



IKAR

NOVEMBER 2014



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

Jadralna padala in oprema



X-dreamfly.ch



Zastopa in prodaja

041 953 370

jelkin.hram@siol.net

**PARAGLIDING CENTER
JELKIN-HRAM.COM**





NOVICE, POROČILA, ...

Iz ZPLS

Izteka se letošnje koledarsko leto, ki predvsem za daljše prelete in organizacijo tekmovanj vremensko ni bilo tako idealno kot nekatera prejšnja leta. Kljub temu se je dalo veliko leteti rekreativno, precej pa se je povečalo tudi letenje v povezavi s hojo do vzletišč, tako imenovani »hike & fly«. Že nekaj let ugotavljamo, da je letenje slovenskih prostih letalcev na zavidljivi ravni glede same varnosti letenja, kar je posledica dobrega dela šol jadralnega padalstva in jadralnega zmajarstva, delovanja naše zveze ter seveda tudi organiziranosti dela v smislu skupnih letenj v samih društvih.

Planiranih je bilo nekaj večjih dogodkov. Po lanski odlični izvedbi zaključne prireditve ZPLS v Kranju letos kljub

objavljenemu razpisu za organizacijo, v katerem so bili objavljeni zelo ugodni pogoji glede finančne pomoči zveze, ni bilo nobene prijave s strani društev.

Tudi visokim obletnicam začetkov jadralnega zmajarstva in jadralnega padalstva je bila v skupni organizaciji DPL Lesce Bled in ZPLS namenjena prireditve v Begunjah, pa jo je v oktobru dva tedna zapored zagodlo vreme.

Čeprav so bile v prvem delu sestavka namenjene pohvale delu društev glede varnosti letenja, pa naj bi bilo v društvih tudi več povdarka organiziranju skupnih dogodkov in prireditve, tako društvenih kot meddruštvenih. Razen nekaj izjem, ki se tudi na takšen način pokažejo s svojo dobro organiziranostjo in delom, se tega

loti bolj malo društev. Naša zveza ima posluš za takšne dogodke, saj je njena glavna naloga prav skrb za pilote rekreativce, njihovo izobraževanje in njihovo varno letenje.

Verjamemo, da se bo v prihodnjem letu našlo nekaj društev, ki bi svojo prireditve združilo z dnevom ZPLS ali z zaključno prireditvijo ZPLS. Kot že vsa leta bo za takšne dogodke zopet razporejen in pripravljen del finančnih sredstev zveze. Priznanja in plakete, ki so bile predvidene začetnikom prostega letenja, kakor tudi pokale za najboljše pilote ZPLS v letošnjem letu, bomo podelili na skupščini ali kakšni večji prireditvi v spomladanskem delu prihodnjega leta.

Srečko Jošt, predsednik ZPLS

PRENOVLJENE SPLETNE STRANI ZVEZE ZA PROSTO LETENJE

V mesecu oktobru smo opravili obsežno preново naših spletnih strani www.sffa.org. Vse obstoječe vsebine so bile v celoti ohranjene, nova je grafična podoba spletne strani. V želji po večji preglednosti so bile odstrani in prispevki reorganizirani, vnos vsebin je poenostavljen.

Spletne strani zveze so vir informacij za slovenske in tuje pilote za letenje v Sloveniji. Na njih najdete podatke o vzletiščih, vremenskih postajah, izobraževanju pilotov, športnemu dogajanju na tekmovanjih in drugih dogodkih, novice in obvestila zveze in klubov, ...

Vabljeni ste k nadaljnjem razvoju strani. Na njih je prostora za različne novice, obvestila, reportaže in druge prispevke. Kdor želi sodelavati pri urejanju, naj kontaktira administratorja strani: info@niceclouds.com, 040 153 490, da uredimo dostopne podatke. Iz vsakega kluba naj bo vsaj en predstavnik, ki bo objavljaj ali sporočal klubsko dogajanje. Preglejte tudi vzletišča s katerimi upravljate, potrebno bi bilo obnoviti slike in opise. Prispevke lahko pošljete tudi na naš e-mail naslov.

Gasper Prevč

VETRNE VREČE ZA REGISTRIRANA VZLETIŠČA IN PRISTANKE

Na letošnji skupščini ZPLS je bilo sprejeto, da se izdelajo vetrne vreče z znakom ZPLS za vsa registrirana vzletišča in pristanke v Sloveniji. Vetrne vreče lahko predstavniki društev, ki upravljajo s temi vzletišči, že prejmejo. Vse informacije o tem lahko dobite pri Brigiti Jarc, tajnici ZPLS.

#	vzletišče	društvo
1	Lijak	Polet NG
2	Dobrča	DPL Lesce Bled
3	Kebelj	Kal Slovenska Bistrica
4	Kopitnik	DJP Metulj
5	Planja	JPD Kanin
6	Srednji vrh, Matajur	Društvo Adrenalin PG team Gornje Posočje
7	Golte	KJP SKY
8	Nebesa nad Sentrupertom	ZD Prelet Sentrupert
9	Konjiška gora	DJP Kajuh Frankolovo
10	Studor	DJP Bohinj
11	Križe	DJP Kondor Radeče
12	Kriška gora	JPK Kriška gora
13	Kobala	DPL Posočje
14	Vrše	DPL Posočje
15	Kovk	JPK Kovk Ajdovščina
16	Lisca	DJP Kondor Radeče
17	Štalekar	DPL Abuh
18	Ošven	DPL Abuh
19	Pernice	DPL Abuh
20	Malič	DJP Albatros Celje
21	Gozd	JPK Kriška gora
22	Vogel	DJP Bohinj
23	Vrše	DPL Viharnik
24	Smuk	DJP Cumulus
25	Ambrož pri Slatnerju	AK Kimfly
26	Ambrož, zgornja poseka	DJP Polet Kamnik
27	Kuk	Društvo Adrenalin PG team Gornje Posočje
28	Vogar	DJP Bohinj
29	Grpišca (Kranjska Gora-jug)	DPL Lesce - Bled
30	Kobariški Stol	Društvo Adrenalin PG team Gornje Posočje

ZA VSE ČLANE ZPLS

Torbica za prvo pomoč in reševanje

V praksi se kaže, da kljub osveščanju o tem, da je to potrebno, večina pilotov v letalnem sedežu nima nobenih pripomočkov ali sredstev za morebiten primer nezgode. Zato je upravni odbor naše zveze pripravil idejo o tem, da se v letošnjem letu razdeli vsem članom ZPLS osnovni komplet za prvo pomoč in reševanje. Na letni skupščini so to podprli tudi predstavniki društev in po pregledu finančnih sredstev ugotovili, da se lahko sprejme sklep, da se pristopi k realizaciji tega projekta.

Kar nekaj časa se je iskalo najbolj ugodno ponudbo za predlagano vsebino kompleta. V mesecu oktobru je bila stvar dokončana in torbice z osnovnimi pripomočki so pripravljene za delitev po društvih. Poslane bodo na naslove društev, predstavniki društev pa jih lahko tudi dvignete pri tajnici zveze.



V kompletu je:

- torbica
- navodila za najnujnejše ukrepe prve pomoči
- trikotna ruta - 2x
- prvi povoj
- elastični povoj
- sterilna kompresa
- obliž (2, 5 cm x 5m)
- obliž (8 x 10 cm)
- škarje z zaobljeno konico
- piščalka
- najlon vrvica
- dvostranska metalizirana folija (za mraz ali vročino)

En del vsebine je za prvo pomoč pri ranah in poškodbah, drugi del vsebine pa je namenjen reševanju iz drevesa ali iz zahtevnega terena. To so piščalka, najlon vrvica za dvig glavne vrvi in metalizirana folija za temperaturno zaščito.

Apeliramo na vse pilote, da naj postane torbica obvezen del letalne opreme. Preprečimo, da bi se znašli v situaciji, ko bi bilo neposedovanje kateregakoli dela vsebine tega kompleta lahko življenjskega pomena. Priporočljivo je tudi, da je v letalnem sedežu na čimbolj dosegljivem mestu.

Srečko Jošt



JZ TEKMA V MAKEDONIJI

Kruševo open 2014

V začetku avgusta sem se odpravil v Makedonijo, v deželo Aleksandra Velikega, sonca (320 sončnih dni na leto), zmerne termike, visokih baz - preko 3000m, prijaznih ljudi, odlične kulinarike in z obilo antične kulture še iz časov mikencev 1600 p.n.št.

Center dogajanja tekme je bilo Kruševo, majhno mesto s 5000 prebivalci na višini 1300m, ki je stisnjeno v kotlino, pod sam vrh pobočja, kot v nekakšen amfiteater nad neskončno plodno ravnico Pelagonije na višini 600m. Iz mesta do starta je samo nekaj minut vožnje in pridemo na zelo zgledno urejeno

vzletišče, ki je prava meka in kolaž evropskih letalcev. Dnevno je bilo v zraku preko 100 jadrlnih padalcev in zmajarjev.

Hrvaška ekipa mi je pripeljala zmaja in klubsko kolegico Wilhelmo, sam pa sem prišel z letalom v Skopje.

Počutil se sem kar nekoliko osamljen, saj sem bil edini Slovenec zmajar na tem tekmovanju. Družbo mi je delala zajetne skupina slovenskih JP z Mickotom Pidalcem na čelu, ki je poskrbel tudi za mojo nastanitev. Enkrat sem dobil tudi obisk Dolenjčkov, ki so zmajarili na Ohridu.

