



NASLOVNICA november 2010



KIMFLY

KIMFLY
NOVA REŠEVALNA PADALA
K 28-33-38

IKARO
WILDCAT EN-B

WINGS OF CHANGE
TUAREG EN-B

AIRWAVE
COBRA EN-C

KAMERA GOPRO
HD HERO

WWW.KIMFLY.SI

KIMFLY, Pot na Črno 28, VODICE
041 677595

Za ZPLS glasilo izdaja: Maks Humar
Prispevke pošljite najkasneje 15 dni
pred izidom glasila po e-pošti:
paramax@siol.net
Informacije: 041735832

SOL PARAGLIDERS

world record class

 **WWW.PARAGLIDERS.SI**



JOC SENICA
041 504 716



MISTY DULE
031 304 543



MENTOR 2

www.nova-wings.si

Raúl
Rodriguez
RS
Acro Wings



ZVEZA ZA PROSTO LETENJE SLOVENIJE, BEŽIGRAD 6, 1000 LJUBLJANA

Obvestili in vabilo

OBVESTILO ZA VSE ČLANICE IN ČLANE ZPLS TER TISTE, KI BI TO RADI POSTALI

Članarina za leto 2011 mora biti plačana do 31.1.2011 in znaša 20 evrov

Sezona 2010 je za nami, pred nami pa novo leto in s tem nova sezona.

Članarina ZPLS za leto 2011 ostaja 20 evrov za vsakega posameznega člana društva. Predsednike društev prosim, da točne podatke o društvu s seznamom vseh članov pošljejo na naslov Brigita Jarc, Kamnik pod Krimom 72d, 1352 Preserje ali na elektronski naslov: tajnica@sffa.org ali brigita.jarc@ejglejnaprej.com.

Ugodnosti članov ZPLS:

- Zavarovanje proti tretji osebi (skupinsko)
- Uporaba vseh vzletišč po Sloveniji za vse člane ZPLS (za nekomercialno letenje)
- Uporaba UKV frekvence 147,800 MHz. brez izpita za radioamaterje
- Interno glasilo IKAR, ki izhaja že od ustanovitve brez prekinitve
- Delujoča spletna stran www.sffa.org
- Članstvo v EHPU
- Možnost pridobitve IPPI licence
- Organizirani dnevi ZPLS
- Zaključna prireditvev ZPLS
- Zavarovanje avtomatskih vremenskih postaj
- 10% popust na kartico ZPLS v vseh trgovinah Iglu šport

Predsednik ZPLS: Damjan Pregelj

OBVESTILO

Kratek sestanek UO ZPLS bo 26.11.2010 ob 18h v gostišču POD JENKOVO LIPO. Vabljeni vsi člani in predstavniki društev, ki bi radi sodelovali pri sooblikovanju naše zveze.

- Rok za plačilo članarine in dostave dokumentacije je 31.1.2011
- Vinjete in potrebno dokumentacijo prejmete do 28.2.2011
- Skupščina ZPLS za leto 2010 in 2011 bo predvidoma 12. ali 19. marca 2011
- Dan ZPLS bo konec marca (zbiramo prijave)

RAZPIS:

Sedanjemu vodstvu se v naslednjem letu izteče mandat. S tole objavo začnem kandidacijski postopek za zbiranje kandidatur za predsednika, podpredsednika in člane UO ZPLS.

Pogoji:

- **predsednik: mora biti aktiven jadralni zmajar (statut)**
- **podpredsednik: mora biti aktiven jadralni padalec (statut)**
- **funkcije si v mandatnem obdobju menjata zmajar in padalec)**
- **člani UO: člani ZPLS**

Kandidacijski postopek je javen in se bo zaključil z volitvami na skupščini, ki bo predvidoma konec marca. Objavljeno tudi na forumu.

Predsednik ZPLS: Damjan Pregelj

URADNO IME IN NASLOV DRUŠTVA:

IME IN PRIIMEK PREDSEDNIKA DRUŠTVA:

NASLOV, TELEFONSKA ŠTEVILKA, E - MAIL KONTAKTNE OSEBE DRUŠTVA:

SPLETNE STRANI DRUŠTVA:

POŠTO ŽELIMO PREJEMATI NA NASLOV:

ŠT. ČLANSKE IZKAZNICE - IME - PRIIMEK - NASLOV - KRAJ - POŠT. ŠT. - DATUM ROJSTVA - IZPIT - E-MAIL - TEL. - GSM

Obrazec najdete tudi na spletni strani: www.sffa.org.

VABILO

Ob zaključku letalne sezone te vabimo na zaključno prireditev s podelitvijo nagrad najzaslu nejšim in zabavo za vse člane. Dobimo se v petek, 26.11.2010, ob 20h v gostišču POD JENKOVO LIPO.

KRATEK OPIS POTI DO NAS

Pizzeria Pod Jenkovo Lipo se nahaja le nekaj minut vožnje iz Kranja, ob poti na smučišče Krvavec.

Pot se vije skozi občino Cerklje na Gorenjskem, ki je kulturno bogata s kulturnimi posebnostmi in znamenitostmi, ki so jim pridih dali priznani umetniki in arhitekti.

Pa srečno pot do nas!

SKI KRVAVEC



SVETOVNI POKAL V PRELETIH

Superfinale 2010

Letošnji superfinale se je razpletal od 22. septembra do 2. oktobra v Turčiji, konkretno v kraju Pamukkale. Turistična vasica, znana po termalnih kopelih in znamenitem pobeljenem hribovju, nam je že lansko leto postregla z zanimivim letenjem tako po hribih kakor tudi po ravnini.

Na superfinale so se uvrstili vsi tekmovalci, ki so se kvalificirali preko sedmih tedenskih tekmovanj v sklopu PWC-ja. Skupno število prijavljenih je bilo nekaj več kot 130 pilotov, žal pa je to uspelo samo štirim Slovencem: Suša Primož, Aljaž in Urban Valič in jaz.

Z gotovostjo lahko zatrdim, da je bilo to letošnje najbolj selekcionirano tekmovanje, kar je že vnaprej zagotavljalo trd spopad najboljših.

In res. Vreme nam je razen nekaj dni premočnega vetra služilo, tako da je organizatorju uspelo sestaviti kar sedem

dirk. Dirke v dolžini od 50 in tudi preko 100 km so bile ravno že zaradi prej omenjenega močnega vetra naporne in nepredvidljive vse do konca.

Slovenci smo se borili kot levi, saj kot maloštevilna ekipa nismo smeli narediti »kiksa«, če smo hoteli upati na ekipni rezultat.

Zaradi res močne konkurence je bilo težko narediti dober dnevni rezultat, zato smo se osredotočili predvsem na konstantno letenje z obveznimi prihodi v cilj. Svoje zobe smo pokazali že na tretji dirki, na kateri je Urban zasedel drugo mesto, Primož in Aljaž pa sta si delila tretje mesto. Urban je po tej dirki celo prevzel vodstvo v skupni razvrstitvi, ki pa ga je nato prepustil tudi Aljažu. Bratska ljubezen je res neizmerna!

Naše dobre rezultate so opazile tudi konkurenčne reprezentance. Še prav posebej smešni so bili Francozi, ki so

prišli s kar 22 tekmovalci, mi pa smo jim stalno dihalo za ovratnik. Poseben poklon nam je izkazal njihov team leader, ki je naredil z nami intervju (objavil ga je v njihovi JP reviji). Tema intervjuja pa je seveda bila, kako lahko tako maloštevilna ekipa iz majhne državnice leti tako dobro. Res posrečeno!

Kot napisano, nam je naša taktika kar dobro uspevala, saj smo pred zadnjo dirko zasedali odlična 2., 9., 12. in 18. mesto. In tako je prišel dan odločitve.

Na štartu je bilo takoj jasno da bodo razmere zaradi zmerne oblačnosti šibke. Zato je organizator sestavil komaj 50 km dolgo dirko, ki jo je začel še s speed run-om. Torej se je čas meril vsakemu posebej, zato nam je bilo onemogočeno taktiziranje. Zopet smo šli »na polno«, kar je bilo še posebej stresno.

Žal je naša ekipa plačala davek majhnosti, saj je Urban pristal na približno





polovici discipline, Primožu, ki je imel izvrsten čas, pa je do cilja zmanjkal slab kilometer. Do zadnje dirke drugega Aljaža pa so slabi pogoji na štartu toliko zadržali, da je moral dirko odpeljati skoraj sam in kljub dobremu letenju dosegel nekoliko slabši čas. No, meni pa je vendarle uspel dober let in sem priletel v cilj kot tretji.

Kljub vsemu ekipa ni razočarala saj sem jaz zasedel drugo, Aljaž četrto, Urban 26. in Primož 39. mesto v skupni razvrstitvi. Še posebej mi je žal Primoževega prekratkega enokilometrskega ciljnega doleta, saj bi v nasprotnem primeru zasedel šesto mesto v skupni razvrstitvi. In uspeh bi bil popoln!

Pripravil: Jurij Vidic
Fotografije: Martin Scheel

Fotografije: Zgoraj Aljaž Valič in Jurij Vidic, v sredini Primož Suša, spodaj levo Urban Valič



SVETOVNI POKAL V NATANČNEM PRISTAJANJU

Stubai pokal 2010

Za nami je še zadnja tekma svetovnega pokala v natančnosti pristajanja. Potekala je v dolini Stubai blizu Innsbrucka, kjer smo že lani imeli lepo tekmo. Pričakovanja so zato bila podobna. Nekateri smo se v to dolino odpravili že kak dan prej, da bi malo potrenirali. Tako smo v petek, dan pred tekmo besno trenirali skoraj vsi najboljši. Zagnanost je bila tolikšna, da sem odletel z Elferja kar enajstkrat. Vesel sem bil prisotnosti Indonezijcev. Žal pa se je njihova oprema nekje izgubila in so si morali padala sposoditi, kar ni ravno prijetno in rezultat sigurno trpi. Do večera smo se nakapljali praktično vsi, se prijavi, malo pojedli, se podružili ter si ogledali posnetek X-Alps in mučenje nastopajočih. Prebudili smo se v mirno in oblačno jutro, kar je pomenilo lepo tekmo in mnogo palačink. Tako smo tudi začeli. Palačinka na palačinko in centimetri so odločali, kdo bo na vrhu. Žal ni tekmoval Jaka Gorenc zaradi poškodbe rame. Tako sva dobila Matjaž in jaz priložnost, da se boriva za najvišja mesta.

»Jakovo darilo« sva sprejela in osvojila končno prvo in drugo mesto v svetovnem pokalu. Boj za sam vrh na tej tekmi sta bila Makedonec Martin Jovanoski in Rafael Kerin. Rafku se ni izšlo za 3 cm. Malo smo pozabili na Japonca, ki je v zadnji seriji poletel na tretje mesto. Bravo. Dragan Popov in jaz sva tako ostala brez stopničk. Matjaž Ferarič pike tokrat ni ciljalo natančno in je osvojil šele šesto mesto. Za skupno zmago v pokalu je bilo to sicer dovolj, a z udeležbo Jake bi lahko bilo tudi drugače. Leteli smo pet serij, brez kakršnih problemov. Na koncu smo bili vsi zadovoljni, tisti, ki morda vendarle niso bili, pa imajo novo priložnost že februarja v Litvi na naslednji tekmi. Priznanja in nagrade organizatorja smo na podelitvi dobili praktično vsi tekmovalci. Tu gre zahvala organizatorji tekmovalca Moniki Eller. Deležni smo bili bogatih praktičnih nagrad, tudi denarnih za prve tri na posamični tekmi. Nadejali smo se tudi denarne nagrade za najboljše tri ekipe. Monika je v pogovoru

sicer to obljubila, a je očitno morala spremeniti svojo namero... No, nekaj denarja pa je vseeno ostalo za prve tri v skupnem seštevku svetovnega pokala. To smo bili Matjaž, Jaka in jaz.

