



IKAR

MAREC 2013



KIMFLY

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

Padanje 4,2 m/s (100 kg)

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

**NOVOST MINIWING
HUSKY**

2,5 kg - 43 km/h

**GPS VARIO
SKYTRAXX 2.0**

**ČELADE
INSTRUMENTI**

RADIJSKE POSTAJE

GO-PRO HD kamera

ACTION PRO HD kamera - 249 evr

POPRAVILA

TEHNIČNI PREGLEDI

PRELAGANJE REŠEVALNIH PADAL

ŠOLA ZA PILOTE, T, U - POOBLASTILA

INDENPENDENCE

ICARO

WINGS OF CHANGE - skyman

TEAM FIVE

BRÄUNIGER

SUP AIR

WWW.KIMFLY.SI

Pot na Črno 28, VODICE

041 677 595

Jadralna padala in oprema

HOT!



X-dreamfly.ch

Rezervna
padala
X-ONE

PARATECH.CH

Peace of Mind

Reversible
sedež

R1



ROOK



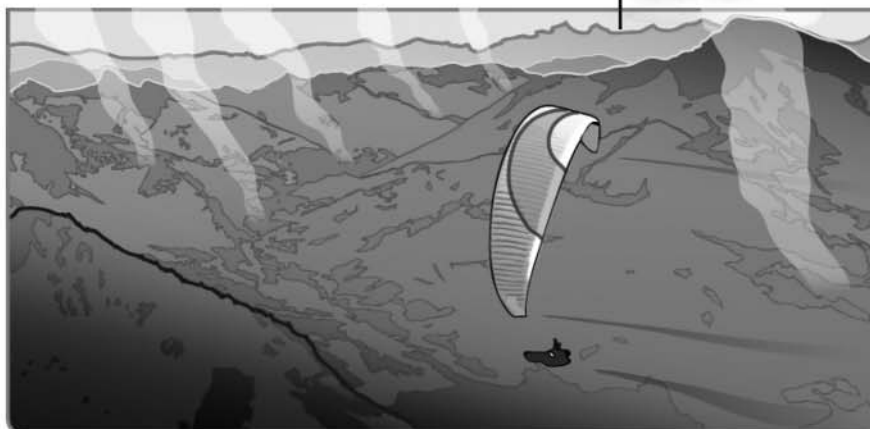
high performance gliders

Usport2

EN D

U Prime

EN A



Zastopa in prodaja

041 953 370

jelkin.hram@siol.net



PARAGLIDING CENTER JELKIN-HRAM.COM

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



Koledar tekmovanj in prireditev v 2013

Pripravil : Srečko Jošt

JADRALNO PADALSTVO		
Datum	Ime dogodka	Kraj (država)
MAREC		
01 Mar - 03 Mar 2013	La Ceja	Tapalpa (Mehika)
02 Mar - 03 Mar 2013	PGA-Slovenian Open	Nova Gorica (Slovenija)
06 Mar - 10 Mar 2013	Paragliding Winter Cup	Nova Gorica (Slovenija)
07 Mar - 10 Mar 2013	Campeonato Argentino Cuchi Corral	La Cumbre (Argentina)
08 Mar - 10 Mar 2013	Stubai Cup	Stubaital (Avstrija)
08 Mar - 10 Mar 2013	PGAWC-Thailand Youth Para. Accuracy Princess's Cup	Kao Yai ,Suphanburi Province (Tajska)
15 Mar - 18 Mar 2013	Mexico Nationals - Tuxpan/Guerrero	Tuxpan - Guerrero (Mehika)
23 Mar - 24 Mar 2013	PGA-Zlatibor Acc-Ski Cup, 1st Round of Serbia League	Zlatibor (Srbija)
23 Mar - 26 Mar 2013	Drama XC Warm Up	Pyrgoi, Drama (Grčija)
28 Mar - 30 Mar 2013	PGA-Borneo Open	Ranau (Malezija)
28 Mar - 01 Apr 2013	Trofeo Montegrappa	Borso del Grappa (Italija)
30 Mar - 31 Mar 2013	PGA-Beograd Open, 2nd Round of Serbia League	Beograd (Srbija)
APRIL		
05 Apr - 07 Apr 2013	Vršac Open, 1st Round of Serbia League	Vršac (Srbija)
06 Apr - 07 Apr 2013	PGA-Open Bauyrzhan Momyshuly Paragliding Accuracy Cup	Taraz (Kazahstan)
06 Apr - 07 Apr 2013	Aspraggeloi Open	Aspraggeloi, Ioannina (Grčija)
13 Apr - 14 Apr 2013	Hohe Wand Pokal	Hohe Wand (Avstrija)
13 Apr - 20 Apr 2013	World Cup Brazil	Baixo Guandú (Brazilija)
19 Apr - 21 Apr 2013	Paraštajerka-SLO liga	Frankolovo (Slovenija)
19 Apr - 21 Apr 2013	Greek League (PG)	Kalavryta (Grčija)
20 Apr - 21 Apr 2013	Staufen-Cup	Andelsbuch (Avstrija)
20 Apr - 21 Apr 2013	CRO liga	Radoboj (Hrvatska)
24 Apr - 27 Apr 2013	Greda XC Open	Hrvace (Hrvaška)
26 Apr - 28 Apr 2013	Sokolica XC Open, Prepwc, 2nd Round of Serbia League	Kosovska Mitrovica (Srbija)
27 Apr - 30 Apr 2013	Mosel Open 2013	Mosel River Site (Nemčija)
27 Apr - 30 Apr 2013	Soča Open Valley	Tolmin (Slovenija)
30 Apr - 12 Maj 2013	May Open Cup Turan	Tuva, Turan (Rusija)
MAJ		
02 Maj - 05 Maj 2013	PGAWC-Thailand Paragliding Accuracy Princess's Cup	Kao Yai ,Suphanburi Province (Tajska)
04 Maj - 05 Maj 2013	CRO liga	Hrvace (Hrvaška)
06 Maj - 12 Maj 2013	Greek Championship(PG)	Mt Kanala (Grčija)
08 Maj - 13 Maj 2013	Open Championship of Saint-Petersburg and Leningrad Oblast	St. Petersburg (Rusija)
09 Maj - 12 Maj 2013	Super paragliding festival	Kössen (Avstrija)
10 Maj - 12 Maj 2013	ParaSmuk-SLO liga	Semič (Slovenija)
10 Maj - 12 Maj 2013	Knjaževac Open, 3rd Round of Serbia League	Knjaževac (Srbija)
17 Maj - 20 Maj 2013	Franz Wanger Open	Pfonden (Nemčija)
18 Maj - 19 Maj 2013	CRO liga	Kalnik (Hrvaška)
24 Maj - 26 Maj 2013	Adrenalin-SLO liga	Kobarid (Slovenija)
26 Maj - 01 Jun 2013	Campionati Italiani Parapendio	Monte Valinis (Italija)
26 Maj - 01 Jun 2013	Offene Hessenmeisterschaft	Greifenburg (Avstrija)
JUNIJ		
06 Jun - 16 Jun 2013	PGA-Russian Open Championship	Samara (Rusija)
08 Jun - 15 Jun 2013	Nordic Paragliding Open	Vaaga (Norveška)
13 Jun - 16 Jun 2013	Ratitovec open	Železniki (Slovenija)



15 Jun - 16 Jun 2013	PGA-Vidovdanski Kup, 3rd round of Serbia League	Kosovska Mitrovica (Srbija)
20 Jun - 23 Jun 2013	Iceland PG Nationals	Reykjavik (Islandija)
20 Jun - 23 Jun 2013	Poggio Bustone Cup Trofeo Cerroni	Poggio Bustone (Italija)
22 Jun - 29 Jun 2013	World Cup France	Val Louron (Francija)
23 Jun - 29 Jun 2013	Rat Race Paragliding Competition	Ruch, Oregon (ZDA)
29 Jun - 30 Jun 2013	Greek League (PG)	Santomeri (Grčija)
29 Jun - 30 Jun 2013	CRO liga, PGA-CRO liga	Japetič (Hrvaška)

JULIJ

01 Jul - 07 Jul 2013	British Paragliding Open, Portugal	Manteigas - Serra da Estrela (Portugalska)
03 Jul - 07 Jul 2013	Sičevo Open, National Champs, 4th Round of Serbia League	Niš (Srbija)
13 Jul - 26 Jul 2013	13th FAI World Paragliding Championship	Sopot (Bolgarija)
25 Jul - 04 Aug 2013	PGA-World Games	Cali (Kolumbija)
28 Jul - 02 Avg 2013	SLO, CRO Open	Tolmin (Slovenija)
28 Jul - 02 Avg 2013	Swiss Open Meiringen	Meiringen (Švica)

AVGUST

01 Avg - 04 Avg 2013	Palz Alzace Open	Felling/Oderen (Francija)
02 Avg - 08 Avg 2013	Pre European, Serbia Kopaonik, FYR Macedonia Championships	Raška (Srbija)
03 Avg - 04 Avg 2013	Petzen Open	Bleiburg (Avstrija)
03 Avg - 04 Avg 2013	PGA-Prijepolje Open, 4th Round of Serbia League	Vršac (Srbija)
03 Avg - 09 Avg 2013	Belgian Paragliding Open	Disentis (Švica)
10 Avg - 17 Avg 2013	World Cup Serbia	Raška (Srbija)
10 Avg - 17 Avg 2013	Skynomad Open	Sopot (Bolgarija)
11 Avg - 18 Avg 2013	Brašov Open	Brašov (Romunija)
25 Avg - 27 Avg 2013	Kraljevo Open, 6th Round of Serbia League	Kraljevo (Srbija)

SEPTEMBER

01 Sep - 07 Sep 2013	World Cup Turkey	Erzincan (Turčija)
07 Sep - 08 Sep 2013	PGA-Niška Banja Open, 5th Round of Serbia Acc League	Niš (Srbija)
07 Sep - 08 Sep 2013	CRO liga	Buzet (Hrvaška)
20 Sep - 22 Sep 2013	PGAWC-Vršac Open&PreEuropean	Vršac (Srbija)
27 Sep - 29 Sep 2013	PGA World Cup-Transylvania Romanian Paragliding Acc. Cup	Baile Tusnad (Romunija)

OKTOBER

12 Okt - 13 Okt 2013	PGA-CRO DP	Radoboj (Hrvaška)
----------------------	-------------------	-------------------

JADRALNO ZMAJARSTVO

Datum	Ime dogodka	Kraj (država)
--------------	--------------------	----------------------

MAREC

04 Mar - 09 Mar 2013	Peñon Clasic Race	Valle de Bravo (Mehika)
13 Mar - 17 Mar 2013	Aeros Winter Race	Ajdovščina (Slovenija)
20 Mar - 24 Mar 2013	Mt. Itajiki Spring Flight	Itajiki (Japonska)
28 Mar - 31 Mar 2013	Open Internacional de Ala Delta Sierra de Cádiz	El Bosque - Cadix (Španija)
28 Mar - 01 Apr 2013	Trofeo Montegrappa	Borso del Grappa (Italija)

APRIL

06 Apr - 07 Apr 2013	Kulmcrosscountry	Stubenberg (Avstrija)
13 Apr - 14 Apr 2013	Hohe Wand Pokal	Hohe Wand (Avstrija)
14 Apr - 20 Apr 2013	Dalby Big Air	Dalby Airport (Avstralija)
25 Apr - 28 Apr 2013	27th Trofeo Valerio Albrizio	Laveno (Italija)

