel k stvarniku.

Iztok se je rodil leta 1965 v Ljubljani. Svoje otroštvo je preživel v Šiški, kjer je leta 1986 spoznal svojo ženo Brigito. Poročila sta se v letu 1991 in v zakonu so se jima rodili štiri sinovi. Janže, Jernej, Jonatan in Jakob. V svojem entuziazmu je za zmajarstvo navdušil tudi dva sinova.

Z zmajarstvom se je začel ukvarjati oktobra 1987, pripravnik pa postal 27. marca 1988. Svoje prve zmajarske korake je naredil v Delta klubu v Ljubljani. Zmajarski izpit je opravil leta 1999. Redno se je udeleževal zmajarskih tekmovanj doma in v tujini, na katerih je posegal po najvišjih mestih. Leta 2013 pa je na DP posegel po samem vrhu in zasedel prvo mesto.

Iztok, še naprej leti, vendar tokrat z angelčki. Sožalje družini.

Delta klub Ljubljana

Poziv za solidarnostno pomoč vsem posameznikom in klubom, ki želite družini Jarc pomagati iz velikih finančnih težav, ob tragični izgubi očeta štirih še ne preskrbljenih sinov in žene.

Denarna sredstva v okviru vaših zmožnosti (vsak evro šteje) lahko nakažete na spodnji TRR, za kar vam bodo Jarčevi hvaležni.

Pod namen nakazila napišite VRAČILO

TRR: SI56020811258493790

JANŽE JARC

Kamnik pod Krimom 72d

1352 Preserje

Še najbolje pa jim bomo pomagali tako, da vsa premičninska in nepremičninska zavarovanja uredimo preko družinske firme <http://www.ejglejnaprej.com/> ali pokličite Brigito na:

031-285-799

Delta klub Ljubljana

Razpis za organizacijo zaključne prireditve ZPLS

Zveza za prosto letenje Slovenije objavlja interni razpis za organizacijo zaključne prireditve ZPLS

Predmet razpisa

Predmet razpisa je izvedba zaključne prireditve Zveze za prosto letenje Slovenije ob koncu sezone, to je v novembru 2015. Prireditve naj bi omogočila, da se člani naše zveze srečajo, da si izmenjajo vtise pretekle sezone in da podelimo priznanja za zasluge na področju doseganja posebnih letalnih rezultatov.

Zveza je pripravljena pri stroških organizacije prispevati kot dodatno pomoč denarna sredstva v višini zneska 1000 EUR.

Vlagatelj

Vlagatelj je lahko le društvo, ki je član ZPLS.

Pogoji

Prireditve naj obsega:

- primeren dostop;
- primerno parkirišče za vsaj 100 vozil;
- primerno manjšo kulinarično pogostitev;
- ustrezno vodenje prireditve;
- ustrezno glasbeno popestritev;
- primeren prostor za sprejem do 250 oseb, z možnostjo uporabe odra, na katerem se bo izvedla podelitev nagrad.

Dokumentacija in dokazila

V prijavi naj bodo naslednji dokumenti:

- opis lokacije primerne prostora z dodatno možnostjo internetnega linka;
- navedba imena odgovornega organizatorja;
- izjava o ustreznosti prostora za prireditve razpisnim pogojem.

Merila

Pri izboru organizatorja bomo izbrali tisto ponudbo, ki bo najbolj ustrezala razpisanim pogojem.

Rok za oddajo vlog

Vloge naj kandidati oddajo do 1. septembra 2015 na naslov: Zveza za prosto letenje Slovenije, Kamnik pod Krimom 72d, 1532 Preserje.

Izbor

Upravni odbor bo na svoji redni seji izbral primerne kandidata. Izbor bo javno objavljen.

NOTAM - "Notice to Airmen"

Čeprav drgnemo le dno obširnega zračnega prostora, ki se razteza nad nami, smo tudi jadralni padalci in zmajarji udeleženci v zračnem prometu. A tega se pogosto premalo zavedamo. To na začetku, ko se šele borimo za obstanek v zraku, ni tako pomembno. A kmalu, ko nabrusimo krila, se lotimo XC preletov in občudujemo razglede z vrtočlavih višin. Takrat pa moramo že vedeti, da tu nismo sami.

V zračnem prometu se srečujejo mnogi udeleženci, ki v zraku jadrajajo za lastne užitke, komercialno premikajo ljudi in tovar, izvajajo vojaške naloge in še bi se lahko naštevalo. Za sporočanje informacij, ki so pomembne za varno letenje, se v letalstvu uporablja NOTAMe; to so pomembna sporočila, namenjena pilotom. Na Wikipediji lahko najdete kratek opis in navodila za dešifriranje teh sporočil: <http://sl.wikipedia.org/wiki/NOTAM>.

Glede na našo omejeno koriščenje letalske infrastrukture je večina teh sporočil za jadralne padalce in zmajarje brezpredmetna. Če pogledamo aktualna NOTAM obvestila, ki se nahajajo na spletni strani kontrole zračnega prometa, vidimo, da načeloma niso namenjena nam.

<http://www.sloveniacontrol.si/notam/summary-c>

Prvo obvestilo, na primer, nam opisuje vzletno-pristajalno stezo, ki so jo leta 2010 odprli na letališču Bled. Da je največja vzletna teža na tej asfaltirani stezi 5,7 ton, nas prav dosti ne omejuje. In tako lahko, bolj iz radovednosti, preberemo še marsikaj o naših letališčih in aktivnostih na njih.

Na dnu te strani pa moramo tudi mi biti pozorni na NOTAM sporočila z rdečim napisom "(novo objavljeno)". Tu so objavljene aktualne omejitve zračnega prostora zaradi vojaških vaj, ki so za nas najbolj pomembne in potencialno nevarne. Najdemo pa tudi obvestila o jadralnopaladalskih in zmajarskih tekmah, na katerih si tokra mi vzamemo malo več zračnega, in je to obvestilo ostalim pilotom, naj bodo na to pozorni.

V Sloveniji večina vojaških vaj poteka na vadišču Poček pri Pivki. Zaradi tega je na voljo tudi stran, kjer so omejitve za to specifično območje lepše opisane. Naslov je:

<http://www.sloveniacontrol.si/informacije/zacasne-zapore-con-d2-ljr4-ljr5-ljr6-a-b-in-c>

Ostale omejitve in prireditve pa so predstavljene na strani:

<http://www.sloveniacontrol.si/informacije/ostale-omejitve-in-prireditve>

(Vse te povezave najdemo na spletni strani www.sloveniacontrol.si pod zavihkom "Informacije".)

A to še ni vse. Stran kontrole zračnega prometa ima tudi druge zanimive informacije in brošure, ki so koristno čtivo za vsakega pilota. Zato: ko se nam puh spremeni v perje in odletimo iz gnezda, lahko postanemo zreli piloti le, če nam preverjanje NOTAM sporočil postane tako samoumevna aktivnost kakor pregled vremenske napovedi na Aladinu.

Pomembnejše dogodke se objavlja tudi po forumih in jih lahko (po vsej verjetnosti) zasledimo tudi pri pogovoru z drugimi piloti, vendar ne smemo pozabiti, da je naša odgovornost skrbeti za našo varnost in varnost ostalih oseb, s katerimi si delimo to tretjo dimenzijo.

Za ZPLS: Tom Pavlič

Vabilo na skupščino

V skladu s statutom ZPLS sklicujemo redno letno skupščino ZPLS. Skupščina bo v petek, 12. junija 2015 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 2015
7. Program dela za 2015
8. Razno

V kolikor se skupščine ne bo udeležil predsednik društva, je potrebno prinesiti s seboj pooblastilo predsednika. Če se društvo ne more udeležiti, naj za njihovo sodelovanje in glasovanje pooblasti predstavnika katerega drugega društva, s tem se bo pripomoglo tudi k sklepčnosti skupščine.

Vabljeni!

za UO ZPLS:
Srečko Jošt

GREEN CHALLENGE 2015

Zeleni izziv je namenjen hike & fly navdušencem na obeh straneh Alp. Letos bo izveden že 5. leto zapored, tokrat v seriji dveh srečanj: prvo junija v Kranjski Gori, drugo pa septembra v kampu Gabrje v Posočju.

Kranjska Gora

Zeleni izziv bo 13. 06. 2015 v Kranjski Gori v okviru srečanja H & F Kranjska Gora pod pokroviteljstvom občine in turističnega društva Kranjska Gora. Glavni sponzor dogodka je Gostilna pri Martinu. Na srečanju bo potekal sejem hike&fly opreme, izziv za tekmovalce, pohod pohodnikov in prostih letalcev, nagrade za natančne pristanke, brezplačen obrok hrane,...

Kamp Gabrje, Posočje

Pohodniško letalni izziv v Posočju se bo zgodil 20.09.2015. Štart in cilj srečanja bo v Kampu Gabrje. Pripravljamo izziv v dolžini 20-30km zračne linije in pohod na eno izmed vzletišč.

Več o obeh srečanjih letošnjega Zelenega izziva si lahko preberete na spletni strani: www.greenchallenge.si

KAMP GABRJE

Kamp Gabrje bo letos odprt med 1. majem in 27. septembrom. Prevozi na vzletišča so organizirani vsak letalni dan večkrat dnevno (običajno 9.30, 11.00, 13.00, 15.00). Svoje mesto v našem vozilu rezervirate s klicem na številko recepcije kampa 031 630 630.

