



## NASLOVNICA november 2011



# KIMFLY

**KIMFLY NOVA REŠEVALNA PADALA  
K28 - K33 - K38**

**LAHKO PADALO  
NUPTSE 4 23-25**

**NOVOST  
SEVEN 25 - 26 - 27 - 29 - 31**

**ČELADE  
INSTRUMENTI  
RADIJSKE POSTAJE  
GO-PRO KAMERE  
KAJTI  
POPRAVILA  
TEHNIČNI PREGLEDI  
PRELAGANJE REŠEVALNIH PADAL  
ŠOLA ZA PILOTE, T, U - POOBLASTILA**

**INDENPENDENCE  
ICARO  
WINGS OF CHANGE  
TEAM 5  
BRÄUNIGER  
SUP AIR**

**WWW.KIMFLY.SI  
KIMFLY, Pot na Črno 28, VODICE  
041 677 595**

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

# NOVA

PERFORMANCE PARAGLIDERS

**www.nova-wings.si**

**FACTOR 2**

**MENTOR 2**

**BION**

**MIST  
DULE**

gsm: 031-304-543

e-mail: mistydule@gmail.com



**SOL**  
PARAGLIDERS



**WWW.PARAGLIDERS.SI**



**JOC SENICA gsm: 041 504 716**





## ZVEZA ZA PROSTO LETENJE SLOVENIJE

# Obvestila

### Novice ZPLS

Zadnje leto smo vse svoje napore vložili v registracijo štartov. Kot verjetno veste, smo zaradi spleta predvsem birokratskih okoliščin morali ponovno vložiti zahtevke za registracijo vseh vzletišč in pristankov v Sloveniji. Damjan Pregelj in Brigita Jarc sta se potrudila in skupaj s klubi pripravila in vložila kompletno dokumentacijo, za kar se jima še posebej zahvaljujem. Večina štartov je že dobila pozitivno rešene odločbe, medtem ko se pri nekaterih še malce zapleta. Predvsem še niso povsem jasni pogoji za štarte in letenje znotraj TNP. Po zagotovilih direktorja TNP bomo v kratkem razčistili še to zadrego in upam, da bo v času, ko to berete, vse jasno tudi glede letenja v TNP.

Povsem druga zgodba pa je letenje v Bovcu in okolici. Zadnji NOTAM nam uradno prepoveduje letenje v bovški kotlini. Kako in zakaj je to potrebno v pozni jeseni, ko je prometa v zraku najmanj, ni jasno meni in še marsikomu drugemu ne. Gledano od zunaj, lahko nekateri praktično "privatizirajo" zračni prostor. V problematiko letenja v Bovcu bomo drezali še naprej.

Pred nekaj meseci je novo ustanovljena Agencija za letalstvo postala kar naenkrat precej aktivna na področju registracije, pregledovanja in kontroliranja jadrlnih padal in zmajev. Po nekajurni debati, v kateri so sodelovali predstavniki ZPLS in Agencije, smo se odgovorili, da jim dostavimo vso relevantno dokumentacijo, kakor imajo to urejeno v EU. Od takrat z njihove strani ni bilo nobene reakcije, v splošnem pa kaže, da bistvenih sprememb na tem področju ne bo. Tu nam je v veliko pomoč večkrat "zaničevani" EN 926, ki je v tem konkretnem primeru pomagal, da na Agenciji ne kažejo več prave volje po izumljanju dodatnih predpisov, ki bi nas še dodatno omejevali.

Jurij Franko

## Koledar tekmovanj

### POTRJENA ZMAJARSKA TEKMOVANJA ZA 2012

#### LIGA v letenju z jadrlnimi zmaji

**Organizator:** KAL Slovenska Bistrica (Marjan Brglez)

**Lokacija:** Slovenija (točen kraj bo določen naknadno)

#### **Datum:**

1. 04.03.2012
2. 24.03.2012
3. 13.04.2012
4. 27.04.2012 (rezervni termin, ki se uporabi, če sta do tedaj izpeljani manj kot dve tekmi)
5. 12.05.2012
6. 09.06.2012
7. 08.09.2012 (rezervni termin oz. zaključek)

#### **Aeros winter race (class O1)**

**Organizator:** KJP Krokro (Igor Eržen), DPL Posočje Tolmin (Ivan Brovč)

**Lokacija:** Ajdovščina (Lijak), Tolmin (Kobala)

**Datum:** 14.03.2012 - 25.03.2012

#### **Kobala Open 2012 (class O1)**

**Organizator:** KJP Krokro (Igor Eržen),

DPL Posočje Tolmin (Ivan Brovč)

**Lokacija:** Tolmin (Kobala)

**Datum:** 13.08.2012 - 18.08.2012

(rezervni datum 19.08.2012)

#### **Državno prvenstvo 2012 (class O1)**

**Organizator:** KAL Slovenska Bistrica

(Marjan Brglez)

**Lokacija:** Vipava (Kovk, Lijak)

**Datum:** 25.06.2012 - 30.06.2012

### POTRJENA JADRALNO-PADALSKA TEKMOVANJA ZA 2012

#### **Liga 2012:**

##### **1. Paragliding Winter Cup Finale**

**Organizator:** KJP Krokro

(Gašper Prevc)

**Lokacija:** Lijak

**Datum:** 01.03.2012 - 04.03.2012

##### **2. Soča Open Valley**

**Organizator:** KJP Krokro

(Prevc Gašper)

**Lokacija:** Tolmin

**Datum:** 27.04.2012 - 01.05.2012

##### **3. Liga Adrenalin - Outdoor show 2012**

**Organizator:** Društvo Adrenalin

(Klavdij Rakušček)

**Lokacija:** Kobarid

**Datum:** 18.05.2012 - 20.05.2012

#### **4. Parasmuk**

**Organizator:** DJP Cumulus

(Jože Molek)

**Lokacija:** Semič (Smuk)

**Datum:** 08.06.2012 - 10.06.2012

#### **5. 12th Ratitovec Open 2012**

**Organizator:** KJP Krokro (Igor Eržen)

**Lokacija:** Železniki

**Datum:** 21.06.2012 - 24.06.2012

#### **6. Državno prvenstvo - SLO CRO Istra Open 2012**

**Organizator:** KJP Krokro (Eržen Igor),

KSL Tiči Buzet (Jožef Rabič)

**Lokacija:** Buzet (Hrvaška), Buzet-

Raspadalica, Brgud Šušnjevic

**Datum:** 01.07.2012 - 07.07.2012

**DP: Serial: ženske: Klubske:**

### POTRJENA JADRALNO-PADALSKA TEKMOVANJA PGA ZA 2012

**Državno prvenstvo z jadrlnimi padali v točnosti pristajanja**

**Organizator:** KJP Krokro

(Gašper Prevc)

**Lokacija:** Lijak

**Datum:** 02.03.2012 - 04.03.2012

PGAWC 2011 ZA JADRALNE PADALCE

# Paragliding accuracy world cup

Končana je peta sezona svetovnega pokala jadralnih padalcev v natančnem pristajanju.

Tekmovanje, za katerega lahko mirne duše rečemo, da je zraslo iz slovenskega pokala (1995), ki se je najprej razširil na pokal Alpe Adria (1997), pa na evropski pokal (2003) in torej od leta 2007 zajema vso svetovno elito v tej disciplini. Menjali so se sistemi točkovanja, velikost palačinke, število sodnikov, tekmovališča..., ostal pa je način merjenja, ki v centimetrih izraža spretnost pilotov v vodenju jadralnih padal proti cilju velikosti 2cm. Seveda se k spretnosti vodenja padala prištejejo še izkušnje in psiha, saj se tu sprejemajo odločitve v delčkih sekunde in v večini primerov ni popravnih izpitov, vsaj ne v tisti seriji ali na tisti tekmi.

Letošnje tekmovanje se je začelo februarja v Litvi - Trakai, marca sta bili tekmi v Avstriji - Stubai in Srbiji - Vršac, junija se j tekmovanje preselilo v Azijo, najprej v indonezijski Punchak in nato v Malezijo, končalo pa se je v Nemčiji - Wasserkuppe. Sodelovalo je 234 tekmovalcev iz 26 držav.

Sistem točkovanja je tak, da v skupni seštevek šteje 2/3 vseh opravljenih serij in torej ni treba biti na vseh tekmah, da ostajaš konkurenčen, vendar večina

najboljših tekmovalcev tekem ne izpušča, ker si tako ustvari boljše možnosti v končnem seštevku.

Kljub velikemu napredku v ostalih državah (Srbija, Češka, Indonezija, Japonska, Kitajska, Bolgarija...) Slovenci še vedno ostajajo vodilna vesila v tej disciplini. Končni vrstni red med posamezniki to potrjuje, vendar pa je boj za zmago in ostale uvrstitve pri vrhu bil odprt do konca. Izkušnost slovenskih tekmovalcev se je še enkrat pokazala za odločilno, saj je na koncu Matjaž Ferarič prepričljivo zmagal z 38 cm po 26 opravljenih serijah pred Rafaelom Kerinom z 65 cm in Goranom Djurkovičem iz Srbije z 69 cm. Med ekipami se je izoblikovala trojica, ki ji ostali težko pridejo do živega. Zmagala je slovenska Yagbaba v postavi (Matjaž Ferarič, Rafael Kerin, Dušan Simovič in Dragan Popov), pred indonezijsko Garuda (Nisbah Dede, Yudha Wahyu, Thoms Widyanto in Dede Supratmn) ter srbsko Best 4 Nike (Goran Djurkovič, Novak Jovan, Tone Svoljšak in Nick Simmons).

Tekmovanje se je začelo v zelo hladnem in vetrovnem Trakaju v Litvi. Zaradi razmer je bila opravljena samo ena serija, ki pa je štela v skupni seštevek. Najboljši start sta si zagotovila domačin Petrauskas



z ničlo in Tomaš Lednik (Češka) z 1cm. Na tekmi v avstrijskem Stubaiu je bilo prvi dan opravljeno samo 1/3 serije, vendar je čudovit dan omogočil izvedbo štirih polnih serij, ki jih je zaznamoval Srb Goran Djurkovič, ki je skupno zbral le 11 cm in bil brez prave napake prepričljivo boljši od ostalih (2. Ferarič z 22cm in 3. Pantič s 30 cm).

Le teden za tem je sledila najmočnejša tekma sezone. V srbskem Vršču se je zbralo 106 tekmovalcev, presenečenje za nekatere so bili Indonezijci, ki so pobrali vse v ženski in ekipni konkurenci, pa tudi med posamezniki sta bila njihova tekmovalca do zadnjega v boju za stopničke. Treba je omeniti, da njihova zveza že nekaj let veliko vlaga v ta šport in je po rangu četrta panoga v državi (pred njo so le badminton, nogomet, atletika) in imajo zato zagotovljena vsa sredstva in opremo za treninge in tekmovanja.

Zmago si je s Slovincem Jako Gorencem razdelil Tomaš Lednik, ki je tako tudi prevzel vodstvo v skupnem seštevku.

Prve dni junija se je karavana preselila v Azijo. Najprej v Indonezijski Punchak. Prvi dan dve seriji in drugi dan tri so izločile dva tekmovalca, ki sta že pred zadnjo serijo vedela, da bosta prvi in drugi, saj sta edina tekmovala brez napake, mladi domačin je kljub prednosti podlegel pritisku in za 1cm izgubil boj s Slovincem Matjažem Feraričem.



Sledila je tekma v Maleziji, kamor so se v mesto Ranau preselili vsi najboljši tekmovalci, pridružili pa so se jim še Kitajci, ki so tudi v svetovnem vrhu, le na tekmah svetovnega pokala ne sodelujejo redno. Že trening je napovedal zelo zanimivo tekmo, ki jo je oblačno vreme malo olajšalo, a je bila za mnoge vseeno prezahtevna. Tokrat sta Kitajec Sheng in Slovenec Kerin prišla v finalno serijo kot edina, ki sta do tedaj opravila brez napake, tudi tokrat je z odličnim finalnim pristankom tekmo v svojo korist odločil Slovenec, Rafael Kerin. Na tretje mesto pa se je prebil Matjaž Ferarič in tako prevzel vodstvo v skupnem seštevku.

Finale letošnjega svetovnega pokala je bilo v Nemčiji. Wasserkuppe je center šolanja in letenja v tem delu in zato organizacija ni bila vprašljiva. Tereni omogočajo letenje za vse smeri vetra in veter je izbral stran, ki je imela malo višinsko razliko, kar je omogočalo hitro in pregledno tekmo. Vsak je na tej tekmi imel svojo računico. Odprto je bilo še veliko uvrstitev, nenazadnje je tudi prvouvrščenega Matjaža in drugega Gorana delilo le 5 cm. Kazalo je, da bo to boj za prvo mesto, med Indonezijci in Rafaelom pa za 3. mesto. Tekma je bila v precej zahtevnih pogojih in karte so se precej mešale. Goran in Matjaž sta začela s 3cm, Jaka, ki v skupnem seštevku ni imel možnosti, pa z ničlo. Rafael in Indonezijci so štartali z napakami, potem pa se je vse skupaj šele zares začelo. V posamični tekmi sta Čeh Vaclvik in Jaka bila prepričljiva, a bolj ko so se nabirale serije, več neznank se je pojavilo. V skupnem seštevku je Goran delal napake, kot mnogi drugi, a on ni izgubljal samo tekme, ampak tudi skupni seštevku. Ko se je na koncu najslabši rezultat odštel, je bil morda najbolj nesrečen prav Čeh Vaclavik. Edini ni naredil napake, a ga je nekaj pristankov z malo več cm stalo zmage in na koncu še drugega mesta. Tudi Jaka bi z napako v zadnji seriji lahko ostal brez zmage, a se mu je le izšlo. Posamična razvrstitev na finalni tekmi je bila res tesna. Zmagal je Jaka Gorenc z 11 cm pred Matjažem Feraričem 12 cm in čehom Radekom Vaclavikom s 13 cm.