MAJ

17 Maj - 23 Maj 2013	Flytec Championship	Americus, Georgia (ZDA)
26 Maj - 01 Jun 2013	38th Offene Hessenmeisterschaft	Greifenburg (Avstrija)
30 Maj - 02 Jun 2013	International Alpen Open	Gnadenwald (Avstrija)

JUNIJ

02 Jun - 08 Jun 2013	Danish open nationals HG	Fasterholdt (Danska)
06 Jun - 09 Jun 2013	5th King Ludwig Open - Int. South-German Championship	Tegelberg (Nemčija)



JULIJ		
06 Jul - 13 Jul 2013	French Hang-Gliding Championships	Annecy (Francija)
07 Jul - 13 Jul 2013	Slovenia Open, Adriatic Sea Breeze	Ajdovščina (Slovenija)
19 Jul - 27 Jul 2013	Campeonato de España, Abierto Internacional de ala Delta Piedrahita	Piedrahita (Španija)
21 Jul - 27 Jul 2013	HG Challenge	Greifenburg (Avstrija)
27 Jul - 31 Jul 2013	Monte Cucco International Trophy	Sigillo (Italija)
28 Jul - 03 Avg 2013	Catalan Cup & Belgian HG Nationals - Ager	Ager (španija)
AVGUST		
04 Avg - 10 Avg 2013	British Hang Gliding Nationals and Ager Open	Ager (Španija)
12 Avg - 18 Avg 2013	Kobala Open	Tolmin (Slovenija)
12 Avg - 18 Avg 2013	Kruševo Open	Kruševo (Makedonija)
SEJMI, PRIREDITVE		
Datum	Ime dogodka	Kraj (država)
MAREC		
08 Mar - 10 Mar 2013	Stubai Cup	Stubaital (Avstrija)
28 Mar - 01 Apr 2013	Trofeo Montegrappa	Borso del Grappa (Italija)
MAJ		
09 Maj - 12 Maj 2013	Super paragliding festival	Kössen (Avstrija)
JULIJ		
06 Jul - 07 Jul 2013	Parababa	Kupres (BIH)
SEPTEMBER		
19 Sep - 22 Sep 2013	Coupe Icare	St. Hillaire (Francija)
OKTOBER		
	Air Games	Oludeniz (Turčija)

Vabilo na skupščino ZPLS

V skladu s statutom ZPLS sklicujemo redno letno skupščino ZPLS. Skupščina bo v petek, 5. aprila 2013 v zgornjih prostorih gostišča Pod Jenkovo lipo v Gradu pri Cerkljah, s pričetkom ob 18. uri.

Dnevni red:

1. *Otvoritev skupščine*
2. *Izvolitev organov skupščine*
3. *Letno poročilo predsednika*
4. *Finančno poročilo*
5. *Poročilo nadzornega odbora*
6. *Finančni načrt za 2013*
7. *Program dela za 2013*
8. *Izvolitev novega člana UO – predloge pošljite na e-mail naslov info@sffa.org*
9. *Sprejemanje Pravilnika o finančno materialnem poslovanju in Poslovnika skupščine*
10. *Razno*

V kolikor se skupščine ne bo udeležil predsednik društva, je potrebno prinesiti s seboj pooblastilo predsednika.

Vabljeni!

za UO ZPLS: Srečko Jošt

**OBNOVITVENI SEMINAR ZA POOBLASTILA UČITELJ IN PILOT TANDEMA
ter USPOSABLJANJE IZ PRVE POMOČI
bo 15. marca ob 17. uri v Vodicach. Potrebna predhodna prijava na: kimfly@siol.net**

ROLDANILO KOLUMBIJA

PWC Superfinal 2012

Letošnji superfinale je potekal med 16. in 26. januarjem 2013 v mestecu Roldanillo. Slednje leži v osrčju Kolumbije in na obrobju doline Cauce. Po izkušnjah iz leta 2011, ko je na istem mestu potekalo že navadno PWC tekmovanje, smo se vsi tekmovalci zavedali, da bo tekmovanje izredno naporno in dolgo.

In res, v desetih tekmovalnih dneh je bilo uspešno izpeljanih kar devet dirk! Drugi tekmovalni dan je bil prekinjen v zraku, saj smo bili zaradi neposrečeno izbrane discipline, ki je peljala ravno v smer bližajoče nevihte, prisiljeni hitro pristati.

Zaradi pretečega hrbtnega vetra na startu smo se vsak dan odpravljali na slednjega že ob 7:30 uri, v zrak pa so nas spustili že ob 10:30 uri. Za evropske razmere neobičajno tukaj nikoli ni bilo problem pobrati ob tako zgodnji uri. Letelo se je vse do 16. ure in ker nikoli nismo imeli

organiziranega pristanka/cilja v Roldanillo, je sledila dolga vožnja domov. Tako smo se praviloma vračali v »office« okoli 17. ure. Sledilo je oddajanje »trackov«, hrana in šele nato počitek z obveznim pisanjem »reportov« in javljanjem v domovino. Tako smo praktično živeli vseh deset dni! Utrujenost je pustila posledice na vseh udeležencih tekmovanja, zaradi česar ob večernih urah praktično ni bilo prisotnega nobenega pilota v centralnem parku, kjer se je venomer kaj dogajalo.

Na omenjeno tekmovanje se je kvalificiralo 135 tekmovalcev iz 27 držav. Med njimi sva bila tudi dva Slovenca, Dušan Orož in jaz. Ekipi se je pridružil kot pomočnik in kot rekreativni padalec, zadnja leta nepogrešljivi, Stane Jakopič.

Tekmovalne discipline v dolžinah med 80 in 120 km so potekale v kombinaciji

hribovskega in ravninskega letenja. Zelo dobri letalni pogoji so omogočali varno in tudi izredno hitro letenje. Na pomembnost tega tekmovanja priča dejstvo, da so nekateri največji proizvajalci padal razvili in testirali nove tekmovalne modele. Poleg Axisa in Swinga so bile praktično vse oči uprte v novega Gin Boomerang 9. Slednji so prišli s kompletno testno ekipo in poželi velik uspeh, saj je prav z njim zmagal Italijan Aaron Durogati. V ženski konkurenci je zmagala prav tako Italijanka, sicer članica slovenskega JP kluba Adrenalin, Nicole Fedele (Niviuk IP6)!

Midva z Dušanom sva skozi celo tekmovanje letela dobro. Dosegla tudi nekaj dobrih dnevnih rezultatov, vendar se je v zadnjih dveh dneh sreča poigrala z nama in tako pokvarila skupni rezultat. Tako sem sam zasedel 25., Dušan pa 43. mesto.



Skozi celo tekmovanje je burilo duhove letenje nad pogorišči polj s sladkornim trsom. Glavni kmetijski pridelek v dolini Cauce po žetvi redno zažigajo in s tem bogatijo polja za naslednje žetve. Seveda smo tovrstna pogorišča spretno izkoriščali, saj so bila zanesljiv pokazatelj termičnega dviganja. Na tretji dirki pa je sodu izbilo dno. Pred tretjo obratno točko je bilo prav gotovo največje pogorišče, kot sem ga videl v vseh desetih dneh. Merilo je vsaj pet hektarjev. Za povrh tega je bilo še zelo aktivno, z močnimi plameni, ki so švigali visoko v zrak. Seveda so se vsi zapodili proti njemu, vendar pa se je po vstopu v močan dim začel pravi »rodeo«. Sam sem imel priložnost vse to opazovati iz neposredne bližine. česa takega v življenju še nisem videl. Zgroženo sem opazoval, kako je mečkalo padala, jih vrtelo, premetavalo in kot katapult izstrelilo visoko v zrak. Po kasnejšem pripovedovanju je bilo rekordno izmerjeno dviganje kar 20m/s. Kot rečeno, zgroženo sem opazoval dogajanje in ni mi bilo jasno, kako razmišljajo nekateri tekmovalci, ki so kljub videnemu brezkompromisno odleteli v gost dim. Vse za čast in slavo!!!

Sam se za tovrstni podvig nisem odločil in z deficitom (-1000 višinskih metrov) odpeljal proti cilju, ki je bil oddaljen še 54 km.

Za konec je prav, da nekaj besed namenim sami organizaciji tekmovanja. Lahko rečem, da je celo mesto živelo za to tekmovanje. Otvoritev tekmovanja je bila resnično veličastna. V slogu pravega brazilskega Ria smo imeli pravi karneval z našemljenimi »mimohodniki«, v katero

smo bili vključeni vsi tekmovalci, ki smo hodili za našimi nacionalnimi zastavami. Strogi mestni center je bil v ta namen tudi zaprt za promet. Tudi organizacija med samim tekmovanjem: prevozi, pobiranje, »lunch« paketi, itd., je delovala brezhibno. Pika na i pa je bila tudi razglasitev zmagovalcev in podelitev nagrad,

ki se jo je udeležil tudi župan mesta kot slavnostni govornik. Seveda se je na trgu, kjer se je podelitev dogajala, spet zbralo nekaj tisoč gledalcev, ki so glasno ploskali in vzklikali vsakemu izmed tekmovalcev na podiumu.

Tekst in slike: Jurij Vidic



ZMAJARSKO SVETOVNO PRVENSTVO

Zmajarska elita na peklenški tekmi

Devetnajsto zmajarsko svetovno prvenstvo bo vsekakor zapisano v zgodovino. Kar 104 tekmovalci so leteli kar 161 000km, povprečno 1548 km na pilota. Statistika je tako dobra, da nam jo zavidi celo piloti jadralnih letal.

Iz Forbesa, kjer se je odvijala tekma, smo opazovali ogromne gozdne požare zaradi strel, ki so divjali le 35 km stran, manjše

peščene tornade »dust devile« in nevihte brez dežja. Vseeno smo uspeli izvesti tekmo, ki prekaša vse tekme v zgodovini zmajarstva.

En teden pred tekmo sem bila »štarter«, pobiralec »dollyjev« (konstrukcija, na kateri zmaj leži pred vzletom), varnostna komisija, skratka »ground support« v eni osebi. Moje upanje o letenju je postalo le

še utvara. Delu ni bilo videti konca, še zlasti ko se je začelo svetovno prvenstvo. Zjutraj sem delala na liniji kot »dolly girl«, kar pomeni, da pomagaš pilotom na »dolly«, preveriš vpetje karabina, nožno vpetje, čelado in s pogledom na hitro pregledaš zmaja, da ni odpeta zadruga, da so rebra dobro zatakknjena, in nato ostaneš s pilotom, dokler ni pripet za letalno napravo dragonfly, s katero ga potegnejo približno 400 m visoko.

Ko so bili vsi piloti v zraku, sem se odpravila pobirat ameriško ekipo. Leteli so zelo dobro in na koncu osvojili skupno drugo mesto.