Tudi v letošnji sezoni boste opazili nekaj novosti (nekaj jih je še v izgradnji): električni priključki po kampu, sanitarni prostor za invalide, skupinsko kurišče, ... Tekom sezone bo organiziranih več dogodkov (tekmovanja, predavanja, žuri, srečanja...), ki bodo objavljeni na naši strani www.camp-gabrje.com

Vabljeni posamično, družinsko, klubsko.



kimfly@siol.net
051 255 451



www.kimfly.si

TIMOVA PERSPEKTIVA

Trofeo Montegrappa 2015

Danes je samo še en povprečen dan in v lenih večernih urah brskam po novostih na slovenski padalski sceni. Na forumu pregledujem najnovejše zapise in opazim naslov »Trofeo Montegrappa 2015«. Je to kak festival? Je tekma? Radovednost me premaga in kliknem na povezavo. Na hitro preberem vsebino, nato še enkrat bolj počasi. Pomislim, kako super bi bilo iti zraven, ampak se hitro streznim, češ, jaz že ne pridem v poštev. Malo se zamislím ... saj v redu letim in kar precej, še veliko se želim naučiti in mnogo dlje leteti. Morda ... sem pa dober kandidat? »Ja, sem!« se na hitro odločim in spišem kratko in iskreno prijavo. Na pamet mi pridejo še drugi ustrezni kandidati, ampak nimam kaj, probat je treba. Sprva sem brez pričakovanj, ko se bliža dan izbire, sem pa že na trnih.

Nekoliko me razbremeni tekma na Lijaku, ki mi vsaj prvi dan gre še kar v redu. Drugi dan sem manj uspešen, čakam samo še na razglasitev zmagovalcev tekme in podelitev nagrad. Medtem pa razmišljam: »Koga so izbrali? A so že izbrali? Ob kateri uri naj obupam?« Na telefonu pregledujem mail in forum ... nič. Potem pa zaslišim nekje za mano »TIM! TIM!« Zbegano gledam okoli sebe, češ, kdo bi me iskal? Iz množice stopita dve podobi (Jurij in Jošt), se predstavita in malo povprašata, kako sem letel. Izdavam nekaj besed ter si malo v šoku in malo živčen mislim: »No, kaj zdej, a je to tolažilni pogovor, al mam res gluh js to srečo?!?«. Hitro me rešita muk in sporočita zame najboljšo novico, sku-

paj gremo v Bassano! Dogodivščina se začne že čez tri dni! V službi niso bili tako navdušeni in sem s težavo izpogajal dopust. S tem pa je bila zadnja ovira premagana. Doma se še izdatno oskrbim z različnimi informacijami glede letenja v Bassanu in se z natovorjenim avtom še zadnjič v tednu odpeljem v službo, kjer je kot nalašč sodelavec proslavljal okrogli rojstni dan in obilno častil jedajo in pijačo. »Odlična popotnica,« si mislim. Odštampiljam se, takoj ko odbije ura, in odhitim proti izhodišču (pri Juriju doma). Na hitro osvežimo naše prevozno prenočišče in odhitimo. Nočemo zamuditi zgodnje registracije. Ne mine dolgo časa, ko opravimo prvi postanek. Jurij je doma skrbno pripravil ogromen lonc jote in pred nadaljevanjem je bilo potrebno sanirati lakoto. Kot se izkaže, je Jošta težko nasiti. Okrepčani hitro nadaljujemo in brez večjih težav najdemo cilj. Poleg nas prispejo tudi ekipa od Tripple Seven in slovenski zmajarji. Za nami je bil dolg dan in nihče se ni branil spanca. Zjutraj ni časa za poležavanje, hitro nas pošljejo na vzletišče. Pred mano je kar velik izziv: letenje v nepregledni množici najboljših pilotov na svetu, na terenu, ki ga ne poznam, v vremenu, ki mi ne odgovarja najbolj (precej vetrovno) in povrh vsega še v državi, kjer imam zelo slabe možnosti za komunikacijo s prebivalci in posledično otežen prevoz nazaj do štaba, če scurim. Pri vsem tem je seveda prioriteta varnost in če je vse OK, upam vsaj še to, da s svojo prisotnostjo ne oviram drugih pilotov. Časa za skrb pa ni veliko.

Ko najavijo štart, se 100 % posvetim letenju. Maneviranje v gneči mi ne dela težav, saj sem se s tem že večkrat srečal. Je pa novost količina Enzotov okoli mene. Do začetka dirke pridobim solidno višino in skupaj se zapodimo proti prvi obratni točki. Seveda se hitro pokaže razlika v padalih in ne počasi se večji del jate začne izgubljati v daljavi. Dobro uro se borim v zraku, a veter je zame premočan. Nisem pa edini, ob meni pristaneta še poljska pilotka in na žalost tudi Jošt. S tem se letenje za nas konča, ostali piloti se borijo naprej, kar nekaj jih pride tudi v cilj. Med njimi tudi Jurij in celo med prvimi! Po dirki seveda pripada pivo in druženje. Končno imamo malo več časa in energije, tako da hitro začnem spoznavati še druge pilote. Jurij in Jošt ne skoparita z informacijami in vse skupaj je zelo poučno in s pomočjo bolj pikantnih zgodb tudi zabavno. Med drugim imam čast spoznati tudi legendo akrobatskega letenja (Pal) in njegovo življenjsko zgodbo zadnjega leta. Totalno utrgan model, bi se reklo. Naslednji dan je zgodba podobna, le da je Jošt popravil prvi vtis in končal prvi! Seveda pripada po dirki spet pivo in druženje. Počasi se začnem navajati na vsa nova imena in obraze. Do sedaj sem tudi že malo bolj sproščen in vedno bolj se počutim kot del celotne zgodbe in ne samo tujek. Še vedno se zavedam, da sem samo mladič, ampak občutek imam, kot da sem na pravem mestu. Naslednja dva dneva mineta brez letenja. Sočasno je potekal festival oziroma sejem padalske opreme in višek časa porabim, da si pogledam vse, kar ponujajo. Slo Paragliding Team mi je tudi tu v veliko pomoč, saj mi nudi marsikatero pomembne informacije in napotke. Na koncu kupim rokavice in si razjasnim tudi sliko glede mojega bodočega sedeža. Pred nami je še zadnji dan tekmovanja. Nebo je brez oblaka, a grozi nam močan veter. Na štartu kljub temu sestavijo dirko in poženemo se v zrak. Zaradi fizioloških potreb štartam pozno in takoj po vzletu naredim veliko napako. Smer vetra določim po premikanju dima v doli, ne vedoč, da me je zavedel lokalni veter (verjetno zaradi napajanja termike). Greben v Bassanu je v tem delu zelo razbrazdan, pod njim pa



se nahaja sicer nizko, a zelo hribovito področje. V strahu, da zabredem v drevesa ali kakšen rotor, se raje usmerim naravnost v veter. S tem sem želel na prijetno stran, ampak šlo je samo navzdol. Med grmičevjem si izberem makadamsko cesto in pristanem. V bližini je travnik, s katerega bi lahko vzletel, ampak na tej strani hriba nima smisla. Odločim se za hike and fly again. V žgočem soncu in pod mnogimi, res mnogimi sloji oblačil le s težavo prilezem nazaj gor. Razprostrem padalo in opazujem pogoje. Zraven mene domačin »kajta« svoje padalo. Še kar opazujem pogoje ... v resnici si ne želim v zrak. Vedno znova si ponavljam rek »bolje si je želeti v zrak, kot želeti, da sploh ne bi vzletel«. Medtem domačinu uide nadzor nad padalom in veter mu ga z vso močjo zaluča v ograjo iz bodeče žice. Auč! »Ok, to je to, dovolj za danes,« si rečem. Na hitro mi uspe nafahtati prevoz nazaj, ampak ne na pravo mesto. Kljub vsemu se zahvalim dobrima dušama, ki sicer nista znala pet angleških besed, in nadaljujem pot peš. Prav daleč ne more biti. Prav blizu pa tudi ni, pol ure kar hitre hoje z vso opremo in obleko. Izčrpan pridem v cilj, kjer so itak vsi že

pristali. Malo smo podebatirali moje napake, predvsem smo se pa veselili uspeha slovenske padalske ekipe. Brata Valič sta pokazala svoje superiorne konstruktorske in letalske sposobnosti v športnem razredu z osvojenim prvim (777 Rook2) in tretjim mestom (777 Queen), Jurij pa je še enkrat dokazal, da ni brez razloga na samem vrhu svetovne FAI lestvice. Le nekaj točk je zaostal za prvim mestom na tekmi, s tem pa si je morda zagotovil celo tudi prvo mesto na

lestvici! Izjemen uspeh za Slovenijo in kljub mojemu manj uspešnemu letenju tudi zelo poučna, zabavna in nasploh nepozabna dogodivščina zame. Zelo sem vesel in hvaležen, da ima Slo Paragliding Team tako pozitiven in odprt odnos do podmladka. Prepričan sem, da bomo s tako energijo vsi skupaj še dolgo dokazovali kvaliteto slovenskih jadralnih padalcev!

Napisal: Timotej Majdič



Srečanje na Kamniškem vrhu

Za dan mladosti (25. 5., za tiste, ki ste premladi in ne veste, kaj je dan mladosti) se nas je v zibelki jadralnega padalstva na Kamniškem vrhu oziroma na Planjavi

zbralo okoli 30 jadralnih padalcev, da počastimo naš dan, praznik večno mladih. Kljub temu, da vreme ni bilo obetavno, smo okoli 18. ure priplezali na vrh. Po krajšem klepetu nas je nekaj odletelo v dolino tik pred manjšo ploho, nekaj pa po njej. Nekateri z jadralnimi padali oldtajmerji častitljive starosti, starimi več kot 20 let, drugi pa s sodobnimi H&F padali, pa še kaj težkega je bilo prineseno na vrh.

Po prijetnem letu v dolino in srečnem pristanku v dolini Kamniške Bistrice smo se zbrali na vrtu gostilne Pri planinskem orlu, kjer smo obujali spomine in se dogovorili, da se prihodnje leto ponovno srečamo na sedaj že tradicionalnem srečanju ob dnevu mladosti, seveda ne glede na vremensko napoved.

Tekst: Konrad Krašek
Foto: Andrej Kolenc in Konrad Krašek



2015/05/25



BALKANSKA AVANTURA

Albania open 2015

Šestnajst let že poslušam zgodbe o Albaniji in o perfektni organizaciji tekmovanja v mestu Vlora, pa si rečem: gremo letos pogledat. Glede na to, da so Albanci dobili kandidaturo za svetovno prvenstvo 2017, ob polnoletnosti organizacij tekmovanj, je dobro malo »pretipati« teren.

