

September 2012
za interno uporabo

ikar



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

interno glasilo za jadralne padalce in zmajarje

TISKOVINA

poština plačana pri pošti 4240 Radovljica





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 - 329 evr
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

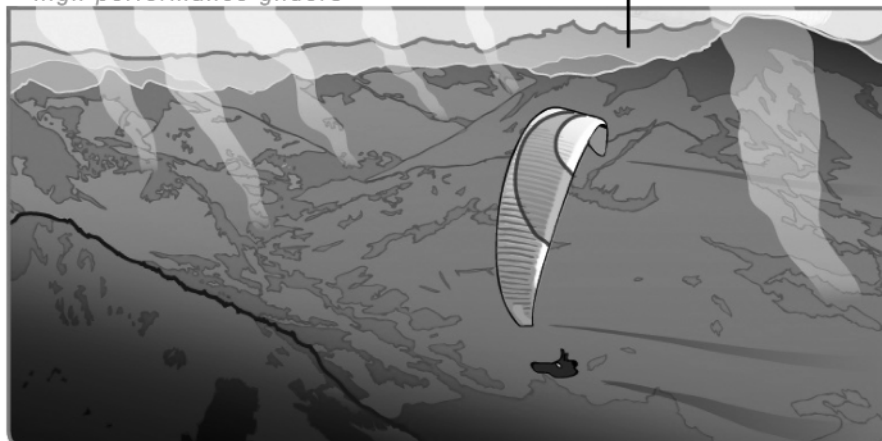


ROOK



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

NOVICE, OBVESTILA, DOGODKI

Iz ZPLS

Direktiva o varnosti

Letenje pilotov jadralnih padal, ki nimajo izdanega dovoljenja pilota jadralnega padala s strani pristojnega letalskega organa Republike Slovenije

V letošnjem letu je bilo predvsem na vrhuncu sezone prostega letenja na naših letalnih terenih izredno veliko incidentov, ki so se velikokrat končali s telesnimi poškodbami in s posredovanji reševalcev. V večini primerov so bili udeleženi tujci, ki so prišli v nesrečne situacije predvsem zaradi pomanjkanja izkušenj in nepoznavanja vremenskih razmer. Slovenski jadralni padalci in zmajarji ugotavljamo in se zavedamo, da lahko povečanje incidentov in nesreč privede do zaostritev na področju prostega letenja, predvsem v smislu povečanja premij pri zavarovanjih in uvedbe plačila reševanj.

Agencija za civilno letalstvo je v mesecu maju izdala varnostno direktivo, ki se nanaša na letenje tujih jadralnih padalcev in zmajarjev (ki niso imetniki slovenskega dovoljenja pilota jadralnega padala ali zmaja). Za samostojno letenje se zahteva IPPI kartica, za šolanje tujcev pa je potrebno podati vlogo. Podrobnosti so razvidne iz varnostne direktive in pripadajoče vloge, ki sta objavljeni na njihovi internetni strani (www.caa.si). Vloga se lahko odda tudi preko elektronske pošte (info@caa.si).

Društva, ki upravljajo registrirana vzletišča in pristanke, so v tem mesecu prejela povečano natisnjene in plastificirane varnostne direktive v angleškem jeziku, ki so jih dolžna dodati na informativne table na vzletnih točkah in pristajalnih mestih.

Agencija za civilno letalstvo je že v letošnjem letu pričela opravljati bolj temeljit inšpekcijski nadzor na terenu glede izpolnjevanja različnih predpisanih členov iz Uredbe o jadralnem padalstvu in jadralnem zmajarstvu, v

naslednjem letu pa je predviden še temeljitejši nadzor.

Apeliramo predvsem na društva, ki upravljajo z registriranimi vzletnimi točkami in pristajalnimi mesti, da o tej direktivi še posebej obvestijo skupine iz tujine, ki prihajajo letet na njihove terene. Za dobro organizirane in kvalitetne tuje organizacije in šole s to direktivo in njenimi zahtevami ne bo prevelikih sprememb, verjetno pa se bo s tem na našem nebu zmanjšalo število neizkušenih samostojno letečih tujih pilotov, prav tako pa tudi tujih šol s slabo kvaliteto izobraževanja.

Vsebina Direktive o varnosti

1./ Tuji piloti jadralnih padal in jadralnih zmajev, ki niso imetniki dovoljenja, ki ga je izdal pristojni letalski organ Republike Slovenije in samostojno letijo v zračnem prostoru Republike Slovenije, morajo biti poleg nacionalnega dovoljenja, ki dokazuje usposobljenost za letenje letalne naprave, tudi imetniki kartice IPPI, in sicer IPPI stopnje 4 ali 5, ki dokazuje mednarodno usposobljenost pilota letalne naprave v skladu s priporočili

Mednarodne aeronavtične zveze (FAI).

2./ Tuji učitelji letenja, ki so imetniki tujega pooblastila za šolanje pilotov jadralnih padal in jadralnih zmajev, morajo pridobiti posebno dovoljenje in navodila Agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije za opravljanje dejavnosti na ozemlju Republike Slovenije.

3./ Tuji piloti jadralnih padal in jadralnih zmajev, ki so imetniki tujega dovoljenja, vendar niso imetniki kartice IPPI stopnje 4 in 5, ali so vključeni v proces šolanja, morajo leteti pod nadzorom učitelja, kot izhaja iz 2. točke te direktive o varnosti.

4./ Tuji piloti, ki se udeležijo tekmovanj v preletih, ne glede na to, kdo je organizator tekmovanja (tudi če gre za tekmovanje tuje države) na ozemlju Republike Slovenije, morajo biti imetniki nacionalnega dovoljenja letalne naprave in IPPI kartice, ki dokazuje 5. stopnjo mednarodne usposobljenosti pilota letalne naprave, izhajajoč iz 1. točke te direktive o varnosti.

Priloga: vloga za potrditev usposabljanja tujih jadralnih padalcev



DOBRI OBIČAJI IN NAVADE

Kodeks prostih letalcev Slovenije

Kodeks vsebuje ustaljene dobre običaje in navade ter temelji na etičnih vrednotah, po katerih se ravna slovenski prosti letalci. Vsak član ZPLS se prostovoljno in moralno zavezuje, da se bo po tem kodeksu ravnal in da bo ob morebitnih hujših kršitvah njegovih načel odgovarjal pred ustreznimi organi ZPLS.

Kodeks zavezuje prostega letalca, da pri svojem delovanju in obnašanju **v zraku, na vzletiščih, na pristankih, na poteh do le-teh, na parkiriščih, v gorah**, pa tudi **v dolini**, ne glede na to, ali so dejanja neposredno ali samo posredno povezana s prostim letenjem, spoštuje pravila kodeksa in se po njih ravna.

I. VARSTVO NARAVE IN OKOLJA

Prepovedano je:

- odmetavanje odpadkov v naravi. Cigaretnih ogorkov ne odmetavamo in ne puščamo za seboj, temveč jih tako kot ostale odpadke za seboj pospravimo in odvržemo v urejena smetišča;
- povzročanje škode na objektih, vzletnih mestih, vremenskih postajah, vetrnih vrečah in drugem družbenem imetju;
- povzročanje hrupa, proženje kamenja ali kakor koli drugače vznemirjati in ogrožati prostoživeče živali;
- trganje cvetja, ne glede na to, ali je zaščiteno ali ne, prav tako je prepovedano lomljenje vej in delanje škode na nasadih, drevju, gozdovih;
- kurjenje odprtega ognja.

II. ODNOSI MED JADRALNIMI PADALCI IN ZMAJARJI

- Padalci in zmajarji se med seboj pozdravljamo, kar je zunanji izraz tovarištva in spoštovanja, pri čimer ne čakamo, da bomo pozdravljeni, ampak pozdravimo prvi;
- Med jadralnimi padalci oziroma zmajarji velja načelo enakopravnosti, tako da je nedopustno kakršnokoli socialno, narodnostno, rasno in drugo

razlikovanje.

- Bolj izkušeni piloti naj z nasveti, opozorili in dejanji skušajo pomagati manj izkušenim ali neprevidnim pilotom glede pravilnega letenja, postopkov na startu, na pristanku in v zraku, opremi, orientaciji, nevarnostih, o ravnanju v nesrečah itd.;
- Vsak pilot naj nudi neposredno pomoč tistemu, ki jo potrebuje, tudi če gre samo za postavitev opreme, padala, zmaja, razvozlanje vrvic...;
- Vsak pilot mora po svojih močeh, po svojem najboljšem znanju in z vsemi sredstvi, ki so mu na voljo, pomagati ogroženim, ponesrečenim ali poškodovanim drugim pilotom oziroma sočloveku v stiski.

III. VEDENJE IN RAVNANJE ČLANOV ZPLS-a

- Vsak jadralni padalec oziroma zmajar je dolžan spoštovati pravila, ki so zapisana tako v zakonih (Uredba o jadralnem zmajarstvu in jadralnem padalstvu, Ur.l. RS, št.) kot v drugih pravilih VFR letenja in prostega letenja;
- Alkohol, zdravila in kakršne koli druge substance, ki bi lahko imele vpliv na fizično in/ali psihično stanje pilota, niso dovoljene pred in med poletom (dovoljena vsebnost alkohola v krvi je 0,0 mg/l !!)
- Ne pozabimo, da lahko letimo le v nekontroliranem zračnem prostoru klasifikacije »G« in da je letenje obvezno najmanj 50 metrov nad cestami, železnicami, žičnicami, daljnovodi, drugimi objekti ter nad skupinami ljudi;
- Letenje v oblakih ni dovoljeno;
- Na startnih mestih se obnašamo tako, da ne oviramo drugih pri vzletu ali pripravi na vzlet;
- Padala si ne pripenjamo na samem vzletišču, ampak malo vstran ter nato s pripetim padalom počakamo, da pridemo na vrsto za vzlet. Nikakor si padala na vzletišču ne razgrinjamo, če nimamo namena vzleteti.
- Pri vzletu pomagamo drugim pilotom

na njihovo željo in po njihovih navodilih;

- Med letenjem upoštevamo in spoštujemo pravila letenja (osnovna, pravila ob pobočju, pravila srečevanja, v termičnem stebru ...);
- Motorna padala oziroma motorni zmaji morajo vedno dati prednost jadralnim padalcem in zmajem, le-ti pa morajo dati prednost balonom;
- V zraku letimo defenzivno in upoštevamo druge pilote in naravo okoli nas;
- Poglej, preden zaviješ. Ni dovolj, da obrneš glavo samo za 90°. Pogledati moraš tudi nazaj in se prepričati, da ne boš z zavijanjem koga spravil v nevarnost - tudi če imaš prednost. Bodi pozoren! Spremljaj druge letalce, v vsakem trenutku moraš poznati njihove položaje, smeri in hitrosti. Vzpostavi kontakt z očmi. Drugi letalci si morajo biti na jasnem, ali jih vidiš ali ne, da lahko ustrezno ukrepajo. Nikoli ne kriči na druge letalce, saj je v zraku slišnost zelo slaba in te lahko soletalec napačno razume in napačno odreagira. Reagiraj dovolj zgodaj in očitno: če nimaš prednosti, ne čakaj do zadnjega trenutka, ampak že prej nakaži, kaj boš storil. Ne sili drugih pilotov k temu, da bi se ti morali umikati s poti. Sam se aktivno izogibaj trkom, ne glede na to, kdo ima prednost.
- Pri radijskem komuniciranju upoštevamo pravila komuniciranja in uporabljamo radijsko komunikacijo samo za nujna in kratka obvestila;
- Pri pristajanju upoštevamo druge pilote, ki želijo pristati na istem pristanku, in prilagodimo letenje tako, da lahko vsi piloti varno pristajajo. Pri tem upoštevamo različne letalne lastnosti posameznih letalnih naprav;
- Na pristanku takoj pospravimo svojo letalno napravo ob rob pristajalnega prostora, tako da omogočimo varen pristanek pilotom za nami;
- Pri pristanku zunaj organiziranega pristanka se obnašamo tako, da naredimo čim manj škode.