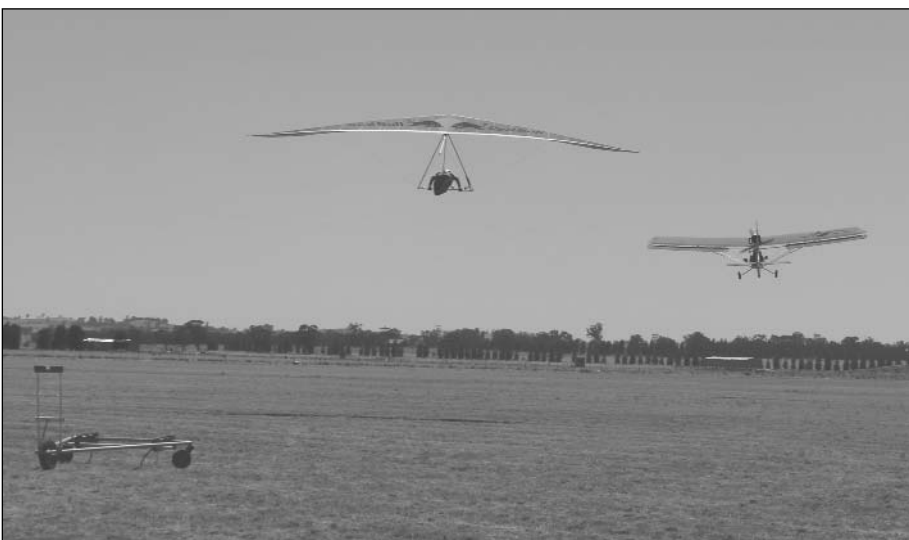
Peti in šesti dan so zaradi premočnega vetra prekinili tekme. Že vleke so bile katastrofalne, a na srečo brez poškodb. Šesti, peklenški dan, nas je stal srebrne kolajne, saj je Primož Gričar ostal brez točk. Zaradi premočnega vetra je več kot pol ure po ustavljeni tekmi zasilno pristal in s tem kršil prepovedan zračni prostor. Na ta dan je ostalo brez točk kar šest pilotov: Primož Gričar (Slovenija), Takashi Sunama (Japonska), Christian Zehetmair (Nemčija), Franz Hermann (Švica), Christian Ciech (Italija) in Joost Eertman (Nizozemska). Vsi so podali pritožbe, ki pa niso bile sprejete.

To je spet sprožilo polemiko o veljavnosti ustavljenih tekem. Ali je pošteno, da pilot, ki je na tleh, prejme isto število točk kot tisti, ki je na 2000 metrih? Pošteno tudi ni bilo do pilotov, ki so vzeli drugi ali tretji čas... Ampak pravila se ne da spreminjati in prirejati med tekmo. Mislim, da bi bilo smiselno, da se v izogib omenjenim nevšečnostim to vprašanje uredi pred naslednjim svetovnim prvenstvom.

Primož je birokracijo in »papirnato krajo« drugega mesta prenesel po moško in se ni prepiral. Z eno ničlo je vseeno priletel do sedmega mesta, kar je vrhunski rezultat.

Matjaž Klemenčič je po prvih dveh neuspešnih dnevih ugotovil letalsko tehniko, ki velja na avstralski ravnini, in si priletel 38. mesto.

Zadnji tekmovalni dan so leteli trikotnik.





Čakala sem jih v cilju in bila presrečna, ko sem med prvimi tremi piloti zagledala Primoževega belega Combata, takoj za njim pa sivomodrega Red Bulla. Avstranci so vsi ponoreli, saj so mislili, da je njihov favorit Jonny Duran. Jaz pa sem hitro prepoznala modre rokave slovenskega dresa in na ves glas evforično, s cmokom v grlu kričala: »Matjaž in Primož, slovenska ekipa je v cilju!«

Najbolj zanimivo je opazovati pilote, ki prihajajo v cilj. Na tem svetovnem prvenstvu smo videli spektakularne zaključke, z eno nesrečo, ki pa se je na srečo končala le z odrgnjenim nosom.

Zmagovalec je bil že četrtič Manfred Ruhmer iz Avstrije, ki se je vsem tekmovalcem na pol v šali zahvalil, da so mu zopet dovolili zmagati. Drugo mesto je osvojil prejšnji svetovni prvak Alessandro Ploner iz Italije, tretji je bil Italijan Filippo Oppici, ki je izjavil, da ne ve, če si to mesto resnično zasluži.

Na veliko razočaranje domačih organizatorjev je bil njihov najboljši tekmovalec Scott šele na osmem mestu, in to z zmagom rivalske firme Airborn. Potolazile so jih ženske, saj so prve tri: Corinna Schwiengershausen (Nemčija), Kathleen Rigg (Anglija) in Tove Heaney (Avstralija) letele nove Moyese Rx.

Na tekmi je bilo skupaj samo osem žensk, od tega sta samo dve leteli z Aerosom. Zelo smo pogrešali divje Rusinje, posebej Julijo Kucherenko, ki je neverjetna konkurenca tudi v skupni kategoriji. Pogrešali pa smo tudi ostale izvrstne pilote, evropske podprvake - slovenske reprezentante, ki se niso uspeli udeležiti tega svetovnega prvenstva.

Ker sem zaradi neletenja postala zelo tečna in depresivna, mi je konstruktor in »tugpilot« dragonflyja Bobby Bailly dovolil, da letim to izjemno letalsko konstrukcijo, dizajnirano za vleko zmajev. Na koncu sem pristala in vzletela že sama.

Po zaključnem žuru sva z Matjažem odšla proti Sydneyju v Stanwell park, kjer sem si tudi jaz privezala dušo s sposojenim Funom in malo pojadrila po avstralskem nebu.

Pripravila: Polona Ježek
Foto: Matjaž Klemenčič

REZULTATI : (samo prvih 10 pilotov)

Primerjava rezultatov brez 5. in 6. ustavljenega dne.

(Povzeto iz OZ reporta: <http://ozreport.com/17.016#3>)

Ko štejejo vsi dnevi:				
#	Name	Nat	Glider	Total
1	Manfred Ruhmer	AUT	Icaro Laminar Z9 14.1	9010
2	Alessandro Ploner	ITA	Icaro Laminar 14.1	8871
3	Filippo Oppici	ITA	Wills Wing T2C 144	8560
4	Attila Bertok	HUN	Moyes Litespeed S5	8531
5	Pedro Luis Garcia Morelli	ESP	Wills Wing T2C	8249
6	Grant Crossingham	GBR	Moyes Litespeed RX3.5	8242
7	Primoz Gricar	SLO	Aeros Combat 13.5 GT	8171
8	Scott Barrett	AUS	Airborne REV 13.5	8131
8	Balazs Ujhelyi	HUN	Moyes Litespeed RS4	8131
10	Antoine Boisselier	FRA	Moyes Litespeed RX3.5	8128

Če ne bi upoštevali 6 tekme, ki je bila ustavljena zaradi premočnih vetrov:

#	Name	Nat	Glider	Totals without T6
1	Manfred Ruhmer	AUT	Icaro Laminar Z9 14.1	8175
2	Primoz Gricar	SLO	Aeros Combat 13.5 GT	8171
3	Alessandro Ploner	ITA	Icaro Laminar 14.1	8066
4	Attila Bertok	HUN	Moyes Litespeed S5	7835
5	Filippo Oppici	ITA	Wills Wing T2C 144	7791
6	Christian Ciech	ITA	Icaro Laminar 14	7641
7	Pedro Luis Garcia Morelli	ESP	Wills Wing T2C	7418
8	Grant Crossingham	GBR	Moyes Litespeed RX3.5	7400
9	Paris Williams	USA	Aeros Combat GT 13.5	7365
10	Scott Barrett	AUS	Airborne REV 13.5	7361

Če ne bi upoštevali 5 in 6 tekme (obe sta bili ustavljeni):

#	Name	Nat	Glider	Totals without T5 and T6
1	Manfred Ruhmer	AUT	Icaro Laminar Z9 14.1	7266
2	Primoz Gricar	SLO	Aeros Combat 13.5 GT	7265
3	Alessandro Ploner	ITA	Icaro Laminar 14.1	7158
4	Paris Williams	USA	Aeros Combat GT 13.5	7076
5	Attila Bertok	HUN	Moyes Litespeed S5	6998
6	Grant Crossingham	GBR	Moyes Litespeed RX3.5	6970
7	Filippo Oppici	ITA	Wills Wing T2C 144	6885
8	Christian Ciech	ITA	Icaro Laminar 14	6735
9	Pedro Luis Garcia Morelli	ESP	Wills Wing T2C	6715
10	Scott Barrett	AUS	Airborne REV 13.5	6581

STATISTIKA TEKME

NAREDIL JO JE BRUCE WYNNE, KI JE BIL ODGOVOREN ZA VARNOST NA TEKMI.

PILOTI / Pilots	104
PILOTI DRAGONFLYJEV / Tug pilots	11
POLETOV/Launches	1430
LETENA RAZDALJA / Distance flown	161,000 km
RAZDALJA/PILOTA / Distance/ pilot	1548 km
POV. HITROST PILOTOV KI SO PRIŠLI DO CILJA /Average speed of goal makers	50.4 km/h
NALETENIH UR /Hours flown	4576 hours
URA/PILOTA /Hours / pilot	44
PREVOŽENIH KM(POBIRANJE) /Pick up driving	66000 km
VREDNOST ZMAJEV / Value of Gliders	\$ 1.04 mil
DRAGONFLYJI /Tugs \$	0.8 mil
BUBA+INSTRUMENT/Harness + instruments	\$ 0.28 mil
POVPREČNO STOPINJ	42°C

TEKMOVALCI IN PRELETAŠI

Argentina 2012 ali kako uhoditi čevlje

Me je »tršica« v šoli poklicala pred ogromen zemljevid sveta in moral sem pokazati, kje je Brazilija. Aha, tu je Južna Amerika, Brazilija pa bo nekje ... Kje že? Bolj spodaj, levo, desno? No, kar nekaj časa sem potreboval, da sem jo odkril. Kje pa je že Argentina? Nekje ob Čilu. A ima obalo Atlantika, Pacifika ali oboje? Pri podrobnostih se vedno nekako zatakne, čeprav se tujcem dostikrat posmehujemo, ko ne vedo, kje je Slovenija. Pa vemo, kje na primer leži v ZDA Idaho? Jože iz mojega društva že, ker je bil tam, in morda še kakšna izjema. Je že tako, da največ o tem našem svetu izveš, če si ga sam ogledaš. Vse drugo (kako je kje nevarno, kako so tam pa tam prijazni ali neprijazni, kako je nekje poceni ali drago, koliko ur potuješ do kam... so ponavadi sami stereotipi).

In tako nas gre konec novembra sedem Slovencev in en Hrvat pogledat, kako je s to Argentino. Smo v dveh skupinah, v vsaki po štirje. Moja, v kateri so zraven še Andrej E., Boštjan S. in Stojan K., odpotuje kak dan pred Bujanom, Gregorjem P., Miho S. in Petrom Š. Bom v zapisu uporabljal kar ta imena, čeprav nam je Andrej vsem dodelil vzdeveke in sicer: Bombarder, Jegulja, Gotofje, Erzo, Nevidni, Skoznalijaku, Gorskik in Optik. Kateri vzdevek pripada komu, pa kar sami presodite.

V Madridu hitro ugotovimo, da povprečna hitrost letal precej pade, če vključiš čakanja na letališčih. Madridsko letališče je ogromno in terminale povezuje podzemna železnica. Ko ugotovimo, kam in kako, nam do odhoda letala ostane še ogromno časa in jo mahneмо v mesto kaj pojest in popit. Poslovni del Madrida je dolgočasen, brez pravih restavracij. Trije smo si pred potovanjem omislili novo obutev (samo Erzo ne; kje jo je on dobil, naj sam pove, je pa nekdo ostal bos), ki nas vse malo žuli, in tako raje gremo na podzemno, da nas popelje v prijaznejšo četrt. Vlak nam odpelje pred nosom. Med čakanjem na naslednjega se malo poslikamo. Da smo turisti, se tako ali tako ne da skriti. Pribrzi naslednja kompozicija. Med vkrcavanjem prijazen možak opozori Boštjana na

madež na ramenu. Seveda je to le del zarote žeparjev, saj Boštjanu med ugotavljanjem, od kod madež (mu ga je napravil kar nepridiprav), drug žepar ukrade denarnico. Vsi smo že v vagonu, vrata se zapirajo, ko Boštjan ugotovi, da nekaj le ni v redu. V zadnjem trenutku se požene za žeparjem in skozi okno vidimo, kako teče za prevarantom. Pozneje nam pove, da ga je dohitel, ga zbil na tla in ga mikastil, dokler se ni prikazal pomočnik in odvrnil njegove denarnice. Po neprijetnem dogodku nam paelja in pivo nista tako prijala. Za zaključek sem hotel na letališču kar skozi šipo v trgovino. Steklo je nadomeščalo zunanjo steno in je bilo zloščeno v nulo, na njem pa nobene oznake ali nalepke. Grda črna buška mi je ostala še nekaj dni.