Balkan trip se je začel 30.4., ko so v Sloveniji goreli kresovi, naš kombi, nabasan z Lintvarji, pa je krenil na dolgo pot z vmesno postajo v Črni gori, kjer smo se ustavili v Beranah, kjer je že uživalo v čarih Balkana ducat naših, ki so

krenili na pot štiri dni pred nami. Po 12 urah vožnje smo v jutranjih urah prispeli v Berane, kjer nas seveda policijska radarska patrulja osiromaši za 20 evrov, pogajanja in podkupovanja so stalnica, zato sta policista prejela poleg denarja še Uroševo domače pivo, ki sta ga bila zelo vesela, nam pa sta zatrjevala, da smo opravili za naslednje dni, kar se tiče plačil glob.

Nastanjeni v prijetni hiški v Andrijevici pri Zokiju, smo spočiti naslednji dan zaradi močnega vetra pretegnili kosti ob sprehodu na »Zokijeve sise« in

občudovali zanimivo Črno goro. V nedeljo so pripravili tekmovanje v natančnem pristajanju v Beranah v spomin na njihovega prijatelja, ki je podlegel bolezni. Leteli smo na bližnji Jejevici, s 300 m višinske razlike, ki nudi lepo večerno jadranje. Vožnja z njihovim klubskim Pinzgauerjem je zanimiva, včasih z več adrenalina kot samo letenje. Pika uspela, eni na drevesih, drugi v grmovju, eni zelo natančni, sploh Gandra, ki je zmagal pred Ivanom Pavlovom, tretji pa sem bil jaz. Organizacija odlična, kot se ponavadi na Balkanu tudi pričakuje. Prespimo, naslednji dan pa na pot proti Podgorici, do Budve in vzletišča Bečići, kjer opravimo en polet (več si nismo upali, saj imajo spor z oblastmi in je prepoved letenja brez najave oziroma dovoljenja). Sledi ogled Budve (Putin town), ter počitek pri Rajku. Naslednji dan pa proti Albaniji, na 8 ur dolgo pot mimo Ulcinja ter Ade Bojane, kjer nas očarajo dolge peščene plaže.

Sama Albanija je pač »kulturni šok« po Maksovo, kar se vsi strinjamo. Ceste, o katerih so govorili, da so prava katastrofa, so še kar ok, vsako leto novi odseki avtoceste, ki res ne dovoljujejo razvijanja hitrosti, saj po njih hodijo ljudje, konjske in oslovске vprege, psi ... Ko pozno popoldan prispemo v mesto Vlora, kjer naj bi se vse dogajalo, v hotelu vlada mrtvilo, receptor pa pravi, da se je tekmovanje prestavilo v kraj Dhermi. No, pa podaljšamo vožnjo še za slabi dve uri preko gorskega prelaza, ki, kot smo kasneje ugotovili, pelje prav do vzletišča Logara, 900 m nad čudovitimi plažami. Po pregledu zemljevida opazimo, da je pred nami otok Krč, kar pomeni, da smo kar globoko na jugu. Škoda, da je pihalo v hrbet, sicer bi večina potnikov lahko zaključila dolgo pot s padalom, tako pa je sledil spust s kombijem v dolino, nato registracija za tekmovanje in rokovanje s prijatelji in znanci. Nastanili so nas v zanimive lesene hiške v parku limonovcev in pomaranč, kamor se, sem si kasneje rekel, moramo kdaj vrniti. Turizma v tem obdobju še ni bilo, pa tudi na vrhuncu sezone po mojem ni preobremenjeno. Alket Islami (alfa in omega albanskega padalstva) nam je razložil, da



so morali sem za kak dan prestaviti tekmovalce zaradi del v Vlorah, saj so tam navozili 500 kamionov mivke, ki je še bagri niso uspeli poravnati v plažo (in pristanek), in to naj bi bilo v 24 urah urejeno, kar se je kasneje tudi zgodilo.

Tekmovalce se je pričelo v sredo in trajalo do sobote, z maksimalno desetimi serijami. Mi smo jih izvedli sedem, v Dhermi prvi dan dve in z lepimi mirnimi pogoji je bil rezultat slabši od 5 cm že katastrofa, ki te je oddaljila od deseterice. Konkurenca je bila zelo močna in redki najboljši tekmovalci so tekmovalce izpustili. Prvi dan je sledila večerja v gostilni na vrhu pri vzletišču, kar uro vožnje od namestitve, in bili smo že v dvomu, da pot ni pravilna. Pa je bila in gostilna prava gurmanska hiša z lokalno pevsko klapo in čudovitim ambientom. Glede na to, da je plačilo kotizacije za netekmovalce za pet dni 95 eur in dobiš all inclusive za ta denar... uf vredno.

Naslednji dan po obilnem zajtrku smo se selili v Vloro, saj so tam bagri uredili pristanek, plaža na novo urejena, smeti zakrite z novo mivko, temperature blizu 30°C, kar je pomenilo otvoritev poletja. Voda v primerjavi s tisto v Dhermi ni prav čista, saj je tukaj pač mesto in odplake je najlažje spustiti po ceveh v vodo. To večine ne moti in plaže so se polnile ... in tudi naše ekipa je to okušala. Popoldan začnemo tretjo serijo, sonce je pripekalo tudi na vzletišču in močna inverzija je omogočala jadrnanje, kar je del naše ekipe, ki ni tekmoval, tudi pričakoval. Nastal je problem, saj elektronska naprava (palačinka) ni delovala in odleteli smo v dolino kot trening. Naslednji dan naj bi jo popravili, ampak se to ni zgodilo, zato smo pristajali na bel list papirja, na katerem se je videlo natančen dotik, sodniki pa so bili k sreči zelo korektni. No, če se s sodnikom nisi strinjal, si lahko zahteval nov poskus, kar so nekateri tudi storili. Malo balkansko, ampak na koncu se je pokazalo za dobro in ni bilo kakšnih večjih pritožb. Tak način pristanka smo imeli še v petek, ko iz Slovenije dobimo palačinko, katero prevoz je organiziral Tone Svolfjšak. Požel je zaslužen aplavz in v soboto je sledilo finale s šesto ter finalno sedmo serijo. Finalna je bila napeta, kot se spodobi, in tekmovalce je potekalo v obratni smeri od 30 -1. mesta in jaz kot 8. po šestih serijah lahko boje za prva mesta spremljam iz plaže. Zmagal je Slovenec Matjaž Sluga, ki je z najslabšim rezultatom le 2 cm deklasiral ostale in še enkrat dokazal, da sodi v svetovni vrh.

Drugo mesto sta si delila Romun Cotet in Srb Durkovič, sam sem bil 8.

Sledila je zaključna prireditev s pena party, DJ in acro showi na plaži. Prireditev si je prišel ogledat tudi predsednik vlade in še nekaj visokih politikov. Vse skupaj je začel Tomaš Lednik, ki je z paramotorjem in 13 m² velikim padalom izvedel show, ki bi se skoraj končal tragično, ampak sreča je bila na njegovi pa tudi strani obiskovalcev. Precenil je namreč višino, z motorjem zadel ograjo, zlomil eliso, le-ta poškodovala rezervar z gorivom in goreč je prisrebno odletel v morje, kjer so ga pogasili. K sreči brez poškodb Tomaža, le padalo in paramotor je lahko dodal v smeti, ki jih tam ne manjka.

Zaključna slovesnost je bila zvečer v hotelu, kjer je vse potekalo v živo na albanski televiziji, podelitev za prste polizat. Klasika je tudi ognjemet, večerja ter žur ob zvokih lokalnega DJ-a!

V nedeljo po zajtrku pa smo se odpravili

na dolgo pot proti Sloveniji. Ker nismo ubogali GARMINA in sem se kot šofer pustil prepričati Gandri in Tamari, smo pot nadeljevali po »bližnjici« po sicer novem asfaltu, ki je po 30 km postal makadam, nato pa še samo kolovoz s prepadi, potoki preko ceste ... Še sedaj se mi koža naježi, ko se spominjam avanture. No, vse se je izšlo brez problemov, kombi je zdržal, čeprav smo za 20 km poti potrebovali debeli dve uri. Prispemo v Berane - Črno goro, kjer nas pričaka Nina in nas odpelje na zaslužno večerjo, potem pa hop domov, saj nas je čakalo le še 12 ur vožnje. Po 21 urah le-te smo že bili na delovnih mestih.

Albanija? Priporočam vsem, ki si želijo balkanskega melosa, avantur (le pozitivnih), predvsem pa dobre organizacije. No, seveda se vam tam ne sme muditi, ker tudi njim se ne.

Damjan Čretnik
DJP Lintvar





HIKE&FLY

Bordairline - od Celovca do Trbiža

Tekmovanje, ki se prične ob 8. uri in zaključi naslednji dan ob 17. uri. Sodelujoči ima za letenje in pohodništvo 33 ur časa, uporaba vsakršnih drugih prevoznih sredstev ni dovoljena. Letalna oprema mora biti vedno s pilotom. Dobrodošel je spremljevalec, ki lahko pripravlja hrano, transportira suho obleko, pripravi prostor za počitek ali spanje.

Tekmovalci se sam odloči, v katero smer bo potoval, koliko bo letel ali hodil. Seveda glede na vremensko napoved, konfiguracijo terena, trenutne pogoje (veter, finesa, razpoloženje ali osebne zmožnosti).

Zmagovalec je tisti, ki obrne najbolj oddaljeno obratno točko od izhodišča (zračna razdalja) in se praviloma vrne nazaj na start. Torej tisti, ki najbolje izkoristi dane letalne pogoje v obeh letalnih dneh in konfiguracijo terena za potovanje s hojo v času neugodnih razmer za letenje.