ZABAVNE PADALSKÉ IGRE

ParaIGRE 2012

Lepo sobotno jutro, slišijo se le koraki in sopihanje skupine, ki se peš prebija po strmini na vzletišče Golte – Korte, in pa seveda vsake toliko časa kakšna močna izjava posameznika za pestro vzdušje.

Po večdnevem ugibanju, na kateri start bi (zaradi nestabilne vremenske napovedi) odšli, se le odločimo za JV start. Seveda je celotna prireditev opredeljena bolj kot padalske igre in zabava kot pa samo letenje in nabiranje kilometrov (za to je bilo dovolj časa med letom). Po lanskih prvih paraigrah, na katerih smo sodelovali bolj lokalci in člani kluba, smo se letos odločili zadevo razširiti. Reklama, ki jo je oglaševal organizator David Bider in Sky klub Velenje, se je hitro širila po forumu in družabnih omrežjih in zanimanje za prireditev nam je dala dodatno motivacijo.

Po izdelanem programu je bilo stvar treba tudi izpeljati. Z lastniki zemljišč ni bilo prav nobenih težav, še pokosili so nam travnik, na katerem smo nato s trakom označili kvadrat 25x25 m za pristajanje, na sredino pa smo postavili piko z otroškim bazenom za center, malo nižje pa še poligon, postavljen iz kock sena za tek pod kupolo. Na bližnjem hribčku pa so pripravili še tarčo za igro natančnosti metanja bomb iz mivke.

Prireditev se je pričela z odhodom skupine peš na start, oddaljen približno uro in pol in 1050 m.n.v z opremo ali brez. Pred startom dvig številke, poleg

dobiš tudi dve bombici z mivko. Za vse ostale je bil organiziran prevoz z opremo na start. Peš skupina se poda na dokaj strmo, a dobro markirano pot in prvi so na startu že po dobri uri. Po prihodu vseh in oddihu ter raznih debatah je na vrsti letenje. Start ni omejen z ničimer in startaš po želji, da ti le vetrna vreča to dopušča. Hitro se nas je nabralo v zraku okoli 40. Res fantastičen prizor. Golte v jesenskih barvah, termična dviganja takoj po startu in takoj se je v stebru znašlo ducat padalcev vseh barv in modelov, kar je spominjalo na zimski Lijak. Po skoraj dvournem jadraniu so se igre prestavile na pristanek. Z zbijanjem višine si se najprej približal gričku nad pristankom in odvrigel bombici z mivko v tarčo premera 15 m in notranji krog 3m (našli smo jih še tri dni kasneje na vseh mogočih koncih in v grmovju), sledil je let čez koruzno polje, ki jo je na srečo od blizu otipal samo en tekmovalec, in po tem pristanku na piko (otroški bazenček z vodo) ali vsaj kvadrat 25x25m. Temu je sledila pavza za okrepčilo, kjer pa seveda ni manjkalo vode s hmeljevim koncentratom. Sledil je tek pod kupolo - torej vodenje zelo starega padala med postavljenimi ovirami in smeha tukaj ni manjkalo. Po končanih igrah se je prireditev preselila na bližnjo turistično kmetijo Borsečnik pod vzletiščem Borseka. Druženje, glasba, hrana in podelitev nagrad za prvih 6 mest (1. Sebastjan

Podbregar, 2. Franc Rakun in 3. Miro Kovše).

Ker je bil drugi dan tudi letalen, se je kar nekaj padalcev odločilo za kampiranje na kmetiji. Naslednji dan je sledil še pohod na vrh Golt in popoldan še prosto letenje s starta Golte Planica.

Sky klub Velenje se zahvaljuje vsem udeležencem prireditve in upamo, da se v naslednjem letu vidimo v še večjem številu.

In tako so se odvijale druge paraigre v kraju Rečica ob Savinji pod Goltmi - fajnja bl'.

Pripravil: Franc Rakun

Foto: David Bider

Več fotografij na:

[facebook.com/skyvelenje](https://www.facebook.com/skyvelenje)



EP V TOČNOSTI PRISTAJANJA

Postal sem pikaš

Piki oziroma natančnemu pristajanju z jadralnim padalom sem se malce bolj posvetil v letošnji sezoni. Samemu sebi sem želel dokazati, da lahko pridem v reprezentanco Slovenije, ki šteje 5 moških in 2 ženski. To mi je ob solidnih treningih na Donački gori in vitli tudi uspelo. Res je, da je bila na moji strani tudi sreča, ampak o tem raje ne bi, saj bi bil članek predolg.

Evropsko prvenstvo Ohrid

Kangoo, nabasan z dobro polovico reprezentantov, padali in osebno prtljago, krene v četrtek iz Rogaške preko Lipe Naše, mimo Beograda do Niša, kjer pri prijatelju Vladotu prespimo, kmalu zatem ko zaužijemo fantastično večerjo in »špricer« v mestu. V zgodnjih jutranjih urah teramo dalje proti Ohridu, kamor prispemo ob 10. uri. Najprej si ogledamo pristanek, kmalu zatem pa se že peljemo s taksijem na start. Pol poti nas spremlja lepa asfaltna cesta, nato pa sledi grd, res grd makadam. Vsak taksist nas je peljal le enkrat, saj se nobenemu ni zdelo vredno ubijati avta za tistih par evrov. Zvečer se okopamo v jezeru, ki je res lepo in čisto, voda pa bistra. Ogromna vodna površina nam daje občutek, da smo na morju, vendar ni slanega okusa in migati je treba malo bolj.

Ekipa Slovenije: od leve zgoraj - Damjan Čretnik, Jaka Gorenc, Matjaž Sluga, Tone Svovljšak, Matjaž Ferarič, spodaj - Tanika Virtovšek in Mojca Pišek



Kar blizu centra mesta, pristanka in plaže se je nahajalo tudi naše gnezdece – stanovanje za štiri osebe. Po kvalitetnem spancu smo v soboto nadaljevali s treningi. Pristanek je bil zahteven. Meni ni na treningu nikoli uspelo priti pod 3 m in bili smo mnenja, da bo borba zelo zahtevna. V eni izmed trening serij se nisem mogel upreti skušnjavi. Nisem zapustil dviganja in tako sem se po minimalni počasi dvigoval z 1220 m, kjer je start, nad greben Galičice. Baza je bila visoko, zato sem se odločil, da preverim njeno višino, čeprav sem bil le v kratkih hlačah in speedarmsu. Na 2000 m je bilo že pošteno hladno, a vario je kar pel z naglasom 3m/s...2400, 2500.....2800...3000m. Dost mam, zmrznil bom, dol me pika čaka, jaz sem pikaš. Zbijal sem višino na način, da sem samo gledal naokrog (hehehe). Nori pogledi. Zadaj Prespansko jezero, vmes greben Galičice, pred nosom Ohridsko jezero z Ohridom. Fotoaparata žal nisem imel s sabo, me je pa fotkal bolgarski kolega! Jadranje!

Zvečer je sledila svečana otvoritev s paradom. Potekala je skozi center mesta, po njej pa so nas odpeljali v Strugo na večerjo.

V nedeljo je sledila prva serija. Jaz sem

imel startno številko 67, Mojca pa mojo srečno 73. Po prvi seriji sem naredil 270 cm in sem bil kar zadovoljen, saj je tudi moj rezultat štel za ekipni rezultat Slovenije (4 najboljši od 7 štejejo za ekipni rezultat v vsaki seriji).

Tekmovanje je trajalo do sobote, torej sedem dni. Napoved je bila dobra in to je pomenilo, da bo tekmovanje najverjetneje uspešno izvedeno z maksimalnim številom serij – 12! Najbolj naporna je bila vožnja na start, polet v dolino pa je trajal le 5-6 min, saj kakih večjih termičnih aktivnosti ni bilo. Že na začetku tekmovanja sem se odločil, da rezultatov drugih ne bom spremljal, ampak se bom maksimalno posvetil svoji koncentraciji. V naslednjih dneh mi je šlo dobro, spremljanju rezultatov pa se nisem mogel upreti, saj mi le-ti niso dali miru. Vsi pristanki so bili na t.i. palačinki (15 cm) ali na rob le-te. Ne glede na število serij se ena – najslabša serija posameznika – odbije, tako da se dopušča le ena napaka. Jaz sem jo spet naredil v deseti seriji, ko sem imel res dobro pozicijo, ampak sem napačno reagiral in pristal 277 cm od 2 cm pikice. Ekipno smo padli na tretje mesto, Matjaž Ferarič je posamično vodil z odličnimi rezultati, s tem da je »jokerja« že porabil. Tudi Mojca je iz serije v serijo napredovala in pokazala, da izgublja negativni pridih preteklosti. Pristanek v termičnem »kotlu« nogometnega igrišča, polnega pasti, je do podrobnosti naštudirala, le padala še ni bila dobro navajena in ni poznala njegovih meja. Podobno se je trudila Tanika, Tone Svovljšak pa si z Rookom še ni bil glih na »ti« in je delal velike napake.

