



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

Ikar - interno glasilo ZPLS za jadralne padalce in zmajarje

April 2012



KIMFLY

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

**LAHKO PADALO
NUPTSE 4 23-25**

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

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

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

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

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

POKLIČI, TESTIRAJ !!

041 953 370

Tandem EN - B

Pbi6

SpeedRider

P180

EN - A

P12

EN - B

P28

P45

EN - C

P81

P45 light

Sedež R1

PARATECH
Peace of Mind

TEAM FIVE.EU
V novi preobleki...

Rezervna
padala



X-ONE

X-dreamfly.ch

Zastopa in prodaja

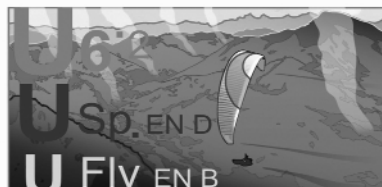


**PARAGLIDING CENTER
JELKIN-HRAM.COM**

jelkin.hram@siol.net

AIRCROSS.eu
high performance gliders

**Ucross EN C
Usport EVO EN D**



SKYWALK
PARAGLIDERS
www.skywalk.info



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



OBVESTILA

Vloga in pomen ZPLS



Nastanek in dosedanje delovanje

Konec osemdesetih let se je tudi pri nas pojavilo jadralno padalstvo. V letalskem svetu je bila ta zvrst nekaj novega, do takrat se je od prostega letenja do neke mere razvilo le jadralno zmajarstvo. Nebo za športne dejavnosti so si lastili okosteneli aeroklubi, katerim večini smo začeli predstavljati bolj kot ne le "nadležen mrčes". Z ustanovitvijo številnih društev in klubov, ki so se hkrati včlanili v Letalsko zvezo Slovenije (LZS), smo postajali prepoznavni in si hkrati prizadevali, da se tudi nam omogoči pridobiti del zračnega prostora, v katerem bomo izvajali svoje aktivnosti. Čeprav ni bilo nobene uredbe, ki bi urejala novo nastalo dejavnost, je bil naš interes, da delujemo v smeri varnosti, informiranja in šolanja jadralnih padalcev in zmajarjev. V ta namen smo imeli svojo komisijo pri LZS, ki se je redno sestajala.

Tedanje vodstvo LZS nas ni začelo upoštevati kot enakovrednega partnerja pri dogovarjanju in uporabi prostora za letenje, na njihovih sestankih in skupščinah je prihajalo do neupoštevanja naših osnovnih želja.

Zato smo se odločili ustanoviti svojo zvezo in 5. decembra 1997 je bila ustanovna skupščina naše Zveze za prosto letenje Slovenije. Cilj zveze je bil učinkovito in organizirano nadaljevati delo komisije za JP in JZ in hkrati zapolniti vrzel, ki je nastajala zaradi slabega dela LZS. Tako smo dobili priložnost, da lahko samostojno sodelujemo z državo, Športno zvezo Slovenije, Olimpijskim

komitejem, tedanjo Upravo za zračno plovbo, Ministrstvom za okolje in prostor... Potrebni je bilo veliko obiskov in sestankov, da smo poskrbeli za dvigovanje ugleda prostega letalstva v družbi.

Že v prvih letih je zveza imela preko 1100 članov iz 50 klubov in društev. V vseh letih delovanja so k uspešnemu delovanju zveze pripomogli Andrija Pušič, Aleš Šuster, Stanislav Rus, Sandi Marinčič, Maks Humar, Andrej Mravlje, Matjaž Valjavec, Bojan Marčič, Stane Kranjc, Sandi Grdešič, Dule Orehek, Mitja Šuštar, Matjaž Kačičnik, Zlato Vanič, Marjan Brglez, Janez Žibert, Matjaž Ferarič, Andrej Bertoncelej, Iztok Jarc, Brigita Jarc, Miha Anžur, Andrej Erznožnik, Srečko Jošt, Marjan Plahuta, Jože Pivk, Rok Preložnik, Aleš Novak, Jure Franko, Klavdij Rakušček, Igor Eržen, Rok Golob in Damjan Pregelj.

V letih 1997 do 1999 se je intenzivno delalo na sodelovanju pri pripravi Uredbe za JP in JZ, ki je stopila v veljavo spomladi 1999. Brez pogovorov in usklajevanja z Ministrstvom za promet in zveze, ki so bila velikokrat zelo težavna, bi bila uredba za nas veliko bolj nestrokovna, rigorozna in nesprejemljiva, saj so bili prvi osnutki v temeljnem nasprotju z interesi prostega letalstva.

Vseskozi se je že v času komisije pri LZS in tudi kasneje v ZPLS izvajalo kvalitativno šolanje za pilotska dovoljenja, po vzoru največjih svetovnih združenj za prosto letenje. Ta dovoljenja, ki jih je bilo preko 1000, so bila nato s strani države v uredbi tudi priznana in veljavna.

V Sloveniji se je organiziralo celo vrsto tekmovanj, lig, državnih prvenstev, Paragliding World cup tekem, evropskih in svetovnih prvenstev. Naši tekmovalci so na vseh teh tekmovanjih, prav tako pa tudi v tujini, zasedali odlična mesta. Mednarodna FAI organizacija prizna samo eno nacionalno institucijo, zato imamo tekmovalno komisijo pri LZS in pod njihovim okriljem tudi tekmujejo naši člani. Nekaj društev in klubov, ki so tekmovalno usmerjeni, je tako včlanjenih tudi v LZS, zato da lahko uredijo tekmovalne licence za svoje tekmovalce.

Poleg vsega tega je ZPLS pomagala društvom tudi pri izpeljavi zahtevnejših nalog. Ena od njih je pomoč pri legalizaciji vzletišč in pristankov. Že dvakrat je bil aktualen postopek registracije vzletišč in pristankov, in sicer ob sprejetju uredbe in pred dobrim letom ob ponovni zahtevi s strani tedanjega Direktorata za letalstvo.

Izvedena je bila pomoč pri nakupu in servisiranju vremenskih postaj, zavarovanje proti viharju, požaru, toči in streli in indirektnemu udaru strele. Pridobila se je radijska UKW frekvenca za delo, ki je vsako leto plačljiva. Naši predstavniki so se udeleževali in aktivno sodelovali na sestankih CIVL in EHPPU od 2001 do danes.

Organi zveze

Naša zveza je neprofitna organizacija, brez zaposlenih oseb. Nekaj denarnega nadomestila dobita za svoje delo Brigita Jarc kot tajnica in Rok Golob za vodenje spletne strani. Delo organov ZPLS zahteva ogromno časa, stroškov telefonov za usklajevanja, prevoz na najmanj tri sestanke vsako leto in skupščino na lokacije na Gorenjskem ali v Ljubljani. Vse to je treba seveda početi volontersko in z veseljem.

Zadnjih nekaj let se v delo upravnega odbora ni vključevalo novih članov, kar se je precej poznalo pri aktivnosti zveze. Ko so razpisani sestanki ZPLS, pride zelo malo predstavnikov društev in posameznikov, čeprav so vabljeni. Tudi predsednik zveze je bil v zadnjem obdobju premalo aktiven.

Zato je treba v delo ZPLS vključiti mlajše posameznike z voljo in veseljem do dela. Na naslove društev je že večkrat z ostalimi obvestili prišlo tudi vabilo za predloge za člane upravnega odbora. Nekaj predlogov je že znanih. Sam sem veliko prisoten na različnih letalnih terenih v slovenskem prostoru in opažam precej ljudi, ki so na različne načine angažirani pri tej naši skupni stvari, pri tem pa so si s svojim zavzetim delom pridobili precej izkušenj. Veliko jih tudi redno sodeluje pri razpravah na forumih. Predlagajmo jih in jih povprašajmo, če



željivo sodelovati pri delu, ki bo koristilo vsem nam. Predloge pošljite na: pregelj.d(at)siol.net. Na skupščini v mesecu maju je potrebno sestaviti vodstveno ekipo, ki bo vodila zvezo v naslednjih letih. Tudi seje in sestanki upravnega odbora niso tajni, zato ste na njih vsi dobrodošli. Pridite in sodelujte tudi vi.

Verjamem, da je večina v uvodnem poglavju naštetih imen prav tako pripravljena pomagati novim odbornikom in zanesenjakom s svojimi nasveti in izkušnjami, kljub temu da verjetno nimajo več toliko časa, ambicij in energije kot pred leti.

Zakaj biti član ZPLS?

Zaželeno je, da bi bil član v ZPLS-ju prav vsak jadralni padalec ali zmarjar. V članarino 20 EUR je vključeno precej stvari. Brezplačna uporaba vzletišč po Sloveniji za nekomercialno letenje, uporaba radijske frekvence 147.800, spletna stran s forumom, glasilo Ikar, zavarovanje proti tretji osebi, dan ZPLS in zaključna prireditev. Tudi majice, obeski, našitki, nalepke in podobno so bili že vključeni v članarino, prav tako sofinanciranje stroškov društvom in klubom za urejanje vzletišč in pristankov. Velikokrat slišimo ali preberemo komentarje nekaterih nepoučenih, češ, kaj sploh imajo od ZPLS. Za višino trenutne članarine dobijo veliko. Toliko se drugače zapravi, ko se "počasti" kolege po enem dobrem letenju, v tujini pa se za ta denar opravi štiri polete.

Nekateri so mnenja, da je dovolj, če bi bili v LZS in bi tam imeli svoje komisije. Trenutno je tam na mestu sekretarja jadralni padalec, ki se po svoji moči zavzema tudi za naše interese. No, stvari se z leti obrnejo, nekega balonarja, raketnega modelarja ali koga drugega verjetno ne bo preveč skrbelo za naše težave in interese.

Povezani skupaj in enotni smo lahko dovolj močan partner državi pri spreminjanju in sprejemanju pravilnikov. Kaj je lahko bolj normalno od tega, da populacija prostih letalcev zastopa svoje zadeve?

Pred leti je bilo v ZPLS že preko tisoč članov, v zadnjih letih se številka suče okoli osemsto. Prav bi bilo, da tistim nekaj posameznikom, ki trenutno niso člani, predstavimo, zakaj je to pomembno biti.

Naloge v prihodnje

Najbolj pomembni nalogi v prihodnjem delu sta predvsem dve. Prva je koordinacija z Agencijo za civilno letalstvo glede registracije vzletišč in pristankov, za katere smo skupno dali vlogo že predlani. Nekaj jih je že bilo vpisanih v register vzletišč, v zadnjem času pa se je postopek registracij pri njih kar nekako ustavil.

Druga stvar je osnutek nove Uredbe o jadralnem padalstvu in zmarjarstvu, ki bo po sprejetju in potrditvi državnih organov krojila letenje slovenskih prostih letalcev v prihodnosti. Status enakovrednega pogajalca smo si pridobili v letih našega obstoja in delovanja in tako sedaj Agencija za civilno letalstvo tudi pričakuje od nas strokovno osnutek za nadaljnjo razpravo.

Uredba bi naj bila kvalitetna, strokovna in predvsem življenjska. Pod strokovna je mišljeno, da bi jo naj sestavili strokovnjaki iz področij, ki so v njej zajeta. Pri členih različnih poglavij bi morali imeti glavno besedo in predloge predvsem tisti, ki so že precej časa aktivni v teh stvareh. Glede proizvodnje in testov letalnih naprav torej Sandi Marinčič. Pri usposabljanju in izpitih smo to izpraševalci na izpitih in še kakšen učitelj, ki veliko šola; pri kazenskih določbah kakšen pravnik, ki jih imamo v naši populaciji tudi nekaj. Členi o vzletiščih in režimu letenja na njih so stvar skrbnikov vzletišč...

Treba je torej temu širšemu krogu ljudi dati čas, da pripravijo svoje popravke stare uredbe in nove predloge. Nato se skupina dobi na strokovnem razgovoru in usklajevanju. Tako pripravljena uredba lahko gre potem še v širši vpogled JP in JZ javnosti in če se pojavi kakšna pametna pripomba, ki se jo še da upoštevati, se jo vnese. Končni izdelek je potem tista stvar, ki naj bi šla naprej kot naš predlog državnim organom, posreduje pa jo predsednik ali izbrani zastopnik ZPLS-ja s soglasjem upravnega odbora. To ne more biti izdelek »one man band« variante, kot se je primerilo sedaj v primeru različice bivšega predsednika, ki je odstopil. Nikakor ne moremo dovoliti, da gre naprej predlog uredbe, ki ni izdelek vseh tistih, ki lahko s svojim znanjem in strokovnostjo pripomorejo k njeni čim boljši pripravi.

Ostalo je nedokončanih nekaj zastavljenih načrtov iz zadnjih let, ki morajo biti

prioriteta pri nadaljnjih ciljnih in nalogah. Eden od njih je zemljevid Slovenije z vzletišči (dobijo naj ga člani zveze ter tujci ob nakupu vinjete) z opisanimi dostopi, kontaktnimi osebami, predpisi za letenje itd., v slovenskem in angleškem jeziku. Tudi table na pristankih in vzletiščih z navodili in vrisanimi pristajalnimi postopki so stvar, ki bo pripomogla k večjemu redu in varnosti.

Pojavljajo se problemi glede letenja v Bovški kotlini, na Pohorju, v Triglavskem narodnem parku, od tega meseca je sprememba zračnega prostora na Dolenjskem in Notranjskem. Aktivno se je treba vključiti v reševanje teh stvari. Glasilo Ikar, naša interna revija, je lahko še boljša, če v njem objavljamo članke, reportaže, strokovne komentarje in ostalo. Vsi si želimo dobiti super revijo. Za takšno kot je sedaj, gre zahvala Maksu Humarju, ki se trudi in neprestano prosi za članke. Zakaj si ne bi v društvih in klubih zastavili cilja, da za vsako številko pripravimo vsaj en prispevek?

Nalog je torej veliko, nekaj bolj zahtevnih, nekaj manj. Pojavljale se bodo seveda tudi sproti in zahtevale čim prejšnje reševanje.

Zaključek

Prav je, da ZPLS tudi v prihodnje sodeluje v vseh zadevah, ki se tičejo prostega letalstva, saj smo edini legitimni predstavnik prostih letalcev v Republiki Sloveniji. Verjamem, da je želja vseh nas, da imamo stvari glede našega letenja urejene čim bolj kvalitetno ter da se lahko z upoštevanjem pravil varno in svobodno udejstvujemo v naši prelepi panogi. Vendar v življenju le želja ni dovolj, treba je poprijeti za delo in vse stvari se lahko uredijo. Vsak član lahko prispeva delček v skupno dobro, zato naj velja: SKUPAJ SMO MOČNEJŠI.