Tekmovalci imajo veljaven rezultat, če doseže minimalno razdaljo (zračno linijo) 15 kilometrov od starta. 20 odstotkov celotne razdalje mora opraviti z letenjem, v nasprotnem primeru se celotna razdalja skrajša na opravljen delež letenja.

V idealnem primeru se pilot vrne na startno pozicijo in s tem pridobi bonus dodatnih točk v višini 20 odstotkov celotne razdalje. Če pilot v 33 urah ne prispe na cilj, se preostala razdalja do cilja odšteje od skupne razdalje.

Vsekakor je za rezultat pomembno, da se tekmovalci vrne v cilj, zato se mora glede na pogoje pravočasno odločiti, kdaj se bo vrnil, oziroma mora vse skrbno načrtovati in predvideti. Tekmovanje poteka v evropskih državah, v enem letu je praviloma pet tekem, na koncu se dobi skupnega zmagovalca. Startnina je 40 evrov.

Čar tekmovalca je v tem, da tekmovalci večinoma ne poznajo terena, lokalnih letalnih značilnosti in ljudi. Preko zemljevidov, letalnih kart, trakov in vremenskih napovedi se orientirajo, si namislijo letalno traso in sledi akcija. Praviloma se vsako sodelovanje s sotekmovalci obrestuje z izboljšanjem rezultatov, torej timsko delo s svojimi nasprotniki je dobrodošlo. Seveda ima pomembno vlogo tudi

spremljevalec, ki zbira sveže informacije in skrbi za tekmovalca (v kolikor je to mogoče), predvsem je zelo pomemben za varnost in počutje tekmovalca.

Letošnja prva tekma je potekala v Avstriji, v naši bivši Koroški, start v Radsbergu, torej takoj za Karavankami, malo čez Dravo proti Celovcu. Pravzaprav je bila tekma s prvomajskih praznikov zaradi nemogočih letalnih pogojev prestavljena za en teden. Žal tudi tokrat ni bila napoved rožnata in se nas je zbralo borih 21 tekmovalcev iz Evrope. Iz Slovenije še Zlatko Koren in njegov soporter Tomaž Bavdaž, ki vedno skrbi tudi zame in se mu prav iskreno zahvaljujem za njegovo kvalitetno in požrtvovalno delo.

Prvi dan (v soboto) imamo oblačno (prekrito) nebo in SSV veter, v nedeljo je napovedan sončen dan z dokaj močnim SZ vetrom. Prvi dan ne pričakujemo termičnega letenja, za nedeljo pa upamo, da veter ne bo premočan.

Start je na vzletišču Radsberg, malo čez 8. uro z rahlim hrbtnim vetrom vzletimo z višinsko razliko 400 m, ravno prav, da preletimo Dravo in si prihranimo pot naokoli čez most. Držim se Zlatkovega načrta, potovati proti Z ob grebenu Karavank. Odločimo se, da gremo peš kar na Golico, ker ni višinskih vetrov (vsaj iz podatkov v Sloveniji, pod 2000 m vetrovi ne dosežajo hitrosti 15 km/uro). Kajti če se povzpneš na hrib in odletiš s fineso, si počasnejši, kot če potuješ peš po ravnem terenu. Košuta je oddaljena zračne linije 15 km, peš vsaj 20 km, Ljubelj (Vrtača, Begunjščica) zračne linije 20 km, po cesti 30, Golica zračne linije malo pod 30 km, peš nekaj čez 35 km in ker je najbolj v smeri potovanja, razmere za jadranje neugodne, je za nas to najbolj smiselna odločitev.

In smo šli, kaj šli, tekli. Na zahodu se je malo jasnilo, z vzhoda se je mračilo in grozilo s padavinami. Jasno, kdor bo prvi na grebenu čim bolj proti zahodu, morda ujame še kaj letenja. Tik ob Dravi je speljana prav lepo urejena kolesarska steza, po njej veselo in ležerno kolesarijo upokojevalci, med njimi pa teče pet budal z velikimi nahrbtniki. In ker se Zlatko ni ustavil do hriba, smo tekli celih 30 km. In meni se je vedno zdel maratonski tek pre-

velik zalogaj, tu pa z nahrbtnikom ... Na vzponu proti Golici izgubiva spremljevalce. Na sedlu Suha (1500 mnv.) imam Zlatkovega neutrudljivega tempa dovolj. Grabijo me krči, on pa hoče zlezti še dodatnih 400 m višine na vrh. Ocenim, da piha dovolj, da pobrem strme grebene (pravzaprav sem obupal oz. omagal) in ga pustim, naj gre po svoje. Odletim in v zajedah se res prav lepo pobere. Nad Golico me dvigne za dobrih 100 m, dovolj, da se zapeljem proti Dovški babi, kjer potem ob pobočju pobrem vse do Kepe. Res sem imel srečo, ker sem očitno ujel zadnji veter oz. še nekaj vzgonske komponente, medtem pa je Zlatko žal zamudil in se lahko odpeljal le še proti vetru v dolino. Na Kepi trudoma pobrem do vrha, predvidevam, da severna stran Karavank ne drži več oz. da v okolici Beljaka dežuje, in se odpeljem nad Mojstrano in potem se borim za vsak meter, da priletim v Podkoren, kjer me prizemlji piš. Imam še ravno dosti časa, da zložim padalo in grem v prvo okrepčevalnico, kjer prav prijetno vedrim ob telečji obari enourni naliv. Sledi sproščen tek po kolesarski stezi rahlo navzdol do Trbiža in potem počasi po temi nazaj. Žuljev nimam, mi pa močno preseda asfaltna steza. Hodim po robu, po pesku in travi in prav blagodejno mi paše mehka podlaga. Opolnoči me v Podkorenu zopet ujame rahel dež. Dosti bo, dvanajst ur čiste akcije, ob letenju prehodil 65 km (čez 40 pretekli). Grem kar na verando okrepčevalnice, se zavijem v padalo in zaspim. Ponoči se zbujam, ker mi je vroče in se potim v padalu, a če se razkrijem, drgetam od mraza. Ob petih vstanem, plan je peš do Mojstrane, vzpon na Dovško babo, kjer bi se dobila z Zlatkom, da potem poletiva proti cilju. Zlatko je medtem naredil malo krajšo razdaljo pod Dobrač, a na račun daljše poti peš.

Žal zjutraj ne morem stopiti na desnogo, pod gležnjem imam siv rob (kot da sem jo preveč nabil s tekom - s 15 kg težkim nahrbtnikom). Hodim le po prstih in tako se v Kranjski Gori odločim, da grem na J start, kljub SZ, ki nosi oblake čez greben. Na grebenu že pred 9. uro močan veter od zadaj, na startu 200 m



naprej zavetrje in rahel vetrc navzgor. Ob pol dvanajstih ocenim, da je dovolj termike, pa padalo v zraku ne drsi normalno, zato zbežim naprej v globlje zavetrje, kjer lovim padalo in sunke iz vseh smeri, dokler se ne prebijem nad greben in do baz. Poskušam priti nad glavni greben Karavank, pa mi veter ne dovoli, bočno drsim ob grebenu proti Jesenicam, tudi do 60 na uro. Stebri me odnašajo na jug, vsak poskus, da bi se prebil na avstrijsko stran, kjer je v zraku vsaj deset jadrilic, pa je neuspešen. Pri Jesenicah se vse pokrije, poskusim s polnim gasom preko Stola, ki je delno postavljen bočno na mojo pot, in zlezem čez, potem pa kaj kmalu na avstrijski strani scurim. Imam še 15 km do cilja, a z bolečo nogo potujem s hitrostjo 3km/uro. Vztrajam, silim se v tek, sčasoma se ogrejem in lahko tečem na polno. Nazadnje še 400 m vzpona in deset minut pred zaprtjem tekme sem na cilju.

Za tretje mesto sem prehodil 88 km in preletel 60 km zračne linije. Pravzaprav sem uspel preleteti najdaljšo razdaljo, medtem pa je kar devet tekmovalcev prehodilo 100 km in več. Zmagovalec prehodi 130 km in drugi 120 km. Večina

pilotov drugi dan ne leti, ampak le hodi v cilj. Zmagovalca sta prvi dan šla na bližnja hriba (kot je Ferlacher Horn 1800) in uspela pobrati in po S strani preleteti Karavanke še čez linijo Beljaka. Večina pa je na teh hriščkih scurila in potem potovala peš. Eden je potoval na V do Mežice in nazaj, skupina pilotov pa se je povzpela na Košuto, kjer niso uspeli odleteti na severno stran (neugoden veter in prepadne stene – neugoden start). Rezultati in treki so na pogled na Bordairline spletni strani.

Večina tekmovalcev je rezultat dosegla s hojo. Neverjetno, kako so vsi pripravljeni in utrjeni. Georga sem na koncu pretekel, borila sva se, da ujameva zaprtje tekme v cilju. Žal mu je na ciljnem vzponu zmanjkalo moči za finiše, ker je pred tem prehodil/pretekel 122 km in tako ob 17. uri pristal 600 m pred ciljem. Večina je prav odličnih letalcev, tokrat pa je bila potrebna tudi sreča, da si med zapiranjem neba in občasnim dežjem ujel pravi tajming ugodnih razmer. Očitno se mi je kar lepo poklopilo. Predvsem se moram zahvaliti Zlatku, ki vedno odlično – realno načrtuje in me je gnal do skrajnosti, potem sem se od utrujenosti odločil za

nizek štart in ujel zadnji vlak, na povratku nazaj pa me je boleča noga prisilila v letenje že nad Kranjsko Goro. Hkrati sem se odločil za potovanje po naši, meni poznani strani, ki je bila očitno za letenje ugodnejša.

