



IKAR

DECEMBER 2012



KIMFLY

**KIMFLY NOVA REŠEVALNA PADALA
R28 - R33 - R38**

Padanje 4,2 m/s (100 kg)

**LAHKO PADALO HIKE&FLY
NUPTSE 5, 23-25**

**NOVOST MINIWING
HUSKY**

2,5 kg - 43 km/h

**GPS VARIO
SKYTRAXX 2.0**

**ČELADE
INSTRUMENTI**

RADIJSKE POSTAJE

GO-PRO HD kamera

ACTION PRO HD kamera - 249 evr

POPRAVILA

TEHNIČNI PREGLEDI

PRELAGANJE REŠEVALNIH PADAL

ŠOLA ZA PILOTE, T, U - POOBLASTILA

INDENPENDENCE

ICARO

WINGS OF CHANGE - skyman

TEAM FIVE

BRÄUNIGER

SUP AIR

WWW.KIMFLY.SI

Pot na Črno 28, VODICE

041 677 595

Jadralna padala in oprema

HOT!



X-dreamfly.ch

Rezervna
padala
X-ONE

PARATECH.CH

Peace of Mind

Reversible
sedež

R1

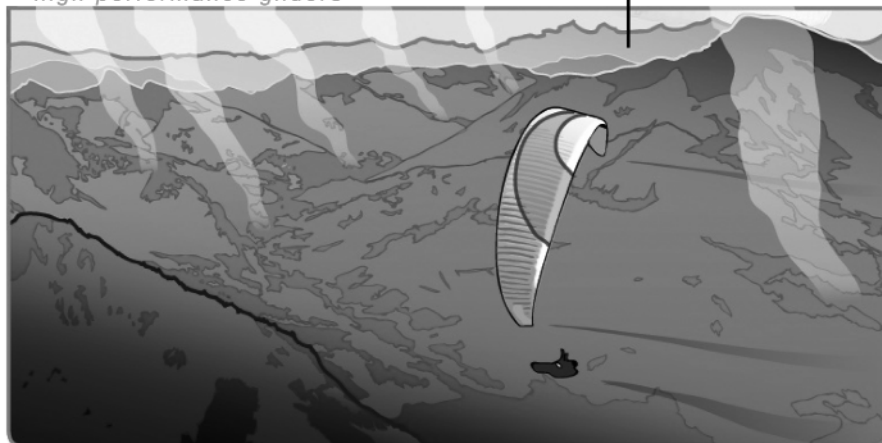


ROOK



high performance gliders

Usport2
EN D



Zastopa in prodaja

041 953 370

jelkin.hram@siol.net



PARAGLIDING CENTER

JELKIN-HRAM.COM

Za ZPLS glasilo izdaja:
Maks Humar, Zgoša 24f,
4275 Begunje
Prispevke pošljite po e-pošti:
paramax@siol.net
Informacije: 041735832



V SPOMIN

Jani Krečič

1984 - 2012

*Dragi Jani!**Kaj naj mlad človek, prijatelj, reče svojemu soprijatelju, ko se poslednjič poslavlja od njega?**V tem vprašanju se skriva vsa naša potrnost in nemoč sprejeti resnico, da si za vedno odšel od nas.**V podzavesti nam nehotе odzvanjajo tvoje besede:**»Samo tisti, ki je doživel bližnje srečanje s pticami visoko pod modrim nebom, lahko razume, kakšen je občutek, ki te obda v tistem brezčasnem trenutku!«**»Vsi smo le obiskovalci tega časa in prostora. Samo potujemo skozi njega. Naš namen je opazovati, se učiti, rasti in ljubiti ... in nato se vrnemo domov.«**Med jadralne padalce si prišel leta 2004 in nas vse do minule sobote navduševal z optimizmom in odprtostjo, dobro voljo in veseljem do življenja. To si znal deliti tudi z drugimi, še posebej z mladimi, ki si jih naučil radosti letenja. Težko je razložiti občutke in željo po letenju, ti pa si dal marsikomu možnost, da je to doživel in spoznal, mnogim si približal ta svet in nekaterim pomagal, da je postal tudi njihov. Če kaj, smo bili prepričani, da bo nebo tisto, ki te nam bo vzelo. Sedaj si za vedno razprl svoja krila in letiš višje od oblakov.**Pravijo, da je življenje dovolj dolgo, če ga le znaš živeti. Kdor ne zapusti obale, nikoli ne spozna skrivnosti oceana.**Potujemo. Življenje je samo postanek pred odhodom v daljine, morda še lepše kraje. Dve življenji ima, kdor zna eno živeti. Smisel življenja ni mladost, čeprav je njen najlepši del. Smisel življenja je način življenja, zaradi katerega v starosti ničesar ne obžalujemo. Človeško življenje je samo dogodek. Kot vsak dogodek. Morda je kdaj le kratka zgodba, le redko pa je roman.**Jani, ti si zagotovo to življenje znal živeti.**In zato smo prepričani, da sedaj nekje živiš tudi drugo. Žal je bilo to prvo življenje le kratka zgodba, a je bila le-ta prepletana z mnogimi čudovitimi trenutki. Bil si čuteč človek in prav zato mnogim med nami zelo dober prijatelj. Znal si priskočiti na pomoč in čutiti človeka ob sebi, ne glede na zgodbo, ki smo ti jo zaupali. Bil si prijatelj v pravem pomenu besede... Takšnih v življenju ne srečaš veliko... Zato bomo močno pogrešali tvoj večni nasmeh in optimizem, dobroto, zalogo nasvetov in tolažilnih besed, ki si jih bil vedno pripravljen deliti z vsakim, ki jih je potreboval. Težko je ubesediti bolečino, še težje napisati besede v slovo, ki je prišlo mnogo prezgodaj.**V tolažbo nam je, da si zdaj tam, kjer si vedno želel biti: nekje visoko nad oblaki, svoboden kot ptica.**V imenu vseh nas, ki smo si s tabo delili nebo, izrekam tvojim najbližjim iskreno sožalje.*

Prijatelji in sopadalci

NOVICE, OBVESTILA**Iz ZPLS****Letenje v Triglavskem narodnem parku**

Delovna skupina naše zveze pod vodstvom Gregorja Malenška je več mesecev aktivno in strokovno sodelovala pri pripravi in sprejemanju predloga Načrta upravljanja TNP. Na sestanku na Bledu je vodstvo TNP z nekaj manjšimi komentarji sprejelo naš predlog načrta glede letenja z jadralnimi padali in zmaji. O pogojih, pravilih in vsem ostalem bomo ob uradnem sprejetju Načrta upravljanja TNP seznanili članstvo preko forumov in v našem glasilu Ikar.

Komercialno letenje s tandemi

Jeseni je Agencija za civilno letalstvo (CAA) izdala Operativno tehnično zahtevo za opravljanje zračnega prevoza - komercialnega letenja s tandem jadralnimi padali. V njenih členih se poleg ostalega zahteva vsakoletno usposabljanje in preveranje pilotov ter tudi dokazilo o usposabljanju iz prve pomoči vsaki dve leti.

V kratkem bo CAA po dogovoru z ZPLS potrdila pooblaščen osebe za izvajanje usposabljanja in preverjanja praktičnih vsebin. Usposabljanje iz prve pomoči je lahko opravljeno na Rdečem kri u Slovenije ali pa ga organizira zdravnik, ki je pooblaščen za izvajanje usposabljanja iz prve pomoči. V vsebinah je predviden poudarek na poškodbah pri jadralnem padalstvu. V naših vrstah imamo dr. Kunaver Vlasto, aktivno jadralno padalko in zdravnico za preglede letalskega osebja, ki ima veliko izkušenj s tovrstnimi poškodbami in je na prošnjo ZPLS-ja pripravljena izvesti usposabljanje.

Registracija vzletišč in pristankov

Vsa društva, ki so oddala vloge za registracijo vzletišč in pristankov in so bila obveščena o manjkajoči dokumentaciji, morajo to dokumentacijo priskrbeti najkasneje do konca letošnjega leta. V začetku leta 2013 bo ZPLS oddala zbrano dokumentacijo vseh omenjenih društev na CAA v nadaljevanje postopka. Društva, ki tega do takrat ne bodo uredila, bodo morala izvesti ponovno kompleten postopek registracije.

Članarina ZPLS za leto 2013 ostaja 20 EUR za vsakega posameznega člana društva. Zastopnike društev naprošam, da točne podatke o društvu s seznamom vseh članov pošljejo na elektronski naslov: brigita.jarc@ejglejnaprej.com. Seznam izpolnite na Excelovem obrazcu, ki je objavljen na spletni strani ZPLS in tudi poslan vsem društvom. Članarina mora biti plačana do 28.2.2013. Ugodnosti članov ZPLS so:

- Zavarovanje proti tretji osebi (skupinsko)
- Uporaba vseh vzletišč po Sloveniji (za nekomercialno letenje)
- Uporaba UKW frekvence 147.800 MHz brez izpita za radioamaterje
- Interno glasilo Ikar
- Delujoča spletna stran
- Možnost pridobitve IPPI licence
- Organizirani dnevi ZPLS
- Zavarovanje avtomatskih vremenskih postaj
- 10% popust na kartico ZPLS v vseh trgovinah Iglu šport
- 50% popust pri nakupu programa za planiranje in analizo letov SeeYou

Predsednik ZPLS: Srečko Jošt

JADRALNOZMAJARSKO EVROPSKO PRVENSTVO

Kayseri - Turčija

Odločitev za nastop na evropskem prvenstvu v jadralnem zmajarstvu ni vedno lahka, še posebej če si omejen s časom. Pa vendarle je »padla« že med poletjem. »Kakšen rezultat pričakujete? Ste se dovolj pripravljali?...« so bila vprašanja nekaterih nekaj dni pred odhodom Vprašanje, na katerega sem vedno odgovoril, da po tihem pričakujemo zelo visoko uvrstitev in da so poleg reprezentance Italije zelo dobri še Španci, Nemci, Avstrijci, vendar smo kljub temu sposobni poseči v sam vrh.

Samozavest pri odgovorih je bila verjetno posledica rezultatov letošnjih tekmovalanj, bodisi Winter Race-a, Kobale Open ali katerega koli drugega mednarodnega prvenstva, kjer z najvišjih mest vse bolj izpodrivamo tuje pilote.

Napočil je čas odhoda v posušeno, sivo in prašno Turčijo, natančneje v kraj Kayseri na jugu dežele. Bilo je 2400 km utrujajoče vožnje. Nekaj strahospoštovanja zaradi dolgega, ne najbolj varnega potovanja je bilo pred nami. Potrebni je bilo kar nekaj logističnih

priprav, telefonskih klicev, usklajevanj in nenazadnje urejanja stvari z organizatorjem. V ekipi so bili Alan Sattler, Franc Peternel, Matjaž Klemenčič, Primož Gričar, Jože Frim, Stanislav Galovec in šoferka, kuharica, podpornica, sogovornica, pomočnica, gospodinja... Mateja Blažič. Skratka - dobra in izkušena reprezentanca.

Odpotovali smo popoldne preko srbskega Beograda čez bolgarsko Sofijo, nato pa čez turški Istanbul, Ankaro v Kayseri. To je pomenilo kar 27 ur gnezdenja in premetavanja po kombiju. Pot je potekala presenetljivo hitro in brez zapletov. Tako brez zapletov, da niti letalne opreme nismo prijaviili na meji, pa nam skoraj nihče ni težil, razen malo na srbsko-hrvaški meji na poti nazaj, a smo bili tiho kot miši in so nas k sreči spustili naprej.

Organizator nam je priskrbel zastonj bivanje v dijaškem domu in zastonj pobiranje. Med prostimi dnevi pa so nas razvajali z raznimi večerjami z nekimi njihovimi visokimi predstavniki občin in

vodij letalskih zvez. Omogočili so nam tudi znano turško masažo ter ogled nekaterih njihovih znamenitosti. Vse to ob prostem času oziroma ob koncu vsakega tekmovalnega dne. Pred začetkom tekmovalnih dni smo imeli nekaj dni za prosto letenje, kar je pomenilo neke vrste organizirani trening s kompletno postavitvijo zmajev na oštevilčeno mesto in organiziranim vrstnim redom poleta. Višine na treningih so bile do 5500 m, kar je kazalo na obetavno prvenstvo.

Samo letenje na tekmi nikakor ni prav zaživelo. Dokaj ravna, na določenih mestih tudi hribovita področja s posejanimi vasmi so nam netila bolj slabo termiko. Problem je bil v hladnem vetru, ki ni hotel obrniti smeri. Ali bolje rečeno, smer je bila kar dobra, samo temperatura zraka je bil prenizka. Bilo je sicer sončno, ampak baze oblakov na višinah ne več kot 3500 m, kar je za to področje dokaj nizko glede na to, da se višina terena giblje nad 1300 metrov. Spuščajoč vulkansko hribovje pa prav tako ne vzbuja pričakovanih termičnih stebrov. V



prvih nekaj dneh smo se bolj »lovili« po ravnini. Občutek sem dobil, da je največji faktor dobrega rezultata vztrajanje v slabem termičnem stebru z najmanj štiridesetimi piloti, ki se s krilom ob krilo borijo za borih 20 metrov višine. Relativno pozen start in dokaj hitro ugašanje sončnih žarkov pa tako in tako prehitro »prizemlji« počasne. Če si ostal sam, si bil »izgubljen v veselju«, saj teren spominja na Luno. Na pristanku pa nas je ponavadi čakal še zelo zanimiv, večkrat tudi agresiven sprejem vaških otrok, ki so s svojo agresivnostjo netili jezo med tisti dan nad letenjem ne najbolj navdušenimi piloti...

Discipline so bile dokaj kratke. Obstajala je ena in edina vremenska napoved za vseh štirinajst dni, ki je zadnje dni tekmovalna povzročala obilico smeha: »Today will be sunny and we are expecting no clouds... « ... v prevodu: »Danes bo sončno in ne pričakujemo nastanka oblakov«. Tako je tudi bilo!