Predzadnja, enajsta serija, ki je bila v petek ob 12. uri, je bila prava loterija v termičnem pristanku. Vsi smo se nekako znašli in bili na palačinki, Tone je imel 109 cm, jaz 4 cm, Mojca blizu 150 cm, le Ferarič Matjaž je naredil napako, ki ga je stala stopniček. Še sreča, da sta Sluga in Gorenc naredila palačinko. Pred zadnjo serijo smo še vedno bili v vodstvu pred Bolgari, vendar se je naša prednost zmanjšala na borih 30 cm. Jasno je bilo, da bo zadnja serija imela Hitchcockov scenarij.

Zadnjo finalno serijo smo začeli v obratnem vrstnem redu, od trenutno zadnjevrščenega do vodilnega. Sam sem bil na 14. mestu, kar me je pozitivno presenetilo. Težko bi opisal to nestrpnost pred poletom, sam polet in koncentracijo v zadnji seriji. Vem le, da sem jo pohodil - piko namreč - in da sem opravil svojo dolžnost do sebe in do reprezentance. Pohodil jo je tudi Tone, in to z 0 (nulo). Za ekipno zmago smo rabili še dve palačinki, na startu pa so čakali trije naši najboljši: Gorenc (aktualni evropski prvak), Ferarič (svetovni prvak) ter Sluga (trenutno naš najmočnejši). Gorenc opravi fenomenalno in rabimo še enega za naslov. Ferarič je neobremenjen s posamično uvrstitvijo, zato upamo, da bo opravil z odliko, vendar na razočaranje slovenske ekipe v hudi termiki podleže in pristane kakšna dva metra pred palačinko. Ostal nam je še Sluga, ki se je boril tudi za posamično visoko uvrstitev. Sledile so tiste minute, ki jih je težko opisati. Odlično se je nastavil, sicer malce visoko, ampak on to najboljše zna. Celotna reprezentanca se drži za roke v polobroču. Bo... visok je... malce zanosa v desno zaradi termike... poravnavanje... padajoči zrak... popuščanje komand... glisiranje... umiritev... dol... in 2 cm. Poldi se zadere: »zero, zero, zero, two!« Zmaga je naša!!! Sedaj držimo pesti le še za Matjaža, v upanju, da naredi napako kdo od vodilnih treh. To se je tudi zgodilo Tzvetanu Tzolovu, ki je s 100 cm padel na 5. mesto in s tem tudi Bolgare postavil na končno 4. mesto. Srb Goran in Bolgar Ralev sta zdržala in slednji je postal novi prvak, naš Matjaž Sluga je zasedel tretje mesto, jaz pa sem se dvignil na 10. mesto.

Občutke težko opišem, vem le, da so se strasti kar hitro umirile. Sledila je svečana podelitev, govori, večerja in poslavljanje. Ko je bila nam v čast na zmagovalnem odru predvajana Zdravljica, pa je človek kar težko zadržal solze sreče.

No, in tako sem postal PIKAŠ!

Če pa kdo misli, da je pika brez veze, se pošteno moti. Vidim, da ta disciplina zahteva odlično poznavanje padala, terena, termike pa tudi ogromno koncentracije. Kot vsak vrhunski šport tudi ta zahteva kanček sreče. Nas je sreča »pratila«, saj smo se tekmovanja hrabro lotili.

Želim vam mehke pristanke (ne rabijo biti natančni)!

Pripravil: Damjan Čretnik



FESTIVAL PROSTEGA LETENJA

Letim za Simona

SIMON VOGRINEC – človek, ki je znova poletel in združil slovensko »prostoletalstvo«

Tragedija, ki se je pripetila trem jadralnim padalcem na pobočju Jahorine nad Sarajevom, je pretresla vso Slovenijo in praktično že od samega začetka »mobilizirala« celotno državo. Od trenutka, ko so prve vesti dosegle naše medije, smo vsi trepetali in upali na kar najsrečnejši konec zgodbe, ki vsakemu od nas, ki si delimo nebo, predstavlja najhujšo izmed vseh nočnih mor. Dnevi so minevali, novice o Simonovem zdravju pa so se slabšale – najprej težave s helikopterjem, potem s prevozom v Slovenijo in na koncu tiste brezupne – o tem, da je Simon ostal brez nog. Takrat je postalo jasno, da bo Simon po vrnitvi v Slovenijo za uspešno rehabilitacijo potreboval kar nekaj finančnih sredstev. Pojavile so se prve akcije zbiranja denarja, ki so bile bolj ali manj uspešno organizirane, predvsem pa se je navzven zdelo, da so bile tudi te akcije nekako ohromljene od pesimizma, ki so ga narekovale slabe novice o Simonovem zdravju, ki so k nam pritekale iz Sarajeva. Marsikdo od nas, čeprav to danes redko kdo prizna, je takrat pomislil, da bodo Simona njegove poškodbe psihično popolnoma sesule. Po njegovi vrnitvi v Slovenijo pa si je le redko kdo mislil, da bo bolj, kot so Ekipa kampa Gabrje: Gašper in Sergej

poškodbe »sesule« njega, Simon »sesul« prav nas. Že iz prvega intervjuja sta zasvetila njegova okrutno močna volja po življenju ter kleni optimizem. Vsakdo, ki je pričakoval besede, spričo hude izgube, zlomljenega duha, je takrat ostal brez besed. Tako se je zgodilo – namesto da bi mi vtilivali optimizem Simonu, ga je on vtilil nam. Zapihal je veter optimizma in akcije zbiranja sredstev so se kar vrstile, od zamaškov, koncertov pa vse do nogometnih tekem. Celotna Slovenija, sicer pregovorno razdvojena, se je strnila z enim ciljem – pomagati Simonu, človeku, ki je kruti usodi pokazal sredinec, s ciljem, da se zopet postavi na noge.

Čas je mineval in bolj kot je Simon napredoval v svoji rehabilitaciji, bolj me je nažiralo dejstvo, da smo tisti, s katerimi je Simon delil to čudovito skupno idejo o letenju in zaradi nje tudi plačal nenormalno visoko ceno, z izjemo redkih posameznikov, bolj kot ne pritajeno stali ob strani. Manjkal nam je nek osrednji dogodek, ki bi vse, ki nam je letenje med oblaki in občutki svobode, ki ga spremljajo, skoraj vedno pomembnejše od službe in včasih celo od družine, povezal v skupnem dejanju, ki bi Simonu pomagalo, da se morda nekoč vrne med nas in zopet okusi te občutke. Nekega spomladanskega večera sem se tako izpovedal Bojani in Urošu in zadovoljen ugotovil, da nas prevevajo podobne misli. A kako



Jutranja budnica paramotorcev

zbrati slovenski »leteči cirkus« na enem mestu? Po nekaj litrih pretečenega piva se nam je končno porodilo – tekma, druženje – festival! Še pozno v noč smo snovali potek, premlevali potencialne datume in lokacije. Na naslednjem klubskem sestanku smo se z idejo obrnili na vodstvo našega kluba in padla je odločitev, da bomo zadevo izpeljali, četudi na lastno pest.

Pa ni bilo treba na lastno pest. Našo idejo smo predstavili ekipi kampa Gabrje, ki jo je pozdravila z izjemnim zanimanjem. Tako smo pridobili glavnega »zaveznika« pri izpeljavi našega projekta in po nekaj sestankih se je nekje v maju rodilo ime: Festival prostega letenja – LETIM ZA SIMONA. Ko je naša ideja tako začela dobivati »rep in glavo«, so se za podporo projektu odločili tudi v našem matičnem klubu, ki je tako postal uradni organizator festivala, uskladili pa smo tudi datum dogodka -27. - 29.07.2012. Ves čas do takrat je minil v iskanju sponzorjev ter organizaciji samega programa festivala. Vse bolj smo se približevali začetku, tem bolj se je začel prebujati (prevečkrat zaspani) povezovalni duh v prostoletalskih vrstah. Poleg naših prijateljev iz soške doline, ki so pri trudu z organizacijo res nosili levji delež, so naša začeli klicati tudi drugi prostoletalci iz





Varstvo otrok v otroških delavnicah



Članice in člani DJP Lintvar so poskrbeli za

naše države, z željo pomagati pri dogodku, posvečenem človeku, ki s svojim pogumom navdušuje mnoge. Tako se je dogodku kot soorganizator s svojo Ligo Adrenalin priključilo tudi Društvo Adrenalin Gornje Posočje. Za sodelovanje pa sta se poleg številnih tekmovalcev, ki so se prijavili na tekmo v sklopu festivala, sponzorjev in donatorjev, odločila tudi dva najpomembnejša akterja - ZPLS in seveda vreme.

Tako smo v kampu Gabrje, v petek 27.07., po »budnici« paramotorjev otvorili festival »LETIM ZA SIMONA«, v sklopu katerega je potekalo tudi FAI 2 tekmovanje LIGA ADRENALIN 2012. Po toplém zajtrku smo pričeli s prevozi tekmovalcev na start Kobariškega Stola. Medtem pa so vsi ostali prostoletalci uživali v čudovitem dnevu, ki je ponujal fantastične možnosti za prelete in s tem za osvojitve katere izmed nagrad za najboljši ali najizvirnejši prelet tega festivala. Pozabili pa nismo tudi na preostale obiskovalce festivala, ki so lahko izbirali med tandemskimi poleti ter številnimi vodnimi aktivnostmi, ki jih

ponuja reka Soča. Poskrbljeno pa je bilo tudi za varstvo otrok, saj so mlade jadralne padalke pod mentorstvom Janje Turnšek organizirale otroške delavnice, v katerih so najmlajši ustvarjali čudovite izdelke, ki so jih kasneje prodali na samem festivalu, s tem pa so tudi oni prispevali svoj delež v sklad za Simonovo čim prejšnje okrevanje. Po vrnitvi tekmovalcev v kamp, zasluženi prhi in večerji pa je sledilo nadvse poučno predavanje članov GRS na temo: Kaj storiti v primeru padalske nesreče?, ki je navzočim poleg pregleda najpogostejših vzrokov za nesreče v jadralnem padalstvu podalo tudi konkretna praktična navodila in nasvete, kako ravnati v teh primerih. Sledilo je še zadnje pivo za lažji spanec in priložnost za



zajtrk in večerjo

Simon se pripravlja, da s svojim inštruktorjem Damjanom Čretnikom zajadra v nebo nad Posočjem



kratek pogovor ob nabrežju Soče.

