



NASLOVNICA april 2011



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



sedež
N-10

FACTOR 2

BION MENTOR 2

NOVA

WWW.nova-wings.si





ZVEZA ZA PROSTO LETENJE SLOVENIJE, BEŽIGRAD 6, 1000 LJUBLJANA

Obvestila in vabilo

Lep pozdrav vsem članicam in članom Zveze za prosto letenje Slovenije, pa tudi tistim, ki prebirate Ikarja.

Kot ste že obveščeni, se bliža skupščina ZPLS, ki bo v sredo, 11. maja 2011. Skupščina bo volilna, zato vas vabim, da se je udeležite. Do sedaj imamo samo enega kandidata za predsednika ZPLS. Na razpis se še vedno lahko prijavijo kandidati, ki ustrezajo razpisu, objavljenem v Ikarju novembra 2010 in na forumu. Izvoljeni predsednik nas bo vodil v naslednjem mandatu. Zagotavljam, da mu ne bo dolgčas.

Minula štiri leta so minila hitro, dela ni nikoli primanjkovalo, zato smo ga nekaj prihranili za naslednje vodstvo.

Rad bi pohvalil našega skrbnika internega glasila Ikar Maks Humarja, ki že od začetka skrbi, da bolj ali manj redno izhaja Ikar. Maks se ukvarja s kroničnim pomanjkanjem člankov. Vedno pred izidom kliče in prosi za prispevke društev in članov, razen nekaj zvestih sodelavcev pa so le redki pripravljeni kaj napisati. Vsi skupaj bi se morali zavedati, da je revija naša in jo moramo skupaj ustvarjati. Ne morem verjeti, da med 800 člani ZPLS ne moremo zbrati dovolj prispevkov, prevodov zanimivih člankov iz sorodnih revij in dogajanj na slovenski sceni. Zavedati bi se morali, da je Ikar ogledalo nas, ki pripadamo zvezi, zato bi se morali bolj potruditi za revijo, ki je naša.

Ugodnosti, ki jih nudi ZPLS, je toliko, da se jih nekaj niti ne koristi. Nekateri se koristi brezplačno kot samoumevne dobrine in pri takšnem razmišljanju se ti poraja vprašanje, čemu sploh služi ZPLS? Dejansko zveze ne potrebujemo, dokler se peščica ljudi v ZPLS trudi, da uredijo vse potrebno za normalno letenje v Sloveniji. Ko pa se pojavijo težave, je dobro imeti nekoga, na katerega se lahko obrneš.

Članarina ZPLS, ki znaša 20 eurov na člana, je malenkost za vse, kar ti ZPLS nudi.

Pomisli:

- Brezplačna vzletišča po Sloveniji za člane ZPLS za nekomercialno letenje - Za nečlane 5 eurov na dan
- Zavarovanje proti tretji osebi na skupni polici za povzročeno škodo.
- Zavarovanje avtomatskih postaj, ki služijo članom ZPLS in splošni javnosti, tudi tistim pilotom, ki niso člani ZPLS.
- IKAR, ki sem ga že omenil in v katerem najdemo mnogokrat poučne članke za varno letenje.
- Vsa društva so dobila že dva DVD-ja, enega o vremenu in enega Aktivno letenje, v pripravi je še tretji DVD o učenju letenja v termiki na pobočju in v dolini. Vsi trije izdelki so prevedeni po zaslugi Jureta Franka.
- ZPLS je pred 12 leti po dolgih pogajanjih zakupila frekvenco 147,800Mgh in jo vsako leto podaljšuje s pravočasnim plačilom. Če ne bi imeli zakupljene frekvence, bi morali vsi uporabniki UKV postaj delati radioamaterski izpit.
- da smo člani EHPU - Evropskega združenja prostih letalcev, da imamo popuste v dogovorjenih trgovskih verigah in še in še...

Poleg tega je ZPLS odigral veliko vlogo pri zadnjih trenjih na ministrstvu za promet, ko so gladko izbrisali vsa vzletišča zaradi dveh nesreč v minulemu letu. Poleg ostalih sestankov in pridobivanju nasvetov različnih pravnikov sem bil na ministrstvu več kot dvajsetkrat najmanj po štiri ure.

Če pomisliš, kaj vse ti nudi ZPLS, te ne sme več mučiti

vprašanje, zakaj bi bil član. Bodi ponosen član zveze, za katero boš prispeval, da bo močnejša in uspešnejša. Pred nami je še mnogo nalog, a brez številčne podpore članov je težko biti uspešen.

Vsa društva, ki so vložila vso potrebno dokumentacijo za registracijo vzletišč, dobijo potrdilo, da so vpisana v register vzletišč.

Ob koncu bi se zahvalil vsem, ki ste aktivno sodelovali v ZPLS v času mojega predsednikovanja. Vsem članom pa želim veliko dobrega vremena, lepih poletov in varnih pristankov.

Vse predsednike ali zastopnike društev ZPLS pa vabim, da se skupščini ne izognete.

Lepo pozdravljeni!

Predsednik ZPLS
Damjan Pregelj

Zveza za prosto letenje Slovenije
Be igrad 6, 1000 Ljubljana, Slovenija

Ljubljana, 7.4.2011

VABILO NA REDNO LETNO SKUPŠČINO ZPLS

V skladu s statutom vas vabim na redno sejo skupščine ZPLS, ki bo v **sredo 11.5.2011, ob 18. uri** v Piceriji Anja v Logu pri Vipavi (pristajalno mesto pod Kovkom)

Predlagani dnevni red:

- Pozdrav in otvoritev!
- Predlog in izvolitev organov skupščine ZPLS in potrditev dnevnega reda.
- Poročilo o delu ZPLS
- Poročilo o delu EHPU
- Finančno poročilo in zaključni račun
- Poročilo o stanju registracije vzletišč in nadaljnja navodila za uporabo registriranih prostorov.
- Volitve novega predsednika ZPLS . Po razpisu objavljenem v Ikarju in na spletni strani
- Predstavitve izvoljenega predsednika
- Plan dela za 2011
- Razno

Prosimo vse predstavnike društev ZPLS, da se zaradi resnosti pete in šeste točke seje zagotovo udeležite ali pošljete svojega namestnika.

Zaradi rezervacije in priprave prostora prosim, da svojo udeležbo potrdite na GSM 031 285 799 do petka 6.5.2011.

Predsednik ZPLS
Damjan Pregelj



Pravila letenja na območju ajdovskega letališča in pravila pristajanja na tem območju.

Vzletna točka »Kovk« in pristajalno mesto »Log pri Vipavi« uspešno registrirana

Potem ko je društvo jadralnih padalcev Kovk ministristvu za promet dostavilo vsa potrebna soglasja in mnenja, je ministristvo za promet 2.2.2011 izdalo odločbo, s katero vpisuje vzletno točko Kovk in pristajalno mesto Log pri Vipavi v evidenco vzletnih točk in pristajalnih mest Republike Slovenije.

Zaradi bližine javnega letališča Ajdovščina je jadralno letenje dovoljeno skladno z omejitvami in pogojim razvidnimi iz soglasja letališča Ajdovščina. To pomeni, da je treba upoštevati prepovedano cono letenja in možnost letenja v tej coni zgolj po predhodnem dogovoru z vodjem letenja na letališču Ajdovščina (označena cona na spodnji sliki). V rumeno označeni coni na spodnji sliki pa je potrebna povečana pozornost zaradi manevrov jadralnih letal. Za pristajanje se uporablja označeno pristajalno mesto v Logu pri Vipavi. Prosimo, da res pristajate ob vetrni vreči, 200 m zahodno od Picerije Anja, ker imamo sicer te ave z lastniki parcel. Prepovedana je vo nja po travi.

Prepovedani so pristanki na letališču in nasploh v rdeči coni. Precej pilotov pristaja ob vhodu na avtocesto, kar je v sredini prepovedanega območja in ni dovoljeno. Zasilni pristanki so dovoljeni v rumeni coni, npr. pri vasi Lokavec.

Prosimo, da te omejitve spoštujete, ker nam bo sicer letališče Ajdovščina razveljavilo soglasje.

DJP Kovk Ajdovščina

Zmajarska tekmovanja v 2011

LIGA v letenju z jadralnimi zmaji

Organizator : KAL Slovenska Bistrica (Marjan Brglez)
Lokacija : Slovenija (točen kraj bo določen naknadno)

Datum: 17.4.2011, 15.5.2011, 5.6.2011

Aeros winter race (class 01)

Organizator : Let Škofja Loka (Brovc Ivan)
Lokacija : Ajdovščina (Lijak, Kobala), rezervna lokacija: Tolmin (Kobala)

Datum: 16.02.2011 - 27.02.2011

Dutch Open

Organizator : DPL Posočje Tolmin (Klemenčič Matjaž)

Lokacija : Tolmin (Kobala)
Datum: 07.08.2011 - 13.08.2011

Državno prvenstvo - Kobala Open 2011 (class 01)

Organizator : DPL Posočje Tolmin (Brovc Ivan)

Lokacija : Tolmin (Kobala)
Datum: 15.08.2011 - 20.08.2011
21.08.2011 (rezervni termin)

Jadralno padalska tekmovanja v 2011 - pika

Državno prvenstvo z jad. padali v točnosti pristajanja

Organizator : KJP Krokro (Prevc)
Lokacija : Buzet
Datum: 05.02.2011 - 06.02.2011

Jadralno padalska tekmovanja v 2011 - preleti

Liga 2011:

1. Liga Buzet

Organizator : KJP Krokro (Prevc Gašper)
Lokacija : Buzet
Datum: 05.02.2011 - 08.02.2011

2. Liga Tribalj

Organizator : KJP Krokro (Prevc Gašper)
Lokacija : Tribalj
Datum: 05.03.2011 - 06.03.2011

3. Parasmuk

Organizator : DJP Cumulus (Molek Jože)
Lokacija : Semič (Smuk)
Datum : 07.05-2011 - 08.05.2011

4. Liga Adrenalin - Outdoor show 2011

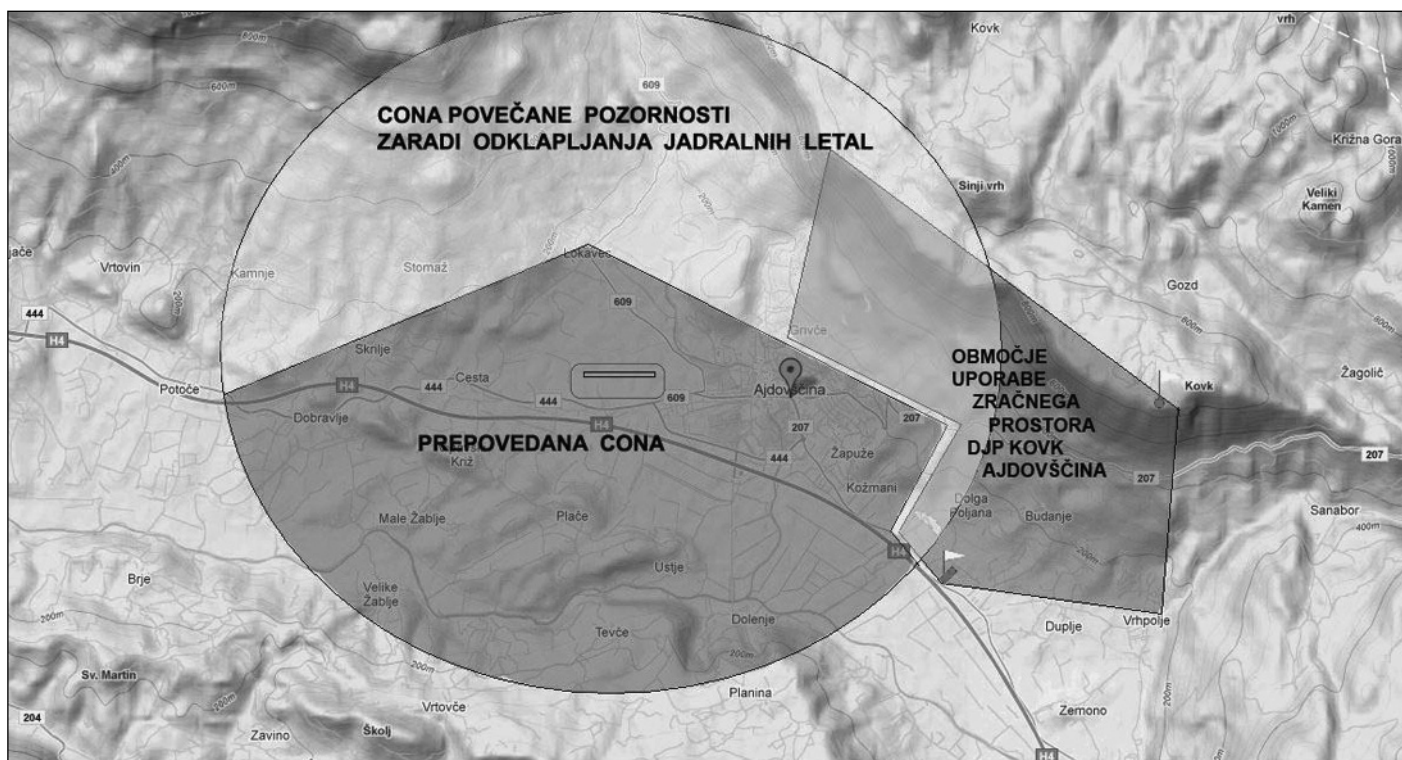
Organizator : Društvo Adrenalin (Klavdij Rakušček)
Lokacija : Kobarid
Datum: 20.05-2011 - 22.05.2011

5. 11th Ratitovec Open 2011

Organizator : KJP Krokro (Eržen Igor)
Lokacija : Železniki
Datum: 23.06-2011 - 26.06.2011

6. Državno prvenstvo - Kruševo Open 2011

Organizator : DJP Lintvar (Pristov Anže)
Lokacija : Kruševo, Makedonija
Datum: 06.08-2011 - 14.08.2011





EHPU skupščina 2011

19. februarja letos je potekala redna letna skupščina EHPU. Tokrat je skupščino organizirala madžarska zveza, zato je potekala v Budimpešti. Kot ponavadi je sestanek potekal od jutra do večera, čeprav iz zapisnika morda ni videti, da smo imeli toliko dela. Moram poudariti, da na formalnem nivoju (volitve, finance ipd.) stvari res potekajo brez zapletov. Letos smo na skupščino povabili tudi Johna Aldrigea, predsednika CIVL. Kot že nekaj zadnjih let je bila glavna tema varnost, predvsem pa nasprotja med evropsko zakonodajo in stališči CIVL. Zaradi te problematike smo skupščino EHPU premaknili tako, da je bila izvedena pred letnim sestankom CIVL in ne za njim, zato da bi bolj učinkoviti sodelovali pri vprašanih varnosti med tekmovanji. Med samo debato so se pokazala določena nasprotja in problemi pri delo-

vanju obeh organizacij. Vsi predstavniki zvez, prisotni na skupščini EHPU, smo enotno in brez izjeme podprli tekmovanje z izključno serijskimi padali. Ker pa predstavniki marsikaterega nacionalnega aerokluba (pri nas je to LZS) niso iste osebe z istimi stališči, se dogaja, da delegat na EHPU glasuje za standardni razred, drug delegat iz iste države pa na CIVL za tekmovanja s prototipi. Ne glede na to smo v zadnjih letih dosegli vsaj to, da je vprašanje varnosti ena glavnih tem tudi na CIVL, čeprav bi mnogi želeli, da se to vprašanje rešuje hitreje.

