



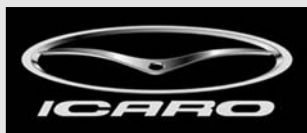
## NASLOVNICA Maj Junij 2009



# KIMFLY

## NUPTSE 3

Nuptse 3 ohranja krilo predhodnika. Popolnoma nov pa je sistem vrvic in sistem prijemašič A linije. Nuptse 3 ima tako še lažji in hitrejši vzlet in boljšo stabilnost v zraku. Nov dizajn s simbolom na zadnjem robu je prepoznaven. Nuptse 3 je lahko, enostavno jadrnalno padalo za letenje v gorah. Najdaljši prelet z Nuptsejem 2 pa je bil dolg preko 103 km ....



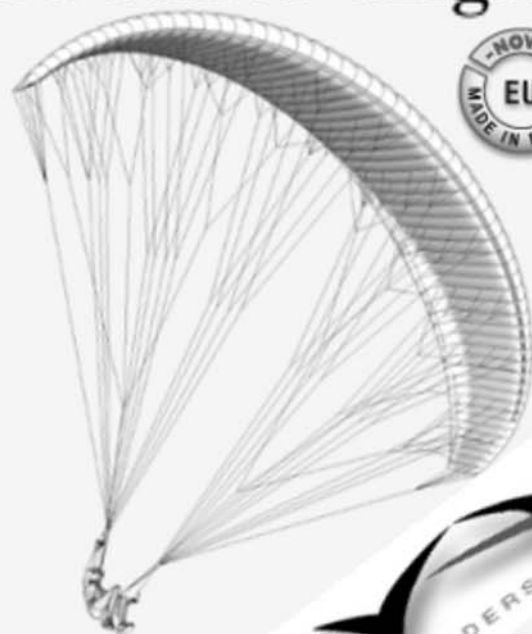
# www.kimfly.si

KIMFLY d.o.o., Pot na Črno 28, VODICE, tel. 01 832 30 86, 041 677 595  
kimfly@siol.net

Za ZPLS glasilo izdaja: Maks Humar Lesce d.o.o.

Prispevke pošljite najkasneje 15 dni pred izidom glasila po e-pošti:  
**paramax@siol.net - informacije: 041 735 832**

# www.nova-wings.si



**kontakt:**

041-504-716 Joc  
031-304-543 MistyDule  
info@nova-wings.si



- Primax LTF 1
- Rookie LTF 1-2
- Mentor LTF 1-2
- Factor LTF 2
- Triton LTF 2-3
- Triton X comp. **2009**
- Gorsko padalo
- IBEX LTF 1-2 do 2-3
- Tandem
- Jamboos LTF 1-2
- za motorno letenje
- Speedmax DULV





## DAN ZPLS 22.3.2009

Za vse tiste, ki se prireditve niste mogli udeležiti, vam povem, da je prireditev uspela z velikim zadovoljstvom udeležencev, tekmovalcev, rekreativcev, razstavljalcev letalne opreme in organizatorjev. Po dveh letih slabega vremena smo dan ZPLS letos prestavili na nedeljo zaradi boljše vremenske napovedi in izplačalo se je.

Nedeljsko jutro se je začelo že zelo zgodaj z ogrevanjem motorjev motornih padalcev, tako da so se domačini pritoževali zaradi hrupa. Medtem ko so motorni padalci prikazovali svoje veščine letenja tik nad tlemi z veleslalomom in brcanjem žoge v gol, so proizvajalci in prodajalci pripravljali svoje razstavne prostore, na katerih si je bilo mogoče ogledati in preskusiti opremo za letenje.

Tekmovalci zaključne tekme zimske lige in pikaši so odrinili proti vzletišču, da ne bi zamudili dobrih pogojev za letenje.

Pika tekma je bila družabnega značaja, tekmovalo se je na izpadanje. Po prijavi se je žrebalo pare, ki so tekmovali skupaj.

Vsi udeleženci dneva ZPLS so se lahko odlično naleteli in zadovoljili potrebe po letenju.

Za vse udeležence prireditve je bilo pripravljeno 80 litrov odlične primorske jote. Da je bila zares dobra, potrjuje dejstvo, da je ni ostalo nič.

Dan se je zaključil s podelitvijo priznanj najboljšim in podelitvijo 150 evrov izžrebanemu prisotnemu članu ZPLS.

Če vam je sedaj žal, da se prireditve niste udeležili, velja vabilo za zimsko zaključno prireditev letalne sezone.

Predsednik ZPLS: Damjan Pregelj

**Od 1.5.2009 dalje lahko v vseh prodajalnah Iglu športa po celi Sloveniji uveljavljate 10% popust na vse izdelke z izkaznico ZPLS.**

**V primeru kakršnekoli težav vas prosim, da me obvestite.**

**Damjan Pregelj**

## PARALISCA 2009

Društvo jadrlnih padalcev KONDOR iz Radeč obvešča vse ljubitelje jadrlnega padalstva, da bo zopet organiziralo tradicionalni, tokrat že 18. jadrlno-padalski tabor PARALISCA 2009. Prireditve, ki ni tekmovalnega značaja in je namenjena predvsem druženju, izmenjavi izkušenj in spoznavanju nove opreme, bo potekala na območju Lisce nad Sevnico v soboto in nedeljo, 1. in 2. avgusta 2009. Pričakujemo veliko število jadrlnih padalcev iz vse Slovenije in kot običajno, tudi iz tujine. Iz pristanikov bo organiziran prevoz, na Lisci in v okolici pa se bomo potrudili, da nam bo lepo tudi na tleh.

Skratka, spet bo zelo zanimivo in veselo, zato še enkrat - vsi ljubitelji tega našega lepega športa, prisrčno vabljeni na "PARALISCI 2009".

UO Kondor Radeče

## KJP KAVKA Kisovec organizira 13.06.2009 ODPRTO PRVENSTVO OBČINE ZAGORJE 2009 V NATANČNOSTI PRISTAJANJA

Vabimo vse padalce, ne glede na licenco, na društveno tekmovanje in prijetno druženje. Dve seriji bosta točkovani ločeno za veterane (nad 50 let) in vse ostale tekmovalce. Štartnine NI, prevoz bo zagotovljen, podeljeni bodo pokali in praktične nagrade. Prijave bodo do 9. ure. V primeru slabega vremena bo tekmovanje 14.06.2009.

Kontaktna oseba: Robert, 031391121

## Ratitovec open 2009

18.6. - 21.6.

**Klub jadrlnih padalcev KROKAR**  
Vijudno vabljeni na ogled tekmovanja v jadrlno padalskih preletih z udeležbo 120 pilotov iz celega sveta.  
Štart: Ratitovec od 12h do 14h  
Pristanek: Studeno (Železniki) od 16h do 18h  
Na pristanku bo poskrbljeno za hrano in pijačo. Vsak dan proti večeru pa ste vabljeni tudi v športni park Rovni na video in foto projekcijo utrinkov iz tekmovalnih dni.  
Vabljeni vsi gledalci in navijači!

www.klub-krokar.si

FAI

## pre paragliding world cup Slovenian open 2009

27.6. - 4.7.

**Klub jadrlnih padalcev KROKAR**  
Vijudno vabljeni na ogled tekmovanja v jadrlno padalskih preletih z udeležbo 120 pilotov iz celega sveta.  
Štart: Ratitovec od 12h do 14h  
Pristanek: Studeno (Železniki) od 16h do 18h  
Na pristanku bo poskrbljeno za hrano in pijačo. Vsak dan proti večeru pa ste vabljeni tudi v športni park Rovni na video in foto projekcijo utrinkov iz tekmovalnih dni.  
Vabljeni vsi gledalci in navijači!

www.klub-krokar.si

FAI



## NOVICE IZ ZPLS

# Zapisnik skupščine ZPLS, dne 17.4.2009

**Prireditvi:**

predsednik: Damjan Pregelj (Polet Nova Gorica), podpredsednik: Jurij Franko (Let Škofja Loka), Srečko Jošt (DJP Albatros Celje), Aleksander Stopinšek (EOL Celje), Marina Globočnik (DPL Ikar Slovenj Gradec), Jože Gaberšek (DPL Ikar Slovenj Gradec), Jože Radej (Kondor Radeče), Janez Vodončnik (JPK Sky Velenje), Andrej Kolenc (Polet Kamnik), Anton Grkman (Polet Kamnik), Igor Eržen (KJP Krokari), Ivan Brovč (DPL Posočje), Brigita Jarc.

**Dnevni red:**

1. Otvoritev skupščine
2. Izvolitev organov skupščine
3. Letno poročilo predsednika
4. Finančno poročilo
5. Poročilo o dogajanju v EHPU
6. Predlog spremembe statuta ( 22. členu) Juri Franko
7. Poročilo komisije pri LZS Igor Eržen
8. Finančni načrt za 2009
9. Plan dela za 2009
10. Razno

**1. točka:**

Predsednik Damjan Pregelj ob 18.00 uri otvori skupščino. Zaradi nezadostnega števila udeležencev se začetek skupščine prestavi za 30 minut, na 18:30. Sklicana je bila skupščina za leto 2008 in 2009.

**2. točka:**

Za predsednika skupščine je bil predlagan in izbran Srečko Jošt, zapisnikar Brigita Jarc, overovatelj Andrej Kolenc in Anton Grkman.

**3. točka:**

Damjan Pregelj je podal letno poročilo predsednika za leto 2008. V letu 2008 je bilo v ZPLS včlanjenih 37 društev in 762 članov.

Člani se lahko v ZPLS včlanjajo prek celega leta, kar predstavlja problem z vidika dodatnega dela.

Zveza vsem članom nudi brezplačno uporabo vseh slovenskih vzletišč za prosto letenje in nekomercialno uporabo.

Vsi člani ZPLS so v okviru članstva zavarovani proti tretji osebi za zavarovalno vsoto 2.100 EUR.

Po desetih letih je potekla registracija za radijsko frekvenco, na kar smo bili opozorjeni, zato smo jo v letu 2008 podaljšali za dobo desetih let.

Vsi člani prejmejo pet števil internega glasila Ikar.

V letu 2008 so vsi člani za promocijo ZPLS prejeli majico z logotipom ZPLS.

Lahko so zaprosili za IPPI licence. Jurij Franko je zbiral prijave in izdajal kartice.

Jurij je prevedel DVD o vremenu. Vsak član je lahko proti plačilu 6 EUR dobil kopijo tega DVD – ja. Društva pa so dobila po en izvod DVD – ja.

V letu 2008 smo na novo registrirali tri vzletišča.

Rok Golob je prenovil spletno stran. Nova podoba je pripomogla k večjemu obisku spletne strani.

UO ZPLS se je v letu 2008 sestal dvakrat. Oba zapisnika sta bila objavljena na spletni strani in v Ikarju.

Organiziran je bil dan ZPLS, skupaj z Metuljmanijo na Lisci. Za dan ZPLS je Damjan preko društva Polet Nova Gorica pridobil sponzorska sredstva v višini 1000 EUR, ki je bil namenjen za pokrivanje stroška najema prireditvenega šotora, postavljenega na Lisci. Prireditvev je zaznamovalo slabo vreme in majhna udeležba.

Jeseni smo imeli zaključno prireditvev v Petrovčah, ki so jo organizirali člani kluba EOL Celje. Podelile so se nagrade najboljšim članom ZPLS. Prvič smo podelili tudi nagrado naključno izžrebanemu članu – društvu ZPLS. Edini pogoj je bil, da je bilo društvo prisotno na zaključni prireditvi. Prejeli so kraški pršut.

Poročilo predsednika je bilo soglasno sprejeto.

**4. točka:****FINANČNO POROČILO ZA LETO 2008****Prihodki:**

- članarina, vinjete tujci, DVD	15.989,00
- obresti pozitivnega stanja	17,28
<b>SKUPAJ:</b>	<b>16.006,28</b>

**Odhodki:**

- Ikar	4.130,04
- administracija	2.400,00
- stroški vodenja računa, drugi bančni stroški	163,02
- tisk vinjet, vabil	890,16
- urejanje spletne strani, Golob Rok	500,00
- zavarovanje avtomastkih vremenskih postaj	157,11
- poštnina, kuverte, drobni materialni stroški	410,21
- plačilo spletnega gostovanja	71,88
- uporaba frekvence	297,50
- pokali, tablice za pokale	345,84
- plačilo domene	50,00
- potni stroški Jurij Franko, skupščina EHPU	450,00
- zavarovanje odgovornosti	3.263,92
- izdelava obeskov	696,00
- najem dvorane za zaključno prireditvev	150,00
- reprezentanca	46,35
<b>SKUPAJ:</b>	<b>14.022,03</b>

Finančno poročilo za leto 2008, ki ga je podal Damjan Pregelj, je bilo soglasno sprejeto.