Kakor koli, vsi smo prejeli svojo mero preizkušnje, potrebno dogodivščino in to šteje več kot dober rezultat. A ne gre mi iz glave, kaj počnemo, da si popestrimo naš vsakdan, da pobegnemo delovnemu ritmu vsakdanjega življenja, ki nam ga vsiljuje družba/država. Medtem pa, ko sem prišel na križišče, na konec Trbiža, me je v trenutku obkolilo vsaj 20 črncev. Bi se pokakal od strahu, če me ne bi začeli prav milo prositi, naj jim vendar povem, katera cesta je prava do Udin. Leva Udine 102 km, desna (zelena) Udine 98 km. Seveda peš in z vrečko v roki ne morejo na avtocesto. In sem jih napotil levo, kamor so se ob osmih zvečer, v razdrobljeni skupini, večina brez prtljage - le nekateri z vrečko in kakšno cunjjo v njej, odpravili s koraki, polnimi upanja. Njihova avantura je resnična, ni igra in ni možnosti odstopa ...

Pripravil: Simeon Klokočovnik
<http://www.kgfc.org/news/bordairline-2015/>

Kranjska Gora - Jug - Vrata raja

Kranjska Gora je izhodišče za prelepe polete v srce Julijskih Alp, preprosto raziskovanje Karavank, napad v Avstrijo in Italijo ... Omogoča pa nam tudi kratke in sladke zračne užitke med družinskim izletom, saj Kekec in Mojca poskrbita, da se tudi otroci lahko neizmerno zabavajo. Seveda pa je možnosti v Kranjski Gori in okolici še mnogo več!

Za tiste malo bolj tekmovalne pa organiziramo tudi zanimiva tekmovanja in najboljši se lahko nadejajo bogatih nagrad. Tekmujemo lahko v preletih, Hike&Fly tekmovanju ali pa poskušamo zbrati, kar največ startov.

Poskrbimo tudi za prevoze na start in posredujemo vse potrebne informacije za kar najbolj prijetno in varno letalsko izkušnjo. V kolikor pa se odločite ostati mal dlje, lahko poskrbimo tudi za to.

- 500 eurov in večerja za dve osebi v Gostilni pri Martinu
- vikend paket za dve osebi v Gostilni pri Martinu (polpenzion)
- večerja za dve osebi v Gostilni pri Martinu
- spanje v apartmajih nad Julijano + wellness ali obisk Kekčeve dežele (za dve osebi)
- večerja in spanje v Tonkini koči za dve osebi



<https://www.facebook.com/xcontestkranjskagora/timeline>

Julijana
 TURIZEM
 KRANJSKA GORA

DPL BLEB
 DRUŠTVO POKRIBNI LETALCEV

PREVOZI: 051 623-701

VREMENSKA POSTAJA: 041 292-461

TRIKITNIK KR. GORA - BOKA - KOBLA - KR. GORA

100-tka iz Sanjske

Že nekaj časa z Jakom pripravljava vse potrebno za tekmovanje v XC letenju z vzletišča Kranjska Gora-jug. Med pripravo slikovnega gradiva Jaka nariše en lep

trikotnik okoli Julijcev za profilko. Skupino na Facebooku nama uspe postaviti in ker je ravno vikend, manjka pa nama še kakšna fotka, se odločiva, da

v nedeljo napadeva z Grpišče. Zjutraj prepričava še Perota ter Dacarja in kar kmalu smo na pristanku v Kranjski. Ker je letos organiziran prevoz na start in ker tudi Jani in Darja rada letita, se samo prepakiramo v njun avto in že smo na poti na start.

Na startu piha super in z Jakom se kljub manjšemu pesimizmu na startu (jebiga str si že), kar hitro spraviva v zrak. Prvo pobiranje je lepo in hitro sem pod bazo na 2300, dolino prečim malo bolj levo, saj je izkušnja izpred tedna dni, ko sem scuril pod Vitrancem, še kako živa. Na drugi strani doline se s težavo poberem in nadaljujem v smeri Vršiča, kjer je Jaka že kar zavidljivo visoko. Greben proti Travniku lepo dela in Vršič preletiva na 2200+ metrih. Preskočiva Trento in na Plešivcu popraviva na 2500, kar nama da izredno mrzlo višino dneva. Nasploh me ves čas poleta ekstremno zebe, še nikoli tako. Nadaljujema pot proti Bovcu, padalo pelje super, višine je več kot dovolj, zato takoj skočim proti Kaninu. V daljavi opazim nekaj padal (verjetno s Planje), zaženem se proti njim, Jaka na žalost ostane malo zadaj. Ko tako napredujem proti Kaninu, pa se veter okrepi in le s težavo se prebijam proti jugu. Ko nekako le prebrcam pod Kanin, ne kaže, da bi se dalo kaj dobro pobrati. Opazim nekoga s Kingom in se zapodim za njim. Je bila to kar poteza, saj se nekako uspeva prebiti nad slap Boka, od koder jaz nadaljujem proti Polovniku, trojna sedmica pa se odpelje proti Muščam. Pri priklopu Polovnika izvedem krajši akro program (veter je očitno s povsod), nato pa le z neko muko nadaljujem proti Krasjemu in nato Krnu. Vseskozi opazujem dolino za morebitnimi padali, ampak kot kaže, se danes v Posočju ne leti. Občutek pomanjkanja prave informacije, polni mehur in izguba letalskega sotrpina me obrnejo proti Bovcu, kjer si mislim, da me že čaka Jaka. Ko se tako skoraj zapodim čez Svinjak, se še zadnjič obrnem proti Krasjemu in, glej ga zlomka, nekdo leti. Obrnem nazaj proti Krnu in si želim, da je Jaka. Sicer mi ni do nadaljevanja, ker so razmere res delavne in kar švoh, vendar pa sva scurla že en teden nazaj in Saši ne morava dat dvakratnega veselja. Nekje na pol poti le zagledam napis Alpska vas



Zgoraj: čez dolino Pišnice proti Vršiču, spodaj: pogled iznad Trente proti Triglavu



Let iz Svinjaka proti Čukli s pogledom na bovško kotlino



in veselo se poženeva proti Rdečemu robu. Na preskoku proti Bohinjcem bolj ali manj uspešno opravim malo potrebo in nadaljevanje je, vsaj kar se te težave tiče, lažje. Vendar pa za vso muko skrbi severni veter (a ni bil še v Bovcu viharni jugo???), ki naju vztrajno tišči proč od grebena, in preskok na bohinjsko stran se zdi znanstvena fantastika. Nonstop popravljam višino in le počasi napredujem proti Kobli, Jaku za menoj se godi še slabše. Na Rodici pa, kot bi nekdo ugasnil severni veter, pobrem čez greben in se ob prvi priliki vržem na bohinjsko stran. Malo podrsavam levo-desno na bohinjski strani in počakam, da se pobere še Jaka, nato odletim obrnit Koblo in nazaj proti Voglu. Od sreče, da sem se zbasal v Bohinj, se mi ne da več leteti po tavelkih hribih in odletim v smeri proti Vogarju (tud pir pri Kramarju mi že kar diši), na Vogar priletim malo nad start in opazim par padalčkov, ki lepo sučejo. Bo pir še malo počakal, si mislim, in skupaj z Alpsko vasjo lepo pobereva. Pot nadaljujema v smeri proti Tošču, skozi Bohinjska vrata v dolino Krme, letiva ob prelepi steni Velkega Draškega, na Malem popraviva višino, ki naju reši pristanka v TNP-ju in nepotrebnih komplikacij. Ko na robu Mežakle popraviva višino, se zdi Sanjska v dosegu. Po dolini letiva z vetrom v rit tudi čez 60 brez gasa in tik pred Kranjsko pristajava izmučena in prezebla, malo da ne v rikverc.

Zadnji del poti sem namenoma opisal na hitro, saj je bil v primerjavi s preostankom trikotnika izredno lahek in uživaški za odletet. Vse ostalo pa jeba, čista JEBA.

Upam, da je opis poti in predvsem možnost še lepših dolgih, pa tudi kratkih preletov iz vzletišča Kranjska Gora-jug, lepo vabilo vsem, da nas obiščete in zarišete po nebu nove, še lepše in predvsem še neodletene zračne poti.

Tekst in foto: Anže Pristov

[Facebook z informacijami o trenutnih tekmovanjih:](#)

<https://www.facebook.com/xcon-testkranjskagora>

[GreenChallenge v Kranjski Gori 13.6.2015](#)

<http://greenchallenge.si/>

<http://www.julijana.info/dobrodosli>

<http://www.dpl-lescebled.si/>

[Prevoz na start \(zaželeno predhodna rezervacija\)](#) : 041 623 701 – cena 5 eur



Pogled iz Migavca proti Tolminu



V ozadju Jaka z Alpsko vasjo in Rdeči rob



Zgoraj: let iz Vogarja proti Tošču, zadaj Bohinjsko jezero, spodaj: dolina Krme



LINTVARJEVA ODPRAVA

Letenje v Črni gori

Prvomajski prazniki so letos ponujali dolg celotedenski most z le tremi dnevi dopusta. Vendar kam iti, ko muhasto aprilsko vreme hoče pokazati prav vse svoje plati? Brez pravega odgovora na to vprašanje le izvem za Lintvarjevo odpravo v Črno goro in že sem prvi na spisku prijavljenih.

A pot do dežele golfov in passatov je

dolga. Prostrane ravnine Hrvaške in Srbije relativno hitro izginejo za obzorjem, v primerjavi s počasnim prebijanjem kilometrov po vijugastih dolinah in prelazih južne Srbije in Črne gore. A po dvanajstih urah le prispemo do domačije "kod Zokija", ki se nahaja pri kraju Andrijevica v občini Berane v severovzhodni Črni gori. Uhh ... a sada ću malo leći ...

Ko se baterije spet napolnijo po neprepani noči, se šele zavemo, da smo morda le prispeli v obljubljeni dežel. Teren je izredno raznolik; Berane se nahaja v široki dolini, a to je bolj izjema, saj so lete večinoma bolj ozke, obdajajo pa jih hribi in mogočne gore.