Organizator »Kruševo open 2014« je bil klub iz Ohrida, ki je vso organizacijo tekme več kot korektno izpeljal. Hvala organizatorju in Nikoli Barakovskemu. Samo tekmovanje se je odvijalo v obdobju desetdnevni kulturno-zabavnih prireditev v čast Kruševske republike, ki se je uspela za deset dni osamosvojiti izpod turškega jarma leta 1903. Posledice te osamosvojitve so bile za domačine pogubne, saj se jim je turški imperij krvavo maščeval.

Že v nedeljo, prvi dan treninga sem se dobro spoznal z nezahtevnim terenom in dejansko obletel skoraj vse pomembne obratne točke z višinami preko 2900m. Drugi dan treninga smo se ob rahlem SV odpravili na ravnino Pelagonije, da se podrobneje spoznamo z ravninsko termiko. Ugotovil sem, da bom rabil še nekaj treninga in da bo ob pomoči množice JP nekako lažje.

V torek, 5. avgusta, smo začeli s prvim tekmovalnim dnevom in nekoliko krajšo disciplino za ogrevanje. Kljub občasnim izpadom mojega višinomera se je dalo zelo lepo odleteti ob šibki termiki, kjer si moral dati prepotentne živce na stran, počasi pobirati vsa dviganja in se ne predati do podna. Termična dviganja smo pobirali tudi pod 100m.

Pristanki so tukaj nekaj posebnega, kljub neskončnim ravninskim poljem tobaka, paprike, pokošenih žitnih polj, je zelo pomembno, kje boš pristal. Vsa ta polja so preprejena s kanali in poljskimi potmi, ki so prevozne samo s traktorji in so kilometre in kilometre oddaljene od civilizacije.

Ob zmerni termiki in dviganjih do 2300m smo od petih tekmovalnih dni odleteli tri regularne dneve. V sklopu »Kruševo open 2014« so Hrvatje imeli tudi svoje DP.

Sam pa sem od sedmih dni bivanja na Kruševu odletel pet čudovitih poletov. Splošni vtis: drugo leto pridem ponovno, vendar za dlje časa.

Rezultati:

Nikola Barakovski MK	2097 točk
Andrej Mravlje SLO	1075 točk
Alen Milošević CRO	1058 točk

Pripravil: Andrej Mravlje



TEKMA V NATANČNOSTI PRISTAJANJA ZA JP

4. Evropsko prvenstvo

V Srbiji, natančneje v padalskem Vršču se je od 31. avgusta do 7. septembra odvijalo 4. Evropsko prvenstvo v natančnosti pristajanja. Na prvenstvu je sodelovalo 65 pilotov jadrlnih padal, ki so predstavljali 13 evropskih držav. Seveda na tako pomembnem tekmovanju ni manjkala tudi reprezentanca Slovenije, ki je na samo prvenstvo prišla z velikimi ambicijami. Reprezentanco so sestavljali naslednji piloti: Matjaž Ferarič, Sašo Slabajna in Rok Preložnik (KŠL Čuk Dravograd), Matjaž Sluga in Anton Svolfšak (DJP Zlatorog Laško), Damjan Čretnik in Mojca Pišek Lintvar), Tanika Virtovšek (Eol Celje) in Jaka Gorenc (KPL Kanja Dolenjske Toplice). Vse niti organizacije in vodenja slovenske reprezentance sem tudi to leto (verjetno uspešno) prevzel Franc Unuk (DJP Zlatorog Laško).

V nedeljo popoldne smo se zbrali vsi člani na preverjanju dokumentov. To je bil tudi edini dan, ko so razmere dopuščale treninge na rezervni lokaciji na startu Kušljan. Za naslednji dan nam je bil obljubljen uradni trening, vendar je pogled skozi okno dal vedeti, da so pogoji slabi in da bo težko pričeti prvenstvo. Pa lepo po vrsti ...

Ponedeljek

Pa se je začelo zares. Po včerajšnjem brifingu vodij ekip smo danes doživeli še safety brifing, kjer so nas podučili o vsem, kar moramo, kaj ne smemo in kaj bi lahko. Objavljajo tudi novico, da premočno piha za trening, zato je tekmovanje prestavljeno na naslednji dan. Dan izkoristimo za ogled mesta, poležavanje, kolesarjenje, ogled trgovin, predvsem pa smo navdušeni nad nekaterimi cenami v trgovini. Zvečer nas čaka še svečana otvoritev, party, dolga noč in jutri prva serija skokov. Glede na to, da otvoritev ni bila ravno oh in sploh, smo kaj hitro v hotelu ob debati in pričakovanju naslednjega dne.

Torek

Pogled iz hotelskega okna izgleda obetavno - rahlo oblačno, veter malih moči. Ob pol desetih bo padla odločitev, na katerem startu bi naj danes startali. Vsi naši reprezentanti se odlično počutijo,

velike treme ni čutiti, tako da krenemo že kar od začetka v popolni boj za vrh Evrope. Veter se spreminja, vmes dežuje, a smo kljub vsemu le končali prvo serijo. Čakali smo vse tja do 16. ure, da je veter končal misijo od zadaj. Dosegli smo odlične rezultate, kar se je pokazalo zvečer pri gostobesednosti naših reprezentantov.

Sreda

Zopet smo se zbudili v tih deževen dan. Lahko bi rekli, da celo malo slabši kot včeraj. Razlika je samo v tem, da včeraj navsezgodaj ni deževalo. Zato smo se odpravili na start na Vršački grad. V spremenljivih pogojih nam je uspelo spraviti v dolino več kot polovico tekmovalcev. Naši klasično dobro skačejo, nato nam dež onemogoči nadaljne tekmovanje. Preostali čas smo si krajšali s posedanjem v hotelu, ob igri taroka in branju knjig. Vzdušje v reprezentanci je dobro in vsi komaj čakamo današnje nadaljevanje tekmovanja - na zaključek druge serije. Upam, da se nas bo vreme usmilo in da bomo lahko lahko pričeli tudi s tretjo serijo. V tej seriji smo že napravili izjemen ekipni rezultat (14 cm-štejejo štirje najboljši rezultati ekipe), ki pa ga lahko še izboljšamo. V vsakem primeru držimo odlično pozicijo za borbo z najboljšimi. Ampak vreme pa kar po svoje. Kljub temu pošljejo 14 tek-

movalcev, ki še niso končali serije, na start, pa jih hitro potem zopet peljejo v hotel. Ta poteza se je malo kasneje pokazala za zelo napačno.

Četrtek

Meteorološka napoved še kar naprej kaže slabo vreme, zato se organizator odloči, da nas pelje v Beograd na ogled muzeja aviacije. Nekateri pač raje posedamo in smo ostali doma. Ampak - dolgčas naredi svoje in Matjaž Sluga se s kolesom odpravi na start, kjer veselo piha navzgor - vse tja do tri metre. Idealno - ampak meteo pravi slabo vreme - potem bo že držalo. Sam se odločim, da bi v vsej svoji lenobi, ki me trenutno preveva, opravil vsaj kakšen start. Pa dajmo, si rečem. Z Matjažem kaj hitro ugotoviva, da se je veter obrnil v vzhodnik, zato se odpeljeva na rezervni start v Kuštil, kjer srečava Nemce, ki pridno jadrjo na pobočniku in uživajo. Opravim start in odličen pristaneček, kaj več mi onemogočijo dežne kapljice, ki se zopet pojavljajo. V kolikor bi organizator vztrajal pri čakanju na startu, bi včeraj dokončali drugo serijo in naredili še vsaj tretjo, če ne še četrte. Ampak zdaj je, kar pač je. Pozno zvečer nas razveselijo še naši košarkarji, tako da je dan skoraj popoln.

Petek, sobota

Ponavlja se ista pesem- DEŽUJE - pa

Slika: Najboljši trije, z leve: 2. Matjaž Sluga, 1. Dejan Valek in 3. Anton Svolfšak



pravijo, da tudi veter ne piha iz idealne smeri. Čakamo, da kdo pokliče za odhod na start - do takrat pa uživamo v sobah ob računalnikih in vsak po svoje preganjamo dolgčas. V soboto popoldne kljub rahlemu rosenju dobesedno zmečejo preostalih 14 tekmovalcev v dolino, tako imamo pred zadnjim dnevom opravljeni vsaj dve seriji.

Nedelja

Dan za letenje. Hitro se spravimo na start. Piha navzgor in prepričani smo, da se bo cel dan letelo. Naši še kar naprej skačejo odlično in zasedajo najboljša mesta med posamezniki in držijo prvo mesto v ekipnem delu. V četrti seriji so se nam Srbi približali na 1 cm razlike. Kar naenkrat so se videli na evropskem prestolu. Šefu tekmovalstva sem takoj razložil, da neizmerno zaupam v svoje fante in dekleti in da nimajo nobenih možnosti, da nas prehitijo. Zadnje, peto serijo, skočimo tako, kot se spodobi in po odbitku najslabšega rezultata se pokaže, da je Matjaž Sluga postal evropski podprvak, Anton Svoljšak pa je zasedel tretje mesto. V ekipni konkurenci ne dovolimo presenečenj in pokažemo, kdo je zaenkrat še glavni v Evropi.