## 5. točka:

Jurij Franko je podal poročilo o dogajanju v EHPU za leto 2008 in 2009. Obe poročili sta bili objavljeni v Ikarju. Glavni problemi, ki jih je predstavil Jurij, so problemi z zračnim prostorom, varnostjo in speedglidingom. To so vedno glavne teme na sestankih EHPU. Preko EHPU smo vključeni v pogovore okrog razdelitve in uporabe zračnega prostora. Tudi DVD, ki je bil preveden v slovenščino, in IPPI licence smo dobili preko članstva v EHPU. V EHPU se veliko ukvarjajo z varnostjo. Sprožili so tudi pogovore na CIVL, da bi nekaj naredili v zvezi s tem. Jurij je povedal, da zavzemajo stališče, da se morajo stvari glede varnosti precej izboljšati. Poročilo je soglasno sprejeto.

## 6. točka:

Jurij Franko je predlagal zmanjšanje števila članov UO ZPLS. Spremeni se 20. člen, in sicer: UO je sestavljen iz petih članov, ki so: predstavnik padalcev, predstavnik zmajarjev, član, odgovoren za varnost letenja, predsednik ZPLS in podpredsednik ZPLS. Mandat članov je dve leti z možnostjo reelekcije. 22. člen se črta. Jurij bo pripravil predlog spremembe statuta, Damjan bo vložil spremembo. Sprememba statuta je soglasno sprejeta.

## 7. točka:

Predsednik strokovne komisije JPZ pri LZS po zadnji dopisni seji ostaja Jurij Franko. Novih predlogov za njegovo zamenjavo ni bilo.

Igor je govoril o izpeljavi lige in DP pri zmajarjih. Vse prijave z izjemo liga tekem pri zmajarjih so prispele v roku, a so kljub temu vse dali na koledar LZS.

Pri sestavi reprezentance jadralnih padalcev je prišlo do pritožb, zato smo to naknadno reševali, pri tem pa se je odlično izkazal reprezentant Primož Podobnik, za katerega se predlaga, da ZPLS izda pohvalo za fair play in nesebično ravnanje, ker je svoje mesto v reprezentanci odstopil Aljažu. To je sklep UO.

Pri sestavi reprezentance zmajarjev je prav tako prišlo do pritožbe. Ker je bila tudi ta utemeljena, jo je Igor vrnil v ponovno obravnavo zmajarskemu selektorju. Od njega ni dobil odgovora, zato je Jurij Franko sestavil reprezentanco na podlagi veljavnega pravilnika. Šele po objavi tega seznama se je ponovno oglasil g. Brglez ter podal seznam, za katerega pa je zopet bilo ugotovljeno, da ne ustreza pravilnikom, zato je Jurij Franko zopet posredoval seznam na podlagi veljavnega pravilnika. Glede na vse dano in na dejstvo, da me je vmes g. Brglez obsodil tudi laži, podkupovanja in še ne vem česa, sem se od tega primera bolj ali manj distanciral, klub temu pa še vedno sodelujem s športno komisijo, da bi se ta primer rešil v korist celotnega zmajarstva.

Iz vsega danega zaključujem, da je nujno treba popraviti vse pravilnike, saj se je letos še posebej izkazalo, da prihaja do nasprotovanj pri delovanju podkomisij in komisij.

Prav tako je bilo letos nekaj manjših napak pri jadralnih padalcih pikaših, ki pa so bolj birokratske narave, nastale so zaradi samega sistema delovanja komisije, zato zaključujem, da je bilo delovanje podkomisije korektno, zato tukaj ni bilo večjih zapletov.

Do sedaj smo bili edina zveza brez delegata pri CIVL, po zad-

nji dopisni seji je bil za delegata izvoljen Igor Eržen, ki pa ga mora potrditi še IO LZS.

Poročilo je bilo soglasno sprejeto.

## 8. in 9. točka:

Članarina je v letu 2009 ostala enaka, 20 EUR. Tudi ugodnosti za člane ostajajo enake. Novost je ta, da z izkaznico ZPLS dobimo v letu 2009 v trgovinah Iglu športa 10 % popust. Tisti, ki so plačali članarino do konca februarja, pa dobijo posebno nagrado, majice ZPLS. Takih društev je bilo 10.

Za promocijo ZPLS smo nabavili obeske s svetilko, na katerih je logotip ZPLS. Vsak član prejme po enega. Zadnji rok za plačilo članarine se je iztekel 1.3.2009.

Dan ZPLS je bil letos organiziran 22.3.2009 na Lijaku. Lepo vreme, organizirane tekme in promocija opreme so na Lijak privabili veliko število zmajarjev in padalcev. Udeleženci dneva ZPLS so lahko koristili prevoze na vzletišče po 2 EUR namesto po 2,5 EUR. Za vse udeležence je bila pripravljena jota z rebri, manjše nagrade za uvrstitve na tekmovanjih in izžrebana nagrada prisotnemu članu ZPLS na koncu prireditve. Prejel jo je član Lintverja. Slišati je bilo pozitivne komentarje.

Rok Golob je predlagal, da bi tisti, ki hodijo na tekmovanja, pisali članke, reportaže in za to dobili 100 EUR. Primož Suša je s strani ZPLS dobil 200 EUR za udeležbo na X – ALPS. V letu 2009 je v ZPLS včlanjenih 797 članov iz 39 društev.

Znižali smo stroške administracije na 2 EUR po članu. Znižali smo računovodske storitve. Zaradi zmanjšanja stroškov razmišljamo o pošiljanju vabil na zaključno prireditev skupaj z Ikarjem. Za organizacijo zaključne prireditve v letu 2009 se še odloča klub Orli Kranj, sicer se je za organizacijo javil Igor Eržen iz kluba Krokariji.

Podan je bil predlog, da bi na koncu leta izdali malo bolj obsežnejši Ikar z rezultati preteklega leta.

Igor Eržen predlaga, da bi na račun zmanjšanja stroškov zaradi nepošiljanja vabil za zaključno prireditev posameznikom na dom lahko ta denar namenili v samo zaključno prireditev ali za sklic novinarske konference.

V letošnjem letu je potrebno narediti še table ZPLS z označenim zračnim prostorom, vzletiščem in pristanikom.

Finančni plan za leto 2009 in plan dela za leto 2009 sta bila soglasno sprejeta.

## 10. točka:

Aleksander iz kluba EOL Celje je povedal, da letalci preveč kršijo zračni prostor in da je treba v zvezi s tem nekaj narediti. Po burni debati je bil sprejet sklep UO ZPLS: če kršiš kontrolirani zračni prostor, leta na OLC ne moreš prijaviti. Let se shrani v bazo, pilot pa je opozorjen, da je kršil kontroliran zračni prostor. Če pa si kršil zračni prostor zaradi previsoke višine, te bo, ko boš prijavil let, računalnik opozoril, da si kršil zračni prostor, kar bo označeno na spletni strani OLC nad tvojim letom. Če takega leta ne boš hotel prijaviti, se let ne bo shranil nikamor, ampak se bo izbrisal. Tudi komentarji na tak objavljen let bodo onemogočeni. Edini komentar bo, da je letalec kršil zračni prostor. Takega leta tudi ne boš mogel sam izbrisati, ko ga boš enkrat objavil.

Aleksander in Aljoša bosta spremenila pravilnik

Predsednik ZPLS: Damjan Pregelj

## HITROSTNI PRELETI ZA JP

# Metuljmania Open 2009

Že tretje leto zapored smo v DJP Metulj Rimske Toplice na domači Lisci organizirali tekmovanje v hitrostnih preletih z jadralskimi padali. Kot prejšnja leta smo se tudi tokrat trudili, da bi za jadralske padalce dobro poskrbeli. Letos sta bili v okviru Metuljmania open 2009 namesto treh izpeljani dve veljavni preizkušnji, kljub temu pa veselja in zabave ni manjkalo.

**1. tekmovalni dan – petek, 24.04.2009**

Vreme nam ni bilo najbolj naklonjeno. Zgodaj zjutraj je na Lisci še vedno deževalo.

Ves čas smo nestrpnost spremljali vremenske razmere v upanju, da se le nekoliko izboljšajo. Popoldne je tekmovalna komisija sprejela odločitev, da se vsi tekmovalci prestavijo na bližnji Kopitnik. Na žalost je bila prva preizkušnja neveljavna, saj noben pilot ni obrnil prve obratne točke na severnem hribu. Kljub temu so imeli vsi tekmovalci možnost, da se ogrejejo za naslednje tekmovalne dni in se okrepčajo z golažem v bližnji gostilni.

**2. tekmovalni dan – sobota, 25.04.2009**

Že navsezgodaj je bilo precej očitno, da nas čaka prelep sončen dan. Ugodni vremenski pogoji so tako pripomogli k uspešno izpeljani 52,8 km dolgi disciplini, katere cilj je dosegel le Gašper Prevc. Večina ostalih pilotov je pristala v Radečah – 9 km pred ciljem. Nebo nad Lisco pa je bilo pisano tudi po zaključku tekmovanja, saj so razmere omogočale jadranje praktično do mraka. Pester, zanimiv in zabaven dan je popestrila še večerna zabava in srkanje hladnega piva.

Padalci so znova dokazali, da se znajo zabavati.

**3. tekmovalni dan – nedelja, 26.04.2009**

Vremenske razmere so bile sicer malenkost slabše kot prejšnji dan, kljub temu pa nam oblačnost in močan vzhodnik nista preprečila sestave 28,1 km dolge preizkušnje. Dirka se je večinoma odvijala ob grebenu. Kljub temu da ni bilo za pričakovati tekmovalcev v cilju, so nekateri znova presenetili. Tako so v cilj prileteli trije tekmovalci, in sicer: Marko Novak, Tilen Ceglar in Gašper Prevc in s tem se je tekmovanje zaključilo. Sledila je le še podelitev nagrad in odhod proti domu.

Menim, da nam je bilo vreme dokaj naklonjeno, da je zabava uspela in da je bilo za tekmovalce dobro poskrbljeno. Sodeči po odzivih se drugo leto spet vidimo!!!

Pripravila:

Mitja Jančič in Brigita Plemenitaš  
DJP Metulj Rimske Toplice

Foto: Uroš Kostanjšek

**Najboljših deset:**

M.	Ime	Padalo	Rezultat
1.	Prevc Gašper	Mac-para Magus	1431
2.	Novak Marko	Gradient Avax Sr8	1245
3.	Ceglar Tilen	Niviuk Peak	1208
4.	Eržen Tomaž	Mac-para Magus 6	1185
5.	Hafner Borut	Mac-para Magus 6	1175
6.	Durkovič Dušan	Nova Triton X	1112
7.	Orož Dušan	Gin Boomerang 6	1106
8.	Molek Jože	Axis Mercury	1083
9.	Gaberšek Bojan	Axis Mercury	1080
10.	Suša Primož	Mac-para Magus	1049

**Najboljših trije v serijskem razredu:**

M.	Ime	Padalo	Rezultat
1	Ceglar Tilen	Niviuk Peak	1208
2.	Bojan Gaberšek	Niviuk Peak	1080
3.	Krečič Jani	Niviuk Peak	737

**Najboljše tri v ženski kategoriji:**

M.	Ime	Padalo	Rezultat
1.	Tojnkó Karmen	Airwave magic 4	523
2.	Centa Martina	Swing Stratus	523
3.	Plemenitaš Brigita	Nova Mentor	311

**Najboljših pet ekip:**

M.	Ekipa	Rezultat
1.	Kjp Krokár Železniki	3790,79
2.	Lintvar Racing Team	3392,94
3.	KL Vrhnika	3176,04
4.	DJP Metulj Rimske Toplice	2333,26
5.	Adrenalin Gornje Posočje	2087,31



## IZBRIS DOBROVELJ S SEZNAMA VZLETIŠČ

Datum: 12. marec 2009

Dne 5. marca 2009 je bil sestanek klubov in društev Savinjsko šaleške regije, na katerem je potekal razgovor v zvezi vzletišča Dobrovlje. V spodnjem delu vzletišča je namreč višina smrek že tako visoka, da pri šibki termiki ali SV vetru ogroža varen vzlet s padalom. V preteklem letu je kar nekaj padalcev podrsalo po krošnjah dreves, težave pri vzletu so imeli piloti tandemov, v vrhovih dreves pa je pristala tudi ena tečajnica.