Let čez Atlantik je dolg. Potem moramo preleteti še Južno Ameriko počez, saj je naša vmesna postaja Santiago, Čile. Iberia škrтари, letalo pa se zdi, da ne bo več dolgo v uporabi. Na zadnjem letališkem postanku v Cordobi nas pričaka računalniški mrk, tako da moramo kar nekaj časa čakati, da nam lahko poskenirajo face in prstne odtise. Do našega cilja, mesteca Merlo, ki nam dobrodošlico zaželi z nevihto, prispemo po dveh dnevih potovanja.

Hotel je prijeten, z bazenom. Razočaran-
Foto: Vsi udeleženci

je je le zajtrk. Marmelada, maslo, nekaj, čemur bi pogojno rekli kruh in čaj ali kava. In to vsak dan isto! Natararica privleče maslo kar iz žepa predpasnika - da je bolj mehko. Tistega kruha pa niti velika papiga, ki jo imajo v preddverju, ne mara. Mi je skoraj odgriznila prst, ko sem ji ga ponudil.

Ta južno- in srednjeameriška mesteca (saj ne, da bi jih toliko obiskal) delujejo vsa podobno. Na sredi je kvadratast park, običajno s palmami in kakim prostorčkom za prireditve, okrog pa se širi naselje simpatičnih hiš, veliko jih premore lokal. V parku se zvečer vedno kaj dogaja. Če ne drugega, nekdo igra na kitaro. Restavracij je dovolj, le odpirajo jih bolj pozno. Običajno po osmi uri. Merlo je turistično mesto in dokaj urejeno. Še razglednice dobiš, kar je vedno redkeje. Nam pa do konca ni uspelo povsem razvozlati skrivnosti, čemu turisti (Argentinci) tako derejo sem, da se število prebivalcev v sezoni (januar-marec) podvoji. Menda je klima v redu, pa narava je kar lepa.

Naslednji dan nas zvlečejo na start na dolgem grebenu, na kakih 2100 m nadmorske višine. Cesta je skoraj do konca asfaltna, tako da je dostopen tudi z običajnim avtomobilom. Zgoraj je kar velika kočja in majhno jezero. Startu je



ime El Mirador de los Condores (Razgled kondorjev ali nekaj takega). Kakšen je razgled, tega dne nismo ugotovili, ker je bil v megli. Gremo na start 300 višinskih metrov nižje. Tu se vidi v dolino, malo smo pa skeptični, ker pristankov v doletu ni na vidiku. Nekje je ena travnata luknja, ki ne deluje prepričljivo, pa ko smo se peljali navzgor, smo na nekem ovinku opazili vetrno vrečo. Vendar se nam ta ovinek-pristanek zdi še manj primerna opcija. Tako malo menčamo, dokler Erzo (njega bom vseeno kar tako imenoval, saj bo Andrej neobičajno slišati) ne opazi gručice pod bazo. Preden vzamem nahrbtnik iz avta, je že pripravljen za v zrak. Letenje je bilo ob malo vetra in ob bazah, ki so kar vleklo k sebi, prijetno in dokaj mehko. Pristankov še vedno ni na pretek. Nekateri odletimo na krajši prelet, drugi potegnejo proti mestu. Najdaljši je Peter z 90 km, Erzo pa mu sledi s 67 km. Peter je malo paničaril, ker se je menda bližala nevihta, Erzo pa, ker sta ga čebeli pičili nad in pod oko.

Štirje (Boštjan, Miha, Stojan in jaz) smo prišli tekmovat. Tako je treba opraviti formalnosti. Najpomembnejše je seveda plačilo startnine, ki ni zanemarljiv znesek. Gotovina je problem, saj je meni še ni uspelo iztrgati iz bankomata, pa tako ali tako hočejo evre, elektronsko plačilo tudi ni mogoče. In tako morajo na mojo startnino malo počakati. Dobro, da ima Erzo dovolj evrov in nas sponzorira. Zvečer sledi Welcome Ceremony. Težava je v tem, da nihče ne ve, kje bo. Simpatična Argentinka, ki je blizu organizatorjem, pa še špansko zna (in na srečo tudi angleško), nam zaupa, da bi pa to tudi oni radi vedeli. In tako zabava odpade.

Začne se tekma. Spet smo na startu, spet v megli, potem začne še veter nažigati. Megla se sicer dvigne, tekma pa je odpovedana zaradi vetra. Tako samo vidimo štiri junake, ki letijo s precejšno hitrostjo proti jugu. To je seveda naša B ekipa (Erzo, Peter, Gregor, Miha), ki je pametno šla na nižji start. Erzo se po kakih 40 km znajde nizko in ga na pristanku malo nazaj tišči. Peter pa se do večera še ni vrnil.

Drugo jutro se le prikaže v našem hotelu (drugače je B ekipa, razen Erza nastanjen na drugje) in snamemo trek. Odletel je čez 270 km(!), kar je rekord tukajšnjega starta. Njegova hitrost je bila tudi 90 km/h, povprečna pa čez 55 km/h. Ker

drugi vedo, da smo Slovenci, večinoma pa ne vedo, kdo je kdo, nas potem še nekaj dni sprašujejo: 'Are you Peter?' Ne, žal ne. Tudi Ozone (Peter leti Mantra4) se je na svojih straneh hvalil s tem letom.

Sledi dan z nevihtami in točo. Scenarij, da se je s spodnjega starta dalo leteti bolje kot z zgornjega, se je potem še ponovil. Enkrat organizator prekine tekmo v zraku, ker bi se naj bližal močan veter, pa ga potem ni bilo. Miha se je odločil, da ne bo več tekmoval, kar mogoče ni bila slaba odločitev. Meni ne gre preveč dobro, Stojanu in Boštjanu pa še kar. Nasploh letenje ni več tako mehko kot prvi dan. Greben je precej grapast, obrnjen proti zahodu, piha pa običajno sever. Pristanki so res redki in ni dobro

preveč dol gledati. Ko pa najdeš primereno luknjo, je vedno treba kako ograjo, običajno z bodečo žico, preplezati. Po ravnini je letenje lepše, ampak seveda bolj tvegano, saj se lahko hitro znajdeš nizko. Na srečo pomagajo kondorji. Discipline se daljšajo tja do 100 km. Čeprav smo vsi opremljeni s SPOTi, tako da je organizator vedno obveščen o našem položaju, prevozi ne delujejo najbolje. Pravzaprav sem se samo enkrat pripeljal nazaj z uradnim prevozom, ko sem scuril skupaj z Američanom, ki je znal špansko in se je uspel nekaj dogovoriti po radijski postaji. Drugače pa smo bili odvisni od štopa, ki je deloval bolj počasi, ker je promet precej redek, ali pa od avtobusa. Ti pa tudi pridejo mimo bolj izjemoma. Je pa res, da ustavijo tudi tam, kjer ni postajališč.



Foto: zgoraj - Miha starta, spodaj - Erzo 148 km naproti



Ko nek dan v Merloju ponovno preveč piha, nam ponudijo prevoz da Mine Clavero, kakih 70 km severneje. Navajeni organizacije pri nas, domnevamo, da bo prevoz zastoj. Ko nam pa v kombiju nazaj grede švicarski Argentinec ponudi pivo, dojamemo, da bo treba odšteti kak čudež (*). In jih je res naneslo kar nekaj. B ekipa ima na srečo rent a car. Pot do starta je vodila preko planote in se je kar vlekla. Pokrajina je bila sicer zanimiva, polna ogromnih balvanov, v nekaterih so bili odtisi, kot da bi nekoč dinozavri tu naokrog pohajali. Piha pa tudi tukaj, in to postrani. Ko vidimo Francoza, kako se z napol zaprtim boomerangom vrti proti skalam, se odločimo raje ostati na tleh. Od nas se samo Miha spravi v zrak. Nekateri celo priletijo do Merloja, mi pa peš nazaj po

planoti. Jaz sem bolj počasen, pa še malo naokrog sem šel. Na zadnjem grebenčku čaka ekipa in Erzo mi pravi: 'Ti si se pa zgubu, veš!' Ne vem, bi se pa ob soncu, ki je vedno nekje vertikalno nad glavo in nenaseljeni pokrajini, prav lahko.

Po tednu dni in dveh veljavnih disciplinah je tekme konec. V nasprotju z otvoritveno slovesnostjo zaključna prireditev je. Na odprtem ognju pečejo eno ubogo kravo, ki jo potem režejo kot pri nas pujsa. Organizator je obljubil, da bodo pripeljali petdeset chicas (deklet). So jih res, vendar same osnovnošolke. Skrivnost nam je vse do danes nepojasnjena. Na zmagovalnem odru se znajde tudi Stojan, saj je zmagal v kategoriji master. Uro, ki jo je dobil, mu mora potem Erzo domov v nahrbtniku spraviti,

saj je za Stojanovega pretežka.

Do odhoda domov imamo še deset dni časa. S Stojanom in Boštjanom najamemo majhen fiat palio in se odpravimo naokrog. Erzo in B ekipa ostanejo. Provinca San Luis, kjer je Merlo, je štirikrat večja od Slovenije, da ne govorimo o celi Argentini. In tako, kamorkoli se namenimo, prevozimo stotine kilometrov in lahko da med vožnjo ne vidiš ne hiše ne človeka ne črpalke. Med provincami so meje, kjer moraš ustaviti ali pa tudi ne. Nas seveda ustavijo in ne da bi dobro vedeli, zakaj, domnevno pa zaradi luči, plačamo 400 čudežev (približno 60 evrov). Nekako se zdi, da nas je policaj imel za Angleže, odnosi z njimi pa po Falklandih seveda niso preveč dobri.

Naš prvi postanek je kanjon, ki žari v rdeči barvi. Tudi zelena se najde vmes. Do njega se z vodičem in kombijem pripeljemo po suhi strugi reke. Naokrog tekajo kapibare in letajo papige. Nek drug svet. Edina lepota napaka je vstopnina v te nacionalne parke, saj znaša kar kako dobro večerjo ali dve, vključno s pijačo. Precej blizu je tudi Valle de la Luna (Mesečeva dolina). Meni se vse skupaj zdi bolj podobno Marsu. V okolici ponovno prevladuje rdeča barva, v sami dolini pa je narava lepo izoblikovala skalovje. Še krogle za balinanje je najti.

Od skalovja pa v Ande. Na mejah provinc nas kar naprej sprašujejo po sadju. Kdo bi vedel, zakaj? Mogoče je kaj v zvezi s pomarančo, ki jo je nekdo podtaknil Petru v kupolo padala, da je bil potem nemalo presenečen, ko je zgrmela na njegovo nogo in proti tlom. Upam, da ni bil tudi na tleh kdo presenečen! Pred Mendozo se pokrajina spremeni. Do tam večinoma suha, s kaktusi in grmičevjem, preide v zeleno, z vinogradi in visokimi topoli. Vozni park je boljši. Avtomobili v San Luisu so lahko stari tudi štirideset let in več, tukaj se pa še kak porsche znajde vmes. Cene, vsaj goriva in v restavracijah, pa so nižje.

