

Oktober 2011

za interno uporabo

poštšina plačana pri pošti 4240 Račoveljica

TISKOVINA

ikar



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

interno glasilo za jadralne padalce in zmajarje





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



gsm: 031-304-543

e-mail: mistydule@gmail.com



**SOL
PARAGLIDERS**



WWW.PARAGLIDERS.SI



JOC SENICA gsm: 041 504 716



ZVEZA ZA PROSTO LETENJE SLOVENIJA

Obvestila

OBVESTILO SEMINAR T - U

Vsakoletni seminar za podaljšanje pooblastil pilot tandem in učitelj jadralnega padalstva bo v soboto, 03. 03. 2012, v seminarском prostoru V PICERIJI pod JENKOVO LIPO v vasi GRAD - Cerklje na Gorenjskem s pričetkom ob 9. uri. Seminar organizira Kimfly, d.o.o., s pooblastilom Ministrstva za promet.

Cena seminarja je 80 evrov + ddv. Za udeležbo nujne predhodne prijave na mail: kimfly@siol.net

USPOSABLJANJE ZA PRIDOBITEV POOBLASTILA UČITELJ JADRALNEGA PADALSTVA

Kimfly, d.o.o., organizira usposabljanje za naziv učitelj jadralnega padalstva. Program usposabljanja se prične 01. 03. 2012. Podrobne informacije o poteku šolanja dobite pri Sandiju Marinčiču na telefon 041 677 595

ZIMSKA LIGA 2011/2012 – PARAGLIDING WINTER CUP

Tudi letos organiziramo zimski srečanja jadralnih padalcev. Srečanja bodo potekala v **treh terminih plus termin za finale**. Za prva tri srečanja bomo pred vikendom izbrali samo en dan - soboto ali nedeljo - (glede na vremenske pogoje). Od 3. - 6. marca bo v okviru srečanj potekalo uradno **4-dnevno FAI2 tekmovanje**. Več info na www.slo-paragliding.com/pwc/

MEDNARODNA KARTICA (IPPI)

Kartico lahko kupite preko komisije za jadralno padalstvo in zmajarstvo. Ustrezno dokumentacija se pošlje na email: jpz@lzs-zveza.si

IPPI kartica je bila prvič predstavljena leta 1992. Od takrat je veliko nacionalnih zvez in pilotov preko celega sveta uveljavljalo koristi njenih mednarodne priznanih standardov. Kartica omogoča standardno primerjavo znanj pilota po celem svetu.

BRAZILIJA 2012

Ker je zima za večino jadralnih padalcev predolga in dolgočasna, v februarju organiziramo odpravo v Brazilijo. Na 15-dnevni zimski avanturi bomo leteli v Rio de Janeiru, Governador Valadaresu in Castelu. Izbrana letalna prizorišča ponujajo dobre pogoje za varno letenje. Primerna so tudi za manj izkušene pilote. Zaradi nakupa avionskih kart se morate čimprej prijaviti na www.slo-paragliding.com, kjer najdete tudi druge informacije o odpravi in okviren program odprave.

ZELENI IZZIV 2011 - GREEN CHALLENGE

Na prvo jesensko soboto je AK Kimfly organiziral 2. Zeleni izziv. Tokrat je bilo treba premagati 11km dolgo pot po zraku ali po tleh. Start je bil na Ambrožu, obratna točka Kamniški vrh in cilj uradni pristanek v vasi Grad pri Cerkljah. Uspešnost izziva je bila prepuščena taktični odločitvi udeležencev. Teh tokrat ni bilo prav veliko, samo 14, a vseeno so organizatorji optimistični in računajo na večjo udeležbo prihodno jesen, ko bo srečanje zelenomislečih nekoliko prenovljeno.

Rezultati:

Sandi Marinčič	48 minut
Simeon Klokočovnik	53 minut
Dušan Durkovič	1,03 ure
Matevž Gradišek	1,10 ure
Uroš Komac	1,16 ure

Sponzorja Arhinea grup in Kimfly, več na: www.kimfly.si/green/



SP V NATANČNOSTI PRISTAJANJA

Slovenci še enkrat pokazali zobe

Letošnje svetovno prvenstvo v natančnosti pristajanja z jadralnimi padali je potekalo na Češkem v Kunčicah pod Ondrejnikom kakih 670 km od Kranja.

V dneh od 22. do 30. julija smo imeli neverjetno veliko slabega in hladnega vremena. Temperature so bile bolj poznojesenske s temperaturami tudi okrog 12 stopinj.

Ekipo smo izbrali po sistemu odletenih 18 poletov, za izbor pa je štel 12 najboljših. Prvi sklop šestih letov je bilo državno prvenstvo februarja v Buzetu. Najbolje sta delo opravila Matjaž Ferarič in Tone Svolfšak kot prvi in drugi, ostali so rezultatsko že zaostajali.

Sledile so še dodatne izbirne tekme pred prvomajskimi prazniki na Gozdu. Tone je tu delo opravil brezhibno in je že po 13 letih nabral 12 palačink, kar je bilo dovolj za reprezentanco. Ostali so bili trd boj, kdo bo koga izrinil iz ekipe.

Na koncu smo prešteli centimetre in v ekipo so se uvrstili Matjaž Ferarič in Jaka Gorenc kot dva iz svetovne lestvice ter Tone Svolfšak, Simeon Klokočovnik in Matjaž Sluga iz izbirnih tekem, kot dve dekleti pa sta se nam pridružili Mojca Pišek in Tanika Virtovšek.

Moški del je bil isti kot na SP na Lijaku 2003, sami prekaljeni pikaši, kar je obe-

talo precej. Do samega prvenstva smo se pripravljali vsak po svojih močeh. Jaka, Matjaž Sluga in jaz smo opravili kar nekaj skupnih poletov v zahtevnih vremenskih razmerah.

Sredi maja sem ponovno letel na odlično organizirani tekmi ABANIJA OPEN. Planiranih je bilo 12 serij, a smo jih odleteli le šest. Trd boj do konca smo bili Tomaš Lednik, Metidi Metodijev in jaz.

Po dveh zaporednih nulah v peti in šesti seriji zmagam s 7 cm. Lep rezultat, ni kaj.

Na Češko smo se odpravili v dveh rundah. Sam sem se odločil leteti še njihovo državno prvenstvo, ker terena nisem poznal. Spoznal sem ga bolj po tleh, iz zraka samo enkrat, pa še to ob 9h zvečer. Razlog: slabo vreme.

V petek prispejo še ostali člani ekipe in se prijavimo, zvečer sledi svečano odprtje prvenstva s kulturnim programom. Vreme imamo slabo, leteli ta dan nismo. Kot izbrani vodja ekipe izžrebam številko 15, ki pomeni vrstni red tekmovalcev iz vsake ekipe.

Sobota kot prvi tekmovalni dan nas preseneti z lepim sončnim vremenom, a žal s precej vetra. Preizkusni let tako žal odpade. Kasneje popoldan pa le izpeljemo celo serijo iz južnega starta Skalka.

Pričnemo več kot odlično. Ferarič nula, jaz in Simeon 1 cm, Jaka dva, ostali izven palačinke. Ekipno vodimo s fantastičnimi 4 cm, kot posamično pa Matjaž z nulo.

Drugo serijo že letimo na novem startu Javornik, ki je obrnjen bolj na sever.

Vreme nam nagaja, megla, veter ali dež. Brifingov, da te kap.

V torek odleti le 10 pilotov.

Sreda, 27. julij, je bil najbolj udaren dan. Dokončamo drugo serijo in pričnemo s tretjo. Drugo zaključimo takole. Sam z nulo, Matjaž Sluga 1cm, Tanika 3cm, M.Ferarič 4cm, Jaka 7cm, Simeon in Mojca sta daleč od palačinke. Ekipno vodimo, v posamezni konkurenci povedem z 1 cm. Lepo.

Nadaljujemo s tretjo serijo in pridemo do 50. številke. Tokrat Matjaž F. naredi napako in zgreši palačinko 177 cm, Jaka naredi 7 cm, Simeon 5 cm in jaz že drugo perfektno izvedeno nulo ta dan. Še sam ne morem verjeti, da je res.

V četrtek nadaljujemo s tretjo serijo. M. Sluga pristane pri 8 cm, Mojca pade v krogu, Tanika kot zadnja iz serije v nizkem doletu vseeno cilja krog nekoliko preveč s strani in pristane tik pred 10-metrsko črto. Zahteva ponovni skok in ga dobi, čeprav smo se po mojem mnenju tu malo poigravali z našo usodo. Vreme bi nam lahko odneslo serijo. K sreči je ni in Tanika v ponovnem poskusu prileti na 358 cm.

Po tej seriji smo ekipno prvi, Sam izenačim svetovni rekord po treh serijah, ki je 1 cm. Veselje je nepopisno, a tekme še ni konec, a poletov tudi ne bo več veliko.

Letimo še četrto serijo, Matjaž F. 10cm, Jaka 6 in vidno ni zadovoljen, jaz se lotim pristajanja po hribu navzdol, za nianso sem visok in zviška pristanem na 5cm. Sodniki najprej vidijo sonožen doskok, a kamera potrdi mojih 5cm. Simeon prav tako doseže 5cm.

Na vrhu so še trije naši, Matjaž Sluga in šopek deklet iz več držav. Družbo jim dela tudi Srb Pavle. Ti zaključijo serijo v petek. Matjaž pristane pri 6 cm, Tanika pri 12, Mojci ne gre in ne gre.

Ekipno smo še kar prvi, Srbi so prehiteli Kitajce. Posamično sem še vedno prvi s šestimi centimetri.

Ekipo Slovenije: Simeon Klokočovnik, Tanika Virtovšek, Mojca Pišek, Jaka Gorenc, Tone Svolfšak, Matjaž Ferarič, Matjaž Sluga



Pričnemo prvič peto serijo. Veter piha z leve, pa gor, na momente tudi dol. Start je majhen z vrhovi smrek zelo blizu. Treba je poleteti brez napake, šolsko pravilno. Na to nas opozori tudi organizator. Žal kakšnemu padalcu tudi ne uspe uspešno poleteti nad drevesi. Dekleta imajo še nekaj več težav zaradi svoje moči. Pomagamo jim pri startu. Vidim Madžarko z Acuro v vrhovih. Sledi kratka prekinitev. Jaka odleti brezhibno, Sledi mu Kitajec, ki žal malo preveč ležerno poleti in še to preveč po levi in komaj preskoči prve vrhove in nato zaradi izgube višine pristane v smrekah. Simeon vidi to po svoje in želi, da Kitajec ponovno starta. Organizator mu ne dovoli, ker nam je bilo jasno rečeno, da ni ponovnega leta zaradi naše napake. Sledi ponovna prekinitev startanja in usklajevanje mnenj. Čakanje nas tudi živčno načenna.

Kasneje ponovno uspešno nadaljujemo in jaz udarim velikih 11 cm, Simeon zgreši palačinko, Matjaž Sluga pa skoncentrirano in lepo zadane 2 cm. Dvanajst tekmovalcev prehitni sončni zahod in ne poletijo za tekmo.

Organizator želi izpeljati peto serijo. Odloči se, da v soboto že ob 6h zjutraj odpelje te tekmovalce na start. Res jih, a se kmalu vrnejo zaradi premočnega vetra. Serija je tako neveljavna. Na pristanku pod Skalko čakamo na umiritev vetra in ga dočakamo.

Prvi poletijo že drugič v peto serijo in zdi se, da se bo izšlo. Pristajanje je dokaj normalno. Vidimo Matjaža F. pristati pri 5 cm. Meni nevaren Japonec Yamaya zgreši palačinko.

Odpeljejo še drugo rundo tekmovalcev na start. Ko prispemo, vidim, da ne vzletajo prav hitro. Baza oblakov se je spustila in veter je vse močnejši. Organizator se odloči prekiniti serijo zaradi nevarnih pogojev in časovnega limita.