V letošnjem letu ocenjujemo prirastek dreves v višino vsaj še za en meter. O težavah padalcev na vzletišču smo se pogovorili z lastnikom zemljišča Otom Rovšnikom in ga vljudno prosili za odstranitev nekaj kritičnih dreves. Kljub rednemu plačevanju odškodnine, ki je po naših ugotovitvah najmanj 4 krat večja od letnega prirastka dreves, lastnik spornih dreves ne bo odstranil. V razgovoru je Oto Rovšnik navedel glavni zadržek glede odstranitve dreves in to je zaščita kmetije pred močnim vetrom. Njegova odločitev, da spornih dreves ne bo odstranil, je nepreklicna.

V razpravi so se vsi prisotni strinjali, da so bile Dobrovlje v preteklosti odlična lokacija za rekreativno jadralno padalstvo, polete s tandemi, večerno jadranje in tudi šolanje tečajnikov. Uporabnost vzletišča se je zaradi višine smrek v zadnjih dveh letih drastično zmanjšala. Glede na letni prirastek dreves se bo stanje na vzletišču še slabšalo, zato so predstavniki klubov in društev sprejeli sklep, da se Dobrovlje zaradi visokih dreves in varnosti jadralskih padalcev **BRIŠE** s seznama vzletišč. Odškodnina za vzletišče in pristanek za leto 2009 ne bo plačana. O vsebini sklepa se obvesti lastnika vzletišča in pristaneka ter preko elektronskega medija tudi vse jadralske klube in društva v Sloveniji.

V sodelovanju:

JPK EOL, DJP ALBATROS, DJP LUFTARJI, DJP DOBROVLJE, KJP SKY VELENJE, LINTVAR RACING TEAM

Predsednik SKY Velenje  
Janez Ramšak



Smuk in Bela krajina sta se še enkrat izkazala. Sedaj ni več nobenih dvomov, da je na tako nizkem in na prvi pogled neperspektivnem startu možno izpeljati tako pomembno tekmovanje, kot je SLO liga.

Ko se je pred približno pred petimi leti porodila ideja o organizaciji tekme na Smuku, se je porajalo obilo dvomov o smiselnosti organizacije. Predvsem so se pojavljala naslednja vprašanja: ali je dovolj prostora za normalen start vsaj 30 tekmovalcev, ali ni višinska razlika premajhna in bo pol tekmovalcev "pocurilo" že takoj po startu, ali je sploh možno sestaviti dovolj dolge discipline ipd.

Ravno zato smo se najprej odločili za organizacijo tako imenovanega OLC vikenda, kjer so tekmovalci leteli na svojo pest, za rezultate pa so šli leti, točkovani po OLC sistemu. Prva dva poskusa sta zaradi slabega vremena padla v vodo, nato pa je prišla odlična sobota leta 2006. Udeleženci so vsi po vrsti daleč presegle naša pričakovanja, saj so leteli do takrat še ne letene špуре, najdaljši prelet preko več obratnih pa je bil 100+ km. Opo gumljeni s temi preleti smo naslednje leto ponovili OLC vikend, kjer se je prav tako letelo oba dneva, pogoji so bili sicer bolj zahtevni, vendar je večina še vedno naletela okoli 50 km, zamgovalec celo 80+ km.

Dvomov ni bilo več in tako da smo v sezoni 2008 prvič organizirali FAI 2 dvodnevno tekmo, ki je štela za SLO ligo. O letenju na tej ligi nekateri še vedno govorijo kot o čudežu nad Semičem, nekaterim pa je ostal grenak priokus zaradi zamujenega dneva, ki se mogoče naredi enkrat na vsakih deset let. Kot v prejšnjih dveh letih je bil tudi na prvi "uradni" ligi na Smuku zamgovalec Gašper Prevc iz kluba Krokar Železniki. Takrat mi je Gašper predlagal, da bi bilo naslednje leto na Smuku državno prvenstvo. Očitno je cilj na naslov državnega prvaka, saj se je počutil kot edini pravi kandidat za tako plemenit naslov.

Smo pa vsi osmoljenci iz leta 2008 lahko zacelili rane letos, natančneje 9. in 10. maja, ko nam je kljub ne najbolj obetavni napovedi uspelo izpeljati oba tekmovalna dneva. Zbralo se nas je dobrih 30 tekmovalcev, ki smo napadali 45 km in 41

km dolgi disciplini. Letenje je bilo zahtevno, kljub temu da so bile višine tja do 2000 m. Večina se nas je strinjala, da je teren precej drugačen od večine terenov pri nas, kjer se večinoma leti ob grebenu. V Beli krajini pa bolj pride do izraza ravnina, kjer je način letenja in razmišljanja precej drugačen kot pri grebenskem letenju. Tudi tokrat je zamgovalec prišel iz kluba Krokar Železniki, in sicer se je najbolj izkazal Tomaž Eržen. Z drugim mestom sem obranil pričakovanja domačinov. Za skupen uspeh je bil najpomembnejši drugi tekmovalni dan, ko je po približno uri in pol letenja pričel pihati JZ in bilo potrebno dviganja iskati stran od pobočja, pojavljala pa so se tudi obširna pokrivanja, ki so večino tekmovalcev prizemljila pred ciljem.

Sam pa sem še enkrat prepričal, da je sindrom kmeta Vratovinca (tekmovalec, organizator oziroma meet direktor, šofer in še kaj - vse v eni osebi) sila zahtevna

zadeva. Nazadnje pa ne gre pozabiti tudi na spremljevalne dejavnosti. Letos smo se še posebej potrudili in smo tekmovalcem po sobotnem letenju ponudili odlično kosilo na ribniku v Prilozju, v večernih urah pa je za bolj pogumne sledila degustacija vin v zidanici Škof, za zaključek pa smo zavili še v diskoteko Bachus. Vsak, ki je že poskusil odlična belokranjska vina, ve, da le ta hitro prikradejo prešeren nasmeh na obraz in ogromno dobre volje in smeha. In tudi tokrat je bilo tako.

Na koncu bi se rad zahvalil vsem našim članom društva DJP Cumulus, ki so kakor koli pomagali pri organizaciji, Občini Semič in vsem sponzorjem (<http://parasruk2009.djp-cumulus.si/?l=s>), brez katerih katerih te prireditve ne bi bilo. Pozabiti ne gre tudi Uroša Bukovca, ki je dva dni hladil polno hišo pregreth glav.

Pripravil: Jože Molek

#### REZULTATI:

Pl.	Lastname Name	Glider	Score
1	Eržen Tomaž	Mac-para Magus 6	1623
2	Molek Jože	Axis Mercury	1466
3	Orož Dušan	Gin-gliders Boomerang_6	1427
4	Prevc Gašper	Mac-para Magus	1393
5	Toplak Tomaž	Niviuk Peak	1389
6	Trstenjak Tomaž	Niviuk Icepeak 3	1284
7	Peljhan Klemen	Mac-para Magus 6	1227
8	Ceglar Tilen	Niviuk Peak	1195
9	Kranjc Stojan	Gin-gliders Boomerang 5	1112
10	Fridau Miran	Airwave Magic 5	1103







## OUTDOOR SHOW IN LIGA ADRENALIN

# Kobarid 2009

Ob izjemno lepem vremenu, kot se je to kasneje izkazalo, se je žal ne prav številna družčina, 36 pilotov, zbrala v Kobaridu na ligi Adrenalin. Društvo Adrenalin Paragliding Team je tudi letos sledil svoji tradiciji in nam ustvaril zares odličen podaljšan vikend, ki se je začel že v sredo. Kot na vsaki liga tekmi smo tudi tokrat pozorno spremljali vre-

menško napoved, ki nam sicer ni vplivala kakšnega hudega upanja za dobro letenje. V tem prav gotovo ni izstopala sredina tekma, s startom na Livku. Dež ter močan zahodni dolinski veter sta prizemljila kar nekaj pilotov in prav malo je manjkalo, da tekma ni bila ustavljena. Kljub vsemu je bila tekma uspešno zaključena, najhitrejši pa Urban

(MasterCard, Aforma), sekundo pred Aljažem (MasterCard).

Naslednji dan se v odličnih razmerah s Kobariskega Stola le odpravimo na 78km dolgo disciplino v Bohince, ki so bili zares odlični, disciplina pa idealno dolga, saj je omogočila tudi tistim zadaj, da pridejo do cilja in zaključijo zares idealen dan. Zmagovalec tudi tokrat Urban (Mastercard, Aforma), a tokrat s kar tremi sekundami naskoka pred Aljažem (MasterCard). Tretji v cilju je bil Primož Suša (RcgAssist, Mac Para), skupno pa je v cilj priletelo kar 19 pilotov.

Za petek je bil sicer napovedan močan zahodnik, ki na Voglu piha tudi do 17m/s, a se v Kobaridu ne prikaže, zato pa razvoj močno ovira kakšno bolj zanimivo disciplino. Še nekaj minut predstartom je nekaj negotovosti, a kljub vsemu se gre v zrak in izkaže se, da je lokalno idealno dolga disciplina, saj se kasneje popoldan nad Kobaridom razvije Cb, ki močno zalije ulice Kobarida. Zmagovalec dneva je Borut Hafner (KJP Krokak, Mac Para), ki z idealno linijo prileti v cilj z največjo razliko do sedaj, kar sedem sekund pred Aljažem (Mastercard). Odlično, s tretjim časom, odpelje tudi Tomaž Toplak, ki dominira z serijskem razredu.

V soboto sledi Outdoor show, kar pomeni kar dve tekmi. Obe sta skoraj podobni, le da je prva daljša, najboljših deset pa se uvrsti v drugi del. Aljaž Valič, Marko Novak, Urban Valič, Borut Hafner, Tomaž Eržen, Jurij Vidic, Bojan Gaberšek, Dušan Orož, Primož Ciglič, Anže Pristov so tisti, ki jim uspe veliki met in prispejo v finale drugega teka. Tu pa odlično odpelje Mare Novak in domov odnese velik kup denarja, drugi z malo manj denarja je Aljaž Valič, tretji pa Jurij Vidic.

Kobarid se je še enkrat izkazal kot odličen kraj za izvedbo tekmovanja, občina pa z odlično izpeljanim Outdoor showom, ki je cel Kobarid spremenila v en sam velik športni dogodek, ki je jadralno padalstvo popeljal v sam center mesta.

Pripravil: Igor Eržen



## JADRALNI ZMAJI

# Liga vzhodne Slovenije

Fantje so za akcijo - to se je dalo čutiti po vseh peripetijah v zmajarski srenji. Seveda je veliko odvisno od sestankov, postavljanja pravilnikov, nategovanj ter še drugih parametrov, ki sestavljajo letenje. Ampak letenje v vsej svoji veličini je še vedno glavni in edini cilj letalcev. Tekmovalno letenje je vsekakor nadgradnja rekreativnega letenja, nadgradnja osebnosti ter nadgradnja varnosti letenja. Če ni tekmovanj, ni razvoja, ni

testiranja oziroma primerjanja opreme, ni stiska roke ob dosežkih, ni jadralnega podmladka, ni piva na pristanku ter še veliko drugih življenjskih ali družabnih izkušenj.

Po organizaciji Slovenske lige v letenju z jadralnimi zmaji smo se v klubu Kal iz Slovenske Bistrice odločili organizirati ligo Vzhodne Slovenije v tekmovalnem letenju z jadralnimi zmaji. Tereni na vzhodu Slovenije so vsekakor specifična

jadralnega letenja ter so vsekakor med najtežjimi tereni za tekmovalno letenje. Za nekoga, ki leti največ v Alpah ali na Primorskem, je lahko tekmovalno letenje na naših terenih, kot so Konjiška gora 860, Kebelj 1260, Mariborsko Pohorje 1100, Gortina 830 prava tekmovalna izkušnja. Lahko se pohvalimo s terenom, na katerem padalci ne letijo zaradi "pretežkega terena". Kebelj 1260 je še vedno neosvojljiva trdnjava, kot v šali pravimo zmajarji, nadležnega planktona. Vendar tukaj letimo, tu so prekrasna dviganja ter nepozabna panorama, je dejal naš prijatelj iz Češke na odprtem prvenstvu 2006 v letenju z jadralnimi zmaji.