Prvih nekaj dni so bile discipline ali pretežke za dano vreme ali pa so bile nastavitve v formuli za izračun točk neprimerne glede na postavljeno disciplino, tako da nismo mogli zbirati primerne števila točk, ki se za določen dan spodobi. Četudi je bilo nekaj pilotov v cilju, je bilo število točk zelo klavno. V naslednjih dneh so se stvari nekoliko izboljšale. Discipline so ostale kratke, vendar bolj zanesljive za sistem točkovanja. Skratka, bolj kot ne ena sama zanimiva tako imenovana »jebada«.

Rezultatov tukaj ne bi preveč omenjal, si pa jih vsakdo lahko pogleda na povezavi na dnu tega besedila. Na kratko: Primož Gričar je bil odličen tretji, Franc Peternel odličen deseti, Stanislav Galovec odličen enajsti, Jože Frim odličen devetindvajseti, Alan Sattler odličen trideseti in Matjaž Klemenčič odličen šestintrideseti, kar je zadostovalo za doslej najboljšo ekipno uvrstitev slovenske reprezentance - drugo mesto.

Čutim dolžnost, da omenim še delovanje reprezentance. V tem pisanju bi moral temu posvetiti največ besed, vendar sploh ne vem, kaj naj napišem. Res je, rezultat govori svoje in je v veliki meri posledica dobrega vzdušja, potrpljenja in razumevanja. Vse se je uskladilo tako, kot se mora. Delovali smo homogeno, brez preprirov, z obilico zafrkancije in šal. Vzdušje je bilo neomajano kljub včasih slabemu letenju marsikoga od nas. Vsi smo imeli dobre in slabe dneve, na katere

ni bilo slišati očitkov, le pohvale in tolažbo za naslednji dan. Skratka, bilo je odlično, brez nesoglasij. Vsak dan pa so trije izmed nas presenetili z dobrim izkupičkom točk. Franc – rekli smo mu »voča« (ker je že star) je dan začel ob sedmih s kuhanjem jutranje kavnice, Mateja pa ga je zaključila s pripravo večerje v enem loncu. Bil je zelenjavni riž in bili so zelenjavni špageti in to izmenjaje vsak dan... Hvala obema...

Dvanajst letalnih dni (od tega devet tekmovalnih) je minilo v znamenju prijetnega druženja med piloti, brez večjih poškodb in nesreč. Letenje v Kayseriju je nekaj posebnega. Vse se dogaja za milijonskim mestom na velikanskem platoju

poleg umrlega vulkana. Startno mesto je varno in se nahaja na lepo urejenem hribčku z vso infrastrukturo, vključno s tribunami za gledalce in VIP ložo. Primerno je za vsakogar.

Turčija je sama po sebi zanimiva dežela. Njihove navade in način življenja nam bodo ostale v lepem spominu. Res pa je, da smo prvo zmago začutili že takrat, ko smo se odločno postavili v bran »nategovanju« mestnih trgovcev, ki so nam v prvih nekaj dneh bivanja »izpulili« nekaj evrčkov, saj smo pogruntali sistem njihovega pogajanja...

REZULTATI:

<http://www.outdoorfestival.org/>

Pripravil: Stanislav Galovec



BIOTECH ADVENTURE RACE

Bordairline 2012

Še sam ne vem, kako in zakaj sva se z Zlatkom odločila za sodelovanje na letošnjem Bordairline tekmovanju. Krivec je vsekakor Zlatko. Sam sem bil zaradi težav z ahilovimi tetivami precej skeptičen in neodločen. Dve leti po udeležbi na Redbull XAlps dirki so se mi težave s tetivami obnovile in si počasi ližem rane. A je želja po novem doživetju prevagala in sva šla. Ni mi žal. Prijavila sva se kar na vse tekme. Sodelovala sva na treh. Na vsaki sva imela pomočnika. Uroša na dveh dirkah, Grega, fanta iz Deskel pa na tretji.

Altausee

Zebe, mrzlo je. Po štirih urah vožnje smo našli zbirno mesto in pol metra novega snega na višini 1500m. Zima, prava zima na začetku junija. Peljemo se na padalski start, da preverimo novo zapadlo količino. »Pa saj ne moreš verjet!« Še več ga je kot pol metra. Imaš gamaše, jutri bomo gazili? Posebna štorija je izpolnjevanje obrazcev, saj midva ne znava nemško. Vse v avstrijskih kljukah in sama organizatorica Petra je sedla zraven in nama prevajala nemščino v angleščino. Tudi briefing so imeli dodaten. Za naju dva, Italijana in enega Čeha. Prostor za spanje nam je ponudil lokalni pilot, kjer sva z Zlatkom v miru še enkrat premetala nahrbtnika in ju pripravila za zimski vzpon. Vremenska napoved je slaba. Termika naj bi bila pozna, v soboto pa naj bi se zaradi močnega vetra sploh ne letelo. Kam sploh na start? Na kateri kucelj? Po pogovoru z lokalnimi piloti sta na voljo dve varianti. Na včerajšnji start, ki je blizu nad mestom, in potem tu čakati, do kdaj? Ali na hrib, ki je oddaljen dobrih 15 km? Odločiva se za malo bolj oddaljen hrib. Na startu sem imel tremo in komaj dočakal žvižg. Gremo. Malo več kot pol se nas je odločilo za to varianto. Po 15 kilometrih se vzpnemo na Kampl. Veter na startu piha v hrbet. Start raven. Prostora za eno padalo in 10 m do prepadnega roba. Ni kaj, tako lep start, da sem se kar kmalu odločil, da tu pa jaz ne bi startal ne naprej ne nazaj. Raje peš dol. Par pilotov se je odločilo, da ne bo čakalo, in se butnejo v dolino in nadaljujejo peš. Po ogledu terena sem malo stran našel boljši prostor za start. Z malo slaloma med smrekami bo šlo. Ko se je tam pojavil še lokalec, ki je

rekel, da bo tu bolje in ko se je od nekom priklatil še Maurer s tandemom, za njim pa še par modelov, sem se bolje počutil. Nisem edini, ki se ne upa s praznim padalom skočit z unega pomola. In kar naenkrat je začelo zunaj nad dolino še minimalno delat. Veter v hrbet pa ne poneha. Tako so se lahko nekateri piloti s trudom le obdržali v zraku. Okrog 14. ure startam med zadnjimi in se obdržim v zraku. Glavna veriga gora je bolj zadaj in nekako me mika tja, a ker vse vidim spredaj, jim sledim. A le do prve naslednje prečne doline. Tam je pred mano nekakšen lijak in razcep štirih dolin. Tu sprevidim, da moram nazaj v luknjo proti hribom. Stran od lijaka, ki te z vetrom prisili na tla. Izgledala je malo čudna, ta odločitev. Pilota, ki mi nista sledila, sta ostala kdo ve kje, sam pa sem tam zadaj navil na 3000 in carsko letel dalje. Zanimivo pri taki dirki je to, da moraš vedno razmišljati tudi o povratku. Razdalja, ki ti zmanjka do cilja, se ti na koncu dodatno odšteje. To pomeni, da letenje in hoja samo v eno smer pomeni nič točk. Šele povratek se ti začne šteti v rezultat. Tako ima vsak pilot svoj izračun in taktiko, ki se lahko popolnoma spremeni že ob prvi curaži. Tako sem na dobri poziciji na 2300 metrih po 30km leta začel razmišljati. Možnost sem imel leteti v dve

različni dolini, na JV ali na V. Moja končna odločitev pa je bila za letenje že isti večer nazaj proti izhodišču. Nisem zaupal svojim tetivam, vremenska napoved je bila slaba. Zbal sem se kilometrov, ki bi jih moral prehoditi, če bi letel naprej. Zlatko se žal ni pobral, je pristal ter šel peš dalje iskat naslednji start. Našel je neugoden start na neki poseki, ki je od daleč izgledala prav prijazna. Po drugem poletu je pristal na istem travniku kot jaz in se odločil, da se tudi on vrača proti izhodišču. Hojo nazaj sva zategnila v noč. Uroš nama je skuhal juho in špagete, potem pa smo prespali v šotoru ob stranski cesti pod smrekami. Zjutraj nas je treznil policaj, ki pa nas na srečo ni oglobil. Pravila so taka, da greš lahko »kamorkoli« spat, naslednji dan pa moraš na istem mestu vklopiti gps in nadaljevati pot. Domačine so boljše polovice vozile kar domov in zjutraj vračale na teren. Naslednji dan se je izkazal za veliko boljšega, kot je bila napoved. Zdaj je kar je. Zlatku je glede na prehojeno razdaljo manjkalo letenja, zato se je vrnil na včerajšnji start in letel do cilja. Meni pa je ta start smrdel, tetive so se dobro počutile in sem si zadal nalogo, da jih preverim, torej peš do konca. Zmagal je Maurer s tandemom.

Zlatko Koren in Simon Čopi v akciji





Dvodnevna dirka, preleteno okoli 40km, prehojeno 50km s 1500 višincev. Potem sva dve dirki izpustila. Mamo tega tipa dirk, Crossalps, že februarja so bila zapolnjena vsa mesta, prek 100 pilotov. Zamudila sva s prijavo. Interlaken pa je tako daleč...

St. Martin im Lungau

Naslednje dirke sva se udeležila v St. Martinu. Napoved zanič. Prvi dan še nekako, z močnim vetrom in plohami, drugi dan pa dež. Spet se izkaže, da je najtežje začeti. Kam? Piloti z že izdelano strategijo le to spreminjamo po prvih 500 metrih hoje. Večina nas je šla na Aineck nad Katchbergom. Kar močan veter na startu in brez termike, a se je dalo lepo v zrak. Z Zlatkom sva zavila na koncu skoka vsak v svojo dolino. Zaradi lažje logistike, imela sva oba enega skupnega supporterja, sem šel za njim. Ker nimava letalne dolžine, greva vmes še na manjši kucelj Miterberg nabirat borne letalne kilometre. Spet start z vetrom v hrbet, a je startno mesto tako lepo, da ni problema. In potem za posladek še na Gstoder slabih 20 km stran. Ob vzponu naju preleti fronta in prav strah me je, da ne bo treba s tega hriba kar peš dol. Ravno ko prideva na vrh, se začne čistiti. Zadaj je malo jasnine in močnejši veter. Startno mesto je tu izjemno lepo, mehko, idealno v vseh pogledih, če odmislimo veter. Večerni let spet kratek 10km, a dovolj dolg, da nama znese skupna zračna razdalja okoli 18km, kar pomeni obratno točko na okoli 50 km zračne linije od starta. Ogromno hoje! Skupaj greva do Muraua, tu pa se jaz odločim za povratek proti cilju, saj sva danes že v enem dnevu naredila skoraj 50km peš in me do cilja čaka še enkrat toliko. Zlatko pa se odloči nadaljevati do točke, kjer lahko maksimalno izkoristi preleteno razdaljo. Hodim do dveh ponoči in najdem primeren prostor za spanje, kjer predvidevam, da ne bo policajev. Tu počakam Zlatka. Spiva tri ure. Naslednji dan pa hodiva med plohami še 10 ur do cilja. Titive so zdržale. Avstrijci pa niso razumeli štosu o Prekmurcih.

Dvodnevna dirka, preleteno okoli 18km, prehojeno Simon 95km, Zlatko 105km in oba slabih 3000 višincev.

Virgen

Zadnja letošnja dirka je bila pod goro Venediger. To je enodnevna dirka - šprint. Vreme lepo sončno, piha pa sever 30-40km na uro. Veter nas vse usmeri proti Lienzu. Tokrat sva na poti do starta sama. Odločila sva se za oddaljen start na

Kegelsteinu in upala, da bo sonce malo ubilo veter. Skoraj vsi ostali so šli na start nad Virgen. V bistvu je bila najina odločitev dobra, la da sva bila prepočasna. Bolje rečeno, jaz sem bil zavora. Zlatko je še vedno poln kondicije, lani je bil na Tor des Geants, kjer je pretekel 330 km s 24km višincev. Na isti start je prišel tudi Thomas Hofbauer, ki je zmagal to dirko. In to z »najinega« starta! Startala sva dobre pol ure za njim. On je imel še solidno bazo, midva pa kasneje nekaj bolj puhastega. Veter se je jačal in ko sem se par kilometrov pred Lienzom obrnil v veter, sem občasno na full gasu z Rookom letel nazaj v minus. Ker proti vetru ni šlo in sem - ob želji priti v cilj do 20. ure - moral torej pristati ob 14. uri kakih 30km do cilja, kar znese šest ur hoje. Nehal sem razmišljati o letenju in šel pristat na točko 30 km peš do cilja. Na tleh sem po pristanku imel občutek, da piha naša burja. Zlatko je bil v zraku malo dlje. Do cilja sva šla vsak po svoje. Zlatko si je dal duška in je dobesečno odtekel, sam pa sem malo hitreje stopil in ugotovil, da sem pristal vsaj 5 km preblizu cilja, saj mi je hoja odlično stekla in sem bil v cilju uro prezgodaj.

Enodnevna dirka, preleteno okoli 15km, prehojeno 50km s 1800 višinci.

Več o dirki:

<http://www.bordairline.com/>. Z Zlatkom sva uvrstila skupno 12. (Simon Čopi) in 14. (Zlatko Koren) mesto od skupno 80 pilotov, ki so se uvrščali do še točkovanega 30. mesta.