Sobota se je za nekatere začela že ob zori, in sicer s HIKE&FLY ekspedicijo na bližnji Mrzli Vrh. Tekma pa se je po zajtrku, za katerega so skrbeli članice in člani DJP Lintvar, začela na startu na Kobali. Tekmovalce pa je na startu presenetil prav človek, zaradi katerega so se tam zbrali - Simon. Po trnovi poti okrevanja in rehabilitacije se je vrnil tja, kamor vsi mi z dušo in srcem tako radi zahajamo, vrnil se je med svoje »padalske« brate, da z njimi zajadra pod svobodnim nebom. Navdušenje je bilo nepopisno, še posebej ko je Simon v tandemu s svojim inštruktorjem Damjanom Čretnikom zajadral v nebo nad Posočjem, kar so pospremile stoječe ovacije vseh prisotnih. Vreme je Simonu v čast postreglo še z enim čudovitim dnevom, ki ga je večina udeležencev izkoristila skoraj do mraka, ko sta jih bolj žeja in lakota kot bližina teme pripeljala na pristanek v kampu. Tudi ta dan so se v kampu dogajale različne aktivnosti, prav tako pa je potekal tudi sejem nove opreme, udeleženci pa so z nakupom izdelkov zasimona.si lahko prispevali še kakšen evro k njegovemu čim boljšemu okrevanju. Po skupni večerji je bil čas za vrhunec celotnega dogodka – podelitev zbranih sredstev Simonu. S skupnimi močmi vseh udeležencev smo za njegovo rehabilitacijo v treh dneh zbrali kar 5.000,00 EUR. Simon se je vsem iskreno zahvalil za trud in zbrana sredstva, dvomim pa, da se je takrat zavedal, da je on sam nam dal mnogo več, pokazal nam je namreč, da MOČ VOLJE še prav prekleto deluje! Da ga ne bi silil v laž, sem se vzdržal vprašanja, ali je bil bolj vesel zbranih sredstev ali tega, da je ponovno



Simon se je vsem iskreno zahvalil za trud in zbrana sredstva

Zveza za prosto letenje Slovenije se je aktivno vključila v akcijo "Letim za Simona". Za vsakega člana ZPLS, ki se je udeležil festivala, smo prispevali 5 Evrov. Skupno je bilo v teh dneh prisotnih na letalnih aktivnostih 131 naših članov, tako da je bil za Simonovo rehabilitacijo zbran znesek v višini 655 Evrov.

Zahvala udeležencem te izvrstno organizirane in izpeljane prireditve, največja zahvala pa seveda organizacijskemu odboru in vsem, ki so kakorkoli pripomogli k izvedbi tega humanitarnega dogodka.

Podelitev nagrad

jadral pod oblaki. Če ste videli njegov pogled v očeh tik po pristanku, vam je odgovor že znan. Podelitvi so sledile družabne aktivnosti, za katere so poskrbeli DJ DANTE ter skupini WILDE CREW in POMARANČA COVER BAND ter pravi prostoletalski žur do zgodnjih jutranjih ur, trajanju katerega je botrovala tudi nič kaj obetavna vremenska prognoza za naslednji dan.

In res je bilo tako. Vreme je, kot bi vedelo, da je namen dosežen, predčasno prekinilo tekmo, ki se je začela na startu na Kobali, in pilote predčasno pripeljalo nazaj v kamp. Po toplem kosilu je bila na vrsti podelitev nagrad tekmovalcem na FAI 2 tekmovanju ter nagrad za najdaljši, največkrat »všečkan« ter najizvirnejši (po mnenju tekmovalne komisije) XC prelet festivala. Po podelitvi nagrad pa se nas je vreme očitno dokončno naveličalo in vse skupaj zaključilo z močnim grmenjem in nalivom. Nismo se pustili prav dosti motiti in še mnogi smo ostali ter praznovali zaključek tega uspešnega dogodka. Dogodka, na katerem smo se zbrali vsi, ki verjamemo, da se z združenimi močmi in jekleno voljo lahko doseže vse, tudi takrat, ko nam usoda na vso moč dopoveduje nasprotno. Dogodka, na katerem smo prostoletalci pokazali, da znamo strniti vrste za dober namen in da »svojih« ne puščamo na cedilu. Hvala vsem, ki ste kakorkoli pripomogli, da je festival uspel!

Organizacijski odbor:
Bojana Oblak,
Uroš Oblak, Ian Koštomaj





DP JADRALNI ZMAJI

Kobala open 2012

Pa je še eno državno pod streho. Letošnje tekmovanje bo večini tekmovalcev ostalo v spominu predvsem po zelo močnih termičnih stebrih, pri težavnosti tekmovanja pa so jim pomagali močni dolinski vetrovi. Zanimivo je, da so pihali v nasprotni smeri kakor na startu na Kobali. Poleg tega je bilo letošnje tekmovanje zanimivo tudi zaradi okrogle desete obletnice prvega državnega tekmovanja, ki je poteklo v moji režiji (DP 2002). Tudi takrat je, tako kot letos, prvo mesto pripadalo Primožu Gričarju. Ostati toliko časa v sami špici med najboljšimi je zagotovo skrita želja vsakega zmajarja.

Če povzamem celotno tekmovanje, sta bila prva dva dneva dokaj lepa za letenje. Prvi dan je bila postavljena disciplina s 112 km, naslednji dan smo se odločili, da naredimo podobno disciplino s 113 km. Tretji dan ni bilo mogoče izvesti tekmovanja zaradi možnosti neviht v popoldanskem času. Naslednji dan po neletečem dnevu je sledila malo bolj peklenska disciplina s 142 km, zato smo bili zadnji dan nekoliko bolj prizanesljivi do tekmovalcev in smo določili disciplino z le 81 km.

Letošnje leto je na tekmovanju vreme dodobra pokazalo svoje zobe, saj je termično ozračje z zelo močnim

dolincem na pristanku marsikateremu letalcu dodobra napolnila hlače. Na srečo kljub temu nismo imeli kakšne večje nesreče, razen nesrečnega Italijana Francesca Rinaldija, ki si je pri pristajanju izpahnil ramo. Tako je gorski veter in ozračje znova pokazalo, da je primerno samo za izkušene pilote. Kljub temu, da je vreme nepredvidljivo, Soča ostaja še vedno mrzla, kot je bila, kar je v času tekmovanja prišlo še kako prav.

Pripravil: Ivan Brovč



SKYWALK
PARAGLIDERS
www.skywalk.info

WALK WITH US

MESCAL 3
JET FLAP fun cruiser-LTF A

TEQUILA 3
JET FLAP freerider-LTF B

ARRIBA 2
JET FLAP lightweight glider-LTF B

CHILI 2
JET FLAP high end freerider-LTF B

CAYENNE 4
JET FLAP sportster-LTF C

POISON 3
JET FLAP race carver-LTF D

JOIN'T 2
JET FLAP tandem-LTF B

OSTALA OPREMA

CULT 3
udoben odprt sedež

CULT.C
lažja različica

ZASTOPA IN PRODAJA
PAC SPORTS
tel: 041 265 835



VSE NAJBOLJŠE, TULLIO

In volo con nonno Tullio

Ko v Kopru drevesa mahajo z vejami v živahnem zahodniku, pokličem Tulliota, da povprašam, kaj meni za Socerb. Kot da so podnebni pogoji na drugi strani meje čisto drugačni, mi potrdi, da so oni skoraj nared. Na Socerbu se pa res vedno leti...

To vzletišče ima mnogo lepih lastnosti, a dostop z avtomobilom ni ena od teh. Zato sem prav vesel, ko v dolini še za las ulovim domačine, ki mi ponudijo prevoz. Tullio zavihiti svojo Sigmo v prtljažnik terenca, jaz svojega Rooka, in že smo na poti. Medtem ko se peljemo navkreber in opazujemo prva padala v zraku, mi pove, da že en teden ne leti in da je že malo kriza. Vse to mi je zelo domače in ne bi bilo nič nenavadnega, če ne bi Tullio, ki mu pravijo „nono“, 13. septembra praznoval 84. rojstnega dne...

Smo na vzletišču in preveč piha. Pogost pojav na tem grebenu s pogledom na tržaški in koprski zaliv. Seveda se lokalci lahko pripravljajo in podijo v zrak, kjer so pogoji milejši, kot se zdijo na kamnitem platoju. S Tulliotom malo počakava, čeprav kasneje izvem, da mu to ni prav v navadi. Prijatelj mi pove, da je pred par tedni cela gruča čakala na usmiljenje vetra, ko se je nono odpravil na bližnji travnik malo nižje in vzletel.

Pravijo, da ni dobrih pilotov, da so to le izkušeni piloti. In Tullio te izkušnje nabira že od daljnega leta 1988, ko je začel leteti z zmajem in tri leta kasneje še z jadralnim padalom – če se takratnim dvajsetim celicam in dvema gurnima tako že lahko reče. Sedaj ima pod čelado že par tisoč letov, čeprav nisem prav prepričan, kako jih šteje. Tu se namreč leti nekoliko drugače, kot smo padalci navajeni...

Po petnajstih minutah čakanja se začneva pripravljati. Veter je le malo popustil, a vidim, da ima nono dovolj opazovanja. Raztegneva padali in drug za drugim odletiva. V zraku naju pričaka prijeten laminarni veter in malo termike za popestritev. Tullio nabere petdeset metrov nad robom in se odpelje proti jugu, kjer obrne grad na koncu grebena in zapelje nazaj. Po petnajstih minutah guncanja je že nad vzletiščem, kjer opravi suveren top-landing. To je tu letenje; ni hitenja, lovljenja kilometrov in tekmovalnosti. Poudarek je na druženju in uživanju pod padalom. Ko si napolniš pljuča in imaš svežega zraka

dovolj, pristaneš, malo pokramljaš z ostalimi piloti, se osvežiš in spet poletiš. In to Tullio rad dela, če so le pogoji. Pred leti je veliko letel na Lijaku in Vremščici, po padcu meje pa je Socerb postal zelo priročno in priljubljeno vzletišče.

Medtem ko jaz že dobro uro bingljam nad Dolino, se mi spet pridruži nono in skupaj še malo zavrtiva. Sonce je že nizko in odpraviva se na pristanek. Tullio je športnik, smučal je tako po snegu kakor na vodi. Dolga leta je surfal. Sedaj pa leti. In tega ne bo nikoli opustil. Sem ga vprašal, če se je kaj zamislil, ko si je pred osmimi leti poškodoval vretenca pri strmoglavljenju na Kronplatzu. Neumno vprašanje. Nono pravi, da obstajata dve vrsti padalcev: tisti, ki so že gnezdili, in tisti, ki še bodo. Pa tudi za kakšno odrgnino na skalnatem Socerbu se ni nikoli dosti sekiral.

Na tleh nas pričaka mala gruča padalcev. Tržaški klub, član ZPLS „Volo libero Monte Carso“ ima čez dvajset članov in tudi oni, ki niso uspeli leteti tisti dan, radi pridejo pozdravit Tulliota, ko med zadnjimi pristaja ob sončnem zahodu.