Druga pomembna tema na EHPU pa je zračni prsotor in t.i. SESAR (Single European Sky ATM Research) pobuda. V okviru SESAR se pripravljajo določene omejitve, ki bodo prizadele vse proste letalce in tudi jadrane pilote. Eden od problemov je omejitev letenja na najmanj 150m nad terenom v G prostoru, ki je bila sedaj v pristojnosti posameznih vlad.

S sinhronizacijo zakonodaje naj bi postala omejitev enotna za EU. Obstaja sicer možnost lokalnih izjem, za kar si bomo na ZPLS v stikih z agencijo (direkcijo ???) prizadevali. Na ravni EU so birokrati že krepko zaorali in kakšnih velikih možnosti za popravke ni več. Če kdo pozna neskorumpiranega EU poslanca (za podkupovanje nimamo denarja), ga moramo primerno »obdelati«, da bo zastopal tudi naše interese. Mojo »vezo« v EU je namreč odnesla zadnja afera.

Na neformalnem nivoju pa smo kot ZPLS dobili dovoljenje, da prevedemo še en DVD, tako da so sedaj v videoteki že kar trije kvalitetni izdelki. Ker je naslednji gostitelj Irska, verjetno na naslednjo skupščino že zaradi stroškov ne bomo poslali predstavnika, tako da bo naslednje poročilo šele leta 2013.

Jurij Franko
Podpredsednik ZPLS

SEZNAM ŠTARTOV, KI SO V POSTOPKU ZA VPIS V EVIDENCO VZLETNIH TOČK IN PRISTAJALNIH MEST RS

št.	Vzletno mesto	Pristajalno mesto	Društvo / skrbnik	Konatktna oseba	Telefon
1	Kopitnik	Rimske toplice	DJP Metulj	Jože Senica	041/504-716
2	Kovk	Log pri Vipavi	DJP Kovk Ajdovščina	Jože Vidmar	051/270-456
3	Vogar	Pri gostišču Kramar (na plaži)	DJP Bohinj	Gregor Podlipnik	041/811-083
4	Vogel	Pri gostišču Kramar (na plaži)	DJP Bohinj	Gregor Podlipnik	041/811-083
5	Studor	Pri gostišču Kramar (na plaži)	DJP Bohinj	Gregor Podlipnik	041/811-083
6	Gozd	Senično	JPK Kriška gora	Marko Florijančič	041/259-639
7	Kriška gora	Senično	JPK Kriška gora	Marko Florijančič	041/259-639
8	Lisca	Kompolje	DJP Kondor Radeče	Robert Hiršel	041/733-065
9	Križe	Jagnjenica	DJP Kondor Radeče	Robert Hiršel	041/733-065
10	Prnovše	Radeče	DJP Kondor Radeče	Robert Hiršel	041/733-065
11	Rahtel sever	Volkove zare	DPL Ikar Sl. Gradec	Marina Globočnik	031/427-508
12	Rahtel jug	Volkove zare	DPL Ikar Sl. Gradec	Marina Globočnik	031/427-508
13	Kremžarica	Volkove zare	DPL Ikar Sl. Gradec	Marina Globočnik	031/427-508
14	Mala kopa	Volkove zare	DPL Ikar Sl. Gradec	Marina Globočnik	031/427-508
15	Zapodje	Kresnice	KJP Geoss	Sašo Grčar	041/232-307
16	Vodice	Moravče pri Gabrovki	KJP Geoss	Sašo Grčar	041/232-307
17	Sedlata gorica (Pogorelec)	Podturn pri D. Toplicah	KPL Kanja D. Toplice	Duško Gorenc	031/379-628
18	Straški hrib (Peter)	Straža	KPL Kanja D. Toplice	Duško Gorenc	031/379-628
19	Kebelej - Trije kralji	Čadram	KAL Sl. Bistrica	Gorazd Godec	041/746-441
20	Žusem	Loka pri Žusmu	DJP Albatros Celje	Slavko Kolar	041/334-964
21	Malič	Jagoče (Laško)	DJP Albatros Celje	Srečko Jošt	041/432-447
22	Golte - Planica	Brezje, Radegunda	KJP Sky Velenje	Janez Ramšak	031/829-299
23	Vinska gora	Pirešica	KJP Sky Velenje	Janez Ramšak	031/829-299
24	Konjiška gora	Verpete (Frankolovo)	DJP Kajuh Frankolovo	Karel Blazinšek	041/644-827
25	Kuk	Kobarid, Idrsko	Društvo Adrenalin	Klavdij Rakušček	041/953-370
26	Srednji Vrh - Matajur	Kobarid	Društvo Adrenalin	Klavdij Rakušček	041/953-370
27	Kobariški Stol 1100	Podbela, Kobarid, Robič	Društvo Adrenalin	Klavdij Rakušček	041/953-370
28	Na Rejdi	Kobarid, Drežnica	Društvo Adrenalin	Klavdij Rakušček	041/953-370
29	Kobariški Stol 1400	Robič, Kobarid, Drežnica, Podbela	Društvo Adrenalin	Klavdij Rakušček	041/953-370
30	Ambrož - Zg. Poseka	Grad	DJP Polet Kamnik	Andrej Kolenc	040/727-344
31	Ambrož pri Slatnarju	Grad	AK Kimfly	Sandi Marinčič	041/677-595
32	Krvavec - pri domu	Grad	DJP Polet Kamnik	Andrej Kolenc	040/727-344
33	Smuk	Semič	DJP Cumulus	Jože Molek	040/860-510
34	Vrše - Porezen	Gorje	DZPL Viharnik Čerkno	Andrej Valentinčič	041/901-014
35	Planja	Bovec - za Petrolom	JPD Kanin	Peter Urbanec	041/242-762
36	Ošven	Ivarčko jezero	DPL Abuh	Dejan Adamovič	041/785-166
37	Pernice	Sp. Gortina	DPL Abuh	Dejan Adamovič	041/785-166
38	Štalekar	Nogometno igrišče Mežica	DPL Abuh	Dejan Adamovič	041/785-166
39	Lijak	Šmihelj - Liveršče	Polet Nova Gorica	Damjan Pregelj	031/327-953
40	Kobala	Tolmin	DJP Posočje Tolmin	<b b="" franc="" kuštrin<="">	041 710 399
41	Vrše	Tolmin	DJP Posočje Tolmin	Franc Kuštrin	041 710 399

Opomba: Štarti napisani v debelejši pisavi so že uspešno registrirani



JADRALNO PADALSKI KAMP V TOLMINU

V Posočju pod vasjo Gabrje nastaja kamp, ki bo v prvi vrsti namenjen jadralnim padalcem. Lokacija je starejšim padalcem dobro poznana, saj je tu pred leti že bilo možno kampiranje (Johnson). Projekt bo popolnoma zaključen v naslednji sezoni, že letos pa bo možno kampiranje in uživanje pod borovci ob reki Soči. Na prizorišču bodo organizirali tudi dve tekmovanji. V začetku junija bo potekalo Odprto poljsko državno prvenstvo, sezona pa se bo zaključila z izobraževalnim tekmovanjem, namenjenim izključno serijskim padalom. V kampu bodo organizirane tudi druge aktivnosti, tako da bo preživljanje prostega časa v kampu čim bolj doživeto. Več informacij o izgradnji kampa si lahko preberete v Facebook skupini CAMP GABRJE.

TEČAJI JADRANJA IN XC TEČAJI ZA SLOVENSKE PILOTE

Šola letenja Paradais poleg osnovnega šolanja organizira tečaje jadriranja in xc tečaje za vse, ki bi po pridobljeni licenci za jadralnega padalca radi pridobili nova znanja, izpili tehniko jadriranja in se varno naučili osnovnih prvin xc letenja. Tečaje smo v preteklih sezonah izvajali predvsem za tuje pilote, letos pa bomo določene termine namenili izključno slovenskim pilotom.

Termin TEČAJA JADRANJA in XC TEČAJA: **20.-24. JULIJ**

XC tečaj bosta vodila Primož Suša in Primož Podobnik, tečaj jadriranja pa Gašper Prevc.

Začetek tečaja je v sredo zvečer s teoretičnim predavanjem, nadaljuje pa se s štiritidnevnim letenjem. V primeru slabe vremenske napovedi se tečaj prestavi na naslednji teden. Cena tečaja je 200 EUR (10% popust za člane ZPLS!), v ceno pa je vključeno:

- dve teoretični predavanji
- prevozi na vzletišča in pobiranja (štiri dni)
- dnevna analiza (pred in po letenju)
- vodenje

Več informacij na:

www.slo-paragliding.com

PADALSKJE ODPRAVE 2011

Za vse, ki bi želeli leteti tudi izven meja Slovenije, šola letenja Paradais v letu 2011 organizira šest odprav na različna jadralna padalska prizorišča in prireditve.

Prvomajske počitnice se bo preživelo na znamenitih peščinah **Dune de Pyla** (odprava je že polna), v juliju in avgustu pa se lahko priključite dvema odpravama na Balkan. **Balkan tur** bo letos potekal predvsem po Bolgariji, v avgustu pa bo pred državnim prvenstvom organizirano letenje v **Makedoniji** (Kruševo in Ohrid). Ob koncu sezone (22.-25. september) si lahko ogledate največjo jadralno padalsko prireditev na svetu (**Coupe Icare**) ali pa **Italijanske Dolomite**. V zimskem času skočimo v **Brazilijo**... Odprave so cenovno ugodne, namenjene so vsem, ki si želijo varnega in zanimivega letenja.

Več informacij na strani www.slo-paragliding.com

DRUŠTVA IN ŠTEVILO ČLANOV VČLANJENIH V ZPLS			
Št.	Društvo	Kontaktna oseba	št. članov Spletne strani društva
1	ZD PRELET ŠENTRUPERT	Anton Peterlin	8
2	DJP POLET NOVA GORICA	Damjan Pregelj	53 www.polet-ng.si
3	JPK ORLI KRANJ	Milan Jenčič	15
4	DJP NOJ SEVNICA	Roman Poljšak	9
5	DPL IKAR	Marina Globočnik	9
6	DAL KAL SL. BISTRICA	G. Godec, M. Brglez, J. Grm	12 www.klub-kal.domovanje.com
7	JD ŽETALE	Habjanič Matjaž	5 http://jdzetale.naspletu.com
8	KPL KANJA D. TOPLICE	Duško Gorenc	10 www.kpl-kanja.si
9	DELTA KLUB LJUBLJANA	Mravlje Andrej	27 www.deltaklub.si
10	AK SL. KONJICE, sek.cija JP	Marjan Šajtegel	5 www.aeroklub-konjice.com
11	KLUB LASTOVKA	Boštjan Jereb	8
12	JPD KANIN	Urbanec Peter	9 www.paragliding-kanin.com
13	DL KRAGULJ SOVODENJ	Matjaž Štucin	10
14	CLUB VOLO LIBERO MT. CARSO	David Zeriul	15 www.vololiberomontecarlo.it
15	KJP GEOSS	Sašo Grčar	1
16	KJP DEDAL LEGEN	Štefan Zdovc	1
17	DJP POLET KAMNIK	Andrej Kolenc, Pustotnik Lado	30 www.drustvo-polet.si
18	DJP KAJUH FRANKOLOVO	Karli Blazinšek	16 http://pgkajuh.blogspot.com
19	DPL VIHARNIK CERKNO	Andrej Valentinčič	7 www.drustvo-viharnik.si
20	JPK EOL CELJE	Bernarda Tominc	38
21	LK ŠTATENBERG	Mitja Kovač	13
22	DRUŠTVO ADRENALIN		
	PG TEAM GORNJE POSOČJE	Klavdij Rakušček	54 www.drustvo-adrenalin.si
23	DJP LINTVAR	Anže Pristov	21 http://racing-team.lintvar.si
24	DJP KOVK AJDOVŠČINA	Vidmar Jože	28 www.kovk-drustvo.si
25	DJP LUFTARJI	Andrej Šoba	2
26	JPK DONAČKA GORA	Martin Prevolšek	4
27	KJP SKY VELENJE	Janez Ramšak	28
28	KLUB VRHNIKA	Andrej Erznožnik	13 www.klv.si
29	DPL POSOČJE	Milan Leban	16 www.kobala.si
30	JPK KRIŠKA GORA	Marko Florjančič	58 www.jpk-kriska-gora.si
31	DJP PARAKRILEC	Branko Žnuderl	21 www.parakrilec-drustvo.si
32	AK KIMFLY	Sandi Marinčič	50
33	DJP ALBATROS CELJE	Srečko Jošt	53
34	DPL LET ŠKOFJA LOKA	Andrej Bertonec	11
35	KJP KROKAR	Igor Eržen	45
36	DJP LESCE BLEDE	Igor Jan	31 www.dpl-lescebled.si
37	ZMAJARSKI KLUB PETELIN	Jože Simončič	1

TEKMOVANJE JADRALNIH ZMAJARJEV V PRELETIH

Aeros winter race 2011

Lepa je Vipavska dolina, a kaj, ko nam premočna primorska burja omejuje letenje na tem koncu Slovenije. Letos se je na Winter race prijavilo lepo število pilotov, med njimi tudi zveneča imena tega športa. Kot kaže, je lanskoletna neverjetna tekma privabila veliko letalcev. Burja se na to ni ozirala in nam je kazala zobe ves tekmovalni teden.