Pravila:

Obstaja dvodnevna in enodnevna različica. Dvodnevna traja brez prestanka 32 ur, enodnevna pa 12. Veljata le hoja z obvezno opremo in letenje. Po želji imaš lahko pomočnika, ki poskrbi za hrano, pijačo, preoblačenje ... Gre za disciplino out and return. Od skupne zračne razdalje mora biti vsaj 20 odstotkov razdalje preletene. Kar je viška hoje, se odbije. Šteje projicirana zračna razdalja hoje in letenja na daljico, ki povezuje doseženo najbolj oddaljeno točko in startno mesto. Skrajna točka ni določena in si jo lahko vsak izbere po svoji želji v katerikoli smeri. V primeru prihoda v cilj do vnaprej določene ure se rezultatu prišteje 20 odstotkov skupne razdalje. V primeru zamude pa se manjkajoča razdalja do cilja odšteje od rezultata. To praktično pomeni, da če ti manjka 10km do cilja pri 50km oddaljeni obratni točki, je tvoj rezultat 90 - 10 = 80km. Boljši je lahko kolega, ki

pride pravočasno v cilj z bonusom in razdaljo 68 km + 20% = 81km. Torej z obratno točko na slabih 34 kilometrih. Dejansko je naredil 22 km manj (90 - 68 = 22) in dosegel boljši rezultat. To je dirka boljših ali slabših odločitev in uspešnosti izvedb. V bistvu je to najtežji del dirke, najti pravo pot. Ob napačnih odločitvah pa imaš kilometre in kilometre časa za razmišljanje in morebitno izboljšanje taktike v prihodnje. Če seveda vmes ne fašiš kakih žuljev na nogah ali kje drugje. »Blisters in my head,« sva pela z Loydom na XAlps leta 2007 ob hoji po Švici. On je imel žulje na nogah in hrbtu, jaz pa sesut gleženj.

Sama dirka je nekakšen mini XAlps. To, kar doživiš tu, pomnoži vsaj z deset, pa dobiš RedBullov XAlps. Razlika je ta, da se vsaka težava, ki te zadene vmes, samo še stopnjuje, tu pa greš lahko domov. Vsak, ki si želi kdaj na XAlps, bi moral probat podobno dirko. Odločitev o tem, ali je pravi za XAlps ali ni, bo kmalu občutil na svoji koži in ugotovil, ali bi lahko naslednji dan nadaljeval z enakim tempom ali pa bi šel raje na morje... Ker se vedno težje pride na spisek XAlps dirke, menim, da je Bordairline postal mala odskočna deska za XAlps. Na XAlps 2013 sta s te dirke izbrana prva dva tekmovalca. Po drugi strani pa se XAlps stalno spreminja. Na nek način negativno. Verjetno na zahtevo sponzorja? Morda postaja preveč medijsko odvisna in izgublja v smislu avanture, predvsem v kvaliteti atleta. Atlet, ki je prijavljen na tako dirko, bi moral biti sposoben marsikaj narediti sam, ne pa da je vedno bolj odvisen od ekipe, zdaj že dveh supporterjev in gorskih vodnikov. Za to dirko bi moral znati leteti, biti odlično fizično pripravljen, gore in njihove zakonitosti pa mu ne bi smele biti tuje. V imenu dirke je zapisano prečkanje Alp. Predvsem od tega zadnjega se je XAlps rahlo oddaljil. Že leta 2007 kar nekaj pilotov ni upalo sestopiti po ferati brez spremstva? Kako je danes? Da ne bo pomote, XAlps ostaja in je vedno večji izziv in hkrati ena najtežjih avantur. Prav zanima me, ali se bo kdaj zgodil tudi XAlps Solo?

Tolmin, Kamp Gabrje

V naslednji sezoni 2013 bo ena izmed Bordairline dirk v Tolminu. Dirko lahko vzameš zelo resno ali pa, tako kot večina avstrijskih pilotov, za šport in zabavo. Vabim čim več slovenskih pilotov, ki jim je poleg letenja všeč tudi malo hoje.

Pripravil: Simon Čopi

MOJE LETOŠNJE LETENJE

Sori, mrga

Poletje je bilo sušno in vroče. Kmetijske površine so bile letos zaradi suše zelo prizadete. Ravno danes pa po radiu poročajo o hudem obilnem deževju po celi Sloveniji. Še Kobala center je pod vodo... Včeraj sem oddal naročilo za novega zmaja. Ne bo se mi več treba hvaliti, da letim zmaja za taprave desce. Sedaj bom letel zmaja za taprave pilote. Imel bo skoraj kvadrat in pol manj kot ti, ki sem jih letel do sedaj. Naj bežijo mušice, suhci in perjad, bombnik spet prihaja na sceno. Od spomina na letošnje tekme me še vedno boljijo zapestja, ko sem starega celo večnost vlekel za speedbar. Že ko se samo spomnim, mi udari psiha iz "telesnega spomina" in bolečina me zareže med kosti na rokah. Po novem baje ne bo več tako. Imel bom rep, pomeni sploščeno zvrtje jadra, težišče bom premikal kar v zraku naprej in nazaj, imel bom manjši V lom in tako večjo upravljivost. Od vlečenja novega speedbara me ne bi smelo več rezati po kosteh. In pa seveda, manj kvadratov pomeni manjši upor.

Spomnim se letošnje Učke, kjer sem kar reden gost hrvaškega državnega prvenstva. Letenje tam me je leta učilo potrpežljivosti, drgnjenja nulice, čutiti termiko v krilih. Že po tem vem, kdaj in kako močno zasukati jadro, kako speedbar zadržati med mojimi

Jernej v Bohinjcih

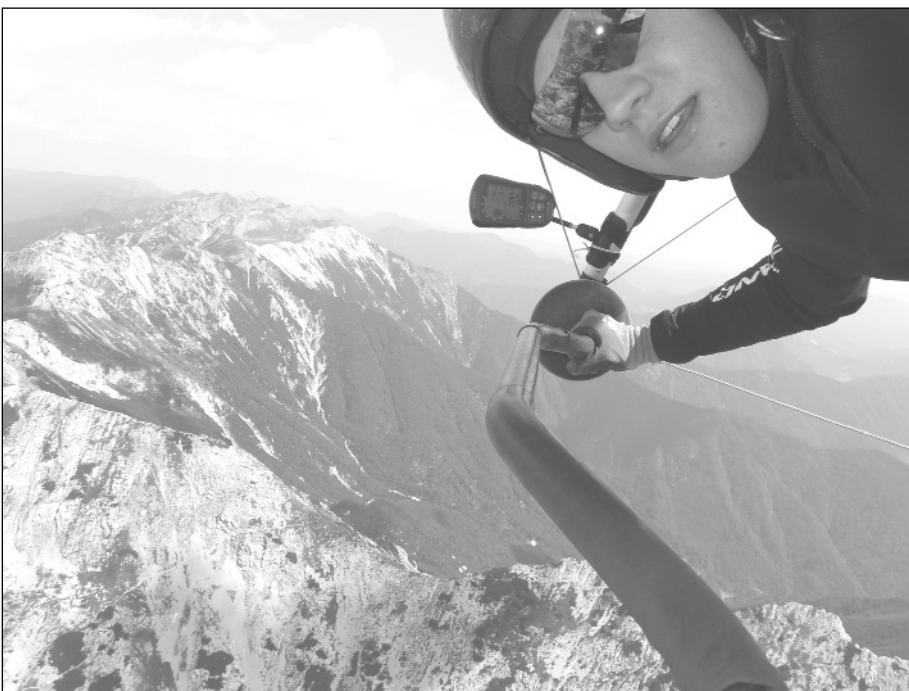
prsti. Prav natančno poznam tisti sunek, ko mi ga hoče termika izmakniti izpod rok, proti kateremu se prav previdno in nežno uprem in z vso čutnostjo in spoštljivostjo naredim ravno nasprotno od tega. Naredim prvi krog v termiki, da vidim, kako široka in močna je. Kot da bi razdevičil dekle. Nežen sem, vendar zanesljiv. Ko naredim prvi krog, še malo popravim, drugi, tretji krog je že dobro nacentriran. Potem pa počasi zategujem VG. Večkrat ko razdevičim termiko in nižje ko začnem, lepše je. Letos je bila Istra divja. Največkrat je potekalo takole: jasno dopoldne, strašno hudi termični oblaki ob enih popoldne, ob treh pa je bilo že vse posušeno. Tako se je skoraj vsak dan končal že malo čez 15. uro s popolnoma jasnim vremenom, vendar s pritlehnim in močnim maestralom, ki je uničil skoraj vsak dan. Razen enkrat...

Ob 12. uri je bilo po jasni noči in jutru zopet vse pokrito. Na startu je komajda kaj pihalo. Seveda v klasični zlobi starejših pilotov v zrak spustimo najprej Jerneja, mladca, ki še ne tekmuje. Njegova kazen je, da šele nabira izkušnje. Naj izkusi frustracijo, kakršno poznamo starejši piloti, ko scuriš med prvimi, ostali pa jadrajo do zore. Frustracije zdravijo. V starih časih so novincu navadno dali izvrstno lekcijo. Ko je mladinec prišel med stare pilote za mizo, polno pira, poslušat stare zgodbe in srkat

prepotrebno znanje in izkušnje, je koj skusil to žlehtnobo - šikano direkt v žilo. Kasneje pa še toliko bolj, če z njim niso po njegovih prvih letih spregovorili niti besede. In predebatirali in ovrednotili njegovih dosežkov. Vsak se namreč bori s svojo lastno domišljijo v svoji glavi, ki je bolj ali manj nasilna, večinoma pa smo v svoji borbi precej neuspešni. Jaz, ti, dragi bralec, in Don Kihot prav tako.

Torej tisti julijski dan je bil nekaj posebnega. Kot rečeno, čez rob pahnemo začetnika. Vsakič je grdo startal, vendar je start na Razpadalici odpuščal take sorte neumnosti. To sva kasneje v Logatcu odpravila. Kakšnih 15 startov na manj strmem travniku ga je naučilo teči in teči, ne glede na to, če te gurtne prekopicujejo naprej, ko se zmaj dviguje. Se pač ne vržeš v gurtne, dokler te zmaj sam ne odlima od matere zemlje in konec.

Mulc se v Istri ni kaj dosti pustil motiti. Vsakič je, čeprav je malo pihalo, navrtel in pokazal Primožu kako in kaj...Ta dan je bila termika izrazito močna. Bal sem se za Jerneja, da ga ne pozauga, dovolil sem mu nabrati le do 1600 metrov. Sam sem se vozil do 1800. Pogled je bil fantastičen. Podn temno zelene barve, zrak vmes sive modre, kot da bo ali da že dežuje, oblaki na nebu umazano sivi in razpotegnjeni po višini. Če si od strani pogledal, je nad nami na umitem nebu brstela lepa karfijolica. Ko prideš do baze, te vleče notri, meglice te zapeljujejo kot Sirene Odiseja v času njegove preizkušnje. Sumim, da je bilo za Joža njihovo petje le preveč mamljivo. Pustil se je zapeljati, verjetno si je mislil, samo še tale metrček, toliko, da bom malo nad ostalimi. Malo nad ostalimi... Nenadoma se je zapeljivost prelevila v surovo trganje in brutalno premetavanje. Klasična fora, na začetku je preveč sladko, da bi bilo res. Moški pademo za skoraj vsako kiklo, me je zadnjič ena razsvetlila. V glavnem Joužeta pozauga, ne more si več pomagati. Ko mu je že slabo in se vda v usodo, ga izpljune na 3200 metrih. Vendar se tokrat zrak strmo spušča. S hitrostjo 120 na uro nehote drvi proti zemlji in seveda potegne rezervo. Vse se srečno konča, z zlomljeno betnico ali dvema, malo strganim pasom, vsekakor pa s povešenimi čeljustmi poslušalcev in seveda z veliko izkušnjo starega mačka.



Na državnem v Tolminu je dobro letel. Bil je tretji, skoraj vse dni. Zadnji dan pa si gorenski lisjak ni pustil vzeti tretjega mesta. Za ušvih 12 pik mu je Pero speljal medaljo, ali bolje rečeno, si je ni dovolil speljati.

Kot rečeno, me Istra vedno kaj novega nauči. Letos sem letel bolj po bazah, bolj rečeno pod bazami. Zadnji dan v Istri smo startali na frej šele ob 16. uri. Naredile so se visoke in zanesljive baze. Zakaj bi moral leteti samo ob bregu? Zdaj sem bil globoko zadaj za startom, enkrat še naprej od Učke proti Plominu, drugič skoraj v Sloveniji, pa skorajda v Pazinu in nazaj. Če so baze, gre, ni kaj.

Podobno se je zgodilo v Tolminu. Že prvi dan sva jo z Jernejejem potegnili v Bohinjce. Baze na 2500. "Na kero stran hriba naj grem, na levo al na desno?" "me sprašuje po radiu pred Kukom. Pa sem mu stokrat odvrnil, naj gre samo za mano. Šla sva skoraj do Črne prsti, kjer so mi živci na poti vseeno popustili. Preveč sem se bal, da ne pride nazaj. Zaukazal sem takojšnjo evakuacijo v Posočje. V glavnem, njemu se je smejalo do ušes, meni pa malo manj. Potegneva nazaj, umaknem se do Krna in nenadoma sem tudi sam zaslišal tisto petje. Potegnili me je v bovško kotlino. Svinjak samo grdo ruka, nič ne da od sebe. Kako bom sedaj prišel ven od tu? Kakor sem slišal, se ne sme pristajati v Bovcu. Menda jim mi, prostoletalci brez motorjev, najedamo njihovo tržišče. Prilimam se torej na pobočje Rombona in slabo nulico vozim dalje. Slišal sem za postavitev nove zajle, Zip line ji pravijo. Tokrat ne vozijo več drv in sena, pač pa ljudi. Oči dam na peclje, pričakoval sem pač kakšno zarjavino nekje v zraku, ki jih v Posočju prav nič ne manjka. Samo termike ni od nikoder. Tedaj v daljavi zagledam ogromen oblak prahu. Sprva sem mislil, da je dim, samo čemu bi kdo tako močno kuril na pobočju Krna? Ob Kaninski postaji B se dviga steber suhega prahu, ki ga je sprožil avto na ovinku. Termika je jasno označena, lepo se kotali oblak prahu proti vrhu Kanina. Točno vanj se zapeljem in ponovim tisto zgodbo o frišnem dekletu. Tedaj jo zagledam pod menoj: Zip line. Točno pod mano je, še dobro, da je v kanalu in menim, da za nas prostoletalce ni posebej nevarna. V popoldanskem soncu se zaenkrat sveti kot nova britev in hkrati je res bolj globoko skrita v nedrje hriba. Termika mi da novih moči in že iščem ostanke slapu Boka. Suša je res neznosna, od Boke je tekla le še Bokca. V glavnem, brez težav pridem na kobariški greben. Seveda ne dam še gmaha. Na Matajurju so še zmeraj baze. Zapeljem

se nad Nadižo in ob severnem grebenu vstopim v kanal. Kje je, kje je? Speed bar se malo živčno trese, samo ne da nič od sebe. Po dolini pridem skoraj že na plano na južni strani, že skoraj obrnem, ko se začnem tepsti z nulico. Počasi navrtim s te strani prav položno goro, ko se pojavi zopet ista dilema. Spet te svojeglave baze. A je treba letet vedno isto linijo? Bazice me zapeljejo še nad Kanal in potem domov. Zadnjo deklico srečam nad Kambreško, kjer je bila kasneje na tekmi obratna točka. Ker je suša pomorila precej polj, je posušila tudi drevesne vrhove neke zajede, kjer me greben ločuje od Tolmina. To je lahko naredil le zelo vroč zrak. Se pravi, posušil drevo ravno tam. Pošten človek bi upravičeno pričakoval termiko ravno nad temi sušicami. Torej zapeljem se med tiste posušene vrhove dreves in da še ena pade. S pridom sem izkoriščal to lokacijo tudi med tekmo, ko sem z Mosta na Soči obračal Kuk kar direkt, ne da bi šel vmes natankat na Mrzli vrh. Prepričan sem, da se da ta preleten trikotnik še lepo raztegniti. Naslednji dan sem zopet "sajfti komisi". Ivan me pred tekmo na prekrasen dan vpraša, če se strinjam z drgnjenjem posoške doline, kot ob kakem trapastem zahodniku. Seveda bruhne iz mene včerajšnja izkušnja. Ivan zagrabi idejo in skoraj vsak dan smo poslej drgnili Bohinjce in Kambreško. Če se ne bi pustil prvi dan speljati tisti La(j)dri, kjer sem že mnogokrat spregledal njeno ukano in prenizko šel slikat tisto kostnico, ne bi bil na koncu samo peti. In se seveda na poti ves čas v glavi boril s privzgojeno luzersko idejo, da so zmage rezervirane le za druge...

