



# *ikar*

## *julij 2012*



# KIMFLY

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

Padanje 4,2 m/s (100 kg)

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

**NOVOST  
MINIWING HUSKY  
2,5 kg - 43 km/h**

**SEDEŽ  
SUP AIR DELIGHT  
2,7 kg**

**ČELADE  
INSTRUMENTI  
RADIJSKE POSTAJE  
GO-PRO HD kamera 329 evr  
ACTION PRO HD kamera 249 evr**

**KAJTI  
POPRAVILA**

**TEHNIČNI PREGLEDI  
PRELAGANJE REŠEVALNIH PADAL  
ŠOLA ZA PILOTE, T, U - POOBLASTILA**

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

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

Za ZPLS glasilo izdaja:  
Maks Humar, 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  
CH

**TEAM FIVE.EU** V novi preobleki...

Rezervna  
padala  
X-ONE



**X-dreamfly.ch**

Zastopa in prodaja

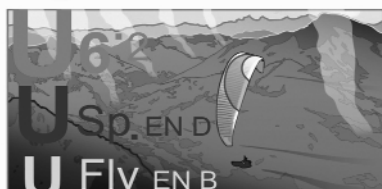


PARAGLIDING CENTER  
JELKIN-HRAM.COM

jelkin.hram@siol.net

**AIR CROSS.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

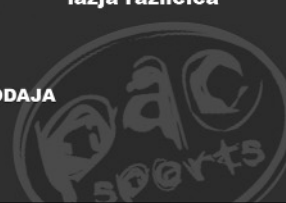
**JOIN'T 2**  
JET FLAP tandem-LTF B

OSTALA OPREMA

**CULT 3**  
udoben odprt sedež

**CULT.C**  
lažja različica

ZASTOPA IN PRODAJA  
PAC SPORTS  
tel: 041 265 835





# Obvestila ZPLS

## ZAPISNIK SKUPŠČINE ZPLS dne 8.6.2012

### Prisotni:

Pregelj Damjan (Polet Nova gorica), Jošt Srečko (DJP Albatros Celje), Leban Milan (DPL Posočje), Maršič Eva (JPK Kriška gora), Komac Uroš (Luftar), Feldin Rok (DPL Lesce – Bled), Fratina Jurij (Društvo Adrenalin), Voh Matej (DJP Lintvar), Marinčič Sandi (AK Kimfly), Čoh Aljoša (JPK Eol Celje, JPK Donačka gora), Pavlič Tom (DJP Kovk), Hiršel Robert (DJP Kondor Radeče), Ramšak Janez (KJP Sky Velenje), Kolenc Andrej (DJP Polet Kamnik), Jenčič Milan (JPK Orli Kranj), Jarc Brigita.

### Dnevni red:

1. Otvoritev skupščine
2. Izvolitev organov skupščine
3. Letno poročilo v. d. predsednika
4. Finančno poročilo
5. Predlog novega statuta
6. Finančni načrt za 2012
7. Plan dela za 2012
8. Izvolitev novega predsedstva ter članov UO, nadzornega odbora ter disciplinske komisije
9. Razno

### 1. točka:

V.d. predsednika Damjan Pregelj je ob 18.00 uri otvoril skupščino. Zaradi nezadostnega števila udeležencev se je začetek skupščine prestavil za 30 minut, na 18.30, ko je Damjan Pregelj uradno otvoril skupščino. Predlagal je, da se 8. točka dnevnega reda prestavi na 5. točko. Predlog je bil soglasno sprejet.

### 2. točka:

Za predsednika skupščine je bil predlagan in izbran Damjan Pregelj, za podpredsednika Srečko Jošt, za zapisnikarko

Brigita Jarc, za overovatelja zapisnika pa Andrej Kolenc in Sandi Marinčič. Predlogi so bili soglasno sprejeti.

### 3. točka:

Damjan Pregelj je bil v.d. predsednika od odstopa predsednika ZPLS Jurija Franka. V tem času smo imeli dva sestanka predstavnikov društev, in sicer 28.3.2012 in 24.4.2012, na katerih smo določili delovne skupine, ki so sestavljene iz članov ZPLS, za posamezna pomembna področja delovanja ZPLS, kot so sprememba statuta, sprememba uredbe, delovanje spletne strani, izdaja zloženke z navodili in informacijami za pilote v slovenskem in angleškem jeziku. Damjan Pregelj je precej deloval na področju registracije vzletišč. Zapisniki sestankov so bili objavljeni na spletni strani zveze.

### 4 točka:

Finančno poročilo za leto 2011, ki so ga vsa društva prejela skupaj z vabilom na skupščino, je bil soglasno sprejeto.

### 5. točka:

Podani so bili predlogi za predsednika, podpredsednika ter člane odborov in komisij.

<b>Predsednik ZPLS:</b>	<b>Srečko Jošt</b>
<b>Podpredsednik ZPLS:</b>	<b>Damjan Pregelj</b>
<b>Tajnik:</b>	<b>Brigita Jarc</b>
<b>Člani UO:</b>	<b>Matej Voh</b> <b>Gasper Prevc</b> <b>Tom Pavlič</b>
<b>Nadzorni odbor:</b>	<b>Janez Ramšak</b> <b>Rok Žagar</b> <b>Eva Maršič</b>
<b>Disciplinska komisija:</b>	<b>Andrej Sagadin</b> <b>Aljoša Čoh</b> <b>Klavdij Rakušček</b>

Vsi predlogi so bili soglasno sprejeti. Predsednik ZPLS Srečko Jošt je hkrati tudi zastopnik ZPLS.

### 6. točka:

Sedanji statut je bil sprejet leta 1997. Predlog novega statuta so vsa društva dobila skupaj z vabilom na skupščino, objavljen je bil tudi na spletni strani ZPLS. Kdor je želel, je lahko podal svoje predloge in pripombe. Srečko Jošt nas je seznanil z vsemi spremembami in vse spremembe statuta so bile soglasno sprejete. Dogovorili smo se tudi, da – če bo upravna enota zahtevala določene popravke predlaganega statuta - lahko o teh popravkih odloča UO ZPLS.

Prav tako smo sklenili, da spremenimo uraden naslov Zveze za prosto letenje Slovenije, ki bo po novem Kamnik pod Krimom 72 d, 1352 Preserje.

### 7. točka

Finančni načrt za leto 2012 je podoben finančnemu načrtu za prejšnje leto. Odpade strošek članstva v EHPU. Za izdajo zloženke z navodili in informacijami za pilote v slovenskem in angleškem jeziku v nakladi 3000 in 5000 izvodov smo namenili 600 evrov. Vsi člani ZPLS bodo prejeli zloženko v naslednji številki revije Ikar.

### 8. točka:

Srečko Jošt je predlagal, da do konca leta delamo največ na predlogu za spremembo uredbe, ki je za letalce precejšnjega pomena. Za delo na tem področju smo tudi na prejšnjih sestankih določili delovno skupino. Odločili smo se, da objavimo razpis za zaključno prireditev v letošnjem letu. Organizatorjem bo zveza tudi finančno pomagala.

Naročili bomo revijo Cross Country v elektronski obliki na naslov zveze. Iz revije bosta Tom Pavlič in Matej Belčič prevajala novice in članke, ki bodo zanimivi za naše člane, in jih objavljala v reviji Ikar. Razmišljali smo tudi o izvedbi dneva ZPLS. Bilo je več predlogov, vendar še nismo natančno določili njegove izvedbe.

Skupščino smo zaključili ob 21:30.

Zapisa: Brigita Jarc



**ZVEZA ZA PROSTO LETENJE  
SLOVENIJE  
OBJAVLJA INTERNI RAZPIS ZA  
ORGANIZACIJO ZAKLJUČNE  
PRIREDITVE ZPLS**

**Predmet razpisa**

Predmet razpisa je izvedba zaključne prireditve Zveze za prosto Letenje Slovenije ob koncu sezone, to je v novembru 2012. Prireditve naj bi omogočila, da se člani naše zveze srečajo, izmenjajo vtise pretekle sezone in da se podelijo priznanja za zasluge na področju doseganja posebnih letalnih rezultatov.

Zveza je pripravljena organizatorju prispevati kot dodatno pomoč 500 evrov.

**Vlagatelj**

Vlagatelj je lahko le društvo, ki je član ZPLS.

**Pogoji****Prireditve naj obsega:**

- primeren dostop;
- primerno parkirišče za vsaj 70 vozil;
- manjšo kulinarično pogostitev;
- ustrezno vodenje prireditve;
- ustrezno glasbeno popestritev;
- primeren prostor za sprejem do 150 oseb, z možnostjo uporabe odra, na katerem se bo izvedla podelitev nagrad.

**Dokumentacija in dokazila**

V prijavi naj bodo naslednji dokumenti:

- Opis lokacije primerne prostora z dodatno možnostjo internetnega linka.
- Navedba imena odgovornega organizatorja.
- Pojasnitev, ali ustreza prostor za prireditve razpisnim pogojem.

**Merila**

Pri izboru organizatorja bomo izbrali tisto ponudbo, ki bo najbolj ustrezala razpisanim pogojem.

**Čas oddaje vlog**

Vloge naj kandidati oddajo do 1. septembra 2012 na naslov: Zveza za prosto letenje Slovenije, Kamnik pod Krimom 72d, 1532 Preserje.

**Izbor**

Upravni odbor bo na svoji redni seji izbral primerne kandidata. Izbor bo javno objavljen.

## Članstvo v ZPLS

NAZIV DRUŠTVA	KRAJ	ŠT. ČLANOV
Društvo ADRENALIN PARAGLIDING		
TEAM GORNJE POSOČJE	Kobarid	54
DJP ALBATROS CELJE	Celje	50
DJP BOHINJ	Bohinj	10
DJP CUMULUS	Semič	19
KJP DEDAL LEGEN	Slovenj Gradec	1
Klub DELTA LJUBLJANA	Ljubljana-Črnuče	26
JPK DONAČKA GORA	Rogatec	7
JPK EOL - JPK CELJE	Celje	23
DPL IKAR	Slovenj Gradec	17
DJP KAJUH FRANKOLOVO	Frankolovo	18
Klub KAL SLOVENSKA BISTRICA	Slovenska Bistrica	9
JPD KANIN	Bovec	12
KPL KANJA DOLENJSKE TOPLICE	Dolenjske Toplice	13
KJP KAVKA KISOVEC	Kisovec	3
AK KIMFLY	Vodice	58
DJP KONDOR RADEČE	Radeče	11
DJP KOVK AJDOVŠČINA	Ajdovščina	29
DL KRAGULJ SOVODENJ	Sovodenj	14
JPK KRIŠKA GORA	Križe	40
KJP KROKAR	Železniki	35
Klub LASTOVKA	Logatec	8
DJP LESCE BLEDE	Lesce	38
DPL LET	Škofja Loka	8
DJP LINTVAR	Šentjur	57
KJP LUFTAR	Križe	20
DJP LUFTARJI	Velenje	3
DPL LUFTMANDLC IDRIJA	Idrija	11
DJP METULJ	Rimske Toplice	20
DJP NOJ SEVNICA	Sevnica	8
JPK ORLI KRANJ	Kranj	16
KJP PALJUŽIN	Ilirska Bistrica	7
DJP PARAKRILEC	Maribor	20
DJP POLET KAMNIK	Kamnik	41
DJP POLET NOVA GORICA	Šempas	59
DPL POSOČJE	Tolmin	17
KPL PRELET IŠKA VAS	Ig	7
ZD PRELET ŠENTRUPERT	Šentrupert	9
KJP SKY VELENJE	Velenje	35
AK SLOVENSKE KONJICE, sekcija JP	Slovenske Konjice	6
LK ŠTATENBERG	Makole	12
DPL VIHARNIK CERKNO	Cerkno	6
Klub VOLO LIBERO MONTE CARSO	Trst	23
Klub VRHNIKA	Vrhniko	14
DJP ZLATOROG LAŠKO	Laško	7
JD ŽETALE	Žetale	6
KJP GEOSS	Litija	1