V končni razvrstitvi sezone 2011 je torej prišlo do pomembne spremembe in si je koroški dvojec pokoril ves svet.

Treba pa je priznati, da si je najlepšo nagrado prislužil tretjevršeni Goran, ki ga je Skywalk (firma, katere padalo uporablja) nagradila s kompletom (padalo, sedež, rezervno padalo), pa mu res

privoščiva, vsaj midva, ki sva bila pred njim. To pomeni, da se tudi na tem nivoju stvari spreminjajo na bolje in nekateri proizvajalci že znajo ceniti dosežke v tej disciplini.

V novi sezoni se spet obetajo tekmovanja v Aziji (Kitajska, Indonezija, Malezija) in Evropi (Avstrija, Nemčija in Črna gora).

Vse, ki jih zanima dogajanje v tej disciplini, lahko več izvejo na:

[www.pgawc.org](http://www.pgawc.org).

Tiste, ki bi se radi preizkusili z najboljšimi, pa že zdaj vabimo na naše državno prvenstvo (2012), ki bo skupaj z zimsko ligo v preletih na Lijaku, 11. in 12. februarja.

Pripravil: Matjaž Ferarič



INNOVATIVE GLIDERS BY VALIČ BROTHERS

# Triple Seven

V Sloveniji je ustanovljeno novo podjetje za proizvodnjo jadralnih padal.

O tem se veliko govori in piše v zadnjih nekaj tednih. Informacijo smo preverili in vam podajamo informacijo iz prve roke. Govorili pa smo tudi z lastniki novoustanovaljene blagovne znamke. Kaj pravijo, si preberite v naslednjih odstavkih.

Najprej opravičilo, ker se vam nismo predstavili že takoj ob nastanku. Verjamemo, da nas razumete. Zgodbo smo želeli zastaviti bolj v intimi in vas

navdušiti že z dejstvi in ne le z besedami. No, prehiteli ste nas in zadeva se je razvedela po Sloveniji, Evropi pa tudi celo že na oddaljenih kontinentih se zna kje kaj prebrati ali slišati, ... To nas veseli, saj smo se (še vedno se) bali začetkov.

Blagovna znamka se imenuje Triple Seven - Innovative gliders by Valič brothers. Aljaž in Urban sta, ob solastništvu podjetja, seveda naša konstruktorja in tekmovalca. Solastnik in direktor je Alojzij Slak - Slavc, tudi sam nadebuden jadralni

padalec, že vse od 90ih let. Četrti član ekipe sem Rok Ovsenik in sem pri družini zadolžen za promocijo, trženje in mreženje znamke v domači in mednarodni prostor.

Ideja se je seveda razvila ob obveznem klepetu po letenju, nato pa smo potrebovali polni dve leti, da smo zadevo pričeli realizirati. Namen in cilj je vzpostaviti novo blagovno znamko jadralnih padal, na katero bodo Slovenija in slovenski jadralni padalci lahko ponosni.

»Poleg odličnih pilotov in terenov naj nas letaški svet prepozna tudi po visoko kakovostnih in zmogljivih jadralnih padalih,« smo menili. In prepričani smo, da skupaj z vami to tudi zmoremo.

Glede na dogodke, ki so se dogajali v preteklih dveh letih na področju razvoja tekmovalnih jadralnih padal, in glede na nove odločitve Mednarodne letalske zveze smo se člani strokovnega tima odločili, da je sedaj pravi trenutek, mogoče tudi priložnost, če jo bomo pravilno izkoristili. Nova pravila izenačujejo možnosti uspeha za vse proizvajalce jadralnih padal – torej čas, da naše znanje in sposobnosti preizkusimo tudi mi.

Res je, da imamo namen razviti jadralna padala v vseh varnostnih razredih, v nekaterih pomišljamo tudi o dveh. Cilj sta tudi dober tandem in akrobat. Vendar tako hitro ne bo šlo, če bomo želeli (p)ostati kakovostni. Za leto 2012 tako pripravljamo padala v klasi EN B in zgornji meji v EN D (torej tekmovalno padalo), da bodo slovenski fantje skupaj z Aljažem in Urbanom lažje »pometli« s konkurenco kot v zadnjih nekaj letih.

Modele jadralnih padal Triple Seven smo poimenovali po jakostni lestvici šahovskih figur:

|                         |                    |
|-------------------------|--------------------|
| <b>Pawn (Kmet)</b>      | <b>EN A</b>        |
| <b>Knight (Konj)</b>    | <b>EN B</b>        |
| <b>Bishop (Tekač)</b>   | <b>EN B Tandem</b> |
| <b>Rook (Trdnjava)</b>  | <b>EN B</b>        |
| <b>Queen (Kraljica)</b> | <b>EN C</b>        |
| <b>King (Kralj)</b>     | <b>EN D</b>        |

Za prihajajoče leto torej pripravljamo **Rook-a** in **King-a**.

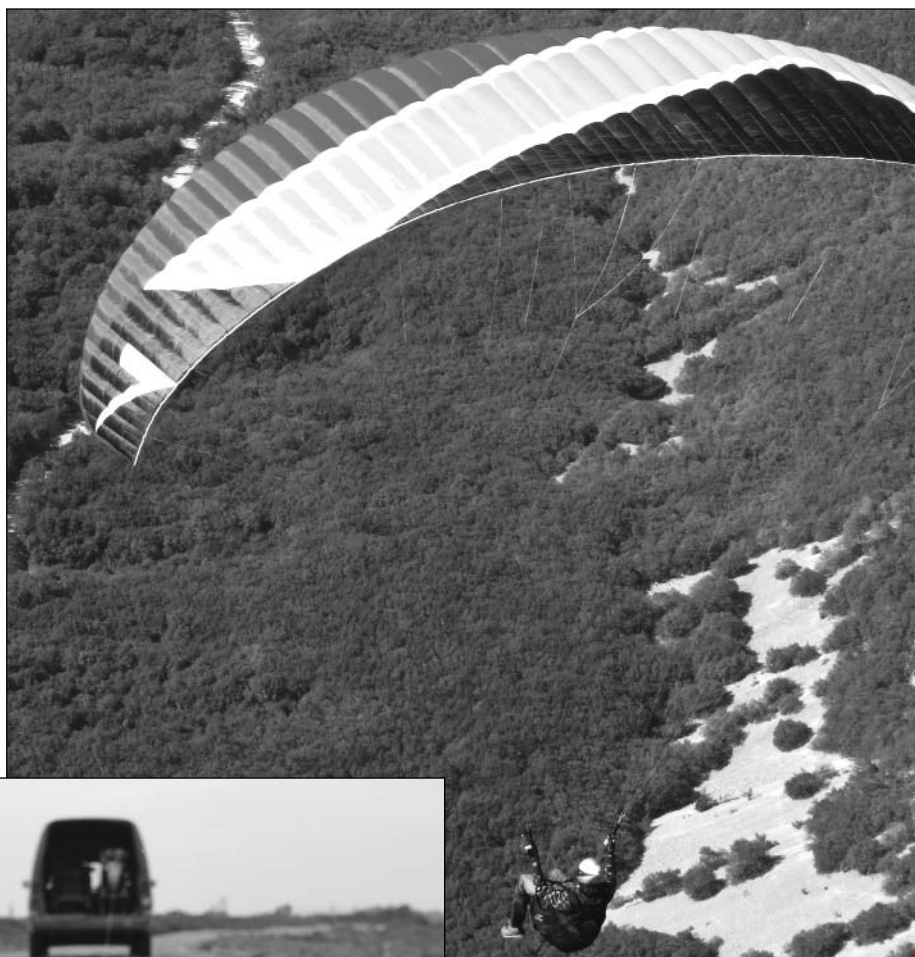
Trend razvoja temelji na osnovah varnih visoko sposobnih jadralnih padal.



Zaenkrat lahko povemo, da prototipi letijo bolje od pričakovanega. Model Rook (EN B) je tako rekoč končan. Prinaša novosti, ki bodo pilotom ciljne skupine zagotavljale še varnejše letenje in lažjo realizacijo zelenih poletov.

Pri Kingu (tekmovalno padalo) smo zastavili popolnoma nov koncept krila. Projekt še ni zaključen, zato naj povemo le, da razvoj poteka v skladu s časovnico in da smo z »vedenjem« prototipa v zraku v okvirih zastavljenih ciljev; torej smo nad njim več kot navdušeni.

Na poslovno-organizacijskem področju v industrijo proizvajalcev jadralnih padal Triple Seven gliders prinaša nov, nadgrajen koncept. Seveda smo obstoječi model le nadgradili, saj se zavedamo, da je naš šport specifičen in to je potrebno upoštevati. Želimo si sodelovanja z resnimi poslovnimi subjekti in osebami, ki te specifikke poznajo. Ne vidimo jih le kot prodajne agente, temveč kot partnerje, ki



so kot poznavalci lastnih tržišč pripravljene s svojimi izkušnjami in idejami sodelovati pri razvoju tako blagovne znamke kot tudi njenih produktov.

Še nekaj besed o proizvodnji. Razvojni laboratorij Triple Seven imamo v naši neposredni bližini, tako da imamo odlične pogoje za resno delo. Lastno proizvodnjo bomo razvijali v prihodnosti, za prvih nekaj let pa so dogovori z večjimi proizvajalci še v teku. Za koga se bomo odločili, bo jasno v nekaj tednih. Trenutno smo bolj osredotočeni na razvoj zgoraj navedenih jadralnih padal.

Več o Rook-u in King-u vam bomo predstavili v naslednji številki.

Naša spletna stran, produkti in storitve, ki jih bomo izvajali za vas, so v zaključni fazi priprave. Prosimo za razumevanje in da se z morebitnimi vprašanji na nas obrnete preko elektronske pošte na naslov: [info@777gliders.com](mailto:info@777gliders.com) ali preko telefonske številke 041 631 606.

Z našo celostno podobo in storitvijo bomo predstavljeni na:

[www.777gliders.com](http://www.777gliders.com) od 5. januarja 2012. Do takrat vam želimo veliko jadralnih užitkov!

Se vidimo v zraku, srečno!

Team Triple Seven

## DRŽAVNO PRVENSTVO ZA JADRALNE PADALCE

# Makedonsko sonce

Zunaj je padel mrak in nad pokrajino se je spustila megla. Pred mano je dolg jesenski večer, jaz pa se z radostjo na obrazu spominjam tistih nepozabnih avgustovskih dni.

Bil je topel poletni večer, ko se nas je pisana družčina zbrala, da se podamo novi avanturi nasproti. Lintvarji - tako »sportaši« kot tudi »lifestylerji« - smo se kar v treh kombijih podali na štirinajsturno pot in v tej zgodbi nismo bili osamljeni. Lahko rečem, da se je v začetku avgusta zgodila mala selitev dveh narodov, saj se je skoraj celotna padalska srenja Slovenije in Hrvaške za teden dni preselila pod makedonsko sonce, kjer se je v prikupnem mestecu Kruševo od 6.–13.8.2011 odvijalo Odprto državno prvenstvo Slovenije in Hrvaške v preletih z jadrnimi padali. Mogoče smo tudi padalci neke vrste nomadi, ki se selijo iz kraja v kraj, v stalnem lovu za ugodnim vetrom in lepim vremenom ter nenehnim odkrivanjem novega. S padalskim nahrbtnikom na rami in dobro voljo v žepu nas je Makedonija sprejela odprtega srca.

Že sama pot je bila mala dogodivščina, takoj po prihodu pa je vse, ki tukaj še niso bili, to malo mestece očaralo s svojo prikupnostjo. Utrujeni od poti smo si privoščili čevape in skopsko pivo in v svoji neresnosti ob pivu zamudili trening dan. Naročili smo še eno rundo in si že na

začetku obljubili, da je čas za nov začetek. In za novo skopsko...