V Tolminu smo startali praviloma na vzhodnik. Na burjo. Nek dan, ravno takrat, ko me je najbolj opazovalo širše domače občestvo, pa sem zabluzil. Pripravil sem se

Jernej pred startom

za v luft. Burja piha v sunkih, buta in ni enakomerna ali umirjena kot kakšen zahodnik. Bil sem ves naspidiran. Startam v batino. To je grozna napaka. Muhav veter prva dva metra še močno drži, nenadoma pa padem v luknjo, zmaj začne padati proti tlem. To se je zgodilo izjemno hitro, kot da bi ga kdo butnil od zgoraj. Nagonsko odrinem speedbar, da bi se vsaj lepo podršal po posušeni travi in pristal na navzdol visečem startu. Z nogami in trebuhom grdo podršam po tleh in precej zaprašim večji del občinstva. V tistem zmaj spet prime in me odlina. Še kakšnih pet minut sem bil raztresen in si hladil in sušil praske pod kolena, nato pa zapel gurtno in dobro letel. Se pravi, v batino nikar ni za startati.

In kako je v novem klubu? Ko se peljemo na Kobalo, Ronerju ročna ne dela, kot bi morala. Možakarju je modrozobna slušalka kar prirasla k ušesu. Če ne govori s tabo, se zdi, da govori kar s sabo, tako zgleda, kar na glas. Se vsaj s pametnim človekom pogovarja. Vendar, šofer in prevoznik je izjemen. Enkrat je vdel svoj avtobus z dooolgo prikolico vred v rikverc mimo pašniških vrat skoraj naravnost na start. Vendar včasih vseeno zahteva pomoč. Tako je treba vmes stopiti na bremzo, se pravi na tapravo bremzo, kadar med potjo zapusti šoferski zic in gre preverjat privezane zmaje. Zanimivo je videti, kako potem brez ročne, kar v cokljih spelje tisto dolgo kompozicijo navkreber naprej na Kobalo. Ko gremo potniki potem ven in hkrati pobira karte, nama reče: "Kaj pa vidva?" "Midva mu pogledava naravnost v oči in mu zabrusiva: "Midva sva DPL Posočje". On takoj nazaj: "Sori mrga, sori, nism vedu." Kakor rečeno, daleč nekje za Črnim morjem, blizu Černobila so črne škarje v črn dakron izrezale Black Pearl.

Pripravil: Iztok Jarc



**SPLETNO TEKMOVANJE V PROSTIH PRELETIH**

XCGlobe.com

Beseda ali dve o zgodovini

Leta 2006 je nepričakovano prenehal delovati stari dobri OLC, na njegovem pogorišču pa je zrastle nova generacija spletnih tekmovanj, kot so Leonardo, XContest in naš XCGlobe. Posebnost slednjega je predvsem v tem, da zna na enem mestu prikazati leto iz vseh ostalih OLC-ov (opcija "Svet"), ponša pa se tudi z največjo zbirko IGC datotek na svetu. Iz starega OLCa nam je pred potopom celo uspelo rešiti precejšen del letov iz obdobja med 2003 in 2007, tako da lahko še vedno občudujemo najboljše prelete celotnega preteklega desetletja.

Najuspešnejši po sezonah (šteje 5 letov):

2003	Jože Molek
2004	Miha Mlakar
2005	Primož Suša
2006	Urban Valič
2007	Aljaž Valič
2008	Peter Wallner, od Slovencev Peter Ščuka
2009	Pavel Kante
2010	Uroš Bergant
2011	Robi Dolničar
2012	Luka Slak

Kratek pogled naprej

Pred pomladjo bo na voljo aplikacija za mobilnike (Android), ki bo telefon spremenila v zmogljiv letalni instrument, z možnostjo prenosa IGC zapisa na XCGlobe. Če bo med uporabniki dovolj interesa, bo tudi sam spletni portal xcglobe.com dobil mobilno različico, ki bo omogočila udobnejši dostop s telefoni.

Nekaj zanimivosti iz statistike

Število vseh hribčkov v Sloveniji (nad 500m višine), s katerih je kdorkoli kadarkoli poletel in to prijavil, je trenutno 499. Od teh ima neutrudni lovec na nova vzletišča Andrej Erznožnik vknjiženih 239(!), takoj za njim pa je Jože Poje s samo štirimi manj.

V sezoni 11/12 so uporabniki na XCGlobe prijavi 25.000 letov in skupaj odleteli preko 400.000 kilometrov. S to razdaljo bi lahko 10x obkrožili Zemljo. Vremenske razmere so v letošnji sezoni

obdarile Slovenijo s 329 letalnimi dnevi. Sosednja Italija jih je dobila 320, Avstrija 299, Hrvaška 280. Vremensko najugodnejša država na svetu je bila Španija s kar 358 letalnimi dnevi. Zakaj? Ker ima Kanarske otoke, seveda.

Najbolj vroče padalo te sezone v Sloveniji je bil 777 Rook, letelo ga je 72 pilotov. Drugi je bil Nova Mentor 2, tretji pa Axis Venus 2. V svetovnem merilu je bil najpopularnejši Mentor 2 (917 pilotov), za njim sta Advance Sigma 8 in Ozone Delta. Med proizvajalci je prvi na svetu Ozone, njihova padala je letelo 1820 pilotov, sledita mu Nova in Advance.

V podatkovni bazi xcglobe je 27.000 pilotov, 15.000 vzletišč in 1.100.000 letov. Če v iskalniku označite opcijo "svet", lahko brskate po celotni zbirki.

Tekmovanja

Na xcglobe lahko uporabniki sami ustvarijo poljubna tekmovanja z lastnimi pravili. Tako se je lansko sezono tekmovalo v 34 različnih kategorijah (klubsko, po vzletiščih, proizvajalcih padal,...). Zmagovalec absolutne kategorije med padalci je Luka Slak, ki je s petimi preleti preko 200km prehitel Josefa Edlingera in Alojza Turka. Pri zmajarjih je bil najuspešnejši Peter Kežjar, pred Diegom Loredanom in Matjažem Klemenčičem.

V kategoriji "XC ZPLS" sta med posamezniki zmagala Luka in Peter, klubsko pa so bili pri padalcih najuspešnejši v Poletu Kamnik, pri zmajarjih pa v DPL Posočje. Priznanja najboljšim bodo podeljena na dnevu ZPLS, ki bo predvidoma februarja 2013 na Zimski ligi.

XC ZPLS 2012 (padalci)

1.	Luka Slak
2.	Alojz Turk
3.	Jože Poje
4.	Robi Dolničar
5.	Matjaž Šavs
6.	Mitja Jančič
7.	Dragan Vidic
8.	Nicole Fedele
9.	Srečko Jošt
10.	Igor Mlinar

Sodelujejo vsi člani zveze, šteje pa 5 najboljših letov.

<http://xcglobe.com/olc/index.php/comp?nation=SI&year=2012&comp=1035>

XC ZPLS 2012 - klubi (padalci)

Sodelujejo vsi člani zveze, štejejo pa trije najboljši leti treh pilotov vsakega kluba. Zmagovalec je Polet Kamnik, ki so mu zmago z najdaljšimi preleti prislužili Alojz Turk, Robi Dolničar in Dragan Vidic.

1.	Polet Kamnik
2.	Kimfly
3.	Metulj Rimske Toplice
4.	Albatros Celje
5.	Adrenalin Gor. Posočje
6.	Luftmandlc
7.	DPL Lesce Bled
8.	Kovk
9.	Luftar
10.	Polet Nova Gorica

<http://xcglobe.com/olc/index.php/comp?nation=SI&year=2012&comp=teams-1037>

XC ZPLS 2012 (zmajarji)

1.	Peter Kežjar
2.	Alan Sattler
3.	Aleš Meglič
4.	Jarc Iztok
5.	Ivan Brovč
6.	Andrej Mravlje
7.	Janez Grm
8.	Miro Pergar
9.	Severin Luisa
10.	Jure Vidic

<http://xcglobe.com/olc/index.php/comp?nation=&year=2012>ype=2&&comp=1040>

Pripravil: Aljoša Čoh

UČENJE LETENJA Z ZMAJEM

Zmajarstvo - način življenja

Pred osmimi leti sem imel možnost поблиže spoznati letenje z zmajem in vse navdušenje okrog zmajarstva. Obenem pa se mi je zmajarstvo približalo le toliko, da me je »razdražilo«... Vse pogosteje sem opazoval brata, kako je s svojimi prijatelji, člani društva Prelet Šentrupert, krožil nad številnimi hribi. Seveda, zgledovanje po bratu je tudi mene potegnilo v zmajarske vode, čeprav takrat le bolj kot stranskega opazovalca. Višinski poleti pa so zame ostajali le sanje.

A vendar se je pokazal kanček upanja za moje letenje. Kupil sem starejšega, nekoliko slabšega zmaja in začeli so se prvi nekajmetrski poleti z nizkih hribov. No, če temu sploh lahko rečem poleti. Toliko pa je bilo, da so bile hlače vse zelene in strgane. Žal so se začetniški, najstniški poskusi zmajarstva zaradi različnih razlogov hitro končali in zmaj je začel samevati v garaži pod debelo odejo prahu. Leta so minevala, želja po letenju pa je ostala in usoda je hotela, da začnem leteti.

Dana mi je bila možnost skoka s padalom v tandemu s 4000 metrov nadmorske višine in takrat me je res zgrabilo, da bi spet letel. občutek svobode v zraku je bil več kot enkrat, čeprav sem bil odvisen od vodje tandemskega skoka. Lahko bi kričal tako naglas, da bi me slišal cel svet - zaradi občutka sreče, ki se ga preprosto ne da opisati. Odločil sem se! Začel sem

iskati informacije, kje bi se lahko naučil leteti in pridobiti izpit za zmajarja. V veliko pomoč mi je bil tu šentrupertski zmajar Tomaž Simončič, ki mi je predlagal šolo učenja v Delta klubu v Ljubljani oziroma njeni okolici. Premleval sem in premleval, saj še vedno nisem vedel, ali bo odločitev prava. Nisem bil prepričan, ali mi bo uspelo, predvsem časovno. Hkrati pa moram omeniti, da so mi bili v veliko oporo ob odločitvi za učenje letenja z zmajem moji najbližji.

Ob današnji uporabi interneta ni težko najti kontaktnih informacij osebe, ki jo potrebuješ, in poklical sem Andreja Mravljeta, inštruktorja letenja z zmajem in predsednika Delta kluba. Andrej je bil takoj za to, da se naučim zmajarstva pri njem. Dogovorila sva se, da se tečaj začne v sredini meseca septembra. Dnevi so zame nestravno minevali, v moji glavi pa ni bilo dneva, ko ne bi pomislil na to, kdaj bo prišel čas, ko bom lahko razstavil zmaja, ga prijel za aluminijaste cevi, stekel in poletel. Tudi z društvom Prelet sem se že dogovoril, da so mi posodili klubskega zmaja Atlas, za kar sem jim izredno hvaležen (pijačo še dobijo).

In prišel je dan, ko me je Andrej poklical in rekel: »Zdravo, Joško! V sredo bomo začeli s tečajem.« Dobili smo se na Rakitni. Jaz in še dva fanta - Tine, Jure ter inštruktor Andrej. Po Andrejevih besedah je bil to tako imenovani »informativni dan«. Pričelo se je lepo, kot v

mojih mislih, razstavil sem zmaja, ga prijel za trikotnik, stekel, vendar poletel žal še nisem. Minila sta dva dneva, ko smo se s tečajniki in inštruktorjem ponovno srečali, tokrat v Logatcu. Nestravno smo čakali na pravo smer vetra in - pričelo se je. Prvič sem poletel v razdalji približno dvestotih metrov. Na ta dan se je zame poleg tako dolgega poleta prvič zgodila še ena stvar. Po treh uspešnih poletih je žal prišlo tudi do enega neuspešnega, tisti dan zadnjega poleta. Polomil sem cevi na trianglu, in to ne le ene, temveč obe. Zato vsem začetnikom priporočam, da - kadar vam kdo reče, da imejte rezervno cev - imejte v vreči z zmajem najmanj dve rezervni cevi.

