



# IKAR

# NOVEMBER 2013



# KIMFLY

## JADRALNA PADALA:

- Kimfly
- Icaro
- Triple seven
- Independence
- Skyman
- Kriilo

## REŠEVALNA PADALA

### LETALNI SEDEŽI:

- SupAir
- Charly
- Kimfly
- Independence

### ČELADE:

- Icaro
- Charly

### INSTRUMENTI:

- Bräuningger
- Skytraxx

## TEHNIČNI PREGLEDI

## PRELAGANJA REŠEVALNIH PADAL

**WWW.KIMFLY.SI**  
**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

## Jadralna padala in oprema



X-dreamfly.ch

**PARATECH.CH**  
 Peace of Mind



**AIR CROSS.eu**  
*high performance gliders*



Zastopa in prodaja

041 953 370

jelkin.hram@siol.net



**PARAGLIDING CENTER**  
**JELKIN-HRAM.COM**



Več informacij najdete na  
fb: [www.facebook.com/jpkOrliKranj](http://www.facebook.com/jpkOrliKranj)  
na [www.papagalidingslovenia.si](http://www.papagalidingslovenia.si)  
ali na [www.sifa.org](http://www.sifa.org)  
Organizator: JPK Orli Kranj in ZPLS

# LETIŠČE LETIM. BIMSDVIGANJA ZAGOTOVLJENO

ZAKLJUČNA  
PRIREDITEV  
ZPLS  
2013  
od 16. do 24. ure  
23. 11. 2013  
"Bazen Kranj"  
Stara cesta 25 a  
(savski otok)  
Kranj

**TESTIVAL IN BOLŠJI SEJEM**  
**FILMSKI FESTIVAL**  
**POTOPIS**  
**IZOBRAŽEVALNA PREDAVANJA**  
**PODELITVE NAGRAD**  
**TEKMOVANJE**  
**POGOSTITEV, DRUŽENJE, ZABAVA**

*Oglej si dveurni mini filmski festival na mega 7-metrskem platu. Med drugimi te čaka predavateljev. Različni projekcija nagradnega filma Summit's, ki te s padalom pripelje v ostre pakistanske himalaje. Doživi 22 minut čista avanture v neverjetnih dimenzijah.*

**IZKORISTI PRILOŽNOST IN NAJVEČ PREIZKUSI SEDEŽEV NA ENEM MESTU.**  
**JADRALNO-PADALSKIH SEDEŽEV NA ENEM MESTU.**  
**OBIŠČI FESTIVAL OPREME NASIH URADNIH ZASTOPNIKOV.**

*Bošjak: dovolj prostora za prodajo tvoje rabljene opreme. Brezplačno in brez provizije. Stojala za teste sedežev so zagotovljena. Pobrskaj, prinesi in prodaj.*

**NAKUPNO DO KONCA**

*Nagrade za tiste najboljše in v najboljših in v dejanjih. Poglej, prisluhni in spoznaj vsi v skupni zaključki. Poglej, prisluhni in spoznaj Rock & roll za vse skupino Unimog's. Pridi!*



NOVICE, POROČILA, OBVESTILA ...

# Iz ZPLS

Kar preveč hitro gredo dnevi in meseci in glavna letalna sezona se končuje. Videvali smo se na različnih vzletiščih in pristankih, največkrat zelo površno, ne da bi vedeli, kdo se skriva pod kakšno letalno opremo in padalom ali zmajem. V tej dobi tehnologije in računalništva se poznamo še najbolj po imenih in priimkih iz OLC-ja in velikokrat ne vemo, kdo je posamezna oseba.

Letalna sezona spomladi je bila precej klavrna zaradi dolge zime in veliko kasnejšega dežja, odpovedanih je bilo tudi kar nekaj predvidenih tekem. Neprimerno vreme ob vikendih nam je »odneslo« tudi v septembru predviden letalni dan ZPLS v Ajdovščini, v katerega organizacijo so vložili veliko dela člani DJP Kovk iz Ajdovščine.

Predzadnjo soboto v mesec novembru bomo imeli v Kranju »zaključno prireditvev ZPLS«, že vsa leta tradicionalno prireditvev, ki ni bila izvedena le lani, saj se za organizacijo ni prijavilo nobeno društvo. Letos so zavihali rokave v društvu Orli Kranj, se prijavili na razpis za organizacijo in odlično pripravili organizacijski in vsebinski segment prireditve. Spomnimo se pred leti zelo lepih izpeljav tega dneva v Medvodah, Celju, Semiču, Petrovčah; verjamemo, da bo letošnji dogodek presegel vse prejšnje.

Prepričani smo, da bo letošnje srečanje in spremljanje vsebine dovolj zanimivo, da bo udeležba številčna. Poskrbljeno bo za osvežitev nekaterih potrebnih znanj, še posebej iz varnosti. Spoznali in zahvalili se bomo lahko tistim našim članom, ki so požrtvovalno pomagali letalnim kolegom pri nezgodah. Namesto tekmovanja v OLC-ju in »pika« centimetrih bodo regijske ekipe tekmoval v družabnih igrah. »Taprave« pokale bodo dobili seveda najboljši piloti v tekmovanjih, ki so v zraku potekala preko celega leta. Ob živi glasbi bo priložnost tudi za »padalski žur«.

Prireditveni prostor je dovolj velik, organizacija bo odlična, vsebina zelo zanimiva. Vidimo se torej v Kranju. ZPLS bo poleg predvidene finančne pomoči organizatorju krila še strošek ene pijače na udeleženca, člana ZPLS.

Ob zadnji letošnji številki Ikarja želimo vsem pilotom tudi v naslednjem letu veliko lepih in varnih trenutkov v zraku. Za konec naprošamo vsa društva in člane, da v naslednjem letu pravočasno uredijo letne članarine za ZPLS, ponovno pa vas pozivamo, da bolj korajžno pošiljate sestavke raznih vrst za naše interno glasilo Ikar.

za UO ZPLS  
Srečko Jošt

## XCglobe.com - rezultati 2013

### XC ZPLS jadralni padalci, posamezno

1	Nicole Fedele	Adrenalin Gor. Posocje	1444.4
2	Uroš Bergant	JPK Kriška Gora	1127.3
3	Andrej Piškur	JPK Kriška Gora	1018.7
4	Dragan Vidic	Polet Kamnik	920.9
5	Richard Fritz	Adrenalin Gor. Posocje	854.8
6	Sebastjan Podbregar	Eol Celje	835.2
7	Robi Dolnicar	Polet Kamnik	817.2
8	Turčin Alojz Turk	Polet Kamnik	762.6
9	Bojan Gaberšek	DPL Ikar SG	696.7
10	Andrej Erznožnik	Klub Letalcev Vrhnika	688.3

### XC ZPLS jadralni padalci, klubsko

1	JPK Kriška Gora	1913.8
2	Adrenalin Gor. Posočje	1880.8
3	Polet Kamnik	1667.1
4	Klub Letalcev Vrhnika	1177.3
5	Albatros Celje	1148.6
6	DPL Ikar SG	1138.7
7	Kovk	1134.3
8	Eol Celje	1104.4
9	Luftmandlc	1104.2
10	Polet Nova Gorica	1069.7

### XC ZPLS zmajarji, posamezno

1	Matjaž Klemenčič	DPL Posočje	1240,0
2	Peter Kežzar	Let škofja Loka	538.4
3	Alan Sattler	DPL Posočje	486.3
4	Jarc Iztok	DPL Posočje	392.5
5	Aleš Meglič	Delta klub Ljubljana	377.7
6	Andrej Mravlje	Delta klub Ljubljana	361.7
7	Ivan Brovč	DPL Posočje	337.7
8	Jože Verbič	Delta klub Ljubljana	334.2
9	Miro Pergar	Delta klub Ljubljana	310.2
10	Roman Colner	Delta klub Ljubljana	309.7

### XC ZPLS zmajarji, klubsko

1	DPL Posočje	1394.4
2	Delta klub Ljubljana	796.6
3	Let Škofja Loka	407.2

## Jadralno zmajarstvo

Razvrstitev najboljših zmajarjev za leto 2013 na tekmovanjih - šteje tudi za reprezentanco.