In tako se je naslednjega dne začelo zares – z 58 km dolgo disciplino, v kateri smo najprej okusili nekaj grebenskega letenja, nato pa nas je task popeljal tja, kamor smo si ljubitelji ravninskega letenja najbolj želeli – nad pelagonijsko ravnino, vse do mesta Prilep in nazaj. Najhitrejši je bil Jože Molek, za njim pa zasledovalca Urban in Jurij. V cilj je ta dan priletelo 72 pilotov in če tisti večer niste bili v Kruševem, ste zamudili ogromno. Razlogov za slavlje je bilo nešteto in Planet je z veseljem sprejel vse tiste, ki so po letenju želeli poleteti še kako drugače. Če se je dan poprej mogoče še kje našel kakšen skeptik, zdaj ni bilo več nobenega dvoma. Zdaj smo si bili enotni vsi – na pravem mestu smo.

Drugi tekmovalni dan nam je komisija postregla z zanimivo disciplino. Pred nami je bil 66 km dolg FAI trikotnik, speljan nad ravnino. Dan je postregel z višinami vse do 3500m, zaradi zahtevnosti discipline pa je bilo ta dan v cilju pol manj pilotov kot dan poprej. Tokrat je dirko najbolje odpeljal Aljaž Valič, na drugem in tretjem mestu pa sta mu sledila Jurij Vidic in Borut Hafner. V serijskem razredu se je najboljšo odrezal Milan Sokacz, pred Alojzom Tovornikom in Jan Primožem. Za večino pilotov je bila ta dan najbolj pogubna

obratna točka blizu mesta Prilep, približno 20 km pred ciljem. Če se je na tekmi našel tudi kakšen poraženec, smo bili zvečer zmagovalci vsi, z dobro voljo na čelu. Planet nas je ponovno sprejel v svoj domač objem in mnoge je šele jutranja zarja opozorila na to, da je pred nami nov tekmovalni dan.

Tretji dan se je na štartu zbrala četica utrujenih pilotov. Kavico je zamenjal red bull, makedonsko sonce pa je iz dneva v dan bolj neusmiljeno pripekalo in iz nas srkalo poslednje atome moči. Temperature okrog štirideset stopinj so v nas še toliko bolj podžigale željo ostati čim dlje časa čim više v hladnem objemu kičastih bazic, ki so se risale nad požganimi makedonskimi polji. Pred nami je bila 70 km dolga disciplina, ki nas je mimo Bitole popeljala proti grški meji, višine pa so nekaterim postregle tudi s 3000m. V cilju je bilo ponovno blizu 60 pilotov, tokrat prvi Marko Hrgetič, tretji pa Aljaž Valič. V serijskem razredu je s konkurenco pometel Alojz Tovornik. Ker se je po mestu govorilo, da je vremenska prognoza za naslednji dan slaba, ta večer ni bilo opravičeno nikomur, ki je izostal pri nočnih podvigih. S pisanjem opravičil itak nismo imeli dela - v zadovoljivem številu smo se ponovno zbrali na ulicah Kruševga, ki so nam tako kot vsak večer postregle z dobro hrano in pijačo, pa tudi nad cenami se nismo pritoževali.

Na startu Mečkin Kamen



Mojca v akciji





Zbudimo se v oblačno jutro, pa tudi temperature se gibljejo daleč od tistih, ki smo jih bili vajeni v preteklih dnevih. Padavine in močan severni veter so odpihnile tekmo in Lintvarji se odpravimo na potep. Najprej se ustavimo na Galičici, kjer se še enkrat prepričamo, da ni letalno. Baze se za trenutek dvignejo in odpre se nam pogled na Ohridsko jezero. Pot nadaljujemo do Sv. Nauma, kjer prisluhnemo bitju srca, za konec pa si ogledamo še Ohrid. Kopalke in brisača se izkažeta za popolnoma neuporabna in kljub temu da smo pravi norci, takšnega, ki bi se ta dan kopal, ni bilo. Kaj se je dogajalo zvečer, vam je po zgoraj povedanem verjetno že jasno, zato bom ta del izpustila, da mi ne boste očitali, da se ponavljam.

Po prekokani noči se četrtkovo čakanje na štartu izkaže za zelo utrujajoče. In čakamo. Komisija sestavi disciplino. Ponovno čakamo. Štart je odprt, nekaj tekmovalcev tudi že odleti, nato pa komisija odloči, da je tekma zaradi premočnega vetra odpovedana. Glede na veliko število tekmovalcev z zelo različnimi izkušnjami je bila po mojem mnenju takšna odločitev tudi najprimernejša. Popoldan se nas kar nekaj zbere na šolskem terenu blizu Prilepa. Poigravanju s padali ni konca vse do sončnega zahoda. In potem spet pride noč, ki pač ima svojo moč.

Zadnji dan nas čaka 75 km dolga disciplina, sestavljena večinoma ob grebenu, z izjemo zadnje točke, ki je bila postavljena na ravnino. Močna inverzija in višine okrog 2000m so botrovali temu, da je bilo v cilju majhno število pilotov. Najbolje se je odrezal Urban Valič, ki si je s tem priboril tudi zmago v skupnem seštevku. Zvečer je sledila podelitev pokalov in praktičnih nagrad. Nov državni prvak je tako postal **URBAN VALIČ**, Borut Hafner se je uvrstil na drugo mesto, Marko Novak pa na tretje. V performance razredu je zmagal nepremagljivi Damjan Lotrič, sledil mu je Alojz Tovornik - Luiz, na tretje mesto pa se je uvrstil belokranjski Rok Golob. V serijskem razredu je prvo mesto zasedel mladi slovenski up Mitja Jančič, ki je gladko pometel s konkurenco. Dušan Durkovič na drugem in Urban Purkat na tretjem mestu mu nista mogla do živoga. V ženski konkurenci je - kljub temu da ne uživa mesa - največ krvočnosti pokazala Tanika Virtovšek in tako posegla po najvišji stopnički. Mojca Pišek se je uvrstila na drugo mesto, Brigita Plemenitaš pa na tretje. Neuradni zmagovalec triatlona, ki se je odvijal

vzporedno z zgoraj omenjenim dogajanjem, je nesporno Jurij Vidic, ki se je vse dneve odlično odrezal v preletih, kljub temu da nikoli ni zamudil kulturnih obeležij v nočnih urah. Konkurenca pa, saj veste, je bila huda.

Večina jih je kar hitro po podelitvi pobrisala na lov za novimi dogodivščinami. Nekaj nas je še za dan ali dva ostalo v Kruševem. Vreme nam je ponovno postreglo z odličnimi letalnimi pogoji, drugega pa tako ali tako nismo potrebovali.

Nore višine, nepozabni pogledi iz zraka, na novo stkana prijateljstva - vse to nam je dala Makedonija. In kdo ve - mogoče se spet kdaj srečamo pod tistim žgočim makedonskim soncem!?

Besedilo izpod peresa Mojce Pišek  
Fotograf: Damjan Čretnik



Nad Pelagonijo



Zgoraj: Odlično letenje in lepi razgledi, spodaj: Makedonski Dune



## O LETENJU

# Nič in še manj o letenju po Julijskih Alpah

»Matic, prosim, napiši članek o preletu ali na splošno o letenju čez Julijske Alpe,« me po telefonu pokliče Maks. Ne vem, zakaj, ampak takoj sem privolil v to idejo in mu rekel, da bo članek napisan v roku 14 dni. No, če me spomin ne vara, je bilo to že vsaj eno številko Ikarja nazaj. Seveda sem enostavno pozabil na to. Tri ali štiri mesece po prvem klicu mi telefon zopet zazvoni. Neznana številka. »Kdo mi spet teži,« si mislim in se oglašim. »Živjo, Matic, si že napisal članek?« se napol cinično oglasi Maks. Seveda sem pozabil na to in počutim se malo butasto, ker že res predolgo zavlačujem in napol zavajam Maksa. »Ti ga bo uspelo napisati v roku 20 dni?« vpraša. Ja, normalno da mi ga bo uspelo napisati! »Dobiš ga do petka,« spet malo preveč samozavestno odgovorim. In kaj je danes, ko sedim za računalnikom in pišem članek? Ja, ČETRTEK, ane!!! Tisti, ki radi uporabljamo sleng petnajstletnikov, bi temu rekli: Kakšen pacient!

Razbijam si glavo, kaj naj napišem o letenju čez Julijske Alpe. Razmišljam o preletih, ki sem jih naredil po mojem resnično najljubšem terenu do zdaj. Gledam fotografije, ki sem jih posnel, 3D animacije preletov, razmišljam in razmišljam... Res je, spomini in ključni

ter posebni trenutki preletov se vračajo nazaj! Občutki so fenomenalni, še posebej, ko se ozrem desno čez okno in vidim to »prelepo« ljubljansko meglo. Kar nekako se zasanjam...se pripnem v moj ležeči sedež...in letim pod virtualnim rumenim padalom v virtualnem svetu See You-ja. Grebeni in doline so s pomočjo fotografij, ki sem jih posnel, kar naenkrat pod menoj...v živo! Potem pa priletim v 15 m/s steber, ki mi odtrga kupolo mojega enolinijca...in sem zopet pred računalnikom. Uf, še sreča, da sem bil v virtualnem svetu! In še sreča, da se ne bojim, da bi mi na mojem resničnem padalu odtrgalo štrike med preletom. Nad tistimi stenami to ne bi bilo najbolje...hehe... Lepo je leteti s padalom, ki mu popolnoma zaupaš. Prava izbira te nagradi s pravimi užitki med preletom, ali je to nad sipinami, morjem, drevesi ali pa nad stenami Alp. Moram priznati, da ob vsem razmišljanju o mojih preletih preko Julijcev spomini prihajajo nazaj. Ampak vsak jadralni padalec ve, da sčasoma zbledijo in se umaknejo svežim spominom. Lahko bi napisal nekaj splošnih nasvetov o letenju čez Julijske Alpe in strnil znanja ter izkušnje, ki sem jih dobil v enajstih letih letenja. A če sem čisto pošten, v tem trenutku nimam prave inspiracije za to.

Za opis posameznega preleta pa menim, da ga moraš napisati kmalu za samim preletom. Takrat so občutki sveži in intenzivni. Tako da bo tisti, kdor je mislil, da bo to članek o letenju v Julijskih Alpah, majčkeno razočaran...ali pa tudi ne.

## NAZAJ V LETO MILENIJSKEGA ČRVA

Zopet bom pogledal čez okno v našo prelepo meglo in se poskušal zasanjati, zahipnotizirati, začarati... Neverjetno, uspelo mi je! Mogoče bi moral zamenjati jadrarno padalo za metlo, saj se počutim kot čarovnica...piše se leto 2000. Star sem 15 let in treniram smučarske skoke. V zraku se počutim bolje kot doma. Osebni rekord imam pri 117 m na Poljskem v Zakopanah. Smučarski skoki so res nor šport, imam ga najraje na svetu. Vendar takrat sem že vedel, da bom moral počasi nehati skakati. Imam namreč prirojeno slabo gibljive gležnje, kar je pri smučarskih skokih nepremagljiva ovira. Ko sem začel rasti, pa je to postalo še toliko bolj očitno. Nekega dne me pokliče oči Aleš in mi reče: »Sine, pojdiva skupaj na začetni tečaj jadralnega padalstva!« Hm, dobro se sliši. Seveda sem se odločil, da poskusiva. Moj »fotrček« je letel z zmajem že med leti 1979 in 1986. Inštruktor je bil naš družinski prijatelj Dule, legenda slovenskega jadralnega padalstva in še česa. Prvič smo se dobili nekje na travniku za Rožnikom, blizu gostišča Čad. Pripel sem se na padalo, začel teči in to je bilo to! Postal sem eden od odvisnikov od jadralnega padalstva. Jeseni leta 2000 sem opravil začetni tečaj. Gledam knjižico letenja in pod zaporedno številko 1 je zapisan sledeč datum: 27.11.2000. Moj prvi višinski polet, in sicer iz Ambroža - spodnja poseka. Osmi polet sem opravil z mojim prvim lastnim padalom Edel Promise. V primerjavi z Grafitijem raketa! Tako ali tako takrat še nisem vedel, kaj se dogaja. Polet pod zaporedno številko 26 ima kot opombo zapisano: prvič rikverc štart. 56. polet sem opravil izpit za pilota jadralnega padala (15.9.2001). Od meni posebnih datumov naj omenim še zaporedno številko poleta 98 in 100, ko sem prvič



šel na prelet v Alpah. Letel sem najprej z Ambroža do Tržiča, čez dva dni pa do Piškovce pri Žirovnici (30.3 in 1.4. 2002). Takrat se mi je odprl svet. Pristal sem na malem travniku pri moji noni, razmetavalo me je kot norca. Še danes bi dvakrat premislil, če bi šel pristajati tja. Zamislil sem se: če je možno leteti iz Krvavca do Žirovnice, kje je meja?

Med leti 2000 in 2006 sem letel non-stop. Takrat še dolgo nisem imel vozniškega dovoljenja. Kako priročno... Vedno sem dobil prevoz in nikoli se nisem obremenjeval z avtomobilom. Šele kasneje ti postane jasno, kako pomembno je to! Ko se odpravite na prelet, morate pozabiti na avto in prevoze. Drugače imate dodatno obremenitev, ki vas bo omejevala pri preletu. Na srečo sem takrat imel in jih še vedno imam, neverjetne padalske prijatelje, ki so me vozili letet. Najprej je bil to Herman, kasneje sem ga kruzal s Crnijem, vmes je bila doba Roka, sedaj me vedno s seboj vzame Jurček. Sigurno sem jih še precej pozabil omeniti, ampak hvala vsem!