Pripravil: Srečko Jošt





ZAPISNIK SESTANKA PREDSTAVNIKOV DRUŠTEV ZPLS, 28.3.2012

Prisotni: Damjan Pregelj, Duško Gorenc, Rok Žagar, Andrej Kolenc, Martin Prevolšek, Aljoša Čoh, Eva Maršič, Ivan Laharnar, Milan Leban, Jurij Fratina, Klavdij Rakušček, Maks Humar, Srečko Jošt, Matjaž Blažič, Jure Vidic, Rok Feldin, Bojana Oblak, Ian Koštomaj, Damjan Čretnik, Frenk Lokovšek, Prevc Gašper, Sandi Marinčič, Brigita Jarc.

Zaradi odstopa predsednika Jurija Franka smo se dogovorili, da bomo imeli v mesecu maju 2012 skupščino ZPLS, kjer bomo izvolili nove člane UO, predsednika in podpredsednika. Do takrat bo delo za ZPLS opravljal Damjan Pregelj.

Na sestanku smo ustanovili več delovnih skupin za posamezna področja, kjer deluje ZPLS.

Kar se tiče OLC – ja, za katerega skrbi Aljoša Čoh, smo se dogovorili, da bo pripravil predlog za kriterije programske obdelave kršitev področij in višin pri letenju (predvsem grobe kršitve v CTR, TMA, letenje v področju IFR, prijavljanje brez zapisa višine). Problem namreč nastaja, ko letalci na OLC prijavljajo lete, pri katerih močno kršijo pravila letenja, ki veljajo v RS. Takšno letenje obsojamo, za kazensko sankcioniranje pa nismo pristojni. Kot ZPLS moramo delovati tudi na področju informiranja letalcev. Zato smo razmišljali, da bi vsak član ZPLS prejel zemljevid Slovenije, na katerem bi bila označena vzletišča in pristanki, cone letenja, zračni prostor. Te karte naj bi v angleškem jeziku dobili tudi tujci, ki bodo leteli v Sloveniji. Razmišljamo o predavanju na to temo pred skupščino v mesecu maju.

Vodja delovne skupine za izdelavo zemljevida Slovenije z označenimi vzletišči in pristanki, conami in območji letenja je Gašper Prevc. Za pomoč bo prosil Matevža Gradiška ter morda še koga.

Treba je spremeniti statut ZPLS. Objavljen je na spletni strani ZPLS. V delovni skupini, ki se bo ukvarjala s spremembo statuta, so Srečko Jošt (vodja), Konrad Krašek, Damjan Pregelj, Đorđe Mihajlovič, Eva Maršič. Člani imajo možnost posredovati svoje predloge za spremembo statuta na naslov [eva.marsic\(at\)gmail.com](mailto:eva.marsic(at)gmail.com). Spremembe morajo biti pripravljene do 20.4.2012.

Urejevalec spletne strani Rok Golob ni bil prisoten na sestanku, bil pa je prisoten Ivan Laharnar, ki ureja spletno stran Paragliding

forum Slovenija. Pogovarjali smo se o združitvi te spletne strani s spletno stranjo ZPLS. Dobro bi bilo, da bi imeli na naši spletni strani tudi rubriko o novicah iz sveta slovenskega padalstva in zmajarstva. Prav tako bodo objavljeni vsi zapiski sestankov, skupščin in ostalih aktivnosti zveze. V delovni skupini za prenovo spletne strani ZPLS so tako Ivan Laharnar, Rok Golob in Aljoša Čoh.

Maks Humar, ki ureja in izdaja Ikarja, je povedal, da mu predstavlja velik problem pri izdajanju Ikarja to, da nima člankov za objavo. Zato pozivamo vsa društva, da motivirajo svoje člane, da napišejo kakšen članek za v Ikarja. Predlagamo, da Toma Pavliča naročimo na Cross Country, da bo lahko prevajal dobre članke, ki bi bili koristni za naše člane in bi jih potem objavili v Ikarju. Matej Belčič bi še naprej pripravljajal novice, tudi Gašper Prevc je rekel, da bo za vsako številko Ikarja napisal kakšen članek. Milan Leban bo govoril z načelnikom GRS Tolmin ter s Simonom Čopijem, ki bi nam lahko posredovala informacije v zvezi s prigodami in nezgodami letalcev, ki bi jih potem ravno tako objavljali v Ikarju v posebni rubriki.

V zvezi z izdajanjem dovoljenj za registrirana vzletišča je Damjan Pregelj pojasnil, da so na Agenciji za civilno letalstvo povedali, da bodo nadaljevali z izdajanjem šele po dopustih. Ker se to vleče že dolgo časa, bo Damjan poslal dopis na Agencijo, kjer jih bo pozval, naj to storijo v krajšem času.

Člani delovne skupine za spremembo Uredbe o jadralnem padalstvu in jadralnem zmajarstvu so Srečko Jošt (vodja), Sandi

Marinčič, Klavdij Rakušček, Damjan Čretnik, Ian Koštomaj, Gašper Prevc, Đorđe Mihajlovič, Konrad Krašek. K sodelovanju bodo povabili tudi Jurija Franka. To, kar je Jurij že naredil na področju spremembe uredbe, se lahko vzame kot osnutek.

Radi bi imeli zopet večletno zavarovanje vremenskih postaj proti streli, toči, požaru in vetru, ki je letos poteklo. V zvezi s tem se bo pri zavarovalnicah pozanimala o ponudbi Brigita Jarc.

Zbiramo predloge za novega predsednika ZPLS.

Nekaj zadnjih let smo bili člani EHPU, kontaktna oseba z naše strani z EHPU je bil Jurij Franko. Zopet je prišel čas, da plačamo članarino. Nismo si bili natančno na jasnem, zakaj bi bilo dobro za ZPLS, da ostanemo člani še naprej. Zato bo Damjan vprašal Jurija Franka, kakšne prednosti imamo, če smo člani, in potem se bomo odločili, ali bomo članarino še plačevali.

Pogovarjali smo se tudi o potrebi po tablah na vzletiščih in pristankih, ki bi letalce opozarjale na pravila in tudi na to, da je potrebno za letenje imeti vinjeto, kje se leta lahko kupi za tujce, o morebitnih omejitvah letenja...

Vse delovne komisije morajo aktivno delovati do konca aprila. Če se bo pokazala potreba, se bomo 17.4. sestali še enkrat. Do takrat bi že morali imeti imena kandidatov za predsednika, podpredsednika in člane UO. Skupščina ZPLS je predvidena v začetku meseca maja. Vse informacije bodo objavljene na spletni strani ZPLS in Paragliding forumu.

Zapisala: Brigita Jarc

VZLETIŠČA POD OKRILJEM ZPLS

Za vzletišča pod okriljem ZPLS veljajo enotna pravila. Uporaba vzletišč je brezplačna za nekomercialno letenje z veljavno člansko izkaznico ZPLS za tekočo sezono in vinjeto ZPLS na čeladi. Informacije so vedno dosegljive na pristankih ali vzletiščih. Za vse obiskovalce vzletišč, tujce, pilote, ki niso člani ZPLS in komercialno letenje veljajo pravila, ki so napisana v navodilu za uporabo določenega vzletišča ali objavljena na informacijskih tablah.

- Zaradi vaše varnosti se pred letenjem obvezno seznanite z navodilom za uporabo vzletne točke
- Letite varno in samo v primernih pogojih!
- Organizirano letenje izven registriranih vzletnih točk ni dovoljeno!
- Spoštujte naravo, ivali, rastline, ptice.
- Pazite na čistočo in odnašajte smeti s seboj!



NERED NA PRISTANKIH

Spoštovani jadralski padalci in vsi ostali, ki uporabljamo skupne pristanke.

Že kar nekaj pomladi se odločam, da bi objavil naslednji prispevek. Letos pa je že čas, da zadevo objavim, saj še ni prišlo do nesreče, bilo pa je blizu - preblizu. Letos je že dvakrat prišlo do bližnjega srečanja na pristanku, pa je šele februar. Zgodilo se je predvsem zaradi dvigovanja padala pred nosom pristajajočega in nepospravljene opreme na rob travnika, ki je bila v smeri pristajanja.

Ta članek je predvsem opozorilo in predčasni opomin, preden se zgodi kakšna neprijetna situacija s hujšimi posledicami na pristanku. Nekaj sem objavil na ZPLS forumu (<http://www.paraglidingslovenia.si/forum/viewtopic.php?f=22&t=5430>), besedilo je rahlo provokativno in moram povedati, da sem z odzivom zelo vesel. Tako so prišle pozitivne in tudi negativne reakcije in provokacija je uspela, saj se je začelo o težavah na pris-

tankih pogovarjati.

Do nesreč v letalstvu ne prihaja zaradi ene same težave oziroma napake, temveč se običajno pokrije več faktorjev, ki skupaj rezultirajo v za pilota brezizhodno situacijo.

Navajam dva primera.

Pristanek Tolmin: majhen pristanek z naravnimi ovirami, zahtevnimi vremenski pogoji, umikanje in cik- cakanje med in nad glavami ter ne pospravljenimi plovili. To je zmagovita formula za nesrečo.

Pristanek pod Lijakom: električni daljnovodi, kratek, ozek travnik, prekrit z nepospravljenimi plovili, sunkovit veter in dvigovanje padala pred nosom pristajajočega.

Rezultat: rotorji za padalom opravijo svoje, presenečenje pred nenadno oviro, ki se pristajajočemu pojavi pred nosom, in veter dodata svoj faktor. Majhen pristanek in nizka višina onemogočita varen manever izogibanja v zadnjem trenutku in ...

Zato pozivam vse, predvsem JP, da na (ne)red na pristanku opozarjamo, v izogib nesrečam. Naj vsem nam ne bo neprijetno, opozoriti pravkar pristalega, mladega in slabo poučenega JP ali JZ, naj umakne svojo opremo na rob travnika, in to iz smeri pristajanja.

S svojim početjem – gnezdenjem in dvigovanjem padala sredi pristanka ovira in spravlja za njim pristajajočega v dodatno miselno obdelavo pristajalnega prostora in s tem posledično v težave. Vso opremo naj JP in JZ po pristanku pospravi v stran, in to iz smeri pristajanja, s tem naj bo vzgled ostalim, ki so pozabili, kakšnega obnašanja - pravil na pristanku so jih učitelji naučili. Lahko pa mu tudi pomagamo odnesti opremo. Tako se bodo lahko manj izkušeni JP in JZ posvetili samo pristajanju in ne bodo obremenjeni z egoizmom posameznikov, ki gnezdiijo in klepetajo na sredini pristanka, kot da se svet vrti samo okoli njih.

Pripravil: Andrej Mravlje

KRŠITVE ZRAČNEGA PROSTORA

Zopet se je začelo spomladansko obdobje, ko se nekateri igrajo rusko ruleto. Naj se igrajo, vendar na strani pištoline cevi ni samo njihova glava, ampak je zadaj lahko tudi življenje 150 nič krivih potnikov in posadke. Vedno so to večinoma isti. Nekateri »stari mački«, z izpiti ali brez, pa vsako leto nekaj novih, nadebudnih mladcev. Tu se ne more govoriti o nepoznavanju zračnega prostora. Ni si težko zapomniti, da je v TMA letenje do 300 m nad terenom, da se leti v Karavankah 2900 m nad morskim nivojem in da je nad ostalim G prostorom E prostor do 2300 m nad morskim nivojem, v katerega večinoma vsi nekoliko pogledamo in si ga želimo pridobiti tudi uradno.

Nad Karavankami se zopet najdejo junaki, ki se zavihtijo iz G-ja konkretno v D prostor, v TMA se leti tudi na 2400 m nad morskim nivojem na Menini planini. V ostalem G prostoru pa dajmo junaško, do koder gre, saj ni važno, če smo že 300 metrov ali celo 700 metrov višje iznad področja pravil vizualnega letenja, ki je 2300 m nad morskim nivojem, plovila pa letijo tu le instrumentalno.

Pravila so jasna vsem, problem pa je

predvsem en. Želja po dokazovanju, s katerimi se ponavadi skuša reševati kakšen kompleks. V življenju je lahko veliko razlogov, zaradi katerih se kompleksi dogajajo. Časi so res takšni, da velikokrat prihaja do njih. Hrvaški kolegi prosti letalci so hudomušno v debati na forumu nekako ugotovili, da je to večinoma zaradi premajhnega »fenisa«, da gre za dokazovanje, kdo ima večjega. Vendar prosto letenje ni teren za zdravljenje kompleksov. Prva je varnost potnikov v letalskem prometu, ne pa mi, ki zganjamo hobi. In s takšnim razmišljanjem se je treba s to stvarjo tudi ukvarjati.

Če že ne razumem omenjenih junakov, pa še bolj ne razumem vseh tistih, ki jim za tako početje čestitajo z »všečkanjem« ali celo še s komentarjem s čestitkami. Takih čestitk se našteje tudi po 70 !!! Tudi kakšen učitelj se je že znašel med njimi. Če se najde kdo, ki opozori na neumnost, izpade seveda idiot. Problem torej ni le v posameznikih, ampak kar v večji populaciji.

Pogovarjamo se o prenovi uredbe. V njej tudi o pridobitvi E prostora. Ali je to sploh smiselno, da hodimo pred državne

organe na dogovore? Ne smemo si zatiskati oči, da ne spremljajo dogajanja na našem področju. Če bi se jaz osebno postavil na njihovo mesto, se s takimi »Butalci«, kot se kažemo, sploh ne bi pogovarjal. In verjetno bo kmalu tako. Ne vidim pa tudi nobenega od naših, ki normalno razmišlja, niti sebe ne, ki bi se šel pogovarjati. Če je človeka namreč sram področja, ki ga zastopa, se sigurno ne bo šel boriti za kaj več. Najbolje je, da se pošlje te junake, oni izgleda znajo iti preko vseh meja in ni vrag, da ne bi izbrili še kaj več tudi za ostale.

Posamezniki bomo spet pisali in govorili o teh stvareh, tako kot vsako leto v tem obdobju, a stvari se bodo veselo ponavljale še naprej. Prva uredba je bila sprejeta takoj po prvem zelo resnem večjem incidentu, ki se je k sreči dobro končal za letalo in potnike. Borili smo se, da je nekako življenjska. Verjemite, da po naslednjem incidentu, upajmo da srečnem za udeležence, naslednja uredba niti približno ne bo podobna tej, saj se boriti ne bomo imeli več priložnosti.

Pripravil: Srečko Jošt

ZAPRTI SEDEŽI – SKRITE NEVARNOSTI

Zaprta sedež je postal sestavni del letalne opreme vsakega tekmovalnega in XC pilota. Njegova razširjenost pa je pripomogla k temu, da se sedaj zanj odloča tudi marsikateri začetnik ali rekreativni pilot.