Konec dober, vse dobro, odleteli smo štiri tekme v sezoni. Pričeli smo v Indoneziji, nadaljevali takoj po evropskem prvenstvu na Hrvaškem in v Bosni, ter zaključili v Avstriji. Udeležba na tekmah je bila solidna. Julij in avgust sta bila prenatrpana z velikimi tekmami, pa še sezona dopustov je takrat na vrhuncu. Zato tu izgubljam kar nekaj tekmovalcev. Pripombe tekmovalcev so bile slišane in upoštevane za sezono 2011. Posamičen boj za skupno uvrstitev smo med sabo bili Slovenci, zelo blizu so nam tudi že Azijci. Kakšna je njihova vrednost, bo pokazalo že naslednje svetovno prvenstvo na Češkem. Tri mednarodno mešane ekipe pa smo se prav tako udarile med seboj. Best 4 Nike je predal prvo mesto JAGABABI, tretja pa je Kanja Dolenjske toplice.



Novo sezono, kot že napisano, pričnemo februarja v Litvi in jo zaključimo oktobra v Nemčiji. Vmes smo še v Avstriji, Srbiji, Maleziji in Indoneziji. Ni kaj, čaka nas zajeten finančen zalogaj za vse potne stroške. Koliko nas bo, bo odvisno od finančne iznajdljivosti posameznikov ali ekip. Pretiranega navala pa ni pričakovati.

Bomo videli, pa veliko lepih poletov do takrat.

Zapisal: Tone Svolfjšak
Fotke: Beti Svolfjšak

Slika levo: prvi trije PGAWC za 2010, spodaj: ekipa SMS in Tone v doletu



Slika zgoraj: zmagovalci Stubai pokala



Slika v sredini: Monika in Rafko, spodaj: skupinska slika za slovo



DP ZA JADRALNE ZMAJE

Kobala open 2010

Nekaj posebnega je to vreme... Avgust naj bi ponujal lepo sončno vreme z uglajeno termiko in višine nad 2000m. A nič od tega ni bilo na letošnjem zmarjarskem državnem prvenstvu! Bila pa je odlična zasedba tekmovalcev - aktualni evropski prvak Gerolf Heinrichs pa Primož Gričar in Elio Cataldi, glede na rezultate pa v to elitno družčino brez zadržkov sodita tudi Franc Peternel in Peter Kejžar. Vreme in vremenu prilagojene dnevne naloge so povzročili hud boj za prvo mesto skupno in za državnega prvaka. Ekipa, ki je skrbela, da je bila tekma izpeljana, tako kot je treba, se sicer s tem ni obremenjevala, a ji je bilo v čast.

Naloge so bile dolge od 70 do 93 km, zadnji dan, v nedeljo, pa je bila postavljena za vrhunške pilote, ki so jo zmogli res najboljši. Že povprečna hitrost na tekmi pove, da naloge niso bile dirkaške in se je vsak, ki je hotel to speljati do konca, moral močno potruditi. Nasmeh na obrazu po speljani disciplini pa pove vse... Skupni imenovalec vsega dogajanja: naslednje leto se spet vidimo, seveda, če bo organizatorska ekipa zdržala.

Pripravil: Ivan Brovč

Skupni rezultati:							
#	Name	Nat	Glider	T 2	T 3	T 4	Total
1	Primož Gričar	SLO	Aeros Combat 13,2	09 504	840	1000	2344
2	Franc Peternel	SLO	Aeros combat 09-13,7	471	850	956	2277
3	Peter Kejžar	SLO	Aeros Combat L	472	796	965	2233
4	Flemming Lauridsen	DEN	Litespeed S 4,5	226	711	641	1578
5	Iztok Jarc	SLO	Aeros Combat L	387	429	740	1556
6	Alan Sattler	SLO	Aeros combat L 07	275	598	655	1528
7	Suan Selenati	ITA	Laminar Z9	290	894	296	1480
8	Yevgen Lysenko	UKR	Aeros Combat L12	261	458	706	1425
9	Pavel Yakimchuk	UKR	Aeros Combat	205	533	674	1412
10	Andrej Mravlje	SLO	AEROS combat 14L	233	484	651	1368

Rezultati državnega prvenstva:							
#	Name	Nat	Glider	T 2	T 3	T 4	Total
1	Primož Gričar	SLO	Aeros Combat 13,2	09 504	840	1000	2344
2	Franc Peternel	SLO	Aeros combat 09-13,7	471	850	956	2277
3	Peter Kejžar	SLO	Aeros Combat L	472	796	965	2233
4	Iztok Jarc	SLO	Aeros Combat L	387	429	740	1556
5	Alan Sattler	SLO	Aeros combat L 07	275	598	655	1528
6	Andrej Mravlje	SLO	AEROS combat 14L	233	484	651	1368
7	Jože Frim	SLO	Icaro Laminar Z9	200	595	503	1298
8	Miro Pergar	SLO	AEROS Combat L 07	160	415	417	992
9	Stanislav Galovec	SLO	AEROS COMBAT L	367	575		942
10	Marko Campa	SLO	Aeros Combat	108	264	545	917
11	Matjaž Klemenčič	SLO	AEROS Combat 09	196	257	193	646
12	Janez Grm	SLO	Aeros Combat	88	245	190	523



PREDSTAVITEV JP

Nova Mentor 2

Nova Mentor 2 je poskrbel za pravo malo revolucijo med serijskimi padali, saj se lahko kljub temu, da spada v varnostni razred EN B padal (DHV 1-2), brez težav primerja s padali razreda EN D (DHV 2-3). Piloti, ki redno spremljajo razne forume, so lahko o padalu že veliko prebrali. Morda pa je malo manj napisanega, kako je potekal razvoj omenjenega padala.

Vse zasluge lahko pripišemo konstruktorju Hannesu Papeshu, ki je že pred leti razvil računalniški program za izdelavo padal. Tako je bilo podjetje NOVA eno izmed prvih, ki je pričelo razvijati padala s pomočjo računalniške simulacije. Ob prihodu novodobnih tekmovalnih padal so se tudi v podjetju NOVA začeli spraševati, kako bo potekal njihov razvoj v bodoče. Kljub pritiskom, da dohitijo konkurenco na področju razvoja t.i.

novodobnih tekmovalnih padal, se je Hannes odločil za drugačno pot. Želel je namreč narediti nov velik korak na področju razvoja serijskih padal oz. z njegovimi besedami: »Naredil bom padalo, ki ga bo lahko letel vsak in ob tem užival, njegove zmogljivosti pa bodo presenetile padalsko sceno.« Njegova napoved je zvenela kar preveč optimistično, kljub temu, da je Hannes omenil, da razvija nov program za konstruiranje in simulacijo obnašanja padal.

Po dolgotrajnem, skoraj enoletnem razvoju omenjenega programa se je le pokazal rezultat. S pomočjo programa so izdelali prvi prototip Mentorja 2. Že prvi prototip je pokazal izredne letalne sposobnosti, zato so skozi celoten razvoj zmogljivosti primerjali kar s padalom razreda EN D (DHV 2-3). Da so prišli do željenega rezultata, so izdelali pet prototipov. Skozi razvoj pa so se predvsem ukvarjali z malenkostmi, ki bi pilotom nudile čim več užitkov pri letenju s tem padalom.

Malo pred uradno predstavitvijo Mentorja2 je novica o neverjetnih karakteristikah padala preplavila padalski svet. Hannes je namreč javno povedal, da je naredil serijsko padalo EN B (DHV 1-2), ki se lahko primerja z najnovejšimi EN

D (DHV 2-3) padali. Novica pa pilotov jadrlnih padal ni prepričala in večina Hannesu tudi ni verjela. Zaradi tega je bil Hannes izzvan na letalni "dvoboj", kjer bi se Mentor2 pomeril z Advance-ovo Omega 8. Hannes je izziv sprejel in izkazalo se je, da je Mentor2 imel boljšo fineso (pod gasom)... Ampak zgodbo verjetno že poznate...

Mentorja 2 je do sedaj preizkusilo že veliko pilotov po celem svetu in z veseljem lahko napišem, da smo bili slovenski jadrlni padalci med prvimi, ki smo dobili to priložnost. V začetku oktobra 2010 je namreč potekal sedaj že tradicionalni NOVA testival. Padalo primerjajo z različnimi serijskimi padali, Mentor 2 pa vedno znova pozitivno preseneča in vzbuja novo pozornost tudi med tistimi piloti, ki jih do sedaj znamka NOVA ni najbolj prepričala. Padalo je odlično tako v šibkih kot močnih pogojih, zaradi svoje varnosti, enostavnosti in izrednih letalnih sposobnosti pa ga ocenjujejo kot eno najboljših serijskih padal. Eden izmed pilotov je letenje z Mentorjem 2 komentiral: »Zakaj bi kupovali padala višjega varnostnega razreda, če je Mentor 2 praktično najboljše **SERIJSKO** padalo na trgu?«

Pripravil: Dušan Djurkovič



PREDSTAVITEV VARIOMETRA

Flymaster B1 NAV

Preteklo leto ste lahko prebrali mojo recenzijo za variometer FLYMASTER B1, ki sem jo zaključil z besedami: »Bilo bi enkratno, če bi v inštrument vgradili tudi GPS sprejemnik in navigacijske funkcije.« Nekaj mesecev kasneje mi je Ricardo Figueiredo, ki je v podjetju Flymaster zadolžen za marketing, sporočil da me ob prihodu v Brazilijo čaka presenečenje. To presenečenje je bilo v obliki novega inštrumenta B1 NAV, ki se je izkazal za odličen odgovor na moje želje, zapisane v recenziji variometra.

Če še niste slišali za podjetje FLYMASTER - trgu letalnih inštrumentov so se priključili šele pred kratkim. Prvi njihov izdelek je bil F1 vario modul z vgrajeno bluetooth tehnologijo, ki je s povezavo z dlančnikom predstavljal kompletno letalno napravo z variometrom, navigacijo in logiranjem poletov. Temu izdelku je sledil bolj znani variometer B1. Obe tehnologiji pa so smiselno povezali v inštrumentu B1 NAV!

NAPRAVA

Ohišje inštrumenta je enako kot pri variometru B1 s podobnim visoko-resolucijskim zaslonom, ki sem ga hvalil v recenziji variometra. Kontrast zaslona lahko preprosto nastavljate. Pod zaslonom so štirje gumbi, ki so dovolj veliki, da lahko inštrument upravljamo tudi z rokavicami. Inštrument ima litij-ionsko baterijo, ki jo polnimo preko USB priključka. Polnjenje je možno preko priloženega hišnega polnilca (hitro polnjenje v treh urah), lahko pa ga polnimo tudi prek računalnika (počasnejše polnjenje). Če imate serijski USB avtopolnilce ali dodatno USB baterijsko enoto, ga lahko enostavno polnite tudi, ko ste že »na terenu«. Notranje baterije ne morete ročno zamenjati, garantirajo pa dolgo življenjsko dobo baterije. Če boste potrebovali novo baterijo, vam jo bodo zamenjali v podjetju.

VARIOMETER

Poleg vseh klasičnih operacij variometra se B1 NAV ponaša s funkcijo »buzzer« (opomba: to smo poslovenili v zaznavo

stebrov). Ta funkcija nam omogoča, da zaznavamo dviganja, še preden se začnemo tudi dejansko dvigati. Začetna nastavev inštrumenta vklopi to funkcijo pri doseganju »spuščanja« $-0,2$ m/s. To dosežemo npr. v primeru, da naše padalo v mirnem ozračju propada $1,0$ m/s, nahajamo pa se v dvigajočem zraku s hitrostjo $0,8$ m/s. Čeprav se še ne dvigamo, smo v dvigajočem zraku, na kar nas opozori inštrument. Funkcija Zaznava stebrov mi je zelo pomagala predvsem pri iskanju šibkih dviganj v mirnem ozračju, lahko pa jo poljubno nastavite ali izklopite. Sami dobro veste, da pri iskanju občutkov letenja v termičnih dviganjih ni bližnjic, je pa predstavljena funkcija nedvomno vaše dodatno orožje. V kombinaciji z drugimi nastavitvami zvoka inštrumenta ima po mojem mnenju B1 NAV enega izmed najboljših variometrov na tržišču.