Pravi zmajarski dan na veliko soboto, napoved zmeren JZ veter, ki se bo popoldne okreplil. Pade odločitev: najprej v dopoldanskih urah šolanje v Štatenbergu, dokler ne zapiha, potem tekma na Konjiški, po tekmi pa piknik z vsem suportom, ki ga premoremo. Janez prevzame organizacijo, Marjan izračun rezultatov, Jože ter Gorazd nabavo materiala za piknik, Dobra vila pa tehnično pomoč. Pridružijo se nam zmajarji iz kluba KZ Maribor. Brifing na startu napoveduje zahtevno letenje ob močnem JZ za devet prijavljenih pilotov. S Konjiške globoko na Pohorje je edina alternativa za veliko sobotno tekmovalje. Odločimo se za disciplino, dolgo samo 31 km, in sicer zaradi močnega JZ vetra, ki je na Pohorju zelo turbulenten. Predvidevamo, da nas bo tako ali tako odpihnilo preko Konjiške v smeri Tepanja. Že takoj po prvih startih se pokaže, da bo dan pravi. Močni ter zelo zanešeni stebri nam takoj potrdijo sume, da bo letenje naporno. Hitrost vetra tudi preko 30 km na uro nas odpihne daleč nad Slovenske Konjice, vendar za sodobne zmaje takšen veter ne predstavlja več prevelike ovire. "Ne bom scuru," si dopoveduje Franci nizko pod startom, medtem ko Marjan navije na (kot sam pravi) varnih 2800 metrov za nazaj na Pohorje, kjer je zelo turbulentno. Za obratne točke same cerkve (seveda, če je pa velika noč pred vrati). Poberemo vsi preko 2000 pa hajd na prvo dirko. Premalo kilometrov glede na dviganja, ki so bili v zraku, ugotovimo na pristanku.





Naj bo za prvič, a definitivno je bilo preveč cerkva, pravi Pero. Ni si pravilno nastavil instrumenta, v zraku pa je zamenjal vrstni red ter imena obratnih točk. Seveda v njemu lastnem posrečenem nastopu pravi, da je moralni zmagovalec, saj je obletel vse cerkve, kar jih je videl, in sicer devet, pa žal ni bila nobena prava. "Bez gubitaka" s pivom v roki malo pokomentiramo letenje, sledi še oddaja trekov pa na piknik, kjer bo med drugim tudi razglasitev rezultatov. Tam pa fešta do jutranjih ur... Pa naj še kdo reče, da letenje ni naporen šport. Imamo še tri tekme vse bomo leteli na vzhodu ter po vsaki tekmi nas hvala bogu čaka piknik.

Še se bo letelo, še se bo pelo, do rane zore se bo vrtelo.

Pripravil: Janez Grm

Rezultati:

1.	Jože Frim
2.	Janez Grm
3.	Marjan Brglez
4.	Darij Ambrož
5.	Franci Dobnikar
6.	Pero Vekič
7.	Sandi Zidanšek
8.	Gorazd Godec
8.	Primož Truntič



# SKYWALK

FARAGLIDERS

www.skywalk.si

WALK WITH US

## MASALA

JET FLAP mountain glider-DHV 1-2  
sedež-nahrbtnik+padalo>5,4kg

## TEQUILA 2

JET FLAP freerider-DHV 1-2

## CHILI

JET FLAP high-end freerider-DHV 1-2

## CAYENNE 2

JET FLAP sportster-DHV 2

## POISON 2

JET FLAP race carver-DHV 2-3

## RED·HOT

acro glider

## JOIN'T

JET FLAP tandem-DHV 1-2

OSTALA OPREMA

## CULT XE

closed harness

ZASTOPA IN PRODAJA  
PAC SPORTS  
tel: 041 323 421  
041 698 523

## LETENJE Z BALASTOM

# Uravnoveženo s težo

Prevod članka iz revije "Cross Country" iz leta 2002, ki je še vedno aktualen.

Majhne razlike v obtežitvi padala lahko vplivajo na vodenje in zmogljivost vašega padala. Adrian Thomas nam pojasnjuje številke in razlaga o aerodinamičnih prednostih letenja z balastom.

Ljudje pogosto sprašujejo, kako težki naj bi bili v odnosu na razpon teže na padalu. Učinki obteževanja padala na aerodinamiko so dokaj preprosti, vendar pa je izbira obtežitve odvisna od kraja letenja, načina letenja in tega, kaj želite pridobiti iz svojega leta.

Obtežitev padala ne vpliva na drsno razmerje (razen, če je padalo deformirano zaradi teže); če ste težji, letite z enakim drsnim razmerjem, vendar pri večji hitrosti. Povečevanje obtežitve padala poveča hitrost za samo kvadratni koren spremembe teže. Če bi lahko podvojili svojo težo, ne da bi pri tem deformirali padalo, bi se vaša hitrost, ne glede na vrsto padala, povečala za faktor 1.41. Torej, če ste v opremi za vzlet težki 80 kg in dodate 10 kg balasta, boste zvišali hitrost za pet odstotkov.

## OPTIMIZACIJA ZA XC HITROST

V štiriurni tekmovalni nalogi to petodstotno povečanje hitrosti pomeni, da bi dani pilot na danem padalu lahko nalogo zaključil (vse ostale stvari ostanejo nespremenjene) 12 minut prej z maksimalnim 10kg balastom.

Vendar pa vse ostale stvari ponavadi niso enake. Leteti XC pomeni, da je potrebno imeti dobro zmogljivost pri letenju v dviganju prav tako kot pri planiranju. Pilotu z balastom se razen že prej omenjene hitrosti letenja za pet odstotkov poveča tudi vertikalno propadanje. Manjši kot je radij zavoja, bolj se mora padalo nagniti v zavoj in posledično temu se poveča propadanje. Zaradi nagibnega kota pilot z balastom v zavojih izgubi več višine in ima tudi večje propadanje pri premem letu. Ta končni učinek je premo sorazmeren s spremembo v teži (povečanje za enak faktor).

To pomeni, da v primeru, če naš tekmovalni pilot med štiriurno nalogo porabi tretjino svojega časa za dviganja v vzgorniku, vpliv nošenja balasta in s tem večja hitrost

padala prihrani okoli osem minut. Vendar pa je pri tem celoten čas, ki ga porabi za dviganje, okoli osem minut daljši.

Če pogoji dovoljujejo, da se naloga izvrši s tretjino ali manj celotnega časa za dviganje, potem se balast splača. Če potrebujemo več kot tretjino celotnega časa za dviganje, potem je zagotovo prednost biti lažji na padalu.

## STABILNOST IN AGILNOST/OKRETNOST

To pa ni cela zgodba. Teža na padalu vpliva tudi na stabilnost in okretnost.

Močno obteženo padalo je na splošno bolj odporno na zapiranje kupole zaradi turbulence. A ko se zgodi, se zapre bolj silovito. To je najverjetneje zaradi notranjega tlaka (dinamični tlak se spreminja s kvadratom hitrosti in prav tako s kakršnokoli spremembo teže) ter vpadnega kota padala. Dano padalo je ob katerikoli hitrosti pod večjim vpadnim kotom, če je močno obteženo, in pod manjšim, če je manj obteženo. Da bi pridobilo dviganje in izenačilo težo, mora močno obteženo padalo delovati z višjim koeficientom dviganja. Zapiranja se večinoma pojavljajo, ko turbulenca povzroči, da pride na sprednjem delu padala lokalno do negativnega vpadnega kota. Tako je pri obteženem padalu malo manj možnosti za zapiranje. Učinek vpadnega kota se zdi močnejši kot učinek notranjega tlaka (kar je glavni razlog, da je pri hitrem letenju z nizkim

vpadnim kotom več verjetnosti, da se padalo zaviha). Zapiranja so verjetno silovitejša na bolj obteženih padalih deloma zaradi turbulence, ki mora biti močnejša za zapiranje, deloma pa zaradi hitrosti, ki je pred zapiranjem višja.

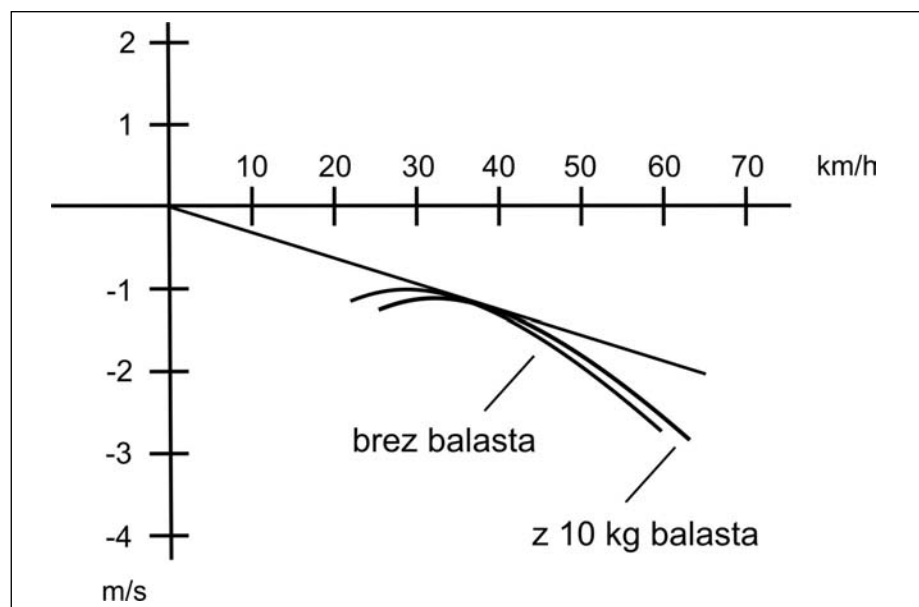
Močno obteženo padalo je bolj živahno in agilno, ker ima pilot več nihajne samostojnosti – prenašanje vse te teže na eno polovico majhnega padala bo pomenilo hitro pobiranje v dviganju. Zato je verjetno večina tekmovalnih padal za upravljanje kot kamion, če ste navajeni na nekaj s krajšim razponom. Včasih tekmovalne pilote vidimo, kako kolovratijo po nebu, ko si sposodijo začetniška padala. Prav zato tudi akrobatski piloti letijo z majhnimi padali.

Prav tako naj bi bila neka povezava med nihajno stabilnostjo in hitrostjo prenosa podatkov o turbulenci, saj bolj obtežena padala povedo več o tem, kaj se v zraku dogaja – ampak tudi jaz ne poznam teorije, da bi to lahko razložil!

Vse to napeljuje k dejstvu, da morate biti na padalu lahki, če želite viseti v zraku ves dan. Če pa želite prelete ali tekmovali, potem se morate spoprijeti s problemom optimizacije.

## MALA PADALA SO PRIMERNA ZA GORE IN PUŠČAVE

Če pričakujete, da boste v tekmi porabili dve tretjini ali več časa za letenje naravnost, potem bi bilo dobro, da ste močno





obteženi. To bi bilo še posebno dobro, če pričakujete, da bo termika turbulentna (kjer bi vam dodatna okretnost in stabilnost pomagala centrirati termični steber, medtem ko bi vas z manj teže premetavalo in vrglo ven iz stebra). Še posebej utemeljeno bi bilo, če boste veliko leteli v ravnih linijah v dviganjih. Visokogorje in puščave so najbolj naravno okolje za letenje z močno obteženimi padali.

Če pa letite v pogojih, kjer boste mogoče porabili več kot tretjino časa za vzpenjanje v šibki termiki ali kjer je kritično samo ostati v zraku, potem je bolje biti manj obtežen. V večini tekmovanj, ki sem se jih udeležil, je bilo bistvo naloge ostati v zraku v šibkem dviganju.

### VEČJA PADALA IMAJO AERODINAMIČNE PREDNOSTI

Končno je tu vprašanje zmogljivosti velikih padal. Nekaj najboljših pilotov in konstrukterjev mi je povedalo, da velika padala boljše jadrajó, medtem ko vse ostalo ostane isto. Edini razlog, ki so mi ga dali, je višje Reynoldsovo število. To število je odvisno od hitrosti, dolžine, gostote zraka (1,225 kg/m<sup>3</sup> na višini morja) in viskoznosti zraka (17,9 x 10<sup>-6</sup> kg/m/s pri normalni temperaturi in pritiskih). Tako ima ob dani hitrosti večje padalo, ki ima s tem daljšo tetivo, večje Reynoldsovo število. Če na primer presedlam z Argon 24 na Argon 26, se tetiva profila podaljša z 2,71 m na 2,82 m, kar spremeni Reynoldsovo število pri trim hitrosti (hitrost krila brez uporabe krmilnih vrvic in pospeševalnika) iz 1,85 X 106 na 1,93 X 106, kar pomeni štiri odstotno zvišanje.