Vse najboljše, Tullio Nadalutti, in prijetno letenje še naprej! Če ne prideš na Lijak, te pridemo kaj obiskat na tvoj Socerb.



Avtor: Tom Pavlič

Sliki zgoraj: 84. letni Tulio pred štartom, spodaj štart na Socerbu





PRVI PRELETI

En b članek

Pri listanju Ikarja najdem pristrčne en-a zgodbe (šolanje in prvi leti), en-c članke (letenje v tujih krajih in lokalne tekme) in en-d prispevki (poročila izjemnih in neponovljivih preletov). Bolj redko pa srečam en-b članke, saj so krajši preleti in posameznikovi prvi večji podvigi za širšo javnost relativno nezanimivi. Ko prvič odletiš z vetrom z domačega grička ali poskusiš kaj več kot le drsanje grebena, si deležen veliko pohval na OLCju, pa vendar to ni nič novega ali izvirnega, o čemer bi bilo vredno poročati. A začetnikov v padalstvu je mnogo in čeprav nisem inštruktor, bi morda le uspel sestaviti en zanimiv en-b članek.

Recimo, da so nam nekatere stvari že jasne. Smo pozorni na vremenske fronte, smo redni obiskovalci strani ARSO in meteorološkega modela Aladin, poznamo potrebne vremenske pogoje za vsa vzletišča v okolici in imamo telefonske številke bližnjih padalcev, med katerimi lahko vedno najdemo koga za družbo v zraku in organizacijo logistike. Nekoliko je le zamolklega razočaranja, ko dejansko vzletimo, odletimo kot po tirmicah levo-desno po grebenu in varno pristanemo. Da bi dejansko lahko mnogo več potegnili iz dneva, nam kruto potrdi pogled na OLC, saj najdemo mnogo pilotov, ki so vzleteli z istega vzletišča ob podobni uri, a preletelo mnogo več kot mi. Kaj nam manjka, da bi tudi mi napravili ta korak več?

Začnimo s tistim, s čimer se sploh ni potrebno obremenjevati. Čeprav bomo preleteli hribe in doline in pristali dve uri vožnje stran od vzletišča, so prvi preleti relativno kratki. Spoštljivih petdeset kilometrov zračne linije se z vetrom preleti v manj kot dveh urah; čeprav se nam bo zdelo, da je letenje trajalo celo večnost. Zaradi tega ne bomo potrebovali prigrizkov med letom in cevka za prostoročno pitje. Tudi uriniranje načeloma ne bo težava. Vse to lahko uredimo pred vzletom in se v zraku osredotočimo na letenje. Nekaj avtonomije pa že imamo!

Rad bi pa takoj poudaril, da je vedno zelo pametno imeti nekaj vode s sabo. Tudi varen pristanek na rahlo odmaknjenem travniku lahko zahteva nekaj hoje do civilizacije in v poletni vročini hitro dehidriramo. Kaj šele, če moramo čakati na pomoč, obešeni na drevesu.

Kar pa bomo nujno potrebovali, če bomo

obešeni na drevesu, je sredstvo za komuniciranje. To je telefon ali radijska postaja v dosegu roke - zaprta zadaj v sedežu nam nista v veliko pomoč. Tako eden kot drugi imata pomanjkljivosti; slaba pokritost GSM omrežja prvi in kratka razdalja sprejema v rovtah drugi (čeprav je vseeno upanje, da nas bo kašen višje letéči padalec sprejel). Zato je najbolj pametno imeti vedno s seboj oboje (s polnimi baterijami).

No, pa se vrnimo malo nazaj na vzletišče. Nismo lačni ali žejni in potrebo smo opravili. Po rutinskem postopku se pripravimo, vpnemo in odletimo. Kaj zdaj? Dve stvari moramo čim prej storiti - po možnosti istočasno: ugotoviti, kakšen dan dejansko je, in pridobiti višino. Kakšna je smer in moč vetra in, posledično, kje bomo lahko našli dviganje? ...in moramo pridobiti višino; dosti višine! Pustimo brezglavo drsanje grebena in osredotočimo se na iskanje termike. Ko jo najdemo - četudi šibko - je potrebno vztrajati v dviganju, a tudi neprestano iskati boljši steber v bližini, kar nam nakaže hitreje dvigajoči se padalec ali inštruktor (ptič). Kratek pomislek glede ptičev: imajo dosti boljše fineso kot padala, zato - če opazimo kakšnega, ki vrti šibko dviganje ali nulco - to še ne pomeni, da si bomo sami s tem kaj pomagali.

Vztrajati moramo pri dviganju, dokler ne dosežemo konca stebra, baze oblaka ali vrha G prostora. To je lahko dolgotrajna aktivnost - pridobiti 500 m pri povprečnem dviganju 0,8 m/s traja 10 minut - a ta čas lahko dobro izkoristimo. Oglejmo si okolico: kam nas veter zanaša, kje so ostali padalci in kako visoko so, kje se delajo oblaki. Če smo izgubili dviganje ali dosegli vrh stebra, a vidimo, da so soletalci še vedno konkretno višji, je potrebno ponoviti vajo in poiskati drugi termični steber, da dosežemo primerno višino. Pomembno je vztrajati!

In kam zdaj? Smo najvišji in uživamo v krasnih razgledih, a s trudom pridobljene metre je zdaj treba izkoristiti. O tem, kje iskati drugi steber, je bilo že veliko napisanega. Rad bi izpostavil le kakšna osnovna pravila, ki so marsikomu samoumevna, a so tudi najbolj uporabna.

Prvo, kar je dobro imeti vedno v mislih, je, kje bomo lahko pristali, ko se bodo naše sanje srečale s trdnimi tlemi. Nekaj splošnih namigov: pri močnejšem vetru bomo imeli

težave doseči pristanke vetru nasproti; travnike z lahkoto vidimo, pozorni pa moramo biti na potek električnih žic; pristajalni manever začnimo pravočasno (kakih 150 m nad tlemi), da ne bomo iskali sreče na kakšnem dvorišču sredi vasi, ker nismo uspeli preleteti zadnje hiše pred velikim travnikom; v dolinah bodimo zelo pazljivi na moč in smer vetra pri tleh - lahko piha z nasprotne strani, kot bi pričakovali, in je presenetljivo močen.

Ampak vrnimo se korak nazaj k letenju. Kam odleteti, je težka odločitev. Dlje bomo leteli in s tem bomo imeli večje možnosti, da srečamo še kakšno dviganje, če bomo leteli z vetrom oziroma vsaj prečno nanj. A če konfiguracija terena zahteva letenje proti vetru, ne smemo pozabiti na uporabo pospeševalnika. Ta je za daljše prelete nujen ne glede smer, a pri krajših letih čas ni ovira, zato se hitreje podamo le skozi večja propadanja ali ko letimo vsaj delno proti vetru.

Pri tem, kam lahko letimo, nas večinoma omejuje teren. Letenje preko gora in gozdov je lahko kar zastrašujoče, zato raje začnimo z letenjem preko znanih krajev in v bližini cest. Najbolje je, če imamo kakšno sondo pred sabo, to je sledenje (bolj izkušenemu) padalcu, ki nam nakazuje območja dviganja in spuščanja zraka. Termični oblaki so odlični znanilci termike, a jih moramo opaziti zgodaj, ko nastajajo, in ne, ko je termika že naredila svoje in razpadajo.

Ko letimo visoko, opazujemo nebo in iščemo, kje nastajajo meglice, ki jih prej ni bilo. Ko smo nizko, opazujemo teren, kjer bi lahko kakšen griček ali začetek gozda sprožil rešilni steber. A vse to je kot padalski šesti čut, ki ga urimo in izboljšujemo v letih s pridobljenimi izkušnjami. A tudi če teh še nimamo, nič za to: tudi izkušeni piloti najdejo dober del termike bolj po naključju. Zato si določimo smer in poizkusimo našo srečo!

Upam, da je bilo v napisanem kaj uporabnega. Vem, da bi bilo še marsikaj mogoče napisati in zagotovo se bo kaj do napisanega komu zdelo vsaj deloma napačno. Pa saj ni nujno verjeti vsemu, kar preberete v revijah; pojdite raje v zrak in preverite, kje sem se motil!

Avtor: Tom Pavlič, DJP Kovk

Novičke

Matej Belčič

Air Design

Za lahko verzijo večnamenskega padala SuSi je bil navdih Peter Habeler, ki se je leta 1978 skupaj z Reinholdom Messnerjem brez kisika povzpел na Mount Everest. Sedaj dobite na padalu njegov podpis, on pa pridno obiskuje testne pilote omenjene firme. (ad-gliders.com)

Airwave

Gecko 2 (EN A) je namenjen predvsem šolanju. Ima tri linije vrvic in 34 celic. V prednjem robu so, kot je sedaj že skoraj običajno, namesto mylarja plastične palčke. (www.airwave-gliders.com)

Axis

je uspešno certificiral model Mercury Sport, velikosti M (EN D). Druge velikosti bodo sledile kmalu. Padalo je namenjeno zahtevnejšim EN D pilotom in tekmovalcem. Uporabili so tehnologijo dveh linij. (www.axispara.cz)

Dudek

Proizvajalec, sicer znan po padalih za paramotor, je izdelal Colt (EN C), ki je namenjen preletom, tekmovanjem in izkušenim pilotom. Na poljskem prvenstvu se je solidno odrezal. Dizajn je izdelal umetnik, slikar in oblikovalec Włodzimierz Bykowski. Potem bo že. Tekmovalni dvolinijec Coden je opravil EN D test in zmagal na Skynomad Open. (www.dudek.eu)

EU Para Academy

je testirala 78 sedežev različnih kategorij. Upoštevali so tudi kriterije, ki jih LTF ne. Največ točk in pet zvezdic je dobil SOLov Spring 2 Airbaig. Edina sedeža, ki sta še dobila pet zvezdic, sta Advance Axess II Air in Independence Innovation Pro. Med tekmovalnimi (zaprtimi) sedeži je največ točk dobil UP Fast Pro 2, pri katerem je bil največji pojemek 29.5 G, medtem ko LTF dopušča 50 G. (para-academy.eu)

Escape

je razvil SMax SR (EN D) iz tekmovalnega modela Revolution. Ima tri linije vrvic in je bolj prijazen kot močnejši brat. Pri daljših preskokih ga je s pomočjo sistema WTS (Wingtips Torsion System) mogoče upravljati brez komand. (www.escape-gliders.com)