Rezultati posamično:

1. Dejan Valek SRB	3 cm
2. Matjaž Sluga	5 cm
3. Anton Svoljšak	8 cm
7. Jaka Gorenc	12 cm
9. Matjaž Ferarič	13 cm
19. Sašo Slabajna	28 cm
22. Damjan Čretnik	29 cm
26. Rok Preložnik	34 cm
42. Mojca Pišek	258 cm
(5. mesto v ženski konkurenci)	
55. Tanika Virtovšek	692 cm
(8. mesto v ženski konkurenci)	

Rezultati ekipno:

Slovenija	70cm
Srbija	84cm
Bolgarija	116cm

Pa smo le dočakali naš čas. Na svetu obstajajo različni časi: za veselje, za žalost, za igro, za smeh, za trpljenje, za sprostitev, za druženje ... Po napornem evropskem prvenstvu, po različnih analizah in debatah o našem uspehu, smo si le končno našli čas za druženje. V svoje vrste, v svojo gostilno nas je povabil naš edini sponzor za tekoče in trebušne zadeve (Friderik Vajhandl - alias Mirko Čupavi) in nas pogostil, tako kot se za evropske prvake spodobi. Mirko je že pred prvenstvom obljubil večerjico za

vse člane reprezentance in njihove spremljevalce in spremljevalke, če osvojimo medaljo. Mi smo svojo obljubo izpolnili, danes pa je Mirko izpolnil še svoj del. Priznati moramo, da smo se imeli super in na koncu je padla ponudba že za naslednje leto. Žogica je sedaj na naši strani.

Friderik Vajhandl - v imenu vseh članov reprezentance in njihovih spremljevalcev se ti še enkrat iz srca zahvaljujemo za lep, topel in prisrčen večer in upamo, da

se bomo lahko v kratkem spet oglasili pri tebi- HVALA TI. (Ti si pa res pravi dec) Naj na koncu sklenem z besedami enega od naših tekmovalcev: oj, kaj je že konec. Pa nič se nismo skregali. Škoda!

Pripravil: Franc Unuk,
vodja reprezentance SLO

Slike spodaj: Zlatorogovci na EP, ekipa Slovenije in Friderik Vajhandl (spodaj desno) z ekipo na pogostitvi.



HIKE AND FLY

Trans Balkan

Prispeš v neznan kraj. Vse je novo, novi hribi, naselja, nepoznani ljudje in njihova kultura. Mrzlično zbiraš podatke o vremenu, iščeš podrobne karte terena, Wi-fi povezave, primerjaš Google Earth posnetke z dejanskim terenom, preučiš polete na tem območju. Zbiraš informacije in razmišljaš, katera vremenska napoved bo držala. Raziskuješ, iščeš najboljšo, najbolj drzno in učinkovito taktiko potovanja. Si nervozen in poln pričakovanja, greš na tekmovanje, pa ne čutiš tekmovalnega nemira, ampak izziv, prihajajočo dogodivščino.

Končno dočakaš štart tekmovanja, kjer je dovoljena le hoja in letenje. Zagrižeš v neznano in ne preostane ti drugega, kot da postaneš del tega sveta, narave in njenih lepot. Postaneš raziskovalec in popotnik, na poti ti koristijo vse tvoje dosedanje izkušnje letenja in pohodništva in zagotovo doživljaš

povsem nove dogodivščine. Ja, v tem sodobnem svetu, lahko za nekaj dni postaneš Krištof Kolumb.

Tekmovalci se med sabo ne poznamo, ne poznamo terena, poti in dežurnih termičnih stebrov. Na papirju smo nasprotniki, v resnici pa smo vsi osamljeni, potrebujemo drug drugega in smo lahko učinkoviti le, če sodelujemo. Drug drugemu iščemo poti, smo del tipalnega aparata, ki išče in tipa za vzgonskimi tokovi in ugodnimi zračnimi prehodi. V dolgotrajnem naporu si delamo družbo, delimo občutek varnosti v neznanem tujem svetu. Zaupamo si svoje ideje in če je le mogoče timsko sodelujemo. Med tekmo si pridobimo prijatelje, s katerimi želimo skupaj prestopiti ciljno črto.

Ja, tako čutim, tako doživljam tekmovanja jadralskega padalstva v hoji in preletih. Imam dolgoletne tekmovalne izkušnje na drugih področjih, kjer sem se rezultatsko

dokazoval in polnil svoj ego. Vlagal v tekmovanje veliko truda, garal za rezultat, se veselil stopničk in se kregal v zakulisju. Rezultat je bil navdušujoče polnjenje in mučno psihično izčrpanje »svojih lastnih betarij«. Sedaj pa sem končno doživel smetano na torti. Tekmovanja v potovanju s padalom. Kjer tekma pomeni, da imaš varno organizirano dejavnost in kjer te tekmovanje zavezuje, da opraviš delo do konca, tudi ko si že tako utrujen, da bi na turističnem izletu zagotovo rekel, dosti imam. Tu tekmovalna vnema po najboljšem rezultatu ni v ospredju, zadovoljen si tudi, če je na papirju slab rezultat. Vsak pridobi nove izkušnje, znanja in trofeje - novo dogodivščino, novo preizkušnjo, ki je začinjena s socialnimi stiki in kulturo gostujočega kraja ter z navdušujočimi lepotami narave.

Nam navadnim turističnim letalcem je v



Evropi na voljo nekaj takšnih tekmovanj. Lepo organizirana so tekmovanja Bordairline, kjer kraljuje Zlatko Koren. Podrobne informacije o tekmovanju najdete na internetu. Prav Zlatko pa mi je poslal link z naslovom Trans Balkan, kjer so objubljali 300 km dolgo preizkušnjo po gorovju Stare planine. Za podrobne informacije o pravilih tekmovanja se poslužite googla in prevajalnika (vtipkajte: skynomad trans balkan).

Stara Planina se razteza od Srbije preko cele Bolgarije do Črnega morja v smeri Z – V. V grobem bi to planino opisal kot dolg, pretežno travnat, položen greben z višino čez 2000 metrov, kjer ima jadralni padalec neomejeno možnost štartov in številne varne pristanke v dolinah. Torej idealen izziv za začetnika v tej disciplini. Avgusta, pred odhodom na tekmo, sem še vedno bil brez spremljevalca. Iščem in tuhtam, koga bi navdušil. Ne želim se sam voziti 1200 km do Sopota v Bolgarijo. Nazadnje se spomnim Jožeta. Jože Poje je še starega kova, vem, da nenehno išče izzive, dogodivščine in kapo dol, takoj je ugriznil, brez vseh standardnih izgovorov na opremo in kondicijo. Pravzaprav je mene ves čas bolj kot njega skrbelo, da nima primerne opreme.

V Sopot (cca 150 km vzhodno od Sofije) prispeva na oblačen dan in nizke baze zakrivajo razsežnost Stare Planine. Odkrijeva sedežnico in greva takoj letet pod nizke baze. V dveh urah letenja pri-garam borih 20 km proti močnemu vzhodniku. Ta let naju je streznil in razblinil predstavo o enostavnem grebenskem letenju, kakršno je v Vipavski dolini. Greben je precej položen in brez roba in kadar ga veter obliva, se ne da nasloniti na njega. Zato letiš od zajede (grape) do zajede in izkoriščaš tok vetra, ki ga zajeda odcepi oz. kanalizira navzgor. Torej, na zajedi nabiraš, potem s pospeševalnikom naprej v veter itd. Najboljše so zajede s čim lepšim vhomom (v obliki lijaka iz smeri vetra) v hrib. Vsekakor odličen trening, saj nama je to spoznanje prišlo še kako prav (če se le da, leti visoko in se izogni takšnemu letenju).

Na pristanku me veselo pozdravi domačin Valeriy, kolega iz tekmovanj v točnosti pristajanja. Priskrbi nama čeden apartma, o tekmovanju pa ne ve nič. Zvečer najdeva sedež Skynomad kluba, nikjer žive duše in nobenega obvestila. Že močno v dvomih glede tekme uspeva izvedeti, da je sestanek naslednji dan dopoldne ob 9. uri. Zelo zanimivo, start

naj bi bil ob 11. uri, napovedano je slabo vreme, midva pa ne veva nič. V nedeljo dežuje z močnim vetrom in v nevednosti se pripravljava na hojo po dežju. Ob 9. uri zopet nikjer nikogar in potem nama le sčasoma uspe zvedeti, da se bo tekma pričela naslednji dan, morda v gorovju Rila, in da sva edina tujca. Tako sva doživljala »balkan informiranje« in odločanje.

Popoldan preneha deževati in iščeva v močnem vetru nizke gričke primerne za polet. Pri tem sem spoznal razliko med mano in Jožetom. Če samo enkrat pihne čez mejo ustreznega vetra, jaz menim, da ni za letet, če pa pihne pod mejo premočnega vetra, Jože meni, da lahko greva letet.

Kakor koli, v ponedeljek, 18. avgusta, se nas je od 22 prijavljenih (iz Avstralije, Kitajske... resničnih ali namišljenih) zbralo 7 avanturistov. Dva Slovenci in 5 Bolgarov, od katerih eden odstopi na prvem vzponu, najboljši letalec in poznavalec terena Nikolay (organizator), pa zganja neko romantiko, saj leti v tandemu s punco ali ljubico. V resnici smo torej tekmovali le štirje, poleg naju še Niki in Elin.

V opravičilo za neresnost nama pojasnijo, da je to poskusna tekma, že naslednje leto pa bodo bogate nagrade, ki bodo privabile številne tekmovalce. Prejmeva natančen zemljevid, navodila, da tekmovanje poteka od 6. do 20. ure, in opozorilo, naj na planini prenočujeva za kakšno skalo ali pastirsko kočjo in ne na prostem, ker so tam črede divjih konjev, ki ponoči tekajo po travnikih in naju

lahko pomendrajajo. Medvedi sicer so, vendar niso nevarni, ker imajo v tem času več kot dovolj hrane. Oddava jim rezervno hrano, obleko in baterijske vložke, ki nam jih dostavijo na klic, ko smo v dolini ali na cestnem prelazu.