Preko obronka Andov se čez 3000 m visok prelaz, v družbi lam, pripeljemo v Uspallato. Mestece je izhodišče alpinistov za pohode v hribe. Deluje kot tisti kraj iz nadaljevanke Severna obzorja, samo prometa je več, saj gredo skozenj vsi kamioni na poti v Čile. Nastanimo se v naselju bungalovov za dokaj ugodno ceno. Še Wi-Fi imajo, samo ne dela. Tudi v mestu ne. Bajda da bo čez dva dneva. Ob



Foto: zgoraj - Aconcagua, spodaj - Džip, ki omaga



cesti proti Čilu je najti precej zanimivosti. Malo pohajkujemo proti najvišji gori izven Himalaje, Aconcagui, ki se dviga skoraj do 7000 m. Ob tržnici inkovskih spominkov je videti nekakšno Postojnsko jamo na prostem, ki tvori naraven most nad reko. Sprane skale, polne mineralov in alg, se rumenkasto lesketajo v soncu. Še Darwin se je menda nekoč tu potikal. Ko bi morali skozi tunel, ki vodi v Čile, se obrnemo in nazaj v mesto na večerjo. Gurman Stojan pride na svoj račun, razen enkrat ko je nehote naročil precej obrane kozje kosti, ki jih je odlikovala le visoka cena. Proti pričakovanju pikantne hrane ne poznajo nikjer. Enkrat smo si le priborili nekakšno ostro omako, a kljub opozorilu, naj nika ne pretiravamo s količino, ni bilo čutiti nič pekočega. Bi se tukaj dalo leteti? Glede na to, da so pred kratkim s padali preleteli Ande iz Čila v Argentino, verjetno ja. Erzo in Poje bi se prav gotovo kje dol vrgla. Mi pa tako ali tako nimamo padal s sabo. Je pa B ekipa letela pri Mendози, na obronkih Andov.

Ostane nam še nekaj dni, ki jih porabimo za letenje. V Merloju ni videti več nobenega jadralnega padalca. Na startu smo samo Slovenci in Nemca. Domačini so se očitno razvadili in ponujajo prevoz za nekoliko pretirano ceno. Nekakšen orjaški džip, ki ga najamemo, ne zmore poti na vrh, tako da ga zamenjamo za dva taksija. No, ta džip brez Stojanove pomoči še vžgal ne bi. Procedura je bila taka: šofer odpre havbo, nekaj pobrklja po motorju, da ta zahrumi (ključa za vžig ni), a preden priteče do sedeža za volanom, motor ugasne. Tako bi to šlo v nedogled, če ne bi Stojan pomagal s pritiskom na pedal za plin.

Letenje je malo bolj sproščeno kot med tekmo. Stojan en dan odleti čez 130 km, midva z Boštjanom manj, sva se pa enkrat srečala na kesonu pickupa. Niti ni tako čudno, pri tem redkem prometu. Erzo je medtem porabil celo premoženje za taksije, sploh zadnji dan, ko je odletel skoraj 150 km. Avtobus po daljšem preletu ni varianta, saj bi povratek iz Mercedesa, ki je malo več kot 100 zračnih kilometrov proč, trajal več kot dan in noč. Zajtrk v hotelu se je za odtenek spremenil. Sedaj ni več marmelade, pač pa nekakšen kremni namaz, ki pa ni preveč užiten. Nikoli ne bi verjel, da bomo sami prosili, naj nam vseeno raje dajo marmelado. Pa po nekaj dneh še te zmanjka.



Foto: zgoraj - Mesečeva dolina, spodaj - Na jug



Foto: Villa Larca

In treba je nazaj. Iz Merloja nas pospremi dež, kot ob prihodu. Samo da si tokrat do avtobusne postaje omislimo taksi. Ponovno letimo v Čile in potem že četrtič čez Ande. Kako je že bilo s tisto rugby ekipo pred leti? Letalo čilske družbe je boljše kot tisto tja grede, čevlji so pa tudi že uhojeni.

Text in foto: Matej in ekipa

(*) čudež je Erzova valuta. En čudež ustreza lokalni enoti, v tem primeru enemu argentinskemu pesu.

Fotografije:

<http://goo.gl/tG4xy> (Miha)
<http://goo.gl/QIH4z4> (Matej)



OBREMENITEV PADALA

Priporočena teža

CROSS COUNTRY 144 (NOV-DEC 2012)

Bruce Goldsmith

WEIGHT WATCHERS

Bruce o razponu priporočene teže na padalih

Nenehno me sprašujejo o razponu priporočene teže za padala, o tem, kako bo višja ali nižja teža vplivala na letenje padala in s tem na varnost.

Izgleda, da so piloti s tem prav obsedeni in so zaskrbljeni že, če so za dva kg težji ali lažji od priporočenih mejnih tež. Mislim, da se temu pripisuje preveliko pomembnost.

Zavedam se, da je potrebno skrbno spoštovati pravila testiranja in da morajo piloti leteti s padali znotraj priporočenih okvirov obremenitve, kot so bili določeni ob certificiranju. A sam se teh omejitev sploh ne držim. Padala vseh velikosti letim brez balasta. To pomeni, da letim tako z XS padali in tandemi, včasih letim tudi solo brez balasta na tandemu. Res je sicer, da sem zelo izkušen testni pilot, toda veliko ljudi misli, da je letenje izven območja priporočenih tež čisto nemogoče.

Z napredkom v konstruiranju jadralnih padal se je povečala tudi varnost. Manjši so problemi z varnostjo ob letenju izven območja priporočenih tež, če to primerjamo s časom pred dvajset leti, ko so uvedli certificiranje.

OZADJE

Od kod pravila glede teže sploh izhajajo? Zgodovinsko gledano, sta sprva obstajala le dva s težo povezana varnostna problema – stall in asimetrično zapiranje.

Stall je problem, ko letimo prelahki. O stallu sem že veliko pisal in se ne bom ponavljal, toda dejstvo je, da je za stall veliko stvari bolj pomembnih kot pa pilotova teža.

Najbolj pomembna je občutljivost konstrukcije padala na stall. Večina konstruktorjev se je naučila, kako zgraditi padala, ki niso nagnjena k stallu, tako da je postala teža tudi zaradi tega manjši problem.

Mislim, da velika občutljivost padala na spremembe v obremenitvi kaže na napake pri konstrukciji. Dobra padala morajo dobro leteti tudi preobremenjena

ali s premajhno težo.

Premajhna ali prevelika teža ne bi smela vplivati na varnost padala.

KONSTRUKCIJA

Torej kako proizvajalci sploh določijo razpon primerne obremenitve? Seveda ne morem govoriti za vse proizvajalce, toda delal sem za Advance, Airwave, Ozone in sedaj za BGD, tako da verjetno to poznam bolje kot večina.

Običajno izdelovalec najprej naredi nek teoretičen izračun, ki da srednjo vrednost obtežitve padala. Potem ko je padalo narejeno in se ga testira, testni piloti povedo, ali je predvidena obremenitev optimalna.

Letijo z višjo in nižjo obremenitvijo in ugotovijo, ali je to za letalne sposobnosti morda bolje.

Zgornjo obremenitev sam določim tako, da ugotovim, s kakšno težo lahko letim, da še ohranim primerno padanje ob slabih letalnih pogojih. Spodnjo mejo teže določa še sprejemljiv handling in še primerna največja hitrost.

PREVELIKA TEŽA

Nobenega dvoma ni, da je, kadar letimo padalo pretežki oziroma kadar letimo s premajhnim padalom, popravljane kupole po asimetričnem zapiranju slabše. Toda koliko »slabše« pomeni slabše in ali to pomeni, da je padalo nevarno?

Poglejmo si za primer padalo srednjega EN-B razreda. Večina padal bi morala brez težav opraviti predpisane testne manevre, tudi če so nekoliko preobremenjena ali nekoliko pod težo glede na

certificiran rang obremenitve. Glede na to, da je stransko zapiranje ob največji hitrosti, ob zgornji teži, običajno najbolj kritičen testni manever, bi lahko pričakovali, da padalo B postane C, če je obremenitev previsoka. Dejstvo pa je, da padalo, ki dobi B ob zgornji obremenitvi in maksimalni hitrosti, dobi B tudi, če je preobremenjeno.

Padala so danes proporcionalno večja ali manjša, zato je samo na pogled težko oceniti, ali je površina velika ali majhna. Kaj se torej spremeni s težo?

Spremenita se hitrost in padanje. Če letiš težji, se bo nekoliko zvišala hitrost stalla, trim hitrost in maksimalna hitrost. Da si boste lažje predstavljali - če boste leteli z maksimalno obremenitvijo, bo hitrost 2-3 km/h večja, kot če bi leteli na spodnji meji. Če ste športni pilot, bo to pravzaprav nepomembno, če pa ste tekmovalc, je to seveda pomembno. To je lahko razlika med zmago ali porazom na tekmih.

Pri padanju je izguba ob preveliki obremenitvi majhna. To izgubo lahko včasih kompenziramo z boljšim »handlingom«, ki lahko pripomore k manjšemu padanju.

ODGOVOR

Torej, ko moram odgovoriti na vprašanje glede teže, običajno odgovorim, da je optimalna obremenitev odvisna od razmer, v katerih letiš. Pozimi, ko so razmere slabe, je bolje leteti z manjšo obremenitvijo, poleti pa blizu zgornje meje. Za tekmovanja pa vedno priporočamo zgornjo mejo obtežitve.

Prevedla in priredila: Vlasta Kunaver



NASVETI

10 stvari, ki bi rad bil vedel prej

Avtor: Simon Blake - Cross Country 145
Prevedel in priredil: Tom Pavlič

Vsakdo, ki je obračal volan pod vodstvom inštruktorja, ve, da ga avtošola ni naučila voziti. Podana so mu bila le znanja za vožnjo od točke A do točke B, brez razbite pločevine in poškodovanih oseb, in za izpolnitev minimalnega standarda izpitne komisije. Šele z vozniškim izpitom v denarnici se je učenje vožnje dejansko začelo.

Jadralno padalstvo je iz tega zornega kota podobno. Postopoma odkrivamo stvari, ki na tečaju niso bile niti omenjene. Najdemo odgovore na vprašanja, ki jih inštruktorju nismo niti pomislili postaviti. Če smo previdni in imamo kanček sreče, se te lekcije vrstijo brez bolečih posledic. Kar sledi, je le nekaj teh stvari, za katere bi želel, da bi se jih bil naučil bolj zgodaj v moji letalni karieri.

1. Pripravi se na letenje

Vsa letalna izkušnja bo prijetnejša, če bomo nanjo primerno pripravljene. To pomeni, da ustrezno pospravimo padalo, ko pristanemo, da ga bomo z lahkoto in brez borbe z vozli lahko raztegnili naslednjič na vzletišču. Pomeni tudi preučevanje letov na OLC-ju, vremenskih prognoz na strani ARSO in orografskih kart na Google Maps/Earth. Priprave so tudi vodenje padala po travniku, ko razmere niso primerne za letenje. Če prideš pripravljen na vzletišče, si sproščen pred vzletom, kar veliko pomeni.