Prednosti, ki jih taka oblika sedeža prinaša so mnoge. Sprva lahko omenimo udobje, saj je večina sedežev izredno prilagodljiva in si vsak pilot lahko uredi primerno namestitev, tako naklona hrbtna opore, kakor oprijetost okoli bokov. Zelo dobrodošlo je tudi dejstvo, da zaprti sedež omogoča nekoliko manj preglastic z oblaci, saj tako pozimi kakor tudi pomladi ščiti pred mrazom in vetrom (tudi če nas radodarna pomladanska termika dvigne prav do zgornjih mrzlih mej G prostora). Nenazadnje pa izbira za nakup takega sedeža pade tudi zaradi njegovih aerodinamičnih lastnosti. Objektivno določiti koliko pripomore k skupni finesi je težko, a mnogo je bilo testiranega in napisanega o tej temi in splošno mnenje je, da razlike niso zamenljive.

Zaprta sedež ima pa tudi svojo slabo plat. Na tej strani so najbolj pogosto omenjeni sledeče tri lastnosti: okornost, teža in cena. Da so zaprti sedeži težji in dražji se ni težko prepričati. Okornost se pa najbolj pozna pri hoji po vzletišču, med vzletanjem, takoj po vzletu, ko se more-

mo spraviti v cocoon (težava nastane predvsem, ko imamo preohlapno zapete nožne vezi), in ob pristanku. V zraku se ta okornost izrazi pri večji nevarnosti, da se ob kakšnem izrednem manevru navijemo po vertikalni osi, saj se rotacija pilota, zaradi raztegnjenega položaja nog, dlje ohrani.

Poredkoma se pa omenja, da zaprti sedež prinaša tudi druge »skrite« nevarnosti. V zadnjih letih so postale številčnejše nesreče, ki so posledica pomanjkljivega zaprtja vpetij na sedežu. Značilno za te nesreče je vzlet z zaprtim sedežem, brez da bi bila zapeta nožna vpetja, in imajo pogosto smrtni izid. To je sprožilo, da so se tematike zainteresirali tudi pri DHVju in izdali varnostno opozorilo.

Težava je sledeča. Mnogi odprti sedeži imajo sistem vpenjanja zamišljen tako, da je pomanjkljivo zaprtje vezi očitno in skoraj onemogoči vzletanje. Pri zaprtih sedežih se pojavi dodatna težava, saj odprte vezi niso vidne (se skrijejo v cocoonu), medtem ko vpetje cocoona in cockpita daje občutek da smo pripeti, istočasno pa zakriva pogled nad vpetjem.

Kakšne so rešitve in priporočila?

Nikoli se sedeža ne vpni le deloma (da pregledamo cockpit ali popravimo cocoon). Vedno zaprimo takoj vsa vpetja. Po vpetju preverimo, če je vse v redu. Za

primer: sedež Avasport Samurai II ima 8 vpetij (2x nožne, 2x prsna, 2x cockpit, 2x cocoon). Vpenjamo se vedno v istem zaporedju in pri tem si lahko pomagamo s štetjem. Ko pridemo do 8 smo vpeti.

Pri vzletanju brez nožnih vezi smo obešeni za sedež pod pazduho. V taki poziciji je verjetnost, da bomo zdržali do doline, zelo majhna. Ukrepati je potrebno takoj! Poskusiti moramo obrniti proti hribu, tudi če se pri tem lahko poškodujemo.

Načeloma se je mogoče povzpeti nazaj v sedež tudi s sledečim manevrom. Primemo se za gurtne padala, dvignemo noge nad glavo in jih damo čez gurtne. Sedaj z eno roko poskusimo povleči sedež pod nami in se nazaj usedemo. Nato zapnemo nožne vezi. Manever je zelo tvegan in pri testiranjih ga je uspelo izvesti le polovica pilotov. Pametno bi ga bilo poskusiti na tleh, s sedežem obešenim na dveh vrveh. Klubi bi lahko to storili ob prelaganju rezerv, inštruktorji pa kot del tečaja.

Več informacij lahko dobite tudi na sledečem posnetku:

http://www.dhv.de/web/fileadmin/user_upload/monatsordner/2004-06/Ausbildung/VideosKarl/KarlCheck/Checklh.wmv

Pripravil: Tom Pavlič

KRITIČNE TOČKE

To so tista področja, ki bi bila sicer prav dobra za jadranje, a se nahajajo v prepovedanem zračnem prostoru, povrhu pa so v bližini še letalski koridorji. Tem točkam se je kljub zapeljivi privlačnosti potrebno prav zares in brez vsakega izgovora izogniti.

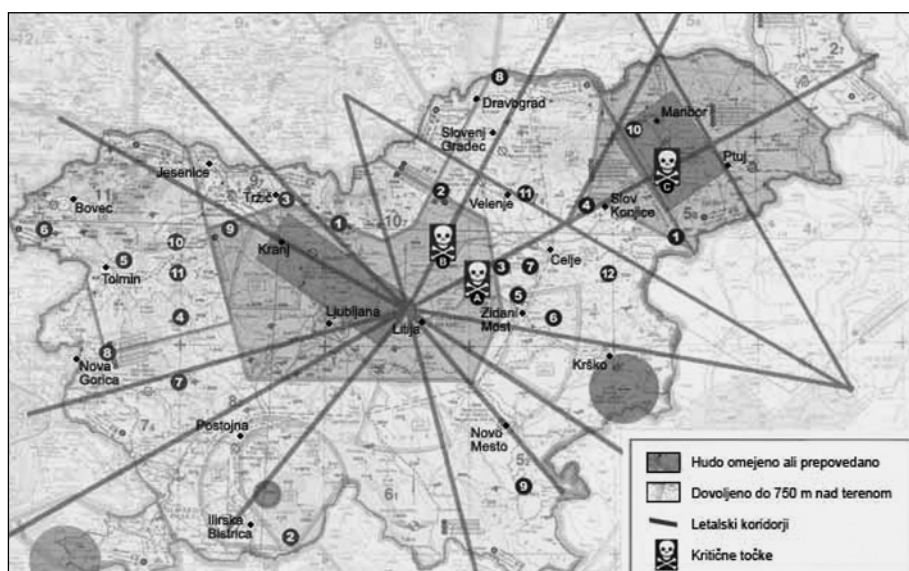
Kritična točka A se nahaja le malo zahodno od jadralskega trikotnika Kopitnik - Malič - Mrzlica. Še posebej izpostavljena je Mrzlica, nad katero je včasih videti letala na takšnih nižinah, da te srh spreleti.

Kritična točka B je malo nad Trojanami, okrog Menine in Čemšeniške planine, ki sicer kar vabita k preletu iz Mrzlice proti Gorenjski, vendar pa sta krepko v rdeči coni, pa še pod letalskim koridorjem, zato jadranje tukaj ne pride v poštev.

Kritična točka C - vzhodno od Boča in Donačke gore je letenje dovoljeno samo do 300 m nad terenom, kar pomeni, da so preleti proti Ptujju, ali bognečaj še višje proti Mariboru, ne le prepovedani,

ampak zaradi neposredne bližine vedno bolj aktivnega Mb letališča tudi skrajno nevarni!

Vir: <http://www.bogvetra.com/>



SVETOVNI POKAL V NATANČNEM PRISTAJANJU

PGAWC

Koledar tekem PGAWC:

09. -11. marec - Indonesia

15. -19. marec - Malezija

05.-06. maj - Črna gora

08.-13. maj - Albanija

01.-02. september - Kitajska

28.-30. september - Nemčija

Superfinale

06.-07. oktober - Avstrija

Tak je torej dokončen urnik za sezono 2012, ki se bo začel v Indoneziji. Pa ne slučajno.

Kot je bilo že v prejšnjem članku rečeno, se kvalitetni vrh vse bolj širi proti vzhodu. Pa ne proti evropskemu, ampak v Azijo, ali še bolj konkretno, v Indonezijo.

Zakaj je v eni državi prišlo do tako izrazite eksplozije dobrih tekmovalcev in tekmovalk v tej disciplini, obstaja več vzrokov. To, da ima država preko 200 milijonov prebivalcev, da ima veliko terenov za letenje, da zaradi ekvatorskega podnebja in klime ni idealnih možnosti za prelete, so le delčki, ki sestavljajo mozaik. Kakšen status imajo pri njih dobri tekmovalci, vam bo morda bolj jasno, če povem, da je to peti šport v državi (za badmintonom, nogometom, atletiko in kolesarstvom). Njihova reprezentanca potuje po vseh tekmah svetovnega pokala in seveda tudi na svetovna in azijska prvenstva. Pokrite imajo vse stroške in zaradi uspehov tudi razne štipendije. Mislim, da se lahko morda primerjajo s kakšnimi smučarji v Sloveniji, pa ne sedaj, ampak pred nekaj leti. Oni si lahko privoščijo tudi priprave v Evropi za širšo ekipo, ki je štela kar 25 tekmovalcev.

Kako jim je to uspelo? Kot radi rečemo, v pravem času so bili na pravem mestu. To se je pri njih zgodilo na azijskih igrah 2008 na Baliu, ko so bili jadrani padalci najuspešnejši športniki prirediteljev teh iger. Takrat so se našli ljudje, ki so to znali prodati njihovemu olimpijskemu komiteju, in sedaj so res na konju.

Ker je to zelo velika država, imajo par centrov, kjer načrtno delajo z mladimi piloti in jim nato tudi omogočijo tekme, doma in v tujini. Hitro so ugotovili, da ne bo dovolj biti glavni samo na domačem dvorišču. Ves čas so gledali, da je

reprezentanca imela tudi močan ženski del ekipe. Pri njih je res taka baza tekmovalcev, da odpovedi ali poškodbe sploh ne spremenijo kvalitete ekipe, saj je baza tako široka, da ni problem najti zamenjavo.

Vse to kar kliče po primerjavi z nami. Žal podobnosti ne najdem skoraj v ničemer. Morda bi nekdo rekel, pa saj niso še nikoli bili svetovni prvaki... Pa je to žal edini plus, ki ga najdem v primerjavi z njimi, pa še ta ima tolikokrat grenak priokus, da zbledijo vsi naslovi, ki smo jih osvojili.

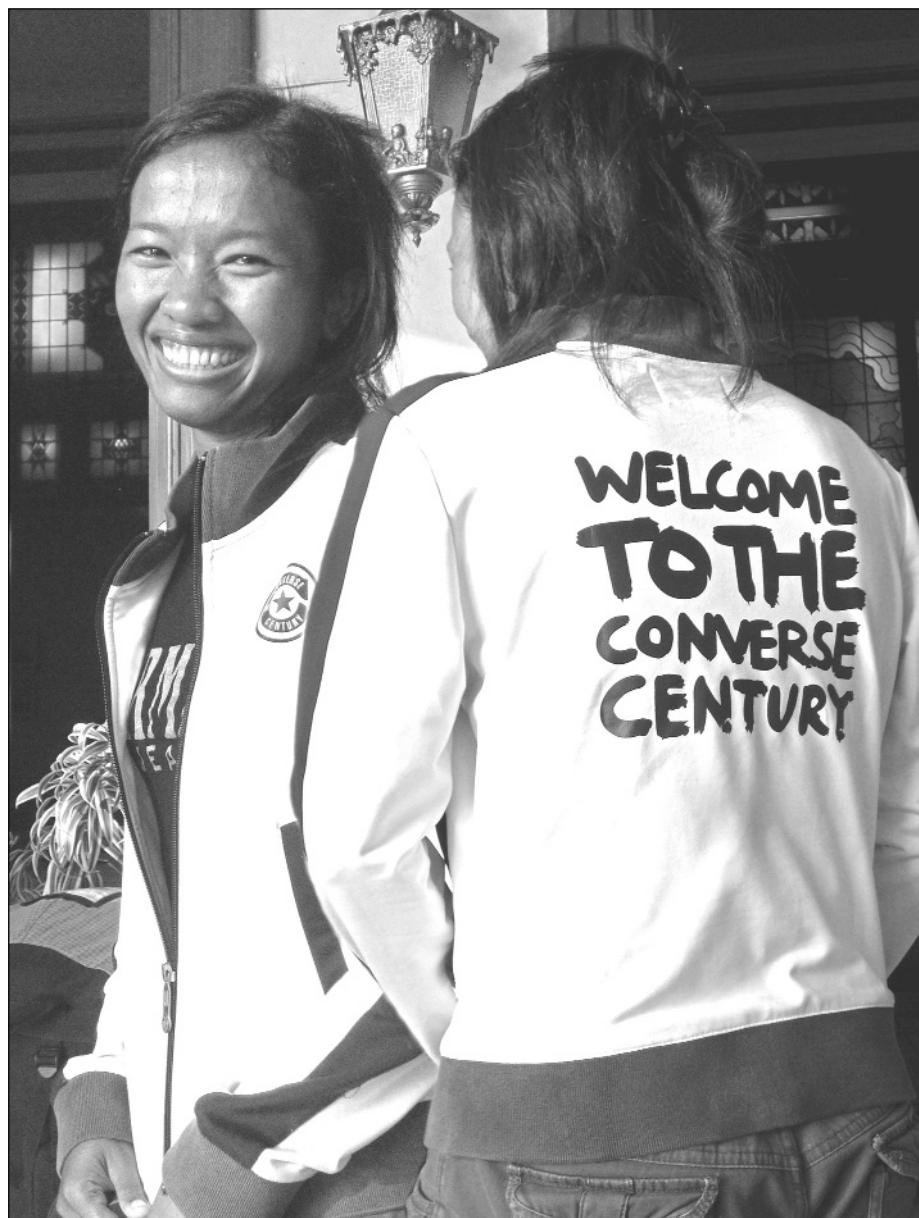
Žal nisem bil ob pravem času na pravem mestu, da bi lahko kdaj bil del takšne

ekipe. Sem pa srečen, da sem jih spoznal in zame bo to vedno vredno vsaj toliko, kot vsi naslovi in zmage.

Pri njih so tudi porazi vzrok za nasmeh in optimističen pogled v prihodnost, predvsem pa znajo biti športniki z veliko začetnico. In če bi lahko čas zavrtel nazaj, bi si želel, da bi se ta disciplina rodila v Indoneziji in bi bil njihov način razmišljanja o športu kažipot za vse ostale.

Kaj mi torej preostane drugega, kot da se veselim, da prihaja nova sezona in prva tekma v Indoneziji.

Pripravil: Matjaž Ferarič



AZIJSKA TURNEJA PGAWC

Indonezija in Malezija

Sezona tekmovanj v natančnem pristanjanju se je tokrat pričela v daljni Aziji. Prvo srečanje smo imeli marca na otoku Javi v Indoneziji, natančneje v Puncaku nedaleč od Jakarte.