V času gimnazije sem si stvari organiziral vrhunsko. Dobil sem »bianco« opravila in ko je bilo lepo za letet in ko sem dobil prevoz, sem pač »šprical« pouk. Res pa je, da sem obiskoval športno gimnazijo, tako da je bilo to nekaj vsakdanjega. Otroci, ne počnite tega doma! Moram poudariti, da nikoli nisem imel problemov z ocenami, tako da je bilo »špricanje« nekako opravičeno. Sošolec je imel motor Yamaha Virago 125. Zadaj je imel naslonjalo in malo poličko. Usedla sva se na motor, sovoznik je dal na rame padalo, ki je idealno padlo na poličko motorja. Vozila sva se na Ambroža, Ženčka in na vse mogoče travnike. To je bil tudi čas »groundhandlinga«. Nikoli ni dovolj »groundhandlinga«! Počnite to, kadar imate čas in piha dovolj. Pojdite na bližnji travnik. Severovzhodnik, jugozahodnik, ni važno, kaj piha, samo pojdite. Pa še dobra rekreacija je. Od tega sem se naučil res ogromno! Če bi moral predpisati nek recept, ki najbolj pomaga pri učenju jadralnega padalstva, bi izpostavil »groundhandling«. Preleti pridejo počasi in precej naravno v podzavest posameznika. Toda najprej se moraš naučiti tehnike samega letenja in rokovanja s padalom. Težko je med preletom razmišljati o splošnem vetru, dolinskem vetru, konfiguraciji terena, času dneva, itd. če še ne obvladuješ padala. Zato čim več igranja s padalom na travniku!

Zadnja štiri leta sem poletil v Bohinju in

vozim tandeme. Tudi tu se človek ogromno nauči. Ko vozim tandeme, letim brez variometra. To sem se odločil prvo sezono letenja s tandemom, ko sta me dva potnika panično vprašala, če je to alarm in bomo strmoglavili. V bistvu precej pametno vprašanje z vidika potnika. Naučil sem se uživati v tišini brez piskanja. No...razen kričanja, govorenja, včasih tudi bruhanja potnikov. Sedaj tudi vedno več samostojnega letenja opravim brez variometra. Posebej jeseni, pozimi in ko nisem ravno motiviran za kakšen dolg prelet. Poskusite! Neverjetno, kako se čuti izostrijo. Vzemite si to kot vajo. Sredi letenja izklopite variometer. Najprej se boste počutili izgubljeni, a brez skrbi. Sčasoma se telo privadi in mislim, da se tako tudi izboljšuje kakovost letenja, ko letiš z vključenim variometrom. Ko se odpravim na resen prelet in na resno letenje, instrumente seveda vzamem s seboj. Zgodilo se je že, da sem na vrhunski letalni dan pozabil instrument doma. Pa se vseeno da leteti, takrat sem letel okoli šest ur. Res pa je, da sem bil bolj utrujen kot ponavadi, saj čuti delajo precej bolj intenzivno kot z instrumenti.

#### DOVOLJ NAKLADANJA

Sedaj, ko sem sredi pisanja, se mi misli kar vrstijo. Napisal bi lahko celo knjigo. Toliko dogodivščin, zgodb, stvari, ki sem jih že naredil, stvari, ki bi jih naredil drugače, in predvsem stvari ki jih še bom naredil. Tako da bo treba tole hipnozo počasi ustaviti...in glej glej...po treh urah pisanja je desno od mene še vedno okno moje sobe...in na drugi strani okna še vedno megla...in na koledarju piše 10.11.2011. Enajst let po začetku moje jadralno-padalske odisejade se nisem niti malo naveličal letenja. Prav nasprotno, še bolj si ga želim. Včasih sem hodil letet vedno, ko ni deževalo, danes bolj izbiram dneve. Bi rekel, da poskušam izbirati »jagodo« na vrhu smetane. Uživam tudi v desetminutnem zimskem poletu v dolino, vedno bolj mi je pri srcu hoja z gorskim padalom in letenje v dolino, tudi OLC-manija me počasi mineva. Nekako »back to the roots«. Vseeno pa komaj čakam, da se aprila 2012 vidimo v zraku, mogoče celo nad Triglavom... Naslednji članek, ki ga bom mogoče napisal, bo o letenju po Julijcih. Ampak nič ne obljubim!

OVER AND OUT

Pripravil: Matic Erbežnik



## DOPUSTOVANJE

# 2365 metrov nad morjem - Tahtali

Ekipe DJP Albatros Celje v različnih postavah so že tri leta zapored dopustovale v Turčiji na območju Kembra, ki leži okoli 50 km južno od Antalye. Destinacija je zanimiva predvsem zaradi nizkih cen aranžmajev, gostoljubnosti Turkov, dolgih peščenih plaž, čistoče in še bi lahko naštevali. Najbolj je privlačno to, da je v bližini gora Tahtali, visoka 2365m, do koder je speljana gondola, ki je druga najdaljša na svetu. Je zelo hitra in moderna, saj s 750 m do vrha prepelje potnike v dvanajstih minutah.

V letu 2009 smo prvič dopustovali v hotelu Sailors beach club v kraju Kiris. Preko prijatelja, turističnega vodiča, smo uspeli pridobiti dovoljenje za letenje in tako smo jaz, Miran Drač in Samo Zupanc leteli s Tahtalija. Takrat na vrhu še ni bilo urejeno vzletišče, so nam pa po treh poletih prepovedali nadaljnje letenje. Po prihodu domov sem v imenu našega društva na turško ambasado naslovil prošnjo za ureditev vzletišča in s tem tudi dovoljenj za letenje. Na prošnjo so nam odgovorili pozitivno in obljubili, da bodo začeli z urejanjem, vendar v letu 2010 še nismo mogli leteti s Tahtalija, leteli pa smo pri našem turškemu prijatelju Arifu, ki je prav tako jadralni

padalec v kampu Sundance v mestu Tekirova. Tukaj se leti ob morju, z vzletišča, visokega 150 m nad morjem, kjer je letenje podobno letenju na Kaštelirju. Naokoli je še nekaj vzletišč na višini okoli 1000 metrov. S terenskim vozilom so nas odpeljali tudi na goro Olympos, kjer je lepo urejen štart – vzhodni in zahodni, vendar pa zaradi premočnega vetra nismo mogli leteti. Olympos je prav posebna gora, saj na več koncih, verjetno zaradi plinov, gori večni ogenj.

V letu 2011 me je prijatelj Arif obvestil, da je na gori Tahtali že vse urejeno za letenje. Na vrhu gore so uredili vzletišči na jug in na zahod, za naslednje leto pa načrtujejo še ureditev severnega vzletišča. Vzletišči sta tlakovani. Hkrati so začeli polete s tandemi, ki pristajajo na plaži v mestecu Tekirova. Tandeme vozijo izkušeni piloti podjetja Escape. Uredijo tudi logistiko za pilote, ki letijo sami. Letos sva letela samo jaz in Samo Zupanc, tretji pilot, Tone Povše, pa je imel težave z nogo. Cena za prevoz z gondolo je 19 EUR, za povratni transfer iz hotela, v eno smer je približno 20 km, ter za prevoz z gondolo pa je bila cena 31 EUR. Tandemske polete sta si privoščili

tudi najini ženi, Marjana in Saša, saj je tu največja višinska razlika na svetu za letenje s tandemom in je bilo po njunem pričevanju vredno vplačanega denarja.

Letenje s Tahtalija je namenjeno bolj izkušenim pilotom, pa tudi dokumentacijo je potrebno imeti urejeno. To pomeni izpit za jadralnega padalca, zavarovanje v primeru nesreče, GPS in UKW postajo na njihovi frekvenci 145,400 MHz. Spremljevalna ekipa je prisotna do vzleta. Med poletom tudi obveščajo o smeri vetra na pristanku. Letos nam je na žalost vreme malo nagajalo, tako da sva odletela samo dvakrat. Na gori Tahtali je tudi web camera, preko katere je možno spremljati dogajanje v treh smereh, mirujoča slika pa se zamenja vsako minuto. Polet navzdol traja najmanj pol ure. O termični aktivnosti in možnosti lokalnih preletov v različnih obdobjih se bo dalo več povedati ob koncu letošnje sezone, glede na pridobljene izkušnje lokalnih in tujih pilotov.

Drugo leto bomo šli zopet. Mogoče za dva tedna, saj si želimo leteti tudi na drugih destinacijah, za kar pa je en teden definitivno premalo. Vsako leto na spletni strani DJP Albatros Celje v mesecu juliju objavim datum odhoda, ceno, ime hotela in kraj. Pridruži se nam lahko kdorkoli od slovenskih pilotov in njihovih družinskih članov. Povedati je potrebno, da je destinacija zanimiva tudi za družinske člane, saj je obala v Kemeru čudovita, morje toplo, hrana raznovrstna, zvečer pa so tudi obvezne žurke. »All inclusive« je naša stalnica, saj so nam vsi stroški znani že vnaprej. Vremensko in cenovno je najbolj ugoden termin v prvem delu meseca oktobra. Vabljeni prihodnje leto!

<http://www.tahtali.com/english/>

<http://www.tahtali.com/english/webcam.html>

<http://paraglidingforum.com/viewtopic.php?t=39059>

Jani Kanižar, DJP Albatros Celje

Slika: Štart na vrhu Tahtalija





Slika zgoraj: Pristanek v Tekirovi - spodaj: Visoko nad plažami, Tahtali v oblaku



Slika spodaj: Plaža v Tekirovi in Tahtali



## Nasveti

**Nekaj nasvetov za jadralske padalce o tem, kako ohraniti padalo v čim boljšem stanju.**

- Ne izpostavljajte padala sončni svetlobi, ko to ni potrebno. Pred in po letu padalo čim prej pospravite oziroma umaknite v senco.
- Ne vlačite padala po tleh in ne stopajte po njem.
- Ne spravljajte krila preveč na tesno in upoštevajte navodila proizvajalca glede zlaganja prednjega roba.
- Pred pakiranjem očistite padalo vseh vejic in živalic.
- Puščanje padala v pregretem avtu lahko močno skrajša njegovo življenjsko dobo.
- Padalo pospravljajte, ko je popolnoma suho, hranite pa ga v hladnem in suhem prostoru z odprto vrečo.
- Pri pranju padalo najprej razširite na čisto, suho površino in uporabite nežno milo (na osnovi naravnega olivnega olja) in mehko gobo. Uporaba močnejših čistil in topil je zelo odsvetovana.

**Da bi ohranili padalo v dobrem stanju, ne smemo pozabiti tudi na vrvice.**

**Nekaj napotkov:**

- Ne hranite padala zraven toplotnih virov
- v zimskem času so lahko to radiatorji, poletipa že prej omenjeni pregrete avti.
- Ne pospravljajte mokrega padala in ne hranite ga v vlažnem prostoru. Padalo sušite v senci in ne pod direktno sončno svetlobo.
- Tudi za vrvice je vlačenje padala po terenu škodljivo. Ne puščajmo jih na direktni sončni svetlobi na vzletišču po nepotrebnem.
- Izogibajte se vozlom, tudi pri shranjevanju padala.
- Ekstremni ali akro manevri pospešujejo staranje vrvic in to moramo upoštevati in jih pogosteje menjavati.
- Po močnih šokih (sunkovitih odpiranjih po kolapsih) morajo biti vrvice pregledane.
- Splošen pregled vrvic je najbolje opraviti tudi pri nakupu starega padala.
- Tudi zapakirano, neuporabljeno padalo se stara.
- Nezaščitene in zelo tanke vrvice, kakršne pogosto najdemo na tekmovalnih padalih, potrebujejo dodatno pazljivost, saj se hitreje poškodujejo /starajo.

Prevod: Tom Pavlič

# Novičke

Matej Belčič

## Advance

Alpha 5 je lažja kot predhodnica. Izboljšali so prehod zraka med celicami in v prednjem robu uporabili najlonske palčke. Certificirana je z dodatnimi 15 kg nad maksimalno obremenitvijo, tako da jo lahko letite zelo obremenjeno in se poskusite v prvih akro manevrih. Drugače je pa seveda še vedno namenjena začetnikom. Sedež Impress 3 boste lahko dobili tudi v citronasto zeleni barvi (ne samo v vijolični), pa še ustrezen nahrbtnik bodo dodali.

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

## Airdesign

Rise je opravil EN-B test za velikost M (85-105 kg). Model so testirali deset mesecev in pravijo, da so z rezultati zadovoljni. Menda gre za tehnično najnaprednejše padalo v svojem razredu. Za svoje navdušence so pripravili kolekcijo majic.

([www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com))

## Flytec

je za model 6030 (Bräuniger Compeo+) pripravil novo različico firmware-a (3.33c). Večine popravkov bodo veseli tekmovalci. Sedaj je mogoče uporabljati SD kartice, večje od 2 GB.