Prvi dan je že zjutraj odpihnila vse upe za letenje, tako da smo se pri jutranjem sestanku zmenili, da tekmo za ta dan odpovemo. Letalci so se razkropili po Vipavski dolini in uživali v kulinariki in vinih, pregledovali so svojo opremo in nekateri so razpotegnili zmaje, da močan veter z njih odnese zimski prah. V četrtek zjutraj smo se odločili za tekmo in se odpeljali na Lijak. Burja se je malo umirila. Le sever, ki je bil na 2000m kar močan, nam ni vlival velikega upanja na uspeh. Odločili smo se za kratko, 45km disciplino.

Že po prvih startih se je videlo, da naloga ne bo lahka. Višine so bile slabe pa tudi dolinski veter se ni umiril. Ko je

startalo že približno dve tretjini tekmovalcev, se je oglasil Primož Gričar, ki je bil v varnostni komisiji, češ da je letenje prenevarno in priporoča, da se tekma prekine. Po posvetovanju se je organizator odločil, da tekmo res prekine. Na pristanku so bila mnenja različna, nekateri so bili blede in prestrašeni, medtem ko so drugi zatrjevali, da tekme ne bi bilo treba prekiniti. V petek je še zmeraj pihala burja. Spet smo se odločili za Lijak, saj nam drugega ni preostalo. Disciplino smo skrajšali na samo 38km, zato da ne bilo kaj narobe. Takoj po startu so prvi piloti uprizorili vnebohod. Premraženih je prišlo v cilj kar 45 tekmovalcev. Večina jih je bila zelo zadovoljna z dnevom in veselo čebljanje med pospravljanjem zmajev in opreme se je širilo po pristanku vse do mraka.

Zvečer smo se dobili na turistični kmetiji Birsa v Brju. Gospodar Oskar je obiskovalce najprej povabil v svojo vinsko klet, kjer nam je postregel z različnimi vini in prigrizki. Vmes smo na platnu pogledali nekaj zmajarskih pos-

netkov, nato pa je sledila večerja z najrazličnejšimi domačimi jedmi. Žurka se je nadaljevala z dvema kitarama in prepevanjem vse do jutranjih ur.

Naslednji dan je veter pihal kar 140km/h in nam odpihnil še zadnje upanje za uresničitev tekme. Tekmovalci, ki so prišli od daleč, so ugotovili da se tudi v nedeljo vreme ne bo izboljšalo in so odšli domov. Do nedelje so ostali samo še največji optimisti. Veter nam je nagajal tudi zadnji dan, zato smo ob devetih zjutraj tekmo odpovedali in eno uro kasneje razglasili rezultate. Čeprav tekma ni bila veljavna, je firma Aeros prispevala polovične nagrade za najboljše tekmovalce. Prvi je bil Primož Gričar, drugi Edoardo Guidiceandrea in tretji Franz Hermann.

Naslednje leto bomo v upanju, da nam burja ne bo odpihnila tekem, zopet priredili prvo zimsko tekmovanje Aeros winter race.

Pripravil: Ivan Brovč

TEČAJ JADRALNEGA ZMAJARSTVA

Delta klub Ljubljana, prvi in največji klub v Sloveniji (1975) je po daljšem premoru ponovno pričel s tečajem jadralnega zmajarstva pod vodstvom Andreja Mravljeja.

Tečajniki (trije) so se zbrali na prvi pomladanski termin na južnih obronkih Ljubljane, na ljubljanskem barju in opravili prvo spoznavno dopoldne z novo letalno napravo - zmajem.

Po prvih vtisih in poskokih z manjše vzpetine so si pridobili prve občutke in že naslednji dan smo se odpravili na Rakitno, kjer so fantje pogumno poleteli in opravil polete z vzpetine, visoke cca. 20m, in poleteli do 100m daleč. Prve polete s kratkim videom si lahko ogledate na strani Delta kluba Ljubljana <http://www.deltaklub.si/> ali na zmajarskem forumu <http://www.paragliding-slovenia.si/>, najdete pa tudi že video pravih poletov na tretji učni dan iz Sekirice v Logatcu.

Šolanje zmajarjev je bilo znano kot dokaj zahtevno, zato smo sedaj pristopili k novi tehniki šolanja, kar se vidi po uspehih, saj fantje že tretji dan letijo in po treh dneh je zmaj še vedno nedotaknjen-nedolžen (beri »rori« so celi in tudi buški ni). Fantje uživajo, edino, kar jim ni ravno po godu, je to, da morajo po vsakem letu, ki je daljši in daljši, vleči zmaja nazaj v hrib. A to je na žalost cena tega športa. Tolažim jih s mislijo, da bo kmalu bolje in da se bomo kmalu z avtom vozili nazaj na hrib.

To pa je še kratek opis tečajnika Aleša: »Na tečaj sem se prijavil, ker me je kot jadralnega padalca začela zanimati tudi ta oblika letenja. Tečaj poteka po mojih pričakovanjih, napredujemo celo malo hitreje, kot sem si predstavljal. Andrej nam sproti pove veliko koristnih nasvetov, ki nam bodo kasneje pri jadraniu v veliko pomoč. Seveda pa sedaj že vsi trije težko čakamo na let v tandemu in nato na prve samostojne višinske lete.«

Andrej Mravlje Foto: Aleš Meglič



TEKMOVANJE JADRALNIH PADALCEV V PRELETIH

Zimska liga 2011

Z zadnjo finalno tekmo na Tribalju ta vikend se je zaključila letošnja sezona zimske lige. Vreme nam je bilo skozi celotno sezono naklonjeno, izvedenih je bilo kar devet tekmovalnih dni na različnih prizoriščih. Ligo smo začeli z neuradnimi srečanji na Lijaku, vrhunec sezone pa je predstavljalo uradno štiridnevno FAI-2 tekmovanje na podaljšan „prešerno kulturni“ vikend v začetku februarja na Buzetu. To tekmovanje je potekalo vzporedno z državnim prvenstvom v natančnosti pristajanja, na njem pa je tekmovalo kar 78 tekmovalcev...

Že po tekmi v Buzetu nam je bilo jasno, da bo letošnji naslov v odprti kategoriji najverjetneje pripadel Primožu Suši, ki je imel v prvem delu sezone neverjetno serijo zmag. Na šestih tekmah jih je nanizal kar pet! Spodletelo mu je samo drugi tekmovalni dan na Buzetu, ko ga je s bolj taktičnim letenjem preletel Tomaž Eržen. V nadaljevanju je Primož brez težav zadržal prednost in poleg zmage na štiridnevni FAI-2 tekmi na Buzetu tudi osvojil naslov letošnjega „zimskega“ prvaka.

Bolj zanimiv je bil razplet v serijskem razredu. Pred finalom na Buzetu je imel Dušan Durkovič kar nekaj prednosti, a je le-ta na Tribalju popolnoma „izpuhtela“, kot je pred tekmo tudi napovedal končni zmagovalec v tem razredu Jošt Napret. Oba omenjena tekmovalca sta zgodba zase, Jošt jo je spisal predvsem na zadnji

tekmi z zmago v absolutni konkurenci – s serijskim PEAKOM je v cilj priletel pred vsemi najboljšimi mašinami današnjega časa. Dušan Durkovič pa je večino sezone odletel z „mističnim“ NOVA MENTORJEM (LTF 1-2) in na vsaki dirki uspešno konkuriral najboljšim, mogoče je manjkala samo pika na i. Več o tem v nadaljevanju, prej bi rad še pokomentiral razplet v novo uvedenem športnem razredu (do LTF 2). Tu je bilo tekmovalcev sicer najmanj, prepričan pa sem, da je bila odločitev prava in bo z nadaljnjim razvojem padal tudi v tem razredu vse več tekmovalcev in vedno več dramatičnosti. Letos je zmagovalec postal tolminski Grega Rutar.

Letošnjim zmagovalcem smo zastavili nekaj vprašanj.

1. Kateri dogodek iz letošnje sezone ti je ostal najbolj v spominu?

Primož Suša: „Najboljša tekma letošnje zimske lige je bila zame, ko smo leteli Kurirčka, pravi zimsko pomladanski dan s fenomenalno svetlobo. Najboljša, a ne zato, ker sem zmagal, ampak ker je bilo lepo. Res je bil lep razgled, a mrzlo kot ku...“

Jošt Napret: „V spominu mi je definitivno najbolj ostal zadnji task zimske lige, seveda zaradi prve zmage na tovrstnih tekmovanjih.“

Grega Rutar: „Huda napaka izkušenega

in dobrega letalca, ki si je na Buzetu pozabil pripeti nožne vezi. Sreča v nesreči, da se ni poškodoval in je pozneje ponovno vzletel, seveda ko je spravil padalo z dreves :)“

2. Kaj ti pomeni zimska liga?

Primož Suša: „Zimska liga je zame trening in druženje, se pravi zabava.“

Jošt Napret: „V bistvu je PWC (zimska liga) s tekmovalnega stališča neko ogrevanje-trening pred dirkaško sezono, kar pa ne pomeni, da se na teh tekmah ne tekmuje zares. Vsekakor dobiš tudi nek pokazatelj, občutek, kam sodiš pred začetkom sezone kot tekmovalac v hitrostnih preletih. Z drugega, bolj družabnega vidika pa je zimska liga eno najboljših tovrstnih tekmovanj.

Nasmejani obrazi in dobra volja enako mislečih ljudi na teh srečanjih te tako rekoč spremljajo na vsakem koraku.“

Grega Rutar: „Prijetno druženje, kjer dobiš veliko informacij o letenju na tekmovanjih.“

3. Kdo bo po vašem mnenju letos postal državni prvak, kdo bo zmagovalec svetovnega prvenstva?

Primož Suša: „Zmago in naslov državnega prvaka vedno najprej privoščim sebi, potem pa Marku Novaku. Kar se tiče svetovnega prvenstva, enako.“

Jošt Napret: Letošnje državno prvenstvo





v Makedoniji...khmmmm... Zmago bi po dolgem času najbolj privoščil Juriju Vidicu. Napovedati si pa ne upam, ker je v Sloveniji vsekakor vsaj pet pilotov, ki so ta naslov sposobni osvojiti prav v vsakem trenutku.“

Grega Rutar: „Jošt, ne! :)))“

4. Komentar o primerljivosti padal v tvojem tekmovalnem razredu...

Primož Suša: „Padala so po sposobnosti zelo primerljiva med sabo, mogoče nekatera malo bolje pobirajo, a moje je najhitrejše.“

Jošt Napret: brez komentarja.

Grega Rutar: „Nova je z Mentorjem 2 daleč spredaj, pa ne da bi delal reklamo, a res leti.“

5. Tvoji letošnji načrti



Primož Suša: „Se imet fajn pa kaj naredit...“

Jošt Napret: „Najprej bi rad uspešno zaključil 2. letnik Fakultete za strojništvo. Kar se pa letenja tiče, si obetam čiveč dobrih, uspešnih tekem in kakšen dober XC prelet. Ob koncu leta pa upam na uspešen preskok iz serijskega na odprti razred padala. Na kratko, želim si nadaljevati sproščujoč način življenja z obilo zabave in uživanja, kar nam v bistvu jadralno padalstvo ves čas ponuja.“

Grega Rutar: „Nakup padala en-D.“

Letošnja zimska liga je bila tudi z varnostnega vidika zelo uspešna, saj razen nesreče na vzletišču na začetku sezone ni bilo nobene poškodbe. Kot je v odgovorih že omenil Grega Rutar, si je v Buzetu zelo izkušen pilot pozabil pripeti nožne vezi. Njegova reakcija je bila zelo dobra, nemudoma se je odločil za zavoj nazaj na pobočje in zasilni pristanek na drevesu.

Iz odgovorov zmagovalcev je lepo razvidno, da je poleg tekmovalnega naboja na zimski ligi prisotno predvsem druženje, zabava in priprava na novo tekmovalno sezono. Na zadnji tekmi na Tribalju se počasi tudi že kažejo razmerja med posameznimi proizvajalci v naslednji sezoni. Med tekmovalnimi padali se bo po vsej verjetnosti nadaljevala rahla prevlada Ozona oz. njihove Mantre, za ovratnik pa jim tudi sodeč po tekmah zimske lige najhitreje diha Gin in Niviuk. Tudi v serijskem razredu so letalne sposobnosti padal izjemno napredovale (letijo podobno kot tekmovalna padala pred dvema do štirimi leti), večjih odstopanj med glavnimi proizvajalci ni. Na zadnjem tekmovanju na Tribalju je že

kar nekaj tekmovalcev imelo nove letošnje modele (Venus, Peak, Mantra,...), ki so bili med seboj povsem konkurenčni. V tem razredu tekmuje vsako leto več tekmovalcev, konkurenca postaja vse ostrejša. Velik napredek v letalnih sposobnostih je videti tudi pri padalih nižjega razreda, sploh v določenih segmentih dirke. Upam, da bo ta napredek opazen tudi v glavah pilotov, 200 km preleti v Sloveniji in uspešno letenje z najboljšimi na tekmovanjih je danes dosegljivo tudi s padali LTF 1-2!

DOSEDANJI ZMAGOVALCI ZIMSKE LIGE OD LETA 2005 V ODPRTI KATEGORIJ...

10/11! - Primož Suša
09/10! - Anže Pristov
08/09! - Borut Hafner
07/08! - Matej Cegljar
06/07! - Primož Podobnik
05/06! - Jože Molek

Pripravil: Gašper Prevc



RAZPRAVA

»Standardni« razred ali prototipi

V zadnjih letih se je razvnela kar žolčna razprava na temo standardni razred ali prototipi. Zagovorniki ene in druge strani so/smo se po forumih kar vestno obdelovali in tudi spodaj podpisani ima jasno stališče do te dileme. Če že ne funkcija, mi pa prostor, ki ga v Ikarju noče zapolniti nihče drug, dovoljuje, da malo bolj obširno razložim dileme in argumente obeh strani, seveda skozi prizmo mojega osebnega razumevanja.