Pripravil: Marjan Brglez

1	Franc Peternel	589,7289820
2	Primož Gričar	573,0091459
3	Iztok Jarc	528,5436216
4	Joža Frim	474,4030834
5	Matjaž Klemenčič	470,6175009
6	Alan Sattler	460,9240113
7	Marjan Brglez	289,1792015
8	Stanislav Galovec	279,3179358
9	Janez Grm	213,1921941
10	Andrej Mravlje	168,9938470
11	Marko Čampa	165,4938651
12	Miro Pergar	137,2134059
13	Ivan Brovč	131,3886359
14	Peter Kejžar	53,1904761
15	Polona Ježek	7,4119047
16	Pero Vekič	5,0476190
17	Matjaž Valjavec	4,3134920
18	Marjan Primc	3,8290598
19	Tone Mravinc	3,4700854
20	Franc Dobnikar	0
21	Primož Truntič	0
22	Severin Luiza	0

## Malo za šalo, malo zares

Res je za padalce na prvem mestu letenje, a treba je poskusiti še kaj drugega. Vsako leto je pri Proštu na Gradišču (pod Kremžarico) »Golažijada«, kjer se ekipe pomerijo v kuhanju golaža. Tudi naš klub DPL IKAR se je odločil, da se sicer malo za šalo pa tudi malo zares, udeleži kuhanja in tekmovanja. Na tak način smo lahko predstavili tudi naš klub in naše delo. Tako smo veselo rezali čebulo (brez solz seveda ni šlo), meso, ga kuhali v kotlu, dodajali začimbe in na koncu nam je uspel res dober golaž, saj ga je vsak, ki ga je poskusil, pohvalil. Ugotovili smo, da znamo tudi dobro kuhati, ne samo leteti. Pomembno pa je tudi druženje in seveda smo se zabavali do jutranjih ur ob glasbi ansambla Donačka. Več naj povedo slike.

Pripravila: Marina - DPL IKAR Sl. Gradec



## Vzletišče Malič

Vzletišče Malič je eno najbolj obiskanih slovenskih vzletišč, po številu letov na »OLC«-ju zaseda četrto mesto za Lijakom, Gozdom in Kobalo. Vzletišče je registrirano, idealna smer vetra je J-JV, najbolj primerno je za termične pogoje. Odleteni so bili e lepi preleti proti Gorenjski, največkrat pa se leti proti Celju in naprej proti severu. Ob rahlem SZ vetru v višinah so mo ni lepi trikotniki v smeri JV preko Kozjanskega do Bohorja in nato mimo Lisce, Kopitnika in Mrzlice nazaj do Maliča. Ob lepih dnevih je skoraj vedno lepa »večerna termika«, ki je idealna za tečajnike in pilote, ki letijo bolj poredko. Vzletišče je veliko in precej strmo, kar zahteva v termičnih pogojih dobro obvladanje »groundhandlinga«, saj je tudi ob koncu dneva idealna moč vetra za jadranje 4-6 m/s. Na anteni, ki je na vrhu Maliča, 50 m višje od vzletišča, je AVP postaja Malič, ki ka e zelo realne podatke za vse vetrove, tako da jo za podatke kličejo skoraj vsi piloti, ki letijo po raznih štajerskih vzletiščih.

Pristanek je v Jagočah v Laškem na velikem travniku na levem bregu Savinje. V bližini na drugi strani reke je novi del Zdravilišča Laško. Vzletišče vseskozi urejamo in počasi širimo, tako da je trenutno v lepih pogojih mo no istočasno

postaviti od 3-6 padal. Ker je teren dokaj strm, nastaja erozija. Lani smo nasuli in na novo zatravili levi del vzletišča, letos pa smo v zaključevanju urejanja desnega dela. Potrebna so bila strojna dela, da smo iz bli njega gozda pripeljali dovolj zemlje. Nasuli smo prvi sloj, na katerega bomo dali mre o, nato pa bomo nasuli drugi sloj in zatravili. Desna stran vzletišča ne bo v uporabi v prvem delu naslednje sezone. Ob izkopu zemlje smo pridobili za vzletiščem nov velik prostor, ki ga bomo uredili. Na njem bo mo no parkirati, postavili pa bomo tudi lesene klopi in bo lahko slu il za društvene piknike.

Vabimo vse pilote, da se nam kdaj pridru ijo pri letenju na Maliču, na pilote sosednjih klubov, ki veliko letijo na Maliču, pa apeliramo, da se poleg letenja udele ijo tudi kakšnih skupnih delovnih akcij.

DJP Albatros Celje



## Pikaška sezona 2013

»Letos je na pikaških tekmah sodelovalo preko 200 pilotov iz 15 klubov. Poleg državnega prvenstva je bilo organiziranih še 10 pokalnih tekem in seveda zaključek sezone za najboljših 30 (iz DP in pokala Slovenije), ki so se pomerili v tako imenovanem superpokalu. Zmagal je Matjaž Ferarič pred Matjažem Slugo...« Tako je bilo leta 1999, da ne omenjam let, ko je bilo samo na eni tekmi več kot 200 pilotov.

Letos je tekmovalo samo 14 pilotov na državnem prvenstvu in 11 se jih je udeležilo izbora za 7 mest v reprezentanci. Kljub takemu upadu smo Slovenci še vedno v svetovnem vrhu, morda prav zaradi bogate zgodovine in vztrajnih posameznikov:

### Matjaž Ferarič

1. mesto World Games, Kolumbija
1. mesto svetovni pokal
2. mesto na svetovni lestvici (trenutno)

### Matjaž Sluga

1. mesto na svetovni lestvici (trenutno)
4. mesto na svetovnem prvenstvu

### Jaka Gorenc

2. mesto na svetovnem prvenstvu
2. mesto na svetovni lestvici (trenutno)

Edini spodrseljaj je bilo 4. mesto ekipe na svetovnem prvenstvu, kar se je zgodilo prvič, da ni ekipe kolajne. To je vsekakor resno opozorilo, da v bodoče kolajne ne bodo več samoumevne brez strokovnega dela.

Spodbudna novica pa je, da se je po desetih letih pojavil mladi up Sašo Slabajna.

Pikaši delujemo v petih klubih: Čuk Dravograd, Eol Celje, Lintvar, Zlatorog Laško in Kanja Dolenjske Toplice. Vsak, ki bi rad spoznal čar natančnega pristanka, se lahko obrne na najbližji klub in verjamem, da bo dobil vso potrebno začetno podporo. Nadaljnji uspeh pa je (bo) odvisen predvsem od vloženega truda.

Po tekmovalnem pravilniku so pikaši leta 2013:

- 1. mesto:** Matjaž Ferarič  
Jaka Gorenc
- 3. mesto:** Matjaž Sluga
- Mladi pikaš:** Sašo Slabajna

Pripravil: Rok Preložnik

## 4. Green Challenge

4. zeleni izziv je v odličnem vremenu in z veliko dobre volje potekal v soboto 31.08. na Krvavcu.

25 tekmovalk in tekmovalcev je s pristajalnega prostora v Gradu teklo in hodilo do Ambroža (600 m višinske razlike in 5 km). Teku je sledil vzlet z Ambroža in pristanek na cilj v Gradu.

Na Ambroža je prvi pritekel Klemen Hančič, takoj za petami mu je bil lanski zmagovalec Martin Grad. Tretji v teku je bil Damjan Čibej, četrti Alan Cizej, peti pa Klemen Bauer in takoj za njim še Simeon Klokočovnik. V tandemu sta tekmovala tudi oče in hči, Katja in Gregor Malenšek.

S pristankom na cilj so si tekmovalci lahko pridobili časovni bonus dveh minut, ostali na istem ali pa sta se jim, če so cilj zgrešili, dve minuti prišteli.

Zmago je ubranil lanski zmagovalec Martin Grad, drugi je bil Damjan Čibej, tretji Alen Cizej, četrti Klemen Hančič, peti Simeon Klokočovnik, šesti pa je bil Klemen Bauer.

Tekmovalje smo izvedli v okviru Krvavškega dne. Kamniški klub Polet je dopoldne organiziral tudi tekmovalje v točnosti pristajanja, ki se ga je udeležilo 43 tekmovalcev.