Od doma smo se odpravili v torek in leteli iz Benetk preko Dubaja v Jakarto. Kar nekaj ur letenja.

Domačini so nas kot vedno prijazno pričakali že na letališču in nas prepeljali na prizorišče tekmovanja.

Nastanjeni smo bili sredi zelenja v lepo urejenem hotelu ThePinewood, kakšne pol ure stran od starta.

To je področje nasadov čajevca. Kamorkoli pogledaš, vse zeleno od teh grmov.

Prečudovit je pogled s starta proti pristančku, kjer so lepo očistili pristajalni prostor in je sedaj brez grmov.

V četrtek želimo trenirati, a nas ovira močan veter z vmesnim dežjem.

Zvečer se na sestanku pogovorimo o načinu tekmovanja, a žal vse pade v vodo zaradi močnega vetra.

V petek, soboto in nedeljo se na vse kriplje trudimo izpeljati vsaj eno serijo, a nam mati narava tega ne dovoli. V nedeljo med svečanim zaključkom se čudežno veter umiri in domačini pričnejo leteti.

Žilica mi ne da miru in še sam grem na start in v že nočnih razmerah poletim vsaj za svojo dušo.

Pristanem v soju žarometov avtomobilov. Sledi tri dni pavze do naslednje tekme na Borneu.

Prestavimo se na turistični otok Bali, kjer opravimo tudi nekaj turističnih ogledov. 13. marca smo se potapljali ob potopljeni ameriški ladji. Čisto nekaj novega zame, a prečudovito.

V četrtek smo že na letališču Kota Kanibalu, otok Borneo.

Prevoz je lepo organiziran in kmalu smo nastanjeni v lepem hotelu pod goro M. Kanibalu 4095m.

Tu nam vreme gre na roke in v petek ves dan letimo za trening, napoved za naprej pa je tudi ugodna.

Letimo z hriba na rahlo nagnjen pristanek z nekaj visokimi drevesi in manjšo reko ob strani.

Višinske razlike je samo 100 m, a dovolj

tudi za jadranje.

Na startu nimamo nobenih težav s srednje močnim vetrom, na pristančku pa se ta veter meša s termiko, kar nam precej oteži natančno pristanjanje.

Prvi dan uspešno opravimo štiri serije. Sem na tretjem mestu z nekaj manjšimi spodrsrljaji, Indonezijci nam Evropejcem močno pretijo.

V nedeljo opravimo še dve seriji. Peta že omogoča brisanje enega leta. Padem na peto mesto, pred mano so Goran Durkovič, Matjaž Ferarič in dva iz Indonezije. Vsi se še lahko borimo za prvo mesto, razlike v cm so majhne.

Finalno šesto serijo pričnemo od zadaj naprej. Kar nekaj lepih pristančkov vidimo od zgoraj.

Tamara iz naše ekipe zgreši samo za 2 cm, a zaradi ene slabe serije izgubi lepo uvrstitev.

Zadnja peterica gre v boj na vse ali nič. Kot peti nimam kaj izgubiti in mirno in skoncentrirano zgrešim le za 1 cm. Breme je veliko in vsi po vrsti nizajo slabše rezultate, kot bi si želeli. Goran 15 cm, Matjaž 80 cm, Indonezijca 15 in 16 centimetrov.

Napeto čakamo na izračun.

Prvi je Dede Nisbah z 41 cm, drugi Nanang Sunarya 59 cm, oba iz

Indonezije, tretji sem Tone Svolfšak 61 cm, četrti Srb Goran Durkovič 64 cm in peti Matjaž Ferarič 69 cm.

Ekipno smo suvereno osvojili prvo mesto BEST 4 Nike v postavi Tone, Goran, Lole in Tamara.

Drugi so bili Garuda iz Indonezije, tretji Jagababa iz vseh vetrov.

Zvečer smo po okusni večerji in lepem programu prejeli zaslužene nagrade in si rekli nasvidenje do naslednje tekme.

Nekaj pogumnih nas je še ostalo za naskok na goro Kanibalu in polet z nje.

Bogovi so bili na naši strani. Mokri, predvsem od dežja smo v ponedeljek dosegli 3300 m ter v torek ob 5. uri zjutraj še v temi dosegli sam vrh gore 4095 m. Poslikali smo sončni vzhod in se zaradi hrbtnega vetra spustili na 3800 m, od koder nas je pet varno poletelo v mirnem letu v dolino.

Lep zaključek potovanja, ni kaj.

Oddaljenost, dopusti in nenazadnje tudi visoki stroški so žal prevelika ovira za marsikaterega vrhunskega tekmovalca iz Evrope, da se udeleži takih tekmovanj.

Pred nami je evropski del vse do zaključka oktobra v Avstriji. Vmes pa še tekma na Tajvanu.

Vtise zapisal: Tone Svolfšak

Ekipa Best 4 Nike



TEKMA JZ V PRELETIH

Winterrrrrrace 2011

Nič - razen škrbastih obcestnih tabel - ni kazalo, da je pred mesecem mesec dni divjala huda burja. Lokalci so izumili nov šport. Trmasti Primorci, kdo si upa burji kljubovati v gatah pri minus 20 stopinjah in pri več kot 200 km/uro. Dokaze smo videli na internetu, še dobro, da imajo fotoaparati tudi tisočinke...

Vendar te dni, če bi bil prvič tu, ne bi niti slutil, da zna biti prijazna Vipavska dolina, kjer bodo kmalu cvetele češnje, tudi hladna. No, nabralo se nas je 60, 40 jih je bilo potrebno odkloniti (resnici na ljubo niti ne vem zakaj). Prišli so iz več evropskih držav in, da, seveda, tudi smetana evropske smetane. Tako se je prvo meddržavno prvenstvo v sezoni le začelo, tretji Aeros Winter race.

Prva disciplina je bila standardna, jaz pa utrujen in naveličan vseh teh enih in istih točk, antena in nazaj, kot da nič novega ne zmoremo. V glavnem so vse discipline že več let - enake. Ali nam zmanjkuje domišljije? Zakaj se pa padalci lahko vozijo do Ilirske Bistrice ali vsaj do Vremščice? Sam praktično od avgusta skoraj nisem bil v luftu. Na tekmo sem prišel direkt s šihta, nepripravljen, nespočit, obremenjen z vsakdanjimi problemi. V gneči v zraku se nisem znašel. Bil sem jezen nase, kaj da sploh počnem tukaj v vsej tej silni gneči, ko nič

ne vidim navzgor. V lanski »hudi« sezoni, ko sem letel na SP na Monte Cucco, ko sem bil uleten, sem si podaljšal prednjo špago, tako da sem visel bolj ko ne na glavo. Zmaja sem imel v malem prstu in aerodinamika je boljša. A od tega je že tako dolgo, letos neuleten, siten, visim na glavo, jezen na ves svet, ne vidim nad sabo in sem skratka zelo zlovoljen. Startamo, jaz pa kot ovca v zakol, neumno scurim pod odbojnikom proti anteni, nato se še komajda privlečem nazaj pod grajsko ruševino nad Vipavo. Jezen zaprem oči, iz protesta ne gledam v ta grdi svet in takoj zaspim. Zbudi me Slavek iz Češke, ki nekaj prestrašeno vpije in mi kriči. Come, Come. Glas je bil preveč resen, da bi se še naprej delal, da spim, pa tudi nekaj sem slišal, alu cevi so udarile ob zemljo nedaleč od mene. Nagonsko skočim v luft in vidim polomljenega zmaja ter negibnega pilota. Stečeva na pomoč in začneva z reševanjem. Česa takega še nisem videl. Noge so se mu zapletle, prepletle v trianglu, kar je zelo neobičajno. Ugotovim, da je Monique, Nemka. Skupaj sva zlagala zmaja na startu in rekel sem ji pred vzletom, naj pametno leti. Ležala je, skoraj nezavestno, izpod čelade se je razmazalo že veliko krvi. Nad desnim očesom je bila grda razpoka in kri ji je tekla v

potoku. Ne razumem, saj ima Icarjevo zaprto čelado?!

S Slavekom odmakneva zmaja, razpleteva noge in kmalu je jasno, da je stvar resna. Ker sem član varnostne komisije, in ves čas na uradni frekvenci, takoj po radiu sporočim, da je zadeva resna, naj pokličejo reševalce. Pod glavo sva ji dala odprto rezervno padalo, zmaja sva tako obrnila, da ji sonce ni svetilo direktno v oči in počasi je prihajala k sebi. Slavek je rekel, da je odprla rezervno padalo na 20 metrih višine. Spraševal sem jo, zakaj je odprla rezervo, pa je rekla, da ni, da je hotela le pristati. Ni se zavedala, da je v bistvu potegnila rezervo. Seveda, moja beseda potegnila je nastala v moji domišljiji. Skratka, padalo se je odprlo. Rezerva se je napela kot blisk, je rekel Slavek, vendar je zmaja to tako zabremzalo, da je enostavno uplahnil in z velike višine udaril ob njivo. Ko so vendarle prišli reševalci, smo jo dali na nosila, seveda v veliki previdnosti, da ne bi premaknili hrbtnice. Komaj sem rešil njene vezi pred ostrimi škarjami reševalcev. Pilotka je prišla že toliko k sebi, da je celo okarala reševalca, ki je s fotoaparatom dokumentiral njeno stanje, naj vendarle ne slika, da ni urejena...

Naslednji dan se je Matjaž odločil, da se bo gorenjska trma spopadla s kraško burjo. Odločili so se za Kovk, čeprav je zjutraj v Ajdovščini pihalo 70 km burje. Vendar, z burjo se ni mogoče dolgo boriti. Na Kovku smo čepeli ves dan, zmaja sem zložil šele po 5. uri in ni se dalo leteti. Nad nami so se vozili pametnejši padalci in naj vedo, kaj si mislim o njihovem nešportnem rešanju.

Drugi letalni dan sem bil čisto drug. Prejšnji dan mi je v bistvu zelo koristil, spočil in naspal sem se, posvetil sem se tekmi in skrbno varčeval z energijo. Sicer slabo startam v cilindru, vendar področje poznam in znanje me ni izdalo. Če se temu sploh lahko reče znanje? Veliko zmajarjev je namreč vrtelo stebre ob grebenu, zakaj že? Jaz pa spodaj smuk, nad grebenom (resda je bilo mnogo boljše vreme kot prvi dan), spodaj pod njimi, skratka - antena, Predmeja, neskončno ponavljajoča disciplina. Enkrat sem podletel celo Mišota. Smuk, spodaj dalje slikam Predmejo in nazaj.



Zmaja mi buta, premetava, ker sem nizko in termika se zaganja v zmaja kot pes na ketni. Levo, desno, gor, dol, jaz pa samo gas. Zapestja so me bolela kot pri norcih. Vendar spodaj opazujem mojo senco, pa Mišotovo in se dajeva... Še Goče in pristanek. Navrtim lepo na Podrti gori in kar preko doline. GPS mi kaže 200 metrov nad pristanekom. Skrčim se, da sem tanek kot kakšen Primož, zaprem mala usteca in čakam. Pred Gočami zmaja malo strese, obrnem in cak, GPS sporoča, da bom nad ciljem 60 metrov. Doletel sem točno pred Anjo, za 100 metrov sem vdel ciljni cilinder.

Naslednji dan popolnoma ista zgodba. Moral bi si nadevati še kamenja v gurtne. Popolnoma isto, spet zverinsko boli zapestje. Na 101 km dolgi disciplini je povprečna hitrost 61 km na uro, kar se mi v Vipavski dolini še ni zgodilo. Tokrat res najboljše startam, bil sem prav na robu cilindra, med najvišjimi, res prvi, samo kaj, sedaj mi pa GPS nagaja. Številka raste, namesto da bi se manjšala. Obrnem in začnem delati strategijo, kako bom šel na drugi start. Mislil sem, da sem bil prezgoden in da sem kak meterček falil startni cilinder. Ko se vozim nazaj, mimo mene pade 40 zmajev. Ves nesrečen vendarle ugotovim, da opazujem napačno vrednost na displayu, ki je kazala razdaljo od starta, in da moram preklopiti na razdaljo do druge točke. Bilo je že prepozno, vsem sem naenkrat gledal v hrbet, ampak kaj, zapestjem spet nisem prizanašal. Po znani taktiki jih prehitevam kot za šalo. Vendar je tokrat zaključek malo hudomušen. Goče in neka vasica poleg Vipavskega križa in šele na to v cilj. Tokrat piha jugozahodnik in spet jo počim kar čez dolino. Sprva je bila dolina prijazna, dober zrak je imela, tako da je v bistvu moja višina rasla. Vendar od Goč dalje bo drugače. Vedel sem, da bom izgubil 500 metrov za tistih 5 kilometrov proti vetru, ampak GPS spet kaže, da pridem v cilj. Spet se pomanjšam, nič ne govorim, tiho čakam in čisto na tenko letim. Tako obletim še zadnjo točko in jo z vetrom v hrbet mahnem proti Anji. Tokrat sem lahko zmaja celo obrnil v veter, da sem pristal. Oba zadnja dneva sem bil enajsti.

Z zadnjega mesta sem se tako povzpel na 20. mesto, v skupnem seštevku, takoj za klubskim kolegom Alanom. Kdaj ga bom že prehitel? Imel sem čudovito priložnost... Zmagal je Christian Ciech, Primož je bil 5., izkazal se je Stane s 7. mestom, nabil je velikega Mišota na 9. mestu, Matjaž 10., Alan 19. Kakor smo rekli, primorska trma je hujša od gorenjske.