Po dolgih letih priprav in dela so bili pred petimi leti sprejeti standardi za certificiranje jadralnih padal. EN 926-1 in EN 926-2 sta standarda, ki opisujeta načine testiranja in kriterije za posamezne kategorije padal. Prav tako obstajajo standardi za protektorje in čelade. In kaj potem? V čem je sploh smisel standardov? To so samo neki predpisi in omejitve, ki služijo samo birokratom, mi prosti letalci pa smo nosilci novih idej in svobodnega duha! No ja, tako stališče žal hitro pripelje do povečanih stroškov zdravstvene blagajne. Standardi sami so res samo papir. Pa pogledjmo, kje standarde uporabljamo v vsakdanjem življenju. Ko tole pišem, uporabljam vsaj nekaj formalnih in neformalnih standardov (doc, ascii, UTF, NTFS...pa vse do abecede in jezika). Standardi so eden od načinov, kako ljudje komuniciramo med seboj. Eno najbolj standardiziranih področij človeškega delovanja so na primer elektronske telekomunikacije. Moji letniki se še spomnijo prepovedi uvoza telefonov in priklapljanje na Telekomovo omrežje. Takrat so mnogi trdili, da je to samo zaradi zaščite naše ljube Iskre in njenih telefonov. No, resnica je drugače. Takrat tudi znotraj držav ni bilo poenoteno, kakšna je upornost telefonskega aparata in kako naj le-ta deluje v omrežju, zato bi se zlahka zgodilo, da ali telefon »skuri« vezje v centrali ali obratno. V 80-ih letih se je začela striktna standardizacija v telekomunikacijah tudi v realnem svetu. Samo ker je bilo področje standardizirano, se je lahko razvilo do današnjega nivoja. Ko kupiš mobilni telefon, bo deloval povsod, prav tako ethernet priključek, pa USB in tudi navaden telefon (kjer pa še ostajajo problemi z konektorji). Skratka, šele ko je bil vzpostavljen sistem standardizacije, so

telekomunikacije lahko doživele tak razvoj, kot so ga v zadnjih 20 letih. Nespoštovanje standardov lahko stane ogromno denarja. Airbus je na primer na A380 pridelal šest mesecev zamude, odstop generalnega direktorja in milijardne izgube, ker so uporabili nestandardne konektorje na električnih in komunikacijskih povezavah.

Če prenesem to razmišljanje na EN926 - vem, kaj kupim in kaj dobim. Pametovati, da standardi dušijo razvoj, je zelo enostavno (pa še neresnično), posebej, če nobenega standarda nisi ne prebral, kaj šele napisal. Ni nujno, da so vsi standardi dobro napisani in da sledijo razvoju, vendar obstajajo mehanizmi popravljanja standardov, tako da je možno v relativno kratkem času standarde dopolnjevati in izboljševati. Kaj standardi pomenijo za navadne smrtnike? Ni se mi potrebno ubadati z vsem tehničnimi detajli in izumljati tople vode. Če piše na otroškem sedežu ISOFIX (ISO 13216), potem paše v moj avto, otrok je zaščiten pri takem in takem trku... Ravno tako je s kupolo EN926-A, njeno obnašanje je predvidljivo, obremenitve, ki jih konstrukcija prenese, so dovolj velike, da mi cunje ne bo strgalo itd. Opozarjam, da nikjer ne piše, da je kupola EN926-A varna. Torej - namesto da študiram, kako se padalo obnaša v vseh pogojih, pridobivam podatke iz bolj ali manj zanesljivih virov, sprašujem kolege in učitelje, preberem kategorijo in že hudo dobro vem, kam pes taco moli - proizvajalec mi je na ta način sporočil, kakšno padalo je izdelal.

Natančno isto sklepanje velja za EN966 (čelade) in druge standarde. Nikjer v standardu ni besede »dobro«, »slabo«, varno«... tu so napisani kriteriji in to je to. Ali so kriteriji dobri ali slabi, pa lahko sodi vsak sam. Postopek spreminjanja kriterijev je znan in uveljavljen, potrebna je strokovna debata, argumentiranje... Če se standardi spremenijo, se sprememijo za vse in vsi zainteresirani se lahko o tem podučijo.

Sedaj pa k problemu jadralnih padal in razvoja. Marsikdo mi očita, da je vztrajanje pri standardih cokla v razvoju jadralnega padalstva. Pogledjmo zadevo morda malo drugače, tehnično. Kupola

ima določene lastnosti, katerih izboljšanje se šteje za napredek. V bistvu sta to hitrost padanja in kot planiranja. Po ščepcu geometrije ostane za razmislek samo še kot planiranja, saj je hitrost padanja odvisna od kota planiranja in hitrosti - ta pa od površine krila. Torej, zakaj padalo sploh leti. V svojem bistvu izkorišča potencialno energijo (ki smo jo pridelali z vzponom na hrib) v kinetično energijo - hitrost letenja. Ker je hitrost letenja skoraj konstantna, pomeni, da pri tej pretvorbi prihaja do izgub. Izgube pa določajo kot planiranja. Del izgub povzročijo enostavni upori, en del pa porabi kupola za ohranjanje stabilnosti v najširšem pomenu. Od nadtlaka v celicah do vzdrževanja vpadnega kota krila - vse to povzroča izgube in obenem povečuje stabilnost in s tem varnost. Vsaka stabilnost namreč zahteva energijo, ki se porabi za vračanje v prvotni položaj = definicija stabilnosti. Lahko je stabilnost vgrajena v sistem in je pasivna (stabilna kupola) ali pa deluje na podlagi zunanjega krmiljenja - aktivna - mišice pilota, ki aktivno upravlja s kupolo. Pri konstrukciji novega padala je najbolj enostavna pot izboljšanja kota planiranja zmanjšanje izgub - manj vrvic ali tanjše vrvice, bolj nestabilen profil in s tem več vzgona in manj upora itd. S slednjim učinkovito prenesemo energijo, potrebno za stabilnost, iz izgub kupole v mišice pilota. Pilot pa (vsaj kar je meni znano) ima določene fiziološke omejitve. Hitrost refleksov je omejena in tudi procesiranje podatkov je omejeno. Ker je tipičen reakcijski čas pilota od 0.1 do 0.3 s (če je seveda 100% skoncentriran), so tudi za super pilota vsi dogodki, pri katerih je treba reagirati hitreje, neobvladljivi. Torej, če mi kupolo zavije v kravato v 0.05s (teoretično), bom to ugotovil bistveno prepozno. Kar hočem povedati, je, da obstajajo povsem fizikalne in fiziološke omejitve, ki jih je treba upoštevati pri vsaki aktivnosti. Fizikalna omejitev je na primer, da v zraku nastajajo obremenitve, večje kot 1g. Če padalo ni bilo preizkušeno na preobremenitev, ne moremo vedeti, ali bo obremenitve zdržalo. Zato padalo, ki nima obremenitvenega testa (kakor ga nimajo prototipi), nima v zraku, kaj šele na tekmi kaj početi. Torej - ali je napre-



dek razvijati padala, ki ne zdržijo letalnih obremenitev in so tako stabilna, da pilotu nikoli ne pade pulz pod 100? Napredek je, če razvijem padalo, ki leti bolje in obenem vsaj tako varno, da ga lahko uporabljajo normalni piloti. Če pa je padalo že tako, potem je strošek certificiranja zanemarljiv - ponavadi kar enak 0. Drugi pogled na problem pa je povsem poslovni. Proizvajalec živi od prodaje, sponzoriranje tekmovalcev je zanj strošek, ki se morda povrne nekje, morda pa ne. Če živi od prodaje, potem mora proizvajati izdelke, ki jih bo lahko prodal. Če proizvaja certificirana padala, potem jih lahko prodaja kjerkoli. Kaj pa prototipi? Razvoj je seveda strošek. Če izdelam prototip in ga uspem še prodati, potem je to samo plus. Če je prototipno padalo, ki ga dam tekmovalcu, moj edini strošek za tekmovalca, tudi OK, on naj ga pa potem proda naprej kakšnemu nadebudnemu mladcu. Po tej logiki necertificirana padala (to so padala, za katera nihče ne jamči, kako se obnašajo in ali zdržijo obremenitve, ki so pričakovane) pridejo v tretje roke in nazadnje postanejo del trga. Nisem še slišal, da bi katerikoli od tekmovalcev staro tekmovalno coto razrezal - čast izjemam. Torej razvoj padal, ki se jih ne da certificirati in so namenjena samo promociji na tekmovanjih, ni smiselna, če jih proizvajalec/tekmovalec ne spravi v promet. Še več. Trdim, da je razvoj prototipov v zgornjem smislu slepo črevo in nepotreben strošek, ki ga krijejo kupci »normalnih« padal. Glasek iz ozadja se že oglašuje: certificiranje je strošek, kdo bo pa delal proceduro za vsak prototip? Bom odgovoril z vprašanjem: kakšni pa so postopki in manevri, potrebni za certificiranje? Ali se lahko opravijo v treh do petih poletih? Vse, kar je potrebno, je, da ima testni pilot s seboj kamero in da manevre dokumentira. Kaj pa, če bi teh nekaj poletov in manevrov opravil že pred tekmo? Če ne pride skozi proceduro, vsaj ni treba čakati do konca tekme, da izveš, kaj je s padalom narobe. Nepoučenim: proizvajalec lahko certificira po EN926 sam in mu ni treba plačevati zunanjih institucij.

Tretji problem je pravno formalni. Po uredbi (kakršna koli že je in ne glede na to, kaj si o njej mislimo) je letenje z necertificiranimi napravami prepovedano. Torej če je prepovedano, ne samo, da bi načeloma moral plačati kazni, tudi zavarovanje v primeru nesreče ne velja (ne nezgodno, ne življenjsko in ne proti tetji osebi). Da o

stroških zdravljenja (govorim seveda formalno) sploh ne govorim. Pravno formalno, če pri pristanku stopim v luknjo in zlomim nogo - kar seveda nima nobene veze s certifikacijo padala - me lahko zavarovalnica brez problemov »nasadi«, saj sem se ukvarjal s »prepovedano« dejavnostjo - letenje z necertificiranim padalom.

S tem v zvezi je vprašljiva tudi organizacija tekmovanj v Sloveniji. Vprašanje je namreč naslednje: Slovenija kandidira za evropsko prvenstvo v preletih z jadralskimi padali. Zaradi uredbe damo v lokalna pravila (skladno z FAI) določilo, da se leti serijska padala in da so prototipi prepovedani. Taka kandidatura je skladna s slovensko zakonodajo (v istem šmornu so še Nemci, Švicarji, Francozi in še kdo), o njej pa odločajo delegati na zasedanju CIVL. Ti delegati so večinoma tekmovalni piloti ali pa močno vpeti v tekmovalni cirkus. Vprašam se, ali lahko s tako kandidaturo sploh uspem v primerjavi s kandidaturo države, kjer pravno formalno lahko letim s kakršno koli coto? Ali me stališče CIVL, da izumi svojo klaso in ne upošteva zakonskih omejitev, ne postavlja kot organizatorja v neenakopraven položaj?

O »tehničnem doping« bi lahko razpredal na dolgo in široko, kako so ga nekateri lahko deležni, drugi pač ne, pa svoboda izbire ipd. Tema je široka, vendar bi raje spomnil na vpliv tekmovalcev izven samega tekmovalnega cirkusa. Tekmovalci so popularni. S popularnostjo pridejo ne samo sladke strani (občudovalke...), ampak tudi odgovornost. Tekmovalci so vsem na očeh, mladim so vzor. Tisti, ki letimo slabše, študiramo njihove lete in njihove odločitve. Piloti smo egocentrični in zato težko priznamo, da so drugi boljši od nas samih. Razlika je sigurno samo v opremi! Torej, če bi imel njegovo opremo, potem bom lahko tako dober kot on!!! To je napačna logika, ki se stopnjuje v negativno spiralo, ki gre lahko tudi takole: zmagal sem, moja cota je nestabilna, torej bo še bolje, če bo še bolj nestabilna... To ni samo teoretiziranje. Iz mojih osebnih izkušenj: smučanje na sulicah v tekmovalnem športu. Bolj so moje smučke »zagamane« in težje jih obrnem, bolj ziher so »ta prave«. Zaradi takega razmišljanja so bili tekmovalci prisiljeni smučati s težiščem, pomaknjenim preveč nazaj, in so si trgali kolenske vezi. Ko so se pojavile karving smuči, pa niso bile vredne nič, ker se z njimi preveč enostavno smuča in ker jih nima »ta prvi«

(vse dokler jih po več kot 10 letih niso začeli žgati mladinci). Koliko po nepotrebnem potrganih kolen je bilo potrebnih, preden so »strokovnjaki« spoznali zmoto (za nepoučene: uradne statistike - ne »rekla-kazala« statistika - kažejo, da pri smučanju zadnjih 15 let upadajo samo poškodbe kolena, vse druge rastejo). Tole samo kot primer logične zanke pri razmišljanju.

Odgovornost najboljših tekmovalcev ni samo odgovornost do njih samih, sponzorjev itd., ampak je mnogo širša, saj so - če to hočejo ali ne - odgovorni tudi za vse nadebudneže, ki stopajo po njihovih stopinjah. Ker pa CIVL regulira pravila tekmovanja na svetovnem nivoju, s tem tudi neposredno prevzema moralno odgovornost za celoten šport. Ali smo pripravljeni na račun nekaj vročerkvih pilotov, ki bi radi zmagali za vsako ceno (saj zato so pa tekmovanja, ali ne), ogroziti razvoj in širjenje celotnega športa. Nesreča na Lijaku ali v Tolminu je huda reč, seže pa le do lokalnih časopisov, nesreča svetovnega prvaka na svetovnem prvenstvu pa lahko povzroči še bistveno večjo škodo in vsekakor doseže (žal) večjo medijsko pokritost kot pa zmaga na svetovnem prvenstvu ali svetovni rekord. Zaradi zgornjega »filozofiranja« ostajam nepreklicno na stališču, da prototipi ne spadajo na tekmovanja in da moramo uvesti izključno tekmovanja v serijskem razredu. Če so v standardu EN926 napake, potem jih moramo odpraviti v dobro vseh pilotov, ne pa da zaradi peščice opustimo doseženo.