Pripravil: Sandi Marinčič

M.	Tekmovalec	Tek	Let	Skupno
1	MARTI GRAD	40:37:38	0	40:37:38
2	DAMJAN ČIBEJ	42:55:34	-2	40:55:34
3	ALEN CIZEJ	44:01:65	-2	42:01:65
4	KLEMEN HANČIČ	40:13:71	+2	42:13:71
5	SIMEON KLOKOČOVNIK	47:00:12	-2	45:00:12
6	KLEMEN BAUER	46:57:15	+2	48:57:15
7	MATEVŽ GRADIŠEK	51:55:91	+2	53:55:91
8	ROBERT ČEBULAR	52:42:12	+2	54:42:12
9	SANDI MARINČIČ	55:43:35	+2	57:43:35
10	DAVID BIDER	59:46:15	-2	57:46:15
11	MIHA ČERNE	1:01:17:66	-2	59:17:66
12	DUŠAN KOGOJ	58:10:69	+2	1:00:10:69
13	LUKA KREMŽAR	1:00:44:54	0	1:00:44:54
14	DANIJEL ČRNČEC	59:46:59	+2	1:01:46:59
15	JANEZ KOCJAN	1:07:01:32	+2	1:09:01:32
16	KATJA MALENŠEK	1:09:01:62	0	1:09:01:62
16	GREGOR MALENŠEK	tandem		
18	DARKO KUČINA	1:09:24:94	+2	1:11:24:94
19	SLAVKA POJE	1:12:00:52	0	1:12:00:52
20	MATEJ MINATTI	1:10:03:85	+2	1:12:03:85
21	MARJAN JEMEC	1:12:47:46	0	1:12:47:46
22	JURE LASNIBAT	1:13:47:46	+2	1:15:47:46
23	URBAN CJUHA	1:14:47:46	+2	1:16:47:46
24	NEJC SEDOVNIK	1:29:05:77	0	1:29:05:77
25	VREONIKA GREŠAK	1:29:05:77	----	----



CALI (25. JULIJ - 4. AVGUST 2013)

# Svetovne igre neolimpijskih športov

Tri medalje za Slovenijo: Matjaž Ferarič in Mina Markovič zlata, Lucija Mlinarič s srebrno medaljo!

V tretjem največjem kolumbijskem mestu Cali so potekale svetovne igre neolimpijskih športov, kjer je sodelovalo okoli 2900 športnikov iz 98 držav sveta, ki so se pomerili v kar 36 različnih športnih panogah. Na svetovnih igrah so zastopane zanimive športne panoge, ki so v nekaterih predelih sveta zelo popularne in razvite (rugby, squash, biljard, športni ples, karate, orientacija, korfbal, bowling, športno plezanje, jadralno padalstvo, futsal, wu-shu, sumo, rokomet na mivki, smučanje na vodi...). Slovenija je bila v Caliju zastopana z desetimi športniki, ki

so tekmovali v športnem plezanju, jadralnem padalstvu, umetnostnem kotalkanju, poljskem lokostrelstvu in jiu-jitsuju. Iz Kolumbije se je desetčlanska odprava vrnila s tremi osvojenimi medaljami. Zlata medalji sta osvojili jadralni padalec Matjaž Ferarič v disciplini natančno pristajanje in športna plezalka Mina Markovič. Tretja kolajna je bila srebrnega leska umetnostne kotalkarice Lucije Mlinarič. Tako dosedaj Slovenija na svetovnih igrah neolimpijskih športov beleži že 11 osvojenih medalj (od tega štiri zlata).

Izjemen podvig je uspel 51-letnemu Ravenčanu Matjažu Ferariču, ki že dobro desetletje kroji svetovni vrh jadralnega

padalstva v disciplini natančno pristajanje. Zmaga in zlata medalja na svetovnih igrah predstavljata enega njegovih največjih uspehov in je krona vseh njegovih dosežkov v zadnjih letih, ki jih je dosegel na tekmah svetovnega pokala in ostalih prvenstvih. Srebrni je postal češki tekmovalac Tomas Lednik, eden najboljših pilotov in njegovih prijateljev med padalci. Tretje mesto je presenetljivo osvojil Tanapat Luangiam s Tajske. V ženski konkurenci je zmagala Jolanta Romanenko iz Litve pred Tajko Nunnapat Phuchong in Milico Marinković iz Srbije.

“Presenečenje” sta bila tajska tekmovalca, a sta zaslužno osvojila medalje, saj Tajci veliko vlagajo v to disciplino. Posebnost tekmovanja je bila zelo močna termika z zelo malo vetra, kar je ustvarilo zelo zahtevne pogoje, v katerih nekateri enostavno niso našli rešitev. In nepozabni gledalci, ki jih je bilo od 2000 do 3000 vsak dan in so ob vsaki “palačinki” in tudi drugače ustvarili pravo “nogometno vzdušje”, še poln vtisov in zadovoljstva pravi Matjaž ob vrnitvi domov, kjer z malo grenkobe še doda, da so mnogi doma kar spregledali ta športni dogodek, ki spada med največje na svetu, kot tudi uspehe slovenskih športnikov na teh svetovnih igrah.

Naslednje svetovne igre bodo leta 2017 v Vroclavu na Poljskem.

Pripravil: Bojan Breznik  
Foto: Matjaž Ferarič



## SVETOVNO PRVENSTVO V NATANČNOSTI PRISTAJANJA

# Bjelašnica 2013

JAKA GORENC SVETOVNI POD-PRVAK, SLOVENIJA EKIPNO 4. MESTO

Na olimpijskih terenih Bjelašnice se je v času od 17. do 25. avgusta odvijalo sedmo svetovno prvenstvo v natančnosti pristajanja, ki se ga je udeležilo 79 tekmovalcev iz 18 držav. Tekmovanje je organiziral klub ekstremnih športov iz Sarajeva pod vodstvom Mirvada Zenunija. Dejstvo, da je bilo to največje in najpomembnejše mednarodno športno tekmovanje po XIV. Zimskih olimpijskih igrah v Bosni in Hercegovini, je dajalo tekmovanju prav poseben pečat. Nam, ki smo olimpijske igre gledali v živo ali pa vsaj preko malih zaslonov, pa je vzbujalo prav posebne občutke. Doživeti terene, po katerih so se spuščali najboljši smukači in veleslalomisti sveta, doživeti nekoč opevano enotnost in doživljati občutek ponosa, da smo bili del te velike pravljičice, je v nas zbudil občutek

domačnosti in odprtosti. Moram reči, da se je organizator trudil izpeljati tekmovanje po svojih najboljših močeh. Na vsakem koraku se je čutilo, da nam želijo pokazati del lepote planin, ki so nas obdajale, predvsem pa reke Neretve, na kateri smo opravili rafting, ki je bil celo po najstrožjih merilih raftarjev »mega«. Glede na to, da pa domači fantje še niso bili večši organiziranja tako velikih tekmovanj, so se vseskozi pojavljale majhne napake v izvedbi tekmovanja in med samim tekmovanjem. Organizator se je trudil, da jih je čim hitreje odpravljal in tako uspešno pripeljal prvenstvo do zaključka.

Slovenska reprezentanca je na svetovnih prvenstvih stalnica. Letošnjega prvenstva se je udeležila v nekoliko spremenjeni postavi, zato so bila pričakovanja malo nižja ali pa v določenih primerih nerealna. Skozi kvalifikacije in mesto na svetovni lestvici Pgal so si nastop na letošnjem prvenstvu zagotovili: Matjaž

Sluga, Jaka Gorenc, Matjaž Ferarič, Rok Preložnik, Dušan Gorenc, Mojca Pišek in Tanika Virtovšek. Zaradi osebnih razlogov sta se nastopu v reprezentanci odpovedala Matjaž in Dušan, njuni mesti pa sta zapolnila Sašo Slabajna in Damjan Čretnik.

Že pred samim prvenstvom smo poskušali dvigovati natančnost zadetkov na piko in postopoma dvigovati formo s skupnimi treningi. Razpisanih je bilo deset celodnevni treningov v različnih krajih, tako da so bili zagotovljeni različni tereni, različne situacije, predvsem pa smo bili veseli skupnega druženja in medsebojnega odpravljanja napak. Nepomembno se nam ni zdelo niti, da smo skakali z najboljšimi na svetu in smo v vsakem trenutku pri sebi takoj dobili odgovor, kje je naša forma v danem trenutku. Na koncu tekmovanja se je tudi pokazalo, da so tekmovalci, ki so se udeleževali skupnih treningov, dosegli boljši rezultat na tekmovanju, pokazali so





večjo konstantnost rezultatov pa tudi odnosi med njimi so bili bolj prijateljski in pristni.