**Piloti z licenco lahko brezplačen izvod nove VFR+GPS karte in VFR biltena 2012 naročite na:**

<http://www.sloveniacontrol.si/trgovina/brezplacna-vfr-gps-karta>



# Avtomatske vremenske postaje in podatki na spletu

AVP - Avtomatske vremenske postaje		AVP Mb Pohorje	031 712308
AVP Ambrož	031 712318	AVP Mrzlica	031 428911
AVP Bilice (CRO)	099 6977180	AVP Omanovac (CRO)	091 1586527
AVP Blegoš	041 934849	AVP Porezen	041 646342
AVP Buzet	031 861084	AVP Ratitovec	031 712306
AVP Buzet CRO)	098 358846	AVP Ravna gora (CRO)	091 7660879
AVP Donačka gora	031 712309	AVP Slivnica	031 787798
AVP Gajševci	031 787795	AVP Srednji vrh	031 704908
AVP Gozd	041 934849	AVP Strahinjščica (CRO)	099 6796451
AVP Izola	031 712237	AVP Uršlja gora	041 646344
AVP Kamšak	031 863697	AVP Vogar	041 684202
AVP Kobala	041 646319	AVP Vogel	031 704911
AVP Kobariški Stol	041 646324	AVP Zmajevac (CRO)	099 8006453
AVP Konjška gora	031 558334	AVP Žusem	031 264955
AVP Kope	041 646318		
AVP Kovk	031 599306		
AVP Krim	041 534413		
AVP Kriška gora	051 215914		
AVP Lijak	041 900384		
AVP Lisca	031 704903		
AVP Livški Kuk	031 704901		
AVP Malič	031 704906		
AVP Mala Gora	041 922221		
AVP Mangart	031 867086		

Pregled trenutnih podatkov na spletu:			
<a href="http://www.skytech.si/">http://www.skytech.si/</a>			
Gorenjska	Vogel, Vogar, Ratitovec, Gozd, Blegoš		
Štajerska:	Konjška gora, Mala gora, Kamšak		
Osrednja Slovenija:	Krim		
Primorska:	Kobala		
<a href="http://www.parafreek.hr/meteojap/">http://www.parafreek.hr/meteojap/</a>	Hrvaška	Japetič	
<a href="http://pljusak.com/sljeme/">http://pljusak.com/sljeme/</a>	Hrvaška	Sljeme	
<a href="http://feniks.hr/koka/">http://feniks.hr/koka/</a>	Hrvaška	Kalnik	

## Stajerska

Postaja	Hitrost vetra	Smer vetra	Sunki vetra	Temperatura	Čas	Aktivnost
Mala Gora	2.4 m/s	J↑	4.6 m/s	25°C	9:46 - 16.06.2012	○
Konjška Gora	2.2 m/s	JZ↗	4.4 m/s	25°C	9:43 - 16.06.2012	○
Kamšak	1.8 m/s	JZ↗	4.0 m/s	24°C	9:48 - 16.06.2012	○

## Osrednja Slovenija

Postaja	Hitrost vetra	Smer vetra	Sunki vetra	Temperatura	Čas	Aktivnost
Krim	4.0 m/s	J↑	7.0 m/s	23°C	9:45 - 16.06.2012	○

## Gorenjska

Postaja	Hitrost vetra	Smer vetra	Sunki vetra	Temperatura	Čas	Aktivnost
Vogel	4.2 m/s	J↑	7.0 m/s	17°C	9:47 - 16.06.2012	○
Vogar	1.2 m/s	J↑	2.2 m/s	23°C	9:47 - 16.06.2012	○
Ratitovec	2.8 m/s	J↑	4.6 m/s	17°C	9:49 - 16.06.2012	○
Gozd	2.4 m/s	J↑	4.8 m/s	21°C	9:50 - 16.06.2012	○
Blegoš	0.8 m/s	J↑	0.8 m/s	14°C	7:28 - 21.05.2012	●

## Primorska

Postaja	Hitrost vetra	Smer vetra	Sunki vetra	Temperatura	Čas	Aktivnost
Kobala	3.4 m/s	V←	5.6 m/s	20°C	9:52 - 16.06.2012	○



# Koledar tekmovanj in prireditev 2012

Pripravil: *Sebastjan Podbregar*

## JADRALNO PADALSTVO

### EVROPA

<i>Datum</i>	<i>Ime dogodka</i>	<i>Kraj (država)</i>
<b>JULIJ</b>		
01 Jul - 08 Jul 2012	3rd FAI European Paragliding Accuracy Championship	Ohrid (Makedonija)
01 Jul - 07 Jul 2012	Slovenian & Croatian XC Nationals - Istra Open	Roè - Buzet (Hrvaška)
01 Jul - 07 Jul 2012	Russian open Paragliding Cup	Yutsa (Rusija)
01 Jul - 07 Jul 2012	British Open Pedro Bernardo	Pedro Bernardo (Španija)
04 Jul - 08 Jul 2012	2nd Acrojam	Obertraun am Hallstättersee (Avstrija)
05 Jul - 08 Jul 2012	3rd Trofeo Cento Laghi	Monte Caio / Schia (Italija)
06 Jul - 08 Jul 2012	Acro Comp Krippenstein	(Avstrija)
07 Jul - 08 Jul 2012	Dolomiten Open	Lienz (Avstrija)
07 Jul - 12 Jul 2012	Bulgarian All Paragliders Open Championship	Kyustendil (Bulgarija)
07 Jul - 12 Jul 2012	Portugal Open Manteigas Serra da Estrela	Manteigas (Portugalska)
08 Jul - 14 Jul 2012	V.AU.TOUR de l'Ariège	Auzat (Francija)
13 Jul - 18 Jul 2012	Altay Open Cup	Kuray (Rusija)
13 Jul - 15 Jul 2012	Turkey Paragliding Accuracy Championship (Open)	Inonu - Eskisehir (Turčija)
14 Jul - 21 Jul 2012	Paragliding World Cup Portugal Paragliding World Cup	Montalegre (Portugalska)
14 Jul - 15 Jul 2012	Petzen open	Klagenfurt (Avstrija)
14 Jul - 22 Jul 2012	Carpathian Cup Open	Pylypets (Ukrajina)
14 Jul - 21 Jul 2012	Pre-Worlds Sopot	Sopot (Bolgarija)
18 Jul - 24 Jul 2012	Russian Open Cup (Kuray)	Kuray (Rusija)
21 Jul - 22 Jul 2012	Niska Banja Open, 2nd Round of Serbia ACC League	Niš (Srbija)
22 Jul - 27 Jul 2012	Serbia Open, PrePWC, 3rd Round of Serbia League	Knja evac (Srbija)
23 Jul - 31 Jul 2012	Russian Open Championship	Kuray (Rusija)
23 Jul - 29 Jul 2012	Disentis Swiss Open	Disentis, Mt Lema (Švica)
23 Jul - 29 Jul 2012	Nordic Paragliding Open	Ager (Španija)
26 Jul - 29 Jul 2012	Cloudbase XC	Perisani jud. Valcea (Romunija)
26 Jul - 29 Jul 2012	Sliven Cross Country	Sliven (Bolgarija)
27 Jul - 29 Jul 2012	Tekma in srečanje "LETIM ZA SIMONA"	Tolmin (Slovenija)
27 Jul - 29 Jul 2012	Int. Fiss Open	Fiss (Avstrija)
27 Jul - 02 Avg 2012	Ukrainian and Polish Open	Kruševo (Makedonija)
27 Jul - 02 Avg 2012	Campionati Italiani Parapendio	Borso del Grappa (Italija)
29 Jul - 03 Avg 2012	German Flatlands Paragliding	Cottbus (Nemčija)
<b>AVGUST</b>		
01 Avg - 05 Avg 2012	Portugal Open de Parapente de Chaves	Chaves (Portugalska)
02 Avg - 05 Avg 2012	APWC Zell am See	Zell am See (Avstrija)
04 Avg - 05 Avg 2012	ParaLisca	Lisca (Slovenija)
04 Avg - 11 Avg 2012	Paragliding World Cup	Kruševo (Makedonija)
04 Avg - 05 Avg 2012	Prijepolje Open, 3rd Round Serbian ACC League	Vršac (Srbija)
05 Avg - 11 Avg 2012	Skynomad Open	Sopot (Bolgarija)
06 Avg - 12 Avg 2012	Russia Open Cup	Kuvandik (Rusija)
11 Avg - 12 Avg 2012	PGA - CRO liga	Greda/Svilja (Hrvaška)
12 Avg - 18 Avg 2012	RASKA OPEN, PREPWC, 4th ROUND of Serbia League	Raška (Srbija)
14 Avg - 15 Avg 2012	Acro Show SanSeminione	San Simeone (Italija)
15 Avg - 19 Avg 2012	17th Schmittenpokal	Piesendorf - Zell am See (Avstrija)
18 Avg - 19 Avg 2012	Norwegian Cup	Hemsedal (Norveška)
21 Avg - 25 Avg 2012	Greek League (PG)	Mt Kalana (Grčija)
21 Avg - 26 Avg 2012	Pre Paragliding World Cup Isik Dagi and Turkish Nationals	Cerkes (Turčija)
23 Avg - 26 Avg 2012	Ukrainian National League Vinnitsa Open	Mogiliv - Podilsky (Ukrajina)
23 Avg - 26 Avg 2012	PG Accuracy Pre World	Sarajevo (Bosna in Hercegovina)
24 Avg - 26 Avg 2012	Kraljevo Open	Kraljevo (Srbija)
25 Avg - 01 Sep 2012	XC-Open World Series Mirandela Portugal	Mirandela (Portugalska)
25 Avg - 28 Avg 2012	French Youth open jeunes - Normandie	Port de Iers, Prat d'Albis (Francija)
26 Avg - 01 Sep 2012	Serial Cup	Tolmin (Slovenija)
28 Avg - 02 Sep 2012	Priseaca Open - Romanian Paragliding Championships	Stoenesti (Romunija)
31 Avg - 02 Sep 2012	Accro Wing Tour	Annecy (Francija)
31 Avg - 15 Sep 2012	12th FAI European Paragliding Championship	Saint Andre Les Alpes (Francija)
<b>SEPTEMBER</b>		
01 Sep - 02 Sep 2012	Japetič open	Japetič (Hrvaška)
07 Sep - 09 Sep 2012	Bulgarian Open-Pernik National PG Accuracy Championship	(Bolgarija)
08 Sep - 09 Sep 2012	Vrsac Open, 4th Round Serbian ACC League	Vršac (Srbija)
14 Sep - 16 Sep 2012	Romanian Paragliding Accuracy Cup Tusnad PG Open	Baile Tusnad (Romunija)
20 Sep - 23 Sep 2012	PGA Romanian Open - National Championship	Brašov (Romunija)
22 Sep - 23 Sep 2012	Greek League - (PG)	Empessos, Mt Kalana (Grčija)