Čas za pravo veselje se prične. Na startu sprejemam prve čestitke za prvo mesto. V dolini prav tako. Malo si odpočijemo in pripravimo za zaključno slovesnost.

Bil sem ponosen in vesel, da sem po 33 letih aktivnega letenja v zmajarstvu in jadrlnem padalstvu uresničil svoje sanje postati SVETOVNI PRVAK tudi posamično. Ekipno smo tako ali tako nepremagljivi že od leta 2003.

Lepo je bilo dvakrat poslušati slovensko himno in kasneje piti šampanjec iz zmagovalnega pokala.

Drugo mesto je osvojil mladi Kitajec Yang z 12 cm, tretji pa je postal Jaka Gorenc s 16 cm.

Matjaž Ferarič je 22., Simeon Klokočovnik 24., Matjaž Sluga 27., Tanika Virtovšek 56. in Mojca Pišek 82. od 84 nastopajočih.

Med dekleti je nova svetovna prvakinja postala domačinka Marketa Tomaškova pred dvema Milicama iz Srbije.

Ekipno pa, kot že rečeno, Slovenci pred Srbi in Kitajci.

Konec dober - vse dobro. Vidimo se v naslednji borbi na Bjelašnici čez dve leti.

Za konec bi se rad iz srca zahvalil za vso podporo in čas za prevažanje pri mojih treningih Andreju Kramarju iz Tržiča ter Dušanu Gorencu in nenazadnje tudi moji ženi Beti, ki mi je vseskozi stala ob strani, tudi na Češkem.

Zapisal: vodja reprezentance
Tone Svoltjšak

Slike: spodaj - Matjaž in Tone, večja slika - Tonetovo veselje po drugi nuli, zgoraj - zlati skok 5 cm, v sredini - najboljši trije, 2. mesto Kitajec Yang, svetovni prvak Tone Svoltjšak in 3. mesto Jaka Gorenc



SP V LETENJU Z JADRALNIMI ZMAJI

Volo libero - Italia

Prišli smo popoldne. Pokrajina, kjer naj bi se odvijalo svetovno prvenstvo v letenju z jadralnimi zmaji, je gričevnata, z izjemo nekaj vršacev na zahodu, kako bi človek rekel, Apenini, vendar v tem delu niso prav visoki, do 1600 m. Še najbolj spominja na našo Dolenjsko, podobno je slikovita, vendar hkrati popolnoma drugačna. Prevladujejo zlate barve pred kratkim požetih pšeničnih polj, kot bi jih narisal Van Gogh v Provansi, razmetanih med temno zelene njive, posajene z deteljo, vmes pa jo zapolnjujejo lise rjavkasto zapečenih travnatih pobočij. Gozd je rezerviran za oddaljene vršičke gričev, še to je bolj grmovje kot pravi gozd. Ne manjka temno zelenih, cipresam podobnih dreves. Običajno se vedno po trije skupaj držijo, kot kakšni častni stražarji, ozki in visoki. Verjetno so to neke vrste topoli, z ozko krošnjo in navzgor štrlečimi vejami. V tej deželi se neprestano zibljejo, plešejo v vetru, privzdigujejo svoje krilo na privetrni strani, da se lepo vidi pod kiklo, kakor se

v kabareju vidi spodnje perilo barski plesalki - spodnja stran listov namreč. Res, v tej deželi neprestano piha, ma kaj piha, buta, razmetava, tako da sem se še ponoči čudil, kako to, da so zvezde na nebu tako pri miru.

Še preden postavim šotor, moram na meritev sprogov. Tokrat so zadevo vzeli zares, kar se varnosti tiče, vsaj navidezno. Strogo, kar se da, izmerijo vsem naklon sprogov. Ugotovim, da imam edini petnajstico na tekmi, saj za mojega zmaja sploh nimajo uradnih podatkov o nastavitvah. Tako si Thomas kar nekaj izmisli... Vendar je kazen za prenizke sproge minimalna. Prvič ko te in če te dobijo, dobiš ustni ukor, drugič si ob 30% puntov in šele naslednjič si ob vse punte. Grožnja ni niti omembe vredna, pa tak cirkus. Brez veze, ti povem. Naslednja je, da so se vtaknili v čelade. Morajo imeti oznako CE. In ne smejo biti modificirane. Z glavo so zmajevali že nad mojo, sicer novo Icarjevo čelado, ko sem jo izročil dekletu na oni strani pulta,

češ, kaj sedaj, ko imam instaliran head set. Sama se ne upa izjasniti in jo poda naprej. Potuje od rok do rok in vsakdo le zmajuje z glavo. Na koncu pripotuje do glavne tete, ki ima na prsih FAI značko, ki po podrobnem pregledu dobrohotno pokima. Oddahnem si. Seveda se zaletijo v Gerolfovo kastrolo. Ko mu očita modifikacijo, ji le ta nazaj zabrusi, naj mu pokaže poleg FAI izkaznice tudi certifikat, ki bo dokazoval, da ima ustrezno znanje iz razpoznavanja, kaj je to modificirana čelada. Ne bo odveč, če dopolnim njihovo logiko, da so čez cesto seveda prodajali Ikarjeve čelade, kjer so imeli ravno te dni 10 % popusta. Kakšno srečno naključje?

Pred tekmo nam še razdelijo transponderje (GPS), tako da organizator lahko vsak trenutek vidi, kje se nahajam, ali pa bi ti, dragi bralec, lahko spremljal tekmo kar on line. S tem so želeli popularizirati naš, za gledalca sicer dolgočasen šport in povečati varnost.

Drugi dan je bila otvoritev. Postregli so



nas z vinom in s prigrizkom. V dolgi promenadi se je predstavilo okrog 36 držav. Italijani so spet nekaj posebnega. Resda so zame dobri, dinamični vozniki v prometu in tudi tukaj so favoriti za zmago. Važni, malo bolj popečeni, črnolasi, s širokim nasmehom, sončnimi očali v črnih, nazaj počesanih laseh. Za obutev so jim naredili posebne gumijaste čevlje, kjer ima vsak nožni prst svojo prstnico.

Prireditve je spet nekaj posebnega, nič kaj nisem razumel zgodbe, z obilo pirotehničnih pripomočkov. Igralci so bili vsi na hoduljah, menda zato, da bi jih videli tudi tisti bolj od daleč. Vleklo se je in vleklo, v glavnem, na koncu so glavnemu nataknili krila, kar sem dojel kot volo libero...

Sredi prireditve mi Primož prišepne, da naj bo geslo naše ekipe: V miru je moč. Izgleda, da je nanj deloval duh te pokrajine, kajto to geslo je izumil že Frančišek Asiški, doma le nekaj kilometrov stran, vendar že pred 800 leti. Mir in dobro. Če kaj, so bili vetrovni dnevi primerni za raziskovanje pokrajine. Umbrija, kjer poteka prireditve, se drži Toskane, ki je sicer bolj znana, vendar je tudi prva izjemno slikovita.

Naš kamp je vsajen v zajedo. Vanj veter na srečo ne seže, vendar pa s šumenjem okoliških dreves opozarja, halo model, kaj si pa misliš, tukaj je Umbrija. Ženo sem sicer ves čas prepričeval, da greva v Toskano na dopust. Preveč me pozna, da bi mi vse verjela in mi očitala, da sploh ne gre na dopust... Ob deževnih dneh, bilo jih je pa precej, pa sem veter naravnost pogrešal. Ko bi le odpihnil to nesnago, vlago, ki se nam je zarila v kosti in v naše spalne vreče. Ponoči je mraz, da se z ženo stiskava kot dva najstnika, čeprav sva si za povrh nadela še windstoperja.

Piha. Matjaž in Polona sta tukaj že teden dni, pa sta samo enkrat letela. Zakaj že? Ker piha. Ma to ne piha malo, tega res nisem vajen. Od 40 km naprej na startu. če piha več kot 50, se ne tekmuje. Drugi dan grem iz previdnosti vseeno pogledat na start. En zmajar leti. Ne, ravnokar je startal. Še eden je startal. Samo, kam je izginil prvi? Ko pridem bližje, vidim, da je Wolfi, dobesedno se igra v vetru. Pristaja in vzleta. Start je položen, postavljen na dolgo ukrivljen hrbet sedla pod Monte Cuccom. Triangla sploh ne drži za stranske cevi, medtem ko teče, pač pa zmaja kroti, držeč ga kar za speed bar. Niti ne steče, ampak le hodi. Oziroma stoji medtem ko starta, saj se

zmaj kar sam dviguje. Paziti je potrebno le, da ga dovolj vlečeš nase in da ti ne uide iz smeri. Tako stoji na mestu, odrine triangel in istočasno se odlepi od tal, sonožno kot žaba poskoči v zrak, dvigne se 5 metrov, da ga odrinjenega zanese nazaj. Nato ga potegne nase, tako da pristane na isto mesto. Vidim, kaj počne. Pred nad tlemi pritrjeno kamero si je nastavil svoja neuničljiva sponzorska očala in sedaj cilja, da bi jih pohodil z nogo. Ne vem, ali je svojo umetnijo dal na net ali ne, na koncu mu je uspelo. Znan je namreč po podobnih vragolijah in med drugim tudi po tem, da je z nogo narisal najdaljšo črto na vodno gladino, nato pa še pristal na splav 10 krat 4 metre. Na naslovnicu se rokuje, medtem ko vzleta. Ves teden smo čakali, da se veter umiri. V četrtek smo šli šele na start. Od čakanja smo bili nervozni. Preden smo sestopili iz kombija, sta še Primož in Mišo prilila olja na ogenj, saj je prvi rekel, naj ne pozabimo, da smo na SP, drugi pa mu je odvrnil: "O Marija, tazadnji smo!" Na startu namreč. Tako je bilo vse dni.

Veter je bil močan, zafilali smo zadnje luknje v startnih linijah. No, končno bo. Imamo 3 startne linije in res je dovolj prostora. Vendar je skoraj nepregledna množica zmajev, 146 jih sodeluje na tekmi. Žal se danes slaba vremenska napoved uresničuje, vedno bolj piha in tekma je odpovedana. Vidim Ruhmerja, kako teče, da bi vrnil transpondersko napravo organizatorju in se odjavil iz tekmovalne liste. In že se je oblekel in vzletel kot prosti letalec. Zdel se mi je totalno usekan, ko se je boril z zmajem, da se je premaknil tistih 10 metrov od starta dalje. Nato še eden in še eden. Na startu je zavladala panika, piloti so začeli zara-

di silnega vetra obračati zmaje v veter in jih podirati. Nenadoma se je podoba starta popolnoma spremenila. Če je bila maloprej podobna sončni elektrarni, s proti soncu obrnjenimi paneli, so te strehice izginile in nenadoma sem zagledal ogromno človeških teles, ki so se prej kar nekako izgubila. Če je na tleh tooooliko pilotov, kako bo v zraku? V glavnem, v ta silni veter jih je startalo najmanj 50. Ker so vsi moji kolegi pospravljali, sem pospravil še sam. Vedno bolj jezen nase, na ves svet, zafrustriran. Za prvič v tem vetru? Ker na vprašanje, kako bi bilo, nisem ustrezno odgovoril, sem bil nataknen še vso kosilo, dokler nisem odspal. Privoščili smo si sprehod v hribe. V petek končno letenje, na gori blizu Assisija, slabih 50 kilometrov od tod. Vendar po ozkih in slabih cestah vožnja traja debelo poldruugo uro. Povzpnejo se na Monte Subasio (1150m), s podobnim, komaj opazno ukrivljenim in neporaščenim hrbtom kot Mt. Cucco. Prostor je tako prostran, da še na toaleta nimaš kam iti, ker si vsem na oče. Pašniki so posejani s cvetočimi bodečimi nežami, diši po kravjekih. Štiri vzletne linije in preden parkiramo, Mišo spet vzklikne svoj znameniti stavek. Zbašemo se med ostale in danes končno booo. Nekaj je bilo govora o tem, da je blizu 3 obratne CTR cona in nič več. Svetovni prvak Primož nam je dal na razpolago vso svoje bogato znanje. Določimo taktiko, in sicer, da naberejo na oni strani doline in z vetrom v hrbet počimo v startni cilinder. Vendar nismo pogledali na zemljevid, kar je drobna, majcena, usodna napakica.