Ker je v hribih pihal močan severni veter, so traso skrajšali na 240 km in postavili nove obratne točke. Izhodišče je vas Skobelovo, nad katero je bolgarski Triglav (2275) in s katerega se da odleteti na vse strani, potem se potuje proti zahodu, nekaj čez 100 km zračne linije do Babe, nazaj na V na izhodišče in še dobrih 30 km zopet na Z v Sopot padalski center. Odpeljejo nas v Skobelovo, nas opremijo s Live trackingom in polnilnimi vložki. Dodatna kila elektronike. Končno start z rahlo zamudo, jaz imam nahrbtnik s 15 kg, Jože, ki je lažji in bolj droban pa 18 kg (težja oprema in več elektronike). Niki in Elin sta močno zagrizla, da sem jima komaj sledil, Jože pa je s svojim tovorom zaostal. 10 km dolžine za 1000 m vzpona. Tu so grebeni izredno položni in nikakor ne prideš na vrh. Na grebenu pa vsaj 50 km severa. Bolgara sta zadržana, nič kaj zgovorna, povem jima svojo taktiko, razmišljam o nadaljevanju, ona pa nič. Nobene ideje in informacije ne prodata. Vidim, da sta kondicijsko dobro pripravljena, več pa ne izvem, kajti tekmo sta zagrabila povsem zares. Ker sta mi neuporabna in rineta v močnem vetru proti vrhu, ju pustim in ob okusnih borovnicah počakam, da pride Jože. Odločiva se za pot po severni strani in da prvi vrh obideva po strmem travnatem pobočju, da prihraniva 400m vzpona in



spusta. Kaj kmalu se pokaže, da ima travnato pobočje številne jarke in je hoja zelo naporna, kot da bi hodil bočno po radiatorju. Jaz se opiram na palice, Jože, ki jih nima, se drži za travo. Najino potovanje poteka takole: hodim, se obrnem, Jožeta nikjer, se usedem, zamenjam nogavice in iz starih čistim nadležne bodice in seme na. Pride Jože in ga povabim: »Prisedi in malo počij«. »Ne, ti si hitrejši, kar malo še počij, jaz pa grem svoj tempo naprej, bom na koncu počil«. Tako je bilo kar nekajkrat, vmes pa vidiva številno srnjad in gamse, Jože, ki je grabil za travo, pa še modrasa. Ko pridem do konca prečenja na sedlo, je veter že pojenjal. Živčno čakam Jožeta in ko pride, ni počitka, takoj gor na greben letet. Pod grebenom prepadne stene in medtem ko dvigujem padalo in tipam, kako piha, pride utrujen Jože in kar brez počitka razgrne in puf, že je 200 m nad stenami in že potuje naprej. Jože izgine za prelomnico grebena, jaz pa pristanim na pobočje in kajtam (padalo vržem na stran, da me veter med tekom vleče v hrib) na vrh, da se razgledam kako naprej. Vidim, da leti Jože na notranji greben in da ga ta ne drži, zato rine na zunanjšega oz. pristaja v vmesni dolini. Zato odletim po zunanjemu grebenu, ki drži. Ko me veter spusti pod rob, takoj pristanim in pešačim, večinoma pa »kajtam« do naslednjega dobrega roba in tako preostanek dneva prav odlično potujem na severnem laminarcu. Tako sem izvedel 7 startov, se odpočil pri prijaznem pastirju in se na koncu povzpел 300 nadmorskih metrov po gosti megli (le po gps-ju), na najvišji

vrh Stare Planine, imenovan Botev. Prispel sem malo pred 20. uro. Na vrhu je televizijski stolp, a mi ne nudijo prenočišča. Ker je zelo mrzlo, se spustim na zahodno stran 300 višinskih metrov v dolino, do planinske koč. Tam me veseli planinci (verjetno sem slabo izgledal pod velikim nahrbtnikom) takoj počastijo in zaslišijo. Sprva mislijo, da sem Srb, ko se izdam za Slovenca, se je kupček hrane in pijače neprestano večal pred mano. Oskrbnik mi ponudi še tuš kabino.

GPS mi kaže, da sem preletel 20 km, prehodil 30 km, napravil 3000 m vzpona, a vse skupaj znese v smeri linije končnega cilja borih 20 km. Nič kaj spodbudno, čaka me še 220 km. Kje je Jože, ne vem. Nimava signala. Občasno ga dobim, poskušam naložit trek in najti Jožeta, pa stvar ne deluje. Sicer pa je bilo na celotni poti vedno težko dobiti vezo, telefon je še delal, a internet zelo občasno. Skoraj nikoli ti ni odprlo treka z zemljevidom, tako nisi imel pregleda nad potovanjem in nisi vedel, kje je kdo. Tudi Live signal ni bog ve kaj delal, vložki so se mi hitro praznili, polnilni akumulator pa sem očitno uporabljal narobe. Kasneje mi Jože pove, da je po pristanku pešačil do 20. ure, se na tistem mestu ulegel in pokril s padalom in prav dobro spal in da padalo dobro greje. Jaz pa vem, da mi je naslednje jutro, ob vzponu na izhodišče včerajšne poti, zanohtalo v roke in da mi je pomrzljena trava kar hrustala pod nogami. Sicer pa Jožeta še nisem slišal jamrat.

Drugi dan mi je šlo prav tekoče. Malo po sedmi uri sem na severnem vetru pre-

jadral v 15 minutah 6 km, a veter je hitro upadel, zato sem se povzpел na nov dvatisočak in v devetih minutah pridobil naslednje 3 km. Ob 10. uri sem bil na višini 2100 m, na idealnem mestu za polet na južno stran, in čakal na prvo termiko. Ob 11 uri sem v zraku, a prehitro (tukaj vzletajo po 13 uri, očitno se termika razvije bolj pozno). V strahu, da scurim in zafrknem dan, se borim s hlapi in vrtim nulce, sčasoma pa se začno pred mano pojavljati meglice, ki mi nakazujejo pot, da prav lepo potujem naprej. Sem pa naredil napako, ko sem si v jutranji rosi namočil hlače in tenisne in si nisem nataknil vrečke čez suhe nogavice, da sem se potem tri ure na 2000 tresel od mraza, da sem bil že povsem apatičen in potem pred obratno točko nesmiselno scuril. Spremenila se je konfiguracija terena in zaletel sem se v čelni veter. Pa sem se nato grel s hojo naslednjih 5 km. Potem z vetrom lepo odletim še dvajset km nazaj. Lepo izkoriščen dan, skupno sem preletel 90 km, z hojo pridobil čez 100 km. Zvečer si v dolini privoščim toplo večerjo in naročim dostavo kunj, baterij in hrane za naslednji dan.

Tudi Jože je odlično izkoristil dan, letel je na jutranjem severu, hodil in potem ob enih odletel 70 km dolgo linijo, peš obrnil obratno in odletel v dolino. Delal je neprestano od 6. do 20. ure in ta dan verjetno preletel in prehodil najdaljšo razdaljo, a na koncu še vedno zaostajal 15 km. Niki in Elin sta vodila za kakšnih 10 do 20 km, ker sta prvi dan v zavetrju preletela lepo razdaljo, vendar današnje odlične pogoje slabše izkoristila.

Tretji dan sem se naravnost iz postelje povzpел na 2000 m. Umirjen vzpon, jem borovnice, potem odspim na startu eno uro. Medtem je Jože moral najprej prehoditi 15 km ravnine in zatem še opraviti vsaj še 1000-metrski vzpon. Ob 11. uri sem že v zraku, a zopet prehitro. Spodaj vzhodni termični veter, zgoraj severozahodnik. Da ne scurim, pristanim in prehodom prečne položne grebene. Ob 12. uri iz zraka opazim Nika in Elima, ki čakata na štartu. Vzletita kakšen kilometer pred mano. Odlično, končno imam nekoga v zraku, da nisem osamljen in mi je v pomoč. Res da je termika razbita, a ko zapustim steber, me SZ veter hitro žene naprej do naslednjega stebra. Potem se glavni greben razcepi na številne gričke in ni več dobrih dviganj, SZ prevlada in za grebenom melje. Elin in Niki se spustita v varno dolino, a na 300 m visokih gričkih je nemogoče nabirati in preskakovati doline nasproti močnemu





dolinskem vzhodniku, zato po dolgi bitki pristaneta. Ker me je petkov trening let naučil, da ne smem v dolino, zdrsnem v zavetrje zgornjega grebena, kjer me začne mleti SZ. Zato raje v zavetrju pristanem v nizko ruševje in se potem peš odpravim na jugovzhodno stran spodnjega grebena. Tam čakam, da pihne vzgonski veter iz doline, ki odrine višinski SZ. Ko udari, se takoj povzpnem in v tem se pripelje Jože. Juhu, kako sem ga vesel. Lepo družno preletiva kritični del do naslednjega glavnega grebena, kamor se prehitro zapodim in v zavetrju padem v grapo, iz katere komaj zlezem šele v dolini. Sledi mučno pobiranje proti močnemu vzhodniku po zajedah. Medtem Jože zbeži naprej, pametno na višini grebena. Fant je od začetka ves čas neutrudno garal, brez najmanjšega počitka je imel težke bitke, vse nadoknadil in sedaj že vodi.