22 Sep - 28 Sep 2012	Russian Open Cup	Erzincan (Turčija)
23 Sep - 30 Sep 2012	Women's Paragliding Open World	Borgofranco d'Ivrea (Italija)
28 Sep - 30 Sep 2012	PG Accuracy world cup	Wasserkuppe (Nemčija)
<b>OKTOBER</b>		
06 Oct - 07 Oct 2012	Open National Championship (PG)	Arta (Grčija)
06 Oct - 07 Oct 2012	PG Accuracy world cup - superfinale	Bach (Avstrija)
20 Oct - 21 Oct 2012	PGA - CRO liga	Strahinjčica/Radoboj (Hrvaška)
<b>OSTALI SVET</b>		
<b>JUNIJ</b>		
15 Jun - 17 Jun 2012	Fly Inn & Campeonato Nacional Santiago Open	La Nogalera (Mehika)
17 Jun - 23 Jun 2012	USA National Rat Race Paragliding Competition	Woodrat Mountain (ZDA)
17 Jun - 23 Jun 2012	Barberton Paragliding open	Barberton (Ju na Afrika)
27 Jun - 01 Jul 2012	Acro Show Beijing	(Kitajska)
<b>JULIJ</b>		
08 Jul - 14 Jul 2012	Chelan XC Open	Chelan Butte, WA (ZDA)
18 Jul - 21 Jul 2012	XCerrado by Windtech	Jaraguá-Goiás (Brazilija)
20 Jul - 22 Jul 2012	Copa Techos 10 años	Apia Risaralda (Kolimbija)
<b>AVGUST</b>		
05 Avg - 11 Avg 2012	Canadian Paragliding Nationals	Pemberton (Kanada)
07 Avg - 11 Avg 2012	World Games Test Event	Cali (Kolombija)
10 Avg - 11 Avg 2012	Open Copa Canoa	Canoa (Ekvador)
17 Avg - 20 Avg 2012	8th Copa Atmosfera Open	El Cerrito (Kolumbija)
18 Avg - 25 Avg 2012	Paragliding World Cup	Sun Valley (ZDA)
<b>SEPTEMBER</b>		
01 Sep - 02 Sep 2012	PG Accuracy world cup	(Kitajska)
<b>OKTOBER</b>		
28 Oct - 03 Nov 2012	Open Hombres Pájaro 2012	Bototillo, Guayaquil (Ekvador)
<b>DECEMBER</b>		
02 Dec - 08 Dec 2012	Abierto Argentino y XC-Open World Series Carpinteria	Carpintería (Argentina)
<b>JADRALNO ZMAJARSTVO</b>		
<b>EVROPA</b>		
<i>Datum</i>	<i>Ime dogodka</i>	<i>Kraj (drava)</i>
<b>JUNIJ</b>		
22 Jun - 24 Jun 2012	Best of Diedams	Schopfernau (Avstrija)
25 Jun - 29 Jun 2012	German Flatlands HG	Altes Lager (Nemčija)
<b>JULIJ</b>		
07 Jul - 12 Jul 2012	Altay HG Cup	Gorno-Altaysk (Rusija)
07 Jul - 14 Jul 2012	Open National Championship (HG)	MT Titaros & Mt Olympus (Grčija)
08 Jul - 15 Jul 2012	Vaagaa Open	Vaaga (Norveška)
09 Jul - 13 Jul 2012	12th Croatian Open Championship	Kvarner - Istra (Hrvaška)
12 Jul - 22 Jul 2012	Russian open HG	Gorno-Altaysk (Rusija)
13 Jul - 21 Jul 2012	Spanish Nationals & International HG Open Ager	Ager (Španija)
14 Jul - 22 Jul 2012	Campionato Italiano Deltaplano Gemona - Zoncolan	Gemona - Zoncalan (Italija)
15 Jul - 21 Jul 2012	Open Belgian Hang gliding championship	Laragne (Francija)
22 Jul - 28 Jul 2012	British UK Nationals Laragne Open	Laragne (Francija)
22 Jul - 31 Jul 2012	Russian HG Cup	Gorno-Altaysk (Rusija)
29 Jul - 03 Avg 2012	Monte Cucco International Trophy	Sigillo (Italija)
29 Jul - 04 Avg 2012	French Hang gliding Championship final	Couhé (Francija)
<b>AVGUST</b>		
10 Avg - 14 Avg 2012	British Open Series round 3 Mid Wales	Lydbury North (Združeno Kraljestvo)
14 Avg - 19 Avg 2012	Kobala Open	Tolmin (Slovenija)
17 Avg - 23 Avg 2012	Kruševo Open	Kruševo (Makedonija)
26 Avg - 08 Sep 2012	18th FAI European Hang Gliding Class 1 Championship	Kayseri (Turčija)
<b>SEPTEMBER</b>		
08 Sep - 08 Sep 2012	LIGA v letenju z jadralnimi zmaji FAI 1	Slovenska Bistrica (Slovenija)
10 Sep - 11 Sep 2012	Open National Cup (HG)	Mt Menikio (Grčija)
<b>OSTALI SVET</b>		
<b>JULIJ</b>		
22 Jul - 28 Jul 2012	Big Spring Championships	Big Spring, Texas (ZDA)
<b>AVGUST</b>		
18 Aug - 25 Avg 2012	Campeonato Nacional de Ala Delta	Roldanillo (Kolumbija)
26 Aug - 01 Sep 2012	Super Race Brasil - Brasília	Brasília (Brazilija)
<b>OKTOBER</b>		
07 Oct - 13 Oct 2012	Super Race Brasil - Águas da Prata / Pico do Gavião	Águas da Prata (Brazilija)
<b>SEJMI</b>		
<i>Datum</i>	<i>Ime dogodka</i>	<i>Kraj (država)</i>
<b>SEPTEMBER</b>		
20 Sep - 23 Sep 2012	Cupe Icare	St Hilaire du Touvet, (Francija)

## XC PRELETI

# FAI 200 km trikotnik

Odkar sem se preselil na Primorsko, sem slovenska asa Urbana in Aljaža Valiča "moral" poslušati o dobrem dnevu, v katerem bi se z vzletišča na Čavnu dalo odleteti prvi slovenski FAI200 trikotnik. Vsi smo vedeli, da bi se letelo po njuni načrtani poti iz lanskega leta. Potrebno je bilo le nekaj sreče, malo več optimizacije poti in dan z idealnim vremenom. Vseskozi sem potihem upal, da nam kdaj le uspe. Vsem skupaj.

Naključje je hotelo, da sem te dni v pisarni preživljal sam. Napoved je kazala idealno vreme za moj-naš namen. Zjutraj še enkrat na hitro preletim točke trikotnika in pot v XC planner-ju, jih memoriziram in upam, da se bo dalo leteti na pamet. Škoda, da takrat nisem vedel, da brez napovedanih točk v inštrumentu ne

velja noben rekord (v mojem primeru hitrostni na FAI200).

Fantje iz kluba Kovk so organizirali logistiko na start in tako smo v naslednjem trenutku že razgrinjali padala na Čavnu.

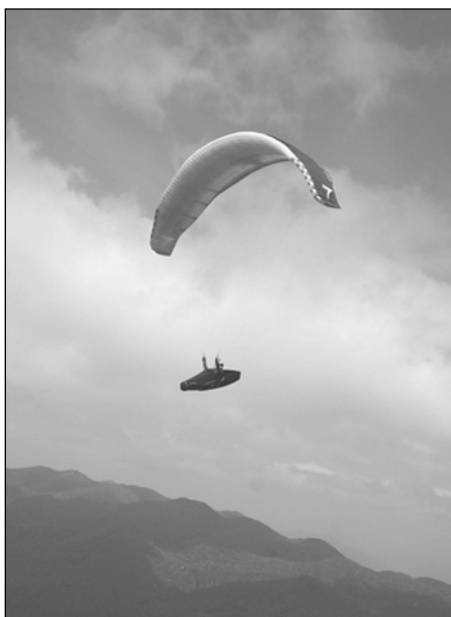
Vreme je na začetku letenja povzročalo nemalo skrbi zaradi močnega severnega vetra, ki nikakor ni hotel poenjati. Pa vendar sem šel malo na silo v zrak. In je nekako šlo. Kljub temu, da me je veter na Golakih prvič odplaknil nazaj na Predmejo. V bistvu je šlo čedalje bolj, steber za stebrom, dolinca za dolinco oziroma step by step. Tako nekako sestavim prvi del poti preko Golakov, Cerknega do zahodnega dela Dražgoške gore, ki je tudi prva obratna točka. Nato

obrnem proti zahodu po južnobohinjcih, kjer mi je mimo Lajnarja, Sorice in Črne Prsti kar nekaj težav povzročal močan dolinski veter. Naprej mimo Tolminskega Kuka in nato mimo Krna kot po ustaljenih tirnicah. Med preskokom s Krna do Kobariškega Stola se olajšam, pojem frutabelco (pijem itak vseskozi) in se psihično pripravim na Kobariški Stol, ki je tak, kakršen pač je – turbulenten, ampak termičen in z močnimi dviganji.

V Italiji na obratni točki za Mrzlim vrhom obrnem proti jugu in optimistično začnem leteti po robu Padske nižine. Iz hribčka na hribček, malo dinamike, steber 200-300m dvignem in zopet naprej. To ponovim trikrat-štirikrat in sem že nad Korado - zopet v Sloveniji. Nato preskočim proti Sveti gori in naprej po







ustaljeni poti mimo Škabrijela, Danijela, Lijaka, celega Čavna mimo Kovka do Nanosa. Tam mi začenjajoča se burja z malo koprene k sreči pomaga ustaviti močan J veter. Nizko obrnem Nanos, nazaj kot po maslu potegnem v greben Kovka in zaključim nad Predmejo, kjer sem tudi začel svoj prelet.

Po pristanku na letališču v Ajdovščini se prvič počutim kot pilot - kot pilot jadralnega padala, ki zjutraj gre in zvečer pristane nazaj pri avtu, po preletenih 200 kilometrih in po vrhu zloženih v prvi slovenski FAI200 trikotnik. Jadriličarji polirajo jadrilice, jaz pa zlagam svojega Kinga in občutek je res fenomenalen. Škoda le, da ni bilo točk v inštrumentu, ker bi veljal svetovni hitrostni rekord na FAI 200 km. Ampak nič ne de, saj imamo še čas za kakšnega drugega.