Začetek prvenstva ni bil ravno po našem okusu in pričakovanjih. Letalska zveza Slovenije je na svetovno prvenstvo prijavila 5 moških članov ekipe in dve ženski članici. Istočasno je bil prijavljen tudi Anton Svoltjšak kot branilec naslova svetovnega prvaka. Na FAI-ju so imeli dva meseca časa za pregled prijav, vendar kontrola prijav očitno ne opravlja ravno najbolje svojega dela. Še več - isti predstavnik FAI-ja na prijavah je ugotovil, da Anton nima pravice braniti naslova, ker v pravih tega izrecno ne piše. Kar nekaj telefonskih pogovorov situacije ne reši in naslednji dan po preizkusni seriji pade odločitev, da Tone lahko nastopi, če se vse reprezentance strinjajo s tem, da ima kot branilec naslova pravico nastopa. Žarek upanja za Toneta ugasne pri kitajski reprezentanci, z obrazložitvijo, da bodo imeli njihovi tekmovalci večjo konkurenco in posledično težjo pot za doseganje naslova svetovnega prvaka. S samo enim glasom proti in vprašljivim fair play odnosom Kitajske se Anton poslovil od tekmovanja in ostane brez možnosti, da bi ubranil naslov. Očitno je Kitajce motila njegova visoka forma, ki pa ni prišla sama od sebe. Tone je bil eden od tistih tekmovalcev, ki so ogromno svojega časa posvetili treningu in pripravam na prvenstvo.

Na dan otvoritve prvenstva so nas odpeljali v Sarajevo, kjer smo se ekipe predstavile po ulicah mesta. Za nosilca zastave smo določili najmlajšega v reprezentanci. Sašo je to nalogo opravil s ponosom, prepričan pa sem, da tudi z odgovornostjo in razmišljanjem o naslednjih prvenstvih in tekmovanjih. Sledila je skromna pogostitev in odhod nazaj v planine. Pri večini tekmovalcev je bil spanec bolj rahel, saj se bo potrebno že naslednji dan izkazati z vsem znanjem, ki ga premorejo.

Prva serija se je pričela z odličnimi pogoji, če upoštevamo podatek, da je pristanek v ciljni areni smuka in posledično rotiran iz vseh smeri. Skoraj polovico tekmovalcev je skočilo na palačinko in napovedalo trd boj za mesto svetovnega prvaka. Glede na to, da so se pogoji na pristanku menjavali iz minute v minuto, se je posledično menjaval tudi vrstni red tekmovalcev na vrhu in začetju. V vsaki seriji se je kdo izmed naših tekmovalcev znašel na vrhu spiska najboljših.

Jaka Gorenc, svetovni podprvak, je tekmo začel silovito, z jasnimi cilji in

pričakovanji. Ponovno ga je zanimal naslov svetovnega prvaka. Priznati moramo, da mu je tekmovanje šlo dobro od rok - ali nog - vse do pete serije, kjer je z napakico in 24 cm zaostal 2 cm za novim svetovnim prvakom, Kitajcem Sheng Guang Qiangom, ki smo ga glede na njegov stil pristajanja klicali kar - kolibri. Jaki so uspeli naslednji rezultati v cm: 3, 3, 3, 1, 24, 0, 3 in z odbitkom najslabše serije je dosegel rezultat 13cm, kar je bilo dovolj za 2. mesto na svetovnem prvenstvu. Tako je Jaka kot prvi tekmovalac na svetu uspel osvojiti zlato, srebrno in bronasto medaljo v posamični konkurenci na svetovnih prvenstvih.

Matjaž Sluga, ki se je nekaj dni pred prvenstvom vrnil iz svetovnih iger v Caliju, je ravno tako napovedal borbo za sam svetovni vrh. Z vsakim skokom je bil nezadovoljen, ker se je zavedal dejstva, da rezultat v seriji preko 4 ali 5 cm ne prinaša želenega cilja. Za nameček se mu je v peti seriji v pristajalnem manevru zamenjala smer vetra in pristajati je moral iz druge strani kot ostali tekmovalci. Naredil je za te pogoje odličnih 79 cm, ki pa so ga oddaljili od boja za sam vrh. Pri zelo hitrem doskoku si je še poškodoval gleženj, kar je bilo v nadaljevanju tekmovanja zanj oteževalna okoliščina. Matjažu so uspeli naslednji rezultati v cm: 6,2, 8, 1, 79, 5, 4 in z odbitkom najslabše serije je dosegel rezultat 26cm in se zavihtel na nehvaležno četrto mesto na svetovnem prvenstvu. Prepričan sem, da mu bo osvojitve medalje na svetovnem prvenstvu postala neizmeren motiv za naslednje prvenstvo.

Sašo Slabajna je novo ime na jadralsko-pikaški sceni - ampak samo za tiste, ki se s to disciplino ne ukvarjajo preveč. Mlad, zagnan tekmovalac, željan novih znanj, novih izkušenj in nenazadnje tudi koščka slave, ki mu bo skozi trdo delo dosegljiva že na naslednjih prvenstvih. Neizmerno so se mu poznali skupni treningi, saj je iz treninga v trening pridobival nove izkušnje, obvladoval njemu neznane situacije in pridobival na samozavesti. Druženje z Jakom pa mu je ustvarilo novega prijatelja in ponudilo človeka, ki mu je pripravljen pomagati pri usvajanju novih jadralskopadalskih znanj. Cilji Saša za prvi nastop na svetovnem prvenstvu so bili postavljeni malce previsoko, kljub temu se je zbral ob trenutku krute realnosti in suvereno odskakal prvenstvo do konca. Lahko bi rekli, da je Sašo postal nova porajajoča zvezda v mednarodni sceni. Sašu so uspeli naslednji rezultati v cm: 129, 21, 1000, 7, 326, 4, 6 in z odbitkom najslabše serije je dosegel rezultat 493cm ter se zavihtel na odlično 28. mesto.

Rok Preložnik, stari maček v jadralskem padalstvu, je že v začetku dal vedeti, da se je z individualnim treningom trudil, da bi na prvenstvu dosegel čim boljši rezultat. Njegovo znanje in dolgoletne izkušnje so mu pomagale, da se je v začetku krčevito držal v družbi najboljših. Spremenljive razmere in slabo ocenjena smer vetra sta botrovali slabšemu skoku, ki sta mu verjetno iz razočaranja sledila še dva slabša. Šele v zadnji seriji se je pobral s čisto nulo. Za Roka se je prvenstvo končalo prehitro. Prepričan sem, da bi mu nadaljevanje pri-



neslo veliko dobrih rezultatov. Roku so uspeli naslednji rezultati v cm: 15, 78, 8, 129, 309, 578, 0 in z odbitkom najslabše serije je dosegel rezultat 539cm ter zasedel dobro 29. mesto.

Damjan Čretnik je glede na trud, ki ga je vložil v pripravo na prvenstvo, odskakal konstantno dobro. Prvi ponesrečeni skok ga je postavil v kruto realnost jadralnopadalskega športa. Odlično se je pobral in se z naslednjimi tremi skoki postavil v sam vrh razpredelnice. Premalo treninga, dobro izhodišče za doseganje odličnega rezultata, spremenljivi pogoji pristajanja in načeta samozavest so pripomogli k slabšemu nadaljevanju skakanja in razočaranju nad prvenstvom. Damjanu so uspeli naslednji rezultati v cm: 211, 0, 2, 18, 482, 142, 633 in z odbitkom najslabše serije je dosegel rezultat 855cm ter zasedel dobro 44. mesto.