V Sopotu mi uspe zlezti na višino grebena, letenje postane prijetnejše in hitrejše in bliža se obratna točka, a dan ugaša. Pred mano je dolga globoka prečna grapa. Da bi jo prehodil - vsega dva km zračne dolžine, bi potreboval vsaj dve do tri ure. Zato pristanem na pobočju in prehodim ta dva kilometra ter se hkrati povzpnem za 400 m. Potem ob 18.30 odletim in grapo uspešno preletim. Do obratne točke imam še 17 km zračne linije. Ob 19. uri pričnem s tekom in ob 20. uri sem 7 km pred obratno. Pokličem Jožeta, ki ima še 4 km do obratne. Je pristal pred 18. uro, 12 km pred obratno, potem pa se je v gošči zapletel v trnje in ni mogel naprej. Da je lahko napredoval, je moral preskočiti ograjo sadovnjaka, v katerem pa so bili psi čuvaji. Trek dneva se zaključí, a midva morava pešačiti še 3 do 4 km do najbližje ceste, ker nama roji komarjev ne puste, da bi spala na prostem. Potem je Jože najel cigane, da so ga pripeljali do mene, nato pa naju oba v bližnji hotel. Tam sva si najprej priskrbeli jutranji prevoz nazaj na pozicijo, potem pa šla na večerjo in v posteljo. Še zdaj mi gre na smeh, ko se spomnim, kako Jože leži na postelji, kot da bi bil na križ pribit. Smejal se je, premakniti pa se ni mogel več. Že tretji dan zaporedoma je dal vse od sebe.

Zjutraj odideva vsak na svojo izhodiščno točko in potem do obratne. Jože se je odločil, da ponovi vzpon prvega dne, jaz pa se vračam po dolini. Ker je napovedan zahodni veter, želim priti na Z stran Triglava. Tako prehodim 20 km, opravim mučen vzpon po zaraslem goščavju, grozno me žeja. Jožeta nisem mogel

priklicati. Kako mu je bilo, lahko sklepate iz njegovega zapisa: »četrti dan sem tako obupno izmučen, da sem se vlekel na hrib kot obsojenec. Zmanjkalo mi je vode in sem bil tako dehidriran in izmučen, da pri studencu še vode nisem mogel piti, kaj šele jesti.«

Na hribu pa se ni hotel razviti vzgonski veter. Zato počasi peš rinem vedno višje. Ob 13.30 vzletim v strahu, da sem že prepozen za let proti zahodnim tokovom, obenem pa še ni sigurnega vzgornika. Vem, da moram čim višje, nad greben, da se izognem oblivajočim zahodnim vetrovom, obenem je potrebno obleteti širok masiv iz zavetrja. Ker ni ustreznega termičnega dviganja, se naslonim na zahodno pobočje Triglava, kjer me zahodnik narine do vrha. Jožeta pa nikjer. Kasneje ugotoviva, da sva vzletela na popolnoma isti višini, Jože je bil le kilometer za mano, takoj za grebenom. Vzletel je le 4 minute pred mano, a v zavetrju grebena, in je zato komaj pobral, medtem pa sem ga mrzlično iskal po zraku pred mano. Oba sva si tudi priznala, da ni nobeden razmišljal o tekmovalju in čim hitrejšem prihodu v cilj, ampak le o tem, kako izkoristiti razmere, da zagotovo priletiva v cilj, da nama le ne bi bilo potrebno več pešačiti.

V tem poletu sem imel zopet priliko občudovati lepote neokrnjene narave. Črede divjih konj, ki tekajo po obsežnih planinskih travnikih, številne slapove na južnem pobočju Boteva - najvišji čez 100m, prepadne skale in strašne soteske. Ob slapu navijem do baze, kjer se potem med meglicami borim še za dodatnih 100

m, potem preletim sprednji greben izza zavetrja, vsega za borih 50 m. Sledi še rutinski let po pobočju do cilja. Na cilju iščem Jožeta, njega nikjer. Čudim se, saj sem pozno vzletel, v zraku pa ni bilo opaziti nikogar, razen šele na preskoku grebena, ko sta Niki in Elin letela z vetrom šele na obratno. Povsem jasno je bilo, da bosta zamudila povratek, ko bo sonce še okrepilo popoldanski zahodnik. Začne me skrbeti za Jožeta, a ta kmalu prileti in sproščeno veselje nad avanturo se prične. In kako je Jože preletel greben nasproti vetru? Pravi, da povsem enostavno, tako velika soteska mora obrniti glavni tok vetra nazaj, pa ga je izkoristil in obletel. Spet sem ostal brez besed glede na vse moje kompliciranje. Sem pa vseeno prepričan, da je Jože edini, ki je ta dan obletel naproti vetru ta greben. Elin in Niki sta naslednje dopoldne pripešačila v cilj.

Ker nama ostaneta še dva dneva, odideva v petek po razglasitvi tekmovanja v gorovje Rila, kjer je najvišji vrh Bolgarije Musula (2925 m). Zvečer sva na vrhu, a piha občutno premočno. Prespiva pod vrhom in naslednje jutro odletiva v čudovito pokrajino sedmih planinskih jezer. Je pa res, da sva izgubila dopoldan in sva se potem morala ta dan odreči Midžorju, najvišji gori Srbije. Pa drugič. Obenem sva se v nedeljo zjutraj še pravočasno vrnila, da je Jože koj opravil jutranjo službeno dolžnost. Ga kar slišim, kako je z umirjenim glasom velel: »Pojdite v miru ...«

Pripravil: Simeon Klokočovnik



JADRALNO PADALSTVO (NADALJEVANJE IN KONEC)

Petdeset let mojega neba

Leta 1987 se je v Evropi pojavila nova zvrst letenja, to je jadrnalno padalstvo. Ta letalska športna panoga se je istočasno močno razvila tudi pri nas. V Trziču je bilo takrat veliko navdušencev, zato smo najbolj vneti padalci ustanovili Društvo padalcev PREPIH Trzič. Z Janezom Knificem sva bila prva inštruktorja v društvu ali sploh na Gorenjskem, tako da sva spravila v »luft« približno dvajset padalcev. Tega leta smo nakupili več švicarskih padal JET in DUCK, ki so jih proizvajali v Švici po ameriški licenci. Že v prvem letu letenja z jadralnimi padali smo napravili petnajst višinskih poletov, največ startov smo skupinsko opravili s Kriške gore in Dobrče, na Primorskem pa smo parkrat startali z Jalovnika, to je gore nad Baško grapo, ki ima nadmorsko višino okrog 1600 metrov. V okolici Cerknega pa smo imeli dve startni mesti, in sicer Vrše pod Poreznom in Škofje nad Cerknem. Ker se je pojavil problem dobre komunikacije

med startnim mestom in pristankom, smo v društvu organizirali tečaj in tudi opravili izpit iz radioamaterstva. Tako smo izboljšali in zagotovili dobro zvezo med padalci in vozniki - pobiralci padalcev, ki so pristajali na različnih mestih, glede na termične pogoje, ki jih je »ulovil« posameznik.

Finesa teh prvih padal - sedaj »oldtajmarjev« je bila nizka (slaba), naj samo omenim, da smo leteli z vrha Kriške gore s pristankom v Seničnem ali Golniku samo osem do deset minut. Že iz letalske šole v Ljubljani, ko smo registrirali vsak start z jadrlnim letalom, sem začel voditi tudi evidenco startov z jadrlnim padalom, v rubrike sem vnašal podatke o mestu starta in pristanka, čas poleta, doseženo višinsko razliko pri poletu, kdo je letel ter smer in jakost vetra. Ti podatki so bili pomembni zaradi ponovitvenih startov na istih mestih, pri čemer smo lahko računali na približno ponovljivost

meteoroloških razmer, upošteva je tudi letni čas poletov. Pri upoštevanju te evidence lahko navedem, da smo v treh letih opravili več kot šestdeset višinskih startov ter naleteli več kot trideset ur. Razvoj jadrlnih padal je v prvih letih bliskovito naraščal, dinamične lastnosti so se tako hitro spreminjale, da je »aspect ratio« narasel že nad šest, število celic se je od dvanajst abnormno povečalo na sedaj več kot petdeset. Če primerjam z avtomobili, lahko rečem, da imamo tudi pri jadrlnih padalih formulo F1. Ker se je prenos znanja izvršil tudi znotraj moje družine, ko je s petnajstimi leti začel leteti še sin Matjaž in hči Liljana, ki sta že leta 1988 izvedla prvi višinski start iz Škofij nad Cerknem.

V mesecu juliju 1988 sva se s sinom udeležila prvega evropskega prvenstva v jadrlnem padalstvu v Grenoblu na pogorju St. Hilaire du Touvet. Startnina za deset dni prvenstva je bila tako visoka,

Slika 1



zato je bil sin Matjaž registriran kot predtekmovalec, sam pa sem namesto startnine investiral v novo jadralno padalo Gemma od proizvajalca ITV, s katerim se je dalo že takrat dobro jadрати.

Eksplozija proizvajalcev z ogromno tipi jadralnih padal sedaj tako omejuje jadralne padalce pri izbiri, podobno kot pri nakupu novega avtomobila, da se je težko odločiti za pravilno izbiro, ali bo jadralno padalo za prelete, za »pikaše« ali pa za zahtevno rekreacijo. Odločitev pač zavisi od posameznika, kaj želi doseči pri letenju. Ker imam ogromno slikovnega materiala, sem izbral samo tiste slike, da je razviden razvoj padal. Po ustanovitvi Društva letalcev KRAGULJ v domačem kraju sedaj pomagam mladim jadralnim padalcem pri uresničevanju letalskih užitkov.