Učinek se spreminja glede na značilnosti aerodinamičnega profila. Na splošno se pri aerodinamičnem profilu jadralnih padal tako maksimalni vzgon kot minimalni upor povečujeta z večanjem Reynoldsovega števila. Z drugimi besedami - povečanje tetive profila poveča maksimalni vzgon in zmanjšuje minimalni upor. Učinek je majhen, vendar pa ne zanemarljiv - veliki in srednje veliki Boomerangi imajo znatno prednost v zmogljivosti pred manjšimi Boomerangi. Znižanje zmogljivosti zaradi zmanjšanja tetive profila je prav tako lahko razlog, zakaj so jadralna padala ostala pri vitkosti, manjši od 5, čeprav bi glede na inducirani upor vitkost lahko bila višja. Povečanje upora profila zaradi učinka nizkega Reynoldsovega števila lahko zmanjša prednosti večje vitkosti.

Mogoče se prav zaradi tega toliko tekmovalnih pilotov muči in prenaša naokrog ogromne torbe z balastom, ki jim

omogočajo letenje z večjim padalom, ki malo boljše jadra. Tako lahko letijo počasneje in v termiki obračajo bolj na tesno. Mogoče sta Jimmy Pacher in Steve Ham imela toliko balasta zato, da sta s svojimi vitkimi postavami prišla v srednji razred Boomerangov na World Air Games 2001. Po moje velika padala nimajo slabih strani razen te, da jih moramo (skupaj z dobro mero balasta) nositi v hrib.

V podatkih, ki jih proizvajalci podajajo, so skoraj vedno overjeni razponi teže - padala so testirana na spodnji in zgornji meji razpona teže. Če je padalo posebno nenevarno, opravi test z razponom teže, ki je večji od pričakovanega.

### OSEBNO STALIŠČE

Leta 2000 sem letel z Novo Argon 24C na njegovi zgornji meji. Kot pričakovano, je bilo padalo stabilno, vodenje hitro in hitrost visoka, vendar pa sem moral trdo delati, da sem se vzpenjal, če je bila termika manjša od 4m/s. Prednost večje obtežitve je bila ta, da sem skrajno užival v nemirnem zraku v Castejonu, Piedrahiti in Garmischu, vendar pa sem težje shajal v XC v Veliki Britaniji, kjer je tudi najboljša termika šibka.

Leta 2001 sem letel z Boomerangom v sredini masnega razpona (90 - 110 kg). Vodenje je bilo dobro, hitrost dovolj dobra in vzpenjanje zelo dobro. Pri stabilnosti nisem zaznal nobenega zmanjšanja, izboljšanje hitrosti vzpenjanja pa je bilo zares krasno. Razumljivo je seveda, da je

bila optimizacija kupčija - zanesljivo sem se lahko vzpenjal v jati (celo na svetovnem), po drugi strani pa so me prehiteli v ciljnem doletu navkljub mojemu "pohojenemu" pospeševalcu.

Veliko truda sem tudi vložil v zmanjšanje teže moje opreme. Zamenjal sem kombinizon in se znebil odvečne opreme ter tako uspel zgubiti dva kilograma nepotrebne teže. Teža je uporabna samo kot balast, ki se ga lahko znebiš, ko se pogoji poslabšajo!

### SE BALAST SPLOH KDAJ SPLAČA?

Biti ravno prave teže na padalu je občutljivo optimizacijsko vprašanje in prednosti so komaj opazne. Balast za večjo hitrost je izguba časa v rekreativnem letenju. Tudi če imate deset kilogramov balasta, se hitrost poveča komaj za tri odstotke, kar pomeni s 36km/h na 37,08km/h. Nič posebnega - in zagotovo ne dovolj, da vas ne bi odpihnilo na drugo stran hriba, če veter pojača. Kakorkoli že, v tekmovanjih so tudi majhne razlike pomembne in ko se borimo v ciljnem doletu s pospeševalcem do konca, bi dali vse za tisto tri odstotke večjo hitrost.

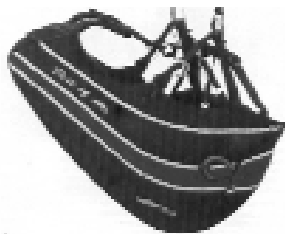
*Adrian Thomas je tekmovalni pilot mednarodnega merila in član britanske ekipe jadralnih padalcev (British Paragliding Team)*

Pripravila:

Slađana Despotovič in Srečko Jošt

DJP Albatros Celje

## LETALNI SEDEŽI CHARLY



### PROIZVAJAMO IN PRODAJAMO:

- sedeži za jadralna padala (teža:3650g)
- sedeži za motorna padala
- lahki sedeži za jadralna padala (1000g)
- sedeži za motorne zmaje
- vso dodatno opremo za jadralno padalstvo: nahrbtniki, vario metri, GPS, čelade ...

### Naše izdelke odlikuje:

- enostavno vpetje
- kvalitetna izdelava
- kvalitetni materiali
- udobnost
- ugodne cene ...

### INFORMACIJE:

SLAPAR PETER S.P. SITAIR  
 Žebljarska 5  
 1240 Kamnik  
 GSM: 041-766-675

## INTERVJU

# Legenda Toni Bender



**Toni Bender je prepoznaven obraz tako v svetu padalstva kot tudi zmajarstva. Lahko bi rekli, da gre za legendo prostega letenja. Februarja letos je v sklopu NOVA team meetinga na Lijaku obiskal tudi Slovenijo. Njegov obisk sem izkoristila za intervju, da ga tudi ostali malo bolj spoznate.**

**Prvo in najbolj tipično vprašanje. Kdaj in kako si začel z letenjem?**

Začel sem z zmajarstvom že leta 1974. Od svojega prijatelja sem kupil zmaja kar med prvenstvom v wind-surfingu. V slabe pol ure mi je razložil, kako zadeva leti, vse ostalo sem se naučil sam. Nikoli ne bom pozabil teh časov – bili so res adrenalinski in tudi nevarni.

**Ampak ni ostalo samo pri zmajarstvu. Kot vem, letiš tudi z drugimi napravami. Mi lahko poveš, s katerimi?**

Res je. Začel sem z zmajarstvom, sicer pa letim tudi z jadralnimi padali, tandem trike-om, trdokrilci in tudi z različnimi ultra lahкими letali. Tako imam trenutno doma na razpolago trdokrilca Atos VR (Air USA), zmaja Litespeed (Moyes) in številna jadralna padala.

**V zmajarstvu si dosegel že veliko odmevnih rezultatov. Katerega bi izpostavil kot svoj največji uspeh in**

**kakšne cilje si si zastavil na tem področju?**

Osvojil sem več naslovov nemškega državnega prvaka, leta 1988 pa sem bil 5. na evropskem prvenstvu. Zadnje čase se bolj posvečam letenju s trdokrilcem - od leta 2008 sem tudi član nemške državne reprezentance in bom tekmoval na naslednjem svetovnem prvenstvu.

**Verjetno se ti je v 35 letih letenja nabralo veliko nepozabnih dogodivščin. Katero bi izpostavil?**

Ne morem pozabiti svojega prvega preleta v zmajarstvu. Zaradi močnega vetra me je takoj po pristanku skupaj z zmajem odpihnilo čez zaledenelo jezero na drugo stran. Pristanek se je končal na jezeru nedaleč od brežine. Takrat sem bil res srečen, da imam malo kilogramov, saj bi se v nasprotnem primeru led zlomil in sigurno ne bi preživel... Nimajo pa vse dogodivščine tako srečnega konca kot ta. Na primer, ne bom pozabil zadnje sekunde pred nesrečo z jadralnim padalom...takrat sem kar videl sliko, kako hudo se bom poškodoval...

**Sigurno pa te na jadralno padalstvo ne vežejo samo slabi spomini....Na primer, si prvi jadralni padalec, ki je letel preko Alp. Kaj lahko poveš o tem?**

Jadralno padalstvo in preleti so še vedno moje največje zadovoljstvo... Pri preletu Alp je bilo najlepše to, da si v zraku sam s čudovito naravo – taki trenutki mi dajo vse, kar potrebujem. Ni pomembna razdalja, temveč občutek v zraku, ki je tako nepozaben.

**Letel si že skoraj po celem svetu. Kje si najbolj užival in kam bi še šel?**

Meni so Alpe še vedno najboljše in najlepše mesto za letenje. Nikoli pa ne bom pozabil letenja nad kitajskim zidom, poletov v Andih (Čile), rekordnega leta v Texasu (Amerika), ko sem dosegel višino 7200m, in to brez kisika (in tudi brez nevihte)... Želim si obiskati Nepal in Tibet, ker bi rad videl gorovje Himalaja pod seboj...

**Kako pa ti je všeč Slovenija?**

V Sloveniji vedno zelo uživam, zato se zagotovo kmalu spet vrnem. Vsakič sem presenečen, koliko je v Sloveniji obetavnih in zavzetih pilotov, ki res z velikim navdušenjem letijo in v tem neizmerno uživajo... Lepo je biti med takimi ljudmi.

**Tokrat smo se v Sloveniji srečali vsi piloti, ki letimo za podjetje NOVA. Za razliko na primer od mene in večine ostalih pa ti sodeluješ z NOVO od samega začetka (letos bo NOVA praznovala 20. obletnico delovanja). Kakšni so bili tvoji začetki in kaj je tvoja dolžnost v NOVI ?**

Leta 1989 je NOVA začela s svojim delovanjem, sam pa sem imel lastno zmajarsko in padalsko šolo. Ker pa sem se želel osredotočiti na tekmovanja, sem šolo prodal. Takrat sem bil nemški državni prvak in član državne reprezentance tako v zmajarstvu kot tudi padalstvu. V tistih časih sem spoznal Hannesa Papesha in Wolfija Lechnerja. Od takrat dalje delam z NOVO. Moja glavna dolžnost je testiranje in razvoj novih padal. V prihodnosti pa se bom vse bolj vključil med pilote, in sicer s sodelovanjem na testiranjih, seminarjih za prelete in podobno.

**Sam si mnenja, da je tvoje poslanstvo preizkušanje različnih stvari. Verjetno si tudi zato testni pilot... Ampak kaj je naslednja stvar, ki jo boš poskusil?**

Dobil bom električni motor za svojega





*ATOS-a. Mogoče bom naslednjič z njim že lahko priletel v Slovenijo. Take in podobne stvari bi v bodoče rad uporabil namesto avtomobila. V gibanju brez povzročanja hrupa in onesnaženosti vidim prihodnost.*

**Ali ti poleg letenja ostane še sploh kaj časa za kakšne druge stvari in dejavnosti?**

*Čas, ki mi preostane, najraje preživim s svojimi prijatelji (z eno raje kot z vsemi ostalimi), večkrat ga izkoristim tudi za hojo v hribe (se opravičujem, ampak v dolino letim), kite-surfing in podobno. V resnici sploh ne potrebujem nič posebnega - le dobre pogovore, prijatelje, svojega mačka in naravo - to so najpomembnejše stvari v mojem življenju.*

**Pravijo, da si dejaven tudi na filmskem področju. V enem izmed filmov že imaš glavno vlogo skupaj s svojim črnim trdokrilcem....Kako pa je kaj s tvojo igralsko kariero?**

*Zgleda super in mislim, da boste lahko kmalu videli moj novi film...*

**Mogoče so tudi tvoje filmske vloge pripomogle k temu, da si izjemo prepoznaven. Slišala sem, da si se enkrat prehitro peljal skozi Italijo in da te je ustavila policija. Eden izmed policistov pa te je prepoznal in namesto da bi ti napisal kazen, te je prosil za avtogram za svojega sina. Kako je torej biti slaven?**

*Res je, tudi policist je bil jadralni padalec. Takrat sem vseeno plačal neko nizko kazen, ki pa se je ni dalo primerjati z mojo prekoračitvijo hitrosti. Včasih imaš nekaj prednosti in ugodnosti, če si prepoznaven. Toda to je vse. Ostalo mi sploh ne pomeni veliko. Letim že zelo dolgo časa, zelo pogosto, imam nekaj talenta za te športe in še vedno uživam v njih. To je razlog, da sem v tem uspešen.*

**Za konec bi te še vprašala, kakšen nasvet bi dal vsem mladim zmajarjem in jadralnim padalcem?**

*Povedal bi jim, da naj bodo previdni, naj spoštujejo pogoje in okoliščine ter naj bodo potrpežljivi. Če boste pretiravali in poizkušali preveč, se lahko zadeva v zelo kratkem časovnem obdobju konča zelo boleče... Bodite prepričani, da vem o čem govorim. Skratka, uživajte v letenju*



*in ob dejstvu, da se učenje in pridobivanje novih izkušenj v teh športih nikoli ne konča....*

Foto:

Brigita Plemenitaš

Dušan Durkovič

Pripravila:

Brigita Plemenitaš - DJP Metulj

<http://www.a-i-r.de/ger/>



## JP - PRELETI

# La Palma

**1. dan**

December je. Dnevi so vse krajši in zima prične kazati zobe. Zgodaj zjutraj krenemo iz Gorenjske in se preko zasnežene Avstrije podamo proti Munchnu - luštna ekipa Toni, Rok, Damjan in moja malenkost s šoferjem Anžetom na čelu. Destinacija La Palma, kjer se bo odvijalo predsvetovno prvenstvo in španska liga v hitrostnih preletih z jadrnimi padali. Damjan in Toni se bosta udeležila tekmovalja, midva z Rokom pa sva zraven zgolj kot padalska zasvojenca, željna odkrivati nove dimenzije letenja.