Čeprav smo konec aprila in so temperature že primerne za kratke rokave, so vrhovi gora zasneženi in tudi malo nižja vzletišča so dosegljiva le z dobrim starim pinzgauerjem. A to še ni največja težava; bolj motita drugi dve lokalni značilnosti. Kar takoj zbode v oči, je, da je vsaka njiva, pašnik, hiša ali pokopališče ograjen z bodečo žico, kar je neprijetno tako pri pristajanju kakor pri iskanju poti do glavne ceste. Poleg tega pa imaš tudi občutek, da je vsaka hiša neposredno povezana z elektrarno, saj se par metrov nad tlemi razteza obsežna mreža raznoraznih žic. Nič nepremostljivega, a je vendar potrebna preudarnost pri izbiri pristanka, saj zgoraj naštetu in močni dolinski vetrovi zahtevajo dodatno mero previdnosti.

Toliko za uvod, zdaj pa letenje!

Čeprav je sneg onemogočal dostop do nekaterih vzletišč, jih je bilo še vedno dovolj, da smo vsak letalni dan kaj odleteli. Domači piloti so zelo prijazni in ustrezljivi in so, glede na to, da je tu ta šport še bolj v povojih, zelo hvaležni za vse napotke, priporočila in izkušnje, ki smo jih pripravljene deliti z njimi.

Leteli smo na dinamiki z Bukvice, travnatega vzletišča v središču velikega amfiteatra, obrnjenega na jugozahod. Pri močnejših vetrovih smo odleteli večerne lete z nižjih vzletišč nad mestoma Berane in Bijelo polje. Čim pa se je vreme popravilo in sonce posijalo pa ... idila! Baze malo pod tremi jurji in krasna vidljivost, ki nas je obdarila z neverjetnimi razgledi. Dva taka dneva smo imeli (z vzletišč Balj in Bukvica) in ju izkoristili tako dobro, koliko smo pač znali. Najbrž bi se lahko potegnili še kaj več, a sem osebno imel kar nekaj spoštovanja do zaenkrat še bolj neznanega terena.

Ta del Črne gore ima velik potencial. Tovarne, ki so nekoč zaposlovale velik del prebivalstva, so zapuščene in

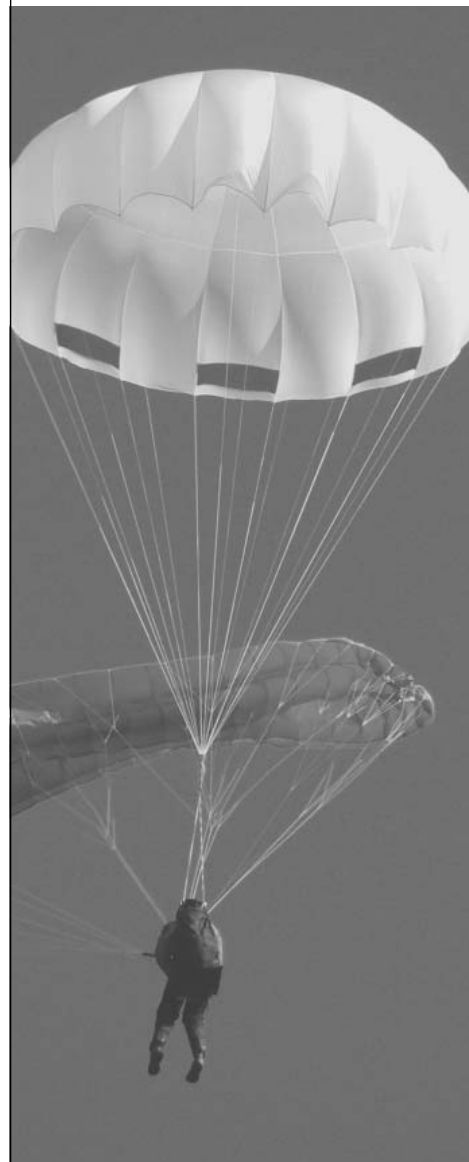


domačini se preživljajo večinoma s kmetijstvom in gozdarstvom. Turistov ni. A če si jadralni padalec, kolesar, plezalec ali turni smučar, je tu neraziskanih terenov še ogromno! Hrana (s tem mislim meso) je odlična in poceni, pijače pa je itak več kot preveč. Glede tega bom zaključil s citatom, ki se nahaja na predstavitveni tabli mesta Andrijevica, kjer se skoraj za vsakimi vhodnimi vrati skriva lokal: "Ipak, ne zaboravite glavno kafansko pravilo, opredijelite se za dva ili najviše tri mjesta, jer nije preporučljivo obići sve andrijevačke kafane za jednu noć."

Pripravil: Tom Pavlič



REŠEVALNA PADALA KIMFLY



REŠEVALNO PADALO FG

Klasična okrogla kupola z nekaj novostmi, ki občutno izboljšajo učinkovitost. Reševalno padalo FG je zgrajeno iz sodobnih evropskih materialov. Konstrukcijska novost so tri omrežene odprtine na spodnjem robu kupole. Namenjene so večji stabilnosti pri spuščanju. Zrak, ki se pretaka skozi te odprtine povzroči minimalno drsenje naprej in zaduši nihanje reševalnega padala.

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

Novičke

Alan Jereb

Adrenaline

Fastbat je »miniwing« španske firme Adrenaline. Pravijo, da je krilo hitro, a hkrati dobro planira. Dostopno je v 17 m² zvedbi in 19 m² izvedbi ter standardnih barvah, ki jih je mogoče dopolniti s poljubno grafiko ali sliko.

(www.adrenaline.com.es)

Advance

IOTA je visoki EN B, namenjen ambicioznim XC pilotom. Tehta 4.45 kg (S) ter se ponaša z dobro odzivnostjo ter AirScoop prednjim robom, ki skrbi za boljšo odpornost pred porušitvijo vzgona. Kupiti ga je mogoče v štirih velikostih ter petih barvah. Cena za slovenski trg znaša 2564 evr. (www.advance.ch)

AirDesign

Susi 2 je »mini wing, ki je majhen, lahek, enostaven na vzletu, a ima hkrati dobro fineso. Pravijo, da brez problemov premaga tudi večje preskoke in se dobro obnaša tudi v zelo močnem vetru. Zato je primeren za širšo množico uporabnikov in dostopen v standardni oz. super-lahki izvedbi ter v štirih velikostih: 14 m², 16 m², 18 m² in 20 m². (www.ad-gliders.com)

Dudek

Ob dvajseti obletnici so pri podjetju Dudek predstavili novo »XX« serijo padal. Prodajali se bodo v barvah, ki bodo predstavljale štiri osnovne elemente (zemljo, vodo, ogenj in zrak). EN A padalo Nemo XX omogoča »enostavno« motorizirano ali nemotorizirano letenje za pilote, ki so pravkar zapustili gnezda. V primerjavi s prejšnjo verzijo padala Nemo je ta »three-liner« nekoliko okretnejši in bolje planira. Dostopen je v petih velikostih, 45 kg – 135 kg.

(www.dudek.eu)

Dudek

Orca XX je certificirana do 215 kg in namenjena tako tandemašem kot motoriziranemu letenju. Dobro blaži turbulence in ponuja dobršno mero pasivne varnosti. Kljub temu pri Dudeku pravijo, da krilo ponuja performanse, primerljive s »solo« krili. Je »four-liner« s »shark-nose« vstopom za zrak ter notranjimi ojačitvami. 41 m² je certificirano EN B. (www.dudek.eu)

Fly7000

Chogori je sedež, namenjen vol-bivakiranju. Ima nastavljen kot sedalne plošče, 15 cm debel penasti protektor hrbta (katerega je moč zamenjati z spalno vrečo) ter 26 l velik prostor za shranjevanje opreme. Tehta 3.6 kg (M) oz. 3.3 kg Chogori Light in je dostopen v štirih velikostih. (www.fly7000.com)

GIN

GTO 2 je EN D krilo visokih performans, izdelano na podlagi izkušenj, pridobljenih na X-Alps tekmovanju, ter z uporabo dizajnerskih rešitev Boomeranga. Namenjeno je izkušenim XC pilotom. GTO 2 M velikost tehta 4.26 kg in zanj pravijo, da je kompaktno, natančno v zavojih, dobro vodljivo pri nizkih hitrostih ter odlično pobira. Kupiti ga je mogoče v velikostih S, M in L (v prihodnosti tudi XS). (www.gingliders.com)

Adrenaline Fastbat



Advance Iota



Dudek Orca XX



Gin GTO 2



Nervures

Whizz je hibrid med visokogorskim in »speedflying« padalom ter je lahek ter vzdržljiv. Dizajniran je bil z idejo enostavnih štartov in pristankov na majhnih površinah. Ima ojačitve na sprednjem robu in optimizirano vpetje vrvic. Dostopen je v treh velikostih: 18 m² (EN C 50 kg – 75 kg), 20 m² (EN B 55 kg – EN C 100 kg), 22 m² (EN A 60 kg – 95 kg). Z lahkimi gurtami najmanjši tehta 2.58 kg in največji 2.84 kg. Standardne gurtne skupni masi dodajo 320 g.

(www.nervures.com)

Niviuk

Pri Niviuku pravijo, da je Icepeak 8 postal hitrejši, bolj dinamičen, z boljšimi performansami ter manj zahteven. Upoštevajoč CIVL Competition Class certifikacijske zahteve, je krilo namenjeno za tekmovanja. Dostopen je v treh velikostih in dveh barvah.

(www.niviuk.com)

Niviuk

»Grand Touring« je vzdevek Niviuk-ovega novega EN C padala Artik 4. Pravijo, da je kompakten, stabilen in udoben ter da se finesa lahko primerja z EN D padali. Dostopen je v petih velikostih in štirih barvah.