Pripravil: Iztok Jarc



NOVA ZELANDIJA

Tek za zmajem

Ker je dobro videti malo sveta, sem se podala downunder. Plan je bil potovanje in seveda letenje z mojo najljubšo igračko. Najprej sem prevozila severni otok Nove Zelandije, kjer zmajarstvo ni razvito. Čeprav sem opazila kar nekaj hribov, ki bi se jih dalo izkoristiti v letalne namene. Po dogovoru z Američanom Teddyjem Mackom me je zmaj čakal pri pilotu Glennu na južnem otoku v kraju Nelson. Tam so se strmarili in se odločili, da mi zmaja ne dajo, z bednim razlogom, da nima inštruktorskega pregleda, in podobnim birokratskim sranjem. Vsa surlasta sem se napotila v Queenstown, turistično meko Nove Zelandije. Kjer tandemi šopajo serijsko. V upanju, da bom zarentala kakšna stara šolska jajca, sem se postavila na pristanek in nadlegovala pilote. Obljubili so mi zmaja in ta moment sem bila naj srečnejši človek na svetu. Moja iluzija pa se je razblinila kot milni mehurček. Namreč, pobrali so me s kombijem in mi natvezili zgodbo, da niso vedeli, da hočem zmaja, ampak da sem le stranka za tandema. A istočasno so že imeli novo

stranko namesto mene. Zmaja so mi spet obljubili za naslednji dan. Na startu sem bila prva, še preden se je dvignilo sonce, in čakala, da mi pripeljejo igračko. Ni trajalo dolgo, ko sem pogruntala, da mojega zmaja v Queenstownu ne bom dočkala. Imela pa sem srečo, da sem spoznala fajn Kiwije, ki so mi pomagali do zmaja v Dunedinu. Tam so me sprejeli odprtih rok, z zmajem in super družčino, ki se požvižga na trapaste zakone. Zato sem tam ostala kar dva tedna in letela iz Sandymounta in iz Aramorane. Prvič sem poskusila top landing, jadranje nad morjem in start s speedbarom. Enkrat sem med pristajanjem skoraj pojahala ovce. Letenje je zelo enostavno, vzletiš, se jajcaš nad klifi in nato pristaneš nazaj na start. Končno se je iz Amerike in poplavljenega Nelsona privlekel Teddy, naložen s svojimi sedmimi zmaji. Naša ideja je bila, da jo še enkrat ucvrem v Queenstown in Wanako. Kombi se nam je pokvaril v prvih parih kilometrih, zato smo v leri, po klancu navzdol, komaj privlekli do pumpe. Ker se ne spleča preveč sekirat, smo tam pustili vse stvari

in jo mahnili v disco. Na koncu pa pristali pri lokalnem kelnarju doma. Kar tri dni je preteklo, preden smo pogruntali nov transport za zmaje, saj je kombiju razneslo mašino, ker so pozabili na OLJE... Še enkrat sem šla letet na Sandymount, nato pa sem jo mahnila proti Christchurchu, Teddy pa proti Queenstownu. V Christchurchu so mi zrihtali zmaja, za katerega bi bilo dobro, da bi par let prej obiskovala samo in izrecno McDonalds ter imela kakih 30kg več. Fajn me je presenetil potres, ki je bil kar 6ka po Rihterju. Zato sem se odločila, da bom ta dan raje prevoznik. Na hrib sem peljala prijatelja Maxa in med vožnjo naju je presenetil še en močan sunek. Naslednji dan pa še kakih 20 manjših. Max je rekel, da je bilo potresno letenje zanimivo, vendar da se tudi v zraku čuti vpliv premikajočih se tektonskih ploskev. V smislu, rahlo zrukano in inverzija. Zvečer je bila to glavna tema na zmajarski božični žurki.

Pripravila: Polona Ježek



FORBES - AVSTRALIJA

Za ravninsko pasmo

Po pretresnem Christchuchu sem se poslovila od ljudožerskega otoka in se podala v prebivališče kač, pajkov, kengurujev, koal in simpatičnih surfarjev. Malo ven iz Sydneyja, v nacionalnem parku Bundeena, sem se dobila s Primožem, naslednji dan pa me je Jaime odpeljala do Forbesea.

Forbes je ravnina, zato pilote pošlepajo v luft z motornimi zmaji - dragonflyji, ki so narejeni posebej za vleko jadrlnih zmajev. Dogovorjena sem bila, da bom pomagala pri organizaciji predsvetovnega prvenstva v zameno za tečaj šlepa.

Zmaja naložiš na poseben voziček, se uležeš v bubo, nato pa te s posebnim sistemom pripnejo na dolgo vrvi, ki je pripeta na motornega dragonflyja. Ko si pripravljen, potrdiš svojo psiho-fizično navzočnost z besedami go, go, go in že za tabo ostane samo prah in razmajan voziček. Ti pa se trudiš slediti motornemu zmaju s čim manjšimi nihanji. Pilot dragonflyja ti približno na 600m z mahanjem sporoči, da se lahko odpneš z vrvi, nato pa že poznamo igro lovljenja termičnih stebrov.

Tekma se je začela 5. januarja. Ravno pravi dan, da smo si spočili prekrokane silvestrske glave. Primož je prvi dan priletel na 4. mesto. Naslednje dni je bil eden največkrat omenjenih pilotov na dirki. Iz vseh možnih ust sem slišala najrazličnejše variante. Od tega, da je Italijan, Slovak, Madžar in kadarkoli sem imela možnost, sem jih ponosno popravila, da je Slovenec. Če me je kdo vprašal, če vem, kje je, sem le zamahnila z roko in jim z nasmehom odvrnila, da je najverjetneje že v cilju, čeprav včasih še startal ni...

Kot je v njegovi navadi, je tudi tukaj navduševal s svojimi rezultati. Na koncu pa je pristal na 17. mestu. Na stopničkah so se razvrstili Rohan Holtkamp, Atilla Bertok in Scott Barrett. Nov teren, nov pristop s šlepanjem in ne ravno idealni letalni pogoji so mu dali dober trening in vpogled za naslednje leto, ko se bo v Forbesu odvijal boj za svetovnega prvaka.

Najdaljši task je bil samo 217,4 km. Vremenski pogoji žal niso ponudili Forbsove tradicionalne in pričakovane 300km dirke. Trije tedni težkega dela, zgodnjih jutranjih vlek in dolgih večernih voženj so me dodobra utrudili. Moj izkupiček je bil okoli 25 vlek, 2300m

višina, a ker še vedno nimam gps, ne vem tracka. Najbolj zabavno letenje v mojem življenju! Vsak dan sem jadrala z istim orlom, ko sem pristala, je letal nad mano in čakal, da so me spet odvedli v zrak, nato pa mi je kazal termične stebre. Ker ni bilo dneva, da ne bi letela skupaj, ga je družčina pred hangarjem določila za mojega novega fanta.

Kar dva Airborna sta si podelila podium, le Atila je rešil čast organizatorjev in s svojim Litespeedom pristal na drugem mestu. Moyeseva maskota Jonny Duran je zaradi viroze pristal v bolnici. Kar štirikratni prvak Forbesea se je požrtvovalno boril do zadnjega. Dvakrat se je izpisal iz bolnice, kjer je preživel noč, se zjutraj zbruhal na startu, dehidriran odletel do goala in zma-

gal. Ampak telesa nimamo zato, da bi ga mučili in tudi Jonny je to sprevidel, ko je tretji večer pristal v bolnici in dokončno obležal.

Na podelitev je prišel shujšan, brez RedBulla in vodke, vendar še zmeraj z velikim prijaznim nasmeškom. Moyesi so pripravili čudovito mehiško pojedino za vse pilote in njihove spremljevalce. Tudi Primož ni mogel prehvaliti raznovrstne vegetarijanske ponudbe in se je končno enkrat na zmajarskem zaključenem dogodku do sitega najedel. Afterparty je bil v zmajarskem živalskem stilu, ampak to vas pa ne zanima...

Pripravila: Polona Ježek



Novičke

Matej Belčič

Airborne

F2 je izboljšana različica popularnega zmaja za začetnike Fun 190. Je najlažji v svojem razredu, karakteristike vzleta in pristanka pa bodo ustrezale ciljni skupini pilotov. Sestavljanje in razstavljanje je zelo enostavno. Zaradi uporabe drugih materialov so tudi letalne lastnosti v primerjavi s predhodnikom boljše.
(www.airborne.com.au)

Axis

pravi, da je bil namen pri konstrukciji modela Polaris izdelati EN C padalo z EN D karakteristikami. Uporabili so izkušnje, ki so jih pridobili z Mercuryem II. Upravljanje Polaris je naj bi bilo nekje med Vego III in Venus III. Ima 65 celic in vitkost 6.45. Dršno razmerje bi naj bilo 10.5. (www.axispara.cz)

Extreme Speed Gliding

je igrice za iPad 2, v kateri z zmajem drvite po pobočju in se izogibate oviram in terenu. Če že ni bolj adrenalinsko kot pravo letenje, je pa vsaj varnejše.
(www.extremespeedgliding.com)

Gin

Boomerang X (EN D) je namenjen tekmovalcem, vendar nima ničesar skupnega s prejšnjimi tekmovalnimi padali, saj je razvit popolnoma na novo. Vitkost kupole je zmerna (nekoliko manjša od 7) in je pritrjena na tri nosilne trakove, kar daje padalu zadostno stabilnost. Kljub vsemu je padalo do približno polovice uporabljenega pospeševalca enako zmogljivo kot prejšnja padala odprtega razreda.
(www.gingliders.com)

Kimfly

Seven je novo padalo športno rekreativnega razreda slovenskega proizvajalca. Dobite ga v petih velikostih, za razpone tež od 70 do 130 kg. Kimfly ponuja tudi lahka reševalna padala. (www.kimfly.si)

Nova

lon 2 (EN B) je podedoval profil po Mentorju 2, vitkost je približno enaka kot pri originalu, vendar so z uporabo treh nosilnih trakov bistveno zmanjšali uporabo vrvic, saj jih je za 40% manj. Konstruktorji trdijo, da leti boljše kot Mentor in da ne zaostaja veliko za Mentorjem 2. Prepričani so, da v sebi skriva velik XC potencial. Z letenjem lona se lahko tudi potegujete za bogate nagrade. Nova je za lansko leto nagradila štiri pilote, med njimi je tudi Mitja Jančič.
(www.nova-wings.com)

Ozone

Firefly (hibrid med mini in speed riding padalom) ni namenjen začetnikom, čeprav premore zadostno mero pasivne varnosti. Z večjo vitkostjo in nekaj več celicami kot pri XT16 boste lažje pojedrali na grebenu in premagali manj strma pobočja. Padalo je opravilo EN obremenitveni test in je namenjeno skupni teži od 55 do 110 kg. (www.flyozone.com)

Peticije

Na znanem startu Col de Bleyne v južni Franciji želijo postaviti vetrne elektrarne, kar ne bi samo ogrozilo letenja, ampak bi tudi škodilo okolje. V Veliki Britaniji pa padalce preganjajo kmetje, ker jim baje plašijo ovce. Peticiji v podporo jadralnim padalcem lahko podpišete na spodnjih povezavah.
(<http://pottypplace.com/vent/>, <http://www.ipetitions.com/petition/keep-the-preseli-mountains-open-for-paragliding/>)

Ryan Air

za jadralno padalstvo sicer ni napravil nič, bo pa dvignil cene za prtljago. Tako boste za prevoz padala lahko plačali tudi 120 eurov. Pred nakupom karte preverite cene (ali pa izberite drugega prevoznika).
(www.ryanair.com)



Skywalk

Cayenne 4 je za srednjo velikost (90-110 kg) opravil test EN C. Je pravi trilinijec, z vitkostjo nekaj čez 6, s samo 254 m skupne dolžine vrvic (skupaj s komandami) in je namenjen ambicioznim XC pilotom.

(www.skywalk.info)

Sup'Air

je izdelal sedež, namenjen tandemskim potnikom. Dobro se ujema s sedežem za pilote tandemov Walibi. VIP je lahek (2.5 kg brez sedežne plošče in 2.9 kg z njo). Poleg blazine, ki jo napihnete pred letom in ščiti tako potnika kot pilota, ima vgrajeno zračno blazino, ki se napihne med letom. Hrbet ščiti penasta goba. Radijsko postajo in fotoaparata boste lahko pospravili v ustrezne žepe. Z nastavljivo dolžino hrbtnega dela bo ena velikost ustrezala vsem. Sedež ima test EN1651 in LTF 91/09.

(www.supair.com)

Swing

pripravlja Astral 7 (EN C). Z novim profilom, večjo vitkostjo in manj vrvicami bo za vrednost 0.5 boljše planiral kot predhodnik. Dobili ga boste lahko v štirih velikostih. Mini padalo Apus je namenjeno pohodnikom in tistim, ki radi pojadrajo v močnem vetru. Je križanec med Mistralom in speed riding padalom. Izdelali so ga v velikostih 15, 17 in 19 m².

(www.swing.de)

Team 5

Orange Cross je rezervno padalo, ki ga odlikujejo majna teža (1,45 kg velikost S, 2,05 kg velikost L), stabilnost in hitro odpiranje. Oblika je, nekoliko neobičajno, pravokotna z razporki na straneh. Posebne zanke omogočajo hitro prelaganje. Namenjena je težam od 100 do 155 kg.

(www.team5.at)

Triple Seven Paragliders

Brata Valič sta na tržišče poslala prvo padalo, in sicer model Rook (EN B). Malo vrvic mu omogoča dobre letalne lastnosti in prodiranje v veter. Rook je verjetno tudi najhitrejšo padalo v svoji kategoriji, kljub temu pa je hitrost zastoja nizka. Odlikuje ga tudi hiter izhod po asimetričnem in frontalnem zapiranju.

(www.777gliders.com)

UP

je k seriji zaprtih sedežev dodal še Fast XC. Izdelan je iz trpežne kordure, je majhen in lahek. 16 cm protektor vas bo zaščitil vse do vratu. Kontejner za rezervo omogoča hiter izmet le te. V vrečo in iz nje se boste zlahka spravili, na panelu velikosti 19 x 29 cm pa bo dovolj prostora za vso elektroniko. Sedež dobite s certifikatom LTF 91/09, v dveh velikostih in s tremi dolžinami vreč.

(www.up-paragliders.com)

U-Turn

Passion (EN C) si je pridobil ugled s 300 km poletom Pála Takátsa v Čilu. Padalo je kljub vitkosti 6.85 in tremi linijami po varnosti blizu razredu EN B. S petimi velikostmi pokrivajo teže od 65 do 130 kg. Končano je tudi akro padalo Thriller 2K12. Skrajšali so vrvice in ga ponujajo v devetih velikostih od 15 do 24.5 m². (www.u-turn.de)

Windtech

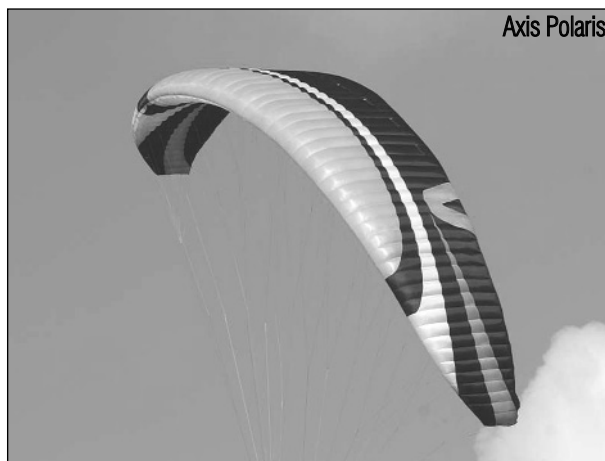
Honey (EN A) je namenjen širokemu razponu uporabnikov. Z njim se lahko odpravite tudi na XC. Menda ima najboljše drsno razmerje v svoji kategoriji. Komande so prilagodili okretnosti, hod je pa dovolj dolg in mehak. Padalo bo tudi po dolgotrajni uporabi videti kot novo. Dobite ga v treh velikostih za teže od 75 do 125 kg.