2. Najdi si vzornika

Letenje je individualen šport. Potrebujemo veliko mero samozavesti, da si poiščemo vzornika oziroma neformalnega trenerja. Vendar vrhunski piloti jemljejo učenje zelo resno. Vedo, da je vsaka nova izkušnja bogastvo in izkoristijo vsako priložnost, da naučijo česa novega s treniranjem in z letenjem v družbi. Vzornik ni inštruktor; je mentor, ki ti pomaga v procesu šolanja samega sebe.

3. Ni vse v urah

Koliko letalnih ur imaš? Letimo lahko na peščeni plaži v laminarnem vetru tri ure

na dan vsak dan v tednu, pri čemer nikoli ne naredimo celega obrata, nikoli nismo več kot 30 metrov nad terenom, enkrat pristanemo, kjer pač je na veliki plaži, in gremo domov. Naberemo dvajset letalnih ur... a kaj smo se naučili? Ure letenja so, predvsem pri popolnih začetnikih, zelo nepopolna mera pilota. Ko nimamo več inštruktorja, ki nam preko postaje ukazuje, naj pristanemo, je zelo vabljivo le bingljati v zraku v okolici vzletišča. Poskusimo se kaj naučiti, vadimo pristanek na vzletišču ali na neravnem terenu; ne bo nam žal takih izkušenj.

4. Ne pustimo se privabiti na pristanek

Ob lepem dnevu, ko vidimo prijatelje na pristaneku, nas lahko pivo in kramljanje kaj hitro premamita v pristanek. Čisto nič nenavadnega je, da več letalnih ur v popoldnevu preživimo že na tleh. Druženje je vsekakor pomemben del tega športa, vendar - smo prišli letet ali kaj?

5. Tvoj najboljši inštrument so tvoje oči

Imamo srečo, da živimo v 21. stoletju in imamo izvrstne tehnologije, ki nam nudijo marsikaj. Vendar zelo lahko se je zagledati v male ekrane v naročju. Buljenje v GPS je zelo nevarno v gneči ob grebenu, a tudi pri preletu nas lahko opazovanje puščic na napravah hitro prizemlji, medtem ko nas drugi letalci, bolj pozorni na okolico, visoko preletijo.

6. Najprej stopi v napačno smer

Pri vodenju padala na tleh, če se želimo premakniti v levo, najprej konkretno stopimo desno. To bo padalo spravilo iz ravnotežja in začelo bo padati v levo. Sledimo mu, dokler ne dosežemo želene pozicije, zatem pa stopimo nekoliko hitreje, da se ponovno postavimo pod padalo v nevtralno pozicijo. Moč in razdalja tega prvega koraka je stvar občutka, ki se ga je potrebno navaditi, a je to preprosto nasvet, ki lahko zelo izboljša našo kontrolo padala na tleh.

7. Najprej ušesa ali pospeševalnik?

Ko je res nuja pristati, bosta tako pospeševalnik kot velika ušesa povečala našo vertikalno hitrost spuščanja. Še bolje pa pri tem delujeta skupaj. Vendar

je potrebno najprej potegniti ušesa ali prej potisniti pospeševalnik (speed bar). Kaj je prav, si lahko zapomnimo na sledeč način. Bar (kjer bomo šli na pivo) pride na koncu.

8. Gneča se hitro razprši

Če bomo na pravi dan na pravem vzletišču, je povsem verjetno, da ne bomo edini. V območju okoli vzletišča postanejo razmere kar hitro kaotične. To nas lahko tako ujezi in pretrese, da se raje odločimo za pristanek. A ko se razmere enkrat uredijo in dan začne "delat", se vsa ta gneča kaj hitro razprši na več sto višinskih metrov in ducat kvadratnih kilometrov, zato velja vztrajati.

9. Učimo se od najboljših!

Zvito je ponuditi prevoz lokalnim izkušenim pilotom. Tako bomo na pravem vzletišču ob pravem času, med potjo pa se bomo lahko marsičesa naučili. Načeloma bo pilot zelo zgovoren in dobre volje, če bo našel nekoga, ki ga zapelje na vzletišče ali ga pobere, ko po preletu pristane. Doma pa te informacije poskusimo analizirati s preučevanjem letov na OLC-ju. Tu najdemo mnogo podatkov: kdaj je pravi čas za vzlet, koliko višine je potrebno nabrati pred večjimi preskoki, kje potekajo tradicionalne smernice letov... Ta znanja nam bodo koristila, ko se bomo poskušali odlepiti od grebena.

10. Najdite lekcijo v vsakem letu in si jo zapomnite

Vodimo dnevnik in pri vsakem letu si zapišimo lekcijo. Bodimo iskreni in poskusimo prav vsakič nekaj zapisati, četudi je le malenkost. Ta znanja naj nam bodo zaklad in pogosto jih prebirajmo.



Novičke

Matej Belčič

Advance

Axess 3 Air je večnamenski sedež, ki bo prišel prav tečajnikom ali pohodnikom, saj je lahek in kompakten. Zračna blazina (airbag) se napolni takoj, ko vzamete sedež iz nahrbtnika, premore pa tudi dobro zaščito za hrbet. Sedežna plošča je iz karbona. Epsilon 7 (EN B) je v treh velikostih pripravljen za certificiranje, tudi priprave za proizvodnjo že potekajo.

(www.advance.ch)

Dudek

je za paramotor padalo, namenjeno tekmovanjem v slalomu, izbral pravo ime: Snake (kača). S Power Attack sistemom lahko nadziramo geometrijo profila. Piloti bi naj bili seznanjeni s tehniko 2D vodenja.

(www.dudek.eu)

Gin

Se zaslon na dotik ne odziva, ko pritiskate nanj z rokavicami? Menda pride prav košček salame na koncu prstov ali pa Ginove rokavice. Poleg ustrezne prevodne tehnologije, so na koncu kazalca in palca tanjše, kar daje boljši občutek. Vendar zaradi tega niso primerne za letenje pozimi. Namesto rokavic ali salame si lahko omislite tudi boljši telefon. Za sedež Genie Race 2 lahko dobite kontejner za drugo rezervo, ki ob potegu ročke samodejno odpre kokon.

(www.ginglidors.com)

Icaro

ponuja optimizator trim hitrosti, ki je pravzaprav napenjalec (vijak) na zadnjem nosilnem traku. Prednost pred običajnimi trimi je, da nastavitve ostane fiksna.

(www.icaro-paragliders.com)

Little Cloud

Goose (testa še ni) je majhno (19.5 in 20.7 m²), ne preveč vitko (4,7) padalo, a bi naj imelo drsno razmerje 9,5. Tudi gosi se zdijo nerodne, a izvrstno letijo. Proizvajalec trdi, da lahko gosaka obrnete na kovancu.

(www.littlecloud.fr)

MacPara

je izboljšal že tako uspešen model Eden (LTF/EN B). Sedaj nosi številko 5. V prednjem robu so uporabili plastične palčke, zadnji rob pa ima dodatna rebra. Namesto ozkih nosilnih trakov lahko za paramotor naročite močnejše, prav tako so na voljo debelejšje vrvice.

(www.macpara.com)

Monaco

Start Roquebrune nad Monacom, ki ponuja zanimiv razgled, je po enem letu ponovno odprt (knez pa v jok). Oblasti so letenje prepovedale, ker je menda bilo preveč nesreč in ker se je število letov v desetih letih povečalo za 50%, na 15000 (in ker knez ne mara padalcev pred svojo vilo).

(www.roquebrunailles.com)

Nova

je Mentor 3 (EN B) zasnovala po uspešnem predhodniku vendar je razlika v zmogljivostih več kot očitna. K večji varnosti pripomore sorazmerno majhna vitkost (5.43). Zaradi velikega povpraševanja, je dobavni rok kar dolg.

(nova-wings.com)



Advance Axess 3



Advance Epsilon 7



MacPara Eden 5

Outdoortrophy

Želite zaslužiti? Če znate leteti s padalom, teči, veslati kajak in poganjati kolo, se lahko prijavite na tekmo v avstrijskih Alpah. Tekmovanje bo avgusta, nagradni sklad pa 15000 eurov.

(www.outdoortrophy.com)

Ozone

je certificiral in začel proizvajati Delto 2 (EN C). Z vitkostjo 6 menda planira za malenkost bolje kot Mantra M4. Manj zahtevni piloti lahko naročijo Buzz Z4 (EN B). Pri konstruiranju so uporabili veliko znanja, ki so si ga pridobili z Enzom in R12.

(flyozone.com)

Quickpod

je raztegljivo držalo za GoPro in podobne kamere. Ročaj je oblečen v gumo, premore pa tudi ogledalce za lažjo nastavitev posnetka. Raztegnete ga lahko od 45 do 135 cm). Samo pazite da ne med vrvice (kot ta: <http://goo.gl/APXB0>)!

(www.quickpod.com)

Red Bull X-Alps

bo letos praznoval deseto obletnico. Christian Maurer in Toma Cocone seveda ne bosta manjkala. Prvi je zamenjal barvo padala in bo letel za Ozone. Slovencev žal ni.

(www.redbullxalps.com)

See Shell Sew

ponuja zaščito za instrument C-Pilot Pro. Tako bo v soncu manj bleščal, ko ga ne uporabljate pa bo varen pred poškodbami.

(www.seeshellsew.com.au)

Sky

Fides 4 (LTF/EN A) je robustno šolsko padalo, ki lahko začetnika spremlja vse od začetnih spustov, do prvega XC preleta. Dobite ga tudi v izvedbi za paramotor. Takšen, zaradi drugih nosilnih trakov, nima certifikata. Za dni, ko preveč piha in za vajo, dobite pri proizvajalcu padalo za "ground handling" Eole (13 m²). (en.sky-cz.com)

Skyman

Legenda Marcus Gründhammer, ki ga poznamo po ekstremnih modelih padal z izjemno vitkostjo kot sta Psycho Extreme in Deathblade, se je podal v druge vode. Sedaj se ukvarja z izdelavo padal za pohodnike (hike and fly). Izdal je tudi knjigo »Sun over the Clouds«, v kateri opisuje svoje avanture v Alpah okrog Stubaia.

(www.skyman.aero)

U-Turn

Speedmaster 2 (speedriding) dobite v velikostih od 8 do 14 m². Večja je namenjena začetnikom, manjša pa profesionalcem. Za akro pilote so pripravili Thriller X3 in to kar v devetih velikostih.

(www.u-turn.de)

Women's PG Open

bo letos v Medunu, v Italiji od 11. do 18. maja. Upajmo da bo manj zapletov, kot lani. Mogoče bodo tekmovanje ponovno skušali seliti v Slovenijo?