Za zaključek in da ne bo vse tako črno. Ugotavljam, podpiram in še čestitam CIVL, da je našel moč in predpisal čelade po EN966 in protektorje kot obvezni del opreme na vseh tekmovanjih. Upam, da bo v letu 2012 zmožni tudi dovolj moči, da bodo delegati končno izglasovali »serijski« razred in s tem prekinili prakso zadnjih desetletij in se s tem izognil letošnji »neumnosti« ko je za serijska padala po EN926-1 zahtevana manjša trdnost kot pa za CIVL prototipe.

Za zaključek pa še predlog dopolnitve tekmovalnega pravilnika: *let je zaključen, ko tekmovalec preleti GPS ciljno črto ali pa na točki, ko pilot v 10 sekundah izgubi več kot 100 metrov - s tako ali podobno definicijo bi izločili vse tiste pilote, ki se jim kupola zapre in odlašajo z odpiranjem rezerve.*

Pripravil: Jurij Franko

XC PRELETI

Brasiu (Brazilija) 2010

Vsak september, ko po prvem resnem deževju termika v naših krajih ni več takšna, kot bi morala biti, je čas za vplačilo letalskih kart za Brazilijo.

Prvič smo prišli tja leta 2007, konec oktobra, zdaj pa kar ne znamo nehati. Peter Ščuka je ob ogledu trackov, ki so bili prijavljeni na internetu, našel Quixado (izgovarjaj Kišada) in Patu, kjer je so Brazilci tedaj že preletavali tudi 350 km, spomnim pa se tudi filma, ki so ga Madžari o svoji odpravi kazali leta 2005 v Tolminu. Brazilci so najprej več let poskušali s preleti s Patuja, kjer so se ustavili na 363,8 km v letu 2006 in nato dojeli, da je območje premalo vetrovno.

Tako smo Brazilci, Slovenci in Hrvati leta 2007 prišli v Quixado, na start, ki je (bil) na neki spletni strani opisan kot zmajarski start, ki ni za padalce... Preko Fortaleza prispemo v Quixado in izberemo prvi hotel. Tudi na start gremo sredi dneva in gor piha, da ne smeš niti pomisliti na letenje! Zvečer se točno v ta hotel vrnejo Brazilci z letenja in so hudo ljubosumno-skrivnostni, očitno se bojijo konkurence, saj z nami tako rekoč ne govorijo. Zjutraj dobesedno zbežijo iz hotela na start, misleč, da ne vemo, kje ta je. Ura je pol sedmih zjutraj in mrzlično

se v zavetrju starta oboji pripravljamo, da ne bomo zamudili. Ko pridem na rob, vidim, da ne piha nič manj kot včeraj, to je ves čas 10m/s in več! Prvi starta s pomočjo dveh ali treh plačanih in najetih pomočnikov (ki jih oni imajo, nam pa tudi pod razno ne bi pomagali), ki mu odprto padalo tiščijo k tlom, okoli njih pa se dviga prah v vetru. Ko prvi pilot starta, stoji v vetru in na gasu, da je prve tri minute res kritično. če bi ga le malo klofnilo, bi šel že za start. Zvečer mi eden od njih, ki je edini komuniciral z nami, pravi: » Si videl, ko sem startal v vetrovni pavzi?« Pravim mu: »V kakšni, saj je ni bilo?« On: »Bila, bila, 10 sekund!« Tedaj sem bil jaz, dobro leto po tem, ko sem si zlomil hrbet, s šraufi v njem... V naslednjih tednih je bila odletena najdaljša znamka 467,3 km. Ker so bile razmere še dva dni močne in smo hodili zgolj dežurat na start, smo se prestavili v Patu in se v Quixado na start nikoli več nismo vrnili (v samo Quixado pač večkrat, na poti domov po tleh, vsakič ponoči z dolgega poleta z avtobusom, motorjem, kakorkoli že).

Glede na to, da so Slovenci v preteklosti že hodili letet v Brazilijo (Valadares, 18 stopinj južno od ekvatorja), moramo vedeti, da je Brazilija država izjemnih



dimenzij, ki jo v grobem po velikosti lahko primerjamo kar s celo Evropo. Naš Patu (zvezna država Rio Grande de Norte, skupaj z državama Paraiba in Ceara, v katere odletavamo, je na zemljevidu na skrajnem vzhodnem rogu Južne Amerike) je oddaljen od Ria de Janeira (23 stopinj južno od ekvatorja) kot London od Aten ali Ljubljana od Kaira! Leži nekaj 5 stopinj južno od ekvatorja, območje ima savansko podnebje (sam verjamem, da je bilo tudi tu pred prihodom konkistadorjev – belcev pred 500 leti in še kako stoletje-dve zatem, tudi tu tropsko podnebje s sklenjenim zelenim gozdom, ki je zadrževalo vlago in s tem obilne padavine – to nakazujejo posamezne naravne kotanje z vodo in palmami ter ostalim tropskim rastjem; z izsekavanjem in živinorejo pa je zdaj klima za zmeraj spremenjena.), ko je celo leto sušno in zelo vroče z močnimi pasatnimi vzhodnimi vetrovi, dež pa je, in to obilen, le januarja in februarja. Tedaj se voda akumulira v velike in majhne jezove (asune), ki so vsepovsod in so garant, da se preživi preko leta. Ni čisto res, da padavin sicer ni, v tretjem letu smo prvič videli močnejšo ploho v daljavi in se na dan odhoda tudi peljali skozi njo. Za njo pa sonce in vročina, kot da se nič ni zgodilo.

Letos se že vajenim vetra tam doli - Jožetu Rabiču, Stanetu Bajtu - Megi, Petru Ščuki in moji malenkosti pridruži Primož Ciglič - Cigla, kasneje tam imenovan tudi Tižolo Cavallo. Kombi Tiščev,



ki vsakoletno čartersko starta z Buzeta, ima postanek v Divači, kjer naloži dodatne potnike ter od tu nadaljuje pot do Benetk. Letimo najprej do Lizbone, kjer naj bi presedli in leteli naprej, toda let je odpovedan zaradi tehničnih problemov na letalu!? Tako na stroške letalske družbe prespimo v hotelu in nadaljujemo let zjutraj, kar se izkaže za krasno, saj sicer prespimo za svoj denar v Natalu (glavno mesto države Rio Grande de Norte), tako pa se od tam preko dneva v noč, z rentakarjem, ki nas ves navdušen čaka vsako leto, odpeljemo v notranjost 300 km do Patuja. Tudi v pousadi Voo Livre nas pričakujejo, saj smo pomembni devizni gostje.

Zjutraj klasika: ob 7. uri zajtrk in pol ure kasneje odhod s pomočnikom Zedoidotom na 10 km oddaljen start. Veter pribija tako, da takoj odstartata le Rabič in Cigla. Kasneje, ko je več termike in posledično kaka pavza vmes, startamo še ostali trije. Ta dan odleti Jože 295 in Ščuka 252 km. Pristajata ob 17.29 oziroma 17.11, da takoj zatem dobesedno pade popolna tema. Tu na ekvatorju se sonce obnaša drugače kot pri nas; zjutraj sonce vzide in se izredno hitro pomakne visoko, kjer potem navidezno potuje počasi, proti poznemu popoldnevu pa spet hitro pade navzdol v zahod. Dan traja 12 ur vse dneve v letu in domačine, s katerimi govorim, najbolj fascinira dejstvo, da je pri nas vzhod sonca poleti ob 5. uri in zahod skoraj ob 21., pozimi pa dan traja spet od 8. do 16. ure. Oni namreč že vejo, da ob 20. uri že ne more biti svetlo!

Oba povesta, da je bil dan kilav in da je bilo letenje nizko in da sta zato ves čas samo iskala pristanke pod sabo! Ni prvič, da je bil »slab« dan - rekorden. Jožetova znamka je tudi najboljša v brazilski sezoni letos na vseh startih vključno s Quixado, za katero me večkrat sprašujejo doma, zakaj nismo tam. Zato. Z nočjo smo »doma« le tascurjeni, tisti, ki odleti tako daleč, običajno z mototaxijem najprej do večjega mesta, kjer poišče avtobus, ki te odpelje 200-300 km v Fortalezo, glavno mesto Ceare. Tu prestopiš na avtobus za Natal, da iz njega izstopiš na tričetrt poti po 200 km v Mossoroju, kjer poiščeš pravi taxi, ki te prepelje po 120 km domov, kamor prispeš ob 4. uri ali 11. uri dopoldne naslednji dan, odvisno od tega, kateri avtobus v Fortalezi ujameš. In potem ležiš v sobi in bi rad spal. Vam povem, je huje kot hoditi na šiht.



Tipičen dan v Patuju: od večera, preko noči in zjutraj (ob 4., 5. uri) ponavadi piha okrepljen veter tipa: danes ne bo za letet. Nakar se z dvigovanjem sonca veter umirja, da je treba na start. Tam je lahko še zmeraj premočno, na nebu pa so že tudi prve bazice na višini 1100 m, malo kasneje do 1300 m, ki imajo hitrost (start 600 m), za katero doma rečeš, ni mi treba, danes ni pogojev, to je preveč! Te bazice pa običajno zdržijo do 10. ali 11. ure, nakar se posušijo. Od tedaj pa do 13. do 14. ure, ko se naredijo visoke baze 2000 - 2800 m, je treba obstati v zraku, kar je najtežje. Tudi zato smo v letu 2009 uvedli opoldansko letenje - po scurjenju

(do 40 km) in vrnitvi na start, česar prej nismo nikoli prakticirali. Zdaj baze so, na startu pa ne ve, ali bi pihalo gor ali dol, saj se je sonce že prevesilo na zahodno stran, start pa je na vzhod! Še zmeraj pa lahko odletiš 100 km visoko lepo pod bazami. Toda letos je bilo vreme kot nikoli do sedaj: skoraj vsi dnevi so bili z bazami čez cel dan, kar smo vsi pametni pripisovali temu, da je bilo prvič nekaj vegetacije minimalno zelene in je bila možnost izhlapevanja vlage večja. Po pripovedovanju domačinov zimskega dežja ni bilo kot običajno zelo veliko, je pa kasneje občasno malo deževalo, kar je zadostovalo vegetaciji, da je malo zazelenela.



V 19 dnevih, ki jih preživimo, v Patuju odletimo:

	Rabič	Ščuka	Mega	Ciglič	Erzo
Št. startov	14	14	12	13	16
Št. letalnih dni	13	12	12	11	13
Kolikokrat čez 100 km	4	5	5	1	3
Kolikokrat čez 200 km	4	5	1	0	2
Najdaljši prelet v km	295	252	206	150	250
Št. ur	66	75	42	20	49

Razlika med dejanskimi 13 letalnimi dnevi in možnimi 19 je posledica potovanja nazaj na izhodišče naslednji dan ali celo neletenja zaradi ocenjeno premočnega vetra (jaz osebno dvakrat).

Vsako leto so mobitel telefonske povezave boljše – uporabljamo sicer le sms-e. »Naša« država je že prejšnja leta prednjačila v napredku, saj si skoraj v vsakem mestu imel zvezo, ampak le v naselju, ven iz njega pa signal ugasne. Takrat pa v sosednji državi v mestu, velikosti Celja (Uirauna) signala sploh ni bilo, tako da smo se s stacionarnih telefonov javljali domov v pousado. Dodaten problem je predstavljala zakasnitev prenosa poslanega sms-a in posledično nerazumevanja med piloti. Prvo leto se je dogajalo, da je sms dospel tudi po več kot 12 urah. Zdaj signalni sevajo tudi ven naselij, v državi je pravi mobitelški bum, kar naenkrat imajo vsi v rokah mobilnik in tudi sms-i le redko zakasnijo, tako da se vsak po pristanku javi ostalim.

Vsa leta smo na startu tako rekoč sami, v zadnjih treh letih smo se srečevali s tremi Francozi, ki pa ne ostajajo dlje kot 5 dni,

letos smo doživeli skupino 12 Nemcev, ki so bili na organiziranem padalskem potovanju tipa Balkan tur, ki pa so v petih dneh odšli naprej skozi pokrajino. Lani in letos pa za kak vikend pridejo z Natala Francoz, Anglež in dva domačina.

Po vseh letih te še zmeraj presenetijo določene stvari. Na primer.

Peter sreča človeka na pristanku 100 km stran (država Ceara), ki mu najprej hiti povedat, da je on že srečal padalca, nakar ga pod nujno najprej odpelje domov, da mu pokaže majico, ki mu jo je Rabič podaril leta 2008 (Istra Open).

Ali:

Leta 2007 je Peter dvakrat zapored letel v Uirauano (100 km, Paraiba). Naslednji dan so ga pobrali na robu mesta z jeepom in ga v spremstvu ostalih vozil ob hupanju v koloni peljali v center mesta. Počutil se je kot podkralj. Vedeti moramo, da so padalca do tedaj v živo zagotovo videli prvič in drugič.

Vedeti moramo, da je to mesto JZ od starta, kamor smo leteli le mi in so se brazilski in ostali piloti, ki so imeli

Velike izkušnje z letenjem v Patuju, zmeraj čudili, zakaj letimo tja, saj se vendar leti strogo proti Z-SZ.

Ali:

Ko kak dan scurim in sem zgodaj v mestu, grem na striženje las. Frizerka se ne mara pogovarjati, pač samo opravi svoje. In čez teden dni, ko si frizerja zaželi tudi Jože (je scuru), ga pač peljem (tudi scuru). Zmenit se je treba, koliko Jožeta ostriči. In zdaj spregovori frizerka: »Come Andre?« Ja, seveda, kot mene, na kratko. Prvo leto smo se že začutili, da ljudje v mestu marsikaj vedo o tebi, od kje si in kako ti je ime. Po ulicah so te ustavljali in je kdo vprašal, če si Francoz (ki so bili kak teden tudi v mestu) in če ne, aja potem si pa Slovenec in še ime je kdo uganil iz nabora mu povedanih. V mestu, ki iz zraka ni posebej veliko (kot Vrhnika), ima pa trikrat več prebivalcev (13 tisoč), se ljudje med sabo še pogovarjajo (kot včasih pri nas na vaseh), v majhnih hišah jih živi po deset, lahko dve ali tri generacije in ne kot pri nas, ko v veliki hiši živita tudi le eden ali dva. Treba pa je omeniti, da nas po toliko letih na cesti ne ogovarjajo več na tak način, saj se z mnogimi navidez poznamo iz prejšnjih let.