(www.windtech.es)

X-West

ameriško različico Red Bull X-Alps, načrtovano za poletje 2012, so morali preložiti. Hannes Arch pravi, da zaradi grizljiv in brezpotij trase ni tako enostavno načrtovati kot v Evropi.

(www.redbullxwest.com)



LJUBEZEN NA PRVI POGLED

Niviuk Hook 2

Zgodba o mojem Niviuk Hook-u 2 oziroma kar Niviju, kot mu pravim ljubkovalno, se je začela nekje v začetku poletja, ko sva se z mojim takratnim Koyotom (DHV 1) po slabem letu letenja bližala stotemu višincu in sedemdesetim uram letenja.

Nikakor ne, da bi s Koyotom ne bil (več) zadovoljen - ravno obratno, iz leta v let me je navduševala njegova varnost, enostavnost letenja, performance. Skupaj sva prejadrala 50km, ostala v zraku po več kot tri ure, uživala v prvih spiralah in wing-overjih, brez problema rešila negativno... in kar koli se je že v zraku dogajalo, Koyot mi je vedno zvesto stal nad glavo, tako da zares lahko rečem, da sem zaupal vanj stodontno in več. Vseeno pa sem začel dobivati občutek, da ga bom počasi prerasel, da mi je dal, kar mi je imel dati, in da prihaja čas, da grem »naprej«.

V svoji takratni naivnosti sem si domišljjal, da itak znam leteti, da imam ogromno ur in startov in da bom brez problema obvladal katero koli padalo razreda DHV 1-2 oziroma ga bom kar preskočil in vzel kako manj zahtevno dvojniko. Tako sem se spogledoval z Mentorjem 2, Rushom 3 (oba DHV 1-2), ob Artiku 2 oziroma prihajajočem Artiku 3 (DHV-2) so se mi svetile oči. Pri Damjanu sem sicer imel občutek, da mi zaupa, vendar je bil istočasno dokaj

odločen – za Mentorja in Rusha potrebuješ vsaj 150 ur naleta, o Artiku se sploh ni želel pogovarjati. Jaz pa sem poln sebe na netu še naprej bral reporte in brskal po oglasih.

Vse dokler mi ni Damjan nekega junjskega popoldneva na Donački potisnil v roke testnega Mistrala 6, enega boljših DHV 1-2 padal, vendar še vseeno ne tako »našpičenega«, kot sta Mentor2 ali Rush3. Pogoji so bili idealni, z nekaj kilogrami preko zgornje meje se nisem ukvarjal in dokaj hitro sva na Ženčaju nabirala višino za preskok na Goro. Hitrost (na gasu) in okretnost sta me navdušile že v prvih minutah leta, edino komande so se mi zdele v primerjavi s Koyotom nekoliko mehke. Po dobri uri letenja sva že bila prijatelja, čas je bil, da ga preizkusim še v svojem najljubšem manevru - wing-overjih. Z zelo malo dodajanja komand je po štirih, petih nihajih že »zlezel« do 90 stopinj, kar mi je bilo dovolj, tako da sem enako kot pri Koyotu spustil komande in čakal, da se bo po dveh, treh iznihajih umiril – a se brez konkretnega kontriranja sploh ni hotel. Takoj sem nabral nekaj višine in poskusil še enkrat, saj se mi je zdelo popolnoma nemogoče, da nad seboj ne znam umiriti padala. Zajel sem sapo, naredil tri, štiri lepe visoke wing-overje, nato pa verjetno zaradi filinga, ki sem ga bil navajen s Koyota, dodal nekoliko preveč komande – in v trenutku sem

odletel visoko čez krilo, v strahu nekje v najvišji točki spustil komande, prijel gurtne, ker sem imel občutek, da padalo sili v eno smer, jaz pa v drugo in da me bo navilo, takoj nato pa zgrmel mimo kupole nazaj pod njo. Naslednjih nekaj sekund nisem vedel, če je kupola pred mano ali za mano, niti kaj naj naredim, da bi jo spravil nazaj nad sebe. Letenja od tega trenutka dalje se ne spominjam več najbolje, vem samo, da sem dokaj hitro odpeljal proti pristanku, v zelo mirnih in nežnih osmicah zbil višino in varno pristal. Bolj kot dejstvo, da me je Mistral zaradi moje lastne napake dobesedno »razmetal«, me je motilo to, da krila nisem imel pod kontrolo in da ga nisem znal umiriti. Verjetno je odveč pripomba, da sem naredil črto čez vse moje velikopotezne načrte, popljuval vse začetnike, ki letijo z naprednimi DHV 1-2 padali, in njihove inštruktorje, ki jim to dovolijo, istočasno pa se skoraj nepreklicno odločil, da bo Hook2, ki je bil do sedaj samo skromna »rezerva«, prava izbira.

Po oglasih sem aktivno začel iskati Hooka primerne velikosti, bolj kot vse pa sem si želel enega sposoditi za testni let. Vendar kot zakleto ni bilo nikjer na nobenem forumu ali portalu v zadnjega pol leta primerne Hook-a zame. Tako sem se en petek, dobra dva meseca po moji dogodivščini z Mistralom, sprijazn-



jen s tem, da bom pač moral še malo počakati, z Damjanom in ostalimi tečajniki peljal proti Lijaku. Oči smo že upirali v nebo in iskali padalce v zraku, ko me je Damjan dregnil in mi rekel: »Ej, a veš, da je Davor nehal letet, kar naenkrat in brez pravega razloga !« »A ???« sem znil, čez tri sekunde pa sem mu že pisal sporočilo – letel je skoraj novega Hooka, sicer 27-ko z zgornjo mejo 115 kg, kar je pomenilo, da bom dobrih 5 ali slabih 10 kg preobremenjen, vseeno pa sem si želel zagotoviti vsaj testni let. Dan na Lijaku je bil čudovit, s Koyotom sva še drugič v karieri obrnila Nanos, v meni pa je kar vrelo od pričakanja in zdelo se mi je, da ne bom mogel dočakati naslednjega tedna. Damjan je s tečajniki ostal na Lijaku - trening šolskega kroga, jaz pa sem se odpravil proti Buzetu, kjer smo bili s Tiborjem in Sebastjanom dogovorjeni za sobotno letenje. Po dveh urah letenja sva s Sebastjanom pristala, medtem ko se je Tibor po svoji navadi odpeljal neznano kam, za povrh pa mu je še crknila postaja. Ura je bila komaj okrog dveh popoldne in ker se nama ni niti sanjalo, kje in kdaj bo Tibor pristal (naredil je 55 km FAI trikotnik in nekaj minut manj kot 5 ur krožil po Istri), sva se zelo hitro strinjala, da greva še na Kaštelir in tam počakava na njegov klic.

In tam je bil, kot da bi bil čakal name... v senci borovcev je »počival« skoraj popolnoma nov Hook2, iste velikosti kot Davorjev, ki ga je pred nekaj dnevi letel eden od bratov Valič na Serial cup-u v Tolminu. Vseeno mi je bilo, zakaj je tam in kako se je znašel na Kaštelirju, z velikimi očmi sem pogledal Roka in ga prosil: »A lahko ???«

Ne bi rekel, da verjamem v ljubezen na prvi pogled ali v prvi polet, ampak nekaj takega se je tukaj zgodilo meni. Dvig krila je bil fantastično enostaven, občutek ob handlingu na startu je bil, kot da se pozna od nekdanj. Nobenih kloferjev, nobenih zapiranj, samo mirno je stal nad glavo in čakal, da greva na prvi polet. Takoj po startu prvo dviganje, prvi zavoj in en sam nepopisen užitek – težko ga opišem z besedami, ampak odzivnost padala, brez kakršnih koli zakasnitev, ko sva gladko drsela iz zavoja v zavoj, me je pustila popolnoma brez besed. Če sem se prej obremenjeval s tem, da sem mogoče malo težek zanj in da verjetno ne bom mogel tako dobro pobirati, kot bi lahko, in da bom verjetno moral pristati v dolini in pešočiti nazaj na start, sem sedaj z

najvišje pozicije opazoval ostale padalce pod menoj. Pristanek je bil enako kot start mehak in kontroliran, zaradi njegove vodljivosti še veliko enostavnejši kot s Koyotom. Komaj sem se dotaknil tal, sem moral še enkrat v zrak, pa potem še enkrat in še enkrat...

Ne vem, kaj si je mislil Davor, ko je brez testnega poleta, brez kakršnega koli pogajanja o ceni, dobil sporočilo, da je njegov Hook dobil novega lastnika. Prvi polet sva naredila na Mali gori v zelo šibkih pogojih, ko je več kot uro uspelo ostati v zraku samo še Žanu (tudi Hook2) in pa Milanu. Nekaj sicer sramežljivih wing-overjev proti pristanku mi je samo še povečalo zaupanje vanj, saj je bilo, za razliko od izkušnje z Mistralom, krilo ves

čas vodljivo in točno tam, kjer sem pričakoval, da bo – tako se je samo potrdilo, da si ni zastoj prisluzil vzdevka »mali Buda«.

Sedaj, ko imam z Nivijem naletenih že cca 25 ur, lahko mirno rečem, da sem dobil z njim natančno tisto, kar sem od padala razreda DHV 1-2 pričakoval – izredno visoko stopnjo pasivne varnosti in stabilnosti, istočasno pa zelo odzivno in vodljivo krilo, ki mi iz poleta v polet riše nasmeh na obraz, pa tudi če je to samo štiriminutni spust s starta na pristanek.

Pripravil: Matej Voh
Djp Lintvar



PASJE LETENJE

Človekov najboljši prijatelj

Vir: Cross Country št. 139

Prevedel in priredil: Matej Belčič

Je tvoj najboljši prijatelj in včasih tudi rad poleti. Nekaj vrhunskih psov – pilotov smo prosili za nasvete o štirinožnem jadralnem padalstvu.

Psička popelješ na hrib in nato poletiš v dolino. Kaj pa naj počne kuža? Sedi in opazuje? Fotografira? Ne, ne, tudi on lahko poleti. Vsaj če je eden psov, ki so se začeli ukvarjati z jadralnim padalstvom. Menda jih vsaj kakih 500 po svetu rado redno leti. Z nekaterimi smo se pogovorili tudi mi.

Riley, Velika Britanija

Riley je križanka med sibirskim huskyjem in nemškim ovčarjem. Skupaj z nemškim snemalcem Kerimom Jaspersenom živi v Veliki Britaniji.

Kako dolgo že letiš? Ali pri tem uživaš? Sem začetnica in ne ravno preveč vneta. Sedež je obupen. Moj prijatelj, pilot, je bil tako »prijazen«, da mi je kupil sedež za gorsko letenje, ki je očitno bolj namenjen plezanju kot letenju.

Kašen sedež pa je to?

Je znamke Ruffwear DoubleBack (www.ruffwear.com). Kot rečeno, je namenjen plezanju in ne letenju. Je varen, ampak zelo neudoben.

Kaj pa imaš rada pri letenju?

Lepo je biti s prijatelji, ko se odpravijo letet. Ne maram, da me pustijo čakati. Mislim, saj je kar v redu. Običajno pride veliko drugih pilotov in nekateri imajo sendviče s šunko ... Vseeno pa sem raje s svojimi prijatelji.

Koliko znaša tvoj najdaljši polet?

Bojim se, da ne več kot pet minut. Kerim je tako ali tako pretežak za svoje padalo in dodatnih 26 kg nič kaj ne pomaga. Ker se mi je zdelo, da se muči, sem mu rekla, naj raje pristane. Upam pa, da bo z novim sedežem bolj podobno vožnji s sedežnico, ki mi je zelo všeč.

Kerim, na kaj bi morali ljudje paziti, ko

razmišljajo o letenju s psom? Kak nasvet?

Težko je najti sedež, ki je za psa hkrati varen in udoben (vsaj za pse, težje od 10 kg). Pes mora tudi dobro vedeti, kje naj sedi. Potrebno je nekaj vaje. In končno, ter verjetno tudi najpomembnejše, ustrezno je treba načrtovati polet. Včasih, posebej takoj po vzletu, se je treba posvetiti psu in potrebno je spustiti obe

komandi. Če se vam to zdi problem, ne jemljita psa s sabo.

Teddy, Francija

Teddy leti že od malega. Pripada sodelavki XCmag Verity Sowden.

Kako dolgo že letiš, Teddy?

Že ko sem bil majhen kuža, sem sledil





Verity na hribu, jo opazoval, kako vzleta, lajal, ko je bila v zraku, in potem tekkel na pristanek, da sem ji pomagal pristati. Odkar sva se preselila v Greolieres, se Vaerity odpravi pohajkovat in letet vsaj dvakrat na teden. Sedaj mi je kupila sedež, tako da lahko grem z njo.

Kašen sedež pa uporabljaš?

Verity je po elektronski pošti poslala moje mere Bertrandu v Rip«air v Anncyju (www.ripair.com) in za 100 eur mi je sešil sedež po meri v dirkaško rdeči in črni barvi.

Se spominjaš svojega prvega poleta?

Letel sem z Verityjinim prijateljem. Na padala in sedeže sem bil že navajen in niti z očesom nisem trenil, ko sem si moral nadeti svojega. Bilo je pozno jeseni in precej mirno. Ves čas sem opazoval okolico. Ko sva pristala, sem bil kot omamljen in sem deset minut ves vznemirjen tekal naokrog. Ko sedaj slišim Verity reči: »Teddy, greva na sprehod in letet!«, začnem takoj mahati z repom.

Pogosto je slišati, da je za letenje potrebna psihična priprava. Kako se pripravljajaš?

Na startu tekam naokrog in pobiram palice in kamenje. Takoj, ko pa razgrnejo kupolo, se postavim ob sedež in počakam, da me pripnejo. Ker običajno letim samo, ko je mirno, startam naprej. Sem majhen in sem pripet na Verityjin sedež precej visoko, tako da lahko teče. Ko sva pa v zraku, ji sedem v naročje in uživam v razgledu. Všeč mi je.

Bungle, Francoske Alpe

Bungle je precej znan na tekmovalni sceni. Živi z Britancem Markom Haymanom

Bungle, povej nam kaj o svojem sedežu.

Prej sem imel Sup«Airov (www.supair.com) sedež, potem sem pa prepričal Marka, da mi ga je izdelal sam. Uporabil je staro vrečo za snowboard in plezalne pasove, vse so pa sestavili v šivalnici za jadra. Sedež nima sponk ali drugih premičnih delov, tako da mi morajo pomagati zlesti vanj.