Gin

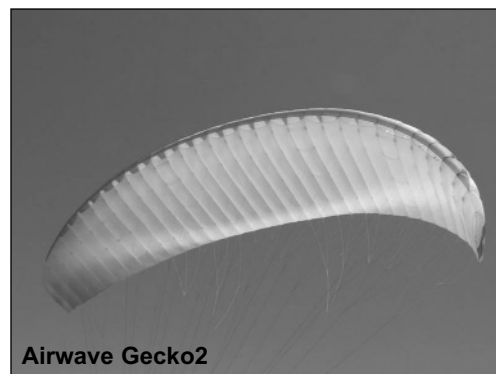
je certificiral najmanjšo velikost Boomeranga X (EN D) z razponom tež od 80 do 90 kg. Med izdelovanjem so ugotovili, da je upravljanje boljše, če namesto dyneeme uporabijo armidne vrvce. Piloti, ki še imajo padala z originalnimi vrvicami, lahko dobijo komplet novih zastonj. Pri modelu Yeti so za velikosti 24 in 26 povečali razpon tež. Vendar pri večji obremenitvi ni več EN A, pač pa EN B. (www.gingliders.com)

MacPara

Yukon (EN B) je lahko padalo, namenjeno pohodnikom. Kljub temu, da je varno, kolikor se le da, je tudi dovolj zmogljivo, da se lahko kosa s tekmeči. Dobite ga v štirih velikostih od 17 do 27 m² (50-110 kg). (www.macpara.com)

Niviuk

je izdelal še najmanjšo različico priljubljenega Artika 3. Z 21 m² je namenjen vzletni teži od 59 do 70 kg. Tudi Icepeak 6s je dobil certifikat EN D za velikosti



Airwave Gecko2



Dudek Coden



Dudek Colt



Escape SMax



MacPara Yukon

21 in 26 m². Tako ste sedaj lahko zanj težki od 70 do 125 kg.
(www.niviuk.com)

Ozone

Mojo 4 je dobil certifikat EN A za vseh pet velikosti. Sešit je iz lahkega materiala, odpornega na UV sevanje. Prednji rob je ojačan na enak način kot pri zmogljivejših modelih. Zahvaljujoč novemu materialu za vrvice, so upor zmanjšali za 8%. Ultralite 3 (EN B) pa je menda najlažje certificirano padalo doslej. (www.flyozone.com)

Pro Design

Cove je certificiran sedež / nahrbtnik z zračno blazino, prostorom za rezervno padalo in čelado. Brez karabinov tehta 4,3 kg in bo prenesel težo do 120 kg. Izdelujejo ga v štirih velikostih.
(www.pro-design.at)

Skywalk

Tonka Toy (EN D) je projektil površine 15 m², narejen za letošnji Red Bull Dolomite Man. Je majhen in hiter, z odličnimi karakteristikami vzleta. Zasnoven je po Arribi 2 (EN B). Razpon tež je od 65 do 105 kg.
(www.skywalk.info)

SOL

Start One je prvo EN A padalo brazilskega proizvajalca. Namenjeno je šolanju, pa tudi tistim, ki si želijo zelo varno leteti. Letalnih lastnosti, ki jih ima, si pred nekaj leti niti zamisliti ne bi mogli (v tej kategoriji, seveda). Posodobili so tudi Synergy (EN C), ki je sedaj izdan že v peti različici.
(www.solparagliders.com.br)

Swing

Arcus je na tržišču že dvanajst let. Zadnja različica (7, EN B) seveda starta, pobira in planira bolje kot predhodniki, pa še upravljanje je boljše. Ima nov profil, manj vrvic, razpon tež pa je od 60 do 130 kg. Dvolinjec Core 2 je pridobil certifikat EN D za velikost 23. Namenjen je zelo izkušenim pilotom.
(www.swing.de)

U-Turn

Peak II (EN A) je lahko padalo, saj tehta od 3,7 (XS) do 4,3 (L) kg. Težo so zmanjšali s pomočjo PPN (Precision-Profile-Nose) tehnologije, ki nadomešča mylar v prednjem robu. Če želite še nekoliko boljše letalne lastnosti, si lahko omislite tanke vrvice. Proizvajalčev model Blacklight (EN B) vsebuje elemente akro in tekmovalnih padal. Skonstruiral ga je Ernst Strobl.
(www.u-turn.de)

Vol Bivouac

Francoski par Francois in Aureliane sta priletela (s tandemom) in prepešala od Nice do Ljubljane. Pot je bila dolga 950 km, od tega sta jih 350 preletela.
(une-paire-dans-le-ciel.over-blog.com/)

Wills Wing

Pri ameriškem proizvajalcu lahko dobite dolgo pričakovan T2C 136, ki je pomanjšana različica T2C in je namenjen pilotom s težo okrog 68 kg. V najlažji izvedenki tehta samo 31 kg.
(www.willswing.com)

Wings of Kilimandjaro

je projekt, s katerim želijo zbrati milijon avstralskih dolarjev za dobrodelne namene in s katerim bi omogočili let s tega afriškega vrha (kar je sicer prepovedano) 200 jadralnim padalcem. Če se želite pridružiti, morate podariti v dobrodelne namene 5000 avstralskih dolarjev, za druge pristojbine pa plačati še 350 dolarjev. Dobrodelnost je draga, avstralski dolar pa dobro stoji.
(www.wingsofkilimandjaro.com)



Niviuk Artik3



Niviuk Icepeak6s



Sol Start One



Swing Core2



U-Turn Blacklight

POROČILO S TIROLSKEGA

Bohinj in Marmolada

Letošnja bohinjsko-leška padalska odprava v Canazei, tako pravijo stari udeleženci, ni bila prav nič posebnega, bila pa je poučna. Vsaj zame in za tiste, ki smo bili tam prvič. Ko smo prišli tja, nas glede letenja ni čakalo skorajda nič od tega, kar sem pričakoval. Najprej me je zmotil pristanek v kot v nekakšno banano zaviti dolini, v kateri naj bi vseskozi pihal dokaj močan zahodnik. Na južnem obrobju pristanka, pod visoko ravno steno hriba se je vlekel električni daljnovod, na sredi pristajalnega travnika je bila ograda z električnim pastirjem, v katerem so se pasli konji, na zahodnem koncu pa je bilo nekakšno golf igrišče z visoko ograjo, ki so jo verjetno naredili predvsem za obrambo pred padalci. Pogled v modro nebo je bil frustrirajoč: prekrito je bilo z ogromnim rojem čebel, ki so se izgubile na paši, nepreglednim

planktonom, ki se je po globini razlil čez vse morje, ali kakor koli že hočete imenovati padalski multinacionalni kaos brez prometnega režima. Precej nespodbudno.

Nato je stare zajela evforija in so se z nahrbtniki pognali v gondolo, sproti so odvrgli nekaj skopih informacij, češ, fantje, odpeljete se gor, potem priletite dol, tele gore, ki obrobajo dolino, pa so vam na razpolago. In so izginili. Potem ko smo bili že od treh zjutraj na poti, bolj kot ne praznih želodcev in poučeni, da je padalstvo individualen šport, smo se nezaupljivi in zdesetkani z gondolo spravljali na Col Rodello. Bilo je po obsežni hladni fronti in pihal je severnik. Starti so bili drugo veliko razočaranje. Po južnem, sicer povsem neurejenem pobočju, zaradi severnika ni bilo mogoče startati, severno pobočje je bilo polno

ograj, protiplaznih pregrad, dve sedežnici, ki sta po severu vodili do koč, pa sta bili polni žic in kablov. Zelo dolgo je trajalo preučevanje razmer in osebno sem se odločil, da bo najvarneje startati med žicami dveh sedežnic. Pred tem, ko smo sedeli na terasi gorske koč, pili kavo in jedli, kar je bilo mogoče naročiti, smo opazovali druge padalce. Toliko frontalcev, stranskih zapiranj, nenadnih sunkov, celo negativ in delikatnih "bližnjih srečanj" v tako kratkem času nisem videl še nikoli. Niti na Lijaku.

Napravil sem oceno, ki sem se je držal vse do večera: tole, če poletimo, bo izganjanje hudiča, in ne letenje. Podobno oceno je napravil najmlajši udeleženec, s katerim sem slučajno v sorodu, in ker so njegove ocene navadno točne, sem bil nekoliko pomirjen. Med žicami sem



vzletel samo z enim ciljem: preživeti do pristanka, kjer me čaka električni pastir (in konji) ter še ene žice, v katerih je električna napetost. Tam bo spet treba preživeti, potem bo namesto letenja vzdušje rešilo pivo. Tako se je tudi zgodilo. Po zraku je žvečilo, ruvalo, "guncalo", pustimo, kaj vse bi še lahko rekli na to temo. Leteli smo iz severne smeri na južno pobočje, vmes sta se srečali južna termika in severni veter, na tem makadamu je bilo seveda na tone padalcev, ki so skrbeli, da slučajno ne bi mogel scentrirati kakega razkosanega stebra. Blizu vzletišča se je naslednji dan suvereno pojavil "dust devil", ki je na istem mestu prav tako suvereno ruval kar minuto in pol. S potomcem sva torej pristala pred tisto ograjo golf igrišča, čisto blizu gondole, ki je na vrh (prek 2400 m) vozila na petnajst minut. Najina komunikacija je bila kratka in jedrnata: "Se vdava? Ne!" In sva šla še enkrat - spet izganjat hudiča.

Zvečer se je v apartmajih zgodilo tisto, kar bi se moralo že ob prihodu v Canazei - t.i. briefing. Po treh pivih so bili tarča mojega napada stari padalci, ki so jadrani kake tri ali štiri ure, preleteli Marmolado, bili na višini prek 3400 m, bili vsi vzhičeni in šele zvečer s pivom v roki ugotovili, da padalstvo pravzaprav ni več individualen šport in da si je treba izmenjevati podatke in izkušnje. Ostri možje so postajali mehki in nežni, na koncu so bili že spolzki in pripravljeni na vse oblike kolegialnega sodelovanja. Sploh se je izkazalo, da nas je na odpravi mnogo bolj združevalo tirolsko pivo kakor padala. Še posebej zadnji dan (v nedeljo), ko je zajetni del odprave ugotovil, da bo letalske obveznosti opravil kar na tleh, ne s padalom, temveč s klinom, ki da se "s klinom zbija".

Naslednji dan - bila je sobota - je bilo vse drugače. Še vedno je pihal sever, še vedno je po zraku ruvalo in žvečilo, toda s potomcem, s katerim sva letela skupaj, sva že v prvih desetih minutah pojadrila na prek 3000 m in se na tej višini razšla: sam sem odletel proti špičju, potomec proti t.i. Koloradu. Po daljšem času sem ga videl nad pristankom, kako se je spustil v spiralo. Nemudoma sem mu sledil, navsezadnje tudi igra šteje. Razlog za nenadni pristanek je bil preprost: lakota. Bilo je samoumevno, da čez kako uro letenje ponoviva in popoldne sva prijadrala na višino 3400 m in si dodobra ogledala vse, kar je bilo treba videti.