(www.womenspgopen.org)

Windtech

je predstavil model Fenix (EN C). Ima tri linije in ga odlikujejo neposredno upravljanje ter odlične zmogljivosti. Z njim so osvojili prvo in drugo mesto na tekmovanju Open Xceara v Braziliji. Izdelovali ga bodo za skupno težo od 70 do 130 kg. (www.windtech.es)

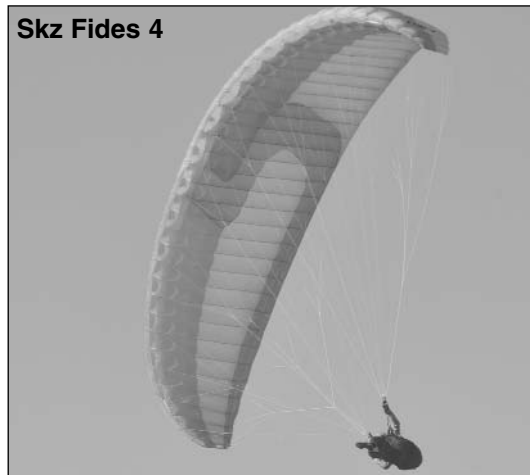
Nova Mentor 3



Oyone Delta 2



Skz Fides 4



U-Turn Speedmaster 2



POROČILO IZ BOHINJA

Da Vincijeva šifra mojstrov padal

Pravkar sem prišel od Sandija Marinčiča, kjer sva »jemala mero« za lahki sedež. To zimo sem se naučil lekcije dvajsetkilogramskega nahrbtnika, ki sem ga vztrajno in s pridom nosil na Vogar in Studor. Še posebej v globokem snegu ti že po kaki uri vzame voljo do življenja. Če imaš že svojih kilogramov preveč, ti pretežka oprema predstavlja nepredstavljivo večji problem kot tistim, ki jih nimajo. Ko sestavljaš komponente, padalo, sedež, rezervno padalo in drobnarije za zraven, se nič ne vidi pretežko. Ko zadevo nadeneš na hrbet, je vse drugače, in ko komponente razstavljaš nazaj, vidiš, kako je vsako zase res treba (pre)tehtati in optimalizirati njihovo težo. Nisem hotel začeti s tem. Moja dolžnost

menda je, da dam poročilo iz Bohinja. Tokrat se ne bom preveč spuščal v detajle, kaj navsezadnje pa se lahko zgodi pozimi, v mrtvi sezoni. V začetku februarja smo dobili novega predsednika DJP Bohinj (Anžeta Kreka) in novega podpredsednika (Toma Sodjo, sina dozdajšnjega predsednika Geca) in to je v glavnem vse, kar zadeva organizacijo. Padalski starti so vzorno urejeni, tako da je za člane ZPLS lepo poskrbljeno že v naprej. Rešiti je le še treba upravljanje in lastništvo vetromernih postaj in to je to.

Spregovoril je Ziad iz Libanona

Zbira novega padala je bila »sladka

muka«, ki me je zadnjega pol leta zelo zaposlila. Bralstvo si je menda zapomnilo, da sem prvih skorajda 250 poletov letel na čisti Skywalkovi enki, na Mescalu 2, pa tudi sedež imam Skywalkov in vsem, s katerimi se pogovarjam, je nekako samoumevno, da bom v par mesecih kupil novega Skywalkovega Chilija 3. Pravzaprav je tako tudi moje osebno prepričanje in tako se bo verjetno tudi zgodilo.

Pozimi sem letel, kadar sem le mogel in (kot je videti na posnetkih) s potomcem, ki s pridom leti Chilija 2, sva po Bohinju odtekmovala nekaj dobrih zimskih poletov. Splošno znana teorija je, da se za spomladi ne kupuje novega padala, še posebej ne zahtevnejšega od tega, ki ga





letiš, toda istočasno velja, da so v tem času kar štiri hiše na tržišče poslale nova »B« padala: Skywalk Chilija 3, Nova Mentorja 3, Niviuk Hooka 3, in Macpara Edna 5. Potem je tu še vedno aktualni Rook, ki bi naj imel prednost posebnega mesta, ker sta proizvajalca domača padalska šampiona. Pozimi sem torej letel realno z »A« padalom in razmišljal o Sandiju, ki se je z lahkimi izvedbami padal, sedežev in rezervnih padal specializiral na gorske polete in lokalna jadriranja, za računalnikom pa sem »letel« virtualno in mesec za mesecem pregledoval debate in kregarije okrog vprašanja, katero izmed novih »B« padal bo letošnji prvak v letalnih performansah in seveda, kdaj bodo prišla na tržišče, še posebej moja velikost, to pa je po njihovih poenotenih merah velikost L.

Bolj ko sem gledal, manj sem na koncu vedel. Vsi so najavljali revolucijo, pri mojem favoritu, Chiliju 3, so zavestno umaknili vse številke in to – verjetno pravilno – obrazložili, da so »brez veze«, da vzbujajo le slabo voljo in so nerealne. Če sem prav razumel, je vse v »handlingu« in bo odločitev mogoča le na podlagi osebnih izkušenj. Potem je nekdo na forumu predlagal padalskega »naturščika«, ki dela primerjave med padali na svojo pest. Ime mu je Ziad Bassil, menda je iz Libanona. Na spletni strani Dust of the Universe sem prebiral njegove, mislim da kar korektne primerjave in ugotovitve. Njegov favorit je postal češki: Macpara, Eden 5. Hvalil ga je kot izjemno padalo, ki ga je presenetilo v vseh pogledih. Moram priznati, da me je to padalo naenkrat zamikalo. Pa je minilo nekaj tednov in v njegovih testih se je pojavil Niviukov Hook 3. Zapisal je: »če sem rekel, da je Eden 5 udoben, moram reči, da je Hook 3 še bolj udoben. Neverjetno, kaj znajo narediti s temi novimi padali«. Pa sem imel! Kaj bo šele, ko bo v roke dobil Chilija 3, potem ga bo hvalil kot še bolj udobnega. In tako naprej, da bom na koncu res moral kupiti Chilija, ki ga itak nameravam kupiti. Toda začel sem dvomiti v to, da nič ne dvomim v svoje nekritične odločitve.

Zato sem v sredini februarja začel vrteti telefon na vseh pet zastopnikov padal, ki bi jih želel preizkusiti. Pri dveh od petih se bodisi nihče ni oglasil bodisi se je oglasila avtomatska tajnica (v angleščini), s katero se iz načelnih razlogov hommo sapiensa z vgrajenim simbolnim omrežjem konkretne govornice nisem želel pogovarjati. Pri dveh sem dobil informacije, da padal še ni in bodo

»festivali« objavljeni enkrat v prihodnosti, pri zadnjem, Skywalkovem, pa imam za dilerja osebnega prijatelja, in vsi dobro vemo, da je testiranje Chilija 3 v tem primeru tako rekoč že izključeno oziroma znanstvena fantastika. Ker pa sem bolj kot ne že odločen, da bom kupil Chilija 3, sem se bil v svoji vesti primoran vprašati, kaj je torej z menoj narobe, da dajem prednost produktu (in prijatelju), ne da bi druge produkte sploh preizkusil. To me je dodatno spravilo v resen dvom vase in svoje »demokratske postopke« in odločil sem se, da bom spremenil to duhovno iznakazo in bom vsem padalom dal priložnost, da me prepričajo, ali pa vsaj to, da jaz prepričam njih, zakaj bom kupil Chilija3.

Ja, detajli odločajo

Saj poznate tisto igro začaranega kroga: v točki C se vrni na točko A. Preje sem povedal, da se s kupovanjem novega »B« padala ukvarjam že celo zimo in povedal sem, da sem poklical vse dilerje in posredno ali neposredno izvedel, da padal (še) ne morem preizkusiti, čeprav tovarne šivajo noč in dan. Kako naj torej sledim svoji odločitvi, da jih bom preizkusil, če pa niso na razpolago za preizkušnjo. Bom res moral na pamet kupiti Chilija 3, ki je zanesljivo dober in sem te dni že videl posnetek njegovega leta in manevrov, ki jih zmore?

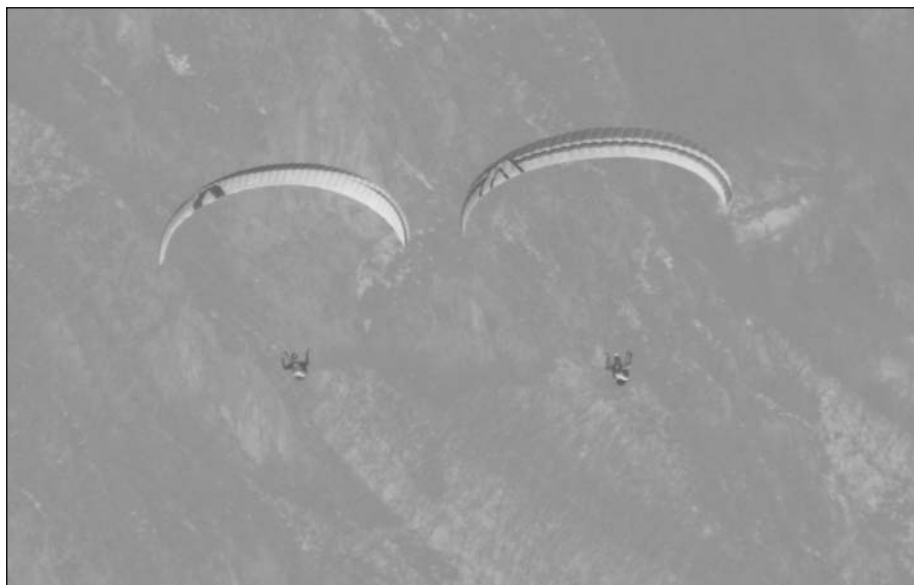
Ne! Kar sem rekel, sem rekel! Svojemu dvomu moram dati priložnost. Povrh vsi govorijo, da so vsa ta padala enako vrhunska in da odločajo le detajli, handling in psihologija dizajna. Kaj pa cena? Zakaj nihče ne govori o ceni in ne problematizira dejstva, da je treba za

»cunjo« odmakniti kar 2,2 tisočaka evrov? Če že poročamo iz Bohinja, je treba gorenjsko skopušstvo vzeti v obzir kot realno letalno kategorijo! Zakaj si ne bi za izločitveni kriterij v preizkušnju omenjenih padal dodal še njihovo ceno? Tako bom tudi storil, toda očitno bo projekt treba pomakniti bolj proti poletju, če ne celo proti jeseni. Do takrat se bo videlo, ali bodo padala sploh na voljo za testiranje, če jih ne bo, bodo itak izločena iz konkurence. Razen Chilija 3, za katerega sem se že davno odločil, da ga kupim, seveda. Ali pa ne. Kdo bi vedel, kam vse nese bohinjska trma Potrčkonovega Matija.

Moram pa reči še nekaj, če sem že začel s tem, da sem danes prišel od Sandija Marinčiča, kjer sva »jemala mero« za lahki sedež. Tam zraven je bil nahrbtnik in beseda je dala besedo, pa sem ga potežkal in »padel dol«. Nek drobiž od dekagramov je bil notri, v resnici pa prototip super lahkega in varnega padala »A«, menda po polžu imenovanega, za v hribe in lokalno jadriranje, takole pozimi, kot smo navajeni v Bohinju. Spet sem dobil favorita in igra se vrača na začetek. No, to je druga, zimska igra. Preletaški »B« bo šel naprej po železnem programu in v prihodnjih tednih in mesecih bo treba pridno vrteti telefone in se res trdo pogajati za ... no saj veste ... detajle okoli handlinga.

Z lepimi pozdravi iz Bohinja:
Potrčkonov Matija

Sliki: Matija in potomec iz Vogla v zimi 2012/2013
Foto: Blaž Korošec



PA SAJ LE NI BILO TAKO HUDO

Tečaj izrednih postopkov

POGLED NAVZDOL

Prišel je čas resnice, nad jezerom sem in po postaji zaslišim pomirjujoči Klemnov glas. "Jada, kar nadihaj se in ko boš pripravljena začneva. Midva delava velika ušesa, B-stall, stransko zapiranje, frontalno zapiranje. Pazi, da boš pri velikih ušesih najprej potegnila pospeševalec in da boš vrvice prijela dovolj visoko ... ko boš pripravljena pa kar greva." Globoko zadiham, srce pospeši ritem, v mislih še enkrat ponovim cel postopek in si rečem "zdaj pa nehaj bit tak strahopetec in naredi že enkrat to za kar si prišla sem dol". V sedežu se zravnam, stisnem pospeševalec in primem vrvice kolikor morem visoko, jih potegnem navzdol, padalo rahlo omahne nazaj, ušesa se zaprejo in že lepo padam proti jezeru. "V redu je Jada", se zopet oglasi Klemen, zdaj pa narediva kar izhod, popustiš vrvice, spumpaš in popustiš pospeševalec." Vse naredim po

navodilih, padalo se lepo odpre in že spet normalno leti.