Sledila sta nova dva dneva učenja, in sicer letenje na poteg z vrvjo. S Štajerske je prišel Marjan Brglez, ki je Andreju nudil tehnično pomoč pri vleki s svojo vitlo. Učenje z vrvjo nam je tečajnikom prišlo izredno prav, saj smo tako prihranili čas. V enem dnevu je vsak posameznik naredil po približno 15 startov namesto 4, ki jih narediš v enem dnevu s hriba. Po potegu z vrvjo pri učenju letenja z zmajem smo bili spretnejši pri zavijanju in stabilizaciji zmaja pri letenju.

Nadaljnje ure letenja so ponovno potekale v Logatcu. Ponovili in utrdili smo naraven start ter se izurili v pristajanju. Ob koncu tečaja smo že leteli dokaj visoko ter se na enem poletu v zraku zadržali tudi po dve minuti

Pravijo, da so želje za to, da se uresničujejo, in čeprav je dolgo trajalo, se mi je želja poslednje le izpolnila in začel sem leteti. Komaj že čakam na nadaljevalni tečaj in neutrudno pogledujem v nebo ter upam na ugodno vreme za letenje in prvi polet z višjega hriba - Kovka.

Še enkrat pa se zahvaljujem članom šentrupertskega društva Prelet za izposojno zmaja ter pomoč pri podajanju informacij in nabavi dodatne zmajarske opreme, bratu Dejanu za dodatne nasvete ter inštruktorju Andreju Mravljetu za podano znanje in vesele ure učenja zmajarstva.

Pripravil: Joško Vene



PADALSKO POROČILO IZ BOHINJA

Med Gamsi, Madžari in Poljaki

Novice iz »letalskega« Bohinja gredo takole: tik pred novembrskimi nalivi se je uredilo vzletišče na Vogarju. To pomeni, da bo 2013 v precej uglednejšem stanju kot letos. Razmerje med leščanskimi in bohinjskimi piloti je še naprej stabilno, čeprav sem imel vtis, da vsem Leščanom letalsko poročilo iz Canazeja, objavljenem v prejšnjem Ikaru, ni bilo čisto po godu. Fantje so nas vseeno povabili na letalski piknik pod sv. Petrom, in vsaka čast, izkazali so se. Dobili smo pivo in lahko smo se udeležili njihove vsakoletne podelitve pokala za najboljšega pilota leta. Te gostoljubnosti jim še nismo vrnili, in to štejem med pogubne lastnosti bohinjske padalske družine. Pravzaprav si kljub načrtom niti sami nismo privoščili obljubljenega piknika za zaključek letalske sezone, na katerem smo se pri Padalčku namenili peči dom-

nevnega prašička, domnevno izmenjevati letalske zgodbice in pri tem točiti domnevno pivo. To bo treba popraviti. Posebej potem, ko je v Bohinju zloglasni občinski redar pri Padalčku oktobra, že po sezoni, ob parkirišču brezobzirno oglobil tri leščanske padalske kolege, ki so sedeli na ograji in pili s seboj prinešeno in v šestorček zavito pivo, češ, da za vozilo niso plačali parkirnine.

Sicer je bila letalska sezona v Bohinju bogata in uspešna. Preživeli smo navale različnih letalskih šol, najbolj živčno izčrpavajoča in na kaos spominjajoča je bila madžarska. Letos sem v Bohinju spoznal, da med letalskimi šolami obstaja pomembna razlika tudi po obnašanju. Madžari so povsem padli na izpitu. Niso imeli nobenih manir. Ne le, da so po štartu in na pristanku poplesavali kot pijani vrabci (to sem se predavnimi leti

naučil na terasi leškega letališča: kosce kruha smo pomakali v šnops in ga nastavljali vrabcem. Tam sem se naučil, kako se pade v kovit). Ti Madžari niso imeli nobenega smisla za vrsti red, v nobenem niti v svojem jeziku niso poznali besede dober dan (ali na svidenje) in pri pristajanju so često padali na nas, (ki smo sedeli za mizami pri Padalčku) kot že omenjeni pijani vrabci ter obešali padala po hrastu, katerega namen je samo ta, da nam dela senco in nič drugega. Opozorili smo jih, da lomljene vej na tem hrastu ni vključeno v bohinjsko turistično ponudbo. Friks je bil osebno prizadet in v senci te svetinje je s pivom v roki poudaril, da je ta hrast za nas »svet kot je biblija sveta« fajmoštru.

Za najbolj omikane se je izkazala nemška letalna šola (nekje iz Chimseeja), vmes med Nemce in Madžare sodijo Poljaki, ki



so se v Bohinju nekako privadili na letalne pogoje; kako je bilo novembra na Lijaku, če ne zmanjka prostora, utegnem povedati na koncu.

Bazni center pri Padalčku je poleti tudi obiskal Tone Fornezzi-Tof, ki je s kolegi-co pripravljajl neko reportažo o adrenalinskih športih, med katere seveda spada tudi jadralno padalstvo. Zvezdi reportaže sta bila Matic Erbežnik (ki ga je Tof klical »Malinov'c«) in Lucija Pisar.

Saj res! Matic mi je septembra poslal svojo diplomsko nalogo z naslovom Načrtovanje in izvedba preleta z jadralnim padalom. Prebral sem jo od prve do zadnje strani, udeležil bi se tudi zagovora diplome, pa sem bil v začetku oktobra ravno v Bruslju. Recimo takole: Matic je na »Difu« uspešno diplomiral, diplomatska naloga pa je inovativna že zato, ker je tovrstnih menda zelo malo, povrh pa je v njem teoretično predstavil strategijo svojega lastnega preleta. Matic je potem poniknil iz Bohinja, češ, da ni več sezone za tandeme. Slišal sem, da se je začel pripravljati za neko Red Bull tekmovanje, na katerega se težko pride in naj bi bilo tam prostora za kvečjemu enega Slovence. Pa ravno zdaj, ko rabim dilerja Skywalkera za nakup Chilija 3! Potem, ko je tudi Frenk kupil neko angleško padalo, sem v svojem »varnem« razredu ostal poslednji padalski Mohikanec. Sem se za zamenjavo že z Roko(to)m Faganelom, ki po poškodbi okrevaja in s svojo fizično rehabilitacijo dela čudeže. Kaj hočem, Rooka številke XL pač ne nameravajo narediti, mi je bilo rečeno, če bi kupil rumenega Mentorja 3, pa bi me

vsil zamenjevali z Balžkovim Factorjem 1. Da ne bo pomote. Bohinjska letalna elita se je po kritiki Canazeja zelo popravila. Zdaj Blažek in Friks vsakič, ko se odpravimo na skupinsko jadranje, demonstrativno opravita briefing s posebnim poudarkom na navodila za telebane. Še vedno se ne gibljemo v gabaritih civilizirane organizacije, ampak napredek je opazen. Zato imam za potrebno poudariti, da se bohinjski jadralni klub razvija v zavidljivo smer: imamo bogate izkušnje iz podrhtih startov, skorajda vsi že pristajamo na noge, če smo široki in vštujemo tandemske pilote, ki v Bohinju preživijo praktično vse poletje, pa dosegamo elitne preletaske rezultate tako v državnem kot v svetovnem merilu. Naslednje leto moramo le še v Bohinj privabiti brata Valič, pa bo. Ni ga čez dober potencial! No, ker smo na koncu in ker je ostalo še nekaj prostora, naj se vrnem k Poljakom, tokrat ne tistim, ki jih v Bohinj vozi učiteljica Tamara, temveč neidentificiranim sonarodnjakom. Novembra smo bili na Lijaku, menda en dan pred zimsko ligo, ki smo jo namenoma zgrešili prav zaradi najavljene »gužve«. Veter je na startu malo premetaval in mečkal padala: poleg Slovencev so bili tam Avstrijci in Poljaki in tako smo se tudi razporedili po startu. Domači poznavalci so startali najprej in ko jim je razmetavalo cunje so bili Avstrijci takoj v pomoč pri razgrinjanju. Recimo, da je bil to kompliment padalske kulture. Poljaki so sedeli vkopani kot kamenje in nič od problemov drugih jih ni motiviralo niti k pomoči niti k pozornosti.

Ko smo bili v zraku, jadrati in - logično da - uživali v novembrskem letenju, je Igi (vsi ga poznajo) po radio-postaji sporočil, da se je po vzletu »zrušil« eden od njih in da naj preverimo, kako stvar stoji. Poanta: vsi smo imeli opraviti s to zadevo, preletavali smo sceno, ocenjevali, ali je potrebna pomoč gorske reševalne. Blažek se je spustil po špirali, naredil nekaj posnetkov in javil, da padalec leži na tleh. Rezultat je bila akcija gorskih reševalcev, prihod helikopterja in transport v bolnico, cela padalska flota pa je zaradi tega manevra morala prekiniti letenje in pristati. Ni problema, logično, ampak na koncu je bilo videti, da smo veliko bolj odvisni eden od drugega, kakor je bilo videti uro in pol poprej na štartu.

Poanta, ki sem jo še želel izluščiti, gre torej takole: letenje, še posebej v Bohinju, je res lepo, ampak to ne pomeni, da smo zaradi tega lahko brez manir. Kot vidite, lepa beseda lepo mesto najde in kot vse kaže, bo vseslovenska padalska srenja uspela najti dogovor celo s Triglavskim narodnim parkom, katerega prvotni predlog je bil, da se v Bohinju (pa tudi na bovškem) v parku skorajda ne bi več smelo leteti. To pa bi bilo za nas pogubno, kajti v naši zadevi človeka od živali loči predvsem jadralno letenje; brez njega, kot kažejo opisane in grafično prikazane manire tujih (in domačih) padalcev, med nami in gamsi ne bi bilo velike razlike in potem bi imeli v razmerju do TNP mnogo težje pogajalske pozicije.

Z lepimi pozdravi iz Bohinja:

Potrčkonov Matija

Foto: Blaž Korošec

Pristanek jadralnega padalca v Bohinjsko jezero in nesreča na Lijaku





Nasveti s Cross Country-ja

Prevedel: Tom Pavlič

Na pospeševalniku

(Adrian Thomas)

Zlatega pravila za uporabo pospeševalnika ni, vendar opazili boste, da izkušeni piloti zelo redko planirajo brez njega. Če želimo doseči čim boljše hitrost preleta, je, pri povprečnem dnevu z dviganji okoli 3 m/s, načeloma optimalno uporabljati kar poln speed. To velja že pri minimalnem propadanju ali čelnem vetru in tudi na EN B padalih. Mnogo vrhunskih pilotov leti le z dvema prestavama: kroženjem v termiki in planiranjem na polnem gasu.

Osebnostno uporabim četrtno speed-a, ko zapustim steber, in postopoma pospešujem, vendar sem redko pod polovico in pogosto na polnem gasu. A zame pospeševalnik ni on-off stikalo, ampak dodatno orodje pri aktivnem letenju. V turbulentnem ozračju ga močno pohodim, ko padalo zaniha nazaj, in popustim, ko me hoče prehiteti. En nasvet: dosti manj naporno je stiskati pospeševalnik s prednjim delom stopala. Tako lahko lažje kontroliramo stabilnost padala z mišico goleni, kot bi to lahko počeli, če imamo prečko pod peto.

Oceniti oblake

(Burkhard Martens)

Ko smo v bližini baze oblaka, je težko oceniti, kako razvit je bližnji oblak. Pomaga nam lahko pogled na njegovo senco. Če je polna lukenj, je zelo verjetno, da se oblak že razkrajja in nam ne bo več v pomoč. Senca oblakov nam lahko služi kot orodje pri oceni razdalje do naslednjega. Moramo biti le pazljivi in pravilno upoštevati višino oblakov in pozicijo sonca. Poskusite določiti, katera senca je od katerega oblaka. Če sonce ni točno navpično, so sence višjih oblakov bolj oddaljene. To postane vse bolj očitno proti večeru. Nižje oblake pa je lažje povezati s pripadajočo senco. Moramo vedeti, da na opazovanje vpliva tudi vidljivost. Bolj kot je zrak čist, bližje se zdijo oblake.

Termika pri dolinskem letenju

(Pat Dower)

To je izjemna metoda, ki nam omogoča najti center termičnega dviganja, zaradi česar smo lahko bolj učinkoviti pri nabi-

ranju višine. Ko priletimo v dviganje, nadaljujmo naravnost in držimo to smer, dokler čutimo, da se moč dviganja enakomerno veča na obeh straneh padala. V kolikor je na eni strani dviganje bolj izrazito, počasi zavijemo proti tej strani. Ko pridemo do centra dviganja, bodimo pripravljeni zaviti oziroma zaostri zavoj. Ko začutimo, da je dviganje šibkejše, le zaostriamo zavoj in s tem se vrnemo v močnejši center dviganja, kjer spet postopoma odpremo zavoj. S tem se izognemo temu, da nas naš zavoj obrne stran od dviganja.

Obisk k Dalai Lami

(Jim Mallinson)

Gora Dhauladhar nam ponuja eno najdostopnejših in najlažjih letalnih pogojev v Himalaji. Greben je obrnjen proti jugozahodu in dolg preko 100 km. Dober izziv in ne preveč zahtevno segrevanje pred sezono je let v Dharamsalo in nazaj. Če so baze oblakov nizke, se držimo bolj spredaj in preskakujemo z vrha na vrh v družbi jastreb in orlov. A če so oblaki višji, poletimo bolj zadaj na visokih južno obrnjenih grebenih. Po teh lahko lahkotno odletimo do Dharamsale, vendar moramo paziti, ker nas bo prelet popeljal čez mnogo težko dostopnih dolin.

Pot nazaj je načeloma lažja, z nekaj hrbtnega vetra in bolj enakomerno in predvidljivo termiko. Občutek tega umirjenega povratka je čaroben, deloma tudi zato, ker vario ne piska več tako izrazito. Letimo lahko bližje terenu in planiramo čez gričke do pristanka v Biru. Četudi se dan bliža koncu, je še vedno dovolj dviganj. Pri pristanku bodimo pozorni na smer vetra na molitvenih zastavicah na bližnjem samostanu. Za sabo imamo perfekten dan v Biru.