([www.flytec.ch](http://www.flytec.ch), [www.brauniger.com](http://www.brauniger.com))

## GoPro

je predstavil novi model kamere Hero2. Menda v vsem dvakrat prekaša predhodnico: 2x hitrejši procesor, 2x ostrejšje leče, ... Seveda ohranja vse dobre lastnosti in enostavnost uporabe. Za montažo in atraktivnost posnetka triurnega leta morate poskrbeti sami.

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

## Gradient

Aspen 4 (EN-C) bo kmalu na voljo. Poseben DD sistem omogoča zelo majhno število ušes (48) za pritrditev vrvic. Tudi skupna dolžina vrvic je samo 240 m (velikost 28) kar je 35% manj kot pri modelu Aspen 3.

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

## Little Cloud

francoski proizvajalec, specializiran za mini padala, je predstavil gorsko padalo Kagoo. Ni namenjeno samo spustu v dolino, pač pa lahko z drsnim razmerjem 8:1 tudi pojadrate.

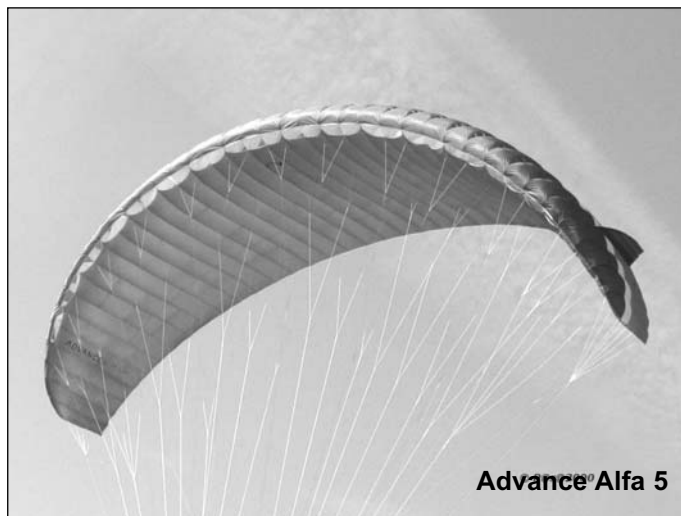
Površina padala je 18.5 m<sup>2</sup>, tehta pa 2,9 kg.

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

## Niviuk

Njihovi testni piloti so zaradi težav z ušesi pri padalih s tremi linijami vrvic (velik upor in veliko zmanjšanje horizontalne hitrosti ali pa jih je celo nemogoče uporabiti) razvili metodi spuščanja B3 (Artik 3 in Kougar) oziroma C3 (Peak 2). Metoda omogoča spuščanje od 5-6 m/s.

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



Advance® Alfa 5



Airdesign Rise



Gradient Aspen 4

## Nova

rezervno padalo Beamer 2 je kombinacija med klasično (v prvi fazi) in vodljivo rezervo. Čas odpiranja je manj kot dve sekundi, hitrost spuščanja pri največji obremenitvi je pod 4 m/s. Lahko padalo Ibex so zamenjali z modelom Ibex 2. Ta je trpežnejši od predhodnika.

Novini testni ekipi sta se pridružila Mario Eder in Mike Küng. ([www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com))

## Ozone

je razvil rezervno padalo Angel. S površino 37m<sup>2</sup> omogoča pilotu s skupno težo 140 kg zelo stabilno spuščanje s 5,5 m/s.

Padalo lahko dobite v dveh velikostih (poleg 37 še 29 m<sup>2</sup>) in ima certifikata EN 12491 ter LTF 91/09. Na osnovi Mantre M4 so skonstruirali lahko padalo LM4 (XXLite). Posebnost je kupola, ki ima samo eno površino. Padalo ni naprodaj in se ne ve, kdaj (če sploh) bo.

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

## Paragliding Winter Cup

bo tudi letošnja sezona potekal od novembra do marca. Upajmo, da bo vreme naklonjeno.

([www.slo-paragliding.com/pwc](http://www.slo-paragliding.com/pwc))

## Sol

je posodobil akro padalo Supersonic, k imenu pa so dodali letnico 2011. Ni certificirano in je seveda namenjeno samo vrhunskim pilotom. Sol trdi, da so z ustreznimi materiali in tehnologijo dosegli zelo gladko površino, zaradi majhne površine pa je notranji pritisk izredno velik. Dobite ga v šestih velikostih.

([www.solparagliders.com.br](http://www.solparagliders.com.br))

## Triple Seven Gliders

Če ste do sedaj s 777 leteli preko Atlantika ali v Avstralijo, boste lahko v bodoče tudi nad slovenskimi tlemi. V letu 2012 bi naj bili na voljo padali razreda EN-B in EN-D (na zgornji meji). Imena padal so povzeli po šahovskih figurah, od manj močnih (EN-A) do močnejših (EN-D). Glede na ekipo je pričakovati solidne in zmogljive izdelke.

([www.????.???](http://www.????.???),

<http://www.paragliding-slovenia.si/forum/viewtopic.php?p=22001#p21915>)

## Popravek

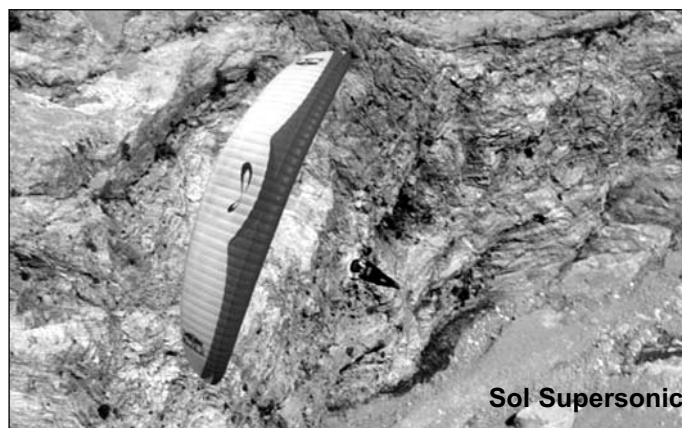
V prejšnji številki smo pomotoma pripisali model Marvel (EN-C) Gradientu. V resnici gre za proizvod Mac Para. Se opravičujemo.



Little Cloud Kagoo



Sol Supersonic 2011



Sol Supersonic



MacPara Marvel



PARAGLIDERS

041 432447 skyeris@gmail.com

DO 15% POPUST V MESECU NOVEMBRU



## DOPUSTNIŠKO LETENJE

# Kanarski otok Lanzarote

Lanzarote je eden od sedmih Kanarskih otokov, oddaljen 120 km od afriške obale. Dolžina otoka je 62 km, širina pa 24 km. Površina otoka je 845,94km<sup>2</sup>. Prebivalstvo: 132.366 ljudi. Gostota prebivalstva: 156,47 preb./km<sup>2</sup>.

Zaradi blage klime ga imenujejo otok večne pomladi, saj turistična sezona na otoku traja vseh 12 mesecev. Ker na otoku ni visokih hribov (najvišja točka je 672m), se oblaki ne zadržujejo in zaradi tega izredno redko dežuje.

Turistični centri so samo na južni obali, medtem ko je večji del otoka zaščiten naravni rezervat, ki nudi idealne možnosti za razne vrste športa ter čudovite sprehode po vulkanih in obalnih poteh. Poleg znamenite, 5 km dolge Famarske plaže, kjer ni nobenih turističnih objektov, obstaja še vrsta divjih plaž z belim, rumenim in črnim peskom. Na jugu otoka so plaže Papagayos s zlatim peskom in kristalno čisto smaragdno vodo, črna Playa Quemada, bele plaže na severu otoka med vasema Punta Mujeres in Orzola.

Narodni park Timanfaya (imenujejo ga tudi Ognjene gore) zajema tretjino otoka. Najdaljši vulkanski izbruh je trajal 6 let, od leta 1730 do 1736. V tem času je debela plast lave pokrila tretjino otoka in izoblikovala neverjetno zanimivo pokrajino, ki spominja na površino kakšnega drugega planeta. Tako je izgledal tudi naš planet pred nekaj milijoni let, preden se je na njem začelo življenje. Na otoku je 300 ognjenikov, noben od njih ni aktiven, vendar na določenih mestih znaša temperatura samo 50 cm pod površino že 300°C. Zadnji vulkanski izbruh je bil leta 1824.

Posebnost na otoku Lanzarote je tudi arhitektura. Samo tukaj se je ohranila tipična kanarska gradnja. Gradi se lahko samo v tem stilu, visokih zgradb ni, razen v glavnem mestu Arrecife, kjer se lahko gradi do 7 nadstropij. Vse hiše so bele barve, okna in vrata pa so lahko modre, zelene, bele ali rjave barve. Tudi reklamnih tabel na otoku ne boste srečali. To, da je večina otoka naravni rezervat in da se ohranja tipična arhitektura, je zasluga legendarnega arhitekta, slikarja in kiparja Cezarja Manriqueja, ki je ogromno prispeval k temu, da otok ni prenatrpan s turizmom in zazidan do zadnjega kotička, temveč je ostal harmoničen.

### Zmajarstvo

Možnosti za letenje:

skoraj vsak dan, saj je dovolj ustreznih mest za start in pristanek za vse smeri vetra. Posebnost je top landing na nekaterih mestih, kjer je laminaren veter. Na Lanzarote je ob koncu vsakega leta mednarodna zmajarska tekma Canarian open z zanimivimi nagradami.

Praktično uvajanje in vodenje nudi: Joša Medved, tel. 0034 -639734319, od začetka oktobra do konca aprila. Vodenje vključuje: dostop do startnih mest in pristančkov, informacije o posebnostih za prelete. To uvajanje za ves otok traja en dan in stane 50 evrov po osebi.

Transport zmaja z letalom: se plača posebej in stane v obe smeri približno 60 evrov (odvisno od letalske družbe).

Najem zmaja: 30 evrov za prvi dan ter 10 evrov za vsak naslednji dan. Ostalo opremo mora prinesiti vsak sam s seboj.

Vzletišča: Severni, severozahodni in zahodni veter: dve vzletišči na grebenu El Risco, za močan in šibek veter, v bližini mesta Teguisse. Top landing možen samo na spodnjem vzletišču, sicer pristanek na plaži v Famari ali na ravnini pod vzletiščem. Greben se rasteza na dolžini 22 km nad naseljem Famara; glej tudi opis poleta nad El Riscom.

Severovzhodni veter: hrib nad naseljem Mala, top landing, možni preleti do severnega rta otoka in na jug do naselja San Bartolome.

Južni in jugovzhodni veter: nad naseljem Macher, preleti do naselja Playa Blanca, nekaterim je že uspel prelet na otok Fuerteventura.

Jugozahodnik, ki piha zelo redko: sedlo La Degollada, pristanek ob solinah.

### Prelet nad grebenom el Risco

Lastovke se spomladi počasi spet vračajo proti severu, dve izmed njih tudi v Slovenijo, kjer bi zima sicer trajala tudi do pol leta, medtem ko na Lanzarote, enem izmed sedmih Kanarskih otokov, ista zima mine kot v enem samem poletu. Tega otoka ni odkril Krištof Kolumb, temveč so ga odkrili zmajarji in padalci, ki ga zaradi stalnih vetrov in ugodnih pogojev za letenje zelo cenijo. Najlepši pa je 22 km dolg greben na severozahodni strani otoka, imenovan El Risco, ki se dviga skoraj navpično

iz razpenjenih valov Atlantika na višino približno 650 metrov.