Pripravil: Jožef Štucin

Slika 1: julij 1988-St.Hilaire du Touvet-slika za sponzorja

Slika 2: polet 26.12.1987 z Dobrče-slikanje za poster

Slika 3: start z Gozda- sin Matjaž s SWING-Arcusom leta 2002

Slika 4: polet julija 1987 s Kriške gore-pristanek v Golniku

Slika 2



Slika 3



Slika 4



Novičke

Alan Jereb

777 Gliders

Triple Seven Gliders nam je predstavil prvi ultralahki »hike&fly« sedež. Dobavljen je kot sedež oziroma kot reverzibilni sedež z nahrbtnikom. (www.777gliders.com)

777 Gliders hike&fly



AirDesign

Podjetje je predstavilo svoje novo EN B krilo Rise II. »Odzivno in dobrih performans« jadrnalno padalo je namenjeno predvsem preletasem in ne začetnikom, ki sveže prihajajo iz šol. Dobra izbira tudi za tiste, ki stopajo en korak nazaj, saj AirDesign zatrjuje, da so dali poudarek predvsem performansam, zato ima produkt »nadpovprečno« dobro fineso. Na C-gurtinah ima tudi krmilno kroglico, ki jo ponavadi vidimo na krilih višjih kategorij. Trenutno je EN B certificirana velikost M, pravijo pa, da bodo sledile še štiri velikosti. (www.ad-gliders.com)

AirDesign Rise2



Apco

Apco je predstavil vse štiri velikosti novega EN A certificiranega začetniško/nadaljevalnega padala Karma Evo. Namenjeno je tako prostemu letenju kot tudi paramotornemu letenju. Glede na vzletne mase je krilo dobavljivo v dveh velikostih. (www.apcoaviation.com)

Apco Karma Evo



BGD

Podjetje nam je ponudilo »high-end« EN B krilo, Base. Dizajnirano je za »pilote, ki letijo v zahtevnih vremenskih razmerah a hkrati iščejo prijazne performanse«. M velikost, naj bi bila na voljo od sredine septembra, ostale velikosti pa naj bi sledile. (www.flybgd.com)

GIN

Predstavili so ultralahko verzijo njihovega EN B Atlas padala. Atlas X-Alps je približno 1 kg lažji, z »izboljšanimi letalnimi karakteristikami«. Namenjen je izkušenejšim pilotom, ki iščejo lahko in kompaktno krilo. V izdelavi so velikost S, M in L. (www.gingliders.com)

GIN Atlas X-Alps



GIN

GIN je predstavil tudi novo tandem padalo Fuse. Namenjeno je profesionalnim kot tudi rekreativnim pilotom. Uporablja »equalised pressure technology (EPT)«, tako kot njihovo XC krilo Carrera. 41.2 m² veliko padalo se ponaša z vitkostjo 5.35 in je certificirano EN B za vzletne mase med 160 kg in 220 kg, EN C pa za vzletne mase med 110 kg in 159 kg. (www.gingliders.com)

GIN Fuse



Gradient

Pravkar je v izdelavi padalo Freestyle3, ki bo dostopno v treh velikostih 20 m², 22 m² in 24 m². Pri Gradient-u pravijo, da je krilo zelo dinamično, toda ohranja stabilni profil, ima enostavne »stall« karakteristike in dobro kontrolo v »deep-stall« situacijah. Certificirano je do obremenitev 12G ter ojačano na točkah največjih napetosti. Vzletne mase so do 110 kg, do 120 kg in do 130kg. Ponujajo ga v barvah »Cold Rainbow« in »Blue Petrole«, ampak lahko dizajn izberemo tudi sami. (www.gradient.cx)

Icaro

Maverick 3 je Icaro-v novi EN C certificiran tro-linijec. Pravijo, da ima odlične performanse, da je vzletanje z njim zelo enostavno ter da ponuja sproščeno in predvidljivo letenje. Je lažji in bolj odziven od svojega predhodnika, z ojačanim prednjim robom ter opremljen z Icaro-vim unikatnim sistemom »Trim Speed Optimiser«. (www.icaro-paragliders.com)

Icaro

Akro guru Xandi Meschuh pravi, da je Icarovo novo akro krilo Nikita 4 »najboljše akro krilo, ki sem ga imel zadnjih 14 let«. V standardni konfiguraciji ga opisuje kot »zmerno odzivno«. Padalo ima mehkejši nosni profil, drugačne bremze in mehkejše krmiljenje od svojega predhodnika. Izkušeni lahko s trimom iztisnejo dodatno energijo iz krila. Dobavljen je v petih velikostih. (www.icaro-paragliders.com)

Nova

Nova je »shujšala« krilo Ion 3, zato da je lahko trgu ponudila ultralahko verzijo, ki je 1.5 kg lažja od osnovne verzije (500 g lažja od padala Ion light 2), a hkrati ohranja performanse ter pasivno varnost. Nova ga je opisala kot »enostavno, zabavno padalo, namenjeno alpinizmu, popoldanskemu letenju na lokalnem hribu in XC letenju«. Ima ozke gurtne in tanke vrvice, toda robustne in krite z njihovo polno garancijo. čeprav je certificiranje v teku, Nova pričakuje EN B klasifikacijo. (www.nova-wings.com)

Nova

Velikosti S, M in L jadralnega padala Triton 2 so prestale »shock, load« in »flight« teste ter čakajo na certifikacijo. Nizka vitkost nas ne sme pretentati, saj je padalo z visokimi-performansami namenjeno »izkušnim pilotom«. Švicarski pilot Philipp Steinger, ki je s tem krilom letos zmagal na Swiss Open tekmovanju, opisuje padalo kot »merilo« za EN C in nizko EN D klaso. (Švicar ni Nova team pilot.) (www.nova-wings.com)

Pro Design

Cuga2 je ProDesignovo novo krilo, certificirano EN A v štirih velikostih ter EN B v najmanjši velikosti. Pri podjetju pravijo, da je krilo zelo enostavno štartati ter da je zelo stabilno po nagibu. Uporabili so nekoliko lažje blago kot pri predhodniku Cuga ter ga impregnirali za večjo obstojnost, tako da je krilo lažje in manjše. Vitkost jadralnega padala je nekoliko višja, zato je to nekoliko hitrejša in odzivnejša. (www.pro-design.at)

Sky Country

Ukrajinski proizvajalec Sky Country je razkril novo »top-end« EN B krilo, Scooter. Ciljna publika so piloti z vsaj 60 h naleta. Padalo je trolinijsko z vitkostjo 5.8, ojačanim srednjim robom, togim blagom ter v zgornjem predelu z UV odpornimi Edeldrid vrvicami. Velikost M je certificirana EN B za vzletne mase med 80 kg in 100 kg. Sledile bodo še štiri velikosti. (www.sky-country.com)

Skyman

Predstavili so nov XC sedež, Coconea. Ima sedalno ploščo, »musse« protektor in prostor za rezervo. Certificiran in dostopen je v dveh velikostih, s težama 3.6 kg in 3.8 kg in izbirno dolžino kokona. (www.skyman.aero)

Skyman

Skymanov novi super lahki sedež String tehta pod 300 g (vključno z AustriAlpin Stratus karabini). Airbag in prednji kontejner za ultralahko rezervo (925 g za obremenitve do 100 kg) so na voljo z doplačilom. (www.skyman.aero)

Sol

Njihovo novo »high-end« EN C jadralno padalo Lotus One je podobno stari DHV 2/3 klasifikaciji, pravi Sol. Športno krilo je natančno in dinamično ter zahteva izkušene roke za manevriranje. Pri Sol-u dodajajo, da je bilo padalo ustvarjeno za »odlično« pobiranje. Dobavljivo je v štirih velikostih ter barvah z razponom vzletnih mas med 70 kg in 125 kg. (www.solparagliders.com)

Swing

Popularni reverzibilni sedež Connect Reverse je bil dopolnjen in ponovno predstavljen kot Connect Reverse Evo. Obdržal je odličen Deuterjev sistem za nošenje s snemljivim pasom za boke, toda z novimi in lažjimi pasovi. »Airbag« je sedaj večcelični in oblikovan s titanijevo peno, tako da inflacija ni odvisna popolnoma od zračnega toka. Nahrbtnikov »pokrov« je nekoliko večji od predhodnika in skrbi za lažje dostopanje do notranjosti. Hrbitišče je bolj zračno, hkrati pa je izdelek nekoliko lažji. V velikosti L tehta 3.95 kg. (www.swing.de)

U-Turn

Thriller X4 je novo akro krilo podjetja U-Turn. Zanj pravijo »zelo dinamično« in namenjeno najboljšim akro pilotom. Zatrjujejo, da je odlično za zahtevne manevre in tranzicije. Vertikalna rotacija je mirna, zato so »heli« manevri s krilom enostavnejši. »Pressure Balance valves (PBV)« skrbijo za dobro ventilacijo med celicami ter pomagajo pri zagotavljanju dobre presurizacije ne glede na pozicijo in obliko krila. U-Turn obljublja dobre materiale, dvojne in ojačane šive ter ojačitvene elemente na vseh pritrditvenih mestih za linije ter V-rebrca. Padalo je dobavljivo v velikostih 16 m², 17 m², 18 m², 22 m² ter 24.5 m².

Nova Ion 3



Nova Triton 2



777 Gliders hike&fly



Skyman Coconea



Skyman String



PREGLED IN VZDRŽEVANJE PADALA

Moje padalo

Osnovni obdobjni pregled jadralnega padala

1. del

Vsako padalo, tako kot vse druge letalne naprave, je potrebno obdobjno pregledati. Tako boste zagotovo vedeli, ali je padalo v dobrem stanju za varno letenje, in imeli mirno glavo. Če pa padalo prodajate, boste s tem lahko kupcu dali ustrezno potrdilo o stanju padala.

Prvi obdobjni pregled novega padala se priporoča dve leti po nakupu oz. po 200 letalnih urah, kar pač nastopi prej, nato pa vsako leto. Nekateri proizvajalci priporočajo, da vsi piloti, ki letijo več kot 80 ur na leto, so akro piloti oz. uporabljajo lahka ali ultralahka padala, preverijo padalo po koncu vsake letalne sezone. Vsa padala, ki se uporabljajo za učenje ali za tandemske polete, pa je priporočljivo preveriti vsako leto, saj se le tako lahko garantira, da so letalne lastnosti padala skladne z EN/LTF standardom oz. certifikatom, kot ob njegovi izdelavi.