Pod črto povedano: iz te višine in v takšnih okoliščinah je vse prej povedano - tudi konji in električni pastir - dobilo nekoliko drugačno perspektivo. Čebelji roji in plankton so postali padalski kolegi, stara padalska garda, kaj pa hočemo, so pač takšni, kot so, pivo je bilo še naprej odlično, pice, če že niso bile dobre, so bile pa poceni. V resnici sem osebno na koncu tega prelepega poleta pristal natanko v ogrado s konji, ker je bil dolinski veter - potem ko sem pri pristajanju dal prednost nekemu zmajarju, premočan za dolet pri začetku pristanka. Pa ni bilo tragike, vsaj ne, dokler mi na "gurtne" (ko sem zlagal padalo) ni padel še eden od naših starih in se je okoli njegovega rumenega Faktorja nabralo kakih šest konjev. Takrat sem videl, da se A linije lahko uporablja tudi za odganjanje konjev, ne le pri vzletanju in pospeševanju padala. Če pametni odneha, je vse v redu in padalo je ostalo celo in nepoškodovano.

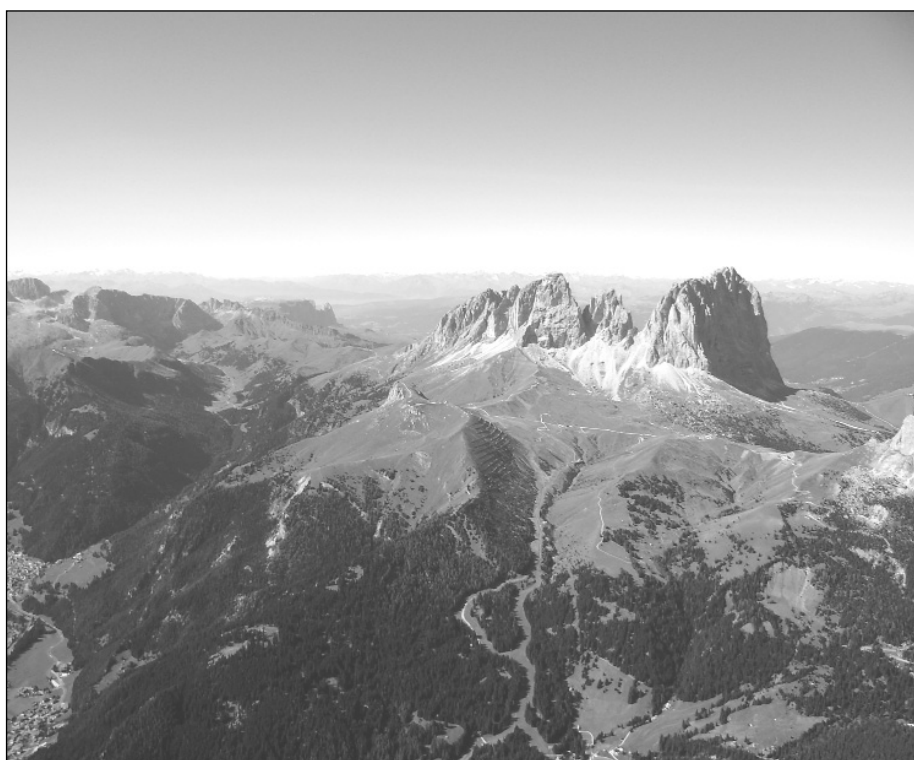
Iz vseh navedenih razlogov in ker je bila nedelja dan odhoda, je bil sobotni večer posebno slovesen. Trajal je vse tja do pol dveh zjutraj v nedeljo. Tisti, ki smo v nedeljo imeli še načrte z letenjem, smo se spat pospravili kako uro prej, toda resnici na ljubo, bi, če bi vedeli, kakšni pogoji bodo naslednji dan, večerno liturgijo podaljšali.

Nedeljsko letenje ni bilo prida, veter se je obrnil na jugovzhodnik in poletali smo v vetrovnih in čudnih razmerah na južnem

startu. Bilo je podobno kakor v petek, toda občutki so bili povsem drugačni. Sobota je rešila vse tri dni, celo bohinjsko-leško odpravo ter vse medčloveške odnose. Če seštejemo letalne uspehe, smo se dobro in dolgo vozili v Canazei in nazaj, bilo je lepo vreme in lep razgled po cestah Tirolske, pivo je bilo res odlično (čeprav drago), letalni podvigi pa so bili v skupnem seštevku: no, saj veste, letenje je individualni šport! Kar zadeva bohinjski oddelek, se je vse končalo naslednji dan pri Padalčku v Bohinju ob jezeru, kjer smo se zbrali spontano, pač, ker je bilo lepo vreme in ker se tam (striktno za klubske potrebe, seveda) tudi dobi pivo, seveda z vračunano razliko med tirolskim in našim pivom.

Osebno sem imel tisti ponedeljek namen zaključiti dopust in iti v službo, pa sem si že takoj zjutraj premislil. Trikrat sem šel na Vogel, trikrat odletel, trikrat pristal, enkrat prijadral na dva tisočaka, in na koncu v dobri, res dobri družbi popil tri pive. Družba? Kar zadeva Bohinjce, je bila skorajda ista kot na Tirolskem. Pridružili so se ji še tandemski piloti, med katerimi so - saj vsi veste, kdo - svetovni prvaki v jadrlnem padalstvu, najboljši preletaši, akro-piloti in tako naprej. Spet se ve, kaj je bil naš skupni imenovalac: jadrlno letenje, seveda, da ne bi kdo pomislil na kaj drugega...

S padalskim pozdravom iz Tirolske:
Potrčkonov Matija



DRUŽABNI DOGODEK

ParaLisca 2012

Para Lisca is oldest paragliding event in Slovenia. It happens every year the first weekend in August. This time it was already 20th and always has been a good party ... Thanks to paragliding club Kondor Radeče for excellent tradition. Ali, ParaLisca je najstarejši jadrnalopadalski dogodek, ki se zgodi vsako leto prvi vikend v avgustu. Tokrat je bila že dvajseta po vrsti, in vedno je bla fajn veselica...

To bi bil na hitro povzet komentar Mitje Šuštarja, ki je zapisal ob objavi filmčka za 20. ParaLisco na spletnem portalu You Tube. Micko je pravzaprav idejni oče ParaLisce.

Letos smo Kondorji organizirali že 21. ParaLisco po vrsti in kot veleva tradicija, prav tako prvi vikend v avgustu. Posnetki prve razkrivajo, da so se močno spremenile barve in vitkost kril oziroma padal, pa tudi udeležencev. Prizorišče se ni prav dosti spremenilo, vreme pa je bilo tudi tokrat več kot primerno za tridnevno druženje in rajanje. Ko se vsako leto znova pripravljamo na prireditev, se vedno znova sprašujem, ali bo prireditev s strani obiskovalcev uspela, in prav vesel sem, ko vsako leto znova ugotavljam in dobivam potrditev, da delamo pravo stvar. ParaLisca ni tekmovalne narave, ampak je izključno družabni dogodek, čas za obujanje spominov in nastanek novih, to je čas, ko je tekmovalnost potisnjena v stran in razpravljamo, ali je nekdo kaj ušpičil na tisti ali na tisti prej. Tisti najbolj zagreti gostje (če se ne motim, sta bila to letos Mrča in Martin) so prispeli že v četrtek, torej dva dni pred uradnim delom, kajti v petek po navadi komaj pripravljamo prizorišče, pravzaprav malce pristrizemo travo, postavimo šotor za padala in kakšnega mimoidočega in utrujenega... V istem času dobi svojo podobo še točilni pult, ki s krajšimi presledki oskrbuje žejna in suha grla tja do nedelje. Ker je že s soncem obsijano dopoldne, so v zraku že prva padala in nanzanjajo dober letalni dan, ki se bo zvečer nadaljeval v prijetno druženje. Popoldne se je počasi prevesilo v večer in vlažnega zraka, ki so ga najavljali že opoldanski altocumulus floccus oblaki, je bilo ravno dovolj, da se je v štajersko-koroškem bazenu skuhalo nevihta, ki je odnesla večerno termiko. Nič zato, zaradi prej omenjenega posledično čez hrib zapiha

severni veter, ki ravno prav ohladi pregreto ozračje in čas je za notranjo ohladitev teles. Sobotno jutro je ponudilo nekaj utrujenih gostov in tudi gostiteljev. V Tončkovem domu hitijo s pripravo zajtrkov, kavic in drugih osvežilnih napitkov, ki pašejo po naporni noči. Ko srkam zadnje požirke kave, opazim, da so iz doline nazaj že prvi piloti. Vreme nam gre ponovno na roke in tisti najbolj zagreti jadrajo skoraj do teme, ko se že ogrevata »hišna« ansabla Samorastniki in Modre zvezde. Ob dobri družbi večer hitro mineva in se kmalu prevesi v noč, ker pa nekaterim navzočim tekoče tematike kar noče zmanjkati, se ta premakne v jutro.

V nedeljo se še pred JZ vetrom Dule in Wosa sinhrono vržeta v dolino, Kondorji pa se počasi že pripravljamo na zadnjo stvar - pospravljanje prizorišča.

Ob tej priložnosti bi se rad zahvalil vsem, ki so kakor koli pripomogli pri izvedbi dogodka, in tudi vsem obiskovalcem.

Ali ste vedeli, da bi ParaLisca morala potekati že eno leto prej, torej leta 1991 pod okriljem DJP Metulj, vendar so se takrat na Lisci skrivali prebegli pilot JLA in je zato bila Lisca zaprto območje, pri rampi za meteorološko postajo pa je bila postavljena straža? Tako se je prva ParaLisca zgodila leta 1992 in v podobni obliki se dogaja še danes in tudi naslednja leta bo tako. Torej naslednjic se družimo prvi vikend v avgustu 2013.

Pripravil: Marko Lukić



HIKE&FLY + PIKA

Krvavški dan

V prvem jesenskem vikendu sta kluba AK Kimfly in Polet Kamnik organizirala skupno letalno prireditev Krvavški dan. Na svoj račun so prišli tako ljubitelji gorskega letenja kot tisti, ki obvladajo točno pristajanje.