Kak je tvoj nasvet za udobno letenje s pasjega stališča?

Sedež, sešit po meri! Poleg tega je treba ležati povprek s prednjimi tačkami na eni nogi pilota in zadnjimi na drugi. To se je

pokazalo kot najboljši kompromis, saj moja teža delno podpira sedež, delno pa pilotove noge. Pomembno je, da ima moje »podvozje« dovolj prostora, saj nihče nima rad, če mu stiskajo zasebne stvari. Ker ne znam govoriti, mora lastnik opaziti, če me mogoče duši ali pa če je prekinjen dotok krvi v del mojega telesa. Gospodar se mora zavedati, da lahko to povzroči kap ali pa da lahko izgubim tačko. Zato je treba biti na te stvari pozoren.

Z Markom sva vse preverila, tako da sva preizkušala različna vpetja. Je bilo zelo zabavno. Pomembno je tudi povedati, da čeprav uživam v letenju, je pol ure več kot dovolj.

Samo še to bi dodal, da mi je treba sedež sneti, takoj ko pristaneva. Tako kot ljudje se moram tudi jaz polulati. Se je že zgodilo, da sem sedež pomočil in Mark ni bil nič kaj preveč vesel zaradi tega. Sem mu že rekel, da naj izreže luknjo na dnu. Sam si je kriv.

Kak nasvet za tehniko vzleta?

Veliko prenevarno je, da bi pričakovali od psov, kot sem jaz, da bomo sodelovali in pomagali pri vzletu. Neizogibno je, da se bomo v najnevarnejši točki vzleta ustavili ali začeli teči v napačno smer in pilot se lahko ponesreči. Edini pravi način je, da me med vzletom pripnejo na karabine, ki prevzamejo obremenitev, tako da ima pilot vse pod nadzorom. Pilot zaradi moje teže (tehtam 40 kg) zelo težko teče. Mark je to rešil tako, da je na ramenske vezi pritrtil majhne zanke, ki me nosijo. Ko sva v zraku, se teža prenese na karabine, zanke na ramenski vezeh pa postanejo ohlapne. Tako pilot ne čuti več moje teže, le malo na nogah. Potrebno je bilo nekoliko vaje.

Kdaj si ugotovil, da rad letiš?

Všeč mi je bilo, ko je Mark vzletel z vrha Solaise v Val d'Isereu. Vso pot z gore sem pretekel in ga počakal spodaj – skoraj 1000 metrov višinske razlike. Opazoval sem ga tudi, ko je letel s Planfait. Vedno sem vedel, katero padalo je njegovo, in na pristanku sem stekel k njemu. Kako možgani, veliki kot majhna mandarina, to zmorejo? Nimam pojma.

So bili v tvoji karieri kaki neprijetni dogodki?

Bil je zelo nevetroven dan na Planfait, start je pa položen, z veliko drevesi in grmovja pred njim. S 150 kg pasje in

človeške teže ni bilo enostavno. Nisem neumen in jasno sem videl drevesa, kako se dvigajo. Svet je postal listnato zelen, dokler nisva tri sekunde pozneje planila na prosto, vsa v vejah in listju. »Un peu chaud«, kot pravijo Francozi.

In na koncu, kot izkušen pilot, kaj meniš o novi generaciji EN D (tekmovalnih) padal?

Na hitro sem pogledal in ... o pogledj, zajec!

Strokovno mnenje

Mark Kropp je pilot in veterinar v Avstraliji.

Tako na hitro, kaj meniš?

Hmm, nisem prepričan. Psi so navajeni živeti v tropu in se pravzaprav samo želijo družiti z vodjo tropa (lastnikom). Ali torej pes to počne, samo da bi ugodil gospodarju? Mislim, da ja - samo v izjemnih primerih imajo letenje zares radi.

Kako pa naj vemo?

Se pes vznemiri, ko ve, da si bo pilot nadel sedež? Nekateri bodo to sprejeli mirno in z zaupanjem, drugi bodo mogoče samo tiho (nervozno?) opazovali.

Ali lahko pes zazna višino?

Prepričan sem, da samo pasme, ki so daljnovidne. Kratkovidne pasme (foksterijerji...) ne bodo mogli uživati v razgledu, čeprav bodo prenesli višino.

Nasvet za sedež?

Karkoli udobnega, kar omogoča neovirano premikanje glave. Raje odprt sedež, kot pa zaprta vreča, ki je lahko nekoliko tesna.

Lahko psom postane slabo?

Lahko jim postane slabo v avtu, zato je mogoče, da jim postane slabo tudi v zraku. Vendar je slabost v avtu običajno posledica zaprtega prostora in tega, da ne vidijo obzorja.

Še kak nasvet?

Nobenih velikih obrokov ali vaj pred poletom. Dobro bi bilo uporabiti večjo sedežno ploščo, tako da lahko pes sedi na nečem stabilnem, namesto na nogah pilota. Tako za nikogar ne bo preveč utrujajoče in naporno. Če lahko kuža na nečem sedi, je veliko udobneje, kot pa če visi v sedežu.



TRNOVA POT DO IZPITA

Padalo, svoboda in rokenrol

Nedelja, topel dan podaljšane jeseni. Sedim na tistem večnem hlodu na vzletišču Lijaka ter opazujem preostale »ptiče«, kako se pripravljajo na vzlet. Sandi še enkrat ponovi navodila za pravi vzlet in že prvi odleti. Kako gre naprej, vemo vsi - let proti pristanku, velika ušesa ter pristanek iz šolskega kroga. Predse spustim še oba Oblaka, napetost jima ne da miru, tudi meni ne, zato bom še malo počakal ter skušal najti nekaj miru v prečudovitem razgledu na dolino pod mano. Namesto da bi opazoval njun lahkoten, popoln vzlet, mi misli uhajajo k začetkom, vse tja do nekega poletnega dne, ki je zdaj že leto nazaj, datuma se ne spominjam. Spominjam pa se občutka, ko sem po nekaj deset poskusih končno spravljal tisto prekleto kupolo nadse, spomnim se tistega večnega Damjanovega stavka, ki sem ga kasneje slišal še tolikokrat: »Desno pod njega, pa levo komando.« Kupola se je nekako poravnala in po nekaj metrih teka sem se odlepil od tal... po današnjih merilih ne prav mnogo, par metrov - PAR METROV - ali je lahko še kaj lepšega?! Počakal sem še na Robijev pristanek in skupaj sva v valu popolnega zanosa primerjala ter premlevala občutke tega »prvega leta«. Pomislekov ni bilo več, pot vodi samo še v eno smer - do izpita. S tistim trenutkom je izpit postal glavni cilj mojega letenja. Niti slučajno se nisem zavedal, da bo ravno pot do tega cilja tista, ki me bo zaznamovala veliko bolj od cilja samega.

Iz mojega »mantranja« me za hip predrami Metin vzlet, stisnem pesti, vzlet je suveren, nič več plah in negotov. Ko jo tako gledam, kako se pripravlja na izvedbo ušes, me spomini spet odnesejo nazaj, nazaj na zapuščeno smučišče v Preboldu. Ne spominjam se več, kolikokrat smo pobirali padala iz goščave ob stezi, prav tako ne pomnim več, kolikokrat smo se spolno opremo na hrbtu potili pot na vrh tega šolskega vzletišča, pomnim pa, da sem takrat veliko preklinjal, padalo je bilo pretežko za nošnjo navkreber, starti so bili polomija, pristanki pretrdi in prehitri, po hlačah sodeč pa smo spominjali na otroke, ki so pravkar preživeli prve trenutke v igri nogometa. Bili so celo trenutki, ko sem za trenutek obžaloval

svojo odločitev, da se podam na to dobesedno trnovo pot do izpita pilota jadralnega padala. Najbolj pa me preseneča misel, da se prav živo, kot da bi bilo včeraj, spominjam tistih nešteti spodbudnih nasmeškov, prijaznih udarcev po rami ter rok, ki so bile vedno pripravljene, da mi pomagajo pobirati trnje iz vrvic, zlagati padalo ali pa so mi prijateljsko odprle hladni pir po dolgem vročem dnevu, rok Damjana in ostalih »mladih ptičev«, s katerimi še danes brezčasno uživam ter sanjam iste sanje. Takrat pa je bil čas še kako pomemben dejavnik, mineval je hitro in kaj kmalu smo že seštevali ure, uspešne pristanke ter vzlete in vsako noč kot Božička čakali Damjanovega sporočila, ki bi nas povabilo na prvi višinski let.

Tudi ta dolgo pričakovani trenutek je prišel, dobil sem sporočilo in že naslednji dan z vzletišča na Donački gori opravil svoj prvi višinski let. Ta let je bil še najbolj podoben prvemu seksu tam nekje v najstniških letih - pričakovanja so bila ogromna, a vsega je bilo konec še prej kot bi se sploh uspel zavedati, kaj se pravzaprav sploh dogaja. Bilo je preveč razburljivo, prepolno občutkov in adrenalina, da bi te občutke lahko užil. Ta let je bil takrat zame le ena izmed postaj na poti do cilja, do izpita, do trenutka, ko bom lahko letel sam. Še isti večer sem dobil sporočilo, ki je bilo pravi hladni tuš za moj podžgani ego, ki se je že videl v izpitnem letu, sporočilo se je glasilo nekako takole: »Čestitam, začetniški tečaj si opravil. Se vidimo v nadaljevalnem. Lp Damjan« Zavrтели so se vsi spomini o hoji navkreber po šolskem terenu, o pobiranju padal iz grmovja, o trdih pristankih - o vsem, kar sem moral prestatiti za en sam višinski polet... sedaj me jih čaka še približno petdeset. Cilj je v tem trenutku odneslo neznansko daleč in v tistem obupu se sploh nisem zavedal dejstva, da mi bo prav pot dala veliko več kot cilj, do katerega sem si takrat tako brezumno želel.

V tednu dni smo se spet dobili, v stilu »nazaj k koreninam«, spet na šolskem terenu. Ne, nadaljevalni tečaj se ni nadaljeval z višinskimi leti, ne, na mojo grozo se je nadaljeval z nadaljevalno stopnjo »groundhandlinga«. Še danes se z nas-

mehom spominjamo tistega dne, ko so bolj kot mi njih, padala upravljala z nami. A pot nas je že sprejela in spreminila. Ni trajalo dolgo, ko smo »ptiči« strnili glave in vrste ter začeli z vzajemno pomočjo, počasi dvigati padala in v rahlem vetru, mi krotiti njih, po dva-trije na padalo. Bilo je groteskno, a je delovalo. Po seansi »handlinga« pa družno na pir in debato o dnevnih izkustvih. Te debate od začetka niso bile bog-ve-kako plodovite in so bolj spominjale na deljenje strahov ter razglabljanja o nakupu boljše opreme, a so delovale... Čisto počasi in nezavedno smo postajali »generacija«, »skupina«. Sčasoma je postalo prav zanimivo to, da ni bil več Damjan tista edina vez z jadralnim padalstvom. Vedno je bil naš oče in prvi prijatelj na nebu, a vse več stikov smo navezovali tudi sami med seboj. Nadaljevali smo z debatami o opremi in o tem, kateri članek o jadralnem padalstvu je kdo prebral, ali pa hodili »na skrivaj« na šolski teren malo »pohendlat«. Damjan pa je poskrbel, da smo počasi začeli odkrivati različna slovenska vzletišča in predvsem, kar je najpomembnejše, druge ljudi, ki delijo našo novo odkrito ljubezen do letenja. Ta izkušnja novih poznanstev je name vplivala podobno kot takrat, ko so mi prvič dovolili obiskovati šolsko knjižnico. Zbirka izkušenj in znanja, iz katere smo lahko črpali in ki je vedno z dobrohotnostjo in prijaznostjo prelivala svoje znanje v nas, se je postoterala. Vsi so bili tam za nas, bili smo neuki, neizkušeni, želeli smo prehitro, predaleč, previsoko, a vedno so za nas našli prave nasvete in nam s tem nesebično prihranili mnogo »slabe« prakse. Bistvo znanja, ki so nam ga posredovali, pa ni bilo v samem tehničnem znanju, ampak v filozofiji, ki jo jadralni padalec ponotranji, v dojemanju sveta skozi oči jadralnega padalca, v tem, kaj občutiš, ko vrtiš, in ne, kako vrtiš. Napredovali smo iz vzletišča na vzletišče in vsakdo izmed nas je čedalje bolj občutil dejansko globino, ki se skriva v našem početju. Tako kot so se naši leti počasi začeli podaljševati v prelete, so se naša druženja počasi prevešala v način življenja.

Kot smo mi čedalje bolj sprejemali jadralno padalstvo, tako je jadralno



padalstvo počasi sprejemalo nas. Tako so me skupaj še z drugimi »mladimi ptiči« moje generacije zgodaj spomladi, z Damjanovim priporočilom, po naporni iniciaciji, medse sprejeli »Lintvarji«. Začeli smo pripadati nekemu, dobili smo svoje »гнездо«. Seveda se je marsikomu postavljalo prenekatero vprašanje o pomenu takšne pripadnosti. Mar to pomeni, da bom sedaj postal našpičen »sportaš« ne meneč se za nikogar razen za lastne uspehe ali pa me bodo silili v »pikaštvo«, čeprav sem takrat komaj za silo obvladal pristanke iz šolskega kroga? Presenečeni smo ugotovili ravno nasprotno. Klub je za jadrnega padalca najožji del družine, v katero spadamo vsi jadralski padalci, v krogu katerega se bogati tako s tehničnim znanjem kot tudi z možnostmi, da si ustvari lastno percepcijo o tem, kaj zanj predstavlja bistvo ideje jadrnega padalstva. Z drugimi besedami, preživljanje časa s svojimi klubskimi brati in sestrami ter skupno preživljanje časa v zraku sta bistveni tako za strokovni kot socialni razvoj vsakega člana, saj si le ta prek pridobivanja lastnih izkušenj ter primerjave le-teh z izkušnjami drugih sčasoma izgradi lastno videnje o tem, kaj je zanj jadrno padalstvo ter najde svoje mesto v tem novem načinu življenja. V tej novi sredini je naša pot naredila mnogo ovinkov, na katere smo vsi ponosni, saj so nas izkovali v prave prijatelje. K temu so vse od začetka ogromno prispevali izkušenejši člani našega novega kluba, ki so vedno bedeli nad nami in našo varnostjo, pa naj je to pomenilo, da so svojim izkušnjam navkljub pristajali skupaj z nami, ko smo neuspešno »scurili«, ali pa nas do zgodnjih jutranjih ur spremljali v družabnih aktivnostih. Od njih sem se naučil to, da je jadrni padalec prvenstveno človek in prijatelj, altruist, ki je vedno pripravljen pomagati vsakomur, ki potrebuje pomoč, pa čeprav včasih na škodo lastnega užitka v popolnem letalnem dnevu. Kaj pomeni biti pravi jadrni padalec, se ne naučiš v nobenem tečaju in v nobenem stebru, naučiš se nekje, ko nekemu sredi Makedonije crkne avto, ko vidiš nekoga, da pristaja na melišču pod Čavnomo, ko nekdo ponesreči na Tribalju, ko nekdo obvisi na hruški pod Donačko, ko nekdo udari ob tla na Golovcu, ko nekdo nima klada, da bi postavil šotor v Gabrju, ko nekdo obnemore na Outdoorshowu, ko... Vse to in še več smo z mojo »generacijo ptičev« doživeli skupaj ob pomoči mnogih pravih jadralskih padalcev, ki jim je v veselje, da novim generacijam preda-

jajo svoje izkušnje ter način življenja, ki so ga sami že davno vzljubili. Vsakdo izmed nas leti drugače, eni višje, drugi nižje, spet eni hitreje, drugi počasneje, nekaterim ležijo starti, drugim pristanki, enim ugaja termika, drugim pobočnik, »vitlaši« in »motornjaki«, »pikaši« in »preletači«, »sportaši« in »akrobati«, v vsaki od teh skupin imam svojega brata ali sestro, a za vsakega od njih vem, da ne bo okleval, ko bom jaz potreben pomoči, in ta občutek je odlična »pasivna varnost«.