(www.niviuk.com)

Ozone

Swift 4 je Ozone-ovo lahko krilo, ki tehta 4.19 kg (MS) in je 1.3 kg lažje od Rush 4. Ozone pravi, da je dobro odzivno, bolj natančno ter z boljšim feedbackom od Rush 4 in v isti sapi dodajajo, da je to najboljše krilo, ki so ga kdaj izdelali za to kategorijo letenja. Certificiran je kot EN B, vendar ni primeren za začetnike oz. za pilote z malo urami nalleta. (www.flyozone.com)

Sky

Anakis 3 je padalo, namenjeno začetnikom in pilotom srednjega razreda, ki želijo varnost brez odrekanja vodljivosti in performans. Pri Sky pravijo, »da naj pilotov ne zavede A certifikacija pasivne varnosti«. Certificiran je EN A in dostopen v petih velikostih. Srednja velikost tehta 4.6 kg. (www.sky-cz.com)

Skywalk

Arriba 3 je lahko padalo, ki temelji na Tequila 4 in spada v nižjo EN B kategorijo. Z dobro pasivno varnostjo je krilo primerno za pilote z malo nalleta. Pri Skywalku ga primerjajo prav s Tequila 4, ki je odletela 303 km dolgo špuro. Glede na to, da ima Arriba v primerjavi s Tequilo nekoliko nižjo težo in tanjše vrvice, pravijo, da so te številke dosegljive tudi na tem padalu. Dobiti ga je mogoče v štirih velikostih in razponu teže med 3.9 kg in 4.9 kg. (www.skywalk.info)

Swing

Swing-ov Spitfire 2 je speedriding krilo, optimizirano za štarte s smučmi. Zaradi nizke teže in kratkih vrvic je krilo odlično vodljivo ter ponuja dober feedback uporabniku. V primerjavi s predhodnikom ima ta verzija nekoliko boljšo fineso ter daljše komande. Kupiti ga je goče v šestih velikostih (9 m² – 18 m²). Manjše velikosti so namenjene izključno izkušenim pilotom, medtem ko so 13 m² in 15 m² primerne za začetnike ter 18 m² za tandemaše. (www.swing.de)

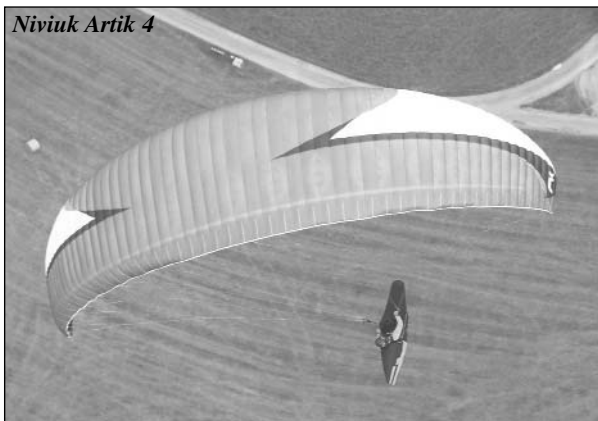
UP

Pri podjetju UP pravijo, da so performanse EN C Trango XC3 primerljive z EN D padali. Njihovo vodilo razvoja tega krila je bilo »zvišaj najvišjo hitrost ter izboljšaj performanse, ostalo pa ohrani tako, kot je«. (www.up-paragliders.com)

Niviuk Icepeak 8



Niviuk Artik 4



Niviuk Artik 4



PRELETAŠI

FAI 200 km 'klub'

Začela se je nova preletaška sezona in prihajajo najdaljši in najlepši dnevi. Navušenje med piloti raste in delajo se plani, kaj vse bi se lahko še odletelo. Ko pomislim na svojo lansko sezono, me spomini odnesejo:

1. na lepo letenje na uvodnem tekmovanju "Paragliding winter CUP", kjer lahko tekmovalci primerjamo, kako letijo nova padala :-)
2. na »gigantski« 200 km+ prelet z NOVA ION3.

Ta prelet sva z Urošem Bergantom načrtovala, tako da sva potrpežljivo čakala na dan, ko bodo vremenske razmere ugodne. In tako je lanskega junija le prišel dan, ko sva oba preprosto vedela, da ga je treba izkoristiti - doma pa sem imel »le« ION3. Vedel sem, da je možno s šolskim padalom odleteti omenjeni FAI trikotnik, nisem pa bil prepričan, ali bom sam to zmozel ali ne ... Pred tem sem imel naletenih le skromnih 25 ur, pred mano pa je bilo zahtevnih 8 ur koncentracije in aktivnega letenja. Teren sem po odsekih poznal (skoraj v celoti), zato me to ni skrbelo. Adrenalin se je začel že na poti - najprej naju je ujel avstrijski radar (k sreči je bil relativno poceni), potem vožnja s taxijem na znano avstrijsko vzletišče Hochstein pri Lienzu (ki ni bila poceni), nato pa se je začela uživanja.

V zraku sem pričakovano zaostajal za Urošem, ki je letel z Mentorjem 3 in me je na določenih točkah nesebično počakal. Med letom sem večkrat pomislil, kako je lepo leteti s padalom, na katerem praktično nimaš nobenih skrbi ... Prišel pa sem tudi v situacije, ko sem si zaželel malo bolj vitkega - tekmovalnega padala, vendar le na določenih odsekih. Vesel sem bil, da sem izkoristil opremo, ki mi je bila na voljo. Nisem pa pričakoval, da bom na koncu dneva in po skoraj devetih urah zahtevnega letenja pristal spočit in poln energije. Z Urošem sva se vesela odpravila proti domu in se zaradi zanimive debate in izmenjave izkušenj pozabila ustaviti in malo okrepčati ... No, v Sloveniji sva se končno ustavila, a kaj, ko je bilo že vse zaprto (le kako bova sedaj lahko nazdravila z zasluženim pivom?).

Dvestokilometrski FAI trikotnik v Sloveniji ni odletelo prav veliko pilotov (Uroš Bergant ima v lasti 3 FAI trikotnike, večje od 200km, ki jih je odletel z NOVA Mentorjem, Jošt Napret je s prototipom tekmovalnega padala 777 King odletel prvi "slovenski" FAI 200 trikotnik ... in potem sem se v ta "klub" vpisal tudi jaz s šolskim NOVA ION3 padalom). Nekateri so bili mnenja, da želim s tem letom poskrbeti zgolj za reklamo, sam se s tem nisem obremenjeval in mi je FAI trikotnik 200km+ predstavljal osebni cilj.

Spomini so res lepi in upam, da mi bo tudi to sezono uspel kakšen podoben podvig.

Pripravil: Dušan Djurkovič

Menu www.nova.eu/si Padala

Pripravljeni na nove avanture?
PRION 3 - vsestransko padalo

ION 3 light
Zmogljivosti za vsakogar

NOVA sedeži
Odlična zaščita pilota

NOVA

Pomladni FAI trikotnik 264km
MENTOR 4

DEMO padala na voljo v velikosti:

XS (70-90kg)
S (80-100kg)
M (90-110kg)
L (100-130kg)

f g+ 031 304 543 MistyDule

PREDSTAVITEV PADALA

NOVA Mentor 4

Kako bi vam lahko najbolje opisal padalo Mentor 4? V bistvu gre za izboljšano različico oz. mešanico najboljših karakteristik vseh Novinih »mentorjev« do sedaj, ki so jih v NOVI še dodatno oplemenitili z nekaj inovacijami. Omenjena mešanica in usklajenost vseh karakteristik je trgu ponudila padalo z »zmagovalnimi« lastnostmi: okretnost, dobro letenje v veter, uporaben gas, varnost ... Znano je, da NOVA v Mentorje usmerja večino svoje energije in s tem narekuje ter postavlja ostalim konkurenčnim podjetjem visoka merila. O samih sposobnostih

padala ni več vredno izgubljati besed, saj je padalo sedaj preverjeno tudi na slovenskem trgu, odzivi in povratne informacije pilotov so odlične, izkazalo pa se je tudi na tekmovanjih in XC preletih ter tako ponovno poskrbelo, da je "konkurenca" povsila glave.

Na področju XC letenja so v avstrijsko-italijanskih Alpah že sredi aprila 2015 odleteli kar nekaj preletov preko 200km (FAI trikotnik). Tudi na letošnjem uvodnem tekmovanju na Lijaku (Paragliding Winter CUP) je Mentor 4 v svojem razre-

du zmagal, za sabo pa je pustil tudi padala višjega razreda.

V Sloveniji so na voljo tudi demo padala za test. Priporočam, da demo padala izkoristite in jih testirate na vašem domačem hribu, kjer so vam razmere znane in se lahko osredotočite le na svoje občutke ob letenju Mentorja 4 in uživate v zraku. Na ta način boste iz prve roke pridobili informacije o padalu.

Želim vam, da izberete pravo padalo zase, predvsem pa odlično sezono ter varne, mehke pristanke.

Pripravil: Dušan Djurkovič



NOVA novosti

XC contest

NOVA je razpisala nov XC izziv po klasah. V vsaki klasi lahko zmagate in si nato izberete sedež iz njihove nove kolekcije. V tem izzivu ne smejo sodelovati team piloti, zaposleni, posredniki ..., saj je namenjen samo prostim letalcem, ki od NOVE niso deležni kakršnih koli ugodnosti. Več si lahko preberete: <https://www.nova.eu/si/xc/>

Sedeži

NOVA je izdelala čisto novo kolekcijo sedežev za vse vrste užitkov (sedeži so dobavljivi v enem tednu):

- super lahek gorski sedež (tudi v kombinaciji nahrbtnik in protektor)
- lahek rekreativni sedež s protektorjem, ki deluje že pred vzletom in
- udoben in lahek XC sedež za posebna doživetja.

NOVA Prion3

To je novo šolsko padalo, s katerim lahko odletite svoje osebne rekorde brez stresa, kajti varnost je pri tem padalu na izredno visokem nivoju. Ugodna cena za šolarje in šole!

ZA BOLJŠO VARNOST

Razumevanje odpiranja padala

Deformacije padala smo komentirali že po dolgem in počez. Kako in zakaj do njih pride, torej že vemo in zato je skrajni čas, da se vprašamo, kako poteka odpiranje padala. Obstajajo različni načini odpiranja padala, kar posledično vodi tudi do različnih varnostnih stopenj padal.