Ob dogovorjenem času sem bil sam na dogovorjenem mestu, vsi ostali startajo



raje s pobočja. Tako zamudim prvi start, ker sem motovilil, in še sam raje navrtim za drugi čas nad pobočjem, kot vsi ostali. Grizem v veter, hitrost na zemljo je skromnih 24 km/uro. Piha, piha. Izgubim skupino in se prebijam čez dolino. Pred zadnjo točko nekako odkrijem, da nisem sam, kar je čudovit občutek. Navrtimo in gremo pofočkat čudovit grad v mestu Spoleto, s prekrasnim 700 let starim viaduktom čez dolino. Vendar nas požira in ko se vrnemo, taprvih 20 mojih predhodnikov že pristaja. Imam kakšnih 150 metrov višine nad tlemi. Ker sem vajen Istre, se zapeljem nad vinograde in oljčne nasade. Ker piha, počasi lepo nabere, pomaham cagavcem in spet lepo navrtim. Odpravim se nazaj na start in že od daleč ga vidim. Debel oblak ga prekriva, zares teman in obilen, kot kakšen gostilničarjev trebuh. Zaradi velike teže kot po čudežu visi nad Monte Subasijem. Vse je temno, a ko pridem pod njega, počasi in vztrajno vleče k sebi. Fantastično, še ena točka in cilj. Za prmej, vedno na ruti najdem Alana, ne vem, kako je to mogoče. Skratka, skupaj navrtiva in jo počiva dalje po ruti. Pred menoj še drobne meglice, si mislim, mah, bom nadletel Alana. Lepo držim smer in delam sumljive načrte, ko poden pod mano pokrije bela in gosta koprena. Nenadoma je nekaj narobe s kompasom in GPS mi kaže, da letim v narobno smer. Kako je to mogoče? Vrtim zmaja, hočem naštelati pravo smer. Nazadnje, ko sem še kaj videl, mi je veter pihal 30 km/uro naravnost v nos, sedaj pa me nosi s seboj, kot kakšno žogico Marogico. Kakor koli obračam triangel, nič ne pomaga, ne vem, ali krožim, ali sploh kaj zavijam, nič, prav nobena komanda ne prime.

Nenadoma ugotovim, da je moja glava postala težka in v trebuhu me zateguje. Ne zdržim več, v trebuhu me še bolj zateguje, glavo pa sem naslonil na triangel (kaj bi bilo, če ga ne bi imel, verjetno bi mi odtrgalo glavo???) in malo se mi vrti, kakor da sem pijan. Ne vem, kaj se dogaja...

Nenadoma zagledam nekaj temačnega, kako se vrti pred menoj, temno zelene lise. Si rečem, a to je to???

Izpljune me iz oblaka, daleč zadaj za startom. Prikaže se rožnat horizont, dolina je tam, kjer je bila, hvala Bogu. Takoj popravim in slavnostno ugotovim, da sem tako močno krožil v spuščanju, da je le zaradi centrifugalne sile glava postala tako težka. Manever sem poskusil naslednji dan ponoviti, pa se ne da. Razen, kadar se zrak izredno hitro spušča. Takrat pa se je spuščal 15 metrov na sekundo, kot je zapisano na mojem GPS-u.

Počasi se prebijem nazaj, kjer sem nazadnje videl Alana, in se z veliko mero nezaupanja zopet lotim vrtenja. Previdno navrtim 200 metrov manj, z motnjo v trebuhu krenem slikat zadnjo točko. Pristanem, kjer je pristalo 40 zmajarjev, veter nas je pač dosledno sklatal. Vseeno smo bili veseli, saj smo štirje prilezli 83 km daleč, Primož pa je ta dan s krepko petminutno prednostjo, torej brez zasledovalcev, zmagal na 114 km dolgi ruti. Naslednji Slovenec je bil Matjaž - 25 mesto s 86 kilometri, nato pa Jože 46 mesto s 83 km, nato jaz 64 mesto in Alan 69 mesto s 82 km. Pristali smo praktično na istem travniku, Mišo pa malo nazaj. Naslednje jutro me zbudi telefon. Kličem me Alan, ki je bil team leader naše ekipe. Vsako jutro je bil na brifingu. Pravi, da

sem včeraj letel v CTR in da imam zero punkti. Takoj dam ven zemljevid, kar bi morali kot ekipa storiti na startu, ko smo taktizirali, kako bomo opravili prvi task. Da, naš načrt je bil, da navrtimo v CTR, kar seveda noben ni vedel, kar je menda malomarno. Vendar sem se plana zvesto držal le jaz, še posebej takrat, ko sem motovilil in iskal dviganje. Prepričan sem, da mnogi niso vedeli, da je tam CTR in da se imajo zahvaliti le čisti sreči za punte tega dne. Jaz pa smoli. Saj če je le možno (ali pa tudi če ni), že naredim nekaj eksotičnega, da ostanem brez puntov. Pet tekmovalcev je bilo ob punte, od tega sta dva priletela v cilj. Matjaž je bil kakšnih 100 metrov do roba CTR, jaz pa menda kakšnih 550 notri, pa nisva vedela... Sicer vsi veliki fantje ostanejo kdaj pa kdaj brez puntov, na meni pa je, če se bom počutil kot luzer. Vendar se raje drek pišem, kot to slednje. Po hudi novici mi vsi protokolarno izrečejo sožalje. Takoj zatem menda iz sosednjega šotora nisem slišal pritajenega krohota...

Dnevi, ko ne letimo, so vsaj zame polni doživetij. Alan sicer neprestano skrbi, da ga ne bo še bolj uščipnilo v hrbet, Matjaž sedi za prenosnikom in piše svoj blog, Primož se ukvarja z nevidnimi energijami, Mišo se je že našraufal svojega Wils Winga, Jože pa tako nima nobenih problemov v lajfu. Kaj pa dela Polona, kadar ne vozi kombija? Nimam pojma in tudi vas prav nič ne briga.

Moja družina? Našli smo pot v hribe, v Assisi, vedro mesto s širokimi ulicami in rožami na fasadi, v temačni Gubbijo, bogato Perugijo s tovarno čokoladnih bonbonov Baci in Smarties, največje podzemne jame v Evropi (120 m x 160 m z višino 240 m), Grotte di Frasassi. Sploh je vsa pokrajina magična, zgodovinska, ljudje so prijazni, s širokim in prijaznim pogledom, vedno pripravljeni pomagati, poučiti, želijo vedeti, od kod sem. Stanovanjske hiše so umetnost zase, okrašena je prav vsaka, sploh paša za ženske oči.

Žena je s sinkom nekaj dni preživela v izvrstnih tematskih parkih v okolici, kar se mene tiče, odrešilnih... Nekoč pa smo celo vdrli v samostan. Na zloženkah, ki smo jo prejeli v kampu, je bil namreč slikan lep slapek kakšnih 50 km vstran in odpravili smo se tja. Ko smo ga našli, se nam je zdel premalo atraktiven, tako da smo okolico raziskovali dalje. Zaplezali smo se v strmo pobočje, kjer smo prej iz doline videli v skalo vgrajen samostan. Ko pridemo do vrha prepadne stene,



moja reče, da dol pa že ne gre za noben denar. Druge ni, kot da preplezam samostansko obzidje in prosim, da nas spustijo na drugi strani na prosto. Predvidevam, da imajo vrata in s tem pot v dolino. Rečeno storjeno, žena pa čakaj zunaj. Čez nasuta drva preplezam obzidje in tako se povzpnem na samostanski vrt. Nikjer nikogar. Strah me je bilo, da je zapuščen in da so vrata že vso večnost zapahnjena. Sprehodim se čez dvorišče in nenadoma zaslišim ropot, ki je prihajal izza nekih odprtih vrat. Ves vesel spregovorim: "Signor, io sbagliato, prego, posso passo?" Tip, ki je ropotal, se je po mojem mnenju tako ustrašil, da ni odgovoril kakšnih 20 sekund. Svoj stavek v strahu ponovim še kakšne petkrat. Nato me, še vedno varno skrit za svojimi vrati, protokolarno po angleško vpraša, kot se za prikazni pač spodobi, kdo sem in kaj hočem. Odgovorim, da si želim samo ven. Nato se prikaže na dvorišču z debelo odprtimi očmi, kot da vidi prikazen. Hmm. Nato se obrnem in vidim Panoramixa, čudodelnika in dežele Galcev (Asterix in Obelix). Suhcan menih, droben možic stoji za mojm hrbtom in me srepo gleda. Oblečen v belo tuniko, belih las in z dolgo belo brado in brki. Bledoličen, na tenko in srepo me je opazoval. Še enkrat ponovim svoj stavek in ta me bolj zastopi kot prvi in mi pokaže vrata. Rečem, vse lepo in prav, vendar ali lahko pride ven tudi moja družina. Ko zasliši pod obzidjem glas mojega otroka in jezne žene, se mu usta razlezejo v širok nasmeh. Opazuje nas, kako skupaj preplezamo zidovje, svoje roke vihti, cepeta, ploska in poje: "Bravo, bravissimo!" Nadvse je prijazen, predstavi se in sploh z zanimanjem, spoštovanjem in slastjo opazuje mojega sinčka. Počasi se premaknemo do vrat, pred katerimi nas pričaka tretji možic, povsem enako bledoličen, le bolj ostrega pogleda. Razumel sem, da je on tukaj glavni, zato samo pokaže na vrata. Lepo jih odprejo, odklene tri ključavnice in zapah, vrata zaškripajo. Vsi prisotni si oddahnemo, hvaležno švigujemo ven, nato pa jih za vedno zaprejo nazaj. Na pročelju je bilo sicer lepo napisano, da niso zaželeni obiski turistov, niti obiski iz kateregakoli drugega razloga.

Organizator se silno trudi izpeljati tekmo, kot se šika. Verjetno ste slišali, da je bilo slabo vreme na Jadranu, saj so se mnogi predhodno vračali iz dopusta. Nekega dne se je namreč primerilo, da je lepo kapljalo, mi pa smo se vseeno odpravili na start. Na severnega. Na vrhu

je v 20 kombijih čepelo n pilotov z zmaji na strehi. Gosti oblaki so pritiskali k tlom, dež in težke meglice so se zaletavale v pripognjeno, ožgano travo, oni pa so še kar čemeli v svojih vozilih. Seveda smo se opravili dalje, v gorski hotel. Tam so bila tudi pametnejša moštva. Spoznam Davisa Strauba, 64 letnega blogerja www.ozreport.com. Pravi, da zna več od mulcev in da je seveda zato v nacionalni ekipi. V tem se dobro razumeva. Leti skoraj po vseh tekmah po svetu, sedaj bo prišel v Slovenijo na Dutch open. Sicer pa, kadar je v ZDA, stanuje v kamperju.