Pri tem moramo vedeti, da krila temnejših barv absorbirajo več UV žarkov, zato naj bi jih preverjali na nekoliko krajša obdobja kot svetla krila. Tudi materiali, ki so prevlečeni z raznimi nanosi, ne glede na njihove druge prednosti, se sčasoma razgradijo.

Če pilot opazi spremembe pri obnašanju krila med vzletom ali letom, ki so posledica staranja padala, je priporočljivo preveriti padalo pred naslednjim letom.

VIZUALNI PREGLED VRVIC IN NOSILNIH TRAKOV

S popolnim vizualnim pregledom se preverjajo vrvice, kar omogoča določiti morebitne poškodbe na prevlekah, pritrditve vrvic, material krila, šivi, diagonale, obrobe ...

Vse, tudi najmanjše poškodbe, kot so luknjice, razpoke ali natrgani šivi, je potrebno sanirati. V primeru velikih ali bolj kompleksnih poškodb, posebej na konstrukcijsko pomembnih mestih, je priporočljivo padalo popraviti pri proizvajalcu.

Krilo in vrvice se ne starajo enako, zato je čisto mogoče, da je potrebno zamenjati del ali vse vrvice še v času normalne

življenjske dobe padala. Redno pregledujte vrvice, če so na njih vidni znaki poškodb, preverite vozle in šive ter obrabo komandnih vrvic.

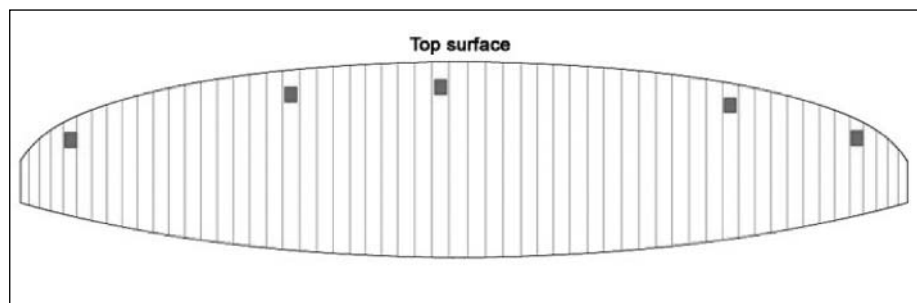
Tudi nosilne trakove je potrebno preverjati. Preverja se njihova dolžina, poškodbe, vpenjanje vrvic in karabine, na katere se vpenjajo vrvice. Če manjkajo gumijasti obročki/elastike, jih dodajte.

POROZNOST

Poroznost krila lahko definiramo kot propustnost zraka skozi material krila, merjeno v litrih na kvadratni meter na minuto. Test se izvaja pod standardnim tlakom 200 mm vodnega stolpca, kar je 20 milibarov. Povedano zelo enostavno je poroznost padala oz. materiala, iz katerega je narejeno krilo, kako hitro prehaja zrak skozi ta material. Več časa kot je za to potrebno, manjša je poroznost oz. boljši je material.

Da lahko izmerimo poroznost padala, rabimo t.i. napravo porosimeter, ki je primerna za meritve v padalstvu. To so npr. naprave od proizvajalcev HELLO, JDC ...

Ko merimo poroznost padala, jo merimo na nekaj različnih točkah tako na spodnji kot na zgornji strani krila. Točka meritve naj bi bila med 20 in 30 cm od sprednjega roba proti zadnjemu delu padala. Porosimeter meri porabljeni čas, ki ga rabi določen volumen zraka za prehod skozi material. Spodnja slika predstavlja primer merilnih točk na zgornji površini krila.



Poroznost padala se skozi čas in seveda skozi njegovo uporabo povečuje. Krilo se vedno manj obnaša kot krilo jadralnega padala in vedno bolj kot klasično padalo! Krilo naj bi namreč vzdrževalo razliko v tlaku med zgornjo in spodnjo površino v času letenja. Zato nočemo, da pušča

vedno več zraka skozi in se tako zmanjšuje razlika v tlaku, kar pa vpliva na zmanjševanje njegove zmogljivosti.

Spremembe v zmogljivosti padala se odražajo skozi fineso padala, hitrost, odpornost na zapiranje, hitrosti odpiranja, upravljanju v zavojih. Prav tako pa je prizadeta tudi trajnost padala. Če je padalo bolj porozno, je material manj odporen in bolj dovzeten za poškodbe in se lažje strga. To se lahko zgodi pri vzletu, pristanku ali med letom npr. v primeru zapiranja.

Rezultati, ki jih dobite pri merjenju poroznosti padala, vam tako povejo, koliko je že krilo porozno in ali je že čas za njegovo upokojitev. Tega pa se ne da ugotoviti samo z vizualnim pregledom. Meritve poroznosti pa so tudi dober argument pri nakupu padala iz druge roke.

Rezultate merjenja prikazujemo v sekundah ali pa uporabimo standardno formulo in sekunde, preračunamo v točke (5400 / čas v sekundah).

Naslednja tabela prikazuje, kako tolmačimo rezultate:

Stanje materiala	čas (s)	Točke
<i>Novo</i>	>284	<19
<i>Odlično</i>	283-111	20-49
<i>Dobro</i>	111-55	50-99
<i>Zadovoljivo</i>	54-37	100-149
<i>Slabo</i>	36-19	150-299
<i>Neuporabno za letenje</i>	<19	>300

Izmerjena poroznost pa ni edina vrednost, ki opisuje kvaliteto padala, ampak je to le eden od več tehničnih aspektov, ki so sestavni del tehničnega pregleda jadralnega padala.

Naslednjič pa več o meritvah vrvic in trimanju.



PA ŠE NEKAJ NASVETOV

Da bi zagotovili primerno trajnost padala, se priporoča:

UPORABA

Izogibajte se nepotrebnemu izpostavljanju padala UV žarkom. Če ste na vzletišču in je vaše padalo odprto, ga pokrijte.

Ne vlecite padala po tleh ali hodite po njem.

Ne puščajte padala v avtomobilu, kjer bi lahko bil izpostavljen močni sončni svetlobi.

ZLAGANJE

Ne zlagajte padala preveč na tesno.

Preverite, da v kupoli ni insektov, vejic in podobnega, preden zložite padalo.

ČIŠČENJE

Postavite padalo na ravna, čista in suha tla.

Ne uporabljajte topil ali abrazivnih sredstev. Če je res potrebno, se priporoča, da očistite umazane dele z nežnim milom in mehko krpo.

HRANJENJE

Ne spravite padala, dokler ni popolnoma suho. Hranite ga v suhih prostorih s primerno temperaturo, pustite odprto nahrbtnik.

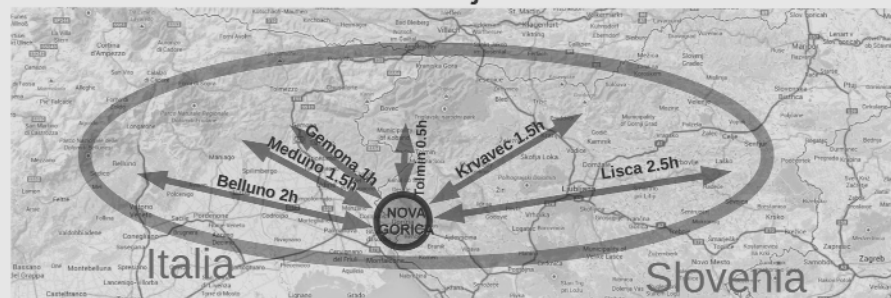
Voda padalu škoduje. Daljša izpostavljenost padala vodi oz. vlagi bo škodovala tako krilu kot vrvicam. Če je padalo mokro, ga čim prej posušite in šele nato spravite. Ne puščajte padala čez noč v nahrbtniku, če je vlažno, ampak ga odprite in posušite na sobni temperaturi, ne na soncu, saj to lahko povzroči krčenje vrvic. Če se je padalo zmočilo s slano vodo, se priporoča, da ga sperete z nekaj sladke vode in ga posušite v senci ali v prostoru.

Tudi pesek škodi padalu. V primeru, da letite npr. na peščenih plažah in ostane pesek v padalu, ga dobro otriesite, da ves pesek pade iz padala in vrvic.

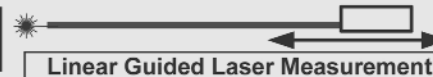
Povzela po informacijah JP proizvajalcev: Mateja Kravos Pljakoski

TOMATO SPORT

Demo Glider Test Center Lijak & Kovk – Nova Gorica



Paraglider
check & trimming



*** Sušenje rezerve 12h ***
*** merjenje poroznosti ***

Prelaganje
rezervnega padala

www.tomatosport.si

Mateja +386 68 170 540 Toni +386 31 86 87 86
Pavel +386 31 584 264 Italia +39 366 167 6876

info@tomatosport.si

X STREAM - HELICO

Vremenske postaje

Vremenske postaje so za jadralne padalce postale skoraj nujno zlo. Poleg varnosti ne smemo pozabiti še na moment prihranka goriva in časa, ko razmere niso ustrezne. **A kaj, ko so tako drage!** No, tudi to se je spremenilo.

Pred kakimi štirimi leti smo začeli razvijati lastno vremensko postajo, z lastno elektroniko, lastno programsko opremo in lastno spletno aplikacijo, narejeno točno po naših željah. Po začetnih napakah, brez katerih pač ne gre, so se rodile vremenske postaje serije XStream (Starter, Observer, Pro) pod blagovno znamko Helico.