Predstavljajte si polet na višini kakšnih 1000 do 1500 m, od koder se otok spremeni v podolgovat krožnik, iz katerega štrli vseh 300 vulkanov, okrog in okrog pa ga objema temna modrina oceana. Iz posameznih oblakov se včasih naredi nad celim grebenom kapa, nad katero veter narine zmaja ali padalo. Včasih pa veter v oblaku izoblikuje v vsej dolžini grebena vodoraven žleb, v katerem se lahko pelješ podobno, kot to počnejo surfarji, ki se radi podajo v cev velikega vala. Tukaj pa popolna tišina, samo rahlo šumenje vetra okrog čelade. Žleb iz oblaka, v katerega z zahoda sije sonce, je bel kakor sneg, da kar bode v očeh. Na zunanjem robu žleba te spoštljivo spremljajo galebi, ki se čudijo temu velikemu ptiču, ki si upa jadrati v notranjosti žleba. Res je treba paziti samo na to, da se ne bi ta žleb nenadoma zaprl in te ujel v past, saj če si brez kompasa, v trenutku lahko izgubiš orientacijo in ne veš več, kje bi te lahko čakali skalnati vrhovi grebena, ki je navidezno prijazen zaviti kot v mehko vato. Pod teboj te spremlja dvojni mavrični krog, ki stalno spreminja velikost, odvisno pač od oddaljenosti. Za trenutek se spodaj skozi razpoko v oblaku prikaže obala pod rifom ali pa kakšno obalno mestece na drugi strani otoka in že odhitiš naprej. Zdi se ti, da slišiš svojo najljubšo melodijo, ki pa v resnici prihaja iz srca, ki tej melodiji daje ritem. Od radosti sem kar zavriskal, vendar sem z vriskanjem kmalu prenehal, saj sem pri tem popljuval vezir čelade, ki pa sem ga na srečo lahko dvignil in z rokavico pobrisal notranjo površino. Kakšna škoda, da ravno danes nisem s seboj vzel kamere! Čez slabe pol urice se je oblaki žleb razblinil v nič in bil sem na koncu otoka, nad ostro špico rta, na kateri stoji svetilnik. Še nekaj kilometrov nad odprto morje, nakar zabruna variometer in hitro je treba nazaj k steni natankat višino, saj rif ni slučajno dobil svojega grozečega imena El Risco. Še čudovit pogled na majhen otoček La Graciosa na drugi strani preliva in že sem spet na robu oblaka, ki zdaj nima več žleba. Kot pri poševnem smuku po zasneženem pobočju, vendar tokrat navzgor, se spet zlahka dvignem nad vrh oblaka, kjer srečam še druge padalce in zmajarje, ki so tudi ujeli ta čudoviti dan. Srečam še jato galeb, ki se





vračajo z delovnega dne na smetišču, nato pa zavijem preko Famarskega zaliva proti domu. Po postajici še sporočim čudovite vtise svoji dragi, ki mi ravnokar pripravlja slastno kosilo, nato pa se spustim blizu hiše, v kateri prezimujeva, na ogromno peščeno ravnino, na kateri bi lahko pristal tudi jumbo jet. Vročje je, da pot zaliva oči, zato je treba brž iz vreče, iz overola, iz bunde in majice. Moja draga je spremljala pristanek z balkona in prihiti, da skupaj naloživa zmaja in vrečo. Na hitro skočiva še do zaliva, kjer se na hitro okopam, potem pa na domači balkon z rožami, razkošnim kosilom, čudovitim razgledom in seveda s hladnim pivom, čeprav druge opozarjam na njegovo škodljivost. Ker je moja draga zelo uvidevna, se dela, kakor da z zanimanjem posluša moje današnje letalske vtise, vendar oba veva, da jih je pač treba nekemu povedati, sicer te lahko od prevelike radosti tudi raznese. Kolikokrat sem letel nad domačimi hribi, vendar je polet nad El Riscom nekaj posebnega, čeprav je bistveno nižji. Pa tudi tukaj sem že nešteto letel, a doslej še nista bila niti dva poleta enaka.

Sem prihajajo dnevno letala iz vsega sveta, polna običajnih turistov, pa tudi surfarjev, kite-boardarjev, kolesarjev, zmajarjev, padalcev, ribičev, potapljačev, jadrancev in pohodnikov po vulkanih.

## Padalstvo

**Možnosti za letenje:**

skoraj vsak dan, saj je dovolj ustreznih mest za vzlet in pristanek za vse smeri vetra. Posebnost je top landing na nekaterih mestih, kjer je laminaren veter. Zanimiv je tudi pristanek na plaži v Famari. Posebnost na Lanzarote je letenje v močnem vetru, za katerega pa je potrebno praktično uvajanje.

Praktično vodenje in uvajanje nudiva:

Vodenje: Joša Medved, tel. 0034 - 639734319, ; od začetka oktobra do konca aprila. Vodenje (v slovenščini) vključuje: dostop do startnih mest in pristankov, informacije o posebnostih za prelete. Enkratno vodenje po vseh vzletiščih otoka traja ves dan in stane 50 evrov po osebi.

Praktično uvajanje in šolanje: tudi od začetka oktobra do konca aprila, nudi učitelj letenja Bernd Hoyer (v nemščini in angleščini), ki že več kot 10 let leti na Lanzarote in otok pozna kot svoj žep. Tel. 0034 -639734319, Cena je 50 evrov po osebi na dan.

Opazoval sem mnogokrat, kako so cele skupine padalcev zaman poskušale startati in so zatem samo zavistno gledali zmajarje in vzdihovali: "Danes je za nas pač premočno!" Tudi učitelji letenja, ki so iz Nemčije, Avstrije, Anglije, Finske,

Holandije in iz drugih držav pripeljali sem svoje skupine, so predvajali take vrotolomne prizore, da so se nam vsem, ki smo to opazovali, kar lasje ježili. Učitelj je navadno prijel učenca od spredaj, od strani pa sta vlekla še dva pomagača, nakar so tako, kakor se običajno učijo v šolah letenja, potegnili padalo, ki pa je, še preden se je lahko dovolj dvignilo, vse tri potegnili nazaj in jih prilepilo na zid iz črnih vulkanskih kamnov, ki za startom omejuje polja. Včasih so se vrvice kam zapletle, se pretgale, včasih pa je cela skupina porabila tudi ves dan, da je padalo rešila iz kakšnega bližnjega kaktusa. Seveda so se potem naveličali in vsak dan bolj žalostno strmeli v sicer prelepo nebo nad hribi, ki se dvigajo direktno iz morja. Navadno pa se je ravno takrat, ko je morala padla na absolutno ničlo, nad startom prikazalo najprej rdeče padalo Bernda, za njim pa še njegovi učenci. Ta prizor smo lahko opazovali celo takrat, ko je bilo še celo za nas zmajarje premočno. Seveda je Bernd s svojimi učenci startal čisto pri vzhodu hriba, skoraj že v ravnini in se nato počasi poševno približeval normalnemu vzletišču. Včasih pa je prišel sam tudi na vrh, kjer smo postavljali zmaje. Izstopil je iz avtomobila, že popolnoma pripravljen, odprl prtljajnik, iz njega vzel samo skupaj "namoženo" padalo, na

katerega je bil tudi že pripet sedež in niti se ni trudil, da bi padalo pred startom razprostrl, kot je to običajno, temveč je samo kratko potegnil, šel nekaj korakov za padalom, ki se mu je med tem dvignilo nad glavo, in že je bil v zraku. Odletel je kakšnih 20 km, do konca otoka in se po povratku spet spustil navpično zraven svojega avtomobila, ko smo mi zmajarji bili ravno gotovi s postavljanjem. Kratko in odločno je spustil padalo na tla, ga spet "namožel" in že je odhitel letet še na kakšno drugo mesto. Nekoč sem ga vzel s seboj, ker sem želel posneti njegove letalske umetnosti, v majhno ribiško vasico Tinesar na severozahodni strani otoka. Ker tam ni bilo primerne startnega prostora, je padalo postavil kar pred zadnjo hišo na plaži, izkoristil pritisk vetra ob hiši, po katere fasadi je odkorakal navzgor, kakor da bi se na ta način že rodil, naredil je nekaj krogov nad hišo in izginil na vrh bližnjega, sicer težko dostopnega hriba. Na severni strani otoka, pod razgledno točko Mirador del Rio, kjer se da lepo leteti nad majhnim "barrancom" (sotesko), ki se spodaj konča v prijetnem kopalnem zalivčku s snežno belim peskom, je običajno startal kar na tej plaži in se že čez nekaj minut prikazal na vrhu, kjer so vsi ostali letalci čakali, da se bo veter dovolj umiril. Vse te večšine uči Bernd že več let





tudi druge, ki so pripravljene postaviti na glavo vse, kar so se doslej naučili v normalnih šolah letenja. Zato pa jim Bernd garantira, da bodo tukaj leteli prav vsak dan brez izjeme, saj se bodo pri njem naučili njegove tehnike letenja, pa tudi spoznali vse lokalne in vremenske posebnosti, brez česar pač ne gre. Skupaj potem včasih priletijo do Famare, kjer se spustijo točno pred majhno kavarnico pri Carmelitu. Tam se ob popoldnevih oziroma po uspešnih poletih radi zbiramo zmajarji, padalci in surfarji ob najboljši kavici na otoku, boste noge počivajo na toplem pesku, mi pa si do sončnega zahoda pripovedujemo izkušnje tistega dne.

#### Vzletišča:

Severni, severozahodni in zahodni veter: 2 vzletišči na grebenu El Risco, za močan in šibek veter, v bližini mesta Teguisse. Top landing možen samo na spodnjem vzletišču, sicer pristanek na plaži v Famari ali na ravnini. Greben se rasteza na dolžini 22 km nad naseljem Famara; glej tudi opis poleta nad El Riscom.

Severovzhodni veter: hrib nad naseljem Mala, top landing, možni preleti do severnega rta otoka in na jug do naselja San Bartolome.

Južni in jugovzhodni veter: nad naseljem Macher, preleti do naselja Playa Blanca.

Jugozahodnik, ki je zelo redko: sedlo La Degollada nad mestom Yaiza, pristanek ob solinah.

Vzletišča za letenje v močnem vetru so za vasjo Soo, ob plaži Playa Quemada in drugod; za njih je pa potrebno uvajanje, ki ga nudi Bernd.

#### Klima na Lanzarote

- Od sredine novembra do konca aprila je v Famari in tudi v drugih bolj severnih naseljih zjutraj 18 - 19 stopinj, podnevi pa 20 - 22 stopinj.

- Na plažah so kamnite ograde, ki ščitijo pred vetrom, tako da se za ogrado lahko ogreje tudi do 32 stopinj, če ni oblakov.

- Voda v oceanu okrog celega otoka ima isto temperaturo, v tem času 18- 20 stopinj.

- Na jugu otoka je v teh mesecih zjutraj 19 - 20 stopinj, podnevi pa 22 - 23 stopinj. Na plažah je 27 do 32 stopinj, ker so zaščitene pred vetrom, odvisno od oblačnosti.

- Poleti (od maja do konca oktobra) so temperature 4 do 6 stopinj višje kot v ostalem obdobju.

- Otok je znan po tem, da izredno redko dežuje, in še to samo za kratek čas, nikoli ves dan. Zaradi vetrov in svežih juter in večerov je priporočljiva vetrovka s kapuco.

Info: [sagitario@siol.net](mailto:sagitario@siol.net)

#### Amigos - Atribute to friendship

## Poklon prijateljstvu

S kako čudovitim športom se ukvarjamo, ko križarimo skozi ozračje in skušamo potešiti slo po letenju! Običajno letimo sami in takšni smo. Individualisti. Ne zanimajo nas preveč ekipni športi in gledanje tekem, smo taki, da nekaj radi *počnemo sami* in to je tisto, kar nam je skupnega. Dokaz, da smo nekaj posebnega, je število jadralskih padalcev in zmajarjev v svetu. Niti milijon nas ni, mogoče samo kakih sto tisoč. Popoln primer športa manjšine.

Med kariero sem srečal člane kraljevih družin, filmske zvezde in slavne osebnosti, pa ni nihče od njih v meni prižgal ognja prijateljstva. Pogosteje kot ne sem bil razočaran nad njihovim pomanjkanjem zemeljskih vrednot. Seveda so na svetu dobri ljudje, se pa zdi, da je naš šport združil velik del njih.

Leteti sem začel pred petnajstimi leti in v tem obdobju sem srečal najboljše ljudi na svetu. Čeprav so piloti različnih narodnosti, kultur in okolij, je bilo zaradi skupne strasti do letenja vedno zlahka sklepati prijateljstva.

Šele med zadnjim snemanjem v Nepalju sem se zares zavedel, kako globoko je lahko prijateljstvo. Ko smo se tri tedne potepali s filmsko opremo in potrpežljivo delali z ekipo BBC, smo navsezadnje prispeli do vzletnega mesta v zahodnem Nepalju. Z Bobom sva bila zaradi vznemirjenja skoraj pijana. Vzlet je bil obrnjen proti jugu in greben, ob katerem bi naj letela, se je raztegal v daljavo.

Filmska ekipa se je pripravila na takojšen odhod in čeprav je bil moj obraz kot izklesan, je srčni utrip kazal vse kaj drugega. Adrenalin in bojazen sta drvela skozi moje vene.

Bob je, verjetno zaradi prevelike zagnanosti, neuspešno startal, tako sem bil v zraku prvi. Vzletišče, ki sva ga izbrala, je bilo 200 m pod vrhom, na katerem je bil snemalec Leo Dickenson, tako da bi naju lahko posnel od zgoraj. Bilo je dviganje in bilo ga je veliko. Pridružili so se nama himalajski jastrebi. Nasmeh se mi je razlezel čez obraz, od ušesa do ušesa, ko sem pobiral mimo Leove kamere. Bil sem v nirvani.

Bob me je hitro ujel in kmalu sva bila s stabilizatorji drug ob drugem, med nama je prasketala elektrika gorečih nasmehov, s pogledoma sva bila uprta drug v drugega. Samo midva in jastrebi. Trenutek je bil tako nabit z energijo, da se mi je zdelo, da se mi bo koža kar razpočila. Bil sem sredi Himalaje, se vzpenjal v čudovitih stebrih, z dobrim prijateljem, ki je zrcalil moje početje. Z vsakim pridobljenim metrom se je razgled lepšal in občutek je bil vse močnejši. Kamera je bila namerjena v obraz, leče pa so brnele in trzale, ko je skušala izostriti sliko. In ko sva se vzpenjala, so me občutki vse bolj prevzemali. Bob se je oglasil po radijski postaji, skušal sem odgovoriti, pa je glas kar izginil in namesto besed iz ust so iz oči privrele solze. Občutek je bil vse preveč oseben, da bi ga videl ves svet. Bilo je samo med menoj in Bobom. Izključil sem kamero, odgovoril Bobu in na hitro posmrkal, preden sem jo spet vključil.