Končno letimo na Monte Cuccu, 110 km. Začuda ne dežuje, niti ne piha preveč. Vendar bo popoldne vseeno nevihta. Startati na tako položnem hribu me je seveda strah. Tokrat nimam sreče, ker ima Mišo zopet prav. Tako startam šele med zadnjimi. Nebo je silovito, hladne modre barve, beli oblaki se bohotijo, šopirijo in napihujejo. Nestabilnost je že kar agresivna, gor gre kot za šalo. Bal sem se, da ne ujamem prvega starta cca 10 km stran, vendar imam srečo. Naravnost nad njih se pripeljem in že uletimo v cilinder. Dobro mi gre, res sem med najvišjimi. Nato se hrib poleže, letimo prot Gubbiju, kakšnih 30 km ven nad ravnino. Nebo se zapre, siva temina nas obdaja. Lepo se vozimo in seveda, skupina itak vedno najde. Slikamo in nenadoma sem nizek. Moja skupina pa neprestano menja stebre, čeprav je povsod temačno. Izgubim jih in se ukvarjam sam s seboj. Končno najdem norca iz 1300 m do 2000 m in ugibam, če je tekma zaradi nevihte ob zadnji točki odpovedana? Primož po radiu pravi, da ne. Ko letim čez cilj, ni še nobenega

zmaja na pristanku. Vendar se prva skupina že vali pod menoj v cilj in rekel bi, da jih ne morem niti prešteti. Še sam obrnem zadnjo točko, vrtim pa že dolgo ne več. Pridem kakšnih 15 minut za ta prvim, pa je pred mano že 70 pilotov in 94 ta dan. Ta dan je bil Primož 3., Mišo 52., Alan 64., jaz 71., Matjaž 73. Jože je mislil, da je tekma odpovedana zaradi nevihte ob zadnji točki in je ni obrnil.

Zadnji dan le upamo na najboljše. Odpravimo se na severni start. Predtekmovalec, priletnega gospoda z lepim trebuščkom, najboljšega XC pilota v Italiji, po startu premetava kot list v vetru. Ko ga opazujemo od zadaj, mu oba krilna balona utripata. Se napneta, nato jih veter pritisne ob sproge, pa spet se napneta in spet jih pritisne ob sproge. Ta cikel se ponovi okrog petkrat. Seveda spektakularno dogajanje, njegovo curjenje in premetavanje spremljajo ovacije ter prikrit strah in trepet mnogih pilotov. Ko starta čez kakšni dve uri še pet tekmovalcev in se predstava na tekmovalcih od pikice ponovi, tekmo odpovejo.

Tako se je kilavo 18. Svetovno prvenstvo končalo v dveh letalnih dneh, ki nikakor nista mogla pravično razvrstiti 146 pilotov in zmajev. Če mi ne bi ukradli točk, bi zasedel 59. mesto. Sicer pa smo skupinsko 10., čeprav so razlike v točkah minimalne. Recimo predhodno 9. moštvo iz Nemčije ima komaj 19 točk več kot močna Slovenija.

Primož je bil 3., Matjaž 40., Alan 58., Mišo 76., Jože 103. in jaz 107. Zmajarska karavana se naslednje leto seli na evropsko prvenstvo v Turčijo. Morda gremo...

Pripravil: Iztok Jarc



TEKMA JP V HITROSTNIH PRELETIH

Serial CUP 2011

Od 28.8.2011 do 3.9.2011 je v Tolminu potekal t.i. Paragliding Slovenia Serial cup. Šlo je za tekmovanje jadralnih padalcev v hitrostnih preletih (FAI 2) v organizaciji Gašperja Prevca in še dveh slovenskih asov - Primoža Suše ter Primoža Podobnika. Tekmovanje je bilo nekoliko drugačno, kot smo/ste jih vajeni (mišljeno v pozitivnem smislu).

Posebnosti Serial cup-a so bile:

- Namenjeno je bilo izključno pilotom, ki letijo t.i. serijska padala (padala s

Michael Sigel z Gin Sprint EVO

certifikatom CEN: A, B, C,D; LTF: 1, 1-2, 2, 2-3).

- Z njim se je želelo privabiti tako tiste pilote, ki že imajo svoje prve prelete, vendar so mogoče nekoliko manj izkušeni na tekmovanjih kot tudi tiste bolj izkušene.
- Discipline oz. task-i so bili relativno enostavni (kar pa ne pomeni, da so bili kratki in nezanimivi). Skoraj vsako dirko je bilo veliko tekmovalcev v cilju. Izpeljano je bilo 5 taskov na 3-eh različnih lokacijah (Kobariški

stol, Kobala in Lijak).

- Na tekmovanje so bili povabljeni tudi najboljši tekmovalni piloti na svetu: Aljaž Valič, Michael Sigel, Tomas Brauner in Mads Syndergaard, ki so tekmovali s padali varnostnega razreda LTF 1-2, skupaj z ostalimi piloti (v zraku smo jih lahko prepoznali, ker je za njimi plapolal beli trak).
- Zgoraj navedeni piloti so pripravili tudi predavanja o letenju z jadralnimi padali, ki so nam popestrili večere.
- Ozračje na tekmovanju je bilo

Zmagovalec Serial Cup-a Jurij Vidic



Briefing na Kobali



Aljaž Valič



sproščeno, veselo in v prijateljskem vzdušju. Spoznali smo veliko novih pilotov, prav vsak izmed njih pa je bil pripravljen s tabo deliti svoje izkušnje in ti dati nekaj nasvetov za boljše letenje,...

- Večina pilotov je bila nastanjena v kampu Gabrje, kjer je bil tudi office, kar je pripomoglo še k večji povezanosti med tekmovalci in seveda k nepozabnim zabavam.

Serial CUP Overall

- 1. Jurij Vidic, NIVIUK Peak, Agring**
- 2. Przemek Licznerski, OZONE M4, Skytraxx.pl, Beef-Jerky.com.pl**
- 3. Piotr Pawlowski, OZONE M4, Telecom**

Serial CUP Women

- 1. Klaudia Bulgakow, NOVA Triton, Lukoil**
- 2. Zsuzsa Akos, GRADIENT Aspen3, Gradient**
- 3. Westerteicher Petra, ADVANCE Omega**

Serial CUP Sport class

- 1. Dušan Durkovič, NOVA Factor 2, NOVA wings, www.jumalogistika.si**
- 2. Idris Birch, NOVA Factor 2, NOVA wings**
- 3. Mitja Jančič, NOVA Factor 2, NOVA wings, DJP Metulj**

Kot vsi ostali tekmovalci sem tudi jaz mnenja, da je bila tekma ena boljše organiziranih, zanimivih, zabavnih, poučnih, sproščenih, žurerskih, neprespanih oz. z eno besedo NAJBOLJŠIH v zadnjih letih. Zasluga gre seveda organizatorju, ki je poskrbel za pestro dogajanje, super dirke, izobraževanje pilotov ter tudi za to, da se je kljub muhastemu vremenu in slabi vremenski napovedi odletelo kar 5 disciplin. Bravo Gašper, Primož S. in Primož P. Upam, da se prihodnje leto spet vidimo...

Priprava: Brigita Plemenitaš
Fotografije: Primož Suša



Serial Cup Overall: 2. Przemek Licznerski, 1. Jurij Vidic, 3. Piotr Pawlowski



Serial Cup Women: 2. Zsuzsa Akos, 1. Klaudia Bulgakow, 3. Westerteicher Petra

Serial Cup Sport class: 2. Idris Birch, 1. Dušan Durkovič, 3. Mitja Jančič



VZDRŽLJIVOSTNA PREIZKUŠNJA

Dolomiten Mann PREGLEJ

Najtežja vzdržljivostna ekipna tekma na svetu, ki je zaradi napora in zahtevnih preizkušenj z naravo namenjena samo moškim. Na 60 km dolgi progi s skupno višinsko razliko 6700 metrov tekmuje 110 ekip, 440 tekmovalcev. Tekma se dogaja na kopnem, zraku in v vodi in traja le pičle štiri ure.

Tako pač Red Bull predstavlja Dolomiten Mann tekmo v konceptu sodobnega reklamiranja, nam tekmovalcem pa se seveda super zdi, če smo del te napihnjene akcije ali reklame.

Tekma poteka vsako leto drugi vikend v septembru v Lienzu (Južna Tirolska) in je res pravi šov. Letošnja je že 24. po vrsti. Že od daleč so opazni Red Bull šotori, zanimivo je videti 110 kajakov v vrsti, 110 vrhunskih gorskih koles, helikoptere, ki dovažajo robo (padala in obleke tekačev na skoraj 2500 m visoko sedlo in snemajo vso sceno), Red Bull akro in spektakelske programe, predvsem pa je tu še 45 tisoč gledalcev, ki ustvarjajo super vzdušje.

Gre za ekipno preizkušnjo, na kateri ima največ možnosti za zmago ekipa, ki zbere najboljše posameznike iz vrst gorskih tekačev, padalcev, kajakašev in gorskih kolesarjev. Ti se seveda pojavijo na startu, če ni v tem času kakšne pomembne tekme svetovnega pokala ali

prvenstva iz omenjenih disciplin. Seveda so tudi ekipe brez vrhunskih atletov, saj si marsikdo želi to preizkušnjo, če le pride na izbor startne liste (saj je do 200 ekip na čakalni listi). Torej zelo veliko zanimanje, obenem pa je tudi nagradni sklad visok, 15 tisoč eurov.

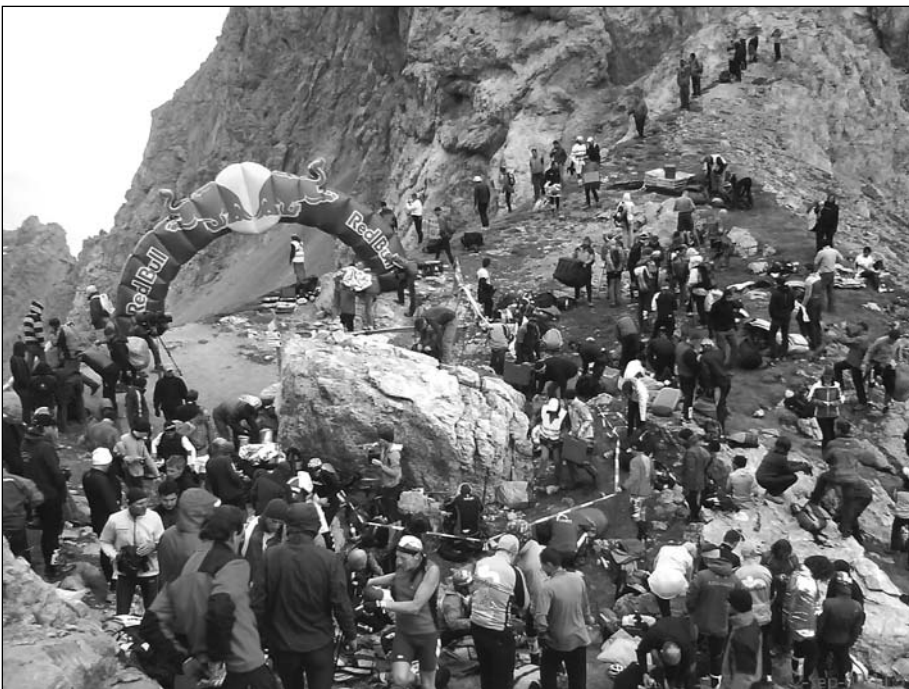
V resnici le jadralni padalci ne sodimo povsem v ta izbor, ker naša naloga je, da čim hitreje tečemo v hrib z vso opremo in čim hitreje priletimo oz. »scurimo« v dolino. Takšne tekmovalne discipline pač mi nimamo. Je pa res, da močno povečamo atraktivnost in adrenalinski nivo tekme, pa še za presenečenja poskrbimo, da najboljši izbor atletov še ne pomeni zagotove končne zmage. Pri jadralnem padalcu vpliva na dober rezultat poleg dobre kondicijske pripravljenosti in spretnosti tekmovalca (hitra priprava padala in vzlet, letenje na maksimalni hitrosti, aktivno zbijanje višine in točen pristanek – čim bližje merilnim vratom) predvsem čim hitrejše padalo. Lanski zmagovalec je imel padalo velikosti le 12 m² in je dosegal hitrost 80 km/uro (no, 70 morda res), letošnji pa 15 m², kljub tokratni omejitvi, da se lahko nastopi le s certificiranim padalom, vsaj D kategorije. Ta tekma je za nekatere očitno tako pomembna, da se izdelajo in certificirajo padala, ki so namenjena

izključno tej tekmi. Naslednje leto pa upam, da bo prva tekma, ko imamo tudi drugi upanje na dober rezultat, ko naj bi vsi tekmovali s padali največ B kategorije (torej s 50 km max. hitrosti).