Na letališču pride trenutek slovesa. Anže ni navdušen nad dejstvom, da se mora vrniti v Slovenijo in tudi nam ni lahko, da ga puščamo v krajih, ki so trenutno vse kaj drugega kot primerni za letenje. Preverimo last minute ponudbe, da bi ga vzeli s sabo, a ne najdemo nič primernege. Ne gre drugače in na letalo se vkrucamo brez njega.

Po štirih urah in pol letenja pristanemo na La Palmi.

Sprejme nas vzhodnik in spremenljivo oblačno vreme s temperaturami, daleč od tistih, pri katerih smo zapustili letališče v Munchenu. Hitro prevzamemo Citroen Xsara Picasso in že ga šibamo na drugo stran otoka. GPS nas vodi do apartmajev Sombrero Pico, kjer bomo preživeli naslednjih enajst dni. Prijazna lastnica Mercedes nam razkaže hiško, mi pa ugotovimo, da imamo vse kar rabimo, ob

tem pa dobimo še razgled na ocean in na prečudovito Caldero v ozadju.

Skočimo po nakupih, Toni pa nam pripravi fantastično večerjo. Damjan, Rok in jaz se soglasno odločimo, da so naši želodčki do nadaljnjega v Tonijevih rokah in mu dovolimo, da nas tudi v prihodnje razvaja s svojimi kulinaricnimi specialitetami. Sledi debata o otoku, nato pa spanje do jutra.

**2. dan**

Prebudimo se v obetaven dan in nestrpni krenemo proti Puerto Naosu, ki bo v prihodnjih dnevih prizorišče pre PWC-ja. Čas je, da končno spoznamo otok tudi iz druge perspektive in zato se takojpo obisku lokalne plaže, kjer se tudi nenačrtovano okopamo, podamo na vzletišče, do katerega se prebijemo skozi neskončna polja bananovcev.

Smo na nadmorski višini 240 metrov, pod nami pa je Puerto Naos, prikupen letoviški kraj s prijetnimi plažami in kar je najpomembnejše - z vzletiščem za sabo in pa tudi edinim pristanom daleč naokoli. Ugotovim, da imam tukaj vse kar rabim.

Na štartu spoznamo lokalne pilote, med njimi tudi glavno faco Rogerja in seveda nam takoj razloži kako in kje se sme leteti in pri tem poudari, da je pristanok zelo malo in da tukaj ni heca kar se tega tiče. Opozori nas na posebno mikroklimo, ki je značilna za otok, ter

nas posvari, da tukaj previdnost nikoli ni odveč - ampak ali ni pri jadrnem padalstvu vedno tako?

Toni in Rok neučakana hitro vzletita, midva z Damjanom pa kar nekaj taktizirava, kar na koncu niti ne izpade za tako neumno, saj najina kompanjona kar hitro scurita.

Z Damjanom še kar čakava, ko Toni in Rok javita, da sta na poti na zgornji štart - Canarios, ki je na višini 940 metrov.

Odločitev pade in končno poletiva tudi midva. Najina potrpežljivost je nagrajena z odličnim letenjem, Toni in Rok pa zaradi svojih hitrih vzgibov v enem dnevu spoznata kar dva nova štarta, pri čemer ju drugi prav tako nagradi s prijetnim jadranjem. Ob tem sta deležna še nenačrtovanega ogleda prečudovite narave otoka in pa tudi vulkana, ki ima v današnjih časih funkcijo vzletišča.

Perfekten dan. Po večerji si ob vinčku privoščimo enko, nato pa zaspimo, v upanju, da se jutri spet ponovi današnji dan.

**3. dan**

Po včerajšnjem dnevu sta danes malo bolj previdna tudi Toni in Rok. Nihče od nas nima želje po prehitri prizemljitvi, zato čakamo vsi štirje. In čakamo. Pa še kar čakamo. Ja, to letenje je res ena komplicirana zadeva, ampak če pri celotni stvari kaj obvladam, je to čakanje. Parawaiting je definitivno moja disciplina in tukaj zagotovo ni takega, ki bi se lahko kosal z mano. Pa vendar so se fantje presenetljivo dobro držali. Slo parawaiting team si je v tem dnevu definitivno zaslužil zlato medaljo. V primerjavi s tem koliko smo čakali, smo leteli bore malo. Ampak leteli smo.

Danes Rok poskrbi tudi za svojo fizično kondicijo, saj se po vseh štirih plazi do našega avta, ki smo ga pustili na vzletišču. Niti močan naklon, niti kaktusi mu niso preprečili, da ne bi podrl La Palma rekorda, s čimer si pribori posebno pozornost domačinov in čestitke z vseh strani. Najbolj od vsega se razveseli prisluženega pirčka, Damjan pa obljubi, da naslednji dan pade novi rekord - tokrat z njegove strani.

**4. dan**

Pristanek na plaži





Je že sobota in že je tu trening dan, saj jutri gre zares. Organizator se odloči, da je zgornji štart boljša naložba. Tekmovalci tako krenejo višje, midva z Rokom pa kar na 240 metrov. Za naju je to mala malica in nima smisla, da se voziva gor, ko pa lahko od spodaj navijema na višino Canariosa. Kaj kmalu ugotoviva, da danes ni takšen dan in da domačini očitno res vejo kaj delajo, saj tisti, ki štartajo zgoraj, kljub ne preveč obetavnemu vremenu jadrajó, midva pa niti pod razno ne pridobiva želene višine. A kdo bi se jezil. S sabo imava kopalke in kljub curjenju, je dan fantastičen.

Damjan in Toni se privajata na novi teren in jutri je pred njima že prva preizkušnja. Da nabrusimo svojo tekmovalnost, se zvečer spet pomerimo v enki.

### 5. dan

Prvi dan tekme. Tekmovalci krenejo proti vzletišču Canarios. So v bazi, nato pa začne tudi rahlo rosi in organizator se končno odloči spremeniti prizorišče dogajanja. Sledi selitev na nižji štart, kjer z Rokom že izvaja svojo priljubljeno disciplino - parawaiting - nato pa končno dirka. Damjan se odloči štartati med prvimi, kar se izkaže za dobro potezo, saj se morajo tekmovalci, ki štartajo kasneje, bistveno bolj boriti za preživetje in na koncu v veliki meri scurijo, med njimi na žalost tudi Toni. Današnja dirko odlikuje nizko letenje in malo število pilotov v cilju.

Pred spanjem si - tako kot ponavadi - ob dobri kapljici spet privoščimo enko. Zdaj smo že pravi profiji.

### 6. dan

Dirka je podobna včerajšnji, le da danes ni selitve nižje. Sprva je kazalo na lepe pogoje, nato pa se je baza vedno bolj spuščala, tako da so spet v prednosti tisti, ki so v zraku med prvimi. Naša dva letita dobro, Damjan večino dirke vodi, a se kasneje izkaže, da je kiksnil pri obratni. Tudi nama z Rokom ne gre slabo. Dečki danes poskrbijo za romantiko in tako doživim enega lepših prizorov v mojem življenju. Ker sem v naši ekipi še edina, ki ni bila na vzletišču Canarios, se zavoljo moje malenkosti v poznih popoldanskih urah odpeljemo tja. Skozi pokrajino, ki jo odlikuje črn vulkanski pesek iz katerega se vzpenjajo zeleni iglavci, se podamo proti vzletišču, kjer nas sprejme megla. Hitro pripravim padalo in že sem v zraku, kmalu za mano tudi Toni in Rok. Obdajajo me rožnato obarvane meglice in ko pridem iz baze je pred menoj pogled, ki mi jemlje dih. Pred mano je ocean, ki se mu počasi približuje ta velika rdeča krogla in le vprašanje časa je kdaj se bo potopila vanj. Na moji desni se dviga 2400 metrov visok vulkan Caldera in barve sončnega zahoda ustvarijo neverjetno sliko tega, že tako čudovitega otoka. V daljavi opazim obrise otoka El Hiero in le želim si lahko, da bi se čas ustavil. Definitivno ene lepših fotografij shranjenih na mojem trdem disku in prav tako eden lepših poletov.

Večer se razvija tako kot ponavadi. Po Tonijevih kulinarčnih specialitetah sledi enka+vino, zraven še malo španske muzike, da je bolj zanimivo.

### 7. dan

Spet smo na 240 m in danes preskočim svojo priljubljeno disciplino. Odletim pred dirko in kar hitro sem pod bazo, zaradi česar se mi odvali od srca velik kamen, saj se ne rabim več obremenjevati z gnečo, ki je ponavadi prisotna na dirkah. Sledi uživancija do onemoglosti, na koncu pristanem z ušesi, saj vsepovsod vse drži.

Kmalu za tem opazim, da veliko število pilotov pristaja z ušesi. Dirka je prekinjena, ker obstaja velika verjetnost, da ta neljubi SV veter potegne preko.

Se namočimo v oceanu, zvečer pa spet klasika, ki ji dodamo novo disciplino. Kurjenje kamina. Seveda si pred tem na sosednjem vrtu sposodimo drva.

### 8. dan

Danes je dirka skenslana zaradi premočnega vetra.

Privoščimo si izlet po otoku. Prečesemo ga po dolgem in počez. Najprej krenemo proti jugu nato pa se od tam po vzhodni obali podamo do kraja Santa Cruz. Od tam nas pot zanese na vrh vulkana Caldera in v pičlih 45 minutah se preko številnih ovinkov od morja dvignemo na nadmorsko višino 2400 metrov, kjer se temperatura spusti na 0°C, pred nami pa se odpre nori pogled na ugasli ognjenik in mogočni El Pico del Teide v daljavi. Pod vsem tem pa morje puhastih oblakov in kar ima te, da bi se potopil v to njihovo mehko.

Ko se pozno popoldan vračamo proti Puerto Naosu, opazimo v zraku padalce. Še en dokaz, da se tukaj res leti skoraj vsak dan.

### 9. dan

Dan ne izgleda nič kaj obetavno, a dirka vseeno bo in sicer na zgornjem štartu. Z Rokom si priskrbiva uradni prevoz in ko že odštejeva 8 EUR pristane Toni in nama pove, da zgoraj že rahlo rosi. Šoferja prepričujemo, da ni smiselno hoditi gor in nazadnje nas izkrcajo na spodnjem štartu. Ko čakamo, tudi Damjan pove to, kar sva izvedela že od Tonija. Če misliva, morava štartati čimprej. Nič kaj v mojem stilu hitro razgrnem padalo in že sem v zraku. Odletim ob grebenu, še vedno v upanju, da bom lahko vsaj malo jadrjala, ker upanje pri meni vedno umre zadnje. Ker nič ne kaže na to, odletim proti pristanku. Nato pa nad Puerto Naosom zaslišim tisti opojni zvok variometra - pip, pip... in rečem si, da bom le enkrat obrnila, tako za feeling. Obrnem in presenečena ugotovim, da mi



Na zgornjem štartu



stvar kar uspeva. Pa dajmo še enega. Variometer je vedno bolj glasen, jaz pa ugotovim, da sem že nad štartom, z desne pa proti meni prihaja črna plah-ta, ki ne izgleda nič kaj fantastično. Odpeljem levo, variometer pa še kar tuli, po mojih sončnih očalih pa tečejo dežne kapljice. Si rečem, da to ne izgleda dobro in potegnem ušesa, Damjan pa po postaji ugotavlja, da je na plaži pihnilo kot zmešano. Ne, nisem pristajala v Atlantiku. Vse je bilo ok, mimoidoči pa mi na pristanku reče le: "This is La Palma!"

Kasneje mi Rok pove, da je takoj za tem, ko sem odletela že pihalo dol in da ga je imelo, da bi odletel za mano. Ne zato, ker ga je tako mikalo leteti, ampak zato, da bi me napodil na tla. Angeli varuhi torej v resnici obstajajo in vem, da imam enega takšnega, na svojo srečo, kar pogosto ob sebi.

#### 10. dan

Spet močno piha in že zjutraj je jasno, da ne bomo leteli. Organizator odpove dirko in se odloči, da nas rekreativno odpelje na štart na Calderi, ki je na višini 1200 m.