Šele pred kratkim sem začel zares ceniti prijateljstvo. Odnos, ki je sčasoma in včasih na velike razdalje, mukoma napredoval. Bob je prijatelj, na katerega se lahko zanesem tako močno, da bi mu zaupal življenje. Ko sva imela v Himalaji cele tedne za družbo samo drug drugega, najino prijateljstvo ni zahtevalo nobene truda ali besed, da bi ga lahko ohranila. Če ne bi bilo letenja, ne bi srečal Boba in prav gotovo si ne bi drznil v Indijo ali Nepal po avanture.

Smešna plat zgodbe pa je, da čeprav zares uživam v individualnosti letenja, ni ničesar lepšega, kot če ob meni leti dober prijatelj.

Prosto letenje mi je dalo veliko, kdaj pa kdaj pa mi je tudi kaj vzelo. Nekaterih, ki so sledili svoji strasti, ni več. živo se jih spominjam, kot da bi še kar leteli skupaj. Spoznal sem, da je pri prostem letenju, pa naj bo tekmovalno ali kar tako, nemogoče skriti nasmeh, veselje in tisti "juhu" vzklik, ki neizbežno sledi.

Avtor: Rob Whittall  
Prevod: Matej Belčič

## O LETENJU BREZ VARIOMETRA

# Piljenje občutkov

Lani sem izgubil vario in nekako mi ni uspelo nabaviti drugega. V začetku sem ga pogrešal in zavedel sem se, kako zelo sem odvisen od njegove pomoči. Sedaj pa uživam v letenju brez njega in ne nameravam kupiti drugega.

Odkar letim brez varia, sem postal bolj dojemljiv za gibanje in občutek zraka okrog mene. Če verjamete ali ne, mi to občutno pomaga pri jadraniu in pobiram boljše kot kdajkoli prej! Lažje najdem dviganja, saj sem, namesto da bi poslušal vario, osredotočen na šum vetra mimo sedeža in vrvic in na svoje občutke.

Ker nas večina vedno leti z variom, si ne vzamemo časa za analizo občutkov in šuma vetra med letenjem. Zakaj? Ker smo že izvedeli, da se nekaj dogaja. Ker nas mala škatlica s hrupom opozarja, da smo v dviganju ali spuščanju. To pomeni, da ne izrabimo celotnega potenciala ozračja, ker sploh nismo uporabili lastnega uma za obdelavo različnih dogodkov in občutkov.

Poleg tega moraš brez varia veliko bolj razmisliti o svojih odločitvah, saj se moraš odločiti pravilno, sicer boš scuril. Še ena pozitivna stvar je, da je brez te škatlice, ki neprenehoma vrešči, tišina. To mi pomaga, da se sprostim in če je res turbulenten dan, sem brez vreščanja lahko bolj samozavesten ob močnih

pogojih. Neverjetno, koliko slabši je občutek v močnih, divjih stebrih, ko ti vario tuli na uho, v primerjavi s samo pišem vetra in občutkom dviganja.

Ne pravim, da se morate znebiti varia, mislim pa, da ni slabo vaditi letenja brez njega in tako izpiliti svoje znanje, boljše razumeti tok zraka in kako padalo reagira nanj. Ko boste naslednjič leteli na kak dober dan, izključite vario in poskusite brez njega. Presenečeni boste! Na začetku je čudno, kmalu pa se boste počutili dobro in samozavestno.

Ne pozabite, da vas pri letenju vse, kar vas sili uporabljati možgane, napravi za boljšega pilota. Vario vas ne sili uporabljati možganov, pač pa jih med letenjem nadomešča. Toliko pilotov sem že slišal reči, da so scurili, ker so se spraznile baterije ali ker se je vario pokvaril. Dajte no, to je izgovor, odvisnost! Torej naslednjič, ko boste imeli možnost, poskusite!

Zagotovo je veliko pilotov, ki ne bodo hoteli leteti brez svoje "duše", veliko pa vas bo bogato poplačanih.

Srečno in varno letenje,  
Rob in ekipa

Avtor: Rob Whittall

Naslov originala: Hone the feeling

Prevod: Matej Belčič



Zastopamo in prodajamo

**Airwave**



**ADVANCE**

TEAM

**5**

**NIVIUK**

**BRAUNIGER**  
FLUGELECTRONIC



Damjan: 031 336441

Anže: 041 864223

info@lintvar.si

www.lintvar.si



## CUMULONIMBUS

# Preživeli

Sobota, 26. julij 1997. Imel sem občutek, da tega dne ne bi smel leteti. Z Matkom sva vstala ob šestih, v naglici pobrala opremo, se stuširala in se napotila proti Buzetu, kraju tekmovanja. Vreme ni bilo najboljše. Vozila sva skozi plohe in termometer v avtu je kazal 16 stopinj Celzija, zelo nizko glede na letni čas. Bilo je prvo uradno hrvaško tekmovanje v jadrlnem padalstvu. Ko sva prispela, je bila ekipa že zbrana: Boris, Kruno, Karlo, Danko, Bozo, Radovan, Srečko, Leo, Zlatibor, Joža in Sandi. Komaj kdaj se srečamo, tako smo posedeli ob kavi. Bil sem v organizacijskem komiteju. Strinjali smo se, da se pred poldnevom odpravimo na vzletišče na "Raspadalici", kamor sem z avtom sledil Karlu.

Tam sem bil prvič. Vzlet je obrnjen proti jugu, 560 m nad morjem. Je dovolj širok, da dovoljuje start štirim padalcem hkrati, vendar razmeroma kratek in strm. Samo 100 m niže je železniška proga. Bilo je vroče, kakih 27 stopinj Celzija in četrtnina neba je bila prekrita s čednimi kumulusi. Dogovorili smo se o nalogi tekmovanja in opravili posvet s piloti. Start naj bi bil ob 14:30, marker pa bi moral biti postavljen na travniku pod železniško progo. Prva obratna točka je bila cerkev Črnica, zahodno od starta, nato cerkev Sv. Tomaž na vzhodu, zatem večje križišče južno v Buzetu, nato pa ponovno cerkev Črnica. Pristanek je bil nedaleč, severovzhodno od Buzeta. Umaknil sem se množici, da bi se zbral in sprostil. Zamislil sem si idealen vzlet in izvrstne letalne pogoje. Če bi bil sam, tega dne prav gotovo ne bi letel. Težko je pojasniti, vendar se je v meni vklopil nek intuitivni alarm. Toda bil sem predsednik največjega in najbolj aktivnega hrvaškega kluba in moj ego bi se razsul, če bi se brez razloga odrekel startu. Prvi je vzletel Leo, nato Danko. Oblekel sem kratke hlače, svežo majico, belo bombažno srajco in tanek »windstopper« jopič. Na levo nogo sem pritrdiril Aircotec Top Navigator ter nastavil in preveril radijsko frekvenco. Preveril sem tudi rezervo, za vsak primer, če bi jo potreboval. Startal sem ob 14:05 iz prve. Po prvem dviganju sem s Top Navigatorja odčital informacijo o vetru: Z-JZ, 16 km/h. Leteli smo vzdolž grebena, z nekaj termike v pomoč vetru. Čeprav je bilo vroče, sem iz

stranskega žepa vzel rokavice in si jih nadel. Ob grebenu smo jadrli do 14:25, pet minut pred predvidenim startnim markerjem. Na vzhodu smo lahko videli čudovito planino Učko, ob njej se je dvigal velik Cu-nimbus in izlival dež. To nas ne bi smelo skrbeti, sem si mislil. Bilo je 20 km proč in nizveter. Deset minut pred startom sem pridobil spodobno višino. Lepa, konstantna termična dviganja od 0.5 do 3 m/s. Ob 14:25 se je moj inštruktor Danko po radiu posvetoval z zemeljsko ekipo. Po kratkem posvetu so sprejeli odločitev, da tekmo prekinemo. Razlog je bil prekomerni vertikalni razvoj, ki so ga opazili nekaj km severneje, nad goro Žbevnica (1014 m). Sledilo je radijsko sporočilo: "Tekmovanje je prekinjeno, prosimo odpravite se proti pristanku." Zvenelo je umirjeno - nobene naglice, nobene panike. Tako sem odletel proti jugu, proti soncu in belim puhastim oblakom. Črna pošast, ki se je bližala s severa, me ni skrbelo. Velika napaka! Leo je bil kakih 150 m JZ in 50 m nad menoj. Zahodno nad mano sem opazil Danka in Karla, ki sta napravila velika ušesa. Ostali so bili nekje zadaj, v smeri S in SV. Bil sem na 1300 m in ob 14:30 sem se odločil za svoj prvi B-stall. Do 1000 m sem se spuščal s 7 m/s. Nato se je B-stall deformiral v rozeto, kot pri frontalcu, s stabilizatorji naprej. Ni mi bilo všeč, zdelo se je zastrašujoče, zato sem se izvlekel iz B-stalla, napolnil in stabiliziral kupolo in ponovil B-stall. Čez nekaj minut sem pogledal na vario in presenečen ugotovil, da se dvigam z 2 m/s. Pogledal sem navzgor in tam, kjer se je baza oblaka spustila na 1300 m, videl Lea, kako ga je potegnilo v oblak. Preden je bil notri, me je fotografiral. Čez nekaj sekund, ko sem se z B-stallom dvigal 5 m/s, sem predrl bazo oblaka in moj svet je postal bel. Bil sem popolnoma miren. Sem zelo blizu robu oblaka. Imam Top Navigator z GPS funkcijo kompasa. V južni smeri ne bi smel biti problem priti iz oblaka, vendar izgubljam dragocen čas, ko se zafrkavam s kompasom in pospeševalcem. Navigacija samo po kompasu ni lahka. Zaradi zakasnitve kompasa se usmerjam proti jugu, v resnici pa letim na sever. Ne verjamem očem. Iгла na varju je ponorela. Trepeta pri 10 m/s. Ko

me temen vrag vse bolj tesno objema, brez strahu prvič v življenju napravim poln frontalni kolaps. Kljub temu ostaja hitrost dviganja nespremenjena. V mislih mi odmeva: Davor, posesalo te je v kumulonimbus. Prebral sem veliko poročil o nesrečah, pa se ne spomnim nobenega, kjer bi kdo preživel. Postaja mrzlo, zelo mrzlo. Vlaga kondenzira na obleki, nato dežuje in voda zmrzuje na mojih poletnih oblačilih. Po radiu je panika. Kriči: "Davor, kje si? Radovan, prosim oglasi se..." "Obupan glas dvakrat zavpije: "Davor, v nobenem primeru ne vrzi rezervo!" Deset minut je, kar sem vstopil v to pošast in moja višina je skoraj 2600 m. Moje misli so v čudnem stanju. Sem miren in sproščen. Ni mi mar za paniko po radiu in za nasvet, ki se zdi nepomemben. Namesto tega se moje misli ukvarjajo samo z eno stvarjo: moram se segreti. Zaščititi se moram pred vetrom, dežjem in ledom, se zaviti v kaj, drugače bom zmrznil. Popustim frontalni kolaps in se odločim, da vržem rezervo. Tako lahko povlečem padalo k sebi in se vanj zavijem, da mi nudi nekaj zavetja. Ko popustim, vario ponori. Kaže proti 18 m/s. Povlečem levo A »gurtno«, vrvice postanejo ohlapne in začnem spiralo. Sežem po ročici rezerve na desni in jo odvržem v temno godljo. Groza, strah: nerazvita rezerva mlahavo obvisi na koncu vrvic, nad kupolo nimam nadzora. Na levi je v kravati. Še vedno se s strahovito hitrostjo dvigam in celo večnost traja, da se rezerva razvije. Čez nekaj sekund zaslišim pridušen pok. Vidim, kako se rezerva odpre in prehiti padalo. Hvala Bogu! Eksplozija adrenalinske energije mi omogoči, da povlečem kupolo in vlažen najlon ovijem okoli tresočih golih nog. Po radiu sporočim da sem še živ, na 4500 m, in se z rezervnim padalom še vedno dvigam z 10 m/s. To je moje zadnje javljanje po radiu... Kasneje mi je Boris povedal, da se je zgrozil ob neizprosni kričanju varia, v nasprotju z mojim glasom, ki je bil umirjen. Po radiu slišim: "Kje je Davor? Davor, poklič nas!" Dragi prijatelji, mislim, da vas sedaj ne morem poklicati, ker moram hraniti vsak delček energije, ki bi lahko pomenila razliko med življenjem in smrtjo. Spominjam se poročila o nesreči z zav-