Pripravil: Jošt Napret

<b>Pilot:</b>	<b>Jošt Napret</b>
<b>Site:</b>	<b>Čaven</b>
<b>Model:</b>	<b>Triple Seven 777 King</b>
<b>Team:</b>	<b>Metulj Rimske Toplice</b>
<b>Date:</b>	<b>15.05.2012</b>
<b>Distance:</b>	<b>201.5 km</b>
<b>Time Start:</b>	<b>11:34</b>
<b>Landing:</b>	<b>19:17</b>
<b>Duration:</b>	<b>07:42 h</b>
<b>Altitude Start:</b>	<b>1243 m</b>
<b>Max:</b>	<b>2195.0 m</b>
<b>Landing:</b>	<b>117 m</b>
<b>Average:</b>	<b>1325.0 m</b>
<b>Speed:</b>	<b>27.8 km/h</b>
<b>Lift max:</b>	<b>5.8 m/s</b>
<b>Sink max:</b>	<b>-5.7 m/s</b>



## PREIZKUS PADALA

# Rook 777 XC Superstar

### Pred pisanjem sem se lotil letenja

Pred dobrim mesecem sta me Aljaž in Urban poklicala, če bi si želel poskusiti čisto novega Rook-a. "Leti ga, malo pofotkaj in napiši, kakšen se ti zdi. Če ne boš zadovoljen, itak ne bomo objavili, "se je pohecal Aljaž. Ker sem redno v stiku z njima, sem vedel, da sta bila zelo zadovoljna s padalom, sem pa vseeno bil prijetno presenečen.

### Pomlad v Julijcih

Pri prvem letu smo z Aljažem in Urbanom odleteli s soške doline proti severu, v center Julijskih Alp. Preleteli smo visoke gore in široke doline južnih Alp. Letalni pogoji so bili normalni za ta letni čas; dokaj močna termika in splošen severni veter, ki je ustvarjal rahle zavetrne razmere. Zaradi pozne ure nismo preskočili najvišjih vrhov. Proti koncu dneva smo bili zelo blizu preskoka visokega prelaza, vendar nas je severni veter nekoliko zaustavil in brez primerne

višine smo se raje obrnili proti jugu v civilizacijo.

Prvo stvar, ki sem opazil pri mojem dvournem letu v turbulentnem ozračju, je izjemna pasivna stabilnost padala. Ta dan nismo uporabljali dosti pospeševalnika, ker smo skušali naraviti lepe fotografije in video posnetke. V zadnjem delu leta smo leteli v zavetrju v slabih pogojih in še relativno blizu terena, zato sem bil še bolj pozoren na dogajanje v kupoli, ki pa ni pokazala nobene tendence k zapiranju. Treba se je vseeno zavedati, da v takih razmerah padalo ne leti čisto brez težav, čeprav tega ne pokaže; podobno kot pilot, ki je nesproščen. Tega ne smemo pozabiti.

Opazil sem tudi, da je zaradi moje nizke vzletne teže padalo krožilo nekoliko bolj leno v šibkem dviganju in pri iskanju centra termike. Kot bom bolje opisal kasneje, imam raje letenje na zgornji meji,

kjer ima padalo nekoliko več energije in, po mojem mnenju, boljši handling.

### Zaključek Zimske lige 2012

Vsako zimo se odvija zimska liga in v začetku pomladi je na vrsti tako imenovano finale – štiridnevna FAI2 XC dirka. Odlična priložnost za testiranje Rook-a in primerjavo z drugimi padali. Letos smo imeli izredno dobre pogoje, zabavno letenje z zelo visokimi bazami.

### Pobiranje

Vse tekmovalne dneve, z višjo (100kg) in nižjo (90kg) vzletno težo, sem bil vedno zelo zadovoljen z pobiranjem, ko sem večinoma to opravljal uspešneje kot ostali tekmovalci. Rook dovoli izredno ozke zavoje, kar se najbolje izrazi v ozkih centrih termike. Ko so bila termična dviganja široka, nisem imel kakšne izrazite prednosti, ko pa so bila bolj ozka ali neenakomerna, sem uspel bolje izkoristiti termične centre in



ubežati celo EN-D Enzotu. Taka padala imajo prednost pred Rook-om v razpihkih dviganjih, ker je potrebno nekoliko podaljšati obrat proti vetru, in na vrhu dviganja, ko v okolici iščeš še kakšno šibko dviganje. Ne glede na to načeloma nisem imel težav biti na vrhu dviganj z ostalimi tekmovalci.

V močnih širokih stebrih ti Rook dejansko dovoli izkoristiti moč dviganja s širokimi ploščatimi zavoji. V takih razmerah nisem zasledil razlik z ostalimi padali, tudi vrhunskimi.

V močnih ozkih stebrih ali v turbulentnih dviganjih sem se najbolje počutil s 100 kg vzletne teže, ko je padalo bolj odzivno in dovoli zelo ostre zavoje v centru dviganja. Padalo odlično ohranja energijo v zavojih in položaj v dviganju. Tu se je Rook izkazal in z natančnimi ozkimi zavoji sem večinoma pobral bolje in hitreje kot ostala tekmovalna padala.

Pri šibkih dviganjih in spuščanjih, kot na primer pod inverzijo na vrhu dviganj, sem se počutil najbolje z višjo vzletno težo, saj je padalo imelo več energije in višjo trim hitrost. V primerjavi s trenutno najboljšimi padali, kot je na primer Enzo, pa se v tem primeru pozna hitrejša izguba višine v planiranju.

### Vodenje padala

Sprva je bil občutek na komandah nekoliko drugačen v primerjavi s tekmovalnimi padali, predvsem zato, ker je kupola dosti bližje pilotu. Obnaša pa se primerljivo z ostalimi serijskimi padali, saj ga ni potrebno siliti v zavoj v termičnih dviganjih. Odvisno pa je tudi od tega, kakšno je dviganje. V močnih ozkih dviganjih se obnaša vrhunsko, kakor sem že opisal. V šibkih dviganjih se padalo znajde zelo dobro, saj so začetni zavoji ploščati.

Nekoliko sem se moral privaditi v ne

najbolj močnih in ne najbolj širokih dviganjih. Podobno kakor z ostalimi padali bi vedno rad potegnil malo več iz takih dviganj z optimalnim naklonom in širino kroženja. Najboljše rezultate sem dobil z nekoliko širšimi in konstantnimi zavoji.

### Ostale zanimivosti vodenja padala

Ko sem poskušal prevlečen let ali full stall s počasnim postopnim vlečenjem komand, sem dosegel točko, ko so komande postale tako trde, da jih nisem uspel več povleči, a padalo je še vedno letelo! Za manever sem moral s pumpanjem doseči nihanje padala in ga popolnoma zavreti v nihlaju, ali pa sem se moral postaviti v bolj sedeči položaj. Podobno sem se moral truditi za negativni zavoj, saj je brez sedečega položaja in z zelo močnim potegom komande padalo le napravilo zavoj. Vsekakor ni nemogoče opraviti takšnih manevrov, ampak splošen občutek je, da je padalo zelo varno in odpušča napake.

### Finesa in hitrost

Ne bom dolgovezil o finesi. Moj občutek je, da Rook leti res dobro in se lahko primerja s padali višje klase, kakor Marvel, Factor2 ali Cayenne4. Zelo sem bil zadovoljen z njegovimi letalnimi sposobnostmi tudi s polnim pospeševalnikom. Na kratko - presenetljivo.

Pospeševalnik je mehak in z lahkoto upravljiv z eno nogo. Kar se hitrosti tiče, moram priznati, da sem prvi dan z nižjo vzletno težo imel občutek, da mi manjka kakšen km/h v primerjavi z zgoraj omenjenimi padali. Naslednji dan, z višjo vzletno težo, te razlike nisem čutil več. Nisem uspel opraviti popolne primerjave, saj se mi je ta dan strgala vrvica pospeševalnika in sem se moral reševati nizko na nekem platoju in sem le s težavo dosegel cilj. Ta dan je bil izreden, saj smo

v nekaterih delih leteli zelo visoko nad terenom.

### Stabilnost in odzivnost

To pa mi je najbolj ostalo v spominu pri Rook-u. Na zimski ligi sem, v nasprotju z ostalimi padali, res lahko koristil cel hitrostni razpon, tako v turbulencah kakor v dviganjih. Mislim, da je to največja odlika Rook-a. Testiral sem ga 10 ur in imel eno frontalno zapiranje na pospeševalniku pri letenju skozi termiko. Padalo se je preprosto odprlo brez pretiranega nihanja naprej. Zame so - poleg pobiranja in planiranja - možnost uporabe celega hitrostnega razpona in ustrezna odzivnost padala v ekstremnih pogojih poglobitve odlike tega padala.

### Videz in občutek padala

Rdeča barvna shema Rook-a mi je všeč, kakor tudi oblika padala. Kar se mi je pa res zdelo lepo, je, da se tudi pri polni uporabi pospeševalnika kupola ne deformira in se blago ne naguba. Všeč so mi tanke nezaščitene vrvice, kakor tudi ozke gurtne, ki dajejo videz in občutek tekmovalnega padala. Čeprav so mi avtomobilske vode bolj tuje, bi lahko primerjal Rook-a z Minijem med tekmovalnimi padali. Po izkušnjah, ki sem jih nabral pod to kupolo, je moje mnenje, da bi bil Rook lahko najboljše EN-B padalo, ki je po lastnostih zelo podobno tistim iz višje kategorije. Po letalnih performansah je zelo blizu, če ne na istem nivoju kot druga EN-C padala. Zelo težko najdem kakšne slabe plati tega padala - razen te, da ne leti kot Enzo. Kakor koli že, preizkusite ga še sami!

Avtor: Primož Suša

Prevod: Tom Pavlič



## OPIS PADALA

# Mac Para - Marvel (EN C)

**Kratek opis**

Marvel ponuja športno agilnost in neverjetno zmogljivost v kategoriji EN-C. To je odlično padalo za pilote, ki želijo zmogljivost in dobre XC lastnosti.

**Opis**

Marvel je jadrnalno padalo, namenjeno pilotom, ki zahtevajo najvišjo zmogljivost v kategoriji EN-C. To visoko zmogljivo padalo serijskega razreda je plod novih tehnologij, podedovanih od Magusa XC2. To je užitek in zabava za letenje. Če ne verjamete, da je to možno, ga preizkusite.

Rezultat testiranja je dobro uravnoteženo padalo z enostavnimi vzletnimi lastnostmi in z dobrim obnašanjem pri ekstremnih manevrih. Padalo je lahko, tehta le 5,48 kg, za srednjo velikost. Stabilnost v letu daje zaupanje, izjemna obdelava v kombinaciji s športno okretnostjo bo zadovoljila vsakega pilota. Marvel je padalo, ki ti daje zaupanje, letenje brez stresa na dolgih poletih in v močnih termičnih dnevih. Marvel ima visoko stabilnost v celotnem hitrostnem območju. Padalo je nezahtevno in enostavno nadzorovati v realnih gorskih pogojih.

Ima gladko obliko sprednjega dela, ki je okrepljen z mylarjem v kombinaciji s plastičnimi palčkami. Ima tanke »gurtne«, športno silhueto elipsaste oblike in zmerno vitkost 6,48. Zgornje špagice so tanke, izdelane iz neoplaščenega Aramida, spodnje pa so oplaščene Edelrid kevlar špagice. Deljena A linija olajša velika ušesa. Postavitev skrajne A linije omogoča postopno, enostavno zaprtje. Odpiranje je gladko in predvidljivo. Posebni sistem na zadnjem robu daje padalu natančno vodljivost z izjemno dobrimi lastnostmi pobiranja v termiki. Zmerni pritisk na komandah omogoča prijetne zavoje in postopno večanje pritiska proti koncu. Marvel je serijsko opremljen z ročko z vrtljivo vponko in z magnetnim gumbom. Velcro trakovi na zadnjih konicah pa omogočajo lažji dostop za odstranitev peska, trave ali majhnih kamnov iz padala.