ZASLON

Na desni strani zaslona imamo prikazane vse funkcije variometra, leva stran pa je namenjena prikazu navigacijskih funkcij. Te so v prvi vrsti namenjene vsem tekmovalcem v hitrostnih preletih, v zadnjih verzijah pa so razvijalci vključili tudi druge funkcije, ki olajšujejo tudi vsakodnevno letenje. Prva med njimi je prikaz smeri in hitrosti vetra. V začetnih verzijah inštrumenta mi prikaz vetra ni bil najbolj všečen, z zadnjimi verzijami pa so to odpravili, tako da so prikazani podatki zelo natančni in pregledni. Glavni razvijalec programskega ogrodja inštrumenta, Christiano Pereira, je dodal tudi funkcijo »last thermal indicator« (opomba: to smo poslovenili v zadnji stember), ki nam prikaže mesto in razdaljo do zadnjega stebra, v katerem smo se nahajali – tako ga lažje najdemo, če smo ga izgubili. Brez znanja jadriranja seveda ne gre, vendar se mi je ta funkcija izkazala kot zelo uporabna v kar nekaj primerih. Pod prikazom kompasa in variometra je šest prikaznih polj. Vsak uporabnik lahko po svoji želji izbira, katere funkcije bo prikazal na teh poljih, izbira je zelo pretra in se z novimi verzijami stalno dopolnjuje. Da bo izbira lažja, so pred kratkim dodali tudi možnost izbire dveh različnih naborov šestih polj. Tako lahko npr. tek-





movalni piloti na začetku dirke izberejo prikaz prvega nabora, kjer imajo prikazane funkcije za začetek dirke, kasneje, ko se približujejo cilju, pa lahko prestavijo na drugi nabor, kjer imamo npr. funkcije za bolj precizno doseganje ciljne linije. Lahko se odločite tudi za večji prikaz variometra, v tem primeru imate na voljo prikaz štirih polj.

Spodaj pod omenjenimi šestimi polji je prikaz višine in hitrosti. Za prikazano višino lahko izberemo prikaz iz barografa ali pa avtomatsko iz GPS višine, kar je še posebej uporabno za vsa tekmovalna, kjer imamo omejen zračni prostor. Spodaj sta prikazana tudi trenutni čas in trajanje poleta, v primeru tekmovalja pa se trajanje poleta zamenja s prikazom časa do odprtja štartnega cilindra in kasneje trajanje tekmovalne discipline.

UPORABA NA TEKMOVANJJIH

Vnašanje tekmovalne discipline je izredno enostavno – inštrument so že začeli klicati Apple Mac med kombiniranimi napravami za tekmovalja. Na tekmovalju v Braziliji sem tekmovalno disciplino vnesel brez predznanja in brez listanja navodil za uporabo. Točke lahko vnesete tudi ročno, bolj verjetno pa jih boste vnesli preko računalnika in programa GPS Dump. Ko imate naložene točke v inštrumentu, jih lahko vnesete v tekmovalno disciplino. Štartno in ciljno točko lahko nastavite z odpiralnimi in zapiralnimi časi, pri vsaki obratni točki lahko nastavite velikost cilindra. Za ciljno točko lahko nastavite tudi obliko -

naprimer če se uporablja ciljna črta. Med letenjem nam bo beležilo zapis leta na interval 1s (to lahko poljubno nastavimo), stare zapise nam avtomatsko presname. Za hranjenje zapisov ima inštrument zelo veliko prostora, tako da ni bojazni, da se naš let ne bi shranil ali da bi s tem pobrisali naše zadnje lete.

Preden se odpre štartno okno, nam kompas prikaže najboljšo pozicijo na štartnem oknu in razdaljo do tam. Če tekmovalno disciplino štartamo pravilno, nas na to opozori zvočni signal. Med tekmovalno disciplino nam bo kompas prikazoval najbolj optimalno pot, tako da vsako obratno točko obračamo tudi z ozirom na naslednjo obratno točko. Za lažjo orientacijo v prostoru pa nam manjša puščica vseskozi prikazuje tudi pozicijo centra obratne točke. Takoj ko pridemo v cilinder posamezne obratne točke, nam inštrument zapiše pozicijo ne glede na nastavev intervala zapisa leta, na kar nas tudi opozori z zvočnim signalom. Uporaba je zelo preprosta, tako da se v zraku lahko povsem posvetimo dirkanju.

POVEZAVA

Medtem ko sem pisal recenzijo inštrumenta, so razvijalci kar nekajkrat posodobili verzijo in dodali nove in nove funkcije. Christiano tekmuje v svetovnem pokalu, tako da dobro ve, kakšne so potrebe tekmovalcev, zelo odprt pa je tudi za vse kritike in želje ostalih tekmovalcev in prostih letalcev. Preko USB vmesnika inštrument lahko po želji nadgrajujemo z novimi verzijami, program

za nadgradnjo lahko uporabljamo na platformah Windows in Mac OSX. USB uporabniški vmesnik omogoča tudi hitro in enostavno snemanje letov in nalaganje točk preko priloženega klasičnega USB kabla. Zaenkrat najboljše deluje preko programa GPS DUMP.

ZAKLJUČEK

Flymaster je z novim B1 NAV uspešno povezal fantastičen variometer B1 z izredno uporabnim in za uporabo enostavnim navigacijskim vmesnikom. Inštrument je odlična izbira za vse tekmovalce. Če ste v prvi vrsti XC pilot, boste mogoče pogrešali prikaz zračnega prostora – če pa vam je bolj kot zračni prostor pomembna preprostost uporabe, je ta inštrument tudi za vas prva izbira. Hvala podjetju Flymaster, da ste poslušali mojo prošnjo in na tržišče dodali točno to, kar sem vas prosil. Zdaj bi želel še inštrument, ki ima vse to plus live tracking, navigacijo na vzletišče, igranje glasbe, slikanje fotografij...

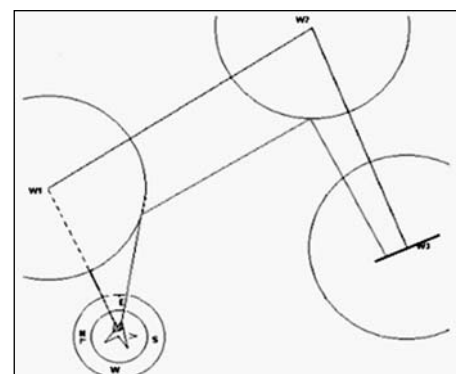
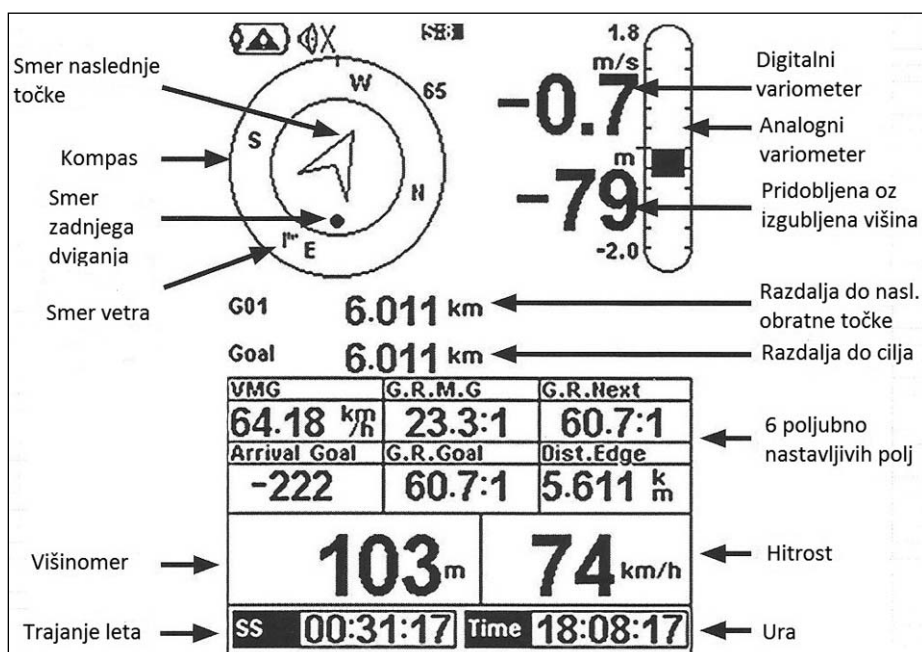
Napisal: Marcus King

Prevod iz Cross-country-ja: Gašper Prevc

FLYMASTER V SLOVENIJI!

Za lažjo uporabo smo navodila za uporabo in tudi uporabniški vmesnik (B1 NAV v prvi naslednji verziji) prevedli v slovenski jezik! Inštrumenti so stalno na zalogi, naročite jih lahko pri najbližjem prodajalcu inštrumentov FLYMASTER. Na voljo sta tudi testna inštrumenta B1 in B1 NAV, tako da bo izbira vašega naslednjega »pomočnika« lažja.

Več o inštrumentih podjetja FLYMASTER lahko preberete na spletni strani: www.flymaster.net ali na slovenski predstavitvi podjetja: www.flymaster.slo-paragliding.com.





JP Z MOTORJEM

Paramotorji - kako, kaj, zakaj...

PARAMOTOR, motorno padalo, jadralno motorno padalo, PPG, powered paraglider... - množica besed, ki pomenijo enako stvar - letenje s padalom s pomočjo motorja. Teže se gibljejo od 20 kg in več (brez goriva), porabijo od 2,5 l/h in naprej, velikosti tanka za gorivo so 5l, 9l, 10l, 13l in 18 l, elise so velikosti od 88 cm do 145 cm, odvisno od moči motorja, prenosa, kletke. Dosegajo hitrosti solo padala do 75 km/h, tandemi 80 km/h in več (odvisno od obremenitve krila, moči motorja, tlaka, vlage...). Uporabni so tudi za jadranje, a v večini za letenje tistih, ki nimajo ves dan časa za jadranje. So razstavljeni (imaš ga vedno v avtu), je najcenejša oblika motornega letenja na svetu, letiš lahko tja, koder noben jadralni pilot še ni letel (in tudi ne bo). Cene novih se gibljejo od 3700 EUR in naprej (so specialne namenske letalne naprave), brez večjih problemov delujejo 150 - 200 ur (če ne »raziskuješ, kaj je noter«), potem pa je treba menjati par delov in gremo naprej. Leti se na višini 300 - 500 m AGL, ker višje ni potrebe. Da so uporabni, dokazuje tudi Miami policija, ki jih uporablja za nadzor in reševanje v obalnem pasu.

MOTORJI: poznamo tri vrste motorjev za uporabo na padalu: dvotaktni, štiritahtni in elektro motorji.

Dvotaktni motor je lahek, enostaven, relativno poceni motor z obilico moči pri majhni prostornini (za enako moč bi pri štiritahtnem motorju rabili precej večjo prostornino in precej več delov). Uporablja mešanico olja in goriva (bencin). Slabost je velika poraba (a glede na moč, težo in prostornino sprejemljiva), ker deluje na mešanico, povzroča neprijetne vonjave, izkoristek goriva je približno 89 %, ostalo gre v zrak. Vrtijo se na okoli 7500 obr/min in več in priporoča se uporaba izključno 100% sintetičnega olja za mešanico za enduro ali cross motorje (nikakor pa ne za skuterje, Tomose...)

Štiritahtni motor: velika prostornina za enak učinek kot pri dvotaktnih, je tih, malo vrtljajev, zanesljivo deluje, odlikuje ga majhna poraba goriva, velik navor. Slabosti : mnogo delov, težek, kompliciran, drago vzdrževanje.

Elektro motor: novost v zadnjih par letih, tiho delovanje, sorazmerno težki, ker tehnologija še ni na visokem nivoju, je zelo drag, malo učinkovitega časa v zraku (do okoli 30-45 minut). Vsekakor pa je v njih velika prihodnost.

OKVIRJI/KLETKE...izdelani iz aluminija, inoxa, titana, karbona.