Pred nami so nori pogledi in divja narava. Štart se nahaja na robu ognjenika in sicer nad 1000 m visoko steno. Na trenutke se mi je zdelo kot da me obdaja pokrajina iz Gospodarja prstanov, tako nori pogledi so se mi odpirali. Na žalost nihče od slovenske ekipe ta dan ni letel in le redki so se odločili podati v zrak. Kljub vsej lepoti, nas je bilo kar nekaj takšnih, ki smo dvomili v varnost samega letenja, saj pogoji niso bili rožnati.

#### 11. dan

Tudi danes piha. Trgovine so spet zaprte, prav tako tudi nekatere gostilne. Zgleda kot da se tukaj čas ustavi, ko piha. Nikjer nikogar, le morje, ki buči. In že čofotamo po visokih valovih in se gremo ase, ko v eni od odprtih trgovinic nabavimo desko.

Do večera smo na plaži, od tam pa se kar naravnost odpravimo na podelitev z zaključno fešto. Pijače in jedi je v izobilju, bend pa poskrbi za noro vzdušje, ki traja vse do jutranjih ur.

#### 12. dan

Za nami je neprespana noč. Potikamo se po letališču in upamo, da bo vsaj malo ponehalo pihati, saj potem bo naše letalo končno lahko pristalo in mi se bomo lahko odpravili proti domu.

Adijo pomlad, pozdravljene zasnežene Alpe! La Palma nam je dala kar nekaj letalnih dni. Sama sem pričakovala hujše letalne pogoje, a sem bila deležna le mirnega in zelo prijetnega letenja. Hribček za hrbtom presenetljivo pogosto onemogoči vzhodnemu vetru, da bi prebil preko, za kar še dodatno poskrbi baza, ki se običajno nahaja med 1000 in 1400 metri, medtem ko je greben visok 1800 metrov. Vse to nam je omogočilo prijetno jadranje v zaveterni termiki. Če se uspeš pobrati do baze, si zmagal. Pelješ pod njo in to je to. Je pa res, da moraš steberček oz. rajši mu recimo balonček, ki ti prekriža pot, takoj zajahati in ga nasukati do konca. V nasprotnem primeru ti tista baza tam zgoraj kaj malo pomaga. In ko se topel zrak enkrat odlepi, moraš takoj z njim, ker nikoli ne veš kdaj in če sploh bo naslednja pošiljka.

Situacija rahlo spominja na letenje na Lijaku ob prisotnosti burje. Prav tako kot na Lijaku, smo tudi na La Palmi v večini primerov omejeni in tako običajno ni priporočljivo leteti do skrajnega juga otoka, saj se tam teren močno spusti in zato prihaja do obli-vanja. Ker se teren močno spusti tudi na sredini otoka, se tudi tukaj rado zgodi, da vzhodnik žlehtno pihne preko. Preden priletiš iz Puerto Naosa do Caldere, ki je na severu otoka, te lahko vmes čaka veselica, ki ji, razen če se ne pišeš Valič, ne boš kos. Za Urbana to sploh ni bil problem in ko smo drugim padalcem povedali od kod smo, so nas po zaslugi Urbanovega letenja klicali kar crazy people.

Leteli res nismo vsak dan, smo pa od 12 leteli 8 dni, kar za december sploh ni slabo in La Palma mi bo prav gotovo ostala v prijetnem spominu. Letenje in kopanje v oceanu sredi decembra, prijetni ljudje in dobre pomaranče na njihovih vrtovih, ter prečudovita pokrajina - vse to je tisto, zaradi česar bi se na la Palmo še želela vrniti. Če si želite dolgih XC preletov, potem La palma ni za vas. Raje izberite kakšno Mehiko, Brazilijo ali Afriko. Če pa si želite prijetnega oddiha, ki vključuje tudi vsakodnevno jadranje, potem je La Palma prava izbira. Za majhen denar si lahko na ta način sredi zime privoščite izlet v kraje, kjer zimsko jadranje in poležavanje na plaži nista nič nenavadnega.

Pripravila: Mojca Pišek

**Airwave**  
**MAGIC 5 - DHV2-3**  
**SPORT 4 - DHV1-2**  
**COBRA - DHV (LTF) 2**  
Your dream is our reality  
**TEAM**  
**TEAM 5**  
**Novo na slovenskem nebu!**  
**BLUE - DHV1-2**  
**GREEN - DHV1**  
**BLACK - acro**  
**ADVANCE**  
**NIVIUK**  
Vročje:  
Icepeak 3 (Comp)  
Artik 2 (LTF 2)  
**LINTVAR**  
WWW.LINTVAR.SI  
Lintvar s.p.  
Damjan Čretnik  
tel: 031 336 441  
www.lintvar.si  
info@lintvar.si  
NOVO NOVO NOVO  
NOVO NOVO NOVO



## AVANTURA

# RedBull X-Alps 2009

Vsaki dve leti se zbere 30 najboljših atletov z vsega sveta na enem najboljših zahtevnih tekmovanj na svetu, Red Bull X-Alps. Slovenci sledimo tradiciji in tako imamo tudi za naslednje leto ekipo, ki nas bo zastopala na 850 km dolgi tekmi, katere cilj je čim hitreje prečkati Alpe od vzhoda do zahoda s ciljem v Monaku, pri tem pa se lahko le leti z jadralnim padalom ali hodi. Ekipe bodo tekmovanje začele 19. julija v Salzburgu, prečkale Alpe preko Gaisberga (A), Watzmanna (A), Grossglocknerja (A), Marmolade (I), Matterhorna (CH), Mont Blanca (F), Mont Grosa (F) in zaključile v Monaku. Na tekmovanju nas bosta v ekipi zastopala Vrhnčan Primož Suša, njegov pomočnik pa bo Škofjeločan Igor Eržen. Da na to tekmovanje Primož ni bil izbran le po naključju, dokazuje dejstvo, da je Primož do sedaj postavil že sedem svetovnih rekordov, osem državnih, zmagal na številnih tekmovanjih širom po svetu in bil izvoljen za najboljšega športnika Letalske zveze Slovenije. Prav tako leti že več kot deset let, kar ga nedvomno uvršča med "stare mačke" in verjetno tudi med favorita za visoko uvrstitev. Na drugi strani pa njegov pomočnik prav tako leti že več kot deset let, le da je toliko bolj aktiven pri organizacijah tekem, ravno zato bo Primožu skušal pomagati organizacijsko in ga kar najbolje voditi do cilja. Pri vsej tej razdalji pa je potrebno povedati še, da mora tekmovalce vedno nositi vso opremo s seboj, kar pomeni še dodatnih 15 do 20 kg teže, medtem ko mu drugi član ekipe pri tem ne sme pomagati.

Sicer pa sega zgodovina tega tekmovanja v leto 2003, zamisel zanj se je porodila profesionalnemu jadralnemu padalcu Hannesu Archu, ki je s tem tekmovanjem tudi začel. Pri tem je dejal: "To je veliko več kot prečkanje Alp, to je avantura, ekspedicija in med drugim tudi tekmovanje." Tedaj se je iz Darchsteina v Avstriji na dirko pognalo 17 atletov, a le trije so dosegli cilj v Monacu. Zmago je slavil 35-letni Kaspar Henny, ki je za pot potreboval 11 dni in 23 ur. Pet ur za njim je v cilj prišel David Degault pred Stefanom Bocksom. Svoja predstavnik smo imeli tudi Slovenci, **Uroša Rožiča**

in **Marjana Plahuto**, ki sta dosegla šesto mesto.

Po uspešno izpeljani prvi tekmi se je leta ponovno vrnila leta 2005, prav tako s 17 ekipami iz 13 držav. Takrat je na najvišji stopnički prvič stal 28-letni Alex Hofer, drugi je bil Urs Lotscher, tretje mesto pa je osvojil zmagovalce prvega tekmovanja Kaspar Henny. Hofer je za traso potreboval 12 dni, eno uro in 20 minut.

Leta 2007 se je odvijala najbolj vznemirljiva tekma doslej, takrat prvič s 30 ekipami, na njej pa smo zopet imeli slovenska predstavnika **Simona Čopija** in **Marino Istenič**, ki sta tik pred zaključkom izpadla in tako končala na 19. mestu.

Zmagal je zopet Alex Hofer z le majhno prednostjo pred Tomom Coconeom. Tretje mesto je zasedel Martin Muller. V cilj je prispelo pet atletov. Zanimiv podatek je število prehojenih in preletenih kilometrov prvo- in drugouvrščenega: Hofer je preletel skoraj 900 km in prehodil 588 km, Cocone pa je preletel 330 km in prehodil nekaj več kot 1000 km.

Red Bull X-Alps 2007 je bil tudi medijsko zelo dobro pokrit, tako so o njem poročale številne medijske hiše širom po svetu. Na internetnih straneh [www.xalps.si](http://www.xalps.si) in [www.paragliding-slovenia.si](http://www.paragliding-slovenia.si) ste lahko vsak teden prebrali dve reportaži o tem, kaj se dogaja, dnevno pa tudi na uradni strani tekmovanja, kjer je mogoče direktno opazovati pozicije tekmovalcev. Vsekakor bo tudi tekmovanje naslednje leto na očeh javnosti in prav z zanimanjem bomo spremljali našo ekipo.

Pripravil: Igor Eržen



Primož Suša



**Muse 2** dhv 1

**Eden 3** dhv 1-2 in PPG

**Envy** dhv 2

**Magus XC** (dhv 2-3\*)

**Spice** PPG

**Velvia** moutain

**Bitch** acro

**Pasha III** tandem

**Magus 6** comp

sedeži

**Goya**

**Rider**

**XCL**

**WHOWG, ...**

ostala oprema  
karabini, čelade,  
kombinezoni, ...

**Igor Eržen**

[info@macpara.si](mailto:info@macpara.si)

[www.macpara.si](http://www.macpara.si)

tel. : 040/505-915

# Novice

*Matej Belčič*

## Advance

Epsilon 6 je rekreativno padalo za tiste, ki bi se radi poigrali s termiko. Odlikujeta ga natančno upravljanje in visok nivo pasivne varnosti.

([www.advance.ch](http://www.advance.ch))

## Airbike

je propeler s pogonom na pedala, ki ga lahko pritrdite na zmaj ali jadralno padalo. Če so lahko s takim pogonom preleteli Rokavski preliv, kdo ve, kje so meje ...

(<http://www.airbikeuk.co.uk>)

## Apco

Libra, zamenjava za Lambado, je pridobila test EN C. Pravijo, da so novi nosilni trakovi in manjše število vrvic veliko pripomogli k manjšemu upor. Tako je menda to odlična, varna in udobna XC mašina.

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

## Gear for Fly

je nova slovenska stran za posredovanje malih oglasov, predmete pa lahko seveda tudi kupite. Tako se boste lahko znebili vsega ali pa nabavili vse, kar je povezano z letenjem. Falcona pa še ne ponujajo.

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

## Gin

je predstavil dve novi speedriding padali. Nano 09 je namenjen bolj začetnikom, Fluid pa izkušnim. Pri obeh dobite zraven nahrbtnik / sedež. Ponujajo tudi začetniško (EN B) padalo Boost v štirih barvah in prav toliko velikostih.

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

## Gradient

Aspen 3 je po dolgotrajnem razvoju tukaj. Je hitrejši, varnejši in lažji kot Aspen 2. Ambiciozni XC piloti lahko izbirajo med petimi velikostmi.

([www.gradient.cx](http://www.gradient.cx))

## Icaro

Cyber 4 je šolsko padalo (LTF 1, EN A) za težo od 65 do 130 kg. Lahko ga je startati in sposoben je izravnati pilotove napake, tudi v turbulenci. Dodajo vam triletno garancijo proti poroznosti.

([www.icaro-wings.com](http://www.icaro-wings.com))

## Independence

Garuda je zamenjava za Dragona. Ocenjen je z EN B in LTF 1-2 (zaenkrat samo velikost M). Nudi visok nivo pasivne varnosti, zmogljivosti pa niso zanemarljive. Je živahno padalo, ustrezalo pa bo tudi XC pilotom.

([www.independence-world.com](http://www.independence-world.com))

## ITV

Lapoon (EN C) nudi odličen kompromis med zmogljivostjo, upravljanjem, hitrostjo in varnostjo. Kljub vsemu je drsno razmerje skoraj 9. Ponujajo še model Dolpo, ki je lahko padalo (4,4 kg, EN B), mini "speed riding" padalo (18 m<sup>2</sup>) Awak in nahrbtnik / sedež kamor ga lahko pospravite.