S tankimi gurtami se še dodatno okrepi vrhunskost, dodatno ojačan sprednji rob, tanke tekmovalne špagice in visoka

vitkost privablja vse XC pilote ter tekmovalce v športnem razredu. Odlično drsno razmerje v kombinaciji s športnim ravnanjem naredi padalo res odlično.

**Materiali**

Marvel je izdelan iz lahkih materialov z odlično vzdržljivost; Skytex 40, od Porcher Sport (NCV). Na najbolj

občutljivem delu je uporabljen Skytex 45 s E85A premazom, na manj obremenjenih območjih v kupoli pa Skytex 40 s E38A premazom. Za diagonalna rebra je uporabljen Skytex 40 s "trdo prevleko" E29a. Zaradi vsega tega je to padalo lahko in zelo vzdržljivo.

Pripravil: Igor Eržen

Površina zgornji rob:	Skytex 9092, Coating E85A 45 g/m <sup>2</sup>
Površina zgornji zadnji rob:	Skytex 9017, Coating E38A 40 g/m <sup>2</sup>
Površina spodaj:	Skytex 9017, Coating E38A 40 g/m <sup>2</sup>
Glavna rebra:	Skytex 9017, Coating E29a 40 g/m <sup>2</sup>
Diagonalni rebra:	Skytex 9017, Coating E29a 40 g/m <sup>2</sup>
Manjša rebra:	Skytex 9017, Coating E38A 40 g/m <sup>2</sup>
Zgornje vrvice:	Edelrid Aramid / Kevlar 6843 - 60, - 80 kg
Spodnje vrvice:	Edelrid Aramid / Kevlar 7343 - 280 kg, - 230 kg, - 190kg



## TEKMOVANJE FAI2

# 12th Ratitovec Open 2012

Tudi letos se tradicija ni izneverila in v lepem juniju smo uspeli izpeljati kar štiri od štirih predvidenih taskov na Ratitovec Open. Nekateri poleti so bili sicer malo bolj kratki, a kljub temu zanimivi in bodo zagotovo zapisani v zgodovino Ratitovca. Letos smo po dolgem času zopet imeli več tekmovalcev, tokrat se jih je zbralo kar 69, ob takem številu pa tekmovanje postane že prav zanimivo.

Po tradiciji smo tudi tokrat en dan izpeljali na Krvavcu, tokrat je bil to kar prvi dan. Task, dolg 61km, je lepo število pilotov prizemljal že kmalu po preskoku Kokre, so pa zato ostali toliko bolj tiščali in brez problema podelali naše lokalne hribčke. Najhitrejši je bil, mogoče malo presenetljivo, Nemeč Martin Petz, ki je drugouvrščenega Bojana Gabrška prehitel za več kot dve minuti.

Naslednji dan pa se zbudimo v dežju... Naš presveti vremezar Roman pa je zelo optimističen, zato ga pač ubogamo in gremo na start, tokrat na Ratitovec. Vse se odvija počasi, v zraku ni čutiti nobene volje pa kakšnem tekmovanju. Bolj za šalo kot zares, ura je bila že okrog štirih popoldan in čakanja na startu smo bili že vsi naveličani, je tekmovalna komisija sestavila 161km dolgo disciplino Šenturska gora - Kozlov rob - Šenturska gora (ESS). Ker pa so bili radiji zelo veliki (28km, 35km in 28km), je bila realna razdalja le slabih 8km. Seveda, ko so to ugotovili tekmovalci, je iz prvotnega začudenja, kako bodo sploh leteli 161km, zavlada pravo veselje. Vsi so se spravili v zrak in polovici je uspelo odleteti sicer izjemo kratko disciplino. No, takoj po pristanku nam je celo posijalo še sonce.

Tudi tretji dan je bil zelo podoben prejšnjemu, le da smo bili tokrat odločeni čakati malo dlje, da se sonce le pokaže. To se nam je le obrestovalo in 32km dolga disciplina se je začela. Gužva na startu, a vsi ostanejo v zraku, je pa zato že marker in povratek nazaj na greben povzročil velik osip. Peščici zares vztrajnih se nam le nekako uspe zadržati malo dlje, tudi sonček je že lepo posijal, tako da je letenje proti Jamniku malo lažje, je pa zato pot nazaj in naprej proti Staremu vrhu terjala velik davek. Najhitreje sicer

v cilj prileti Michal Gierlach, a zgreši zadnjo obratno za 40 m ter nikakor ne more višje, da bi jo obrnil, malo za njim pa jo pravilno obrne Jurij Vidic, ki je na koncu tudi edini, ki je uspešno odletel celo traso.

Po dveh dneh bolj ali manj turističnega letenja je vremenska napoved za nedeljo prav božanska. Bohinjci vabijo. 71 km do Vogla, Poljan in do Železnikov z minimalno prednostjo tudi tokrat slavi Nemeč Martin Petz, ki je na koncu zmagal tudi v skupnem seštevku. Žal je iz borbe izpadel Jurij Vidic, ki je slovo napovedal že pred startom. Prav škoda, saj bi bilo prav zanimivo gledati dvoboj z Nemečem. Kljub temu pa je ostala garda neprestano tiščala v sicer dokaj težkih

razmerah. V cilj je na koncu priletelo 20 pilotov, od ostalih pa se jih je največ zbralo v oštariji Na Vidmu, kjer se je za dobrega gostitelja izkazal Činko Nikolaj in počastil naše drugove. HVALA !

Sicer pa je organizator lepo poskrbel tudi za ostala družabna dogajanja, live party skoraj vsak dan, brezplačen odojek pa je Madžarom prinesel nasmeh na usta in mastne roke.

Od newcomerjev je zelo presenetil Miha Kavčič, ki je - kot kaže - le našel pravo padalo in se tako uspešno podal v boj z najboljšimi. Sicer pa bo kmalu DP in videli bomo, kdo bo domov odnesel lovoričko.

Pripravil: Igor Eržen  
Slike: Matej Belčič



# Novičke

Matej Belčič

## Advance

se je z modelom Pi pridružil proizvajalcem lahkih padal. Je menda najlažje serijsko padalo, namenjeno pohodnikom in gorskemu letenju. Paket Pi, ki vsebuje padalo, sedež in nahrbtnik tehta, kdo bi rekel, 3.14 kg (mogoče celo 3.141592653589793238462643383279...?). Ima samo 35 celic, nobenih diagonal, vrvice pa so pripete na samo dva nosilna trakova. Dobite ga lahko v avgustu. V Sloveniji je še en zastopnik proizvajalca: Klemen Sovan (klemensovan(afna)gmail.com). (www.advance.ch)



GIN Gingo Airlite

## Air Design

SuSi (Super Simple) je majhno, večnamensko padalo, nekakšen križanec med običajno, »speed-wing« in akro različico. Z njim boste lahko leteli v močnem vetru ali pa se podali v gore. Opravili so obremenitveni test EN 926-1. Nov je tudi model Volt (EN C). Premore obilo pasivne varnosti in dobr zmogljivosti. Vsem, ki so ga preizkusili, je prinesel nasmeh na obraz. (www.ad-gliders.com)

## Bräuniger / Flytec

Na Brüniger Compeo+ in Competino+ oziroma Flytec 6030 in 6020 lahko naložite novo različico programske opreme (verzija 3.34 za močnejši model in 3.09 za šibkejšega). (www.brauniger.com / www.flytec.ch)

## DHV

pravi naj rekreativni piloti, ki ne potrebujejo vrhunskih zmogljivosti, resno razmislijo o uporabi zaprtih sedežev. Preizkusili so šest različnih modelov (Advance Impress III, Woody Valley X-Alps GTO, Gin Genie Lite, Ava Sport Tanto Lite, Sup Air Sypper, Sup Air Delight) in se osredotočili na izmet rezerve, zapiranje in zaščito hrbta. (www.dhv.de/web/en/safety/articles-statistics/pod-harness-test)

## Gin

je izboljšal sedež z zračno blazino Gingo Airlite. Sedaj je mehkejših linij, a prav tako udoben kot predhodnik. Za varnost so dodali T sponke, pod sedežno ploščo je prostor za rezervno padalo, žepe pa lahko najdete ob straneh, zadaj, pa še radio in pijačo boste lahko pospravili. Teža manjšega modela je 3,7 kg, če si omislite karbonsko sedežno ploščo, pa boste prihranili še 400 g. (www.gingliders.com)



ICARO Czber TE

## ITV

Jedi (EN B) je namenjen XC in rekreativnim pilotom. Ima tri linije in odlično pelje skozi turbulentno ozračje. Če bo znal braniti tudi Galaktično republiko (Vojna zvezd), pa ne povejo. Mic-Max je mini padalo (18 ali 20 m<sup>2</sup>) namenjeno pohodnikom in paramotorcem. Ustreza najnovejšim testom francoske zveze za prosto letenje (FFVL). (www.itv-parapentes.com)

## Moyes

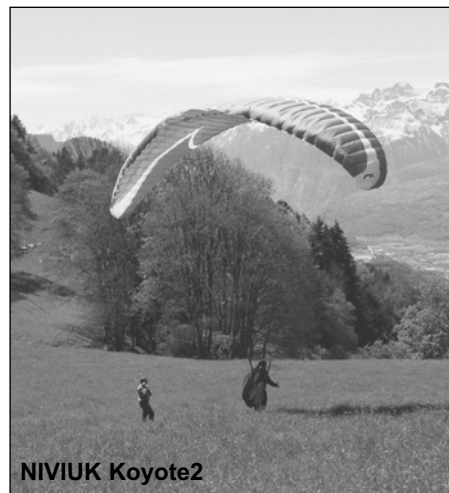
je za lahke pilote izdelal dva tekmovalna zmaja. Litespeed RX3 je namenjen tistim, ki tehtajo med 50 in 65 kg, RX3.5 pa tistim s težo od 65-75 kg. Konstruktor Gerolf Heinrichs pravi, da nekoliko predelan zadnji rob daje boljši občutek v stebrih. (www.moyes.com.au)

## Niviuk

Koyote 2 (AN A) je namenjen pilotom, ki so presegli mejo učenja (a jo kdaj?). Značilnost je prednji rob s SLE sistemom, ki omogoča gladek profil in boljše letalne lastnosti. Ima 37 celic, štiri linije in tehta 4,87 kg. Dobite ga v petih velikostih (45-135 kg). (www.niviuk.com)

## Icaro

je izdelal padalo za začetnike Cyber TE (ESN A). Ima tri linije in je namenjeno tudi pohodnikom, pa tistim, ki radi potujejo. (www.icaro-paragliders.com)



NIVIUK Koyote2

### **Nova**

Čeprav je splošno mnenje, da EN A padala niso dovolj zmogljiva in da jih ni zabavno leteti, pri novem modelu Prion 2 temu ni tako. Tehnologijo so prenesli z zmogljivejših modelov Mentor 2 in Ion 2, tako da izdelek ni prav nič dolgočasen.