Namen kletke ni samo, da varuje vrvice pred propelerjem, ampak tudi, da ob morebitnem padcu prevzame nase del energije s krivljenjem (zvižanjem) cevi oz. ogrodja (če bi imeli preveč trdno kletko, bi se ob padcu bistveno bolj poškodovali). Odvisno od modela so lahko razstavljeni v 3, 4 ali 5 delov, kar omogoča lažji transport.

Aluminijasti okvirji : so lahki, za določeno trdnost okvirja debelejšje cevi, so dragi, če se tak okvir poškoduje, ga boste težko poravnali, ker rad počni, če ga daste variti, pa bo treba poiskati pravega mojstra, ki so pa žal redki (ponavadi kasneje zaradi mikro vibracij počni cev zraven vara, ker bi se po pravilu moral varjeni del pregreti v peči, da popustijo oz. se izenačijo notranje napetosti med varom in ostalim materialom), popravilo je drago.

Inox okvirji: so relativno lahki, lepi na pogled, tanjše cevi, močni in žilavi, popraviljanje je enostavno - pri zvitju »macola in kos lesa« in se poravna, pri lomu - vsaka vas ima kakšnega domačega mojstra, ki lahko z navadnim CO2 aparatom zavari dele skupaj - seveda se priporoča popravilo pri izkušenih TIG varilcih, ki jih ni malo in še relativno poceni so. Ob padcu prevzame nase dosti energije.

Titan okvirji : »lahki kot aluminij, čvrsti kot jeklo«, slabe lastnosti : cena - trikratnik cene inox okvirja, popravilo je drago, saj je zelo malo mojstrov, ki obvladajo tehniko in tehnologijo varjenja titana.

Karbonski okvirji: so novost na trgu, so zelo dragi, zelo lahki, popravila so zelo draga (ponavadi bolje kupiti nov del), »cool look«...

Vsekakor priporočam nakup okvirja od proizvajalca, ki je že renomiran, saj je to zagotovilo, da vam med letom ne bo kakšen del okvirja pristal na igrišču vrtca in pri tem koga poškodoval. Vse, kar leti,

pride enkrat nazaj na tla... tako ali drugače...

PROPELER/ELISA: poznamo lesene, plastične in karbonske.

Lesene : so lahke, trpežne, poceni, manjše poškodbe je možno popraviti, napravljen so tako, da se ob stiku s tršim predmetom razletijo v treske - s stališča varnosti je to zelo dobro, saj majhen predmet z majhno maso in velikim zračnim uporom nima velike energije, da koga ali kaj poškoduje (če seveda niste preveč blizu).

Plastične: izdelane so iz trpežne plastike, so težje kot lesene, popravila so problematična, ko se razletijo, so kosi veliki in lahko poškodujejo, cena je višja za 50% od lesenih.

Karbonske: zelo so »in«, drage (dvainpolkratnik cene lesene), lahke, velika prednost je, da obdržijo svojo obliko tudi v ekstremnih pogojih delovanja (temp. +50 ali - 50 elisa ostane enaka - važno pri tekmovalnem letenju), medtem ko lesena »diha« in rahlo spreminja kot in obliko glede na temp., vlago... Seveda rekreacijski piloti tega ne opazijo. Popravila so draga.

PADALA : vsa padala so primerna za motorno letenje (če so seveda tehnično izpravna - ne prapra cote s prevlečenimi vrvicami in poroznim platnom, skozi katerega se sprehajajo muhe). Delimo jih na jadralna padala, jadralna padala, prirejena za motorno letenje, in motorna padala. Uporaba je odvisna od debeline denarnice in od tega, kaj želiš od padala (XC, nizko počasno letenje, jadranje, občasno letenje v mirnem...)

Jadralna padala: so zastopana v največji meri med piloti paramotorjev. Ponavadi se uporabljajo tudi za jadranje (na enako velikost, kot je za jadranje, obesiš še paramotor), občasno pa za motorno letenje. Uporaba na motorcu je enostavna, paziti moramo, da krila ne prevlečemo pri vzletanju in dodajanju plina, treba je upoštevati dodatno težo + 30 in več kilogramov, kar se pozna pri hitrejšem vzletanju, pristankih, komande so trše, padalo je zaradi večje krilne obremenitve bolj hitro, prebojno, odzivno in reakcije so »dinamične«. Priporoča se



letenje zjutraj in zvečer, ko se termični ciklus še ni razvil oz. že pojenja. Če je želja jadrati z motorjem na hrbtu, se mora nabaviti padalo za skupno težo (pilot + paramotor+ostala oprema). Takšno padalo bo služilo predvsem za jadrarno/motorne podvige, saj bo za motorno letenje prepočasno, za jadranje brez paramotorja pa preveliko.

Jadralna padala, prirejena za motorno letenje: večina proizvajalcev je v zadnjih letih dala na trg tako imenovana »motorna padala«, ki so v bistvu v večini modelov ojačana jadrarna padala s trimerji. Ojačitve so raznih izvedb - močnejše vrvice, prečne ojačitve, rebra so debelejša, materiali so debelejši, sam postopek šivanja je malo spremenjen - šivi so trpežnejši in nit debelejša... V bistvu gre bolj za varnostne posege zaradi večje krilne obremenitve. Nekateri proizvajalci znižajo vpadni kot padala, da je hitrejša, dodajo trimerje za dodatno ročno nižanje vpadnega kota... Karakteristike padala ostanejo v glavnem enake kot pri njihovih »jadrarnih bratih« z istim imenom, a brez motorja spredaj, cene so pa lahko malenkost višje od jadrarnopadalskih modelov.

Motorna padala: ta padala so čisto drug svet v padalskih sferah. So specializirana krila za uporabo z motorjem, vendar omogočajo tudi jadrarno letenje brez njega (razmerje nekje 75 % PPG : 25 % PG... jadraro približno kot razred EN AB ali spodnja DHV1-2). Padala so težja, materiali debelejši in odpornejši, ponavadi imajo Reflex avto-stabilni sistem, so zelo hitra (okoli 80 km/h +-Paramania TAXI), upravljanje je z wing tip steering sistemom, saj pri uporabi Reflexa postanejo komande zelo trde, trimerji so dolgi preko 22 cm, speed okoli 15 cm (potem si predstavljate, kakšen vpadni kot ima krilo pri uporabi vsega). Padala so zelo stabilna in varna tudi v letenju skozi termiko in turbulenco - takrat se pokaže prednost uporabe Reflex sistema. Izdelana so za več kot 400 ur letenja. Slabe lastnosti so tri: cena, poraba goriva ob uporabi Reflexa se poveča za približno 1 - 1,5 l/h (a v enakem času boste preleteli 35 - 45 % dlje kot z uporabo jadrarnega padala, saj bo vaša povprečna hitrost bistveno večja), in to, da boste vedno morali čakati druge z navadnimi padali...

VPETJA PADALA: delimo na visoka, srednja in nizka.

Visoko vpetje: ker ima padalo težišče nizko, je bolj stabilno, komande je

običajno treba podaljšati, štart z takšnim vpetjem (visoko - nad rameni) potrebuje kar nekaj vaje, vodenje padala s prenosom teže je težje, uporablja se ga zelo malo.

Srednje vpetje: vpenjamo se v višini ramen ali malo nižje, komande se morajo daljšati, stabilnost in vodenje padal s prenosom teže je kot pri visokem vpetju. **Nizko vpetje:** imenujemo ga tudi »vaga« vpetje. Padalo se vpenja na enaki višini kot pri jadrarnopadalskem sedežu, upravljanje je enako, stabilnost malo bolj »dinamična«, vodenje padala s prenosom teže je enostavno, primerno je za izvajanje slalomov in ostalih vragolij, kjer je potrebno hitro zavijanje

Kaj kupiti?

Najprej se morate odločiti, kaj sploh potrebujete in kaj želite. Če ste zaposleni in imate malo časa za letenje, potem priporočam padalo A ali B razreda in letenje v mirnih pogojih. Če ste pilot, ki bi rad preletel vso Slovenijo z Nemčijo zraven, potem nimate dosti za razmišljati - motorno padalo z Reflexom bo zadostilo vašim potrebam.

Posebno poglavje so fizične omejitve: če imate 120 kg, vas recimo motor z 15 KM in potiskom 40 kg ne bo odlepil od tal, torej rabite kaj močnejšega. Nasprotno, če imate 60 kg, vas bo motor s 25 KM verjetno pri polnem plinu na mestu obrnil okoli osi zaradi momenta motorja in propelerja. Moment ali torzija deluje nasprotno od vrtenja elise zaradi zračnega upora elise in hoče obrniti paramotor okoli osi v nasprotno smer. To silo običajno občutimo kot rahlo ali močno zavijanje krila v levo ali desno, odvisno od smeri vrtenja elise, pri vzletanju oz. pri dodajanju polnega plina (tedaj je ta sila najmočnejša). Zmanjšamo jo s prestavitvijo sedišča/težišča pilota bolj v levo ali desno (odvisno od smeri vrtenja elise) ter s pravo izbiro moči motorja glede na našo težo - sam s svojimi 119,99 kilogrami to silo z lahkoto premagujem in krilo mi zelo malo sili v stran. Naslednja stvar pri izbiri paramotorja je višina pilota: če ste visoki 180 in več, ne bo problema. Če pa ste visoki 150 cm, bo vzletanje s kletko premera 145 cm kar velik izziv. K sreči obstajajo tudi manjše, glede na razmerje prenosa se prilagaja elisa in velikost kletke. Tudi teža paramotorja je lahko problem (čeprav ga nosite samo prvih par korakov med dvigom krila), če niste v dobri kondiciji ali pa če izberete težak paramotor (pri večkratni ponovitvi

štarta na ravnem boste zelo hitro odpovedali). Tudi moč motorja in potisk, ki ga proizvede, sta lahko problem - pri statičnem potisku 70 kg in teži pilota 60 kg lahko kaj kmalu pride do prevlečenega leta (običajno lahki piloti z velikim potiskom prisilijo z močjo motorja, da v par metrih poletijo pod ostrim kotom v zrak), če pa je potisk premajhen glede na vzletno težo, bodo vaši štarti zelo dolgi in izčrpalo vas bo kot pri teku na 5 km. Paziti morate tudi, da vas ne zavrti okoli navpične smeri, če ste prelahki za močan potisk (gyro efekt). Če imate probleme s kolki ali kakšne druge »mehanske« zdravstvene težave, ste fizično bolj slabotni ali pa se vam enostavno ne ljubi teči, se vam ni treba odreči letenju. Zato so izumili trajke (tricycle). Na okvir iz aluminija ali jeklenih cevi s tremi kolesi (prvo se krmili) je navezan navaden paramotor. Pilot pripravi vse potrebno, se usede v trajk, veže, zažene motor in poleti. Prednost - pristajaš tudi z vetrom in noge ne trpijo med vzletanjem in pristajanjem. Glede nakupa elise - najbolj poceni so lesene, saj če si začetnik, jih boš potreboval par. Je pa elisa tako ali tako potrošni material.

V modi je čim močnejši motor s čim več potiska. Do neke mere je to prednost (v situaciji, ko priletiš v padajočo zračno maso, te močan motor hitro »zvleče« proč), a v večini primerov je to slabost. Vedeti morate, da 85 kg težak pilot potrebuje paramotor z okoli 50 - 60 kg potiska (več mu bo delalo probleme), saj tudi z 80 kg potiska ne bo letel nič hitreje, kot leti hitro njegovo padalo.

Zelo pomembno pa je, da se nakup opravi pri uradnem zastopniku proizvajalca (kar preveriš preko e maila), ki ima servis za zastopane proizvajalce (saj ga ti tudi ustrezno izšolajo in so mu ves čas na voljo z nasveti in deli), saj ima kupec le tako zagotovilo, da bo v garancijskem roku deležen vseh ugodnosti in tudi po izteku garancijskega roka ima na voljo servisne storitve in dele. Preveč je samooklicanih »dilerjev«, ki so se podali v to samo zaradi »pomembnosti« naziva, žal pa nimajo pojma, kako in kaj. Seveda kupec ostane ob morebitni okvari sam, z veliko slabe volje, dopisovanja, nabave, popravljanja...

Upam, da bo napisano pomagalo pri odločitvah. Za več informacij sem na voljo na ali 031 777709.