Ali:

Quixeramobim (Kišamobim): oddaljenost od starta 220 km in več (Ceara): Ponoči ob 20. uri: Mesto je že v drugi državi in ljudje tam za Patu še slišali niso, še več, med temi običajnimi ljudmi je nekak prastrah, da bi v sosednjo državo sploh šli. Ko se enkrat s taksistom avta dogovarjam za prevoz direkt po najbližji poti domov, mu je vse sprejemljivo: daljava 400 km - ni problem, noč, po kateri ne marajo voziti - ni problem, meni pa ni problem cena 400 R\$ - Realov (cca 180 evrov), saj računam s tem, da na poti pobrem še Megata in bova delila znesek, ki bo na koncu na osebo tak, kot bi šel vsak zase po klasični poti okoli, pa še prej bova doma. Ko pa mu omenim, da je naš Patu v drugi državi, najprej ceno navije na nerazumnih 1000 R\$, nazadnje pa sploh noče peljati! Tisto noč se ob enih zjutraj zjutraj vkrcam na avtobus dolge linije za Fortaleza in na njem se že vozita nekaj ur vsa dehidrirana Jože in Mega. Takrat pridemo domov ob 11. uri dopoldne.

In letos? Nikoli ne reci nikoli več.

Andrej Erznožnik - Erzo





NAPOTKI ZA XC PRELET

Želiš odleteti 200 km?

Želiš odleteti 200 km? Preberi, kako!

*Avtor: Bruce Goldsmith, Cross Country
Prevedel in priredil: Tom Pavlič*

Odleteti z vetrom v hrbet v ravni liniji »do kamor gre« ima nek poseben čar. A če želiš odleteti res daleč, moraš biti na to pripravljen. Tukaj lahko prebereš nekaj napotkov, kako to doseči.

Vzletišče

Pomemben del XC leta je vzletišče. Če želiš odleteti res dolgo špuro, moraš biti na pravem koncu ob pravem času. Treba je poudariti, da ima pojem dolgega leta različen pomen pri različnih nivojih letenja. Za povprečnega pilota je to 100 kilometrov let in takega je pogojno možno izvesti s katerega koli izhodišča, če nam le ni ovira morje oziroma kontrolirani zračni prostor.

Če pa govorimo o 200-kilometrskem »dolgem letu«, se težavnost izvedbe zelo poveča. Za tak let so primerna vzletišča bolj redka in treba je oceniti, ali je tako dolg let s konkretnega izhodišča sploh mogoč. Pri tem je treba proučiti naslednje dejavnike.

1. Razpoložljivost terena

Najprej se moramo vprašati, ali je sploh dovolj prostora za 200-kilometrski let. Marsikatera lokacija, čeprav konkretno na celini, je lahko oddaljena manj kot 200 km od morja. In če tudi naš let teoretično ne seže do obale, je treba upoštevati, da veter iz morja proti notranjosti lahko seže tudi 50 ali 100 km in ustavi naše nabiranje kilometrov.

2. Smer in moč vetra

Za »dvestotko« potrebujemo hrbtni veter oziroma, v najslabšem primeru, brezvetrje. Čelni veter hitro zatre sanje po razdalji. Termični veter, ki z morja piha v notranjost (na Jadranu je to maestral), je le ena izmed zank, v katere se lahko ujamemo. Dolinski vetrovi v Alpah (z južnih strani na sončni strani Alp in obratno na severni) so zelo pogosti in zato je prečkanje Alp pogosto oteženo. To je razlog, da so rekordni XC prosti preleti večinoma izpeljani nad ravnino.

3. čas

Za dolg prelet potrebuješ čas. Tipična hitrost XC preleta je 30 do 40 km/h, to pomeni, da če želiš preleteti 200 km s kar zavidljivo hitrostjo 30 km/h, boš vseeno potreboval skoraj 7 ur! Zato moraš najti vzletišče, ki prične čim bolj zgodaj »delati«. Če vzletiš opoldne, naj bi pristal šele okoli 19h, če pa uspeš odleteti že ob desetih, si teoretično pridobil kakšnih 60 kilometrov. Primerna izhodiščna točka je torej (načeloma) hrib, obrnjen proti jugovzhodu, kjer ga sonce prične greti že v zgodnjih jutranjih urah.

4. Hitrost letenja

Za dolg prelet boš potreboval ves dan in tako kot se pogoji prek dneva spreminjajo, se mora prilagajati tudi stil letenja. To pogosto pomeni, da boš odletel zgodaj v šibkih pogojih in pod nizkimi bazami in vrtel vsako manjše dviganje ter počasi drsel z vetrom. Pogoji se načeloma prek dneva izboljšujejo in oblaki dvigajo, kar omogoča postopno pospešitev tempa letenja. Vrhunec dneva je ponavadi okoli dveh popoldne, kar pomeni, da je med poldnevom in četrto uro čas za »dirkanje«. Vendar moramo vedno biti pozorni na ozračje, saj lahko preidemo v območje kopenske oziroma območje brez baz, kjer šibkejša termika zahteva nekoliko bolj pazljivo letenje.

Priprave

Dolg prelet lahko pomeni tudi osem do deset ur v zraku. Pomembno je pomisliti na stvari, ki bomo med letom zaužili, in na potrebe, ki so s temi povezane. Obstaja mnogo rešitev, ki nam omogočajo izločanje urina med letom. To so lahko platenke z nekoliko širšim grlom, urinal kondomi, plenice za odrasle itd... Če bomo to potrebo lahko opravili med letom, bomo lahko tudi več pili in s tem bomo boljše hidrirani, kar je velik plus pri našem psihofizičnem stanju. Enako pomembna je prehrana pred letom. Težka hrana oziroma kakšen kozarček preveč večer pred letom nam lahko povzročijo težave z želodcem, ki nas bodo prizemljile hitreje kot 10 m/s spuščanje.

Splošno fizično in psihično stanje je tudi pomembno. Če smo fit na tleh, se bomo sigurno tudi bolje odrezali v zraku.

Oprema

Nobenega rekorda ne boš dosegel, če nimaš pripravljene vse opreme. Zamotan pospeševalnik ali pozabljena čelada/rokavice/variometer ti zelo hitro pokvarijo dan, ko vsi ostali potegnejo v daljavo. Preprosto moraš biti domač s svojo opremo. Moraš jo znati uporabljati in ne smeš spreminjati pripomočkov, na katere si navajen, prav na dan planiranega preleta. Inštrumenti naj imajo polne baterije, s seboj pa imej tudi rezervne. Primerne mape naj bodo naložene in dobro označena morebitna kontrolirana zračna območja.

Primerno se tudi obleci, saj je pod bazo večinoma zelo hladno. To pomeni, da se boš v toplih oblačilih na vzletišču morda nekoliko spotil, ampak ko boš na višini 2.895m, ti bo debelejša obleka še kako prišla prav.

Teren in povratek

Teren, nad katerem boš letel, je pomemben faktor pri poletu. To so lahko velika območja brez cest, gozdovi brez pristankov, jezera, mesta itd... Idealno bi bilo leteti vedno v bližini ceste, ki ima isto smer kot planiran potek tvojega leta, saj pristanek daleč od civilizacije lahko pomeni precejšnjo nevšečnost. Po karti preuči, kam te bo let peljal. Pogovori se z lokalnimi piloti. Poglej na OLCju, kaj je bilo že odleteno. Če se vsi leti sumljivo končajo ali zavijejo na istem koncu, se pozanimaj, zakaj.

Nenazadnje pa si planiraj tudi povratek. Imej nekoga s postajo in GPS-om, ki ti sledi na poti, ali pa le urnik avtobusov in vlakov, ki potegneš ven po pristanku. Bo dovolj le štopanje? Za dolg prelet mora biti povratek tako eleganten kot sam let. Nič ni slabšega, kakor če zamudiš perfekten dan, ker se šele vračaš s preleta prejšnjega dne...



LETENJE Z GORA

Polet z Bele gore

Letenje z gora ima v mojem srcu posebno mesto. Že kot najstnik sem se zelo dobro počutil v gorskem okolju, hoji in plezanju pa sem kot piko na i sedaj dodal še letenje z gora. Tu ni tekmovanja, temveč so samo lepi in prijetni občutki in trenutki, ki ti jih pričara piš vetra skozi vrvice padala. Lahko rečem, da si tu vedno zmagovalec in prav to me spodbuja k uresničitvi novih ciljev.

V letošnjem letu mi je s kolegi uspelo poleteti z najvišje točke Slovenije in z najvišjega pogorja zahodne Evrope. Prvoten cilj je bil polet z vrha 4810m visokega Mont Blanca, vendar nam snežne razmere tega niso dopuščale in tako smo poletele s 4260m visokega Mont Blanc Du Tacula.

Želja poleteti z Mont Blanca je v meni tlela že nekaj let. Ko nam je julija uspelo poleteti s Triglava, sem se odločil, da je naslednji na vrsti Mont Blanc. Vetrovne karte in primerjave odstopanj od trenutnega stanja je bilo že moja vsakodnevna stalnica. Tako sem dobil vsaj malo občutka, kako se vreme in vetrovi

tam vedejo. V veliko pomoč pa mi je bil tudi jadralnopadalski kolega Uroš Bergant, ki mi je s svojim znanjem dajal napotke. Letenje z Mont Blanca je tudi datumsko omejeno, zato se v juliju in avgustu ne bi smeli spustiti z vrha in pristati v Chamonixu. Ta dva meseca je zračni prostor zaprt in je rezerviran za helikoptersko reševanje. Leta 1996 sem že stal na vrhu te lepe gore, zato sem se odločil, da tudi tokrat vzpon opravim z izkušenim gorskim vodnikom Marjanom Kregarjem. Tudi pravilnik o gibanju v montblanškem pogorju narekuje, da se je po pogorju treba gibati z gorskim vodnikom z ustreznim licenco, ki lahko vodi največ dva v navezi. Tako je datum odhoda v septembru krojil velik anticiklon, ki se je tiste dni vrtel nad Francijo. Poklical sem Jožeta Pojeta, za katerega sem vedel, da se takemu podvigu ne bo mogel upreti in da lahko računam nanj.

V ponedeljek, 20. septembra, smo krenili iz Kamnika proti Chamonixu. Pot nas je vodila mimo Fernetičev do Milana in naprej po dolini Aoste

preko montblanškega predora v mesto Chamonix. Po osmih urah vožnje smo se ustavili malo nižje od platoja in zadihali svež zrak. Že ob prvem pogledu na Aiguille du Midi sem videl dva padalca, ki sta jadrala ob pobočju te vzpenjače na severozahodnem vetru. Kri v žilah je začela hitreje teči ob pogledu nanj in komaj sem čakal, da se podamo na hrib. Zapeljemo se še v mesto, kjer nama Marjan razkaže staro mestno jedro in priljubljene trgovinice. Padalci so se spuščali tudi s pogorja nasproti Mont Blanca in ni bilo opaziti trenutka, ko na nebu ne bi bilo padalca. Odšli smo tudi na ogled uradnega pristanka v Chamonixu in se malo pozanimali pri domačih padalcih, kakšne so posebnosti v tej alpski dolini. Pozorni moramo biti na helikoptersko bazo, ki se nahaja na zgornjem delu doline in je zračni prostor nad njo tudi zaprt, so nam povedali.

Ob 15. uri se z vzpenjačo povzpemo na Aiguille du Midi, 3848 m visoko. Tu je razgledni stolp in terasa, ki je opremljena z web kamero. To izkoristimo in se napravimo v plezalno opremo, si nadenemo dereze in Marjan naju priveže na vodniško vrv. Skozi majhen predor vstopimo v belo onostranstvo...

Ozek snežen greben, ki se na eni strani ponaša z 2000m in na drugi strani vsaj 500 m iztekom, ti dviguje pulz še dodatno ob že tako redkem zraku. Tu se zaveš, koliko ti pomeni varna vez med vodnikom in teboj. Čez čas se greben zravnja in stopiš na ledenik. Ker se naša kočica Cosmigués že svetlika v daljavi in je kakšnih 400 višinskih metrov nižje, se z Jožetom odločiva, da se do kočice pripeljeva kar po zraku. Blag zahodni veter, kristalno čisto nebo in pogorje Mont Blanca v ozadju naju premami in začneva razprostirati padala. Edina ovira je jeklenica panoramske vzpenjače, ki se prečno nadaljuje po ledeniku.





Leteti bova morala pod njo in nadaljevati proti platoju pred kočo Cosmiques. Marjan naju odveže z vrvi in že sva v zraku. Ni tako mirno, kot sva pričakovala, in malo loviva padali. Kar zanimiva scena, je videti na mimoidočih gornikih. Počasi sva pospravila svoja padala nazaj v nahrbtnike, Marjan pa je medtem uredil vse formalnosti v koči. Počutil sem se zelo dobro, če odmislim pomanjkanje spanca in skrbi glede vetra za naslednji dan.

V koči se preobuješ in nadeneš copate, čevlje in ostalo opremo pa zložiš v zato pripravljene košare. V kočo je Marjan klical in rezerviral že par dni prej, tako da smo imeli prostor zagotovljen. Kljub gneči so stvari tekle zelo lepo. Ob 18. uri je napočil čas za večerjo in priboljšek (pivo). Po končani večerji sta nam polna luna in sončni zahod pričarala nepozabno doživetje. Bakreno obarvana pobočja Mont Blanca in velika bela luna, ki se je dvigovala iz vzhoda, zvezde - vse to je bilo tako blizu.

Ob 19. uri smo legli k počitku, kajti spat se ni dalo. Vedno je kaj zaropotalo, da te je predramilo, in

tudi vznemirjanje je jemalo spanec. Ob enih zjutraj smo naročili zajtrk, se oblekli in podali na pot.