Tanika Virtovšek s svojimi skoki zmeraj vzpodbudi nastanek velikega cmoka v grlu. Nikoli ne veš, ali bo predolga, prekratka, ali bo ostala na nogah, ali pa se bo preprosto vozila nad piko. Ko bo imela padalo za piko vsaj 14 dni v svojih rokah, bo verjetno ugotovila, da je zategovanje komand na 10 metrih v tej disciplini čisto nekaj vsakdanjega in nujno potrebne za dober skok. Sicer se je trudila po svojih močeh, vendar se ji je poznalo kronično pomanjkanje skokov in treninga na piko. Taniki so uspeli naslednji rezultati v cm: 423, 104, 1000, 1000, 103, 809, 100 in z odbitkom najslabše serije je dosegla rezultat 2539cm ter zasedla 10. mesto v ženski konkurenci in 62. mesto v absolutni konkurenci.

Mojca Pišek, najbolj razočarana nad tem, da v desetih dneh ni okusila slasti pravih bosanskih čevapčičev, je glede na ne preveliko vnemo pri treningu skakala solidno. Za vsak skok je srčno upala, da bo skočila na palačinko in vedno znova si je ponavljala, da se mora za naslednjo prvenstvo bolje pripraviti. Zelo neposredna, vedoželjna punca, je vsak zgrešen skok predebatirala s člani reprezentance in si žaželela boljšega naslednjega. Na koncu sama ugotovi, da bo potrebno vložiti več truda v trening pike za doseganje boljših rezultatov. Mojci so uspeli naslednji rezultati v cm: 1000, 49, 90, 1000, 157, 724, 1000 in z odbitkom najslabše serije je dosegla rezultat 3020cm ter zasedla 14. mesto v ženski konkurenci in 69. mesto v absolutni konkurenci.

Ekipa Slovenije - po slabem dnevu uva-  
janja in spoznavanja eden drugega - je



delovala enotno, kot že dolgo ne. Mislim, da so nam vse ekipe zavidale veselje vseh članov ob vsakem rezultatu, pa četudi ni bil najbolj odličen. Celu prvenstvo smo bili kot eno, držali smo se v skupini, skakali skupaj od veselja, če je bilo potrebno - in verjemite mi - večkrat se je to spontano zgodilo s strani vseh reprezentantov. Poseben čar reprezentance so bili večerni pogovori ob pregledovanju videoposnetkov in analizi skokov tistega dne. Živeli smo kot družina in se pred vsemi reprezentancami pokazali kot velika, enotna in složna skupnost prijateljev s skupnim ciljem. V samem tekmovalnem delu smo se s petega mesta po prvi seriji povzpeli vse do drugega in na koncu zasedli še zmeraj odlično četrto mesto s skupnim rezultatom 754cm. Kako blizu nam je bila

medalja, pove podatek, da smo za zmagovalnimi Čehi zaostali za 87cm, za drugimi Bolgari za 19cm in za tretjimi Srbi za pičlih 7cm.

Na koncu bi rad dodal samo še to, da sem vesel, da sem bil vodja reprezentance, da so me padalci sprejeli kot enakopravnega člana in da so v večini primerov poslušali moje nasvete in navodila. Dosegli smo velik uspeh z Jakovo uvrstitvijo na mesto svetovnega podprvaka, Matjaževim četrtem mestom in četrtem mestom v ekipnem delu.

Rezultati: <http://www.pgawc2013.com/index.php/results/results2>

Pripravil: Franc Unuk  
Vodja reprezentance SLO v natančnem pristajanju  
Foto: Franc Unuk, Sašo Slabajna



## TEKMOVANJE JP V HITROSTNIH PRELETIH

# Serial cup

Serial cup je tekmovanje v hitrostnih preletih z jadralnimi padali, ki je v dolini Soče letos potekalo že tretje leto zapored. Vzdušje je bilo odlično in tudi tokrat je bilo čutiti tekmovalno in izobraževalno noto. Vreme je bilo kot naročeno in organizator je to lepo izkoristil. Dirke niso bile preveč zahtevne. Sestavljene so bile tako, da se je veliko pilotov veselilo svojega prvega prihoda v cilj.

Prvi dan je bila dirka dolga 66 km. Vzletelo se je na Kobali, največja selekcija pa se je naredila na zadnji točki, ker na začetku Kobariškega Stola ni bilo dovolj termike. Z malo potrpežljivosti je

nekaterim tekmovalcem uspelo pridobiti ravno zadosti višine za cilj, ki je bil v Kampu Gabrje. Zvečer je Marko Hrgetič predaval o termičnih stebrih in zanosih.

Drugi dan je tekmovalce čakala malo krajša, 55 km dolga preizkušnja. Večina tekmovalcev se je lahko veselila prihoda v cilj. Zvečer je tekmovalce presenetila brezplačna pogostitev s friko s strani organizatorja, nato pa je Aaron Durogati predstavil, kako se mu padalski svet zavrti za 360° (speedflying, PWC, X-Alps, ACRO...).

Tretji dan je potekala zanimiva in razgibana 57 km dolga dirka, zvečer pa

Polenta party (sponzor Jelkin hram) in lekcija o nastavitvi instrumentov za tekmovalno letenje (Andrej Kolar, Tilen Ceglar, Naviter).

Četrty dan se je tekmovalna karavana preselila na Lijak, kjer nas je čakala zanimiva 64 km dolga dirka bolj po ravnini kot po grebenu in zopet je bila velika večina tekmovalcev v cilju. Zvečer nam Jurij Vidic razloži, kako postati boljši pilot, Marko Hrgetič pa pripravi še eno lekcijo, kako se je najbolje postaviti na štartnem markerju.

Zadnji, peti dan smo zopet leteli na Kobali. Dirka je bila dolga 48 km in je potekala zelo hitro, kajti vsak se je boril za čim boljšo uvrstitev. Zvečer je sledila razglasitev najboljših in tombola, ki so jo omogočili sponzorji (Nova, Naviter, Gin, Gradient, Stenar.si...).

V Posočju smo zopet preživeli lep izobraževalno-tekmovalni teden. Vse čestitke in zahvala organizatorju!

Pripravil: Dušan Durkovič



## REZULTATI:

### Skupno:

1. Urban Valič	SLO
2. Balazs Vertes	HUN
3. Peter Vyparina	SVK

### Sport (padalao do EN C):

1. Urban Valič	SLO
2. Peter Vyparina	SVK
3. Stefan Vyparina	SVK

### Fun (padalo do EN B):

1. Dušan Durkovič	SLO
2. Simon Konavec	SLO
3. Zoltan Fördös (HUN)	

### Ženske:

1. Isabella Messenger	GER
2. Emöke Lucácsi	HUN
3. Katalin Juhasz	HUN
...	
8. Mojca Pišek	SLO

### Novinci: (nova kategorija)

1. Paulius Jonaitis	LTU
2. Dmytro Balykin	UKR
3. Attila Domokos	HUN
...	
16. Ian Koštomaj	SLO
26. Rok Lotrič	SLO
37. Aljaž Sajovic	SLO

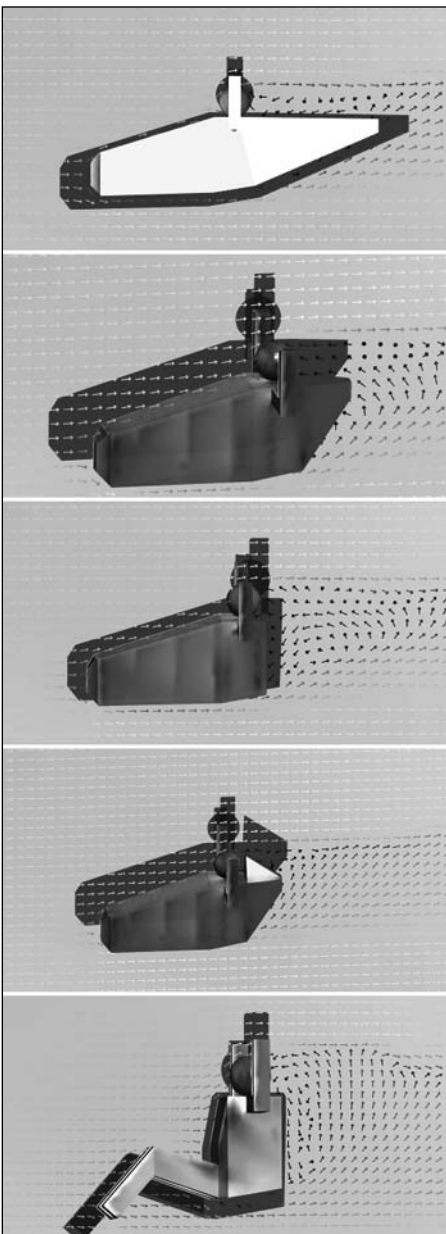
## ANALIZA

# Aerodinamika padalskih sedežev

Pred leti, ko je podjetje Gin Gliders izdalo zaprt tekmovalni sedež Genie race, je bil to (po mojem spominu) prvi letalni sedež, na katerega se je na zadnjem delu pritrdila napihljiva vreča za zmanjšanje upora. Takrat se je padalska srenja ločila na dva dela. Prvi so zagovarjali »očitne« aerodinamične prednosti takih podaljškov, drugi pa »lepši« videz.