Pripravil: Igor Drožina
BMAA PPG instructor

OD LIJAKA DO NANOSA

Kurirčkova

Kdo in kdaj je zračno pot od Lijaka do Nanosa poimenoval Kurirčkova, zaenkrat še ni povsem jasno. Zgodilo naj bi se takole. Nekoč davno, ko so Valiči imeli še puh namesto perja, so se stari mački na Lijaku pogovarjali, kam bi poleteli. Padla je ideja, da jo mahnejo na Nanos in naprej, če bo šlo. Nam dobro znani Erzo naj bi takrat izjavil: »Pa kva češ tega kurirčka peglat!« In dobili smo Kurirčkovo. No, lokalci smo jo malo modificiral in ji dodali še odsek Nanos - Predmeja.

Pot je za današnja padala v normalnih razmerah lahka. Največkrat se leti na zahodnik. Dejansko predstavlja problem

na tej poti le severni veter (burja na Ajdovskem) in okrepljen vzhodnik.

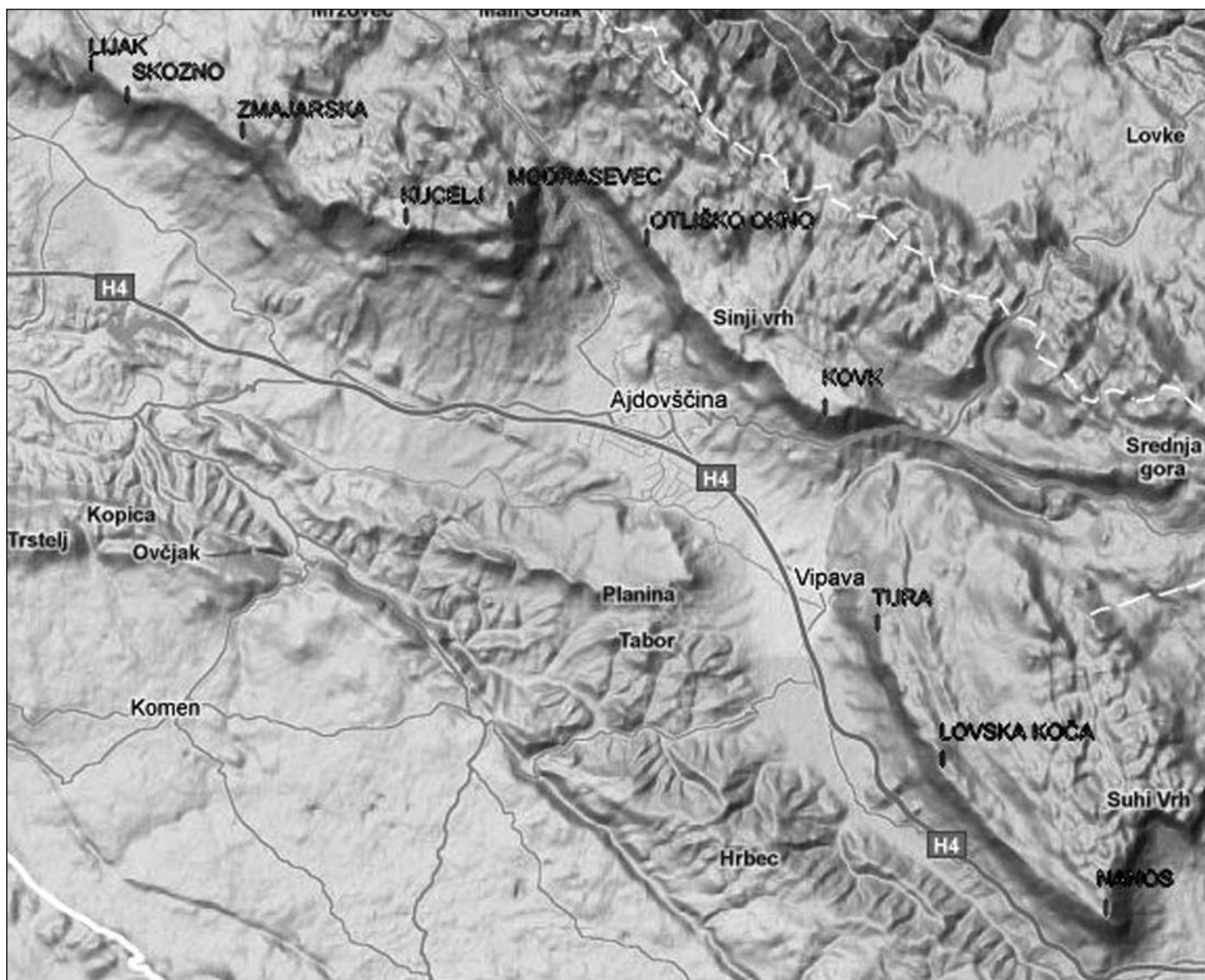
Ta zapis je namenjen začetnikom oz. tistim, ki se prvič odpravljajo na to pot. Višine in opisi priklopov so prilagojene padalom od DHV1 do DHV2 (pišem še po starem, vendar upam, da je vsem jasno, za kaj gre).

Polet začnemo, kot že rečeno, na Lijaku. Čas starta je okrog 13h oziroma takrat, ko Furlanka dvigne svojo kitlo. Prej je pobiranje na Lijaku muka. Če piha čisti zahodnik, je najbolje pobrat desno od starta, drugače pa lahko višino naberemo kjerkoli na kratkem pobočju levo od starta. Na vzhodni strani grebena, pri

Skoznem, je dežurni steber. Tam se nam spleča nabrati čim več višine, saj se tako lahko odpeljemo naravnost na zmajarsko rampo. Če se nam na Skoznem ne posreči dvigniti dovolj visoko, se do zmajarske rampe peljemo po pobočju. Med potjo sta dežurna stebra pri vikendih in pri kasarni.

Zmajarska rampa je druga točka, kjer se nam spleča nabrati višino za mirnejše nadaljevanje poti. Če piha zahodnik, se dvignemo kar na pobočju nad rampo. Dviganje poberemo do konca, saj od višine glava ne boli. Če piha veter južne smeri, lahko višino naberemo tudi nad vitoveljsko cerkvico ali pa na konkavnem pobočju med rampo in Čavnom. Pri

Fotografija: Kurirčkova na Googlu



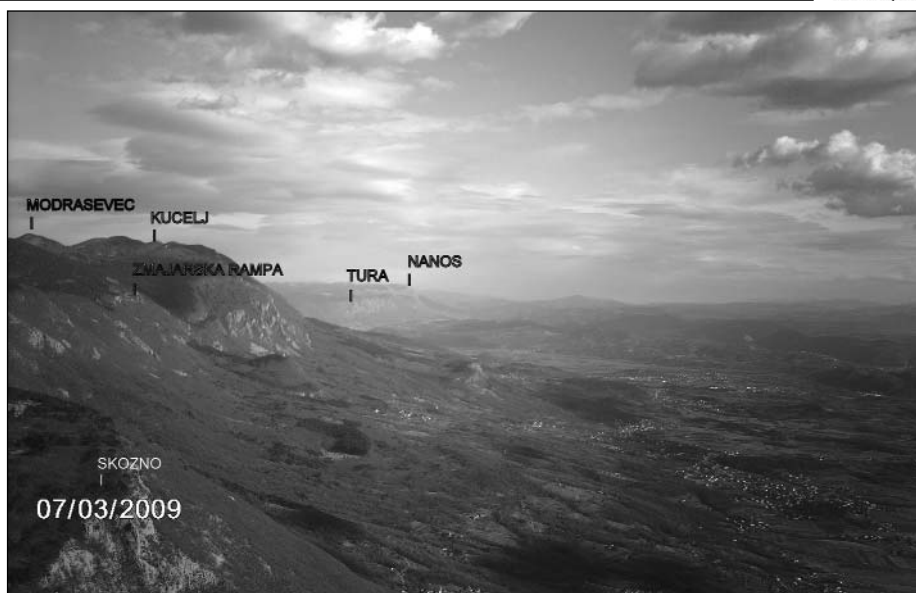
vzhodnem vetru ni nekega recepta. Najbolje je, da se držimo pobočja in se na termiki dvignemo čim višje.

Prva kritična točka poti je prečkanje Čavna. Tu se dvignemo nad pobočje in potem v namišljeni ravni črti nadaljujemo pot proti Kuclju. Letenje v zavetrnem delu Čavna je nevarno in primerno le za najbolj izkušene. Če že letiš po robu Lijaka v zavetrju Čavna, potem niti za trenutek ne spuščaj komand! Propadanje na tem delu poti je ponavadi veliko. Tudi če se nam zdi, da smo nizki, je bolje priklopiti Kuclj malo nižje kot pa se vračati nazaj proti Lijaku. Če se nam slučajno zgodi, da smo tako nizko, da je priklop Kuclja vprašljiv, se zapeljemo nad dolino proti magistralni cesti Ajd-NG. Z malo sreče bomo tu našli dviganje. V nasprotnem primeru pristanemo na najbližjem travniku.

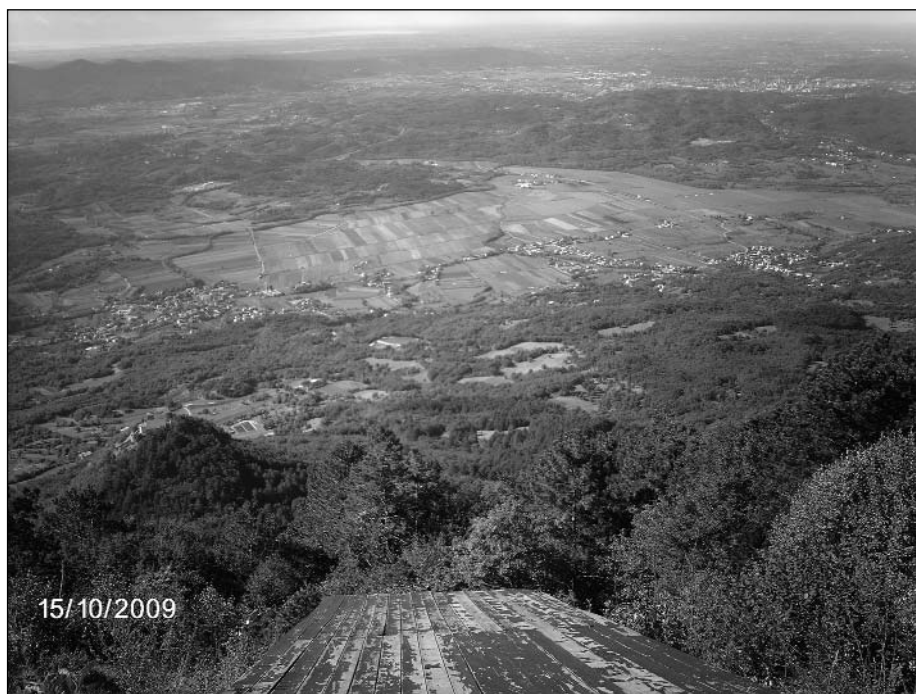
Na Kuclju spet navijemo čez greben. Termika je tu močna, zato previdnost ni odveč. Pot nas nato vodi proti Modrasovcu (Ajdovci mu rečemo tudi Čaven). Malo pred Modrasovcem je dežurni steber na Mali gori. Če smo v višini roba ali nižje, se nam tu splača naviti cca 200m nad greben. Ko pridemo na rob Modrasovca (nad Slano blato), naj bi imeli cca 1200m višine. To je idealna višina za preskok na pobočje Gore.

Najbolje je, da se v ravni črti zapeljemo proti Otlškemu oknu oz nad izvir Hublja. Priklop na Orlovco (skalna gmota 1km vzhodno od Predmeje) odsvetujem, saj je v zavetrju propadanje zelo močno. Če smo se na prečjenje odpravili s premajhno višino ali pa je bilo propadanje preveliko in smo prenizki za priklop Gore, potem je najbolje, da se zapeljemo nad šolski teren v Lokavcu. Tam je nad borovci dežurni steber in z malo sreče in veliko potrpljenja nas bo odnesel nad izvir Hublja. Vožnja po pobočju Gore je enostavna (nad ali pod grebenom).