Prepoznati konvergenco

(Dennis Pagen)

Nad vrhovi in grebeni se pogosto lahko opazi oblake z dvema različnima višinama baze. To je značilen znak konvergenca, saj se oblak formira z dvigajočim se zrakom z dveh strani hriba. Nižji del nastane, kjer zrak vsebuje več vlage in prej kondenzira. To najlažje opazimo, če je na vznožju ene strani

grebena morje ali jezero. Letenje v konvergenca načeloma zahteva od pilota dobro zavedanje, kaj se dogaja. Območje dviganja se premika naprej in nazaj ali celo izgine in se spet prikaže malo za tem na drugi lokaciji. Potrebno je delati daljše osmice ali krožiti v ožjem dviganju. Konvergenca je večinoma šibka in zahteva veliko mero potrpljenja, čeprav je lahko nad višjimi vrhovi tudi močna. Pomembno se je zavedati, da jo lahko srečamo kadarkoli, predvsem v drugi polovici dneva, ko so razmere variabilne. Ko jo najdemo, moramo ugotoviti njeno obsežnost in jo čim bolj izkoristiti.

Bodite prijazni do vašega šoferja

(Amy Anderson)

Nekaj priporočil za vse vas, dragi piloti:

- Nikoli ne kličite za prevoz na njen rojstni dan.
- Če je napoved za naslednji dan dobra, izberite en lep film in naročite dostavo večerje. Tako bo naslednji dan ona še vedno vsa v rožicah po romantičnem večeru in boste imeli mnogo bonusnih točk za letenje...
- Vedno napolnite rezervoar, preden ji pustite ključ avtomobila.
- Nikoli ne popivajte s prijatelji, ko čakate na prevoz! To ni opravičljivo, niti če je to praznovanje sto kilometrov dolgega preleta. Če vas bo našla potnega in izgubljenega na kakšnem samotnem travniku, se ji boste morda zdeli srčkani. Če pa vas bo dobila s pivom v roki, medtem ko se krohotate s sopadalci v nekem zahrbtnem baru, medtem ko ona že ure išče pravo pot, pa preprosto ne bo razumela, da je bilo takšen izjemen dan nujno proslaviti ob vrčku piva.
- Napolnite baterijo telefona; pravzaprav kupite tudi njej enega, če lahko.
- Napolnite baterijo postaje.
- Nikoli ne kritizirati njene vožnje med vikendom, ne glede na manever.
- Zahvaljujoče jo objemite in lepo pozdravite, ko vas pusti na vzletišču; boste v nekoliko boljši luči v naslednjih dolgih urah.
- Nikoli se družiti s pilotom ženskega spola, ki ste ga (jo) slučajno srečali na pristanku. Ne bo izpadlo najbolje. Če



pa slučajno vidite kasneje kakšno, ki štopa, počakajte, da ona predlaga, da ji ustavite, vi pa bodite le tiho.

- Na poti nazaj ne govorite nenehno o letu; nje to ne zanima in je zabavno le vam. Ko se kasneje dobite s kolegi padalci, ni potrebno vse še enkrat na dolgo in široko opisovati še njim.
- Vedno predlagajte v milem in ponižnem glasu, da boste že šli na vlak; deluje vsakič.

Varnostna razdalja ob grebenu (Burkhard Martens)

Mnogo je faktorjev, ki določajo primerno razdaljo, ki jo je treba upoštevati pri letenju ob grebenu (tako vertikalno kot horizontalno). Nobeno pravilo ni dokončno in zdrava pamet je vedno najboljši zaveznik, a obstaja nekaj dobrih priporočil. Močnejši kot je veter, večja mora biti oddaljenost. Iz dveh razlogov: turbulenca in zanos. Turbulenca se eksponentno veča z jakostjo vetra; ko veter naraste s 15 na 30 km/h, se območje nemirnega ozračja poveča za štirikrat. Kar je bilo prej prijetno drsenje, je lahko sedaj komaj še primerno za letenje.

Tudi zanos se veča z jakostjo vetra. Če pridemo v težavne razmere in zaidemo v predel, kjer nimamo popolne kontrole nad padalom, moramo imeti dovolj prostora, da zadevo umirimo. Stransko zapiiranje pri letenju v močnem vetru ob vertikalni steni nas lahko v trenutku obesi na bližjo skalo.

Letenje v skupini (Mads Syndergaard)

Ko začnemo leteti na tekmah, pademo z lahkoto v skušnjavo sledenja kakšnemu vrhunskemu pilotu. Ta taktika ne bo delovala in z njo si ne bomo nabrali mnogo prijateljev iz dveh razlogov. Vrhunski pilot, v senci katerega želimo požeti prve tekmovalne stopničke, skoraj zagotovo leti z boljšim padalom. To pomeni, da je plan sledenja takemu sopadalcu že v osnovi napačen. Nekomu lahko sledimo le, če imamo boljše padalo nad glavo. Drugi razlog je, da je vrhunski pilot najverjetneje tudi boljši pilot kot mi in bo priletel in zapuščal dviganja hitreje in višje kot mi. Po dveh stebrih nam bo zbežal.

Boljša rešitev kot slediti nekemu je sodelovati v skupini. Leteti ob večjem številu padalcev, s tem pokriti več terena in skupaj iskati termične stebre. To pomeni tudi odleteti naprej, če smo prvi dosegli vrh dviganja. Najslabše je, ko si v skupini noben ne upa prvi potegniti. V optimalni skupini vsak pilot ve, da vzajemno letenje pomeni izmenično voditi skupino in tako obdržati dinamiko igre. Kmalu bomo spoznali, da je letenje v skupini potencialno izredno hitro, če le vsakdo opravi svoj del.

Z glavo med oblaki (Adrian Thomas)

Če zaidemo v oblak, nas lahko manevri

zasilnega zbivanja višine, kot so spirala, B-stall ali celo full-stall, spravijo nižje, vendar nas ne rešijo iz te av. Termika, ki nastaja v vertikalno razvijajočem se oblaku, srka zrak iz okolice, zato bomo s temi manevri počasi drseli proti jedru dviganja in tam tudi ostali. Dosti bolje je leteti naravnost in poskusiti zbežati dviganju. Tudi v močnejšem razvoju je območje dviganja majhno in je v okolici spuščajoči se zrak. Zelo redka so dviganja s premerom, širšim od kilometra. Tudi če napačno obrnemo in zapeljemo v center takega ogromnega razvoja, bomo potrebovali le par minut na trim hitrosti, da dosežemo rob dviganja.

To je poanta: odletimo naravnost v katero koli smer, dokler ne ubežimo dviganju. Seveda je priporočljivo odleteti v smeri, kjer se oblak prej konča oziroma je več svetlobe, a tudi če smo popolnoma izgubili orientacijo, nas bo tako letenje spravilo ven.

Vendar je letenje v ravni liniji v meglici oblaka težavno; potrebovali bomo inštrumente, ki jim lahko zaupamo, četudi je enostavno podvomiti v smer, ki nam jo kažejo. Možno je relativno dobro obdržati smer z uporabo GPSa, a je uporaba kompasa načeloma lažja.

V oblaku zelo hitro izgubimo orientacijo. Lahko se nam zdi, da letimo naravnost in šele izven oblaka opazimo, da se je svet pod nami zasukal. Zato je res pametno imeti kakšen pripomoček.



www.sky-cz.com

SKY LITE SKY DRIVE SKY SYSTEM II

SKY SPARE LIGHT

reševalna padala

FIDES 3 ANAKIS 2

GAIA ATIS 3

ANTEA 2 ARES 2 ERIS 4

METIS 2 ANTEA K2

jadralna padala

letalni sedeži

G11 AXEL 2 REVEL 2 TWIN

SKYLIGHT SKYLIGHT TOURIST

SKYWISH 2 REVERSE 2

EXCITE 3

kombinezoni in ostala oprema

Čelade ICARO 2000



skyeris@gmail.com
Tel . 041 432447

OBVEŠČANJE - REŠEVNJE

112 - Klic v sili

V primeru nesreče takoj pokličite 112

*na ozemlju Avstrije kliči 140 ali 112

*na ozemlju Italije kliči 118 ali 112

Če se v gorah zgodi nesreča, je treba hitro in pravilno ukrepati ter tako ponesrečencu zagotoviti kar najboljšo pomoč. Do prihoda reševalcev lahko preteče kar nekaj časa zaradi težko dostopnega terena ali slabega vremena, čas pa je v večini primerov zelo pomemben dejavnik. Največ lahko storimo takoj po nesreči, zato pomagajmo po svojih najboljših močeh. Če grozijo hude krvavitve, plazovi ali dihalna stiska, je nujno ukrepati takoj, saj krivulja preživetja v takih primerih s časom hitro pada, zato storimo vse, kar znamo in zmoremo.

OSNOVNI KORAKI:

- *Ohranimo prisebnost, pomirimo sebe in druge.*
- *Ocenimo položaj.*
- *Zaščitimo sebe in ponesrečenca pred neposrednimi nevarnostmi, kot so padajoče kamenje, plazovi, mraz.*
- *Nudimo prvo pomoč, kolikor znamo in zmoremo.*
- *O nesreči obvestimo reševalce na številko 112.*

OB KLICU NAVEDITE:

- *kdo kliče,*
- *kaj se je zgodilo,*
- *kje se je zgodilo,*
- *kdaj se je zgodilo,*
- *koliko je ponesrečencev,*
- *kakšne so poškodbe,*
- *kakšne so okoliščine na kraju nesreče,*
- *kakšno pomoč potrebujete.*

Možni načini klica reševalcev:

- mobilni telefon (obvezno v nahrbtniku, pred turo preverimo stanje baterije),
- obveščevalne točke GRS, ki so v vseh kočah.

Mobilni telefon

Telefonska številka 112 je dosegljiva tudi

na območjih, kjer se mešajo signali slovenskih ter avstrijskih ali italijanskih operaterjev mobilne telefonije.

Obveščevalne točke GRS

Še vedno se nam lahko pripeti nesreča, ko smo brez telefona ali območje, na katerem smo, ni pokrito s signalom. V takem primeru mora pisno sporočilo o nesreči prispeti do obveščevalne točke. Od tam gre po zgoraj opisani poti. Obveščevalne točke so planinske postojanke, visokogorske kmetije in druge postojanke v gorskem svetu ter policijske postaje v dolini. Obveščevalne točke so vidno označene z znakom GRS.

Vir: GRS Slovenije

GRS Tolmin, naporna sezona reševanj
(iz dnevnika akcij Tolminske GRS)**14.08.2012 ponedeljek:**

- **12:50** A 60-12 Na Kobalovih njivah nad Idrijo se je pri delu v gozdu poškodoval domačin. Skupaj z idrijskimi gasilci in ekipo NMP Idrija smo ga oskrbeli in prenesli do reševalnega vozila, s katerim so ga odpeljali v bolnišnico.

- **13:59** A 61-12 Na Kobariškem Stolu se je pri padcu na greben poškodoval jadralni padalec. Aktivirani so bili reševalci in dežurna ekipa GRS na Brniku. Slednja je padalca našla na vrhu Gnjilic tik na državni meji z Italijo. Oskrbeli so ga in s helikopterjem prepeljali v bolnišnico na zdravljenje.

- **14:48** A 62-12 Na Mrzlem vrhu je padla jadrnalna padalka in obvisela na drevesu. Na kraj je bila napotena ekipa reševalcev, ki po večurnem iskanju na kraju nesreče padalke ni našla. Ta je že v mraku po telefonu poklicala na 112 iz doline, kamor je peš sestopila s prijateljem, ki je s padalom pristal v bližini in ji še pred prihodom reševalcev pomagal z drevesa. Skupaj sta po brezpotju sestopila v dolino.

- **15:29** A 63-12 Preko 112 so nas obvestili o padcu padalca na drevesa v bližini vasi Kamno. Aktivirali smo dodatno ekipo reševalcev, ki je v razgovoru s prijaviteljem in pri pregledu koordinat ugotovila, da gre za padalko, ki jo že išče prva ekipa.

- **16:50** A 64-12 Da ne bi reševalci druge ekipe odšli domov brez posredovanja, je poskrbel zmajar, ki se je huje poškodoval na pristanku v Tolminu. Reševalci smo ga skupaj z ekipo NMP Tolmin oskrbeli, nato pa so ga s helikopterjem HNMP prepeljali v bolnišnico.

- **17:06** A 65-12 Tudi skupina Ajdovščina ni bila tega dne brez posredovanja. Na Nanoški planoti na območju Gradiške ture je padel padalec na drevesa. Reševalci so odšli ponj, pomagali so jim tudi člani GRS Ljubljana, skupina Postojna, in ga varno spravili z drevesa, nato pa pospremili še v dolino.

Vir: GRS Tolmin

GoPro HERO 3



Novoletni popust!

kimfly@siol.net

Poškodbe hrbtenice

Vlasta Kunaver, dr. med.

Poškodbe hrbtenice so v jadralnem padalstvu najbolj pogoste med resnimi posledicami nesreč.

Protektorji letalnih pasov preprečujejo udarce na hrbet, žal pa ne morejo preprečiti težkih poškodb hrbtenice ob padcih z višine!

Do poškodb hrbtenice lahko pride v prav vseh fazah leta, pri pilotih začetnikih, zelo izkušenih in vseh vmes.

Na poškodbo hrbtenice moramo pri nesreči jadralnega padalca **VEDNO** pomisliti!

Še posebej pa nas mora na morebitno poškodbo hrbtenice opozoriti:

- Mehanizem poškodbe, kjer bi lahko prišlo do poškodbe hrbtenice (npr. vsi padci iz višine)
- Spontane bolečine v poteku hrbtenice
- Bolečine v poteku hrbtenice, ki jih poškodovani začuti ob potipu
- Motnje občutka v okončinah
- Motnje gibanja v okončinah
- Motnje zadrževanja urina in blata
- Neobičajna lega telesa

Še posebej moramo biti pozorni pri nezavestnih poškodovancih.