Kako poteka tekma? Ob 10. uri skupinski start 110. gorskih tekačev, ki morajo preteči 12 km dolgo progo, 4 km po ravnini, potem pa skoraj 2000 m vzpona, tudi po lestvah in po skalah, da si morajo pri teku pomagati z vsemi štirimi. Povsem upravičeno šteje ta proga za enega izmed najtežjih gorskih tekov na svetu. Štafeto preda tekač z udarcem po roki padalcu na 2441 m visokem sedlu (pri Kühbodenthörlu). Padalec mora z vso opremo steči kakšnih 100 višinskih metrov po melišču v dolino in se potem za prav toliko povzpeti na dolžini pol km do vzletišča. Čim hitreje poleteti, preleteti dolino (cca 10 km) in pristati na smučišču nad Lienzem, kjer ga pričaka na tisoče gledalcev. Nakar z nabranim padalom preteči kakšnih 200 višinskih metrov na razdalji 2 km do drugega vzletišča in sledi polet še 500 višinskih metrov v dolino, na igrišče sredi gozda, kjer preda štafeto kajakašu. Ta mora najprej preplavati divjo reko, potem s kajakom skočiti s 7m visokega mosta v reko Dravo in se spoprijeti z brzicami in rolami na dolžini 5 km, izvesti eskimski obrat in za konec preveslati po sotočju še 250 protitočnih brzic reke Isel, da lahko preda štafeto kolesarju. Predaja je v centru Lienza in ob množici gledalcev je vzdušje na vrhuncu. Kolesar mora najprej premagati (pogosto mora kolo tudi nositi) 1695 m višinske razlike na razdalji 17.4 km, nakar sledi spust po downhill progi na razdalji 9.4 km in ko končno prispe na cilj, na glavni trg Lienza, ga pričaka večtisočglava množica.

Vas seveda zanima, kako doživi tekmo padalec.

Že ob 7. uri zjutraj te popeljejo v hribe, potem pa še 1000 m višine prepešačiš po prekrasnih planinskih poteh. Malo si že nervozen, večkrat greš lulat pa tudi še kaj več. Ko potem na skoraj 2500 m visokem sedlu čakaš tekača, lahko vrh objame tudi megla, postane mrzlo in pričnejo padati ledene kroglice. Že te je strah, da bo odpadlo letenje, ko se zjasni, potem



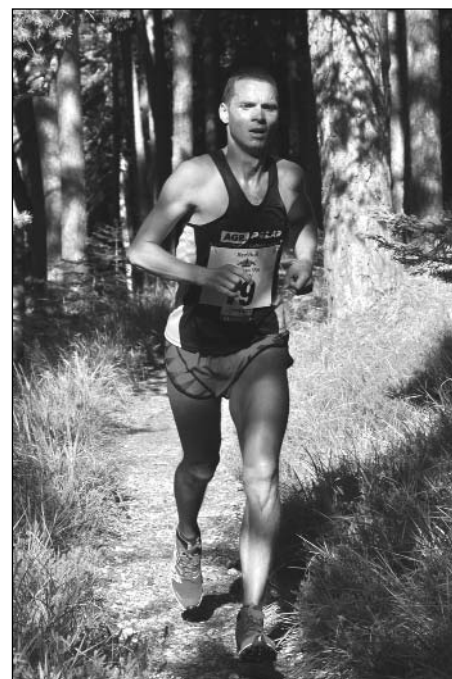
zabrni in par metrov nad glavami nas preleti akro letalo, ki mimogrede napravi še par lupingov ob prepadnih stenah. No, kakšno drugo leto, pa Red Bull helikopter pritovori naša padala in potem simulira strmoglavljenje v prepad. Kakor koli, poskrbijo, da začutiš adrenalin, da postaneš napet, željan akcije in dokazovanja. Ko priteče tekač, se ne zavedaš več okolice, zapodiš se tistih 100 m po melišču navzdol, da kamenje frči okoli tebe, mogoče se tudi prevrneš, pa ne čutiš udarcev, slep si za okolico, le tiščiš za ekipo, za svoj rezultat. Prehitiš enega, dva, včasih več, a vedno se pri nekom ustavi, ko postane klanec nenadoma prevelik, držiš mesto in se trudiš hitro hoditi v hrib in dihaš na škrge. Komaj se je začelo, pa že skuriš vso svojo energijo. Zdaj dela samo še volja, muka in že te napadajo misli, prekleta budala, že spet si tu, pa kaj ti je tega treba trpet. Prideš na start, v glavi pa ena samo misel: hitro, hitro. Padalo vržeš na tla, v dveh potezih ga povlečeš levo in desno, nahrbtnik čez glavo, komande v roke in že povlečeš trakove in upaš, da se ti padalo takoj napihne in pridobiš na času. Se napihne, a se stabilizator zatakne za skalo, pa ga kar utrgaš, a kaj ko to krilo obrne na celice. Ni časa, hrbtno se zaletiš navzdol, s komando hkrati obrneš padalo nazaj, povlečeš hrbtno, uh, cel je, obrat, letiš in že tiščiš gas do konca. Bojiš se, da ti ga ne sesuje, kajti skale so še povsem blizu in refleksi so napeti do konca, dokler nisi končno zunaj. Tiščiš in hkrati počivaš, se umirjaš, potem pa se že začneš jeziti, ko te nekateri s 70 km/uro nesramno hitro prehitevajo. Ozmerjaš nesramneža in si daš duška, še bova tekla, te že dohitim. Tako nekako se prične let padalca, ko prevzame štafeto. Sicer je vsako leto drugače, enkrat te zebe v zraku, da ves drgetaš, letos pa je bilo prav toplo in nas je zato dušilo pri teku, drugič imaš tekmovalno padalo na tangicah in tiščiš do konca, pa prileti helikopter in te snema s 50 m, da si ves posran, če bo od rotorjev počilo. Potem ugotoviš, da je s tangicami prav neprijetno delati močno spiralo, ker te tišči navzven itd. V glavnem, počasi nabiraš izkušnje in povsem jasno ti je, da potrebuješ prav specialno opremo. Pa te prvo leto tekmovanja pričaka na vmesnem pristanku množica več tisoč ljudi. Vsi kričijo in te spodbujajo, kličejo te po imenu iz startne številke. Naložiš padalo in na račun njihovega navijanja tečeš kot nor, kot da si najmočnejši, najboljši. Po močni strmini smučišča stečeš v gozd in na gozdno cesto. Tam pa

ni več navijačev, le še dva km teka po cesti, pa ne moreš, le še hodiš, ko pa si v evforiji vse pokuril. No, naslednje leto si že pametnejši. Mimo publike hodiš, se jim smehljaš, kimaš, potem pa po cesti tečeš in sedaj lahko poskušaš prehiteti kakšnega sotrpina. Drugi start je najtežji. Izmučen in izmozgan si do konca, ni sape, prsti se ti rahlo krčijo, malo se že vdajaš, kar bo, pa bo. Padalo je povsem zmečkano od teka, vrvice zlepljene od potu, travnik vedno poln suhih rož. Če ne paziš oziroma zapleteš start zaradi slabo pripravljenega padala, izgubiš dodatne minute in odteče ves tvoj znoj zaman. Skratka, po vzletu sledi hitro spuščanje in pristaneš v nekakšen teater ljudi, kjer s spektakularnim tekom (ko vlečeš padalo za sabo) predaš štafeto kajakašu. Oddahneš si, vzameš od lepe mladenke Red Bull, pa čeprav ga ne piješ, in se režiš, da je le konec te bitke, stresa. Smejiš se na vsa usta in kar naenkrat se počutiš perfektno dobro, kot zmagovalec, pa čeprav ti je povsem jasno, da za to nimaš možnosti.

Drugo leto – normalno, gremo spet, pa čeprav se bom med maksimalnim naporom spet ozmerjal za budalo - le kaj mi je tega treba bilo.

Več o tekmih in rezultatih si lahko pogledate na spletni strani <http://redbulldolomitenmann.com>. Zadnja leta nastopamo iz SLO kar tri ekipe, dokaj uspešno. Dve zares (saj imamo najboljše tekače, kolesarje in kanuiste, bleferji smo le padalci psst..) pa še ena že skoraj veteranska ekipa, ki tekmuje le še ljubiteljsko, a fantje kljub temu doživljajo močan napor. Izpostavim lahko Sandija Marinčiča, ki se je tega tekmovanja udeležil že več kot desetkrat in kot sam pravi, je tekmoval že v Titovih letih. Je pa takrat dosegel do sedaj naš najboljši padalski rezultat - 8. mesto.

Pripravil: Simeon Klokočovnik



DP OPEN V LETENJU Z JADRALNIMI ZMAJI

Kobala open 2011

Lepo poletno vreme s temperaturami do 34°C je napovedovalo več letalnih dni, kot jih je bilo do sedaj v povprečju na tekmo. Pregreto ozračje je stabiliziralo močna dviganja, ki so sicer za ta čas značilna v Posočju. To pa ni oviralo najboljših pilotov, ki so dnevne naloge opravljali z odliko, v cilj pa prihajali malo pozneje in z malo nižjimi povprečnimi hitrostmi.

Kljub močni konkurenci in napeti tekmi so Slovenci že drugo leto zapored zasedli prva tri mesta. Prvi je bil Primož Gričar, ki je razred zase in v boju za prvo mesto ni dopustil presenečenja. Za zmago je potreboval nekaj več kot 12 ur garanja. Vendar je bila tekma lepa in povsem v njegovem slogu. Drugo mesto je tudi letos zavzel izkušen stari maček Franc Peternelj, ki se ne pusti ugnati mlajšim tekmečem. Najbolj negotovo tretje mesto je v boju z Italijanom Suanom Selenatijem na koncu zavzel klubski kolega, Belokranjec Stanislav Galovec. Zgoraj navedeni so bili prvi trije v skupnem in na državnem. Ekipno je slavila ekipa DPL Posočje, pred ekipo Let Škofja Loka in ukrajinsko ekipo Velyka kruha.

Vsem tekmovalcem se zahvaljujem za

udeležbo na tekmovanju Kobala open 2011. Namen je bil dosežen, v Tolminu se je od začetka pa do dvajsetega avgusta dogajalo. K temu ste s svojo prisotnostjo prispevali tudi vi. Pohvalil in zahvalil bi se tudi ekipi, ki je na tekmi delala za vas, to so: Polona Ježek, Minka Brovč, Matej Purgar, Gašper Prevc, Marko Bratovž, Matjaž Valjavec, kuhar Jakob Šorli in ekipa, ki je v petek poskrbela za zabavo.

Pripravil: Ivan Brovč



PREDSTAVITEV JADRALNEGA PADALA

MacPara Marvel

Marvel je padalo namenjeno pilotom, ki zahtevajo kar največ v razredu EN C. Performančno visoko zmogljivo serijsko padalo je podedovalo tehnološko vse dobre lastnosti padala Magus XC2. Padalo leteti je pravi užitek, če ne verjamete, probajte.

Rezultat intenzivnih testiranj je padalo, ki je dobro stabilno, ima enostavne vzletne karakteristike in enostavno obnašanje pri ekstremnih manevrih. Padalo je lahko, tehta le 5,48 kg (srednja velikost). Stabilnost v zraku, daje občutek varnosti in ob zares dobrih lastnostih vodenja bodo zadovoljila prav vsakega pilota. Marvel je vsekakor padalo, ki vam vliva samozaupanje in vam

omogoča ure užitkov na dolgih poletih. Marvel je izredno stabilno v vseh fazah pospešenega letenja. Padalo je nezahtevno, kontrola je lahka tudi v pravih gorskih pogojih.