itim padalom med daljšim spuščanjem. Toda če pogledam navzgor, je češka Sky Systems 32 metrska rezerva stabilna in napeta. V nekaj trenutkih postaneva zaupna prijatelja. Toča bije po meni, leti iz vseh smeri, bobni po čeladi, sedežu in kupoli. Vario ječi z nemogočimi zvoki, vendar ga ne upam pogledati, da se ne bi zaradi številke onesvestil. Premetava me v vse mogoče smeri. Obkrožajo me bliski in osvetljujejo dolgočasno sivino levo, desno, spodaj in zgoraj. Vsakih nekaj sekund sledi blisku svetlobe grmeča eksplozija. Kako daleč je bil ta? Če me zadene strela, bom v trenutku scvrt. Davor, možnosti, da preživiš so ničla, čista ničla, sprejmi to kot dejstvo. V položaju zarodka obupno prosim Boga, da mi reši življenje. Bo veliko ljudi na pogrebu? Najlažja smrt bi bila, če bi omedlel zaradi pomanjkanja kisika, padel v rezervo in nato trdo treščil v tla. Oče, ki živi blizu Reke, ali ve, da sem nad njim, njegov edini sin, in da so to moji zadnji trenutki? Nato me prešine nekaj drugega. Davor, kakšne misli pa so to? Ne smeš se vdati, še si živ. Si storil vse, da se zaščitiš? Bežen pogled na vario mi pove, da sem na 6000 m! Na tej višini bom omedlel zaradi pomanjkanja kisika ali pa zmrznil. Zavestno začnem dihati hitreje, hiperventiliram, da se brez kisika ne bi onesvestil. Zrak postaja grozno mrzel. Sem v kratkih hlačah, na skoraj 20000 čevljih, z vetrom, ki brutalno piha. Ne, ne smem si privoščiti, da bi me zeblo! Spominjam se prijatelja Kalmana. V Himalaji, na gori Pisang ga je zasul plaz in preživel je z odprtim zlomom noge. Imel je ogromno željo živeti, ni si mogel privoščiti, da bi zmrznil, posebej pa ne, da bi se vdal. Davor, prepovedujem ti, da bi te zeblo, tega si sedaj ne moreš privoščiti! Kako visoko bom šel? Za kako dolgo? Kje sem? Kdaj in kje bom prišel iz oblaka? Spet se umirim. Prav sedaj je vse v tistih drobčenih stvareh, ki pomenijo razliko med življenjem in smrtjo, si mislim. Kaj lahko napraviš zase, dokler si še pri zavesti in v redu? Z zadnjimi molekulami energije sprostim desno roko, potegnem kupolo s hrpta in jo skušam oviti tudi okrog sebe. Počutim se šibak. Če omedlim, je pomembno, da se ne zadušim. Sklonim glavo in jo naslonim na prsi, tako da bi lahko dihal, čeprav ne bi bil pri zavesti. Pomembno je tudi, da ne zmrznem. Zato preverim, če je kupola dobro ovita okrog mene. Pretvarjam se, da sem omedlel, pustim roke, da mahedrajo in zdi se v redu. Se bo kupola zapletla z rezervo? Cu-nimbus me vleče

više, na 6500 m s hitrostjo 20 m/s. Mraz je neznosen. Najhujši je leden veter, ki piha med mojim hrptom in sedežem, kjer nisem zaščiten. Nožne vezi me režejo v dimlje, da moje telo prebada bolečina, vendar to v primerjavi z vsem drugim ni nič. Rezerva kroži in poskakuje okrog mene. Ne vem, če je nad ali pod mano. Po pravici, ni mi mar. Nato se začnem spuščati. Z -3 do -17 m/s, dokler ne dosežem 3300 m. Nato se spet dvignem do 5500 m, potem se spet spustim. Nenadoma nekaj zagledam. Zemlja! Ne morem verjeti očem. Upanje narašča. Mogoče bom preživel. Zemlja, mati zemlja obstaja, tukaj je! Gledam jo, potujem proti njej. čudovito jezero, gozdovi, narava. Toča leti skoraj vodoravno, se topi, segreje ter se spreminja v velike dežne kaplje. Rezerva pa poskakuje in se vrti brez nadzora. Popolnoma nova situacija. Povsem se osredotočim na naslednjo travmo: pristanek. Skušam se znebiti kupole, zavite okrog mene, da bi jo delno sprostil in bi nudila nekaj odpora ter upočasnila padanje. Toda preveč sem zavil. Pogled na pokrajino se slabša. Letim proti daljnovodu in požganem gozdu z ostrimi, golimi vejami, ki štrle v vse smeri. O, ne! Po vsem, kar sem prestal, bom končal na daljnovodu ali preboden z suličasto vejo. Davor, ne bodi nehvaležen za čudež, ki ti je omogočil iz Cb brez poškodb! Razmišljam o pristanku. Nad tlemi letim, kot da bi se peljal po avtocesti. Stegnem se in skušam stisniti nogi, da bi se lahko skotalil, ko pristanem. Daljnovod preletim za nekaj metrov in z air-bagom, ki ublaži udarec, zadenem v drevo. Stojim na nogah, premražen, moker, prestrašen, pretresen, toda še vedno živ in popolnoma nepoškodovan! Zdi se nemogoče! Tresem se od mraza. Lije kot iz škafo. Na Top Navigatorju vidim, da sem od tam, ko me je oblak posrkal, preletel 21 km. Podam se na cesto in stoječ na sredi skušam s palcem ustaviti avtomobile. Vendar me le obidejo. Tresoč se, pešačim. Mislim si: Davor, izgledaš kot gozdni škrat, popolnoma premočen, z nahrbtnikom na glavi, pokrit z listjem in gmoto najlona v rokah. Le kdo bi bil dovolj neumen, da bi te vzel v avto? Sproščen sem. Ne gre več za življenje ali smrt. Kmalu pridem do vasi Sušnjeveca. Civilizacija, ljudje! Mimo pokopališča se približam novi hiši. Znaki življenja: otroško kolo, avto, orodje in druge stvari okrog. Svoje leno telo zvečem po stopnicah v prvo nadstropje, pozvonim in potrkam. Pojavi se možak. Ne morem ustaviti izliva čustev: "Prosim,

oprostite! Letel sem s padalom in potegnil me je viharni oblak. Premražen sem in v šoku. Lahko pokličem prijatelje? Prosim, pomagajte ..." Branko Raber me sprejme v svoj dom. Čudovit človek. Dam mu številko društva. Njegova žena me zavije v odejo, da bi se segrel. Povem jim: "Res je čudež, da sedaj govorim z vami ..." Stuširam se in topla voda odplakne umazanijo, pot, strah in šok. Na balkonu, kjer sije sonce, pijemo čaj. Nebo je kristalno jasno in o viharnem oblaku, s katerim sem se bojeval ves popoldan, ni sledu. Ob 4:00, samo uro in pol potem, ko me je posesal Cu-nimbus, se je začel popolnoma nov dan.

### Ostali ...

Moj inštruktor Darko je po nekaj negativnih zavojih, ki so se končali s full-stallom, pristal na travniku. Karlo je padel v negativce blizu zemlje. Na 30 m je vrgel rezervo, ki se je komaj odprla. Pristal je nepoškodovan, ker je kupola zadela stember daljnovoda, se raztrgala in prevzela njegovo težo. Srečko je povlekel vse »gurtne« na eni strani, nov manever v jadrlnem padalstvu. Padalo je šlo v strmo spiralo, ki jo je držal kakih 20 minut, povsem blizu baze oblaka. Pozneje več dni ni čutil rok. Radovan je napravil velika ušesa in pustil odprtih samo nekaj celic. Še vedno se je dvigal z 10 m/s, vendar ga je končno Cb izpljunil. Povsem dezorientiran ni mogel pravočasno napolniti kupole in je trdo udaril v tla. Bil je precej potolčen in z zvitim gležnjem, vendar nič hujšega. Kruno je napravil full-stall, ko pa ga je popustil, je padalo šlo v kravato, tako da je vrgel rezervo. Viharni oblak mu je bil prihranjen. Toda ni mogel privleči kupole in je trdo udaril v tla in si poškodoval vretenca, vendar brez resnih posledic. Lea je viharni oblak postregel na enak grozovit način kot mene. Ni vrgel rezerve (imel je oblečen smučarski jopič), pač pa je vzdrževal poln frontalen kolaps kupole, tako da je dal noge v A »gurtne«. Treščilo ga je v gozd blizu Učke. Lahko bi gorelo sedem sveč, pa smo vsi preživeli. Zvečer smo se razkomotili v penzionu in vse prisotne povabili na večerjo, da proslavimo novo rojstvo. Šli smo v restavracijo s simboličnim imenom - Fortuna. Po večerji sem šel v posteljo. Zahvalil sem se Bogu, da mi je rešil življenje, in popolnoma izčrpan zaspal.

Avtor: Davor Jardas  
Naslov originala: The Croatian Survivor  
Prevod: Matej Belčič

Opis športne miniaturne kamere

# GOPRO HD HERO2

Vsem poznana miniaturna športna kamera GOPRO HD HERO je osvojila svet s svojo majhnostjo, kvalitetnimi posnetki in uporabnostjo. Pred nekaj dnevi je ameriško podjetje predstavilo naslednico, kamero GOPRO HD HERO2, s katero naj bi bila kakovost snemanja in uporabnost še večja.

Oblika same kamere ostaja bolj ali manj podobna, glavne spremembe se skrivajo v notranjosti:

- 2x hitrejši slikovni procesor
- 2x ostrejša steklena optika
- 11 MP tipalo, možnost nastavitve kota snemanja pri 1080p in 720p (90, 127 in 170 stopinj)
- super slow motion posnetki (100 fps) možnost daljinskega upravljanja (pride kmalu)
- prenos v živo (pride kmalu)

Po primerjalnih posnetkih sodeč (na portalu Youtube), je optika nove kamere boljša od predhodnice, večjih razlik pa sicer ni. Kamera se bolje obnese predvsem v manj idealnih pogojih – manjša svetloba, direktna sončna svetloba... Uporabna se mi zdi tudi dodana možnost svoje izbire kota snemanja. Tudi tokrat so si pustili maneverski prostor za dodatke kameri. Če je izdaji HD HERO kamere kasneje sledil dodatek LCD zaslona, po izdaji HD HERO2 napovedujejo daljinsko wi-fi upravljanje in možnost prenosa v živo. Daljinsko upravljanje naj bi bilo

mogoče z do 50 kamerami hkrati in z velikim dosegom, omogočen naj bi bil Wi-Fi video/foto predogled. Kamero bomo lahko kontrolirali enostavno z GoPro aplikacijo na mobilnih napravah. Še posebej težko pričakovana novost bo vsekakor prenos videa in fotografij v živo, tudi direktno na internet.

Cena kamere ostaja enaka (349 EUR), naročite jo lahko v kompletu z različnimi dodatki: „Outdoor“ verzija – s trakom za pritrnitev na glavo oz. čelado, „Motorsports“ - z vakumsko pritrčitvijo in „Surf“ verzijo – z dodatki za surfanje.

Za jadralno padalstvo je najbolj primerna „Outdoor“ različica, ki poleg kamere vsebuje ohišje z navadnimi in vodoodpornimi vrati, sistem trakov za nameščanje v stilu čelne svetilke, 2 ravni in 2 ukrivljeni plošči za pritrnitev na površino.

Upam, da bo podjetje GOPRO nadaljevalo z zanimivimi produkti in rešitvami, mogoče bo kdaj v prihodnosti kamera kar sama izbrala in uredila posnetke v končni film :)

Kamero lahko naročite tudi v spletni trgovina PARADAIS

[www.slo-paragliding.com](http://www.slo-paragliding.com)





**SKYWALK**  
PARAGLIDERS  
www.skywalk.info

WALK WITH US



**MESCAL<sup>2</sup>**  
JET FLAP fun cruizer-LTF 1

**TEQUILA<sup>2</sup>**  
JET FLAP freerider-LTF 1-2

**ARRIBA**  
JET FLAP lightweight glider-LTF 1-2

**CHILI<sup>2</sup>**  
JET FLAP high end freerider-LTF 1-2

**CAVENNE<sup>3</sup>**  
JET FLAP sportster-LTF 2

**POISON<sup>2</sup>**  
JET FLAP race carver-LTF 2-3

**JOIN'T<sup>2</sup>**  
JET FLAP tandem-LTF 1-2

OSTALA OPREMA  
**CULT X<sup>C</sup>**  
sedež za rekreativce

**RANGE**  
sedež za tekmovalce

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



**AIRFER**  
PARAMOTORES



**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

POKLIČI, TESTIRAJ !!

041 953 370

Novo pri Paratechu

Sedež R1

Tandem EN - B

Pbi6

SpeedRider

P180

EN - A

P12

EN - B

P28

P45

P45 light

EN - C

P81

**PARATECH**.CH  
Peace of Mind



GREENb BLUE RED

-SEDEZI GREY -

-VODLJIVE REZERVE ORANGE ST-

NOVA REZERVA ORANGE CROSS

Zastopa in prodaja

Klavdij Rakušček

jelkin.hram@siol.net

**AIRCROSS**.eu  
high performance gliders

Ucross EN C

Usport EVO EN D





# ZADNJA STRAN REKLAMA AIRSYSTEMS - ISTA KOT PREJŠNJO ŠTEVILKO