([www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com))

### **Ozone**

Tandemsko padalo Magnum II (EN B) je namenjeno profesionalcem (diši po višji ceni?). Ker je 700 g lažji kot predhodnik, ga je enostavneje spraviti v zrak, letalne lastnosti pa so boljše. Kljub temu je krilo zelo trpežno in močno. Komande so mehkejše, vitkost nekoliko večja, tudi celic je nekaj več, vrvic pa manj. ([www.flyozone.com](http://www.flyozone.com))

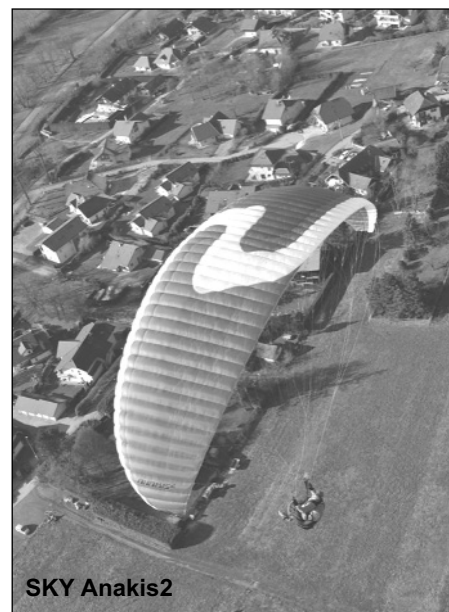
### **Sky**

Anakis 2 (EN B) ni namenjen samo nadaljevalnemu šolanju, pač pa tudi XC pilotom. Tehta 4,5 kg, z velikostmi od S do XL pokrivajo teže od 58 do 130 kg.

([www.sky-cz.com](http://www.sky-cz.com))

### **Skywalk**

Paul Guschlbauer se je začel ukvarjati z jadrnalnim padalstvom, potem ko je na televiziji videl reportažo o Red Bull X-Alps. Lani se je tekme prvič udeležil in je bil tretji, sedaj pa oblikuje padala in je Skywalku pomagal pri razvoju gorskega modela Arriba 2 (EN B). Da je padalo čim lažje, so uporabili material Aerofabrix (Al) 32 z dodatno zaščitno prevleko. Do konca novembra bo Skywalk za vsak prelet s Cayennom 4 (ki je dobil ime po hudi papriki /izg.: keién/ in ne po pogorju Cheyenne /izg.: šajen/) preko 100 km, prispeval 10 eurov v dobrodelne namene. ([www.skywalk.info](http://www.skywalk.info))



### **Syride**

ni samo cenejši kot običajni GPS/vario instrumenti ampak tudi veliko manjši. Oblikovan je tako, da ga lahko pritrdite na nosilne trakove in ga bodo veseli vsi, ki bi se radi znebili vsakega odvečnega grama. Podatke lahko snamete v GPX ali KML formatu, kmalu pa bo mogoč tudi prenos IGC datotek. ([parapente.syride.com](http://parapente.syride.com))

### **Triple Seven**

pridno dela na modelu Queen (EN C). Narejen je prototip in prvi občutki so dobri. Rook je opravil test tudi za velikost L. Tako lahko sedaj naročite velikosti M ali L. ([777gliders.com](http://777gliders.com))

### **UP**

Paradni model nemškega proizvajalca Trango XC2 je namenjen »klasičnim« EN D pilotom, opravilo pa je test EN C. (Sicer pa EN C je sedaj tako ali tako novi EN D, za EN B pa moraš po internetu poiskati ali je »top« ali »low«. Malo zmede s temi ENi.) Tako torej novi (EN C) Trango ni namenjen EN C pilotom, pač pa ambicioznim preletašem in tekmovalcem, ki si želijo malo več varnosti. Ima tri linije, v prednjem robu pa na stabilizatorjih, da bi se izognili nevarnosti kravate, nima palčk. Zasnovan je po padalu, ko so ga uporabili za X-Alps 2011. ([www.up-paragliders.com](http://www.up-paragliders.com))



### **U-Turn**

Če bi se radi poskusili v akro letenju, pa vseeno odleteli kak prelet, si lahko omislite Free Force III (EN C). Je dinamičen in živahen z največjo hitrostjo 56 km/h. V pomoč pretiranemu uhajanju padala naprej je AFS (Automatic Flight Stabilisation), ki pa ne bo moteč pri ekstremnih manevrih, saj ne deluje, ko je pritisk v kupoli velik. Proizvajalec je prav tako zamenjal EN A model z Bodyguard 3. XL velikost (120–150 kg) lahko uporabite tudi kot tandem. ([www.u-turn.de](http://www.u-turn.de))

### **Windtech**

Zephyr 2 je rekreativno padalo z vitkostjo 5,6 in 54 celicami. Mini rebra v zadnjem robu pripomorejo k okretnosti in pobiranju v stebrih, kar je sploh njegova odlika. Dobite ga v velikostih S, M in L. ([www.windtech.es](http://www.windtech.es))

### **Women's Paragliding Open**

bo namesto v Italiji, v Sloveniji (Kobarid). Menda zaradi »ekonomskih« razlogov. No vsaj enkrat, da je kriza za kaj dobra. Tekmovanje bo potekalo od 23. Do 29. septembra. ([www.womensparagliding.org](http://www.womensparagliding.org))



## AKTIVNI DOPUST

# Letenje na polotoku Pelješac

V iskanju vetra za surfanje z jadrarno desko sem pred petindvajsetimi leti začel poleg Bola na Braču obiskovati tudi Pelješac. Skoraj vsakodnevni popoldanski mastral, ki v kanalu med Pelješcem in Korčulo dobi pravo hitrost za potopljive deske z majhnim volumnom, omogoča ogromno lepih užitkov na vodi. Takrat še nisem razmišljal, da bom tam kdaj užival tudi v letenju, saj sem začel leteti šele dve leti kasneje.

Kakor drugje po Dalmaciji smo bili tudi

na Pelješcu začetniki letenja »severni Hrvati«. Leta 1989 sta prva tam letela Miran Tepeš, takrat odličen smučarski skakalec, ki je potoval z jadrnico po Jadranu, ter Gordan Godec, ki je imel namen preleteti kanal in pristati na Korčuli. S Firebirdom F1, tekmovalnim padalom s fineso 5, seveda to ni šlo, zmanjkalo mu je nekaj sto dolžinskih metrov. Na pomoč so mu priskočili korčulski ribiči. Ker je bilo padalo težko zaradi vode v komorah, so mu ga pri vlečenju čisto

raztrgali. Pred dvajsetimi leti smo takrat še »samouki« jadralni padalci, Ivek Kaluža, Konrad in Zdenka Krašek, Štefan Komuškič, Samo Marinc in jaz, pričeli letati iz melišča nad Perno (600 m). Jadranja zaradi slabo zmogljivih padal in podobnega znanja iz teorije meteorologije seveda še ni bilo, skoraj bolj je bilo zanimivo vsakokratno interno tekmovanje, kdo bo hitreje z opremo prišel do vzletišča. Užitki pa so bili tam enaki kot so tudi dandanes ob razgledu z melišča navzdol na kanal in na mesto Korčulo, ki leži točno nasproti.

Zadnjih deset let letimo tudi iz Sv. Ilije (960m), hriba nad Vignjem (300m) in pri zavoju na cesti Viganj-Lovište (220m). Ekipe za letenje se je sicer malo zamenjala, tudi padala so boljša in znanja o vremenu je več. Sedanji vsakoletni navdušenci so večinoma Roman Predarski, Brane Faganel, Andrej Mekinc, Simeon Klokočovnik, Dušan Puh, Zdravko Štefančič, Robert Blatnik, od prve ekipe jaz in Konrad, pa še nekaj »ludih« Slovencev se najde tu in tam. Čas trajanja, dolžine in višine letov so sedaj seveda drugačne. Jadranje je kar pogosto, v dobrih dneh se pride tudi preko kanala visoko nad Korčulo.

## Vzletišča, pristanki in vremenski pogoji

Za letenje je treba biti zelo izkušen, vzletišča niso enostavna, posebno tisto na najvišji točki Pelješca, to je na Sv. Iliji. Na vseh vzletiščih se ponavadi lahko starta okoli enajste ure dopoldne v normalnem dnevu. Definicija takega dne je: anticiklon, zjutraj mirno morje, dopoldne lahek vetrič po kanalu iz leve strani in na hribu že začetek termike, popoldne pa mastral. V takem primeru se lahko tudi jadra, razen na zavoju, ki je najnižji. Treba je paziti na pričetek mastrala, ki prav hitro nato pridobiva na moči. Normalno je to po dvanajsti uri, v dobrem anticiklonu ali napovedi za tramontano pa začne močnejše pihati z desne po kanalu že dopoldne.

Na vsa vzletišča je treba iz kampov pri Vignju peš, razen na tistega pri zavoju ceste. Najlepše je tisto, ki je bilo prvo odkrito, to je dolgo strmo melišče, točno



Slika zgoraj: Vzlet iz Sv. Ilije, spodaj: Desno Perna in Vignjan, levo otok Korčula





nad Pero. Do njega je dobro uro in pol hoje, če gremo od samostana nad hoteli pri Orebiću pa ura in petnajst minut po planinski poti za Sv. Ilijo. Če nadaljujemo navzgor, nas čaka še ura in pol do vrha. S Sv. Ilije je prekrasen pogled v vse smeri. Na severovzhodu je celinska obala vse od Ploč do Makarske, na zahodu Hvar, Brač, nato Vis, Lastovo, na jugovzhodu pa Mljet in cel hrbet Pelješca do Stona in tja proti Dubrovniku. Vzletišče, ki je ekstremno kratko in ponavadi ne z najbolj ugodno smerjo vetra, je proti koncu vršnega grebena v smeri Orebića. Vendar pa skoraj tisočmeterska višinska razlika in večinoma še dodatno jadranje ter prečudoviti razgledi iz zraka odtehtajo ti težavi in tudi vse napore ob vzponu.

Pristaja se na plaži pri kampu Antony boy, lahko tudi na travnikih malo višje blizu zgornje ceste za Viganj. Tudi mali peščeni viganjski rt izkušeni naciljamo, kadar tam še ni veliko ljubiteljev sončenja. Še bližje vzletiščema je plaža kampa v Perni, če ni polna kopalcev. Če je že začel pihati rahel maestral, je zadnjih petdeset višinskih metrov nad tlemi veter precej močnejši in je treba to upoštevati.

Če je rahel jugo in ni napovedi za močnejši veter ali za popoldanski maestral ali burjo, se lahko vzleta le pri zavoju na cesti. Možno je v vsakem obdobju dneva, seveda glede na trenutno jakost vetra. Tukaj je potrebno dobro znanje »ground-handlinga«, ker je vzletišče na vrhu ravno in je padalo v zavetrju, preko sprednjega roba pa piha konkreten veter.

Še malo naprej po cesti in nato peš po požarni cesti se usmerimo proti vzletišču s hriba nad Vignjem. Prvič je treba iti z nekom, ki je tam že bil, ker ni enostavno najti poti do tja. Z zavoja pri cesti in s hriba nad Vignjem se pristaja v Vignju na velikem travniku, ki je med zgornjo obvozno cesto in hišami ob morju.