O lepoti napihljivih ali togih podaljškov na padalskih sedežih naj vsak presodi sam. Jaz sem se odločil, da bom po svoje preveril aerodinamično učinkovitost posameznih vrst sedežev, med katerimi bi

**Slika 3: Različne oblike sedežev**

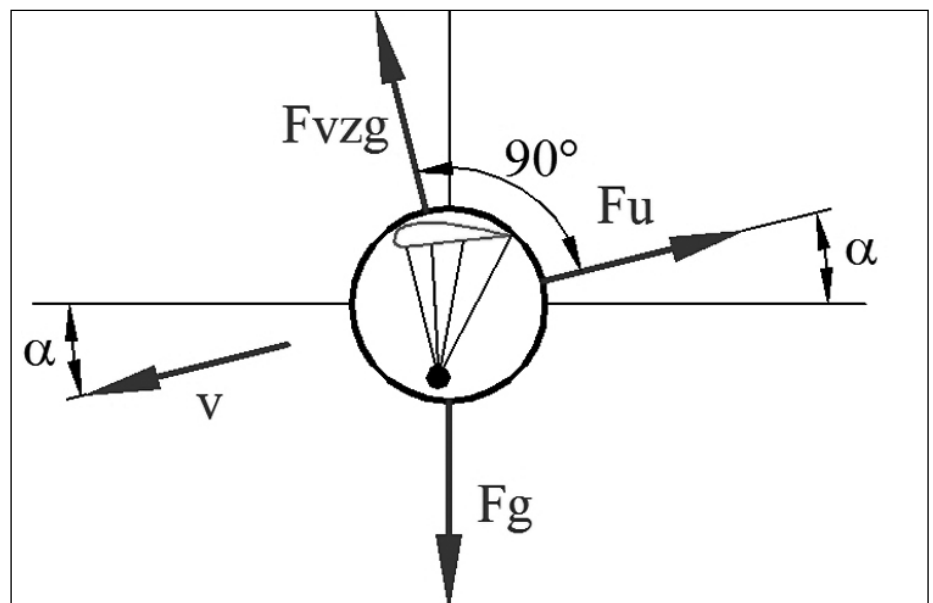


vsak jadralni padalec lahko našel svojemu podobnega. V članku bo torej govora o razliki v aerodinamiki različnih vrst sedežev in o tem, koliko ta razlika teoretično vpliva na let jadralnega padalca kot celote (padalo + sedež + pilot).

Analiziranih je pet različnih vrst sedežev: zaprt sedež z dolgim zadkom (»dolgi«), npr. Gin Genie Race 1; zaprt sedež s kratkim zadkom (»kratek«), npr. Avasport Tanto; zaprt sedež brez zadka (»brez«); zaprt sedež s kratkim zadkom in aerodinamičnim delom za glavo pilota (»kapuca«), npr. WoodyWalley X-rated 4; ter odprt sedež brez zadka (»odprt«), npr. Kimfly Alpin Extem, ki bo služil kot referenca. Opredelitve v narekovajih so namenjene razločevanju sedežev in so uporabljene tudi v grafih.

Na jadralno letalno napravo v osnovi delujejo tri sile prikazane na sliki 1: sila vzgona ( $F_{vzg}$ ), sila upora ( $F_u$ ) in sila gravitacije ( $F_g$ ).  $F_g$  je vedno usmerjena proti masnemu središču zemlje (navzdol), sila upora je obrnjena nasprotno od smeri letenja (na sliki ponazorjeno z »v«), sila vzgona pa deluje pravokotno navzgor glede na smer letenja.  $Z$  je označen kot letenja, ki je glavna neznanika, ki jo iščemo, saj lahko na podlagi tega kota neposredno izračunamo fineso letenja. Omenjene tri sile lahko s pomočjo osnovnošolske matematike sestavimo v trikotnik sil na sliki 2 in

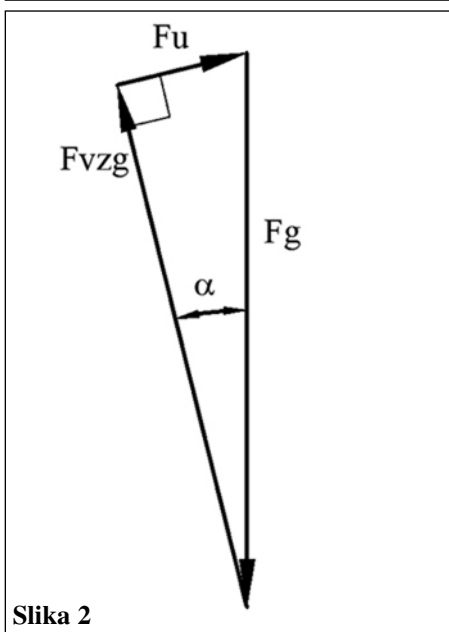
**Slika 1**



izračunamo iskani kot. Vse lepo in prav, vendar nam za izračun manjka še kup podatkov, od koeficientov upora padala, vrvic in sedeža, mase padalca itd. do velikosti sile vzgona. Zato sem celotni izračun poenostavil in uvedel nekaj inženirskih predpostavk:

1. masa celotne letalne naprave skupaj s pilotom je 90 kg,
2. pri padalu z odprtim sedežem predstavlja 1/3 upora padalo, 1/3 vrvice in 1/3 sedež s pilotom,
3. sila upora vrvic in padala je enaka ne glede na vrsto sedeža,
4. padalo leti s hitrostjo 10 m/s (36 km/h),
5. finesa letenja je odvisna samo od velikosti sil  $F_g$ ,  $F_{vzg}$  in  $F_w$
6. vsi sedeži so dimenzijsko enaki, razen delov, zaradi katerih opazujemo spremembe.

Glavni manjkajoči podatki so bili koeficienti upora in sile upora posameznih sedežev. Na srečo sem na spletu našel na program, ki ga je za omejeno testno obdobje omogočilo podjetje Autodesk. Program deluje kot virtualni vetrovnik, v katerega uporabnik vnese tridimenzionalni model objekta, program pa z metodo končnih elementov izračuna približni koeficient upora in silo upora glede na dane pogoje. Tako sem izrisal modele vseh petih sedežev in opravil omenjeno analizo. Na sliki 3 so predstavljene oblike sedežev, v tabeli 1 pa dobljeni



Slika 2

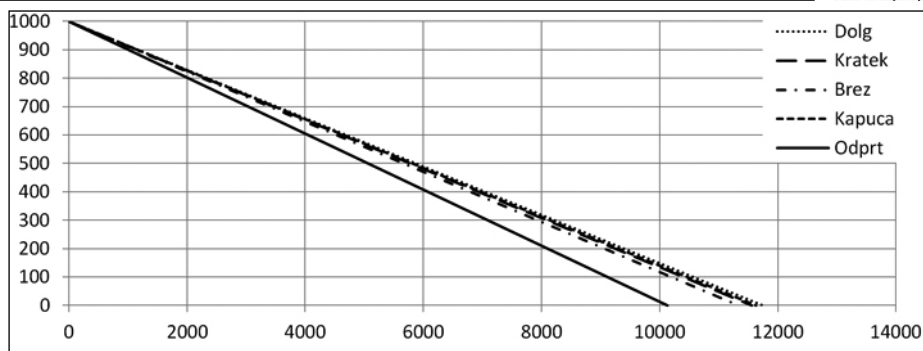
rezultati, kjer je  $C_d$  koeficient upora in  $F_d$  sila upora sedeža s pilotom.