Na rami začutim Robijevo roko, ki me zdrami, kot iz sanj o nekih davnih dogodkih. Nasmeji se mi in reče: »A ti boš do večera tu? Na vrsti si!« Padalo mi razvije po vzletišču, razprostem vrvice, preverim morebitne vozle ter se vpnem v sedež. Med pripenjanjem padala Sandiju zrecitiram ime in priimek ter oddrdram pet kontrolnih točk. Zapnem čelado, potipam ročko rezervnega padala in še zadnjič preverim postajo. Čudež – tokrat deluje! Sandi najavi moj let Srečku, ki opravlja kontrolo pristanka. Vse ok, lahko startam. V misli se mi še zadnjič prikrade rezultat mojega današnjega treninga »bombardiranja« pristajalnega kvadrata. Prvič sem zadel, drugič preletel, tretjič pa sem bil prekratek. Dobra vzpodbuda, si rečem in se nasmehnem. Nasmešek prežene še tisto malo treme in še zadnjič se ozrem nazaj na padalo, s pogledom iščoč vozle in potencialne kravate. Na zgornjem robu padala srečam Robijev nasmešek, ki mi pravi, da je vse v redu. S koticom očesa ošinem vetrno vrečo, ki le še lahko plapolata proti meni, ter preverim zračni prostor pred mano. Nikjer nikogar, vsi, ki so tisti dan jadrali, so že davno na tleh, termike ni več. V redu, sunka očitno tudi ne bo, potreboval pa bom malce bolj energičen start. Z rokama primem še zadnja trakova A-linij, sedaj mora iti. S telesom potegnem naprej, z rokama pokrajšam trakove in padalo urno skoči v zenit. Malce ga zavrem, pri tem pa počasi, v kratkih korakih, mirno stopam naprej. Vizualna kontrola kupole, vozlov, kravat, vejic in podobne nesnage ni. Nagnem se naprej in stečem, v treh dolgih korakih sva srečno v zraku. Start je uspel, to vem. Ko letim nad steno Lijaka, si popravim postajo, ki mi je med startom zlezla nekam za hrbet ter malce pretresem »tazadnjo« ter se udobno namestim. Ko priletim nad vinograde, se javim na pristane, zdrdam ime in priimek ter prosim za dovoljenje za izvedbo velikih ušes. Po radiu nobenega odgovora, v mislih prek-

linjam mojo postajo ter Kitajca, ki jo je naredil. Ponovim že rečeno. Brez odgovora. Na lastno pest naredim ušesa. Počasi stegnem roki po zadnjih A-linijah in ju potegnem k sebi. Počasi stopim na pospeševalnik, umirjeno pritisnem do konca. Padalo odrea, začutim propadanje. Držim nekaj časa, dokler me po postaji ne zdrami Srečkov glas: »Vr edu bo. Nadaljuj proti pristanku. Levi šolski krog.« Moja postaja očitno živi! Bližajoč se coni za zbijanje nad Igijevim brlogom, opazujem ciljni kvadrat. Zažgali so nekaj slame, dim odlično kaže smer vetra – zahodnik. Vsi »Lintvarji« so zbrani okrog stranic. Preplavi me tisti znani pomirjujoči občutek, ki mi potihoma šepeta: »Vsi ljudje pod tabo verjamejo, da ti bo uspelo, vsi si v tem trenutku želijo zgolj eno stvar - tvojega uspeha.« »Ne zaseri zdaj,« si rečem. Preverim vetrno vrečo na pristanku – še vedno zahodnik. En polni zavoj v levo. To bo premalo, previsok sem. Še en polni zavoj. Še vedno previsok. Ali bi že moral začeti z letom z vetrom? V nos mi udarja vonj po pečenem mesu – kakopak Igiburget. Nekaj mi pravi, da sem še previsoko. Obrnem še zadnji polni zavoj in odletim z vetrom v prvo stranico. Srce prestavi prestavo višje, oči sledijo ciljnemu kvadratu in zrejo v sto oči, ki zrejo nazaj vame. Na komandah nobenih tresljajev, termika je mrtva za danes, padalo pa leti počasneje kot navadno pri letu z vetrom - slab znak, če bom v ciljni dolet priletel previsoko, bom zaradi premajhne izgube višine, ki bo posledica premajhnega čelnega vetra, preletel ciljni kvadrat. Malce še podaljšam stranico, ko dosežem rob njive, pa obrnem bočno na veter. Zadovoljen ugotovim, da propadam hitreje. Štejem do pet, tistih pet sekund traja celo večnost. Višina zdaj mora biti prava. Padalo obrnem proti vetru, ciljni dolet. Pred mano se razprostire ciljni kvadrat. Iz zraka ne izgleda tako velik kot na tleh. Čelnega vetra skoraj ni, rahlo pokrajšam krmilni vrvice. Nič. Še malo »priebremzam«, ne preveč, da ga ne »prevlečem«. Padalo upočasni. Končno začutim povečano propadanje. »To je to,« si rečem in vztrajam na komandah. Od razbijanja srca in povišanega pritiska za trenutek oglušim, vsi čuti so skoncentrirani na ta zadnji trenutek. Skoraj pozabim vstati iz sedeža. Tik preden se prva noga dotakne tal, komandi potegnem do konca. Touchdown. Zavrtim se pod padalom in ga podrem. Takrat me zbudijo navdušeni krik »Lintvarjev«, obrnem se in se še

vedno napol v transu zazrem v tisti znani pogled, v pogled človeka, ki me je z jeklenimi živci in žilavim potrpljenjem pripeljal do tega, da sedaj stojim tu sredi travnika, sredi ciljnega kvadrata. Damjan kot vedno ujame moj pogled, nasmehe se... Takrat vem, da sem na »cilju«. Zdaj sem na cilju, ki sem si ga zastavil pred več kot letom dni. Pilot jadralnega padala. Vsi se zgrnejo proti meni, objemamo se in čestitamo. Ta dan so vsi »ptiči« moje generacije uspešno prispeli na »cilj«.

Tako kot po vsakem letu je tudi po tem zlaganje padala tisti trenutek, ko adrenalin izgori, pritisk v glavi upade, srce se pomiri. Ko zapiram vrečo, v mislih premlevam, kakšen bo moj prvi let z izpitom. Presune me nenavadno obžalovanje. Enak kot ta in že mnogi pred njim. Ta »cilj«, ki sem si ga nekoč zastavil, sem tako rekoč dosegel že vsakič, ko sem varno letel in pristal in kar je še pomembnejše, dosegati ga bom moral znova in znova iz leta v let... čemu potem ta cilj? V mislih prevrtevam dogodke preteklega leta. Kakšni so bili moji prvi poleti? Bolj kot se trudim, bolj se mi odmikajo, manj detajlno se jih spominjam. Spominjam se občutkov, ki so me prežemali, ne spominjam pa se, ali sem pristal na nogah ali na riti, ali me je padalo na startu malo prehitelo ali ne, ali sem uspešno startal že prvič ali sem moral start večkrat ponoviti. Pogled umaknem z nahrbtnika in se zazrem proti Igijevi »piceriji«, ko jih spet zagledam, moje padalske brate in sestre, ki že v veselem pričakovanju čakajo, da dam za rundo, takrat me zadenejo spomini. Natančni, jasni, čisti, spomini na nešteto čudovitih razgledov, sončnih vzhodov in prekrokanih vzhodov, na nešteto potovanj na razna vzletišča, na makedonsko sonce, na tisti »naš« kamp tam za Sočo, na zimsko zmrzovanje na Mali gori, na Lintvarjev lunapark v Lendavi, na prvo »vitlanje«, na let na Klumpanje, predvsem pa na mnogo pravih ljudi, z pravo dušo in klenim srcem, ki sem jih pri tem spoznal...

Pripravil: Ian Koštomaj
DJP Lintvar

ODPRAVE 2012

V letošnji sezoni organiziramo več jadrnalno padalskih odprav.

DUNE DE PYLA

V mesecu juliju gremo na največjo sipino v Evropi, na znameniti Dune de Pyla, največjo peščeno sipino v Evropi, povedano drugače, največje igrišče za igranje z jadrnalnim padalom. Glavni namen odprave je izpiliti tehniko ground-handlinga, kar vam bo zelo koristilo tudi na vseh domačih terenih - tako na tleh kot tudi v zraku. Za vragolije na sipini imamo na voljo 4-5 dni, ki jih bomo poskušali čim bolj temeljito izkoristiti.

BALKAN TUR

Po letu premora v avgustu znova organiziramo "vseslovensko" odpravo proti Balkanu. Proti glavni destinaciji v Makedoniji se v primeru zadostnega števila prijav odpravljamo z avtobusom. Celotna odprava bo trajala 9 dni (samo 4 delovni dnevi), poleg Kruševa je predvideno letenje tudi v Niški Banji in Ohridu.

DOLOMITI

Gorovje Dolomitov ima poseben čar, pogled na veličastne visoke stene iz ptičje perspektive ne bo šel zlahka iz spomina. Najboljši termin za letenje v Dolomitih je jesensko obdobje, ko ni več tako močnih dolinskih vetrov, ozračje se umiri. Če nam bo vreme naklonjeno, bomo prvi dan leteli v okolici gorovja Tre Cime de Lavaredo, druga dva dni pa v območju Marmolade (Canazei).

Na vse omenjene odprave se lahko prijavite preko spletnega obrazca na naših spletnih straneh: www.slo-paragliding.com ali na tel. 040 153 490.

Prosil bi vas, da s prijavami ne odlašate (predvsem to velja za Dune de Pyla, ker moramo pravočasno kupiti letalske karte). Ko bomo prejeli zadostno število prijav, vam pošljemo podatke za nakazilo rezervacije, preostali znesek se lahko poravnava na odpravi.



FLYMASTER INŠTRUMENTI

Flymaster je pred kratkim popolnoma prenovil ponudbo svojih letalnih inštrumentov. Svoja glavna paradna konja - inštrumenta B1 VARIO in B1 NAV so preimenovali v VARIO in NAV, dodali pa so še dva nova: GPS, ki je v prvi vrsti namenjen prostim letalcem (OLC), in LIVE, ki so mu poleg vseh funkcij inštrumentov Flymaster dodali še ONLINE LIVE TRACKING sledenje.

KATEREGA KUPITI?

VARIO je namenjen začetnikom in vsem tistim, ki jih ne zanima beleženje GPS zapisa poti letenja. Sam variometer odlikuje izredna natančnost, robustna izdelava in preglednost.

GPS inštrument omogoča beleženje zapisa poti GPS in vsebuje vse GPS letalne funkcije (podobno kot NAV in LIVE), glavna razlika je v nastavitvi cilindrov obratnih točk. GPS model ne omogoča nastavitve tekmovalne discipline (časovne vrednosti, velikost cilindra), velikosti cilindra posamezne obratne točke ne morete poljubno spreminjati, zaenkrat je na voljo samo tovarniška nastavitvev na velikost 400m.

NAV inštrument je naslednik modela B1 NAV, zaradi svojih različnih in uporabnih letalnih funkcij je trenutno najboljše prodajan inštrument med tekmovalnimi piloti.

LIVE inštrument je po svoji funkcionalnosti enak modelu NAV, dodane so samo funkcije ONLINE SLEDENJA. V posebno režo lahko vstavite SIM kartico, preko katere se zapis letenja v poljubnem intervalu prenaša na strežnik (zaenkrat je omogočeno prenašanje na strežnik LEONARDO (LIVETRACK24.COM)). V naslednjih verzijah inštrumenta bo mogoče tudi vklop samodejnega pošiljanja SMS-a v primeru nezgode in druge uporabne funkcije, ki jih omogoča ONLINE sledenje. Kot zanimivost lahko pove-
mo, da je bila tehnologija inštrumenta LIVE podrobno preizkušena na tekmovanju RedBull X-Alps.

V primerjavi z modeli B1 in B1 NAV imajo novi inštrumenti nekoliko spremenjeno ohišje (bolj robustno).

FLYMASTER DESIGNER – OBLIKUJ SI ZASLON

Poleg prenove ponudbe inštrumentov pa FLYMASTER predstavlja tudi inovativno novost, program DESIGNER, s katerim si lahko glavni prikaz zaslona inštrumenta oblikujete po lastnih željah! Tako si lahko nastavite tudi večjo velikost prikaza črk in števil, poljubno si razvrstite posamezna polja...

FLYMASTER INŠTRUMENTI IN PRIKLJUČITEV SENZORJEV

Vsi Flymaster inštrumenti (vključno s predhodnima modeloma B1 in B1 NAV) vsebujejo RF vmesnik za brezžično povezavo z različnimi senzorji. Sonda za merjenje vetra je trenutno še v izdelavi, kot vse kaže, so se v letošnjem letu najprej osredotočili na prenovo letalnih inštrumentov. Upam, da sonda v letošnjem letu res pride na tržišče, tako da boste tudi zmarjarji lahko polno izkoristili inštrumente Flymaster

PARAMOTORJI, TRIKE

Za namene motornega letenja je Flymaster razvil vmesnik M1, na katerega je možna priključitev različnih senzorjev (poraba goriva, temperatura motorja, RPM meritve...), ki jih lahko dobite skupaj v paketu z inštrumentom. Vmesnik M1 lahko priključite na katerikoli inštrument Flymaster.