Ko pridemo do Podrte gore, tam spet zvrtime dežurni steber do konca. Ko imamo 1100m, se lahko odpravimo nad Vipavo. Nad Vrhpoljem je ponavadi šibak steber, ki pa ga vrtimo le, če smo nizki. Priklop nanoškega pobočja je ponavadi nad izvirov Vipave. Dežurni stebri so nad Škavnico, nad gradom in nad izvirov. Če je bilo propadanje med prečjenjem res veliko in nimamo niti toliko višine, da bi priklopili Vipavski grad, se zapeljemo nad nogometno igrišče pri vojašnici.



Fotografija: Pogled iznad Lijaka proti Nanosu



Fotografija: Zgoraj zmajarska rampa, spodaj Orlovca



Zopet nas bo steber z malo sreče in veliko vrtenja ponesel nad izvir Vipave. Pobočje nad Vipavo (med izviro in Turo) je vedno razbito, zato ga je najbolje preleteti nad robom. Od Ture do lovske koče na Nanosu se leti v višini roba. Po želji lahko letimo tudi višje. Pri lovski koči bodimo pozorni na malo bolj razgibano ozračje. Po robu se zapeljemo do cerkvice sv. Hieronima. Na pobočju pred cerkvico nas zopet čaka dežurni steber. Zapeljemo se malo nad dolino in ga zvrtno čim višje. Odnoslo nas bo nad Grmado. Tu zopet zapeljemo malo nad dolino (ne pustimo, da nas steber zanese

preveč zadaj na gozdnato pobočje) in nad robom nadaljujemo pot proti anteni. Par 100m pred anteno zopet navijemo. Ko smo nad anteno, navijemo steber, ki je tu zelo močan. Če nas zanaša v zavetrje (proti severu), je bolje, da steber zapustimo in se vrnemo na južno pobočje Nanosa. Tu lahko našo pot podaljšamo še za kilometer proti Postojni. Ves čas pazimo na višino! Zavedati se moramo, da bo ob povratku zaradi zahodnega vetra propadanje zelo veliko. Od antene do Vipave se vračamo po robu. Uporaba pospeševalca je skoraj nujna, saj je zahodnik tu vedno precej močan.

Fotografija: Štart na Kovku



Fotografija: Sv. Hieronim



Preskok iz Vipave na Kovku je najtežji del poti. Idealno je, da imamo nad izviro Vipave 1300m. Potem se enostavno po namišljeni črti zapeljemo nad start na Kovku. Ker pa so ponavadi višine tu okrog 1100 m, si moramo pomagati drugače.

Po prvi varianti se peljemo po pobočju od Vipave proti Colu. Na Škavnici (bele Škrablje) navijemo dežurni steber. Zapeljemo se nad sotesko Bele in priklopimo pobočje nad Vrhpoljem. Če imamo srečo, bomo tu pridobili nekaj višine. Nato se vržemo na pobočje Gore. Priklopili bomo nizko in precej vzhodno od starta na Kovku. Zahodni veter je tu zelo močan in ustvarja močne rotorje. Najbolje je, da se držimo blizu pobočja. Stalno pazimo na višino in na to, da nas pobočnik ne vrže v breg. V raztrganih dviganjih pridobivamo višino. Ko smo cca 100m pod startom, se lahko zapeljemo proti Podrti gori. Padalo aktivno upravljamo in ga niti za trenutek ne pustimo brez kontrole. **POZOR!** Nikar se ne poslužuj tega priklopa, če v svoji letalni karieri še nisi doživel frontalca in stranskega zapiranja v živo!

Po drugi varianti se iznad Vipave zapeljemo po namišljeni črti med dvorcem Zemono in Kovkom. Ko smo nad Budanjami, poiščemo steber in se z njim zapeljemo pod start na Kovku. Vendar pa se nam to le redkokdaj posreči in v večini primerov se priklop konča s pristankom pri Anji. V primeru, da je zahodnik močan in da nizko priklaplamo Budanje, se lahko zgodi, da bomo pristajali na travnikih pod Dupljami. Nič hudega - so dolgi in široki.

Pot od Kovka do Predmeje je enostavna in primerna tudi za začetnike. Le na Orlovci (1km pred Predmejo) je pri zahodnem vetru treba biti pozoren na rotor.

To bi bilo to. Rad bi poudaril, da je opisana le najbolj pogosta varianta Kurirčkove poti. Če se odpravljamo na to pot prvič, letimo z nekom, ki je to pot že prevozil in jo pozna. Glede na jakost in smer vetra je seveda možnih na desetine variant, zato ne vzemite tega zapisa kot kuharski recept, ampak kot dodatno pripravo pri načrtovanju opisanega preleta.

Varno in uspešno letenje vam želim!

Napisal: Robert Bolko
Fotografije: Samo Božič



20. obletnica delovanja DPL Ikar Slovenj Gradec

Letos praznuje naš klub 20. obletnico delovanja. V ta namen smo pripravili Dan odprtih vrat pod Rahtelom na Vovkovih zarah v Slovenj Gradcu. Predstavili smo stara padala in staro opremo ter padala, s katerimi letimo danes, in opremo, ki jo uporabljamo v današnjih časih. Naklonjeno nam je bilo tudi vreme, saj se je na Rahtelu jadralo od 10.30 ure pa do mraka, tako s starimi in novimi padali in tandemom. Manjkalo pa tudi ni sonca. Vse skupaj smo zaključili s piknikom, ki se je končal v poznih nočnih urah oziroma v zgodnjih jutranjih.

Pripravila: Marina Globočnik



Fotografije: zgoraj - bivši predsednik kluba, spodaj - pristajalni prostor



AIRFER
PARAMOTORS



AEROS
PARAGLIDERS

PARAMANIA
POWERGLIDERS



JPX Italia

M25Y BLACK DEVIL



M19Y BLACK MAGIC

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

PRELET IZ DRAŽGOŠ DO MORJA

Most Dražgoše – Ankaran

Nesojeno branje za povratak od bogsi-gavedikje - v naglici potiskan kup papirja z izpitnimi vprašanji za pilota tandem se je v kuhinji na mizi pozabljen ohladil. Odnášalo me je že prej - še preden sem razpel svoje utrujeno krilo. In še preden me je nekje nad žirovskimi hribi odpihnil severovzhodnik...

Pred leti sem spoznal, kako je lepše doživeti morje, če ga potem, ko se izviješ iz objema hribov, ne zgolj uzreš skozi vetrobransko steklo, ampak ga v istem hipu še zavohaš in začutiš njegov slani fajht. Prvič s kolesom, drugič po treh dneh pretiravanja s hojo. Iz Dražgoš do morja poleteti z jadralnim padalom pa je najprej izgledalo kot prepotentna šala, tiha pobožna želja ali višek domišljije v debatah dežurnih dražgoških Krokarijev, podžganih z idejo letenja proti jugu. Leteče izvidnice so se v zadnjem času podajale vse globlje v ta slabo raziskan zračni prostor: čez Poljansko dolino, v Polhograjske, na Žirovski vrh, nad Idrijo... Nazaj so prinašale spodbudne vesti o velikih možnostih in širile vonj po novih doživetjih. »Nekoč bomo leteli še dlje dol, mogoče enkrat celo do morja.«

Ko smo Krokariji tistega pomladnega dne kapljali vkup, je bilo treba le pokimati, pa smo vsi razumeli: ne čez Ratitovec, ne

v Bohinjce in proti zahodu, danes bomo z enosmerno vozovnico zmernega severovzhodnika odjadrali na jug - kolikor daleč bo neslo... Kopalke? Haha! Visoki cilji, visok pritisk.

Zame bi se lahko začelo tako klavrno, da bi se že kar takoj končalo. Z vzhodnega dražgoškega vzletišča sem se odtrgal prvi, se nato s slabo višino trmasto zagnal pod razpadajoč oblak kak kilometer od izhodišča, tam še bolj trmasto vztrajal in malodane prvi scuril. Dolinski vzhodni veter je kar močno nagibal in pretresal mojo rešilno bilko - šibko sapo, ki me je nizko iznad pukla za Selci privzdignila do prvega lepega dviganja. Spet sem nazaj na poti proti Staremu vrhu, med mojo kolobocijo jo je glavnina jate Krokarijev že dodobra uletela. Lepa višina nad Mladim vrhom mi je vrnila voljo pa z vetrom v hrbet in z zašponanim gasom hop čez lepo Poljansko dolino.

V krasnem dviganju sem nad hribi na drugi strani doline ujel bojevito padalsko družčino. Nekateri sicer še nekje globoko spodaj trdovratno iščejo rešitve, drugi pa na vrtiljaku malo pod bazo srkamo vase neverjeten razgled, v katerem je zajet kar lep kos naše državnice. Trenutek padalske ekstaze. Zato pa letim in sem od letenja odvisen. Ta odvisnost ni le navihan

izgovor na očitke, niti ni stvar kake kemijske utemeljitve z zmesjo adrenalina in še česa. Kmalu po svojih jadralskih začetkih sem ponoči nehal sanjati o letenju - od tega so ostale le še nočne more: v nedogled lezem na vzletišče, namesto padala me v nahrbtniku pričaka kaj popolnoma neletljivega in v glavnem nikakor ne morem v zrak... Padalci si znamo trenutke sanj zvariti pri dnevu - in čeprav spomin nanje osivi, ostane nekaj v nas, da sitni rinemo v stalne ponovitve.

Izpod baze sem se zapeljal naprej za Romanom in Dejanom. Klemen in Tomi sta jo že popihala nekam v daljavo, Matija in Vebek sta se držala v bližini, oba Janeza, Mrnak in Damjan pa so bili prenizki za nadaljevanje. Česali smo ozračje proti jugu, zaloga višine je hitro kopnela in prisiljeni smo bili smer pod pravim kotom zaobrtni proti Žirem. Nizko nizko nad žirovskimi skalalnica mi smo se raztreseni spet zbrali v zadnjem družnem vzponu po stebru, ki pa ga je z višino vsebolj mrcvaril okrepljen severovzhodnik. Nato je naša jata razpadla. Medtem ko sem se obupno oklepal vsake vsaj malo dvigajoče sape nad hribi med Žirmi in Idrijo, je Romana pogoltnila neka pozabljena dolina, Matija in Tomaž pa sta po postaji omenjala Logatec in pristanek. Naprej bom torej letel sam.

Ko zdaj podoživljam celo stvar, se nasmiham ob misli, kako čudna je letalcem fraza »stopiti na realna tla.« Tla so nam vedno realna (mogoče včasih celo nekoliko preveč), stopiti nanje pa je tisto, kar še posebej radi zakompliciramo. Pa ne zgolj v prenesenem pomenu. Takrat sem se nekje nad žirovskimi gmajnami začel soočati s spremenjenim, v močnejšem vetru precej surovejšim ozračjem in »stopiti na realna tla« mi je bilo počasi nekaj drugega kot prej, vsekakor pa v obeh primerih sila odveč. Prej sem se tlom izmikal, ker so pomenila konec obetavnega preleta. V minutah, ko sem po nebu nad Idrijo v prekucnjem stebru risal razpotegnjene pentljice, pa je bilo »stopiti« dol - v tiste prepihane grape - doživetje, ki ga bom raje kar izpustil. Navsezadnje bolje letim kot pa pristajam.

Slika: Krokariji pred vzletom (foto: Damjan Lotrič)





Prepustiti se vetru in leteti! Je kot potovanje v nočnih urah z avtom po Jadranski magistrali skozi omamno monotonost ovinkov, ko sicer ekstatično budno voziš, vendar pa enostavno ne zbereš dovolj volje in koncentracije, da bi še pravi čas zagledal primerno obcestno počivališče in se tam nekoliko zaustavil.