Zakorakali smo v mrzlo, a mirno noč brez vetrov. Počasi smo se začeli vzpenjati po pobočju Mont Blanca du Tacula. Marjan je hodil prvi in iskal prehode med seraki in ledeniški razpokami, težje dele pa je splezal naprej, si uredil sidrišče in naju varoval. Pogled na lučke, ki so bile pred nami, je napovedoval, da so nekatere naveze krenile pred nami. Tudi za nami so se vile kolone lučk, ki so potrjevale dejstvo, da bodo danes na gori ugodne razmere za hojo. Višina se je počasi že poznala, kajti za napredovanje se je bilo treba včasih kar malo bolj nadihati, kot sem vajen v naših gorah. Mestoma se je naklon na določenih prehodih povečal tudi do 70 stopinj naklona in takrat bi mi prišlo prav še eno ledno orodje (bajla), da bi nemoteno nadaljeval. Pa tudi brez je šlo, samo malo več truda je bilo treba vložiti za napredovanje. Dosegli smo vrh Tacula na 4260 m in pot se je začela spuščati proti Mont Maudit-u. V daljavi smo opazili, da se je naveza pred nami zaustavila. Snop čelne svetilke je begal po pobočju Maudita. Čez čas jih dohitimo in Marjan se začne meniti z njimi. Naleteli smo na ogromno kložo napihanega snega, ki



POKLIČI, TESTIRAJ !!

info: 041 953 370

EN - A

P12

EN - B

P28

P45

P45 light

EN - C

P81

Tandem

Pbi6

SpeedRider

P180

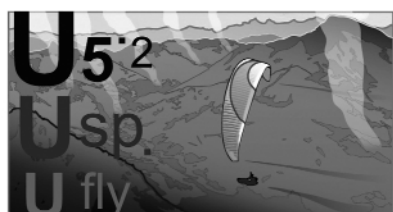
PARATECH
Peace of Mind
.CH



LTF1	LTF1-2	LTF2
GREEN	BLUE	RED

SEDEŽI, REZERVE IN OSTALA OPREMA

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





lahko vsak čas ob dodatni teži zgrmi v dolino. Marjan gre naprej in naredi test snežne površine. Test pokaže, da je prehod zelo nevaren na tem območju, zato iščemo prehode zgoraj in spodaj od serakov, ki omejujejo normalen prehod pod vrh Maudita. Dohitijo nas tudi druge naveze in vsi so istega mnenja, da je prehod prenevaren za napredovanje po tej poti.

Dejstvo, da bo treba obrniti na pol poti in ob popolnem brezvetrju na 4000 metrih, je zelo boleče. Kar gledali smo proti vrhu Mont Blanca,

če se bo pokazal kakšen uporaben prehod, pa ni bilo nič. Le mesečina je sijala na belo goro in lučke v daljavi so dajale vtis, da smo še vedno na zemlji.

Med pogovorom s tujimi navezami smo prišli do spoznanja, da sta še dve navezi imeli s seboj padala in sta hoteli poleteti z vrha. Tako nam je ostalo edino to, da se spustimo z Mont Blanc Tacula. A za to se je bilo treba zopet povzpeti nazaj na omenjen vrh. Zelo počasi smo se vzpenjali, kajti časa do sončnega vzhoda je bilo še skoraj uro in pol. Jožeta je že

pošteno zeblo v noge, kajti pri minus 12 stopinjah Celzija ni bilo enostavno čakati. Končno se le pojavi prva rumena svetloba izza Matterhorna in Monte Rose. Vzhod je veličasten, ostanemo brez besed...

Jože že začne pripravljati padalo za vzlet, nato mu sledim še jaz. Z zanimanjem in s foto aparatom v roki naju spremljajo tudi ostale naveze, ki se začnejo kopičiti na vrhu. Tudi francoski padalci nama sledijo, samo manjšim z zamikom. Preverim vzletno pot v primeru prekinitve vzleta, vendar se mi zdi vse v redu. Edini problem je mraz in rokavice, kajti z debelejšimi se ne da nič zapeti, tanjše pa so premalo in me močno zebe v roke. Nekako mi uspe pritrčiti kamero na čelado in drugo na kupolo padala. Vzlet je obrnjen proti vzhodu in tudi tendenca je malo vzhodna, tako da je neka sapica z vzhoda za lažji vzlet. Še par fotografij naredi Marjan in Jože že potegne kot prvi, čez nekaj sekund pa še jaz in pravljičica se prične.

V zraku je popolnoma mirno, tudi ob preletu grebena ni čutiti niti najmanjšega sunka vetra, vse gre kot po »putru«. Samo trim hitrost se je povečala zaradi višine in redkega zraka. Letela sva okrog 43km/h.

Sam let bi težko opisal z besedami, bile so ene same sanje.

Po 38 minutah sem pristal na uradnem pristanku v Chamonixu, Jože pa tam nekje pri predoru, ker je šel malo okrog pogledat.

Popoldne sva obiskala še vzletišča nasproti pogorja Mont Blanca z imenom Index. Če kupiš vozovnico za vzpenjačo, se potem lahko neomejeno voziš ves dan na vzletišča in takoj nama je bilo jasno, zakaj nad mestom Chamonix nenehno krožijo padala.

21. september si bom zapomnil za vse življenje.

Pripravil: Klemen Hančič



METEOROLOGIJA

Inverzija

Sedite ob mizi s prijatelji padalci in razglablajte o pravkar opravljenem letu. Dan je rešen, ampak vsi se strinjate, da pogoji niso bili najboljši. Nobenemu ni uspelo naviti višje kot par sto metrov nad vzletiščem. Na splošno začudenje se oglasi neznan obraz, ki trdi, da je letel kilometer višje kot ostali. Misli, da mu je uspelo prebiti inverzijo.

Ko si zvečer ta let ogledujete na OLCju, opazite, da je bila ta zavirljiva višina bila nekoliko globlje za grebenom, medtem ko ste domačini drsali okoli vzletišča.

Ta dogodek nam da misliti. Ali je res mogoče premagati inverzijo? Če je temu tako, kje in kako nam lahko uspe? Kako se stebri obnašajo v inverziji in kako nadaljujejo nad njo?

Osnove termike

Za odgovor na ta vprašanja je treba najprej ponoviti osnovne pojme termike - zakaj se steber sploh formira, kje je najmočnejši in zakaj se pri neki višini tudi konča. Pomembno je tudi razumeti, kje in zakaj se dviganje v termičnem stebri pospeši ali zaustavi.

Razlika v splošni temperaturi okolice in zračni masi v stebri, ki doseže od 1 do 3 stopinje Celzija, povzroča razlike v gostoti le-te in pospešek toplega zraka navzgor. Ko se tak balon odlepi od tal, ima največji pospešek, vendar še zelo nizko hitrost. To lahko primerjamo z avtom, ko z mirovanja pohodimo gas. Pospešek bo sunkovit, a hitrost bo sprva še nizka. Iz tega razloga so tudi težka zelo nizka pobiranja. Ko se pa nam to kdaj le zgodi, imamo ponavadi zagotovljeno solidno dviganje do vrha stebra.

Dokler je zračna masa toplejša od okolice, še naprej pospešuje, vendar nanjo prične delovati tudi trenje, ki se štirikrat ojača za vsako podvojitve hitrosti. Tako pridemo do ravnotežja med pospeškom zaradi razlike v temperaturi in zaustavljanjem trenja. To je največja hitrost, ki steber doseže in se pojavi predvidoma v drugi tretjini dviganja.

Trenje je sila, ki deluje na zgornji del in stranice dvigajoče se zračne mase in s tem jo redči z zrakom okolice. Razredčen steber pridobiva na volumnu in se širi. Da lahko seže višje, mora steber biti relativno širok od nastanka, saj se le tako

center prehitro ne ohladi in ustavi. Sredica je lahko še enkrat hitrejša kot steber v celoti in je razlog, zakaj v istem dviganju nekateri metre pridobivajo hitreje kot drugi.

Ko se temperaturi v dvigajoči zračni masi in okolici izenačita, se dviganje prične zaustavljati, saj nanj deluje le še trenje. Vendar vztrajnost zračne mase je velika in lahko nadaljuje svojo dviganje, čeprav se hladi in širi skupaj z okolico.

Stabilen sloj ozračja

Termika tako doseže stabilen sloj ozračja, ki pa ni vedno dejansko inverzija, saj ta pojem označuje območje, kjer temperatura dejansko narašča z višino. Ta sloj se zelo razlikuje glede na različna območja, letni čase in tudi ure dneva.

Ozračje se načeloma ohlaja za eno stopinjo vsakih sto metrov. V kolikor se v danem sloju ohlaja počasneje oziroma se temperatura ne spreminja, to zaustavlja termična dviganja, čeprav ni temperaturna inverzija. Če zračna masa povzpne za sto metrov v stabilen del ozračja, kjer se temperatura ne spreminja, izgubi eno stopinjo relativne razlike v toploti. To je še toliko bolj izrazito, če je dejansko inverzijski sloj, kjer temperatura narašča. Stabilen sloj si lahko predstavljamo kot vzporedne pajčevine, ki zaustavljajo naše dviganje v stebri. Če so pajčevine preveč kompaktne (inverzija) ali jih je preveč (širok sloj stabilnega zraka), ne bomo uspeli priti skozi. V nasprotnem primeru pa nam lahko to tudi uspe.

Prehod skozi stabilen sloj ozračja

Ko dosežemo stabilen sloj ozračja, se

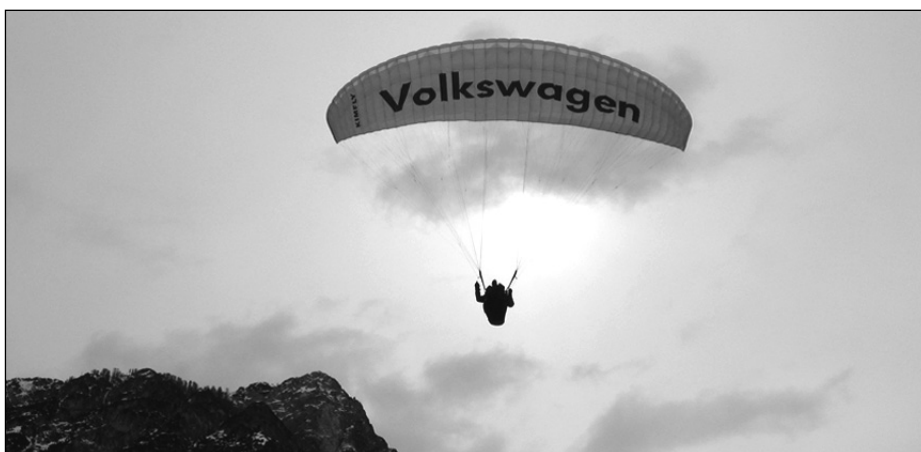
lahko »zabijemo v strop« ali pa se lahko naš steber le nekoliko zaustavi. Odvisno je, kot smo videli, od temperaturne razlike in širine takega pasu. Vztrajnost zračne mase je lahko dovolj za preboj skozi ožje inverzijske pasove. Tu postane dviganje nekoliko bolj turbulentno in težje ostanemo v njem. Dviganje se po tem sloju nadaljuje, če je še ostala med stebrom in okolico kakšna temperaturna razlika. V kolikor se zrak še naprej hladi za približno eno stopinjo vsakih sto metrov, lahko zračna masa nadaljuje z dviganjem, dokler ne doseže naslednjega stabilnega sloja. Ponavadi se taka termika ponovno združi v steber, vendar je ta šibkejši in ožji, saj se je večinoma razgubil v prehodu.

Vpliv terena

Predvsem v hribovitem svetu najdemo izrazito variabilnost pri višini, ki jo dosežejo termični stebri. Stabilni sloj, ki premaga vztrajnost dviganja, je ponavadi šibkejši nad hribi, kjer ga načenjajo večja in močnejša dviganja, in močnejši nad dolino, kjer se zračne mase spuščajo. Višji hribi imajo tako pogosto višja dviganja, če le niso pokriti z debelo snežno odejo.

Vsekakor je možno premagati tako imenovano inverzijo. Treba je poiskati dviganje nad nekoliko višjim terenom. Ko ugotovimo, kje je stabilen sloj (strop) višji kot v okolici, je treba poiskati steber, ki nas bo popeljal skozi.

Avtor: Honza Rejmanek, Cross Country 133
Prevedel in priredil: Tom Pavlič



Novičke

Matej Belčič

Advance

Sigma 8 je nared. S tremi linijami je padla v EN C, z njo pa ciljajo v sam vrh tega razreda. Z vitkostjo 6 in manjšo težo (5.6 kg) jo lahko požene do 55 km/h. Mylar v celicah so zamenjale najlonske palčke. Dobite jo v štirih velikostih in petih barvnih kombinacijah. Zakaj ne obratno?

(www.advance.ch)



Air Design

sta ustanovila Martin Goesler in Stephan Stieglair, ki sta zapustila Airwave. Njuna prva izdelka sta Pure (EN D) in Fox (speedgliding). Menda bosta kmalu na voljo za preizkus tudi v Sloveniji.

(www.ad-gliders.com)

Aircross

je razvil lahko različico svojega serijskega dirkalnika. U-Sport EVO je tri kg lažji kot originalni E-Sport, zato tudi lepše starta, boljše pobira in reakcije pri kolapsih so manj agresivne.

(www.aircross.eu)

Aërius

Če radi puščate padalo in opremo v prtljajniku avtomobila, vam bo prišla prav termo vreča, ki je lahka, kompaktna in priročna. Tako bo oprema zaščitena pred vročino. Izbirate lahko med prostornino 80, 125 ali 200 litrov.

(www.aerius-air.com)

APCO

Blade je prvi zaprt tekmovalni sedež tega proizvajalca. S 6.8 kg je med lažjimi v tej kategoriji. Vreča s pomočjo 'spominskih' vlaken ponovno pridobi aerodinamično obliko, ko jo razpakirate, čeprav je bila zmečkana. V njej je tudi tristopenjski pospeševalec. Rezerva je za pilotom, prostor za balast pa pod sedežem. Dovolj je tudi žepov in žepkov. Tri velikosti bodo ustrezale pilotom, visokim od 155 do 195 cm. Nov je tudi tandem Fun 42 MKII (EN B). K dodatni stabilnosti mu pripomorejo HIT ventili na prednjem robu, trimi pa mu omogočajo hitrosti od 24 do 47 km/h.

(www.apcoaviation.com)



AXA

Pri avstrijski šoli letenja Flugschulen Koessen vam uredijo zavarovanje pri zavarovalnici AXA. Lahko se zavarujete proti tretji osebi ali poškodbeno. Zavarovanje velja po vsem svetu, razen v ZDA.