Pa saj le ni bilo tako hudo si mislim in moja samozavest počasi raste. Toda na vrsti je B stall in že zaslišim Klemna ki mi pravi: "Pazi da boš gurtne potegnila simetrično in počakaj, da padalo pride nazaj nad tebe preden začneš popuščati, ko boš, pa kar začni." Primem B gurtne, še enkrat s pogledom preverim če držim obe enako visoko in začnem vleči navzdol. Sprva je kar trdo, vendar vztrajam, padalo se začne lomiti po B liniji in omahne nazaj. "Zadrži zdaj, da pride nad tebe", zopet slišim Klemna. Padalo se vrne nad mojo glavo in stabilno padam proti modri gladini. "No pa narediva kar izhod", slišim glas v postaji in najprej počasi nato pa hitro popustim gurtne. Padalo zajadra in spet normalno leti. Uf, super je šlo tole si mislim in strah je že skoraj premagan. "Čestitam Jada, ko boš pripravljena pa greva kar na stransko

zapiranje", spet slišim Klemna. In tako me vodi iz manevra v manever, poko-mentira, če kaj naredim narobe in ko se gladina jezera že kar močno približa, reče: "čestitke Jada, zdaj greva pa kar pristat."

Ko pospravljam padalo, mi vtisi kar norijo po glavi in kar nekaj minut traja da jih spravim v red. Z ostalimi tečajniki, ki so medtem tudi že pristali, se nato zberemo okrog inštruktorja, ki kot kak filmski režiser sedi v svojem stolu na obali jezera od koder vodi naše polete. Malo poko-mentira naše lete in nato vsakemu posebej določi manevre za naslednji let. Nato pa nas naš šofer Marko znova odpelje proti startu. Tudi drugi let je podoben prvemu, le da je strah skoraj popolnoma izginil in da moja samozavest in zaupanje v padalo iz manevra v manever strmo naraščata.

Po pristanku imamo prosto. Kar nekoliko utrujena sem in komaj čakam kosila. Le





kdo bi si mislil, da je letenje lahko tako naporno. Odlična pizza, ki smo si jo privoščili v restavraciji zraven kampa je prav teknila. Po kosilu se odpravimo na obalo jezera. Fantje gredo plavat, meni pa je voda premrzla. Raje uživam v toplih sončnih žarkih, počivam in podoživljam moja današnja leta. Zadovoljna sem. Naučila sem se veliko novega. Predvsem pa sem vesela, da sem premagala strah, zaradi katerega zjutraj sploh nisem hotela leteti.

Jadranka Drlič, udeleženka tečaja

POGLED NAVZGOR

"Glejte, da boste točni. Brez udeležbe na uvodnemu predavanju sodelovanje na praktičnem delu ni mogoče", je bil moj odgovor na sporočilo tečajnikov, da na pot krenejo šele ob enih popoldan. "Nič skrbet, gremo skupaj z Janijem, ima raketo", se je glasil njihov odgovor. Bil sem v dvomih, da jim z Janijevim avtodomom ne bo uspelo priti v Idro pravočasno, kar bi pomenilo zamudo in posledično krajši nočni počitek ter slabšo zbranost na praktičnem delu. Vse se je izteklo o.k. in tečaj se je lahko začel. Teoretično predavanje, urejanje papirologije, debata o nejasnostih. Temu je sledil počitek in spanje, kolikor ga je pač pri vsakemu od nas bilo.

Drugi dan je na vrsto prišel letalni del. Brati njihove misli, razpoloženje, sposobnosti, jim zaupati da bodo izvajali po navodilih in pri tem ostali zbrani je bila moja naloga. Že po prvem letu se je izjasnila slika o vsakem posamezniku posebej.

Jada se je kot udeleženka tečaja izkazala. Tudi tako, da je brez dlake na jeziku razkrila svoje bojazni in želje. Pošteno in odkrito. To mi je bilo v veliko pomoč pri načrtovanju in planiranju vsebine njenih letov. Gibanje po tanki črti postopnega napredovanja je bila v tem primeru za oba lažje.

Psihično ostati zbran ves čas 4 dnevnega tečaja ni bilo lahko in Jadina odločitev, da šesti let prihrani za prihodnji tečaj, je bila zrela in edino pravilna, saj je zbranost poleg odločnosti, načrtnosti in postopnosti, eden od najpomembnejših faktorjev za varno izvedbo manevrov. V petih poletih je po mojem mnenju tako zpolnila najine skupno oblikovane cilje, se znebila različnih dvomov, si začela še bolj zaupati in v letenju še bolj uživati. To pa je pravzaprav bistvo.

Za izvajanje manevrov je porabila več kot 3000 višinskih metrov. Statistično

gledano je v enem tečaju izvedla 2 x velika ušesa, 1 x B-stall, 21 x stransko zapiranje, 10 x stransko zadržano zapiranje, 9 x frontalno zapiranje, 9 x je iskala tako imenovane "minimalke", 4 x je šla v spiralo in 1 x poskusila z wing-overji.

Poleg Jadranke so se 16-tega tečaja izrednih postopkov, ki je bil organiziran septembra 2012 na Lago d Idro, udeležili še: Andrej Samsa, Jani Hrovat, Boris Šulin, Jure Habjanič, Klemen Florjančič in Tomaž Kašca. V sklopu začetnega, nadaljevalnega tečaja in tečaja acro osnov, so udeleženci izvajali manevre velikih ušes, B-stall-a, stranskih zapiranj (nezadržanih, zadržanih, pospešenih), frontalnih zapiranj, iskanja "minimalke", "full-stall-a", negativnega zavoja, prevlečenega leta, "wing over-jev", SAT-a in helikopterja. Skupno so izvedli šest poletov, skupna - za izvajanje manevrov - porabljena višina pa je bila 3600m+ (doletna višina nad točko izvajanja se giblje med 600 in 800 m). Teoretična predavanja so v celoti trajala 5 ur, video analize pa 3 ure. Za tekočo in varno izvedbo tečaja je poskrbela štiričlanska ekipa organizatorja.

Skupina udeležencev tečaja se je tako uspešno pridružila 82. pilotom, ki smo jim v sedmih letih pomagali zvišati nivo znanja obvladovanja jadralskega padala. V letu 2013 načrtujemo izvesti štiri tečaje, (tri v spomladanskem in enega v jesenskem času), program pa nadgraditi v skladu z APPI sistemom izobraževanja.

Klemen Sovan, inštruktor tečajev izrednih postopkov z mednarodno licenco APPI

Licenca APPI je potrditev in mednarodno priznanje ustrezne organizacije tečajev, visoke stopnje strokovne usposobljenosti, pravih učnih metod in oblik dela ter doseganje visokih varnostnih standardov s področja tečajev izrednih postopkov. Več o tem: <http://appifly.org/?SIV-instructor>



Obvestila ZPLS

- Vsa društva, ki so plačala članarine za 2013 in poslale spisek s pravilnimi podatki in naslovi članov, prejmejo za člane vinjete za čelado, nalepke za izkaznico in nalepke ZPLS za na avto (velikost 10 x 8 cm). Pravilnost naslovov članov je še posebej pomembna zaradi prejemanja Ikarja, ureditve zavarovanja, itd.

Društva, ki zamujajo s plačilom članarin (rok je bil konec februarja) pozivamo, da uredijo plačilo najkasneje do datuma skupščine. Predstavnike društev s poravnano članarino vabimo na redno letno skupščino, ki bo 5. aprila 2013. Naprošamo za zanesljivo udeležbo, saj se bomo pogovarjali o delu v preteklem obdobju in postavili cilje za v prihodnje.

- V zaključnem postopku registracije vzletišč in pristankov so vloge, za katere je pri prvi vložitvi manjkalo še kakšno mnenje oziroma so bili potrebni poprav-

ki. Tako se bo končalo naporno in dolgotrajno urejanje dokumentacije in bo večina najbolj frekventnih slovenskih terenov registrirana. Ob tem je potrebno poudariti, da je treba upoštevati »Navodila za uporabo vzletne točke in pristajalnega mesta«, kjer so napisana pravila letenja za pilote, navedena pa je tudi obvezna oprema vzletišč in pristankov (vetrne vreče, informativne table).

- Organizatorji sejma Natour, to je sejm aktivnega preživljanja prostega časa, so nas povabili, da se predstavimo s svojo dejavnostjo. Potekal bo v Celju od 6.–10. junija 2013. To je priložnost za možnost strokovnih predavanj, brezplačno predstavitev društev, šol letenja, tandemskih poletov, proizvajalcev opreme,...

Interesenti za udeležbo se naj prijavijo na mail naše zveze: info@sffa.org

- Pričenja se glavni del letalne sezone.

Lansko leto je bila izdana zloženka z informacijami in nasveti za prijetno in varno letenje z jadralnimi padali in zmaji v Sloveniji, katero ste prejeli tudi vsi člani ZPLS. Društva, šole JP in JZ ter posamezniki, lahko brezplačno še dobite zloženke v slovenskem ali angleškem jeziku. Kontakt: Matež Gradišek, info@bigopensky.com

V pomladanskem času je vsako leto opaženo precejšnje število grobih kršitev zračnega prostora. Takšni dogodki lahko privedejo do zelo neprijetnih posledic za vse, ki se ukvarjamo s prostim letenjem. Zato pozivamo vse pilote k upoštevanju pravil in omejitev.

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

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

Najboljši ZPLS piloti v 2012

Podelitev pokalov najboljšim bo ob zaključku "Winter cup" tekmovanj v mesecu marcu.

ZPLS - preleti liga - JP

mesto SLO liga	pilot	jadralno padalo	Član ZPLS	ZPLS odprti razred	ZPLS serijski razred
1	Dušan Orož	Ozone Enzo	x	1.	
2	Jurij Vidic	Ozone Enzo			
3	Marko Novak	Ozone Enzo			
4	Bojan Gaberšek	Niviuk Icepeak 6			
5	Klemen Peljhan	Ozone Enzo	x	2.	
6	Primož Suša	Triple Seven Rook			
7	Tomaž Eržen	Ozone Enzo	x	3.	
8	Jože Molek	Axis Venus 3	x		
9	Urban Valič	Triple Seven Rook	x		1.
10	Dušan Durkovič	Skywalk Cayenne 4	x		2.
11	Stojan Kranjc	Ozone Mantra M4	x		
12	Primož Podobnik	Triple Seven Rook	x		3.

ZPLS - preleti XC Globe - JP

1. Luka Slak
2. Alojz Turk
3. Jože Poje

Klubsko: 1. DPL Polet Kamnik

ZPLS - točnost pristajanja - JP

1. Matjaž Sluga
2. Matjaž Ferarič
3. Jaka Gorenc

ZPLS - preleti XC Globe - JZ

1. Peter Kejžar
2. Alan Sattler
3. Aleš Meglič

Klubsko: 1. DPL Posočje Tolmin

REŠEVALNA PADALA KIMFLY



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

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



ZADNJA STRAN REKLAMA triple seven 777