Ker dobljeni rezultati marsikomu ne povedo veliko, jih bom predstavil v bolj praktičnem smislu. Po drugi in tretji predpostavki lahko določimo silo upora vrvic in silo upora padala za vse nadaljnje izračune. Nato ob upoštevanju, da na končno fineso vpliva le še upor sedeža (ker se drugi parametri ne spreminjajo), lahko izračunamo kote letenja za vsako vrsto sedeža posebej. Izračunane finese pri danih podatkih so navedene v tabeli 2, še bolj praktično pa so rezultati vidni na grafih.

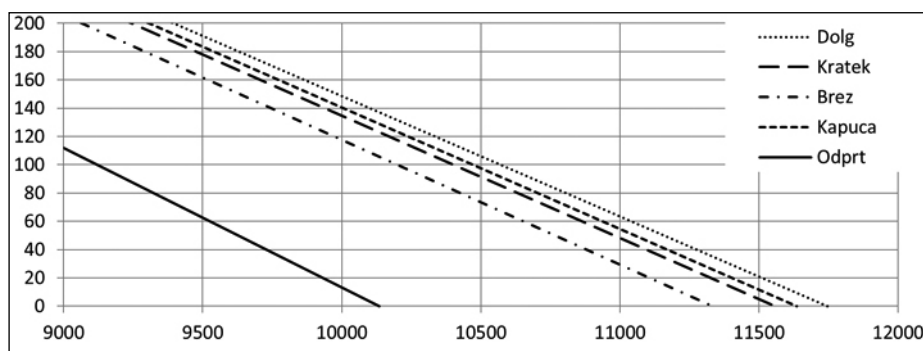
V idealnih pogojih bi tako pri poletu z višine 1000 m padalec z odprtim sedežem pristal pri preleteni horizontalni razdalji 10.134 m, medtem ko bi bili padalci z drugimi tipi sedežev pri enaki preleteni razdalji razporejeni (od najnižjega do najvišjega) na višinah 106 m, 123 m, 129 m in 137 m.

Iz rezultatov je očitno, da zaprti sedeži precej pripomorejo k zmanjšanju upora celotne letalne naprave in za dobršen del povečajo fineso, kljub temu pa se ti sedeži med seboj ne razlikujejo bistveno. Toda če se vrnemo k prvotnemu vprašanju, zaradi katerega je ta članek sploh nastal: sodeč po dobljenih rezultatih na dolžino preleta (oziroma izgubljeno višino med preletom) mnogo bolj vpliva linija leta, ki jo izberemo v realnih pogojih. Prav tako je bistvenega pomena tudi počutje pilota v sedežu, saj bo bolj sproščen pilot verjetno dosegal boljše rezultate in sprejemal boljše odločitve.

Pripravil: Rok Feldin



Zgoraj: Graf 1, spodaj: graf 2



Vrsta sedeža	$C_d$	$F_d$ [N]
Dolg	0,69	17,1
Kratek	0,73	18,3
Brez	0,76	19,5
Kapuca	0,70	17,8
Odprt	0,99	28,9

Zgoraj: Tabela 1, spodaj: Tabela 2

Vrsta sedeža	L/D	Delež [%]
Dolg	11,75	115,90
Kratek	11,56	114,06
Brez	11,33	111,83
Kapuca	11,64	114,82
Odprt	10,13	100

135 KM FAI TRIKOTNIK

# Krog po Julijskih Alpah

Zaradi stalnega odlašanja, prelaganja in izgovorov, spomini v posameznih detajlih niso več tako sveži kot po samem opravljenem preletu. Max ni obupal in ta članek je končno spisani. Če ne bi vztrajal, ga sigurno ne bi bilo.

Na lepo sončno jutro, 25. aprila 2013, se nas je zbralo kar veliko pilotov jadrlnih padal pod Jenkovo lipo v Cerkljah na Gorenjskem. Dan je obetal veliko, še posebej zaradi redke prisotnosti Erbežnika in Suše. Zdelo se je, da imamo še veliko časa in ni bilo nobene panike. Tudi po prihodu na štart ni bilo nekega posebnega hitenja. Ura je bila okoli 10:30 - 10:40. Sam sem pričakoval štart nekje ob 11:15, vendar se je izkazalo, da se bo dalo prej vzleteti. Ker sta imela Suša in Erbežnik v planu prelet v osrčje Julijskih Alp, sem jim nameraval slediti, če se bo le dalo. Tam še nikoli nisem letel (razen z Vogla na Triglav) in sem si res zelo želel. Ker je bil plan slediti Erbežnika in Sušo, ki sta bila kar na enkrat pripravljena, je bila pri meni kar naenkrat "panika", saj še nisem bil pripravljen. Erbežnik in Suša sta tako štartala že ob 10:57, ko sem se sam še pripravljaval. Ko gledam nazaj, je to lahko potencialno dokaj nevarna situacija, če se ti tako mudi v zrak. Lahko se ne pripraveš, kaj pozabiš, posiliš štart... Sicer pa bi lahko vedel, da bosta Erbežnik in Suša zelo zgodnja, da bosta šla v zrak, takoj ko se bo le dalo. Sam sem bil vseeno malo skeptičen, če se "splača" tvegati curažo na tako dober dan ali bi bilo bolje še malo počakati. Samozavest mi je zbijal še Ambrož Mikelj, ki je na moje dvome odgovoril, da naj raje počakam, ker bosta ona dva pobrala, jaz pa scuril in jima itak ne bom mogel slediti. Kasneje pa je, kot po Murphyju, po štartu sam nesrečno "scuril" v Preddvor. Ker je tovrstnih preletov dokaj malo, še manj pa pilotov jadrlnih padal, ki tam delajo prelete, je s tem avtomatično spoštovanje (z moje strani) takšnih preletov veliko večje kot "zlajnanih" špur, iz česar tudi prav tako avtomatično sledi mišljenje, da je tam leteti veliko težje (kar pa ni čisto res). Ker sem takrat zaradi tega strahospoštovanja do preletov v osrčje Julijcev vedel, da prvič sam zagotovo ne

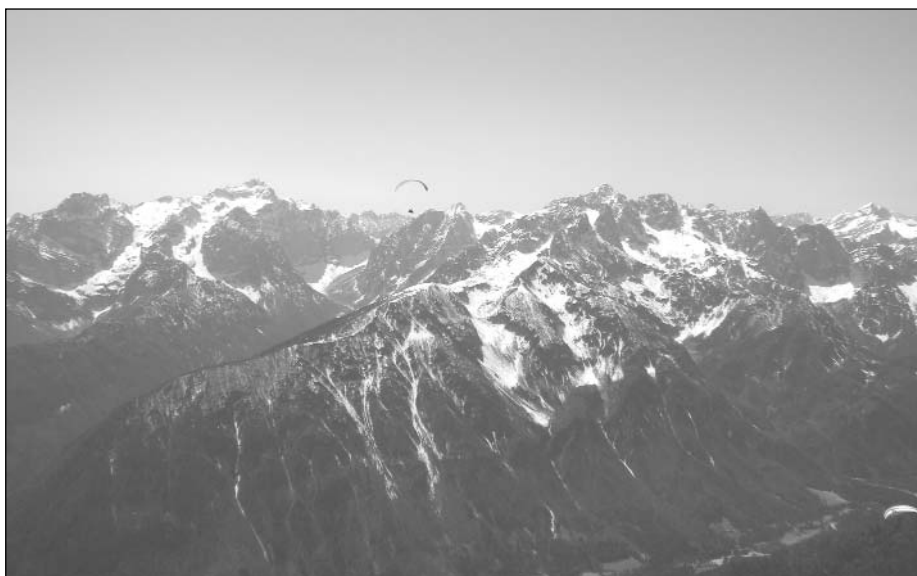
bom šel v tak prelet, je bila edina možnost, da sledim Suši in Erbežniku. Tako je velika želja premagala "strah" po "curaži" in ob 11:05, osem minut za njima, vzletim...