Pri ponesrečenem jadralnem padalcu, ki je nezavest, vedno ravnamo, kot da je poškodovana hrbtenica.

Tudi sicer - če ocenimo, da obstoja možnost poškodbe hrbtenice, vedno ravnamo, kot da poškodba hrbtenice **JE**.

Zavedati se moramo, da vsak nepreviden premik lahko povzroči nepopravljive dodatne poškodbe hrbtenjače, ki lahko povzročijo ohromelost.

Pomoč pri poškodbi hrbtenice:

1. Poškodovanega zavarujemo pred dodatnimi poškodbami. Če leži na strmem terenu, preprečimo morebiten

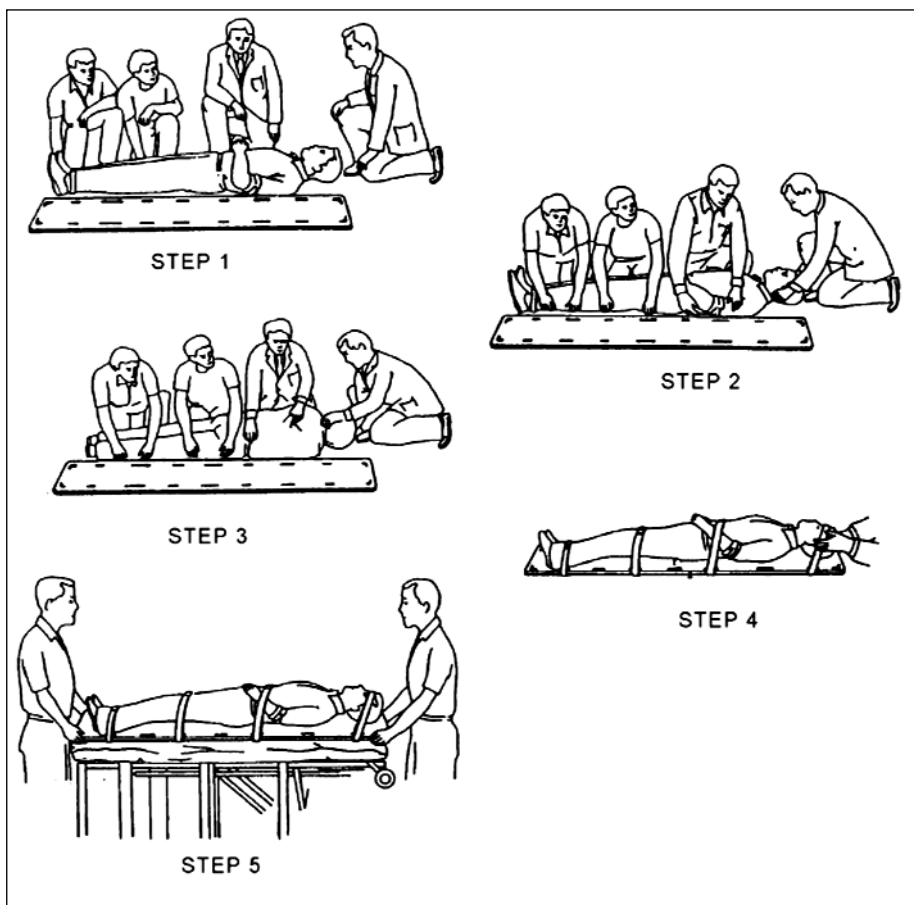
dodatni zdr. Odpnemo ali odrežemo padalo in reševalno padalo.

2. Če sumimo na poškodbo hrbtenice, vedno kličemo **112**, saj tak poškodovanec nujno potrebuje dobro imobilizacijo in strokoven prevoz z rešilcem ali helikopterjem.
3. Poškodovanega do prihoda reševalcev, če je le mogoče, ne premikamo.
4. Tudi če se hoče poškodovani premikati sam, to preprečimo.
5. Letalnega pasu ne slačimo. Trakove letalnega pasu **PREREŽEMO**.

Ko sumimo na poškodbo hrbtenice, poškodovanca premikajo vedno najmanj štirje!

Eden je pri glavi, drugi pri nogah. Ta dva rahlo vlečeta vsaksebi. Tretji in četrti reševalec pa primeta pod prsnim košem in pod boki. Pred začetkom prestavljanja poškodovanega določimo vodjo. Ta z navodili (npr.: ena, dva zdaj) vodi prestavljanje.

Skica premikanja poškodovanca:



USPOSABLJANJE IZ PRVE POMOČI ZA TANDEM PILOTE JADRALNIH PADAL, ki opravljajo komercialni zračni prevoz potnikov, bo 11. januarja 2013 popoldne. Kandidati naj do konca decembra pokličejo Vlasto Kunaver, dr. med. (vlasta.kunaver@gmail.com) glede prijav, dviga strokovnega gradiva in ostalih podrobnosti. Cena je 30 EUR.

OBNOVITVENI SEMINAR ZA POOBLASTILA UČITELJ IN PILOT TANDEMA
 Obnovitveni seminar za pooblastili Učitelj letenja z jadralnim padalom in Pilot tandem bo v soboto 26. januarja ob 9. uri v Cerkljah na Gorenjskem v sejni sobi Pod Jenkovo lipo.
 Prijave na: kimfly@siol.net

JADRALNOPADALSKI RAJ OB EGEJSKEM MORJU

Ölüdeniz 2012

Ja, saj vem, da ste že prečitali (tudi v Ikarju) par člankov, videli na tisoče slik na netu, slišali veliko in še več o tem jadralskopadalskem rajju v Turčiji, v turški provinci Mugla, blizu kraja in pristanišča Fethye. Baje je uradni prevod besede Ölüdeniz »Blue Lagoon«, torej modra laguna (Ne, ne. Niso tam snemali tistega filma, o dveh mladih brodolomcih, ki nato odraščata na samotnem rajskem otoku, ki ste ga gledali daljnega leta 1980, prvi del). A moramo priznati, da je zaliv zadaj za tisto lepo dolgo prodnato plažo res kot modra laguna (še posebej, če ta zaliv gledaš iz zraka). Ok, pustimo sedaj, kako se kraju reče... Ölüdeniz je že precej časa dopustniška padalska destinacija za jadralske padalce z vsega sveta. Mene osebno je nad tem letalnim rajem (kar nekajkrat bom v tem članku uporabil besedi »padalski raj«, ker to tudi je) že

pred cca. desetimi leti navdušil padalski kolega Albin Grmek (stari padalski maček), ki je tam letoval že leta 2001. Leto zatem je tja šel letet tudi moj oče (ja, moj ata je nekoč tudi letel, redno letel) in domov mi je prinesel video kaseto VHS-E240 (ja, sedaj se smejite, ampak takrat ata še ni imel na čeladi GO PRO HERO?) z dvournimi posnetki samih padalskih pripetljajev. Joj, kako je bilo fajn gledati tiste posnetke, takrat ko sem jaz bil še bolj začetnik (no, saj danes sem tudi še začetnik, a bolj stari, he he), 2000 m nad morjem. Prinesel mi je tudi majico, na hrbtu velik padalec (do danes se je ta majica že skrčila, mi je bolj na tesno, pač bolj slab material. Turška roba, kaj češ). In vse to je botrovalo temu, da sem rekel: Primož, naslednje leto pa greš tudi ti v Ölüdeniz. Zaradi pomanjkanja časa, ene operacije hrbtenice, prometne

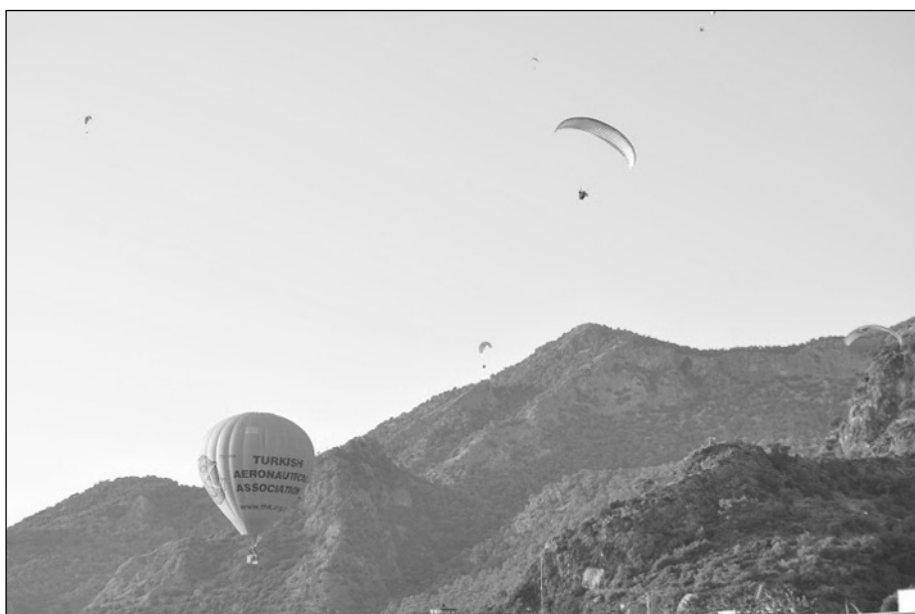
nesreče v Dubaju, s tem dolgega okrevanja in ne vem česa še, je to »naslednje« leto zame bilo šele leta 2010. Takrat sem jaz, Primož Kostanjevec-Kostanjšek sedel na Dunaju na avion (aja, zraven je bila še moja punca - ona ne leti) ter po slabih dveh urah pristal na letališču Dalaman (letališka infrastruktura podobna letališču Edvarda Rusjana MB). Od tam pa 45 minut do Ölüdeniza z minibusom. Pa saj ne bom pisal, kako je bilo leta 2010. Takrat sem domov prišel s tisoč slikami, triurnim video materialom (opa, jaz sem pa že imel GO PRO HERO – hvala Gašperju Prevcu, da mi je kamera takrat posodil) ter s tem »rajcal« padalske kolege. In tako smo se v začetku leta 2012 odločili, da ekspedicijo ponovimo. Tokrat v večji zasedbi. Tako smo si že aprila (termin našega letovanja je bil od 13. do 20. oktobra 2012)



preko turistične agencije zagotovili sedeže na avionu ter postelje v hotelu. Glede na izkušnje, ki sem jih imel iz leta 2010, sem predlagal hotel nekoliko višje kategorije (4* v Ölüdeniz je dejansko to kar v SLO nudijo 3* hoteli) ter lokacijo čim bližje plaži (plaža oziroma promenada ob plaži je tudi pristanek. In najlepše je takoj po pristanku zložiti padalo, padalo odnesti v hotel in nato - hop v morje). Treba se je zavedati, da je v vsakem trenutku, ves dan v zraku in na pristanku tudi preko 200 padalcev. In padala oziroma nahrbtniki kar ležijo po promeni, zato nikoli ne veš, komu je ravno tvoj nahrbtnik »všeč« (sicer nisem slišal, da bi tam padala kradli, ampak...). Tako je ekipa treh padalcev iz DJP Lintvar (Borut Koler, Boštjan Zorman - Tinč in jaz - Kostanjšek) s svojimi soprogi (no, uradno poročen je samo Koler, jaz in Tinč sva še na koruzi) ter našimi otročki, dodatno zraven pa še kolega Marko Vajs (nepadalec, turist - beri: on je čuval naše tri dekleta, ko smo mi trije bili v zraku?) 13. oktobra zjutraj ob petih leteli z Dunaja proti Dalamanu. Po pristanku, kjer nas je čakala na letališču v Turčiji prijazna predstavnik nemške turistične agencije, smo sedli na mini bus, ki nas je odpeljal v 60km oddaljen Ölüdeniz. Zaradi predhodne najave padalske opreme nismo imeli nobenih doplačil ne na avionu (na avion lahko uradno neseš 20kg, pa ene 2-3 kg ti skozi prste pogledajo, tak da se pač organiziraš ter v padalski »ruzak« vržeš še kako majico, gate, ostalo pa v ročno prtljago, pa gre skozi) in tudi ne na transferju z letališča do hotela (sam sem namreč leta 2010 moral za prevoz opreme plačati 20eur/eno smer - razdelila sta si predstavnik agencije in šofer mini busa. Turčija pač. Kaj češ). In tako je bila ekipa 10 članov (vračunana neletalna ekipa) vse bližje temu padalskemu rajju. Tik pred Ölüdenizem te ob cesti velika tabla (velikosti »jumbo« plakata) z jadralnim padalcem - tandem (torej tam še ni prepovedi komercialnega letenja) opozori, da se tukaj zares odvijajo letalne aktivnosti. In ob 8:15h, ko smo prišli pred hotel, sem Boruta in Boštjana potrepal po rami: »Poglejta gor!« In cca. 1500m nad nami je bilo kakih petnajst tandemov. »Vauuuu!« je rekel Borut. »Pizda, nad morjem. To bom lahko brez skrbi sat delal. Pa full stall bom tudi potegnil.« Boštjan pa: »Kaj te toti so šli kar iz diskoteke na štart ob 6h?« Komercialno letenje (tandemiranje) je tam tako razširjeno, da ponudniki nudijo

tandemiranje preko celega dne. Prvi kombi pelje na štart ob 7h (prevoz do štarta traja med 35 in 50 minutami, odvisno ali se pelješ s starim DODGE-om, ki rine gor v redukturju ali pa z modernim podaljšanim in povišanim kombijem, bolje rečeno minibusom za 20 ljudi). Ja čisto zares. Sam nisem mogel verjeti, kako so ponudbo prevozov »izboljšali« od leta 2010. Izboljšali sem dal v narekovaj, ker sem s tem mislil skrajšali čas transferja na štart, s temi mini busi. Res pa da je ta expres vožnja precej adrenalinska. Treba pa se je tudi zavedati, da se pelješ z 0 m nadmorske na 1800, 1900 ali 2000 m (imajo namreč kar tri starte na J-JZ 1800, S 1900, ter S-SV 2000). Cesta na štart je urejena, polovica