Gladka površina je dosežena z ojačitvami iz mylarja v kombinaciji s plastičnimi palčkami. Ima izredno tanke gurtne, silhueto eliptične oblike in vitkost 6,48. Zgoraj so neoplašene tekmovalne špagice iz Aramida. Spodaj pa oplašene Edlerid Kevlar. Deljena A linija za lažja »velika ušesa«. Pozicija zunanje A linije pa omogoča lahko postopno zapiranje. Odpiranja so enostavna in kontrolirana. Komanda je na zadnjem robu speljana skozi obročke, kar omogoča natančno

vodenje ob dobrih karakteristikah vrtenja v stebrih. Komanda omogoča takojšen pritisk ter tako enostavno vrtenje, obenem pa je hod dovolj velik za pasivno varnost. Marvel je že standardno opremljen z ročkami na magnet ter »swivel« karabinčkom proti zapletanju. Na zadnjem robu stabilizatorja so odprtine za lažje čiščenje smeti, ki pridejo v kupolo. Ob performansih, ki jih ponuja padalo s tankimi gurtami, ojačitvami na sprednjem robu, tankimi špagicami in vitkostjo, bo Marvel vsekakor navduševal tako pilote željne dolgih poletov, kot tekmovalce na serijskih padalih. Finesa ob dobrih ostalih lastnostih bo letenje z njim pravi užitek.

	Marvel 23	Marvel 25	Marvel 27	Marvel 29	Marvel 38
Zoom flat [%]	92.5	96.5	100	104	119
Area flat [m ²]	23.1	25.14	27	29.2	38.23
Area projected [m ²]	20.33	22.13	23.76	25.7	33.65
Span flat [m]	12.24	12.77	13.23	13.76	15.74
Aspect ratio flat	6.48	6.48	6.48	6.48	6.48
Root cord [m]	2.38	2.48	2.57	2.67	3.06
Cells	75	75	75	75	75
Weight [kg]	5.7	5.9	6.2	6.4	7.3
Weight range [kg]	70-87	80-98	90-110	105-130	140-185
Min. speed [km/h]	23-25	23-25	23-25	23-25	23-25
Max. speed [km/h]	37-39	37-39	37-39	37-39	37-39
Top speed (accelerator)[km/h]	55-58	55-58	55-58	55-58	55-58
Glide ratio	10	10	10	10	10
Min. Sink rate[m/s]	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05
Certificate	EN-C	EN-C	EN-C	EN-C	-
	in preparing			in preparing	



MANEVER ZA HITRO ZBIJANJE VIŠINE

Smrtonosna spirala

Spirala je najbolj učinkovit manever za hitro zbijanje višine. Vendar ima lahko tudi zelo hude posledice.

V zadnjih letih je bilo zabeleženih več smrtnih nesreč, neposredno povezanih z izvedbo tega manevra. Pripetile so se začetnikom oziroma rekreativnim pilotom, ki so pod vodstvom inštruktorja ali samostojno poskušali spiralo na EN-A ali EN-B padalih. Pri vertikalnih hitrosti

med 10 in 20 m/s v stabilni spirali je srečanje s tlemi, kakor tudi z vodo, pogosto usodno.

Pri opravljanju certificiranja so vsa padala testirana tudi pri obnašanju v spirali. Testni pilot izvede spiralo, nakar spusti komande in opazuje posledično obnašanje krila. Padalo lahko samostojno najde izhod iz manevra, ostane v nespremenjenem propadanju ali pospešuje vertikalno hitrost. Prvi izid je pogoj za začetniška padala, medtem ko imajo XC/tekmovalna padala lahko tudi tendenco k pospešitvi, če je le-ta enostavno obvladljiva s strani pilota.

Vse to je zelo smotno, a zakaj potem pride vseeno do nesreč? Tematiko je potrebno preučiti podrobneje.

Leta 1997 je tehnična skupina pri DHV opravila obsežno študijo o stabilnih spiralah, saj je bilo to že takrat zabeleženo kot pereč problem pri padalih z nižjo vitkostjo. Opazili so, da praktično vsa začetniška padala neuspešno prestanejo testiranje (tj. ne preidejo samostojno v horizontalen let), če je to opravljeno pri visokih hitrosti spuščanja.

Pri analizi pa so si ogledali tudi tečaje izrednih postopkov in videli, da so bile le redko opravljene spirale s hitrostjo spuščanja več kot 14 m/s. Rešitev so tako našli v tem, da so spremenili pogoje cer-

tificiranja in omejili zahtevo po samostojnem izhodu iz spirale (za začetniška padala) pri hitrosti propadanja do 14 m/s. Pri višjih hitrostih pa mora padalo biti le obvladljivo s strani pilota.

S temi predpostavkami, z opozorilom, naj se spirale ne lotijo začetniki, naj se opravljajo le na SIV tečajih in naj se izhod iz spirale opravi vsaj 300 metrov nad terenom, je bila tematika takrat zaključena.

Opazili pa so tudi, da obstajata dve vrsti spirale: navadna in strma.

Navadno spiralo dosežemo tako, da postopoma povlečemo notranjo komando in pospešimo kroženje. Naklon padala se veča s hitrostjo spirale, kot padala (glede na obzorje) je ponavadi okoli 45 stopinj in hitrost spuščanja le s težavo presega 15 m/s.

Strmo spiralo pa izvedemo tako, da pri navadni spirali komando dodatno sunkovito zategnemo in tako padalo preskoči naklon petinštiridesetih stopinj glede na obzorje in se obrne vertikalno navzdol. Pri strmi spirali so vertikalne hitrosti dejansko zelo visoke in lahko presegajo 20 m/s.

Pri obnašanju padala v spirali so aktivni tudi mnogi drugi dejavniki:

- širina prsnega vpetja v sedežu. Bolj ko je le-to tesno pripeto, težje padalo preide iz manevra.

- Teža. Z obremenitvijo padala narašča tudi tendenca k pospešitvi v spirali.

- Križno vpetje (ABS). Te vrste vpetja, ki zmanjšujejo odzivnost padala na prenose teže (in obratno), povzročajo pospešitev padala v spirali.

- Sunkovitost zaviranja padala pri vstopu v spiralo.

- Poudarjenost prenosa teže pri vstopu in med izvajanjem spirale.

- Središče težišča pilota. Nižje težišče, na primer pri dodajanju balasta pod sedež, poveča tendenco padala, da ostane v stabilni spirali.

Pri certificiranju padal se testni piloti trudijo opraviti objektivni test, ki čim boljše izraža obnašanje padala v normalnih pogojih. Dejstvo pa je, da množica dodatnih faktorjev ne omogoča preučevanja vsake okoliščine.





Večinoma nesreč se pa dejansko zgodi, nakar »zmrznejo« in ne reagirajo do ko nepripravljeni piloti pomotoma podna. Nekaj napotkov za preprečitev povzročijo strmo spiralo, visoka hitrost takega poteka dogodkov: in G sile jih presenetijo in prestrašijo,

- Spirala je napredni manever in ni

primeren za učenje začetnikov.

- Prve spirale je najbolje poskusiti narediti na tečajih izrednih postopkov, kjer imamo primerno vodenje in jih izvajamo nad jezerom.

- Izhod iz spirale opravimo s prenosom teže na zunanjo stran in zaviranjem z zunanjo komando. Prej ko zaključimo z manevrom, lažje je izvesti izhod.

- Pri zelo strmih spiralah postanejo komande izredno trde in zaviranje zunanje strani praktično nemogoče. V takem primeru moramo poskusiti povleči komando z obema rokama, v kolikor niti to ne zadošča, pa ne smemo pozabiti na rezervno padalo. Močne G obremenitve otežujejo trezno razmišljanje, a pomembno je ponovno poudariti, da ko vse ostalo zataji in se teren hitro približuje, moramo odvreči rezervno padalo.

Avtor: Bruce Goldsmith

Prevedel in priredil: Tom Pavlič

Stabilna spirala

Stabilna spirala je končni rezultat pospeševanja spirale pri vseh sodobnih jadrlnih padalih. Razlika je le v tem, da padala A in B varnostnega razreda ne smejo preiti v stabilno spiralo do hitrosti padanja -14m/s (po EN klasifikaciji). Kar pa ne pomeni, da v stabilno spiralo ne gredo.

Stabilna spirala nastane, kadar je upor pilota zaradi velike obodne hitrosti večji, kot je upor krila. Hitrost padanja pilota je glede na krilo nekoliko manjše. Krilo med spiralo prehiti pilota in pride pred njega. Sprednji rob krila je vodoravno in nekoliko nižje od pilota, kljub popustitvi notranje komande padalo ne gre več iz spirale. Vrtenje se nadaljuje, hitrost narašča, pritisk v sedež je velik, orientacije v prostoru ni več...

Krilo in pilot dosežeta ekstremne hitrosti in obremenitve za to zvrst letenja. Gravitacijski pospešek se poveča na 2G ali več, obodna hitrost pilota je lahko preko 100km/h , hitrost padanja pa 20m/s ali več.

V taki situaciji je rešitev le pravilen manever za izhod iz stabilne spirale ali izmet – uporaba reševalnega padala.

PRAVILEN IZHOD IZ STABILNE SPIRALE:

S potegom obeh krmilnih vrvic upočasnimo krilo. Zaviranje krila povzroči, da pilot ponovno pride nižje od krila glede na horizont.

Sledi dodaten poteg zunanje komande (glede na smer vrtenja) in postopna popustitev notranje krmilne vrvice. Krilo gre v nagib, počasi se zmanjša hitrost vrtenja (2 do 3 polni zavoji - 360stopinj). Sledi **kontroliran izhod iz spirale.**

Za uspešen in varen izhod iz stabilne spirale potrebujemo poleg znanja tudi zadostno višino.

Prehod v stabilno spiralo še dodatno pospešijo:

- zaprti, ležeči sedeži, ki imajo zaradi velike površine tudi večji upor med spiralo.
- široko nastavljen prsni trak na letalnem sedežu (normalno 38 – 42cm), ki omogoča večji nagib in s tem hitrejšo pridobivanje hitrosti v spirali.
- večje krilne obremenitve ravno tako pripomorejo k hitrejšemu prehodu v stabilno spiralo.

Kakor koli, že navadna spirala je zelo zahteven manever, ki prav gotovo ni primeren za vsakega jadrlnega padalca. Še posebej pa to velja za stabilno spiralo.

Za vse tiste, ki si želijo in nujno morajo »spiralirati«, je zato priporočljivo, da to počnejo na edini pravi način - v okviru tečaja ekstremnih manevrov pod strokovnim vodstvom in po pravilni pripravi na ta manever.