### Športne aktivnosti in izleti

Ko se odločimo za hojo, je ura odhoda odvisna od zadanega vzletišča za tisti dan. Sredi dopoldneva je na skalnatih pobočjih, po katerih hodimo, že pasje vroče. Skale in kamenje se hitro segrejejo. Nekaj redkih senčnih mest pride prav za kakšen kratek počitek in požirek vode.

Seveda ni lepšega, ko te na pristanku pričaka hladno pivo, da se ohladiš od znotraj, nato pa skočiš v morje, da si ohladiš kompletno telo. Po tem obredu je na vrsti že priprava opreme za surfanje, saj maestral že pridobiva na moči. Prične se popoldanski »šiht« na vodi. Če kakšen

dan ni pogojev za letenje ali surfanje, se kondicija pridobiva s kolesarjenjem. Klasična tura je do Lovišta, to je 15 kilometrov v vsako smer preko 350 metrov visokega prelaza. V smeri Orebića vodi druga pot do Postupa in Podobuč. Najbolj zagnani lahko premagujejo višinske razlike, če nadaljujejo pot še naprej po hrbtu Pelješca. Tudi na Korčuli so prijetne kolesarske variante.

Vzdušje na tem področju Dalmacije je prav posebno. V Vignju in Perni skoraj ne najdeš »klasičnega« turista, ki pride poležavati in počivati. Vsak se ukvarja s kakšnim športom, pa četudi je to le rolkanje ali jutranji tek. V surf centrih je možno tudi učenje za začetnike in sposojanje opreme.

Bivanje je večinoma v kampih, na razpo-

lago je tudi precej ponudbe za bivanje v apartmajih. Najbližji večji kraj je Orebić. Ladjica vozi iz Vignja trikrat dnevno preko kanala do Korčule, ki je s svojim starim mestnim jedrom zares vredna ogleda. Izleti so možni tudi do otoka Mljet in v Dubrovnik.

Če si je kdo zaželel aktivnega dopusta, potem je ta čudoviti del morske obale pravi kraj za nabiranje moči in kondicije. Tisti, ki ga bo zaneslo tja, me lahko v juliju poišče v kampu Maestral in se mi pridruži pri letenju nad morjem.

P.S.: Veliko slik je v »Galerije« na strani DJP Albatros Celje  
<http://www.albatroscelje-drustvo.si/>

Pripravil: Srečko Jošt



Slika zgoraj: Avtoportret nad biserom Jadrana, mestom Korčula, spodaj: visoko nad mestom



## POSEBNO DOŽIVETJE

# Letenje na Visu

Vis oziroma starogrška Issa, otoček oddaljen od Splita kakih 50 kilometrov oziroma dve uri in pol vožnje s trajektom, od prvega do zadnjega stika z njim počasi odkriva svoje skrivnosti in izpolnjuje naša pričakovanja. Prepreden s spomeniki preteklosti, s kilometri bodeče žice in propadajočimi objekti kot zapuščino JLA, z avtohtonimi vasmí, hišami, polji in nedotaknjeno naravo, s težko dostopnimi zalivčki in čudovitimi plažami, nam jemlje dih na vsakem koraku.

Ne bi si sicer upal trditi, da je Vis lepši od svojih »sosedov«, Hvara, Brača, Korčule,

... je pa Komiža, ribiško mestece na njegovem zahodnem delu, definitivno eden od biserov Jadrana. Mestece, polno starih kamnitih hiš in ozkih ulic, peščenih plaž in kristalno zelenega morja, mestece, kjer se dejansko nikomur nikamor ne mudi, kjer zjutraj na kavi in opoldan na pici srečuješ zvezdnike hrvaške estrade, pa se zaradi tega nihče niti ne obrne, mestece, v katerem dejansko čas teče počasneje...

O Biševu, sosednjem otočku in Modri špilji na (v) njem, pa ne bi zgubljal besed – potrebno ju je doživeti, opisal bi ju zares težko.

Letenje na Visu je tako kot vse ostalo, čisto posebno doživetje. Start na Humu (580 metrov nad morjem) je velik ravno za eno padalo, s tem da je od mesta, kjer si se vpel, pa do roba mogoče narediti še vsega pet korakov. Tako je malo »več« vetra, da dobiš padalo gor na mestu, še kako dobrodošlo, čeprav so fantje z Geossa pokazali, da se da odleteti tudi v precej šibkih pogojih. Sam greben ob startu ob malo močnejšem zahodniku lepo drži, Pino in oba Ceglarja pa so zdemonstrirali, kako se navije 1000+ m nad morje. Uradni pristanek je kar na komiški obvoznici, samo kaj, ko je edini tovornjak tisto popoldne pripeljal ravno v trenutku, ko sem začel plezati iz sedeža – tako sem pristal na terasastih njivah poleg ceste, potem pa kakih 15 minut reševal padalo iz grmovja, kamor mi je padalo padlo po pristanku. Še malo bolj spektakularni pristanek mi je uspel naslednji dan na rivi oziroma komiškem pomolu (po Pinotovih napotkih), ko sem najprej stopil kar na mizo zadnjega kafiča, potem pa podrl še tegl z rožami No, so v Komiži vsaj imeli naslednje jutro kaj govoriti, v mestecu kot je ta, je pač Slovenec, ki pristaja sredi kafičev, prav zabavna štorija... Pa verjetno ne samo tam - sicer pa, če ne greš, tudi nimaš zgodbe, a ne ?

Pripravil: Matej Voh, DJP Lintvar



## HUMANITARNA AKCIJA

# Polet za Kenijo

Šestčlanska ekipa študentov medicine in zdravstvene fakultete se konec julija 2012 odpravlja na trimesečno prostovoljno humanitarno medicinsko odpravo v Kenijo. V afriškem okolju želimo nuditi osnovno zdravstveno oskrbo prebivalcem Majiwa, ki se nahaja na jugozahodu Kenije pri Viktorijinem jezeru. Pripravljamo se že pol leta. V sklop priprav poleg cepljenja, zdravstvenega zavarovanja, rezervacije letalskih kart, delavnic šivanja ran, vodenja porodov in mavčenja zlomov spada tudi misija zbiranja denarja. Vse skupaj je velik finančni zalogaj, saj moramo sami zbrati dovolj denarja za nakup zdravil in sanitetnega materiala. Z njim plačamo tudi prevajalce, to je angleško govoreče domačine, ki bodo posredniki med nami in pacienti. Omogočili bomo zdravljenje pacientov, ki zaradi težke bolezni pristanejo v bolnici in si sami ne morejo plačati zdravljenja. Z zbranim denarjem bomo pokrili tudi cepljenje in nabavo antimalarikov, ki so naša nepogrešljiva preventiva pred okužbo z boleznimi. Če bomo zbrali dovolj denarja, si bomo iz tega plačali tudi letalske karte. Kot vedno se je dobrodelna dejavnost, ki mora biti finančno podprta, začela s pošiljanjem prošenj vsem velikim in malo manj velikim podjetjem po Sloveniji. Vseh 1000 poslanih prošenj pa ne pokrije niti četrte stroškov naše odprave. Drugi del zbiranja denarja so razne dobrodelne akcije, ki pa morajo biti dandanes že dovolj izvirne, da pritegnejo ljudi. »Ja, lahko bi v kakšno našo akcijo vključili jadralno padalstvo,« sem si mislila po tem, ko sem ta predlog slišala vsaj desetkrat od svoje mame in babice. Padla je ideja o tandemskih poletih za Kenijo. Ceno poleta z jadralnim padalom smo znižali na 80 evrov, od plačila bi šlo kar 50 evrov za naš dobrodelni namen, vse ostalo pa za stroške pilota jadralnega padala. Ideja je bila super, vendar kdo bo to izvedel? Kje najti ljudi z licenco za tandem, ki bi se bili pripravljene podati z nekom v zrak za tako majhen honorar? S stricem Klavdijem sva si razdelila delo. On najde pilote, jaz poskrbim za reklamo. Cilj akcije: zbrati čim več denarja s čim manj dela. »10 tandemov za 80 evrov je 800 evrov,« sem si

računala in pri tem presodila, da bo številka 10 najbrž kar najvišje število tandemov. Na moje veliko presenečenje smo jih dobili kar 25. S tako lepo številko zopet začneš verjeti v dobre ljudi. Moja zadolžitev - reklamiranje je potekala kot po maslu. Zastonj smo stiskali 1000 letakov, ki smo jih potem delili po študentskih domovih v Ljubljani, na raznih stojnicah, na dobrodelnem žuru, upali smo si kakšnega zatakiniti za brisalec avtomobilov ali pa zalepiti na kakšno naključno oglasno desko. Na njem je med drugim pisalo:

»Enkratna ponudba z dozo adrenalina. Polet za Kenijo: privoščici si skok v tandem z jadralnim padalom za ceno 80 evrov.«

Spodaj je sledil moj kontakt za informacije in prijave, ki smo jih zbirali samo od 1. do 31. maja 2012. Prvi teden je bilo slišati le kakšen komentar: »Zanimiva ponudba. Bi šel, a nimam denarja za te stvari.« Vztrajno smo našo akcijo reklamirali preko interneta, radia, časopisa in televizije. Vse to je pripomoglo, da so maili polnili moj elektronski poštni nabiralnik. Vsak dan. Ljudje iz čisto vseh koncev Slovenije so postavljali vprašanja glede dobrodelne akcije »Polet za Kenijo«. Zanimalo jih je vse, od našega humanitarnega dela v Afriki pa do občutkov ob letenju nad 2000 m. Pogosto se je zgodilo, da so ljudje mislili, da gre za skok iz letala. Priznam, včasih sem

razočarano ugotovila, da Slovenci ne poznajo jadralnega padalstva. Namesto skopih odgovorov na vprašanja sem jim prilepila kar filmček o »letenju s hriba«, kot je to stvar imenovala večina. Kdor ni zbral dovolj poguma in se ni priključil akciji, se je vsaj izobrazil na tem področju. Natanko v enem mesecu smo prodali vseh 25 tandemov in tako bomo v prihodnjih mesecih v zrak spravili 24 Slovencev in enega Italijana. Od tega kar 16 žensk in 9 fantov. Ne vem, ali je pri puncih razlog večji posluš za dobrodelnost ali pa večja količina poguma... Vsekakor pa so nam vsi na ta način pomagali priti do lepe vsote denarja, ki bo Kenijcem omogočila zdravljenje in boljše življenje. Naša celotna ekipa, Alison, Anja, Anže, Mateja, Maruša in Uroš se iz srca zahvaljujemo vsem pilotom jadralnega padalstva, ki so se z veseljem odzvali in priključili »Poletu za Kenijo.«

Tandem piloti: Klavdij Rakušček, Ivan Lahajnar, Klemen Sovan, Damjan Jeram, Primož Podobnik, Pavle Kante, Primož Suša, Jurij Vidic, Klemen Peljhan, Gašper Prevc, Damjan Čretnik, Sebastjan Kostadinovič in Sergej Čujec.

Več o naši odpravi in našem delu si lahko pogledate na spletni strani: [www.kenija2012.net](http://www.kenija2012.net).