asfalta in tlaka, polovica pa makadam. O urejenosti startov ne bom izgubljal besed: J-JZ 1800 štart je velikosti za cca. 20 razprostrtih padal v celoti tlakovan. Tlakovan je tudi S 1900m štart, vendar je ta manjši od prejšnjega. Najvišji S-SV je letos še netlakovan, a od pomladi 2012 bo tlakovan tudi ta. No, nazaj k dnevnim aktivnostim. Stvari smo dobesedno zmetali v hotel, ženske so šle z otroki v hotelski bazen, mi pa... na pivo za hotelski šank. Bili smo frajerji. Na rokah smo imeli modre zaplestnice, ki so dokazovale, da smo upravičeni do All Inclusive paketa v hotelu. Joj, jedli, pili, pa jedli pa pili (leteli smo tudi)... vse dni. Vreme nam je služilo ves teden. In to nadpovprečno dobro. Že veliko (tudi sloven-



skih) pilotov, ki so tam že bili (v jesenskem času), je pripovedovalo, da so se pojavljale baze precej nizko ali pa pod startom. Na srečo mi tega (razen prvi dan kakšno uro na startu) nismo doživeli. Vreme je bilo, odkrito povedano, kot iz knjige. Še bolj razveseljujoče je bilo dejstvo, da so bile tudi višine nadpovprečno dobre. Dejansko se je vsak dan (najbolj v »višku« dneva med 11.30 in 15. uro), dalo navrteti precej visoko, vse do 2700m in tudi krepko čez. Na start smo se vozili ob različnih urah, glede na družinske plane (beri: kopanje v morju, varstvo otrok, cartanje s taboljšimi polovicami, oslarije ob hotelskem bazenu ali pa pitje piva?, pri hotelskem šanku). Potem smo pa tretji dan opazili, da so padalci tam okrog 13. ure precej precej visoko. »Ta je na okrog 2800,« pravi Koler. »Mislim, da je prek tri jurje«, doda Tinč. Jaz sem le nemo gledal tisto drobno pikico, tam nekje visoko in nisem upal ugibati. Tako je padla odločitev, da gremo naslednji dan gor s kombijem ob 11. uri, smo na startu malo pred dvanajsto ter čakamo na te superlativne pogoje. A ko smo prišli vsak v svoj

družinski krog, se pojavi ideja naših deklet, da bi pa naslednji dan (torej dan, ko smo planirali biti na startu ob 12. uri) lahko šli z ladjico malo okrog po otočkih (veliko je lokalnih ponudnikov dnevnih izletov z ladjico po bližnjih zalivih in otočkih, skritih plažah...). Nemi pogled Boštjana in Boruta mi je dal vedeti, da bomo šli naslednji dan samo večerno peglat. Nato sledi moški pogovor (pri šanku seveda). »Fantje, jutri bomo leteli (saj je to za nas bil že peti dan, in tradicije, da se vsak dan leti, ne smemo prekiniti), pa če se svet podre,« pravi Tinč. »Kdaj pa, saj gremo z ladjico ob 10. uri na izlet?« ga vprašam. »Pa gremo gor s prvim kombijem, ob sedmih,« odgovori Tinč. Dogovorjeno. In tako smo bili naslednji dan ob 7:40 na startu. Malo čez osmo smo poleteli (naj povem, da na startu nismo bili sami. Nasprotno. Bila je gneča, sigurno okrog 100 isto mislečih). A ostali verjetno niso šli na izlet z ladjico ob 10. uri, he he). Planirali smo le let v dolino (aja, na plažo), saj za drugo ni bilo časa. Samo spust/let v dolino traja dobre pol ure. Torej malo pred deveto pristanemo, zložimo, znesemo cote v

sobo, gremo na zajtrk ter s familijami na ladjico. In vse bo lepo in prav, vsi zadovoljni, dan pa tudi rešen? Hja, že po vzletu (ponavljam, malo po osmi uri zjutraj) vsi trije ugotovimo da gre »gor«. Pismo, saj se da jadrati. No, malo nad greben, sem ter tja deset minut, potem pa v dolino. Pa odletimo ven nad morje (spet ponavljam, da priletiš nad morje s cca. 1500m nad vodo), tam pa... presenečenje: velik, širok steber. Saj ni bil takšen kot dežurec desno od starta na Kobali. Steber je bil, zjutraj okrog 8:30h, na 1500m, cca. 2m/s dviganja, nobenega grebena zadaj, torej nobenega pobočnika. Dejansko je v zraku splošen rahli SV veter, tako da je rahlo pihalo s kopnega ven proti morju. Verjetno se je formiral kak jutranji steber, ki je bil zanešen nad morje. Ja, kaj nam pa preostane. Kalkuliraj. Ura je 8:40, če še dvajset minut jadram, bo devet, pa potem eno špiralco, da smo hitreje na pristaniku, ekspres zložimo, hop v hotel, zajtrka pač ne bo, in spet lepo na ladjico. Izšlo se bo. In se je. Dan smo potem v družinskem vzdušju preživeli na ladjici (aja, lesena barkača, dolga ene 30m, ki je imela tobo-



gan speljan z zgornje palube, skozi trup na bok ladje in v morje - česa takšnega še nisem videl), ki nas je vozila iz zalivčka v zalivček, pa na otoček, kjer je bila kristalna voda. Odkrito: naši pogledi pa so spet tam med 12. pa do 14. uro uhajali tja visoko v zrak. Precej visoko, tudi preko 3000m (saj ne vem, če človeško oko na tleh sploh vidi jadrlnega padalca na 3000m). In ker smo ugodili željam naših deklet, smo za nagrado dobili naslednji dan »day off za družinske obveznosti« (beri: ja, dragi celi dan si lahko v zraku. Na start lahko greš kadar hočeš). In res je bilo tako. Šli smo ob 11. uri. Na startu bili malo pred 12. uro. Hitro se pripravimo (saj so nekateri bili že zelo visoko). Prvi potegne Koler. Pi pi pi pi, in že ga ni bilo (mislim, bil je precej visoko). Pa Tinč, nato še jaz. Pa res je bilo vse od starta pa do plafona samo pi pi pi pi. Kako sem jaz na ta moj karierni let (zaradi dosežene višine) gledal: ko sem startal, je res samo šlo gor. Startali smo na 1900m. Pa sem si rekel: »No, tam do 2500, mogoče kaj čez, potem pa preko lagune na »spodnji« greben, kjer se običajno da lepo na laminarcu, ki piha iz morja, jadrati.« Pa Brauniger piska do 2500, pa 2700, si rečem: »Ok, do 3000 grem, več pa res ne rabim, pa to je itak moj višinski rekord!« (do sedaj sem bil najvišje 2450m pri nas doma. Aja ni bilo doma, bilo je na hrvaški Ivanščici). Pa pridem do 3000, vario pa še kar piska. »Ja kaj je to mogoče?«, se vprašam. Pa 3200, takrat sem tudi prvič pograbil fotoaparater ter slikal vario in pa plažo pod mano. Še med slikanjem (ko komande nisem držal) je kar šlo gor. Poslikam, pogledam okrog, kje sta Borut in Boštjan. Boruta zagledam približno na isti višini, kakšnih 300m desno od mene. Pogledam še na drugo stran. O jej, Boštjan je še kakšnih 300 višje. Takrat sva z Borutom bila že na 3500, torej je Boštjan na cca. 3800m. »Da ni model slučajno že na 4 jurje,« se vprašam. Nama z Borutom se je »ustavilo« malo čez 3600. Jaz sem takrat obrnil proti laguni, Borut pa se je zapodil nazaj od obale proti notranjosti. Naenkrat je začel čudno izgubljati višino, meni je pa kar držalo, občasno celo še zapiskalo. No, sam sem nadaljeval preko lagune, proti mestu Fethye, zaokrožil nad zaledjem Ölüdeniza, letel preko znamenite plaže in pristal na istoimenski plaži. Po pristanku sem se le nasmejal, pogledal, kje sta Borut in Boštjan, ter začel pospravljati padalo. Zložil, dal nahrbtnik na ramo, šel do plaže, se slekel in skočil

od veselja v morje na osvežitev (aja, voda v morju je imela cca. 25 stopinj Celzija, ozračje nekje 30 stopinj). Nato sem odšel do hotela, najprej poiskal mojo frajlo ter sinkota, jima pokazal let v spominu Braunigerja ter si nato privoščil en hladen pir. Moja maksilana višina je tako bila 3620m, in to direktno nad plažo, torej relativna višina nad terenom oz. morjem je bila teh »tri jurje šeststo« - nepopisno. Čez kakšne tričetrt ure pride-ta še Borut in Boštjan do hotela. Jaz v roki moj vario, jima ponosno pokažem višino (vedel sem, da je bil Boštjan še višje), a takrat Borut potegne svoj telefon in pokaže sliko variometra iz zraka: »Pismo, ŠTIRI JURJE!« Fant, 4060m! Pa saj nismo normalni. In nato smo slavili pozno v noč. Naslednji dan smo se vračali, polni lepih spominov, proti domu. Še med vožnjo proti letališču so naši pogledi kar naprej uhajali proti vrhu gore Babadag (Očetova gora). Moram povedati, da smo vsak dan imeli absolutno dobre pogoje. Temu je verjetno botrovalo dejstvo, da je cel teden pihal splošni rahli veter v višinah, smeri SV,

kar je pripomoglo k visokim bazam, ter tudi dober temperaturni gradient (npr. dan, ko smo dosegli te rekordne višine, je bilo na plaži cca. 30 stopinj, na 3500m pa cca. minus 3 stopinje celzija). Na svoj račun so prišle tudi naše ta boljše polovice, »turist« Marko in pa predvsem otroci, torej neletalni člani (kopanje v morju - prodnata plaža, dolga 3km, kopanje v hotelskem bazenu, veliko animacije v hotelu), zato je ta destinacija primerna tudi za neletalne člane. Celoten resort je povezan s temo jadrlno padalstvo, zato je beseda jadrlno padalski raj vsekakor sodi zraven imena kraja. Ölüdeniz 2013, prihajamo.

P.S. Vsako leto v oktobru se tam odvija, pet dnevni, jadrlno padalski festival, AIR PARTY z bogatim program akro predstev, base jumpinga iz tandemov, motornih zmajev, nastop znane akrobatske skupine reaktivnih letat TURKISH STAR, in še veliko drugih dogodkov. Naš termin letos, je sovpadel le z enim dnevom te prireditve.

Pripravil: Primož Kostanjevec



OTVORITEV NOVEGA VZLETIŠČA

Kranjska Gora jug - Grpišča

Zato, da imamo slovenski jadralni padalci novo vzletišče v Karavankah, imata vse zasluge Jani in Darja Horvat, ki sta tudi sama jadralna padalca. Otvoritev starta je bila v soboto, 20. oktobra. Prišlo je veliko padalcev iz različnih slovenskih klubov in tudi iz tujine - Avstrije, Italije in Hrvaške. Našteli so kar od 120 do 150 pilotov, nekateri med njimi so do konca izkoristili dan in so leteli tudi večkrat. Prevoz na start je bil organiziran z avtobusom, kombiji in unimogom, s katerim so prevažali tudi jadralna padala.

Jaz sem prevzela nalogo, da pomagam pilotom pri pripravah padal na startu - da je vzletanje potekalo hitreje. Ker je start pokrit s slamo, je kar precej drselo. Tako sem tudi sama kar nekajkrat padla in dobila nekaj modric. Ampak je kar šlo. Večina pilotov je z veseljem sprejela mojo pomoč. Bilo je vroče kot v peklju, saj se je v hrib uprlo toplo jesensko sonce. Starti pilotov so bili večinoma uspešni, le nekaj jih je moralo start ponavljati. Poškodoval pa se k sreči ni nihče. Padalci so pristajali na pristanku za hotelom Kompas v Kranjski Gori, kjer jih je na prireditvenem prostoru pri agenciji Julijana čakala bogata pogostitev, za katero sta poskrbela neutrudna Darja in Jani. Manjkalo ni čevapčičev, odojka, jote s klobaso, sladice... Nekaj tega so imeli prihranjena posebej zame, da ne bi ostala lačna po celodnevem delu na startu. Počutila sem se kot kraljica...

Tekst in foto: Irena Pukl

Nekaj e-utrinkov:

Čestitke in pohvala vsem posameznikom, za izvedbo in ureditev vzletišča Grpišča nad Kranjsko Goro. Darji, Janiju in ekipi, ki je poskrbela za prevoz in današnjo pogostitev, se še enkrat zahvaljujemo. Še pridemo!

Siniša & Andreja Zarič

Hvala Darji in Janiju Hrovat ter ekipi za neverjeten napor in organizacijo za ureditev in otvoritev novega starta Kranjska Gora jug. Hvala tudi za izvrsten dokumentarni film iz otvoritvenega dne, 20.10.2012. Od sedaj je v Kranjski Gori še lepše. Še enkrat čestitke in hvala ter vso srečo... in se vidimo....! *Frenk L.*

Otvoritev starta z najlepšo panoramo + festival Advance: vsem, ki ste se tako lepo potrudili, najlepša hvala. *Igor*

Otvoritev vzletišča Kranjska Gora jug na Grpišči (20.10-2012). Postaja AVP že deluje - tel. št. 041 292461, www.skytech.si/postaja.php?p=kranjskagora. Live cam pride kmalu, pešpoti na vzletišče iz Kranjske Gore sta dve in sta že markirani. Hoje je cca 1.5 ure, stezi sta nenaporni - lovski. Posnetek otvoritve na naslovu: vimeo.com/51911662, *Jani Hrovat*



REŠEVALNA PADALA KIMFLY



	R-28	R-28	R-28
Površina	28,80 m ²	33,53 m ²	37,58 m ²
Celice	18	18	18
Teža	1,364 kg	1,546 kg	1,724 kg
Max. obremenitev	90 kg	105 kg	120 kg
Padanje (100 kg)	5,7 m/s	4,6 m/s	4,2 m/s

www.kimfly.si
KIMFLY, Pot na Črno 28, Vodice
041 677 595



REKLAMA triple seven 777