V primeru nenadne deformacije ločimo tri možne izide:

- postopno odpiranje
- sunkovito odpiranje
- padalo ostane zaprto

Postopno odpiranje padala

S stališča varnosti je zagotovo najboljša pot deformiranega padala nazaj do normalnega leta preko postopnega odpiranja zaprtega dela. Za primer vzemimo 60% enostransko zapiranje. V postopnem odpiranju se bo zaprti del počasi polnil z zrakom iz odprtega dela padala. Deformacija se bo v počasi manjšala iz 60 na 50, nato na 40, 30, 20, 10 %, vse dokler ne bo padalo spet v normalnem letu. Tak postopek lahko traja le nekaj ali pa tudi 15 sekund. Taka reakcija padala na deformacije je normalna in bistveno pripomore k večji pasivni varnosti. Zrak doteka v zaprto stran padala iz odprtega dela preko reber v notranji strukturi. V počasnih posnetkih se zelo lepo vidi, kako se postopoma polni zadnji del padala.

Sunkovito odpiranje padala

Do agresivnega odziva lahko pride na vsakem padalu, le da imajo nekatera bistveno večjo tendenco k takemu početju. Toda sam način odpiranja niti ni tako problematičen, bolj nevarno je tisto, kar sledi taki reakciji, še posebej, če je padalo že rahlo pred pilotom. Če je v času deformacije padalo točno nad vami in se po agresivnem odpiranju ne zgodi nič posebnega, potem enostavno nadaljujete s svojim letom. Toda sunkovito odpiranje padala, ko je to pred pilotom, se lahko hitro konča v dveh različnih in zelo nevarnih situacijah.

V nemščini je situacija znana kot »Gegenklapper« - »nasprotno zapiranje«. Kar se zgodi, je to, da se kmalu po prvem zapiranju pojavi še hujše zapiranje na nasprotni strani. Toda ne prehitvajmo,

pojasnimo situacijo po korakih. Recimo, da se vam je na levi polovici zaprlo padalo. Prišlo bo do obrata v levo smer, čemur bo sledil tudi pilot v sedežu. Nato se, medtem ko je padalo še v skoku v levi obrat, zaprta stran sunkovito odpre. Taka kombinacija povzroči izjemno negativen učinek na desni strani padala, zato se ta polovica nemudoma zapre. Sedaj pa glavni problem. Pilot je zaradi prvotnega zapiranja kupole že v rotaciji v levo smer, ko se mu zapre desna polovica, zaradi česar začne padalo krožiti v desno. Popoln recept za navitje: pilot v levi rotaciji in kupola nad njim v desni. (Če se to zgodi med certificiranjem padala, je testiranje takoj končano in padalo certifikata ne prejme.)

Drug možen izid nasprotnega zapiranja je popolno frontalno zapiranje, medtem ko je padalo pred pilotom (situacija, znana pod imenom kaskada). Tudi v tem primeru se certificiranje padala nemudoma prekine.

Morda se zdi, da se certificirana padala torej ne bi smela odpirati sunkovito. Žal pa se izkaže, da ste obe omenjeni situaciji močno odvisni od oblike in izvora prve deformacije, zato je v sklopu postopka certificiranja zelo težko natančno predvideti, kakšna je narava padala. Na testih so vse deformacije podobne, v realnem svetu pa so vseh oblik in velikosti.

Brez odpiranja

Nekatera padala nimajo prav nobene tendence po samodejnem odpiranju zaprtega

dela. Običajno je razlog za to ta, da so luknje v rebrih padala enostavne premajhne. V tem primeru je treba zaprtemu delu pri odpiranju pomagati s »pumpanjem« zavor, kar sploh ni tako grozen problem, razen na padalih v nižjih varnostnih razredih, kjer so večinoma začetniški piloti. Po mojem mnenju so padala, ki se ne odpirajo, še vedno bistveno bolj varna od tistih, ki imajo tendenco k agresivnemu vračanju v normalni let.

Vzroki za agresivnost

Navadno je vzrok za sunkovito odpiranje v tem, da uho padala zajame nekaj zraka in sunkovito razpre zaprto stran, namesto da bi se ta postopoma polnila preko notranjih povezav. Odpiranje je lahko tako zelo sunkovito, da hkrati tudi zelo močno počí! Tudi vrvice so se že strgale.

Kaj lahko storite?

Ne prav veliko. Morda še največ s tem, da se enostavno izogibate padal, za katera je znano, da rada skačejo pred pilota ali se sunkovito odpirajo. Na žalost lahko naravo padala dodobra spoznate le po nešteto zapiranjih na tečaju ekstremnih manevrov nad vodno gladino. V zraku bodite aktivni in pripravljeni na deformacije, da jih zaustavite, še preden do njih zares pride. Preventiva je v tem primeru zagotovo boljša od kurative.

Cross Country, Edition 159

Prevod: Mitja Jančič,
DJP Metulj Rimske Toplice





everlast
double coating



gradient
www.gradient.cx



Zakaj Gradient?

- + Uporaba obstojnejšega materiala "Everlast"
- + 15-letni razvoj in izdelava tehnično brezhibnih modelov
- + Proizvodnja v Evropski Uniji
- + 1-letna POLNA Gradient garancija
- + So kljub uporabi boljših materialov cenovno ugodni
- + Možnost testiranja jadrlnih padal pred nakupom



Prodajni mesti

Stenar.si (040 153 490 - Gašper) www.stenar.si

Jelkin Hram (041 953 370 - Klavdij) www.jelkin-hram.com



NAGRADNA KRIŽANKA **stenaar.si**



NOVO OGLASITE SE KAJ V NOVI TRGOVINI V ZELEZNIKIH	BESTAVIL: JAKOB KOVAC	TEK NA 42,125 km	STROKOV- NJAKI ZA ANATO- MIJO	ZDORNJI DEL PLANICE	EKONO- MIST	BRTANSKI OTOK V IRSKEM MORJU	STARO- GRŠKI ZDRAVNIK IZ KAPA- DOKIJE	BLAČOVNA ZNAJKA SAMOLE- PILNIH TRAKOV	VEZNIK	MASA V KILO- GRAMH (POG.)	ANONIMEN PISEK (KULČ.)	Z BOGO- SLUŽIEM ZDRUŽEN OGLED PRVIH KRSTJA- NOV, TUDI DUHOVNA LJUBEZEN
	ZNANOST O ŠTEVI- LNIH, RA- ČUNSTVO							8				
	ROMAN RUSKEGA PISCA TOLSTOJA											6
AM. PUNK SKUPINA (1979-1995) ORODJE ZA ŽETEV				2					MOČVIREN TRAVNEK			
HRVAŠKI NAROCNI PARK, KANJONSKA DOLINA V JV DELU VELEBITA Z VELIKO PLEZALNIH SMERI	MUCO OSEBA, KI SO JO OKRADLI	7				VULKAN V OVATEMALI (3789 m) SAN ANTONIO						
PORTO- ROŽ (ITA.)								TEREN- SKO VOZILO, TERENEC		5		
ANG. BI ARSENAL- OV NOGO- METAŠ, CHUBA				4	VELIKO TRAVEN		3	ZA MENE	9			
AVTOMOB. OZNAKA KRAJNA	11		NIKELJ TRAJEKT- NA LUKA NA ORESU									
23. ARABSKA ČRKA			OGLAŠAN- JE KOZ	KAJVIŠJI VZOR, IDEALJI								
OTEKLINE V TROVU ZARADI NABIRAN- JA TENOC.												
ZHEDA, KAOS												12
MILO SE STORITI, STORITI SE ...	1											
ZDAK (POG.)												10
AVTO- CESTA			KAZALNI ZAMEK									

Geslo nagradne križanke nam najkasneje 14 dni po izidu Ikarja pošljite na e-mail
 naslov: info@stenaar.si
 Izžrebali bomo 3 nagrade:
 1. nagrada: DARILNI BON V VREDNOSTI 50 € za nakupe v spletni trgovini stenaar.si
 2. nagrada: DARILNI BON V VREDNOSTI 30 € za nakupe v spletni trgovini stenaar.si
 3. nagrada: DARILNI BON V VREDNOSTI 20 € za nakupe v spletni trgovini stenaar.si

Izbiira opreme v trgovini je zelo pestra, izbirate lahko med različnimi artikli vodilnih
 proizvajalcev opreme za prosto letenje in druge dejavnosti. Darilni bon lahko
 unovčite za jadrnalna padala proizvajalcev UP, GRADIENT, 777 in NOVA, sedeže
 proizvajalcev SUPAIR in KORTEL ali katerokoli drugo opremo v naši ponudbi.
 Nagrajenci bodo obveščeni z e-mail sporočilom.

GESLO:

1	2	3	2
---	---	---	---

2	4	5	6	4	7	8
---	---	---	---	---	---	---

9	3
---	---

6	3	10	11	3	12	4
---	---	----	----	---	----	---



NOVI ADVANCE LIGHTNESS 2

Lahek. Udoben. Varen.



ADVANCE
LIGHTNESS 2
HIKE & FLY & XC

Novi sedež LIGHTNESS 2 je udobnejši in varnejši od predhodnika. Izboljšana je aerodinamična oblika, penasti protektor je EN/LFT certificiran, prostor za rezervno padalo pa je po novem integriran v sedežu. Dobavljiv je v treh velikostih in eni barvni kombinaciji, skupaj z novim nahrbtnikom Lightpack 2 ter kompresijsko vrečo Compressbag light za zmanjšanje volumna padala. Ob vseh izboljšanih lastnostih, vam novi LIGHTNESS 2 s svojimi dodatki tako omogoča obenem tudi več udobja pri nošnji jadrarno padalske opreme na vaših "hike & fly" izletih in potovanjih. Več informacij o sedežu najdete na www.huuhuu.si

Zastopstvo za Advance: Huu Huu paragliding - šola JP; SIV tečaji; tandemski poleti; XC izleti; oprema in servis
Klemen Sovan / 031 848 267 / klemensovan@gmail.com / www.huuhuu.si



REKLAMA 777 MAJ