Pripravila: Alison Kogoj



Katja Bidovec

## IZ KLUBOV

# “Dogodivščina” na Maliču

Sem kar časa razmišljal, če naj napišem kaj o tem... in če je res, da se na napakah učimo, tudi če niso naše, in če lahko tale prispevek prepreči tudi eno samo podobno “nesrečo”, potem mislim, da ga je vredno napisati...

Torej še ena “dogodivščina” z Maliča, v opomin vsem nam, bolj svežim pilotom, pa tudi tistim z nekoliko daljšim stažem ... S starta smo opazovali Damjana, ki je svojemu potniku odpiral popolnoma novo obzorje in na celjsko kotlino, Laško in okoliške hribe, ter se počasi pripravljali, da bi z njima delili nebo... V “prvi” vrsti sta že čakala na pogoje za vzlet Katja in Robin, takoj za njima sva se vpenjala midva z Rokom. Robin je startal prvi, brez vsakega problema, čeprav ga je takoj, ko je zapustil zavetje dreves, pričakal malo hinavski JZ z desne.

Nekaj trenutkov za tem starta še Katja, leva stran krila se ji dvigne hitreje kot desna, vendar ga hitro ulovi, poravna in ... Rok se v tistem trenutku zadere “STOP STOP STOP !!!!!”, Katja pa se je že odlepila od tal in roko na srce, Malič res ni najbolj prijazen vzletišče za prekinitev vzleta. Desna stran krila je bila grdo deformirana, zares grdo, za vse pa je bila kriva le nekaj cm dolga vejica, ujeta med vrvice padala. Katja je sicer takoj stabilizirala let, ravno dovolj obremenila levo stran, da je letela naravnost in še vedno dovolj hitro, da bi padalo ne prešlo v zastoj. Vlečenje vrvic ni pomagalo, tudi cukanje stabilizatorja ne, krilo je bilo še vedno enako “zategnjeno” in ni prav hotelo leteti. Ne vem več natančno, kaj je govoril Rok v postajo, ko ji je skušal pomagati, a Katja je bila čisto prezaposlena, da bi kaj odgovorila, niti nismo prav vedeli, če nas sploh sliši. Svoje so dodali še ne najbolj idealni za letenje, dokaj razbito ozračje, pa verjetno še kakšen rotor zaradi zahodnika in vsi ostali smo jo bolj ali manj v krču in strahu nemo opazovali...

Odločila se je za zasilni pristanek na enem od spodnjih travnikov, poleg rezerve verjetno edini možni izhod, vendar je prvi minimalni zavoj v desno (deformirano) stran povzročil popolno izgubo vzgona in negativno. Kaj se je

dogajalo naslednjih nekaj sekund, vam težko opišem, padalo se je divje vrtelo proti tлом, vmes zastalo, pa se ponovno zagnalo, Rok se je poleg mene v postajo drl »REZERVA, REZERVA!!!!«, z Bojano sva izmenično ponavljala »SHIT, SHIT, SHIT!!!!«, padalo s Katja pa je izginilo nekje za hišami, gozdom in električnimi drogovi ...

Sledilo je nekaj sekund popolne tišine, v naslednjih nekaj sekundah pa smo se zbasali v avto in dobesedno oddrveli proti pristanku, vmes pa po postaji nenehno klicali »Katja, si OK?«, »Robin, vidiš kje Katjo?«, vendar je ostala nema... Vozil sem tako, da je Roka začelo skrbeti še za nas, ko mi je nekje na treh četrтинah poti zazvonil GSM... »Ja, Damjan, smo na poti, še malo pa bomo pri njej, misliš, da bi morali poklicati rešilca ?« sem zdrdral v slušalko, on pa meni: »Samo brez panike, s Katjo je vse OK, sva se slišala po telefonu in se smeji, pravi, da jo je proti pristanku edino malo vrtelo !!« ..... »KAJ ?????«

S Katjo je bilo res vse OK, nekako je kontrolirala negativno, zgrešila hiše, zgrešila električne žice, posejane vse okoli, zgrešila drevo in pristala na noge, kot da bi stopila s stopnice. Ko smo prišli do nje, je skakljala okoli svojega sedeža in plezala po lestvi ter snemala vrvice, ki so se ulovile na nekaj spodnjih vej stare-

ga hrasta – kar nam je po nekaj minutah z veliko pomočjo Janeza in Klemena uspelo. Ko smo se peljali proti pristanku, se nam je smejalo vsem, smejalo na vsa usta, tako kot takrat, »ko ti vse dol pade«!

Katja ni javila takoj, da je OK, ker je imela postajo prazno, Robin tudi ni javil, da je OK (čeprav je to takoj in lepo videl z zraka), ker postaje sploh ni imel, jaz pa sem se zaklel, da če vidim še koga brez postaje na startu, ga prebutam kar sam.

## Če na koncu še enkrat povzamemo nauk zgodbe:

- *preglejte svoje padalo pred vzletom, poravnajte vse vrvice, če je le možno, ga dvignite v zrak in ponovno spustite*
- *raje trikrat kot samo enkrat ali celo nobenkrat...*
- *če se vam pri vzletu kdo zadere “STOP!”, če je le možno, takoj prekinite vzlet, “parkirajte” v grmovju ali na drevju, dokler je še čas ...*
- *vedno letite s prižgano in napolnjeno postajo, stvari so s trdnih tal ali z drugega padala lahko videti drugačne kot z vašega sedeža - in nikoli ne moremo vedeti, kdaj bomo najbolj potrebovali pomoč ali nasvet...*
- *in pa NE BOJTE se uporabiti rezerve, kadarkoli se vam zdi potrebno...*

Pripravil: Matej Voh, DJP Lintvar



ZAČETNIŠKE...

## Uvedba trošarin za JP

Za večino je to bil le lep sončen dan, z običajnimi težavami in majhnimi dozami veselja, ki ga pač ponuja življenje, v nenehnem drvenju po življenjski poti, v upanju, da ne srečajo sami sebe. Tudi sam sem žal ujet v ta kolut nezprosnega drvenja in v pomanjkanju časa za jadralsko padalstvo, a ker je želja po tem čudovitem športu močna, mi vsake toliko le uspe najti čas in vem, da se bom v prihodnosti močno trudil, da bo moja knjižica letenja datumsko pogosteje popisana in da bodo dnevi, kot je bil 29.06.2011, na Lijaku, večkrat zapisani v mojem srčnem koledarju.

Ker sem začetnik v tem športu, se vse skupaj začne že noč prej z nemirnim spancem, ki je pogojen z velikimi pričakovanji naslednjega dne. Ko se jutraj srečamo s klubskimi prijatelji in vidiš zadovoljne obraze, ki so posledica dejstva, da nam je uspelo najti čas in da je pred nami dan, ki je v celoti namenjen jadralskemu padalstvu, pač ne moreš biti nič drugega kot vesel in te ta pozitivna energija kar ponese skozi dan.

Zame je bil to sproščen dan, v upanju po dobrem letenju, po konstruktivnih Damjanovih kritikah in mogoče po kakšni pohvali, ki so sestavni na poti do

dobrega samostojnega pilota jadralskega padala, ki ima ljubezen do tega športa naravnano predvsem skozi varnost ter umirjene in preudarne odločitve. Seveda mi to v celoti še ne uspeva (poudarek na umirjene in preudarne odločitve), ampak dejstvo je, da se še učim in verjamem, da mi bo v prihodnosti uspelo. Zopet za druge je bil to dan resnice, saj so opravljali izpit za pilota jadralskega padala in ravno tu sem videl svojo priložnost, da razširim svoje znanje in v praksi dejansko vidim, kako sam izpit poteka.

Tako sem se »prišlepal« na Mateja in Nejca, ki sta imela izpitni dan, in že v prvem letu smo spoznali, da ni enostavno iz šolskega kroga pristati v označen del (50X50m), v katerega mora tečajnik pristati, če želi uspešno opraviti izpit – seveda, da se razumemo, pa ni uspešen pristatek vse, kar mora opraviti. Dan je z Igijevo pomočjo in njegovim kombijem, ter pod Damjanovim budnim očesom potekal normalno, tako sem užival in izkoriščal ta prijeten dan, hrana mi je jadralsko padalstvo, pijačo pa je zaradi neznosne vročine treba kupiti in za to je tukaj Igijev bife. Tako je prišel četrti let omenjenega dne (dvanajsti višinc), ki sem ga maksimalno izkoristil, saj sem v

zraku užival dve uri 46 minut. Na trenutke je bila borba za obstanek, drugače pa je termika lepo delala in sem pletel in pletel levo, desno gor in dol in spletel lep šal za svojo dušo. Da je bil dan še bolj popoln, so vsi klubski prijatelji uspešno opravili izpit za samostojnega pilota jadralskega padala, za kar jim ob tej priložnosti iskreno čestitam in jim želim dolgo in varno kariero. Dan se je zaključil z iskrenim veseljem in zasluženico pico, Matej pa mi je ob koncu dneva, ko je zbiral denar za pijačo in večerjo od novopečenih pilotov, hotel zaračunati 25 evrov, na račun česar je kasneje nastala šala – »trošarina za vsake polne pol ure v zraku znaša 5 evrov in se plača Mateju na roke«.

Življenje je prekratko, da bi ga jemali polovičarsko, da bi potencirali probleme, ki to sploh niso, in da ne bi uživali v vsakem dnevu, ki nam je dan. Vem, da je to težko, pa vendar smo jadralski padalci ljudje, ki razmišljamo drugače, ker cenimo svobodo, ki nam je dana, kjer ni prostora za prepotentnost. In ravno zato je v vaši družbi tako prijetno.

Pripravil: Bojan K., DJP Lintvar



Presegati meje mogočega - pomagati drugim sta ideala tistih, ki si delimo nebo.  
Ker vemo, da sta to tudi tvoja ideala, te vabimo na tekmo organizirano v pomoč človeku,  
ki je dosegel nemogoče: SIMONU VOGRINCU.

# Dobrodelni Festival Prostega Letenja

Letim za SimonaF

**TOLMIN**  
**27.- 29. 7. 2012**  
**KAMP GABRJE**  
rezervni termin: 3.- 5. 8. 2012

● **LIGA ADRENALIN 2012**  
tekmovanje FAI 2. razreda

● **XC PRELETI**  
rekreativno tekmovanje v preletih  
(nagrade za najboljši, najizvirnejši polet)



TESTIVAL padalske opreme  
SREČANJE PARAMOTORCEV  
SEJEM RABLJENE OPREME...  
»Za kulturni program bo poskrbljeno«



**CAMP GABRJE**  
www.camp-gabrje.com

DRUŠTVO  
**ADRENALIN**  
PARAGLIDING TEAM  
GORNJE POSOČJE



**HIKE & FLY**  
ali samo  
**HIKE**

Vse info na:

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

Zveza za prosto letenje Slovenije bo za vsakega prijavljenega udeleženca v fond za Simona dodatno nakazala 5 EUR.  
Pozivamo vas, da se akcije »Letim za Simona« udeležimo v čim večjem številu.



# NOVA REŠEVALNA PADALA KIMFLY

**K28 - K33 - K38**

**Padanje 4,2 m/s (100 kg)**



**[www.kimfly.si](http://www.kimfly.si)  
KIMFLY, Pot na Črno 28, Vodice  
041 677 595**



## REKLAMA triple seven 777