V organizaciji Poleta Kamnik je bila pikaška tekma, ki se jo je udeležilo 22 tekmovalcev, v organizaciji AK Kimfly pa je potekal tradicionalni Zeleni izziv - Green Challenge, ki se ga je udeležilo 24 udeležencev. Na pika tekmi je slavil Tone Svoljšak pred Sašem Slabanjo in Romanom Predarskim. V Zelenem izzivu pa je zmagal Martin Grad, drugi je bil Damjan Čibej, tretji pa Simeon Klokočovnik.

Tekst in foto: Vlasta Kunaver

Rezultati pika tekme:

1. Tone Svoljšak
2. Sašo Slabanja
3. Roman Predarski
4. Herman Jelinčič
5. Aco Randjelović

Rezultati Green Challenge:

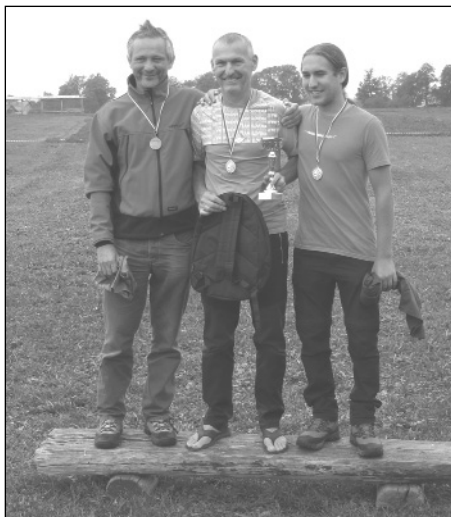
1. Martin Grad
2. Damjan Čibej
3. Simeon Klokočovnik
4. Matevž Gradišek
5. Sandi Marinčič



Slika zgoraj: Start Green Challengea, slika spodaj: Razglasitev najboljših na Green Challengeu



Slika spodaj levo: Razglasitev zmagovalcev Pika tekme, slika spodaj: Roman Predarski na piki



NOVO VZLETIŠČE

Vzletišče v Kranjski Gori - Grpišca



Pisalo se je leto 1988, ko so se v naših krajih začela pojavljati prva padala. Seveda smo imeli vzletišče za jadralne zmaje že dolgo tega, saj so vzletni rampi na vrhu Vitranca postavili člani ljubljanskega kluba Delta že leta 1979, in sicer vzhodno proti Kranjski Gori in severno proti Podkorenju. V letu 1990 pa je Kranjska Gora gostila tudi evropsko prvenstvo v preletih z jadralnimi zmagi in takratni zmagovalec je bil prav bodoči konstruktor jadralnih padal Airwave Rob Whittall iz Anglije. Ker je bilo vzletišče vrh Vitranca majhno in zahtevno za letenje z jadralnimi padali, smo spomladi leta 1989 na senožetu Brvog nad Kranjsko Goro posekali nekaj motečih dreves in uredili za takratne čase lepo vzletišče na višini 1350 metrov. Vzletišče pa je imelo žal eno veliko pomanjkljivost, in sicer dolinski veter, ki v Zgornjesavski dolini sega do kakih 1200 metrov in je bil velikokrat, še posebej v poletnih mesecih moteč. V primerih, ko pilot takoj ni dobil primerne vzgornika, ga je ta odnesel proti zahodu in tako mu ni preostalo drugega kot pristonek. To vzletišče se je pričelo zaraščati, smrt lastnika in nov gospodar pa sta bila vzroka, da nismo mogli najti skupne besede o nadaljnjem vzdrževanju. Tako se je varno letelo na Brvogu nekje do leta 1995, ko je vzletišče dobesedno prerastel gozd in smo ga opustili. Po tem smo leteli na planini Vošca, z vrha Grpišca, z Vitranca in na trening terenu na Medvejeku nad Podkorenju.

Ves ta čas pa smo s cmokom v grlu obiskovali urejena vzletišča po Sloveniji in bližnji okolici ter se spraševali, kako da tak kraj, kot je Kranjska Gora v osrčju Julijcev, ne zmore urediti dostojnega vzletišča, ki bi bilo v ponos kraju in bi ponesel glas o lepotah Slovenije tudi do turistov, zaljubljenim v nebo. Pa se mi zgodi en lep poletni dan v letošnjem avgustu. Med vožnjo z motorjem po gozdni cesti proti visoki Bavhi me zaustavi zapora in znak za gozdno žičnico, pred seboj pa vidim kupe zloženega lesa in novo narejeno poseko pod cesto na terenu, ki mi je znan po izredno dobri termični aktivnosti in res lepim stebrih, ki so me navduševali že vsa leta mojega

letenja na tem območju. Motor prislonim ob kup lesa in skoraj stečem proti gozdnim delavcem, ko se mi res odpre pogled v dolino, vame pa udari vzgornik, pomešan z vonjem po sveže podrtih macesnih in smoli. Takoj se mi v glavi zložijo slike in ni več dvoma - to je to! Že med vožnjo nazaj se v glavi pripravljam na sestanke z gozdarji, lastniki, ne vem kakšnimi službami že, ampak vem, da bom stvar izpeljal do konca, pa naj bo, kakor hoče.

Ne mine mesec in v rokah imam vsa potrebna dovoljenja za posek manjkajočih 60 kubičnih metrov lesa nad cesto na samem vzletišču in še nekaj pod cesto na mestu že obstoječe poseke. Veselje je nepopisno in spodbujajo me vsi bivši in sedanji jadralni padalci v naših krajih, zmajarji in prijatelji, ki vedo, kako potrebno je to vzletišče za sam turizem Kranjske Gore. Z ženo Darjo, prav tako navdušeno jadralno padalko, organizirava prvo delovno akcijo takoj po sečnji preostalega lesa in že prvič se nas zbere petnajst. Seveda je ta akcija le test izkopavanja macesnovih panjev in celo dopoldne nam jih uspe izkopati le osem. Naslednjo soboto se nas zbere 29. Na pomoč nam pridejo ljubitelji jadralnega letenja od Celja do Bovca, pomagamo si tudi z velikim traktorjem z dvema osemtonskima vitloma in stvari se odvijajo veliko bolje. Izkopljemo še preostalih 40 panjev in konec dneva se v zrak že podajo najbolj zraka željni, seveda sva med njimi tudi Darja in jaz. V ponedeljek in torek nam stroj pajek uredi plato na vrhu in vzletišče je pripravljeno za uporabo. Ker je vzletišče še sveže urejeno, je možna kakšna manjša nevšečnost na startu v obliki mokre zemlje ali kake veje, ampak v prihodnosti bomo uredili tudi to.

Tako mi na koncu ostane le, da se zahvalim vsem, ki ste kakorkoli pomagali pri nastajanju tega lepega vzletišča na vhodu v Julijce, in da vse skupaj povabim na letenje v naše konce, še posebej na to novo vzletišče z imenom Kranjska Gora jug, do katerega pelje lepa gozdna cesta iz Kranjske Gore in ki ga boste dosegli v 30 minutah vožnje. V mesecu oktobru pa vas vabim na brezplačne promocijske prevoze s kombijem Julijana turizma ob lepih vikendih. Informacije na tel. 031 623701 (Jani) ali 051 623701 (agencija Julijana)

Pa veliko lepih in visokih poletov v naših gorah vam želi Jani Hrovat, Kranjska Gora





PREGOVORI IN REKI

Nekaj padalskih, letalskih in življenjskih...

Ni vsak vzlet obvezen, je pa vsak pristanek nujen.

Letenje ni nevarno, kar je nevarno, je strmoglavljenje.

Vedno je bolje biti na tleh in si želeti, da bi bil v zraku, kot biti tam gor in si želeti, da bi bil tu spodaj.

Vedno si prizadevaj, da se bo število tvojih pristankov ujemalo s številom tvojih vzletov.

Uči se iz napak drugih. Nihče ne živi dovolj dolgo, da bi vse naredil sam.

Nikoli ne zamenjajte sreče za spretnost.

Za miren pristanek veljajo tri preprosta pravila. Na žalost nihče ne ve, katera.

Letalno kariero začneš z vrečo polno sreče in prazno vrečo izkušenj. Dober pilot konča kariero, tik preden se napolni vreča izkušenj in izprazni vreča sreče.

Obstajajo stari piloti in obstajajo drzni piloti. Kakor koli, zelo malo je starih drznih pilotov.

Hitrost, nadmorska višina in možgani. Dva od teh sta vedno potrebna za uspešno dokončanje leta.

Dobra presoja navadno izhaja iz izkušenj. Žal pa izkušnje navadno izhajajo iz slabe presoje.

Ko si v dvomih, obdrži višino. Še nikoli se ni nihče zaletel v nebo.

Osnovna pravila letenja: poskušaj ostati v zlati sredini zračnega prostora. Ne približuj se robu le-tega. Robove zračnega prostora namreč omejujejo tla, drevesa, zgradbe, morje, medzvezdni prostor ... mnogo težje je leteti tam.

Če je vse, kar vidiš, vrtenje tal in če je vse, kar slišiš šum nemirnega, stvari zagotovo niso takšne, kot bi morale biti.

Zapomni si, težnost oziroma gravitacija ni samo dobra ideja, temveč je zakon. In tega zakona se ne da razveljaviti, velja vedno in povsod.

Gravitacija nikoli ne izgubi - v najboljšem primeru lahko upaš na neodločen rezultat.

Tri za pilota najbolj nekoristne stvari: višina nad teboj, vzletišče za teboj in desetinka sekunde prej.

Neprestano se oziraj okrog sebe. Vedno je še kaj, kar si spregledal. (Iz istega razloga so bili izumljeni sezname opravljen).

Izogibaj se oblakov. Po navadi pričakujemo nekoga leteti iz nasprotni smeri, zanesljivi viri pa omenjajo, da se včasih med oblake pritajijo gore.

Dober pristanek je tisti, po katerem sam odkorakaš iz letala. Odličen pristanek pa je tisti, po katerem je letalo ponovno uporabno.

Propeler je le velikanski fen, ki hladi pilota. Ko se ustavi v zraku, se pilot takoj začne potiti.

Preveč goriva imaš le takrat, ko si v plamenih.

Moški pilot je zmedena duša; govori o ženskah, ko leti, in govori o letenju, ko je z žensko.

Besede so težke kot kamen. Če bi ptice lahko govorile, ne bi letele.

Vir: <http://www.stangreenspan.com/fly-ingrules.php>

Pripravila: Bernarda Tominc



www.sky-cz.com

SKY LITE SKY DRIVE SKY SISTEM 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

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

ROOK EN B XC SUPERSTAR

239KM
PRIMOZ SUSA

218KM
TILEN CEGLAR

215KM
JOST NAPRET

PRIMOZ
PODOBNIK

6TH OVERALL
SOCA OPEN
VALLEY