Pripravil: Sandi Marinčič



Novičke

Matej Belčič

Aeros

zmaj Combat 13.5 GT, namenjen tekmovalcem, je dobil ime kar po površini krila. Vitkost le tega je 8.5. Repne površine lepo pripomorejo k boljši vzdolžni stabilnosti in omogočajo lahkotnejše upravljanje. (www.aeros.com.ua)



Aircross

U Cross (EN C) ima menda največjo vitkost v tem razredu (6,1; ali pa ne, glej Gradient Marvel). Z uporabo koncepta treh linij in z uporabo različnih debelin vrvic so za tretjino zmanjšali upor. Zaradi ojačitve v kupoli je treba biti previden pri zlaganju padala. (www.aircross.eu)

Airdesign

Vita spada v spodnji razred EN B kategorije. Namenjam je šolam, a mu tudi XC preleti ne bodo tuji. Razpon hitrosti je od 37-52 km/h, hod komand pa je dolg. Pri proizvajalcu dobite tudi vrečo za pakiranje padal. Model Pure (EN D) že ima certifikate za vse velikosti in ga je mogoče preizkusiti tudi v Sloveniji. (www.ad-gliders.com)

Kili20Twelve

Konec leta 2012 se bo (do) 200 jadralnih padalcev podalo na vrh Kilimanjara (5895 m). Tako bi želeli zbrati milijon avstralskih dolarjev v dobrodelne namene za Tanzanijo. Menda je to prvič, da bodo dovolili leteti s tega vrha. Prijave so možne na spodnji povezavi (donirati je treba 5000\$, verjetno avstralskih). (www.kili20twelve.com)

Dudek

je napravil sedež za 'ground-handling', ki bo verjetno v pomoč pilotom paramotorjev in tudi drugim. Sedež ni namenjen

letenju. Nova je tudi vreča za zlaganje padala. (www.dudek.eu)

Compass

variometer Beeper (samo zvok) napaja sončna energija. Je velikosti škatlice za vžigalice in tehta samo 32 g. Kljub vsemu lahko zvok z ustrežno programsko opremo nastavite po svoje. Ohišje je črno, oranžno ali belo, stane pa približno 160 eur. (www.compassitaly.com)



Flymaster

sledilnik (tracker) F1-Live so uspešno uporabljali na X-Alps, kjer je res deloval zelo dobro. Vgrajen ima 50-kanalni GPS sprejemnik. Shrani lahko za 50 ur podatkov z intervalom snemanja ene sekunde. če je GSM signal nedosegljiv, lahko podatke pošlje pozneje. Je kompatibilen z Leonardo Live system aplikacijo, za delovanje pa potrebuje štiri AA baterije, ki zdržijo 20 ur. (www.flymaster.net)



Kili20Twelve

Konec leta 2012 se bo (do) 200 jadralnih padalcev podalo na vrh Kilimanjara

(5895 m). Tako bi želeli zbrati milijon avstralskih dolarjev v dobrodelne namene za Tanzanijo. Menda je to prvič, da bodo dovolili leteti s tega vrha. Prijave so možne na spodnji povezavi (donirati je treba 5000\$, verjetno avstralskih). (www.kili20twelve.com)

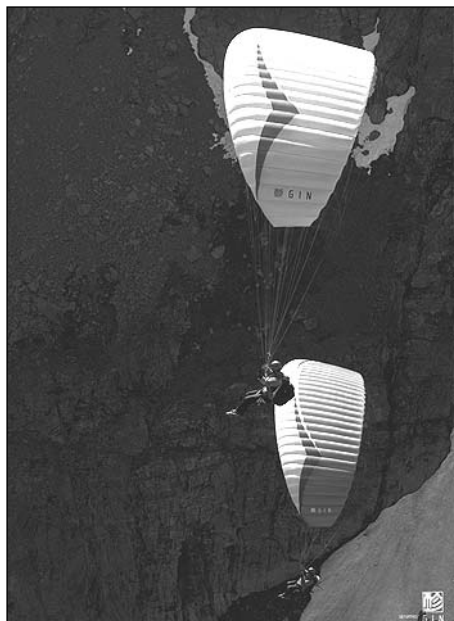
GPS za Kubance

če imate star, delujoč GPS, ki ga ne potrebujete, ga lahko podarite kubanskim pilotom, ki menda premorejo samo štiri tovrstne naprave. Napravo skupaj s pripadajočimi kabli pošljite na naslov: Chris Arnu, Ludlein 6, 75181 Pforzheim, Germany. Tekma, na kateri bi jim prišli prav, je sicer že mimo, prošnja pa verjetno še velja.

(www.xcmag.com/2011/07/paragliding-competition-in-eastern-cuba)

Gin

pravi, da je gorsko padalo Yeti 3 boljše kot kdajkoli. Nova tehnologija prinaša lažji start, lahkotnejše upravljanje, boljše planiranje, večjo hitrost in tudi v veter lepše prodira. Vse velikosti so ocenjene z EN A. (www.gingliders.com)



Gradient

je padalo Freestyle 2 razvil skupaj s piloti, ki obožujejo ta stil letenja. čeprav je z njim mogoče napraviti večino akro manevrov, je izkušenim akro pilotom namenjen model Seven. Freestyle 2 je



prestal obremenitveni test 12 G, tako da se z njim lahko odpravite na FAI tekmovanje. Nov je tudi Marvel (EN C), namenjen XC in serijskim tekmovanjem. Je lahek (5,48 kg) in vitek (6.48). (www.gradient.cx)



Lynx Avionics

Tistim, ki radi, ali pa ki morajo veliko komunicirati med letenjem, bo prišel prav bluetooth vmesnik, ki je kompatibilen z Lynx Microsystem sluškami. Naprava zmora do osem bluetooth povezav in ima vgrajen vmesnik za telefon. Ohišje je vodo-tesno, gumbi pa dovolj veliki, da se jih da uporabljati z rokavicami. (www.lynx-avionics.com)

Niviuk

tekmovalni sedež Drifter pilota popolnoma objame, tako da so proste samo roke. Položaj telesa je mogoče zlahka prilagoditi med letom. Ima EN-1651 certifikat, tako da ga lahko uporabljate na FAI 1 tekmovanjih. Prostor za balast je pod sedalom. (www.niviuk.com)



Nova

Factor 2 (EN C) je sedaj na voljo. Menda je razlika glede na prejšnji model velika in vsekakor močno prekaša Mentor 2. Premore vso moderno tehnologijo (tri linije, mini rebra zadaj, palčke spredaj) in na Serial Cup je res dobro letel (mogoče je 'kriv' pilot). (www.nova-wings.com)

Paratech

reverzibilni sedež R1 je nov izdelek švicarskega proizvajalca. Prihaja v

velikostih S, M in L in skupaj s karabini tehta 3,8 kg. (www.paratech.ch)

Sky

Antea 2 je nov EN C model tega proizvajalca. Ustrezal bo XC pilotom, ki želijo zmogljivo padalo. Dršno razmerje je okrog 9,5, največja hitrost pa 55 km/h. Tudi v turbulentnem ozračju, ga je lepo leteti. Dobite ga v štirih velikostih in prav toliko barvnih kombinacijah. (www.sky-cz.com)

Skynch

je izboljšal vitel, s katerim se lahko povlečete kar sami. Ohišje je sedaj bolj kompaktno, na eni strani odprto, tako da je manj težav v primeru odpovedi baterije ali okvare motorja. Vgrajen ima nadzorni sistem, radijska povezava s pilotom je močnejša. (www.skynch.com)

SOL

tekmovalni sedež CXC je s 14 cm protektorjem EN in LTF certificiran. Če potrebujete balast, lahko nalijete vodo v spredaj montiran kontejner. Ležaji premera 40 mm omogočajo mehko uporabo pospeševalca. Srednja velikost tehta 7,9 kg. Proizvajalčevega modela One ne bodo veseli tisti, ki že 'dvošpagarjev' ne marajo. Ima namreč samo eno linijo, a ni na prodaj. (www.solparagliders.com.br)

Swing

večnamenskega padala Hybrid Sport bodo veseli pohodniki, ki se radi spustijo v dolino, in tisti, ki se veselijo pobočnega jadriranja v močnem vetru. Padalo ima ojačan prednji rob, močne dynema vrvice in ozke nosilne trakove. Pospešite ga lahko s pospeševalcem ali trimermji. Pri površini 15 ali 17 m² tehta od 3 do 3,5 kg. (www.swing.de)

Team 5

nov EN A model se imenuje Green b. S tremi linijami je robusten in zmogljiv, kolikor je le mogoče. Prečna in vzdolžna nihanja so zanemarljiva in zlahka ga je ploščato obrniti. Najlonske palčke v prednjem robu omogočajo lažji start. Novo je tudi rezervno padalo Orange, namenjeno težam 100, 120 in 155 kg, tehta pa samo 1,45 kg. (www.team5.at)

VFRiCharts

DFS Deutsche Flugsicherung ponuja za telefone z Android operacijskim siste-

mom in tudi za iPhone in iPad aplikacijo s katero lahko ugotovite svoj položaj, smer letenja, višino in hitrost. Vizualno je aplikacija enaka tisti razviti za Apple. (www.dfs.de)

Whoosh!

izdeluje kolesa, ki jih lahko pritrдите na zmaja. Verzija 2.0 je močnejša kot original, sama teža pa ni bistveno večja. Kolesa so v dveh velikostih (16 in 20 cm) in jih je mogoče pritrđiti na skoraj vse pogoste tipe trianglov (bar). (www.hanggliding.com)

Worldwide XC OLC

je po dveletni preizkusni dobi dobil uraden FAI status. Tako so leti pilotov z vsega sveta zbrani na enem mestu. (wxc.fai.org)

Xcshop.com

Mrzli dnevi niso več tako daleč in prav bodo prišle ogrevane, nepremočljive rokavice s petimi prsti. Notranji del je mogoče oprati. Mogoče je uporabiti bodisi navadne AA baterije ali pa polnilne (li-polymer). Če vas zebe v noge, si lahko omislite ogrevane vložke za čevlje. (www.xcshop.com)

Sky-Country

Discovery 4 (EN B) je namenjen tistim, ki so ravnokar končali šolanje. Konstrukcija je klasična (štirje nosilni trakovi, mylar) in tako bolj odporna na zapiranja. Ima pa nekoliko manj vrvic in je malo bolj vitek kot predhodnik. S krajšimi vrvicami ga je lažje upravljati, krajši nosilni trakovi pa omogočajo lažjo izvedbo B zastoja in ušes. Dobite ga tudi v paramotor izvedbi. (www.sky-country.com)



LETENJE IZ GORA

Mont Blanc 2011

Prišel je dolgo pričakovani september in z njim odprtje Mont Blanca za polete na stran proti Chamonixu. Že lansko leto sva z Jožefom Pojetom in gorskim vodnikom Marjanom Kregarjem skušala poleteti z vrha te čudovite gore, vendar nas je zaustavila velika snežna kloža v pobočju Mont Blanc Du Maudit-a. Tokrat smo se odločili za pristop preko kočice Refuge du Gouter, ki velja za lažji, a nekoliko daljši pristop od prečenja montblanških vrhov.

Že ves mesec spremljam vremenske napovedi za področje Savojskih Alp, veter, količino snežnih padavin, odprtost koč in poti. Vsak dan tudi pridno treniram in nabiram kondicijo po okoliških vrhovih, kot so Kamniški vrh, Mala planina, Grintovec... Vedno imam s seboj tudi jadralno padalo in če je možnost, tudi poletim v dolino. Napetost narašča proti koncu meseca, ko je videti, da se severozahodni veter umirja z 80km/h na 20km/h. Pokličem gorskega vodnika Marjana Kregarja in ga vprašam, če ima kaj prostih terminov za vodenje proti Mont Blancu. Na srečo je doma in okvirno se dogovoriva za odhod v sredo ponoči, torej 21.9.2011. Pokličem še fante, ki bi bili pripravljene sprejeti takšen izziv. Jože Poje je bil vedno mož beseda in me je samo opomnil, da ima

časa do sobote zjutraj ob osmih, ker ima potem romanje, Brane Zupan je rekel, da noče zamuditi, ker je že lansko leto zamudil, in pohodniku Matjažu Blejcu iz Mengša pa je bila že dolgo velika želja enkrat stati na najvišjemu vrhu Alp. Podrobnejši pregled vremena mi je dajal občutek, da nam bo morda le uspelo uloviti ugodne vetrovne razmere na vrhu Mont Blanca. Odločimo se in v sredo zvečer ob 22h tudi krenemo iz Kamnika proti Chamonixu. Matjažev kombi se prelevi v prav udoben spalnik in vsi razen voznika Matjaža po malem ležimo in spimo na sedežih. Vmes se večkrat ustavimo na znanih Avtogrill postojankah in se malo okrepčamo. Ob šestih zjutraj prispemo pred montblanški predor, kjer si tudi Matjaž malo odpočije. Ob 7.30 smo že v mestu Les Houches, ki je od Chamonixa oddaljeno približno 7km. Tu se preoblečemo in si oprtamo svoje težke nahrbtnike. Vodi nas Marjan, ki je že čisto domač v tem delu mesta, saj je vrh Mont Blanca obiskal že preko 60-krat. Uredi nam karte in poizve o razmerah na poti do Gouterja, kočice, v kateri imamo namen prespati. Z žičnico se povzpne do višine 1700m, nato pa še 300m z zobato železnico. Na višini 2000m začnemo s hojo proti kočici Gouter, ki se nahaja na višini 3800 metrov.