([www.itv.fr](http://www.itv.fr))

## Skywalk

je zadovoljen s svojim prvim sedežem z zračno blazino. Imenovali so ga Flip. Je lahek, a vseeno udoben. Najbolje ga je uporabiti z lahkim, gorniškim padalom ali pa tam, kjer ni žičnic in cest. Prostor za rezervo je pod sedežno ploščo.

([www.skywalk.info](http://www.skywalk.info))





## Mac Para

Eden 4 (EN B) bo zamenjal zelo hvaljen model Eden 3. Planira boljše in upravljanje je natančnejše. Za začetnike pa so pripravili padalo Progress.

(www.macpara.com)

## Niviuk

je dve leti oblikoval in testiral model Artik 2. Tako so dobili padalo z varnostjo in zmogljivostjo "kavršne ne najdete pri nobenem drugem EN C padalu". V proizvodnji je tudi tekmovalno padalo Icepeak 3, s katerim sta bila na svetovnem prvenstvu uspešna Elisa Houdry in Stefan Wyss.

(www.niviuk.com)

## Nova

se je pri Tritonu (EN D, LTF 2-3) skušala osredotočiti na dober občutek. Zelo ukrivljena kupola in kratke vrvice naj bi pripomogli k "izjemni zmogljivosti, natančnemu vodenju in neproblematičnemu obnašanju v turbulenci". Skupaj s Charlyjem so izdelali tudi kombinizem v softshell jakno.

(www.nova-wings.com)

## Ozone

Felix Rodriguez je skupaj z Davidom Dagaultom pripravil izboljšano verzijo akro padala FLX. Pri tej drugi inačici je vse boljše in za neskončni tumble se pilotu skorajda ni treba dotakniti komand. No ja, mogoče Felixu res ne. Padalo se menda kar vrti in vrti. Tandem Magnum je sedaj mogoče dobiti tudi v velikosti 38 m<sup>2</sup> (poleg 41 m<sup>2</sup>), na voljo je tudi tekmovalno padalo za sezono 2009, Mantra R09. Tudi serijska Mantra M3 je opravila test EN D.

(www.flyozone.com)

## Paratroc

"My Saka-Kask" (mon sac a casque – moja torba za čelado) vam bo pomagala urediti zmešnjavo v vašem nahrbtniku. Poleg čelade boste lahko vanjo spravili še vse ostale drobnarije: telefon, radio, očala, sendvič...

(www.paratroc.com)

## Pro Design

Accura 2 je veliko bolj stabilna v turbulenci in bolje planira od predhodnika, hitrost pa je enaka. Površina kupole je pri vseh velikostih nekoliko večja kot pri predhodniku. S sedežema Hiro Air in Hiro Pro bodo zadovoljni tako rekreativni piloti kot profesionalci.

(www.pro-design.at)

## Sol

Akro piloti bodo veseli novice, da je padalo, s katerim sta v prejšnji sezoni letela Herman Pittoco in Horacio Licrens (Super Sonic), na voljo izkušenim pilotom v tej disciplini. Zraven si lahko omislijo sedež Just Acro, ki je kompakten, lahek in udoben z dvema prekatoma za rezervo. Eden je dovolj velik, da se da vanj stlačiti vodljivo rezervo (Rogallo). Predviden je tudi prostor za dimno bombo, varoval pa vas bo 14 cm protektor.

(www.solparagliders.com.br)

## Swing

pravi, da je novi Arcus 6 (LTF 1-2) prava umetnina. Oblikovali so ga popolnoma na novo, uporabili drugačen profil in tako izboljšali stabilnost in upravljanje glede na prejšnji model. Večja je trim hitrost, točko zastoja pa je lahko zaznati.

(www.swing.de)

## UP

Rekreativni piloti, ki hrepenijo po XC avanturah, bodo veseli modela Kantega XC (LTF 1-2, EN B). UP je tudi posodobil kolekcijo oblačil (majice, polo majice, podkapa, rokavice).

(www.europe.com)

**AEROS**, svetovno znani proizvajalec vrhunskih zmajev, ima tudi svoj oddelek za proizvodnjo in razvoj jadralnih padal AEROSPARA. Poznan je predvsem v Franciji in republikah bivše Sovjetske zveze. Imajo kar nekaj dobrih modelov predvsem šolskih in prehodnih padal, trudijo pa se uveljaviti tudi v razredu C (bivši DHV 2). Novi model Style 2 je naslednik zelo varnega in uspešnega Stylea in je trenutno na testiranju, pričakujejo pa, da bo spadal v razred B. Style 2 bo na voljo tudi v verziji za motorno letenje. Razvijajo tudi nov model visoko sposobnega XC krila, imenovanega MIRAGE, ki bi naj spadal v razred C (v bivši visoki razred DHV 2). Mirage bo jeseni na voljo za testiranje tudi v Sloveniji. Letalne sposobnosti padala so trenutno še skrivnost, znano je le, da bo AR okoli 5,90.

(www.aeros.com.ua)



Mac Para Eden 4



Swing Arcus 6



Pro Design Accura 2

Igor Drožina

SANJE ALI ...

## Sanjski začetek

31. december 2008. Ko zgodaj dopoldne drviva proti Lijaku, se mi še sanja ne, kaj vse se bo še letos dogajalo. Na Kovku, kamor je bil namenjen Pero, že piha blag jugozahodnik, kot so enkrat za spremembo pravilno napovedali meteorologi, spodaj na pristanku pa je čutiti še zadnje vzdihne burje, zato midva podaljšava izlet za nekaj kilometrov do Lijaka. Medtem Pero sporoči, da ne bo šel na Kovk, kot je sprva planiral. Zaželi nama srečno in doda, da raje računa na novoletni polet... Parkirava pri modelarjih, sledi prijeten sprehod do vzletišča. Zgoraj razen sonca ni nikogar. Carsko, cel Lijak bo moj! Ravno ko razgrnem padalo, pride skupina lokalcev. "O živijo, a si mislil, da nas ne bo? Ha, ha!" Potem si termične balončke malo razdelimo. Tokrat me kmalu odplakne, vendar nič zato. Kaj je lepšega kot leteti za Silvestrovo, čas in kilometri res niso pomembni.

Na poti domov vidiva nekatere, ki na Kovku še vedno jadrano... Burjo je za kakšen dan očitno odpihnilo. Večer se umiri in posebnih planov ni. Prikrade se mi nagajiva misel in že kličem Perota. "Ej, a tisto misliš resno?" Brez dileme potrди, očitno je povsem zagret. Zmeniva se, da se dobiva ob 21.15 na pristanku pod Kriško goro, saj na domačem Ambrožu piha premočan zahodnik. Spet se dela norca, ko pride lam akademske četrt. Sem moral še zložiti padalo, ki sem ga sušil, pa vzeti rokavice in čokolado (za Perota). Preveč opravka sem imel nato še z odstranjevanjem stare vinjete, da sem lahko na isto mesto v zadnjem trenutku nalepil novo, saj polnjenje državnega proračuna že kar prvega v letu ni bistvo življenja. Sicer pa še dobro, da je samo akademske četrt, ker tokrat zamuditi res ne smeja, do vrha Kriške gore pa je še daleč.

Na Gozdu, kjer odloživa dobro tono in pol pločevine, je prava zimska pravljica. Snežni kristali se svetlikajo, ivje tudi. Mraz je konkreten! Vetra skoraj ni zaznati, kar nama vlije dodatnega upanja, Perotu pa očitno za cel nahrbtnik dodatne motivacije, tako da se tokrat niti ne pritožuje nad sicer zmernim tempom. Nekje na sredi poti zašumijo ledene

krošnje. Opazujeva. Vzhodnik ali sever? Kanček negotovosti, ampak odločiva se, da je vzhodnik, in pustiva, da naju nahrbtniki veselo jahajo naprej. Malo čez enajst sva na vrhu. Do kočice, od koder se širijo gromki glasovi, ne greva. Naj ima vsak svoj žur! No, najin se pravzaprav šele začena, njihov pa je očitno že dobro zalit.

Troje hlač, zgoraj pa trije flisi pod puhovko in seveda obvezne dvojne rokavice. Menda bo dovolj, sicer pa več tako ali tako nimam.

Med pripravami opazujeva veter. Večinoma piha rahlo navzgor, seveda malo s te in one strani, pa vendar navzgor. Bo, bo, bo! Ura teče in kar naenkrat je že deset do dvanajstih. Pogled nama seže mnogo dlje od pristajalnega prostora, ki ga označujeta dve sveči, po novem pa tudi avtomobil s prižganimi lučmi. Je koga v tem mrazu premagala strast? Kdo ve, a kaj dosti naju to res ne moti, pravzaprav se nama zdi super. Še zadnja kontrola vrvic in Pero gre. Pa srečno, prijatelj! Vzleti lepo, kar v enakem stilu tik za njim uspe tudi meni. Še vzklik veselja in huronski glasovi iz kočice že ostajajo

zadaj. Držim se desno, kot sva si dogovorno razdelila zračni prostor. Ravno ko misli odplavajo nekam čez nebo, dolina oživi v pisanih barvah. Očitno je ura odbila dvanajsto. Tudi na vzletišču Gozd je živo in glasno. Ali si sploh lahko mislijo, da jih gledava dol?

Čez nekaj minut zagledam Perota, ki zbija višino na dogovorjenem mestu. Zavrtim se v zmerni spirali in pristanem v soju žarometov. Že čez nekaj trenutkov Perotov nasmeh pove vse. Morda pa bo letos celo leto tako...

Še preden zloživa, zagledava dva padalca v doletu. Zato je tam avto! Nato v presledkih priletijo še trije. Ekipa z Gozda. Malo imajo presenečene izraze na obrazu. No, tudi midva nisva ravno računala na to, da bova še koga srečala. Ko se zjutraj zbudim, komaj vem, ali je bilo vse res ali ne. Ni bilo prvič, upam, da tudi ne zadnjič.

Za vas sva sanjala in proslavila Pero in Matevž. "Pa srečnga pa zdravga."

Pripravil: Matevž Gradišek



**DALI ŠPORT d.o.o.**  
-PROIZVODNJA Alpska 62 LESCE  
-TRGOVINA trgovski center Bled

### - IZDELAVA LETALNIH KOMBINEZONOV PO ŽELJI

(letni, zimski, FLY WITH DALI, po vaših barvnih kombinacijah in vezenje logotipov po želji)

- **PODKAPE**

- **ŠPORTNO-POHODNE HLAČE** - material SCHÖLLER

- **THERMO VELOURJI, WINDSTOPERJI, SOFTSCHELLI, aktivno perilo ESCHLER**

(po vaših barvnih kombinacijah in z vezenjem po vaši želji)

- in razni drugi artikli po vaš željah.

[www.dalisport.com](http://www.dalisport.com) - [www.dalishop.net](http://www.dalishop.net)



**AIRFER**  
PARAMOTORS



**AEROS**  
PARAGLIDERS

**PARAMANIA**  
HITVEHILIDERS



**JPX Italia**

**BLACK DEVIL**  
M25Y



**BLACK MAGIC**  
M19Y

**TEČAJI MOTORNEGA  
LETENJA S PADALI !!!  
ZASTOPA IN PRODAJA  
Igor Drožina s.p.  
Lohača 17 a  
6230 Postojna  
+386 (0) 51 603 222  
www.poletite.si**

**Izdelava reklamnih napisov na padala  
in na druge padalske rekvizite**

Ker je vsak ugoden dan za letenje dragocen  
termin izvedbe prilagajamo tudi vremenu!

tel: 0590 12849 gsm: 040 414 316 e-mail: iiz@t-2.net

nas: tui: inovativnejs življenja

LTF1 P11 Prva izbira  
P11 light 4,15 kg

LTF1/1-2 P27 Preprosto varno

LTF1-2 P44 Čista zabava

V končni fazi testiranja nov P 81

**NOVO** LTF2 P81

Tandem Pbi5

SpeedRider P180

Zastopa za Slovenijo

Klavdij Rakušček

info: 041 953 370

jelkin.hram@siol.net

**POKLIČI, TESTIRAJ !!**

VSA PADALA NA VOLJO ZA TESTIRANJE V SLOVENIJI

**P  
R  
T  
E  
C  
H**

Peace of Mind

**TEAM**

**5**

LTF1  
GREEN

LTF1-2  
BLUE

kmalu LTF2  
RED

SEDEŽI, REZERVE IN OSTALA OPREMA

info: 041 953 370 jelkin.hram@siol.net Klavdij Rakušček



# REKLAMA AIR SYSTEMS - ISTA KOT DECEMBER 08