V prvi vrsti smo želeli ponuditi izredno robustne vremenske postaje, namenjene za ekstremne razmere na izpostavljenih lokacijah, ki imajo:

- veliko avtonomijo – do 30 dni delovanja brez sonca (odvisno od modela,

števila klicev, intervala pošiljanja)

- pasivno zaščito pred atmosferskimi razelektritvami v obliki Faradayeve kletke

- aktivno elektronsko zaščito pred atmosferskimi razelektritvami

- nastavljive parametre preko spleta

- fleksibilno bazo podatkov in hrambo celotne zgodovine, statistike, izvozi ipd.

- kvalitetne senzorje za veter, temperaturo, vlago, pritisk, padavine...

- kompresijo podatkov za nižjo porabo

V mnogo primerih se izkaže, da so XStreamovke celo „predobre“. Ni vsaka lokacija zelo izpostavljena strelam in marsikomu je klicanje na odzivnik že kar staromodno. Od tu naprej je ceni odprta strma pot navzdol. Nižja poraba energije z odsotnostjo klicev pomeni manjše potrebe po napajalnem sistemu in manjšo dimenzijo. Rodil se je Fresh, ki pred-

stavlja svežino na tem področju. Osnovni model z merilcem vetra in temperature in tlaka je na voljo že za 239 evrov + DDV. Člani ZPLS lahko do konca leta izkoristite tudi 20% popust na naše ostale modele.

Fresh ima možnost vstavitve lastne SIM kartice, deluje namreč preko GPRS omrežja. Lahko pa izberete tudi povsem „zaprto“ varianto, ki jo le privijačite na drog in to je vse! Deluje preko M2M operaterja, ki zagotavlja delovanje v 170 državah sveta. V tem primeru se plačuje naročnina za prenos podatkov, ki znaša okoli 15 evrov.

Več na: www.helico.si ali naslovu elektronske pošte: [info\(afna\)helico.si](mailto:info(afna)helico.si)



DOPUSTNIŠKO LETENJE

Turčija 2014

Oktoberško dopustniško letenje v Oludenizu je za nami. Kot vsako leto smo tudi letos že tradicionalno dopustovali v Turčiji. To je bilo že šestič zapored, od tega smo bili štirikrat v Kemerju in dvakrat v Oludenizu. Tokrat nas je potovalo kar 54, pilotov je bilo 24, ostalo pa so bili družinski člani in simpatizerji letenja. Klubska zasedba je bila tudi številčna, saj se je potovanja udeležilo članstvo iz kar osmih klubov: Albatros Celje, Metulj Rimske Toplice, Sky Velenje, Lintvar Šentjur, Polet Kamnik, Kavka Kisovec, Kajuh Frankolovo in Kovk Ajdovščina. Da je Oludeniz nekaj posebnega na jadralnopadalski sceni, ni nič novega, toliko poletov dnevno ne opravijo nikjer drugje na svetu. Po besedah lokalnih tandemskih pilotov opravijo dnevno od 500 pa vse do 800 tandemskih prevozov, če pa k temu prištejemo še ostale pilote, se številka giblje nekje med 800 in 1200 poletov. Seveda je temu primerna tudi gostota pilotov na štartu, kar je bilo letos precej moteče predvsem v smislu varnosti. Od lanskega leta so naredili tudi novo vzletišče na višini 1200m, ki pride prav v primeru močnejšega vetra na vzletiščih pri vrhu gore Babadag (1700 do 2000m). V nacionalnem parku so v skalovje vsekali popolnoma novo cesto, vse v dobro turizma in seveda dobička. Vreme je bilo letos za odtonek slabše od prejšnjih let, pa vendar je bilo zelo v redu. Voda topla in popestrena s kar visokimi valovi, kar je bilo zelo zabavno za uživanje na dolgi peščeni obali. Tudi temperature zraka so se gibale od 30 do 32 stopinj, razen enega dneva, ko je malo deževalo. Letelo se je kar precej, le vreme smo precej čakirali in iskali primerne trenutke za odhod na vzletišče, ko tam ni bilo vetrovno in je bilo brez nizkih kumulusnih oblakov. To so seveda počeli tudi tandemaši in zato je bilo včasih s prevozom kar nekaj težav, saj imajo tandemi prednost in smo zato na vzletišča prišli pozneje od naših želja. Drugače pa je cena prevoza 5 evrov, zraven se plača še 6 evrov za vstop v nacionalni park.

Poleg letenja je Turčija v tem letnem času zanimiva tudi dopustniško, saj družinski člani lahko uživajo v morju, na

bazenu in na izletih. Če sklenem vtise letošnjega in lanskega leta, lahko ugotovim, da si je Oludeniz vsaj enkrat vredno privoščiti. Letošnji dopustniški del in letalni del si lahko ogledate na Youtube-u na mojem kanalu (janez kanizar).

Naslednje leto potujemo znova v Kemer in bomo leteli z gore Tahtali, ki je še višja od Babadaga. Gora ima dve vzletišči na vrhu (2365m), pristaja pa se seveda ob morju.

Dostop je s hitro in moderno gondolo, pa še manj je skomercializirano. Na Youtube-u si lahko pogledate tudi filme, posnete v Kemerju od leta 2009 do leta 2012. Vabljeni vsi piloti, njihovi družinski člani in prijatelji. Objava bo zunaj spomladi, za informacije pa me lahko kontaktirate na telefon 040 705 811.

Pripravil: Janez Kanižar,
DJP Albatros Celje



TRADICIONALNA PRIREDITEV

Blagoslov jadralnih padal

DJP Kajuh Frankolovo je v nedeljo, 12. oktobra 1914, organiziralo že dvanajsto prireditev »Blagoslov jadralnih padal«. S to našo tradicionalno prireditvijo želimo dejavnost letenja še bolj približati kraju in krajanom, padalcem pa narediti praznik, po vzoru motoristov, ki se vsako leto množično zberejo na blagoslovu motorjev v Mirni peči. Tudi padalci si ne glede na versko prepričanje zaslužimo svoj praznik.

Padalo pač padalcu pomeni sredstvo, s

katerim izpolnjuje svoje sanje, v miselnosti nekoga drugega pa je to morda sredstvo, s katerim se neodgovorno izpostavljam nevarnosti in po nepotrebnem zapravljamo svoj čas in denar. Tako miselnost želimo s to prireditvijo spremeniti. Pokazati želimo, da je letenje v rokah odgovornega padalca varen šport in da se tudi mi zavedamo, da imamo doma svoje najdražje. Pokazati želimo, da letenje ne razdvaja, ampak združuje.

Že zgodaj dopoldne smo se zbrali pri naši

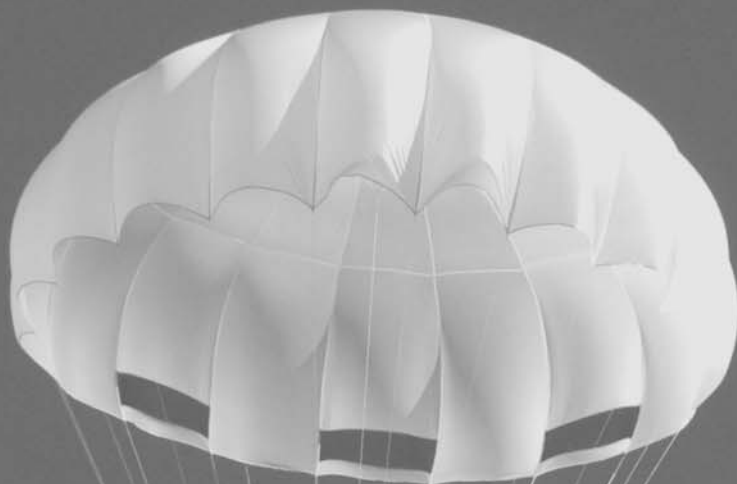
društveni brunarici na Frankolovem. Veter naj bi bil že nekaj dni pred in tudi še nekaj dni po tem datumu premočan za letenje. Pa je ravno tisto nedeljo dopoldne ponehal in omogočil čudovito jadranje. Naši kombiji so naredili svoje in lep je bil pogled na Konjiško goro, obdano s pisanimi padali. Sam obred blagoslovitve se je pričel s pesmijo, pozdravom predsednika društva Kajuh, pozdravom župana občine Vojnik in pozdravom predsednika Krajevne skupnosti Frankolovo. Z nami je bil tudi predsednik ZPLS Srečko Jošt. Veselil nas je velik obisk padalcev sosednjih društev in tudi simpatizerjev letenja, saj smo našli skoraj dvesto udeležencev naše prireditve. Obred je vodil naš domači župnik pater Branko Cestnik.

Seveda po obredu, po naši stari navadi, nismo odšli domov. Spekli in pojedli smo odojka in še nekaj drugih mastnih dobrot, tudi žejni nismo bili. Za razvedrilo so nam igrali mladi fantje ansambla Stop. Kar prehitro je bila noč in poslovili smo se v želji, da se drugo leto, mogoče še v večjem številu, zopet srečamo.

Pripravil: Karli Blazinšek,
predsednik DJP Kajuh Frankolovo



REŠEVALNA PADALA KIMFLY



TEHNIČNI PODATKI REŠEVALNIH PADAL FG

Velikost	FG 31	FG 35	FG 39
Površina	31m ²	35m ²	39m ²
Teža	1480g	1655g	1880g
Maks. obremenitev	90kg	110kg	130kg
Hitrost spuščanja	5,1m/sek	5,1m/sek	5,1m/sek
Certifikat EN 12491:2001	DA	DA	-
Št. certifikata	-	EP 111.2014	-



REŠEVALNO PADALO FG

Klasična okrogla kupola z nekaj novostmi, ki občutno izboljšajo učinkovitost. Reševalno padalo FG je zgrajeno iz sodobnih evropskih materialov. Konstruktivna 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



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