V daljavi je relief zarisal znane oblike. Kovk, desno hrbet Čavna. Prek postaje sem brez uspeha poskušal dobiti kak namig, koliko vetra lahko tam zares pričakujem. Severovzhodnik me je kot za hec pljunil čez Trnovski gozd. Nad osamljenim Kovkom sem lepo vrtel, dokler ni zmes silovite termike in vetra začela rešetati po mojem starem Mercuryju. Vario nori. Čeprav bi šlo še precej višje, sem se odločil za skok čez Vipavsko dolino. Slap v dolino padajočega zraka bom preletel in mogoče lahko nekje na drugi strani doline varno pristal... Lahko bi, pa sem takoj, ko me je hrbni veter izstrelil čez dolino in me je zlivanje vetra na drugi strani skoraj prizemljilo, zapeljal v prvo lepo dviganje - po dolgem času. Naenkrat se je vse umirilo; prav lepo slano je zadišalo. Z ene strani me je čez Kras potiskal veter, z druge vlekla bleščeca modra ploskev. Morje na doseg roke.

Res je kar pravi Erzo: Samo enkrat v življenju prvič priletiš na morje. Tako me je uročilo, da bi se še naprej prepuščal omamljajočemu ritmu proti jugozahodu deroče zračne reke in se mogoče z njo

vred kar izlil v morje, če me ne bi končno prebudilo vprašanje: »Kaj pa zdaj?« Bil sem zmeden in najprej je kar trajalo, da sem se spomnil, da mesto desno spodaj ni Koper ampak Trst. Ne letam prav pogosto po teh krajih... Pristati tu? Ne, sestop do obale je s Krasa zahteven pa tudi štopal bom do doma celo večnost. Kje pa je tržaško letališče? Stiskalo me je, ko sem v daljavi proti severozahodu opazoval širok pas letališke piste. Ničesar nisem delal narobe pa me je vendar vse v tem nepoznanem prostoru navdajalo z občutkom, da tu ne bi smel biti. Samemu sebi sem se zdel smešen, ko sem padalo usmeril bočno v veter, da bi zaobšel Trst in okrog ovinka priletel na slovensko Obalo. Izgledala je tako oddaljena.

Tudi s pospeševalcem je najprej šlo počasi. Kmalu pa sem spoznal, da so tu nad Krasom razmere za jadranje pravzaprav odlične. Veter se je umiril, ozračje eno samo veliko stebrišče! Da ne bi šel previsoko, sem nekje na sredi ovinka mimo Trsta dviganja začel kar izpuščati. Obala v doletu.

Spuščal sem se nad Ankarano in naenkrat postal strašno zaposlen. Medtem ko sem občudoval še nikoli prej viden razgled in obžaloval, da fotoaparata ni letel z mano, sem hitel med stisnjenim sožitjem hiš, sadovnjakov in vinogradov čim bližje obali, da bi poiskal kakšno lepo zeleno ploskev, kamor bi se lahko varno zasidral. Tri možnosti za pristanek: prvi -



Slika: Mohor Prevc v Ankaranu

okrog je ograja, drugi - glede na pričakovano smer vetra ni prav postavljen, tretji - izgleda odlično. Elegantno sem sestopil na preprogo visoke mehke trave ob cesti iz Ankarana na Debeli Rtič, kakih 50 metrov od obale.

Voda je bila še mrzla, ampak tako sladko slana... škoda - toliko truda, da dosežeš cilj, pa tako malo časa, da lahko vanj le na hitro namočiš noge; čakala me je še pot nazaj - po tleh je daljša. Malo hoje, štop, vlak, avtobus. Pa sem vsaj kartoline prehitel. Utrujen sem pozno ponoči sedel k študiju za teoretični izpit pilota tandem, ki me je čakal že čez nekaj ur. Kdaj pa greva spet na morje?!

Napisal: Mohor Prevc

Slika: Izvidnica - pogled na jug: Poljanska dolina, zadaj irovski vrh





Novičke

Matej Belčič

Advance

Sedež, s katerim je Chrigel Maurer zmagal na lanskem X-Alps (2009), je bil osnova za lahek, zaprt sedež/nahrbtnik. Skupaj z vrečo, ploščo za instrumente in penastim protektorjem tehta manj kot tri kilograme. Teža celotne opreme, pa čeprav je padalo običajno, tako ne bo presežala 10 kg. Veliko so prihranili z manjkajočo sedežno ploščo. Tudi oprijem telesa je tako boljši. Sedež je udoben tudi med dolgimi poleti, opozarjajo pa na previdnost pri ravnanju z njim.

(www.advance.ch)

Aircross

U5² je tekmovalno padalo z dvema linijama. Upajo, da bo konkurenčno Mantri R10.2. Ima 33% manj vrvic kot U4. Zaradi veliko internih ojačitev je padalo precej težko (8.3 do 9.5 kg), a menda kljub temu lepo štarta. Aircrossov šef Konrad Görg si je z njim na eni od tekem na Monte Grappa Trophy priletel drugo mesto, skupno pa je bil sedmi.

(www.aircross.eu)

Ava Sport

Bolgari so pripravili dva nova sedeža - enega za tečajnike in drugega za tandemske pilote. Oba imata vgrajen nov tip protektorja (NG), ki je lažji in zavzame manj prostora od klasičnih. šolski sedež ima karbonsko sedežno ploščo in tehta 2.8 kg, tandemski Twin pa je mogoče zelo lahko nastaviti. Tehta 3.7 kg.

(www.avasportcentral.com)

Axis

Venus III razvijajo na osnovi uspešnega Mercuryja 08. Ima tri linije, razpored vrvic pa je podoben kot pri Mercuryju III. Uporabili so Liros Dyneemo in Cousin Vectraline, kar močno zmanjša upor padala. V primerjavi z Venusom II bolje planira, pa še hitrejši je (do 63 km/h). Eden zadnjih protov ima vitkost 6.95. Na testih pričakujejo oceno EN-D oziroma LTF 2-3. Mogoče ga bo dobiti v petih velikostih z razponom teže od 60-145 kg.

(www.axispara.co.uk)

Blauvent

Končno vemo, kam s starimi padali. španski jadrani padalec in oblikovalec je iz starih Ozonovih prototipov izdelal kolekcijo unikatnih izdelkov, ki obsega denarnice, nahrbtnike in nakupovalne torbe. V slednje lahko natrpate trikrat več stvari kot v plastične vrečke, pa še okolju prijazne so.

(www.blauvent.com)

FAI

je priznal, ali pa še bo, kar nekaj rekordov. Francoz Stephane Drouin je z Magusom napravil 200 km trikotnik s povprečno hitrostjo 26 km/h. Letel je v Franciji. Cahrlés Chazaux je z Mantro R10 postavil nov rekord za 25 km trikotnik, ki ga je preletel s povprečno hitrostjo 46.8 km/h. Nicole Fedele je

napravila 100 km prelet s povratkom. Štartal je v Tolminu na Airwave Magic FR4. V Kobaridu pa je napravila 50 km trikotnik s povprečno hitrostjo 21.75 km/h. Zmajar Thomas Weissenberger je v Avstriji odletel velikanski 345.4 trikotnik.

(www.records.fai.org)

Finsterwalder & Charly

ponovno ponujata rokavice (zaščito) za zmajarje. Neoprensko zaščito pritrdite na triangel, med letom pa roko lahko izvlečete. Poleti je zaščita dovolj topla, pozimi pa jo boste verjetno uporabili z rokavicami. V zaščiti je dovolj prostora, da lahko vanjo vstavite grelne elemente.

(shop.finsterwalder-charly.de)

Flugsportservice

Avstrijska firma je izumila oporo, ki stabilizira zmaj med sestavljanjem. Pomaga tudi, ko čakate v močnem vetru. Ko ste pripravljeni na polet, oporo zravnate in pritrdite. Opora tehta 170 g, dobite pa jo za 120 evrov.

(www.flugsportservice.at)

Gin

Tribe (EN-C) je namenjen preletašem, ki so, kot pravijo pri Ginu, pleme, ki živi po svojih pravilih, družijo jih pa ljubezen do svobode in odkrivanja novih krajev. Prepoznaven je po V odprtinah na celicah, ki so tako lahko manjše. Uporabili so lahek material, mylar pa zamenjujejo fleksibilne palčke. Gornja galerija vrvic nima oplaščenja, nosilni trakovi so široki (ozki) 12 mm. Izboljšali so sedež Genie Race (sedaj ima oznako 2). Naklon vreče lahko poljubno nastavite in če pozabite pripeti nožne vezi, tudi ne boste padli iz sedeža. Zaradi boljših ležajev je potrebnega manj napora pri uporabi pospeševalca, vanj pa lahko strpate deset litrov balasta.

(www.ginglidors.com)

High Adventure

Beamer 2 je nova verzija njihovega Rogallo rezervnega padala. Ima dvofazni sistem vodenja. Odpre se zavrto (brakes-on) in se obnaša kot običajno okroglo rezervno padalo. Ne pomika se naprej, za vsak slučaj, če bi ga odprli blizu skal ali drugih ovir. Ko pa popustimo zavore, postane Rogallo, s solidnim kotom planiranja. Tehta 2 kg, se hitro odpre, hitrost spuščanja pa je 3.8 m/s pri obremenitvi 130 kg.

(www.high-adventure.ch)

Little Cloud

je pripravil mini tandemsko padalo Bidule. Mišljeno je bilo za letenje v močnem vetru, vendar Francozi pravijo, da se ga da leteti tudi v normalnih razmerah, saj je z njim lahko štartati in pristati. Kvadratura je 31 m², tehta samo 6 kg in ima EN-D certifikat za obremenitve od 100–200 kg. Potnika pa morate poiskati sami.

(www.littlecloud.fr)



Mac Para

je zamenjal Magusa XC z modelom XC2. Njegova silhueta pri vitkosti 6.65 deluje zelo športno. Nosilni trakovi so ozki, vse vrvice so armidne, padalo pa je namenjeno XC pilotom in tekmovalcem v serijskem razredu. Nov je tudi tandem Pasha4 (EN-B). Izbirate lahko med dvema velikostma (39 in 42 m²) in petimi barvnimi kombinacijami. Certificiran je tudi za uporabo z motorjem in obremenitvijo 200-300 kg.

(www.macpara.cz)

Nervures

Aloha (EN-A) je lahko gorsko padalo. Pravijo, da dobro planira, tudi ko je bolj obremenjeno. Zlahka ga je obvladati na težavnih štartih, je stabilno v turbulentnem ozračju in zelo okretno pri manjših hitrostih, tako da lahko pristanete v vsako luknjo. Izbirate lahko med tremi velikostmi nahrbtnika.

(www.nervures.com)

Niviuk

Peak 2 je zasnovan popolnoma na novo in ima sedaj certifikat EN-D. Razpored vrvic je drugačen kot pri predhodniku, prav tako profil, vitkost je 6.61. Pospeševalec lahko brez težav uporabite v celoti.

(www.niviuk.com)

Nova

Ion Light je lahko padalo (EN-B). Izdelujejo ga v petih velikostih, tako da je razpon tež od 60 do 130 kg. Od originala (Ion) je 35% lažji, kljub temu pa je enako trpežen. Uporabili so 34 g/m² Porcher Skytex, namesto mylarja pa najlonske palčke. Nosilni trakovi so široki 15 mm. Mentor 2 je kljub podobnemu imenu povsem drugačen od predhodnika. Ima tri linije, namesto mylarja najlonske palčke in manjšo vitkost od originala. To naj bi zmanjšalo možnost za kravato. Kljub vsemu, pravi Hannes Papesh, se obnaša kot padalo, ki sodi dve kategoriji višje.

(www.nova-wings.com)

Ozone

vreča za hitro pakiranje padala Saucisse Lite je prav tako kot prejšnji model pripomoček pri zlaganju padala na harmoniko, je pa lažja. Delta je EN-C certificirana. Pri Ozonu pravijo EN-C udobje, EN-D zmogljivost.

(www.flyozone.com)

Plusmax

je sodobno oblikoval očala za ekstremne športnike. Model Vortex ima polikarbonatne leče, ki se ne zameglijo. Barve stekel so lahko od sive, oranžne, rjavkaste do rožnate. Garancija je doživljenjska. Čelada PlusAir ima EN 966 certifikat (pomembno za tekmovalce na tekmah kategorije 1) in jo lahko preoblikujete iz odprte v zaprto.