Tempo hoje prilagodimo našim ciljem, ki so za prvi dan dokaj skromni. Meni se zdi tempo prepočasen vendar se pozneje izkaže, da je kar pravi ko prestopiš višino 3000 metrov. Večkrat se ustavimo in si odpočijemo in hidriramo, kar je zame bistvenega pomena proti višinski bolezni. Pridemo do kočice Tete Rousse ki leži na višini 3150 m. Od tu naprej nas čaka najzahtevnejši in najnevarnejši del poti - prečenje ozebnika smrti in vzpon po grebenu do kočice Gouter. Marjan naju z Matjažem naveže v navezo in odkorakamo proti temu zloglasnemu ozebniku, ki je pokopal že preko 200 ljudi. Smo v neposredni vpadnici v koluar, ko se z vrha odtrga večja količina skal. Padajočemu kamenju se uspešno izogibamo, žal pa naveza pred nami ni imela takšne sreče. Neko žensko je kamen zadela in v paniki je samo počepnila in glasno stokala. Tudi ostalo kamenje jo je malo oplazilo, nam pa nagnalo še večji strah v kosti. Na srečo je pohodnica pot lahko nadaljevala.

Poplezavanje po zahtevnem grebenu in vedno redkejši zrak ti kar jemlje energijo vendar volja in želja poleteti z vrha ostaja. Vreme imamo idealno, sončno z malo termičnega pobočnika, ki ga ustvarijo temne skale. Tudi ljudi je veliko in na srečo je Marjan v koči že rezerviral mesta za spanje in večerjo. Nikamor se nam ni mudilo. Pogledujemo proti mogočni steni Bionassay (4052m), ki izžareva modro svetlobo. Enkratno je beseda katero največkrat ponavljamo.

Ura je 15.30 in prispemo do kočice Gouter 3800m visoko, v kateri se nastanimo in odložimo nahrbtnike. Skoraj brezvetrje in temperature blizu 0°C, nas zvabijo na plano. Povzpne se nad kočico, kjer se odpre prekrasen pogled na okoliške štiritisočake. Ogledujemo si ledenik Bossons in Aiguille du Midi in vse je tako pravljичno lepo. Vrha ne vidimo, ker ga prekriva Dome du Gouter, 4304m visok predvrh Mont Blanca. Tudi gaz, ki je speljana po njem, je dobro vidna in v mislih že hodimo proti vrhu.

Ura je 18 in v koči se pripravljamo na večerjo. Riž z mesom in olivami je standardna jed, ki jo najpogosteje pripravljajo v tej koči. Privoščimo si tudi pločevinko piva. Sledila je priprava ter-



movk za naslednji dan in naročanje zajtrka za ob 2h zjutraj. Sledi še slikanje sončnega zahoda, ki je zelo romantičen na takšni višini, nato zavzamemo vsak svoja mesta za spanje in počivamo do 1.30h, ko nas zbudi moja budilka. Oblečemo se, vendar zunaj sploh ni tako mrzlo, kot smo pričakovali. Pojemo zajtrk in se obujemo. Počasi se začnemo vzpenjati v soju čelnih svetilk proti Dome du Gouterju. Dereze lepo prijemajo na zamrznjeni snežni podlagi, tempo pa narekuje Marjan. Za nama sta v navezi Brane in Jože, ki tudi lepo napredujeta, le Jože se mi smili, ker nosi na ramenih tretjino svoje teže. Še dobro, da je kupil Nuptseja, ki je najlažji za takšne podvige, drugače bi imel še kakšen kilogram več teže na hrbtu.

Po hribu navzdol piha katabatni veter, ki je zelo izrazit na snežni podlagi, ki se pomeša s splošnim vetrom zahodnih smeri. Vendar je veter zelo šibak. Skrbi me samo, če bo zdržal do vrha. Na vrhu Dome du Gouterja pa se že pokaže obris vrha Mont Blanca. Še 500 višinskih metrov in ozek greben nas loči do zmage. Z višino temperatura močno pada in tudi veter se spreminja iz zahodne smeri v severno smer. Sledi malo spusta, nato pa kar strm vzpon proti bivaku Refuge Vallot, ki leži na višini 4350 m. Severni veter nas kar ohladi in nadenem si podkapo in debelejšje rokavice. Začne se dokaj strm greben, ki mestoma zahteva kar nekaj alpinističnega znanja za varen prehod. Marjan naju z Matjažem ves čas nadzoruje na vrvi, skrbi, da je pravilno napeta, saj bi nam ob morebitnem padcu rešila življenje. Začne se daniti. Rdeča svetloba, ki prihaja iz Monte Rose, je božanska. Ne da se je opisati. V podzavest prihaja sporočilo, da nam bo le uspelo poleteti, ker je veter šibak in piha naravnost v pobočje. Višina je že 4700m, noge še vedno močne, le pulza imam oh oh. Počasi začnem dojemati, da smo na vrhu, da so razmere enkratne in da bomo odleteli. Pritečejo mi solze in ves sem vznemirjen. Nisem se mogel odločiti, kaj naj počnem - snemam sončni vzhod, pripravim padalo ali pa samo nemo strmin in gledam to lepoto. Na vrh prispejo tudi druge naveze, med njimi sta tudi Brane in Jože, čestitamo si in vsi smo veseli, ker vemo, da bomo poleteli z vrha Mont Blanca. Za kontrolo še pomerim hitrost vetra z ročnim merilcem, ki kaže 4-5,5 m/s severnega vetra. PRAVLJICA!!! zavpijemo v en glas. Jaz sem se že zakopal v svojo opremo in jo začel oblačiti ter pripravljati kamero na kupolo

padala. Pri tem mi pomagata Marjan in Matjaž. Lep občutek sem imel, ko sem svojega Nuptseja držal v položaju za hrbtni start in gledal obraze, ki so nam zavidali poleta v dolino. Od vznemirjenja so se mi tresle noge in imel sem kar veliko tremo. A ko sem potegnil padalo za A linije kot prvi, me je trema minila. Še par korakov in vstopil sem v svet svojih sanj. Leta ne bom opisoval, ker je bil prelep in bi kaj pozabil napisati. Najbolje, da si ga pogledate na Youtubeu. Je pa tako, da se trim hitrost kar močno poveča na tej višini in je potrebno veliko več vetra za jadranje, ker je gostota zraka manjša.

Po 45 minutah z Branetom, ki je vzletel kot drugi, pristaneva v Chamonixu na uradnem pristanku, Jože pa je letel še malo okoli, tako kot vedno, in pristal v

Les Houches pri kombiju.

Nato sva se z Branetom odpravila na jutranjo kavico v Chamonix in po nakupu spominkov. Z vlakom sva se odpeljala proti mestu Les Houches, kjer smo se malo naspali in počakali ostale člane odprave, ki so se z vrha vrnili ob 16h. Še isti dan smo nadaljevali pot proti domu in ob 3h ponoči sem prispel v domači Kamnik.

Mont Blanc 2011 mi bo za vedno ostal v lepem spominu, saj sem izživel svoje sanje. Se pa na Mont Blanc še vrnem, mogoče s tandemom že naslednje leto!

V odpravi smo sodelovali Jožef Poje, Brane Zupan, Matjaž Blejc, Miro Šušteršič (GRS Kamnik), gorski vodnik Marjan Kregar in Klemen Hančič

Pripravil: Klemen Hančič



PLUSMAX PLUSAIR

vsestransko uporabna čelada

Pred štirimi leti je novoustanovljeno nemško podjetje Plusmax na tržišču predstavilo nov koncept čelad za jadrnalno padalstvo, ki so certificirane za prosto letenje, uporabljamo pa jih lahko tudi za smučanje in druge zimske aktivnosti. Danes je čelada Plusmax Plusair že dobro poznan model, uporablja pa se v vseh panogah jadralnega padalstva – prosto letenje, xc letenje, hitrostni preleti, akro, ...

Zadnja novost oz. pridobitev čelade je dodatek **GUARD**, s katerim čelado v nekaj minutah predelamo v zaprto čelado, odvisno od naših želja. Poleg spreminjanja v zaprto čelado je izredno pomembna tudi možnost odstranitve ušesnih pokrival. V zimskem času nam le-ti pridejo še kako prav, v poletnem obdobju jih običajno odstranimo, da nam ne „zakuha“ pod lupino.

Vsestranska uporabnost je verjetno glavni razlog uspešnosti modela na tržišču. Poleg omenjenih lastnosti pa čelado odlikuje tudi udobna notranjost (Hydro-Cool). Na lupini čelade je 11 zračnikov, ki omogočajo dobro pasivno prezračevanje čelade, na zadnji strani je nosilec za pritrnitev smučarskih očal, športne kamere, ... Teža čelade je 470g, z dodatkom GUARD (skupaj 510g) je to najlažja certificirana zaprta čelada na tržišču.



Podatki o čeladi

Barve: črna, bela, modra, zelena, siva, rumena, rdeča
Velikosti: XS = 54, S = 56, M = 58, L = 60, XL = 61, XXL = 62
Lupina: ABS tehnologija
Notranjost: Hydro-Cool

Značilnosti:

- odstranljiva pokrivala za ušesa
- 11 zračnikov
- držalnik za smučarska očala
- Plusmaxova doživljenska garancija
- certificirana za prosto letenje (EN: 966)
- dodatno: sistem CHINGUARD omogoča predelavo v zaprto čelado

Čelado PLUSMAX PLUSAIR lahko naročite v spletni trgovini za jadrnalno padalstvo PARADAIS (www.slo-paragliding.com)
Želim vam uspešno letenje in smuko v zimskem delu leta!

Niviuk Artik 3

Niviuk je na festivalu Coupe Icare predstavil novo padalo v razredu EN C. Tako kot konkurenca tudi Niviuk pravi, da Artik premika meje mogočega... v stabilnosti, varnosti in letalnih lastnostih.

Od svojega predhodnika (Artik 2) ima nekoliko večjo vitkost (5.9), zaradi prehoda na 3-linije je zreduciranih 11% vrvic.
Za tekmovalce bo od novembra na voljo posebna izdaja padala s tanjšimi vrvicami. Padalo bo vseeno še certificirano kot EN C.



KIMFLY Seven

Novo v razredu rekreativnih padal.

Novi konstrukcijski prijemi, kratka rebra v zadnjem delu kril in PVC palčke v sprednjih delih profilov za optimalen izkoristek krila in natančno letenje.

Velik izbor površin 25-26-27-29-31 m².

Hitrost 37 - 49 km/h.

www.kimfly.si





SKYWALK
PARAGLIDERS
www.skywalk.info

WALK WITH US



MESCAL²
JET FLAP fun cruizer-LTF 1

TEQUILA²
JET FLAP freerider-LTF 1-2

ARRIBA
JET FLAP lightweight glider-LTF 1-2

CHILI²
JET FLAP high end freerider-LTF 1-2

CAVENNE³
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



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



SERVICE



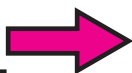
Uradno zastopstvo

Za jadralna padala SOL
info na:

<http://www.solsports.com.br/>
<http://www.solparagliders.com.br/>



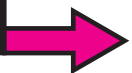
FAST



Šola letenja z jadralnimi padali in tandemski poleti

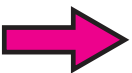
Jadralna, reševalna padala in sedeži

SPEADY ekstremno lahka rezerva



Dodatna oprema

>>Instrumenti BRÄUNIGER
>>Čelade Charly
>>Rokavice in druga oblačila



Hitri servis opreme do 48 ur

Merjenje poroznosti in drugi tehnični pregledi jadrlnih padal

Prelaganje rezerv za skupine in posameznike.