(www.flugschulen.at/axa)

Macpara

z Muse 3 opravlja testiranja (EN B). Padalo je prilagojeno za letenje s paramotorjem. V prid večji stabilnosti in ohranjanju oblike ima, tako kot predhodnik, na sredini kupole dodatno E linijo. Celic ima več kot Muse 2, vitkost pa je 5.07.

www.macpara.com

Charly-Produkte

bo spomladi predstavil prvi električni pripomoček za start z jadralnim padalom Scott-E. Je veliko lažji kot klasičen motor, skoraj neslišen, nima kletke, propeler pa je zlozljiv. Baterijo lahko napolnite iz navadne vtičnice, vzdržala pa bo 1000 polnjenj. Koliko vzdrži, pa se ne ve.

(www.charly-produkte.de)

Escape

S'Tream je na EN testih dobil samo eno oceno C. Z velikostjo L so pri polni obremenitvi dosegli hitrost 58 km/h in izmerili drsno razmerje 9.5. Na zadnjem robu so vgradili mini rebra, ki omogočajo manjše deformacije.

(www.skp-gliders.com)

FlyWithCE / Garmin

Če želite samo zabeležiti svoj polet, pa nimate kakega sofisticiranega instrumenta, si lahko omislite škatlico, ki vam to omogoča (je brez prikazovalnika). Podobno napravo ponuja tudi Garmin (GTU 10).

(www.flyfirhce.com / www.garmin.com)

Gin

tandem Safari (EN/LTF B) lahko dobite v velikostih 40 m² (105-205 kg) ali 42 m² (130-221 kg). Material na spodnji površini je lahek, v prednjem robu pa je vgrajena 'inovativna' ojačitev. Zaradi lahkotnih in kratkih komand menda deluje bolj kot solo padalo. Za tandemske in motorne pilote so pripravili tudi novi rezervi Yeti #50 in #60.

(www.gingliders.com)

GoPro

navdušenci bodo lahko sedaj snemali svoje adrenalinske doživljaje v HD ali 3D tehniki. Potrebovali bodo dve kameri, nadgradnjo za 90 USD in novo programsko opremo.

(www.gopro.com)

Icaro

Instinct 2 Acro je namenjen učenju akro letenja. Zasnovan je po modelu Instinct XS (EN B), ima pa malenkost večjo površino in je močno ojačan. Da bi preprečili nehoten stall, je tudi hod komand daljši. Napake zlahka odpušča in manevrov, kot so SAT, Wingover, McTwist, Full Stall in celo Helicopter in Thumbling, se vam ne bo težko naučiti.

(www.icaro-paragliders.com)

Icaro2000

Če potrebujete EN 966 certificirano čelado, jo dobite pri italijanskem proizvajalcu. Čelada 4flight LT tehta skupaj z vizirjem 840 g. (www.icaro2000.com)



Axis

Comet (EN B) je namenjen začetnikom v preletih. Sprednji rob podpirajo najlonske palčke, vrvic je kar se da malo, pa še te so na več mestih neoplaščne. Razpon tež je od 52 do 125 kg. (www.axispara.cz)

Niviuk

Icepeak 5 je prestal obremenitveni test in ga je že mogoče dobiti. Zaviti in privzdignjeni stabilizatorji pripomorejo k manjšemu inducirane upor in večji stabilnosti v turbulenci. Skupna dolžina vrvic je manj kot 200 m, prednji rob pa je ojačen z materialom, ki je lažji kot mylar in se teže mečka. (www.niviuk.com)



Nova

predstavlja sedež N-10, namenjen začetnikom pa tudi preletašem. Vanj boste po startu lepo zdrsnili, proti utrujenosti med dolgimi preleti bo pripomogla dobra opora za hrbet. Kontejner za rezervo je zaprt z močnimi magneti, rezervo padalo pa lahko odvržete v več smereh. Protektor je debel 17 cm, manjša različica dveh velikosti tehta 4.9 kg. (www.nova-wings.com)

Ozone

Mantra M4 pridno opravlja testiranja. Je udobna in lahkotna kot M3, vendar je drsno razmerje boljše za 0.8. Tudi Rush 3 je opravil EN B test. Nekatere podrobnosti je podedoval od Delte in R10, tako da je že primerljiv s padali EN C kategorije. Zanimiv izdelek je Anti-G, ki zmanjšuje obremenitve pri spirali. Posebej primeren je za padala z večjo vitkostjo. (www.flyozone.com)

Primus

Zakaj bi se med vol-bivouac letenjem odpovedali jutranji kavi in toplemu obroku? Gorilnik Express Stove Ti tehta samo 72 g, gorilna moč je 2400 W, za dodatnih 14 g teže pa si lahko privoščite tudi piezoelektrični vžigalnik. (www.primus.se)

Sky

je pripravil dve šolski padali, in sicer Fides 3 (EN/LTF A) za prve polete z jadralnim padalom in Gaia (EN/LTF B), ki je nekoliko zmogljivejše. Pri proizvajalcu lahko dobite tudi tandemsko rezervo. Tehta samo 2.7 kg in je s površino 56.9 m² namenjena teži do 210 kg. (www.sky-cz.com)

Skywalk

Tequila 3 je namenjena talentiranim novincem in občasnim XC pilotom. Zaradi treh linij in rigidne folije v prednjem robu je vrvic manj, upor pa 20% manjši. Nov je tudi Mescal 3 (EN A). Poison 3 (EN D) je sedaj certificiran v vseh velikostih in pokriva teže od 70 do 130 kg. (www.skywalk.info)



SOL

Torck 2 je z vitkostjo 7.01 za 13% 'bolj raztegnjen' kot predhodnik. Največja hitrost je 60 km/h, drsno razmerje pa 10.5. S hibridno uporabo materialov so dosegli večjo obstojnost ter manjšo težo in upor. (www.solparagliders.br.com)



UP

Summit XC2 (EN C) ima tri linije in vitkost 6.0. Nazaj zavihani stabilizatorji zmanjšujejo upor, pravi proizvajalec. Pri uporabi pospeševalca pripomorejo k boljšemu planiranju mini rebra v zadnjem robu. Edina C ocena na tesu je 75% asimetrično zapiranje. Tekmovalni piloti lahko dobijo dvolinjca Edge XR. (www.up-international.com)

U-Turn

Thriller 2K11 je izjemno dinamično in stabilno akro padalo. Z njim je mogoče napraviti manevre, ki se jih do sedaj ni dalo. Ventili na zgornji površini pripomorejo k vzdrževanju notranjega pritiska. Razpon velikosti je od 15 do 22 m². (www.u-turn.de)



Gradient

prihaja z novim šolskim padalom Bright 4. To je četrto padalo generacije Bright. Padalo je EN A certificirano v velikostih 24, 26, 28 in 30. Vse velikosti so na voljo. Kmalu pride tudi 22.

Skupina Gradient si je vzela veliko časa za razvoj kril. Cilj je bil razviti krila za širši krog začetnikov. Direktor podjetja in razvijalci pravijo, da nova krila izboljšujejo varnost. Veliko testnih poletov je bilo opravljenih v ju ni Afriki v ekstremnih pogojih. Karakteristike padala omogočajo hitro učenje med piloti. Lahek vzlet in mirno letenje med začetnike vnašajo zabavo pri letenju. Bright 4 prihaja v novih barvah, na krilu padala je velik logotip, ki se ujema z barvami ozadja.

info: Damjan Pregelj GSM 031327953 pregelj.d@siol.net ali Aleš Šuster GSM 031 650 438 ales.suster@gmail.com.

Za več informacij obiščite spletno stran www.gradient.cx



NOVOSTI

»Anti-G«

Ali se ti je že kdaj zgodilo, da si izgubil zavest med izvajanjem strme spirale? Si sploh že kdaj zbral toliko poguma, da si izvedel res strmo spiralo? No, ne glede na to, s katerim padalom letiš, si ali nisi še izvedel strme spirale, »ANTI-G« ti bo spremenil življenje – seveda na boljše.

Enostavno povedano, »ANTI-G« je naprava, ki zmanjša g težni pospešek pri izvajanju spirale. Njena uporaba je enostavna, še posebej pa je učinkovita pri padalih, ki imajo večji razpon krila (razmerje višina/širina krila).

»ANTI-G« se montira na sedež, in sicer na tisto stran, v katero želiš izvajati spiralo. Spiralo začneš tako kot običajno, potem pa preideš v precej večje spuščanje, z manjšim težnim pospeškom in manjšim številom potrebnih zavojev. Večina pilotov je dosegla za 40% manjši težni pospešek z uporabo »ANTI-G« naprave.

»ANTI-G« omogoča manjši težni pospešek med izvajanjem spirale, kar omogoča večji nadzor v takšni situaciji. Hkrati pa to pomeni manjše obremenitve za samo krilo in linije.

Med samim letom »ANTI-G« ne povzroča pomembnih motenj ali dodatnih obremenitev na sedež. Pristaja se kot običajno. S pomočjo "kill line" pa lahko »ANTI-G« tudi med letom zapremo.

»ANTI-G« priporočajo vsem tekmovalcem, posebej pilotom, ki letijo R11. Prav zaradi velike učinkovitosti nekaterih padal (med katera spadajo tudi Mantra in Mantra R serija) je težko doseči učinkovito spuščanje v spirali brez čezmernega težnega pospeška. »ANTI-G« pa to omogoča.

POZOR: »ANTI-G« se ne uporablja kot pomoč pri pristajanju oz. doseganju krajših pristajalnih poti od normalnih, ampak je izključno namenjen kot pomoč pri zmanjševanju težnega pospeška v spirali.

Novosti iz Ozona v sezoni 2011:

Speedster je najhitrejša PPG padalo (paramotor), ki so ga kdajkoli izdelali, vendar še vedno narejeno za srednje zahtevne pilote, ki želijo imeti padalo, s katerim se enostavno vzleti in ga je zabavno voziti. Na kratko: speedster je

narejen za doseganje »maksimalne hitrosti«, vendar je enostaven za letenje in zelo stabilen.

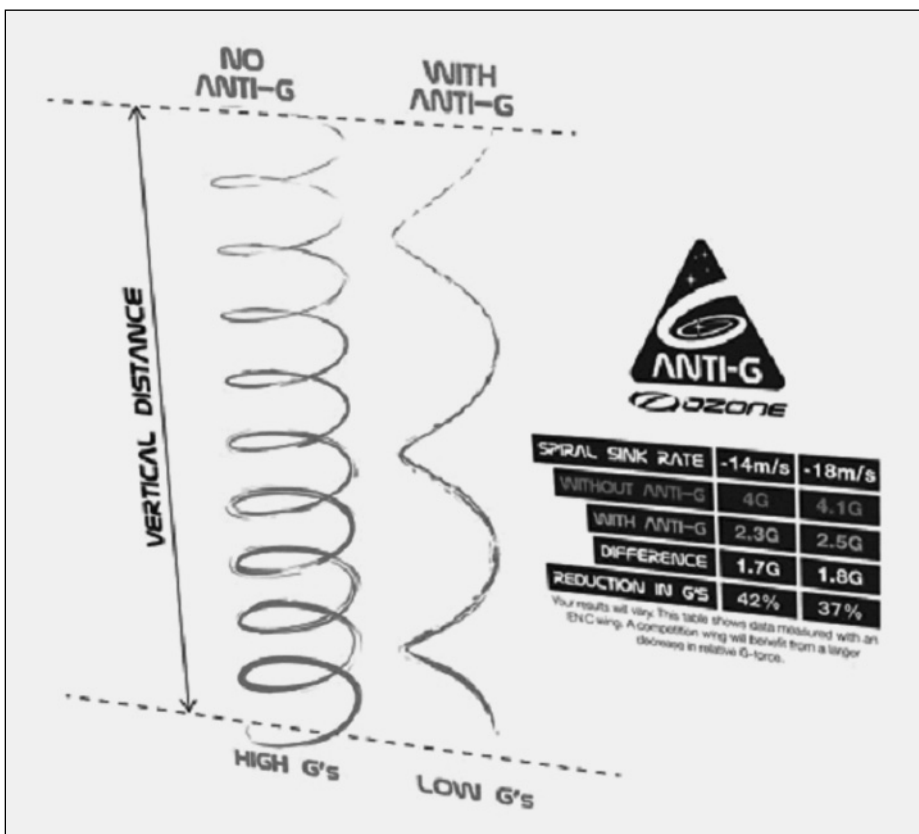
Rush 3 je najuspešnejše LTF (DHV) / EN B padalo, ki so ga kadarkoli konstruirali. Narejeno je na osnovi tehnologije, ki jo ima tudi Delta in kljub temu ima Rush 3 za 0.2 točki večje drsno razmerje od Delte! Velikosti padal pa bodo enake kot pri Rushu 2.

Na **Mantri M4** se bodo M3 piloti počutili še bolj udobno, ker ima bolj občutljive komande, je manj robusten v turbulencah in ima tudi izboljšano drsno razmerje, ki je vsaj za 0.8 večje kot ga ima M3. Z novimi velikostnimi razredi bo vsekakor zelo zanimivo padalo za veliko pilotov.

Novi Geo III bo še lažji od Geo II modela in tudi bolj udoben v zraku. To je prav gotovo eno najbolj mirnih in enostavnih padal v svojem LTF (DHV) / EN B razredu, primerno za pilote, ki hočejo leteti z lahкими padali in za zabavo.

Angel: Vi ste zahtevali, mi smo naredili. Angel je naše novo rezervno padalo, kjer smo imeli v mislih varnost in ceno. Vsak potrebuje angela, da skrbi zanj!

Pripravila: Mateja Kravos Pljakoski



ICARO predstavlja novi MAVERICK 2

Do konca maja po promocijski ceni.

Info po telefonu:
041 677595 - Sandi

KIMFLY Team



AIRFER
PARAMOTORS



AEROS
PARAGLIDERS

PARAMANIA
POWERGLIDERS



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(o) 51 478 412
www.poletife.si**

SKYWALK
PARAGLIDERS
www.skywalk.info



WALK WITH US

MESCAL²
JET FLAP fun cruiser-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^C
sedež za rekreativce

RANGE
sedež za tekmovalce

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



Zastopamo in prodajamo

Airwave



ADVANCE

TEAM



NIVIUK

BRAUNIGER
FLUGELECTRONIC



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

www.lintvar.si



ZADNJA STRAN REKLAMA AIRSYSTEMS - ISTA KOT PREJŠNJO ŠTEVILKO