(www.plusmax.de)

Primus

Navdušencem večdnevni avtur in vol-bivouaca bo prišel prav kompakten in učinkovit gorilnik EtaSolo. Skupaj s piezo vžigalnikom in zaščito proti vetru tehta 365g. Zraven dobite tudi 0.9-litrsko posodo.

(www.primus.se)

Sup'Air

sedež/nahrbtnik SAS je namenjen speed flyingu. Je lahek in kompakten z airbagom in prostorom za rezervo in radio. Skupaj s firmo Plusmax so izdelali čelado Evolution, ki je tudi EN 966 certificirana. Zaščito za brado lahko montirate naknadno.

(www.supair.com)

Sky

rezerva Spare Light je naslednik priljubljenega modela Spare, je pa lažja (1.4 kg velikost M in 1.9 kg velikost XL). Hitrost padanja je, kot zahteva standard, pod 5.5 m/s.

(www.sky-cz.com)

Skyline

ZD (Zero Drag) zmajarski kokon je prilagojen vsakemu pilotu posebej. Je zelo udoben, sploh v predelu trupa. Ima integrirana dva kontejnerja za rezervo, na levi in desni strani. Veliko je prostora za shranjevanje. Zraven dobite tudi rokavčke Batwings.

(www.skyline-flightgear.de)

Skywalk

je za posebno verzijo padala Cayenne3 uporabil zlat material, ki je zelo odporen na UV žarke in mehanske obremenitve. Cena takega Cayenna je nespremenjena. Nov pri nemškem proizvajalcu je tandem Join't2 (Join Together2). Oblikovati ga je pomagal Richard Gallon. Ima odlične karakteristike štarta in pristanka ter je EN-B certificiran. Kot je že v navadi, uporablja Jet Flap tehnologijo. Primeren je za razpon tež od 140 do 220 kg. Tekmovalcem in preletašem je namenjen zaprt sedež Range2. Izbirate lahko med petimi velikostmi (XS-XL). Sedežna plošča je karbonska, kokpit je ergonomičen, protektor pa je debel 17 cm. Sedež so testirali v vetrovniku pri Daimlerju in ugotovili, da je drsno razmerje Cayenna3 naraslo z 9.3 na 9.8, v primerjavi z nekim drugim ležečim sedežem. Izdelava in testiranje Poisona 3 sta v polnem teku.

(www.skywalk.info)

SOL

Tudi Brazilci so pripravili dvolinijca. Tracer TR2 je zelo vitko padalo, namenjeno vrhunskim tekmovalcem in prav takim XC pilotom. Posebej ga odlikuje planiranje pri pospešenem letu. Izdelujejo ga v štirih velikostih, v zlato-modri ali zlato-rdeči barvni kombinaciji.

(www.solparagliders.com.br)

X-Alps

Sodelujoči so znani. Poleg starih znancev (Eichholzer, Cocone, Maurer, Hofer...), bomo lahko spremljali tudi Mikea Künga in Poljaka Pawela Farena, ki ga poznamo tudi z naših tekmovanj (in po opernih arijah). Tekmovanje se začne 17. julija 2011. Slovencev tokrat ni.

(www.redbullalps.com)



Ikar 1992, št. 7

Prvi trikotnik

Zima je pravi čas za razmišljanje o pretekli letalni sezoni, za analiziranje in tudi za načrtovanje prihajajoče sezone. V pretekli sezoni mi je uspelo kar nekajkrat preleteti solidne razdalje, vendar nanje nikoli nisem bil pripravljen. Posledica tega je bila pomanjkanje dokumentacije. Ravno to me je vzpodbudilo k načrtnemu delu pri preletih. Najbolje je že vnaprej določiti traso preleta in tak prelet "v glavi" preleteti vsaj nekajkrat. Poleg brezhibne opreme je tu velikega pomena izbira terena glede na vremenske razmere.

Ob takih razmišljanjih se je rodilo nekaj za takrat sanjskih preletov. Zdeli so se mi teoretično možni, vendar v praksi izvedljivi samo z velikansko srečo ali tehnično boljšo opremo. Razvoj letenja pa je to sezono ogromno napredoval (s tem mislim na znanje in miselnost pilotov), tako da so nekdanji nedosegljivi preleti že skoraj postali resničnost.

K letošnji rekordni letini preletov pa je veliko prispevalo tudi izjemno ugodno vreme. Eden od uspešnih dni je bil tudi 19. avgust. Dan navidez enak kot že nekaj dni prej, vendar za poznavalce vseeno boljši od ostalih.

Že tretji ali četrti dan zapored smo s prijatelji uspešno, po nekaj ur leteli po bližnjih vrhovih od Dobrče do Krvavca in še kam dlje. Ob pogledu na čudovite gorske vrhove in grebene sem se spomnil na razne izračune o preletih. Ker je te dni prevladovalo relativno brezvetrje in dobra termičnost, sem se odločil za trikotnik in let preko grebena Košute. Zavedal sem se, da je naloga zelo težka, saj Košuta še ni bila preletena z jadralnim padalom, še manj pa veriga vrhov med Košuto in Storžičem.

Ta dan zgodaj odidem na start. Pot navzor je zaradi vročine kar naporna in utrudljiva, vendar ob dobri kondiciji se tudi ta kar hitro bliža vrhu. Ob prihodu na vrh me razveseli pogled na visoko plapolajoče zastavice, ki naznanjajo dobre termične pogoje. Tik pred mano starta Slavc, ki po nekaj krogih in osmicah že doseže vrh Potoške in se kmalu zatem odpelje naprej proti Kriški gori. Tudi sam hitro nabere višino, vendar se najprej zapeljem nad ravnino ter poslikam tudi Preddvor, če bi mi pri

povratku zmanjkalo višine za Potoško in s tem ne bi mogel zaključiti trikotnika. Ko se vrnem nazaj na greben, še enkrat nabere višino, tokrat do konca stebra. Termika je tokrat kar precej ostra, tako da imam na skalnatih predelih kar precej dela. Tudi tokrat razen nekaj oddaljenih kumulusov v Julijcih vlada modra termika. Višina stebrov je nekako povprečna do 2200 m. Prvi znak za odlične pogoje se pokaže na Kriški gori, kjer se ta dan prvič dvignem na dobrih 2700 m. Veselje ne traja dolgo, saj takoj po največji višini padem v "luknjo" s 6-7 m/s propadanjem. Na 2000 m se razmere spet stabilizirajo. V Dobrčo priletim z dobro višino, vendar sem prenizek za nadaljevanje. Termičnost je dokaj slaba, cikli temike so zelo kratki, tako da za nekaj sto metrov porabim celih 40 minut. Po radijski zvezi izvem za prelet preko Triglava z zmajem na višini čez 4000 m. Ta informacija mi vlije upanja, tako da tokrat nekoliko nižje odletim proti Begunjsčici. Krnalu se pokaže prava slika. Že na veznem grebenu dobim močno in konstantno dviganje. Kmalu sem na višini 2500 m in s to višino pridem do prve obratne točke kočice na Robleku. Nekaj izgubljene višine pridobim po poti preko grebena Begunjsčice, kjer nabiram višino skupaj z jadralci.

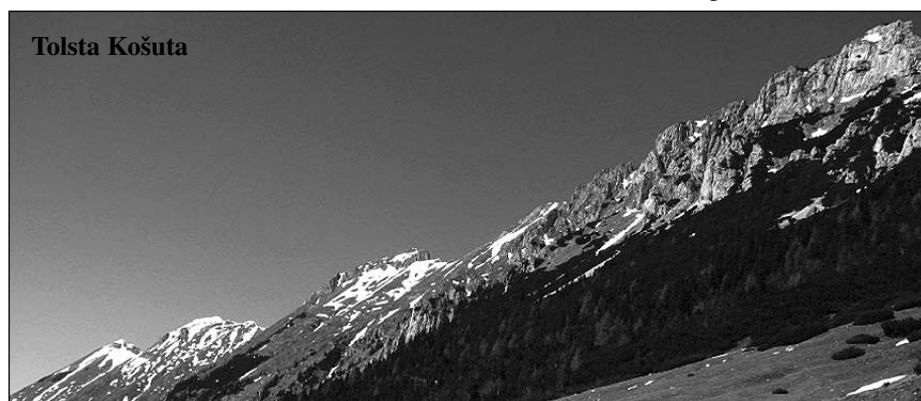
Doslej je vse šlo po načrtih in seveda po že poznanih terenih, odslej pa me čaka čisto nekaj novega, ljubeljska dolina in greben Košute. Precejšnja višina je moj zaveznik in s polno hitrostjo odpeljem proti Košuti. Med preletom opazujem pot, ki me še čaka. Med grebenom Košute in Storžičem se na višini okrog 4000 m začnejo razvijati manjši kumulusi. To je zelo dober indikator za nadal-

jevanje poti. Po Košuti se peljem skoraj s polno hitrostjo, saj praktično ne izgubljam višine. Kmalu pridem do Tolste Košute, ki je moja druga obratna točka. Medtem opazim za sabo dve jadralni letali, torej le nisem sam na tujem terenu. Jadralca navrtita dobro višino in odletita proti jugo-vzhodu. Tudi zame pride čas odločitve, obstojita dve možnosti, let proti jugu ali pa povratek po že preleteni smeri. Odločim se za prvo. Na Košuti navrtim, kar se pač da in opeljem naravnost pod kumuluse. To se obrestuje, saj kmalu dobim šibko, vendar konstantno dviganje. Pridem do višine 3200 m, kjer dviganje oslabi, tako da opustim misel o letenju do baze, ki je nekje na višini 4000 m.

Sem ravno na polovici med obema grebenoma. Po hitrem izračunu ugotovim, da bo višina zadostovala za prelet grebena Storžiča. S polno hitrostjo letim naprej. Vse pogosteje gledam oddaljenost Storžiča in višinomer, ki veselo odšteva metre. Ko preletim greben, imam še okoli 200 m rezervne višine. Vse skupaj izgleda, kot da bi stopil skozi okno v že znani svet. Nižje pod vrhovi jadraro kolegi, ki jim ni čisto jasno, od kod sem se naenkrat vzel. Brez težav dobim še nekaj dodatne višine in odletim slikat cilj Potoško goro. Letenja imam za ta dan dovolj, odpeljem se na pristanek v Preddvoru.

Tu se šele povsem zavem, kaj je za mano, FAI trikotnik; Potoška gora – Roblek - Tolsta Košuta - Potoška gora, 54 km, točno 3 ure letenja, s povprečno hitrostjo 18 km/h. Zame "naj let" v vseh pogledih do sedaj.

Pripravil: Janez Žibert



Tolsta Košuta



Zastopamo in prodajamo



ADVANCE

TEAM



Damjan: 031 336441
Anže: 041 864223
info@lintvar.si

www.lintvar.si

SKYWALK
PARAGLIDERS
www.skywalk.info

WALK WITH US



MESCAL²
JET FLAP fun cruizer-LTF 1

TEQUILA²
JET FLAP freerider-LTF 1-2

ARRIBA
JET FLAP lightweight glider-LTF 1-2

CHILI²
JET FLAP high end freerider-LTF 1-2

CAYENNE³
JET FLAP sportster-LTF 2

POISON²
JET FLAP race carver-LTF 2-3

JOIN'T²
JET FLAP tandem-LTF 1-2

OSTALA OPREMA
CULT X^G
sedež za rekreativce

RANGE
sedež za tekmovalce

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

POKLIČI, TESTIRAJ !!

info: 041 953 370

EN - A

P12

EN - B

P28

P45

P45 light

EN - C

P81

Tandem

Pbi6

SpeedRider

P180

PARATECH.CH
Peace of Mind

TEAM



.at

LTF1	LTF1-2	LTF2
GREEN	BLUE	RED

SEDEŽI, REZERVE IN OSTALA OPREMA

Zastopa in prodaja
Klavdij Rakušček
jelkin.hram@siol.net





ZADNJA STRAN REKLAMA AIRSYSTEMS - ISTA KOT V PREJŠNJIH ŠTEVILKAH