Bila sta ravno en termični steber pred mano. Letel sem na "polno", vendar sem si mislil, da ju tudi slučajno ne bom ujel. Še posebej zaradi tega, ker takrat še skoraj nič nisem uporabljal pospeševalnika. Ko sem nabral višino nad štart Ambroža, sta priklopljala Javorjev vrh, ko sem tam, sta onadva nekje pri Storžiču, ko sem pri Storžiču, sta že planirala proti Dobrči... Tam pa je bila sreča (na žalost na Erbežnikovo nesrečo) na moji strani. Hitro letenje in nizka izhodiščna višina preskoka s Kriške gore na Dobrčo se je Erbežniku maščevala. Nizko je prikloplil Dobrčo in skoraj scuril, nato s težavo pobral v višino štarta na Dobrči, kjer sem ga ujel. Nisem mogel verjeti. Skupaj zrvrtiva steber proti Suši, ki je že lep čas visoko nad nama "kampiral" in naju čakal (nad Dobrčo je bil že, ko sem bil sam še na Kriški gori). Ta dan sem se veliko naučil vozit z "gasom", ker me je Erbežnik (in Suša, ki je bil ves čas pred nama kot izvidnik) v to silil, če sem ga želel nekako dohajati. Od Dobrče torej hitro letenje in vse nam je šlo gladko in rutinirano po znanem terenu do (mislim da) Kurjega vrha (nad Gozdom Martuljkom). Tam smo pobrali do vrha stebra in se odločali še o drugi možni

varianti poleg Julijcev - Avstrija. Ker Erbežnik ni imel postaje, je bilo dogovarjanje malo težje. Sam sem navijal za Julijce, ker tam še nisem bil, in na koncu smo se za Julijce tudi odločili.

Ker imen hribov/gora ne poznam, bodo njihova imena pač takšna, kot piše v Googlovih kartah, kjer se mi zdi včasih malo čudno zapisano... Torej, odločili smo se za Julijske Alpe in začnemo prelet čez Zgornjesavsko dolino v Julijce, proti Rušici in Špiku. Kot vedno in že celotni let do sedaj je bil Suša vedno najvišji (in še z najboljšim padalom za planiranje v veter), tako da je sam že nekje na sredi doline našel dviganje in popravil. Dokler ni preletel Vršiča, ga ni bilo videti. Čelni veter je bil kar močan in z Erbežnikom sva kar močno "curila" na "ful gasu". Suša zgine in Erbežnika se držim kot klop. Na drugi strani doline pobereva, se zapeljeva do Špika in ponovno popravlja višino kolikor se le da, čeprav samo malenkost, ker konkretnega stebra ni bilo. Še malo "pofotkava" eden drugega (na žalost zadnjič tisti let) in sledi preskok proti Robičju. Erbežnik se zadere: »Ti sam pel za mano!«. Sam je letel na "ful gasu" in nekoliko bolj severno od mene, kar se je na koncu kar veliko poznalo v višini in je na Robičje priletel kar nekaj višinskih metrov nižje od mene. Tukaj ni in ni bilo nekega stebra in tudi nič kaj obetavno ni izgledalo. Gledam Erbežnika nekoliko nižje in se

Slika: Preskok iz Kurjega vrha v Julijske Alpe



verneje, kjer glede na teren in osončenost izgleda bolj obetavno, kako se muči in ne dobi nič. Vršič je izgledal blizu, vendar malenkost previsok za mojo višino. Skrbelo me je, da mi ne bo uspelo prileteti čez, za nazaj bi bilo pa tudi premalo višine. Proti Vršiču se je letelo v kar zmeren čelni veter, kjer se teren še zoža. Skrbelo me je, da bo veter bolj nizko in bližje prelazu vedno močnejši, kar se je na koncu seveda potrdilo. Ker vseeno nisem videl druge alternative, kot da poizkusim ali scurim, in ker sem čutil, da je to "zadnja" ovira do željenega preleta, sem se odločil za poizkus. Še dodatno me je motiviral Suša, ko sem ga končno zagledal, ko je preletel vrh prelaza. "Če ne bo uspelo, bom pa pristal na vrhu prelaza na cesto," si rečem. Tam gor res ni "panike" pristajati. Za nadaljevanje pa je na mestu opozorilo "Don't try this at home. Or if you will, don't try this on your own". Tisti, ki ne veste za to zgodbo...

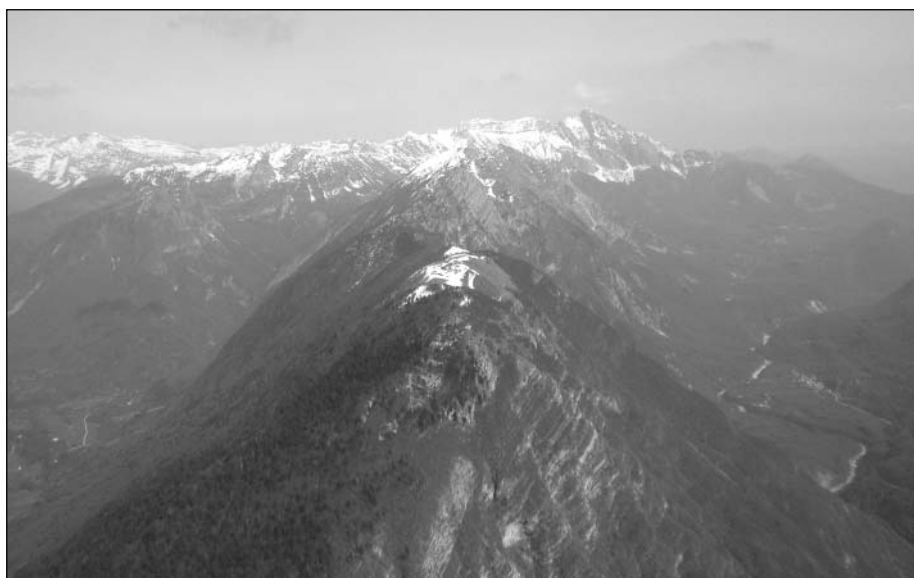
Skratka, planiram proti prelazu Vršič in kot pričakovano se teren viša, "glajd" pa vedno slabši. V glavi se mi ene stokrat obrne mišljenje "zgleda bo ratal" in "fak, ne bo ratal". Cel ta "glajd" pa seveda zelo napet. Vseeno vztrajam pri svoji odločitvi in na koncu dejansko uvidim, da za par deset metrov ne bo uspelo. »Fak, pa ne da se bo kle pri zadnji veliki oviri moj let končal...«. Enostavno se pod vplivom velike želje s tem nisem mogel sprijazniti (se mi je zdelo, da bi se dalo nadaljevati in iti "do konca") in imel v tistih trenutkih zamegljen razum. Vse, kar sem "videl", je bilo nadaljevanje leta na drugi strani prelaza. Pristanem na prelazu ob cesti, cca. 10 - 15 višinskih metrov pred samim vrhom. Tam je bil še sneg, tako da se mi je 10cm udiral. Brezkompromisno, z zamegljenim razumom in ne da bi padalo padlo na tla, sem tekel v hrib s padalom nad sabo. Kaj me je čakalo na vrhu, na drugi strani hriba, se mi med tekom še sanjalo ni. Po cca. pol minute sem priteknel na vrh. Zdelo se mi je, da če se ustavim in pade padalo na tla, bom tam ostal in bo moj let zaključen. Tako sem imel na vrhu, ko sem videl na drugo stran, samo sekundo ali dve (med tekom), da se odločim ali se "vržem" ali ne... Ni mi bilo najbolj všeč, vseeno pa se mi je zdelo, da je dovolj strmo in da so dobre možnosti za uspeh. Če v to ne bi močno verjel, ne bi štartal. Vseeno me je malo skrbel veter in posledično "glajd". Bil je dolg, precej položen in zaraščen teren. Odločitev je bila hipna in temu primerna. Če bi se tja pripeljal z

avtomobilom, niti slučajno ne bi štartal. OK, štart je nekako uspel, vendar še ni bil čas za veselje - sem nizko nad terenom in piha močan veter. Večja višinska razlika na desni strani me zvabi v rotor. Tam dobim konkretno zapiranje z zavojem v levo (stena je bila na desni in jo je oblivalo...), s čimer sem izgubil še tistih nekaj metrov in skoraj dobesedno brcal vrhove smrek. Ravno tam pa je teren ratal malenkost strmejši oz. kot prelomnica, tako da je na tej prelomnici "držal" pobočnik, kjer poberem par 10m za "glajd" izven tega položnega grebena. Po dobrih 20 minutah po ponovnem štartu na Vršiču pa na Travniku poberem na 2600m, kjer je bil čas za veselje. S Sušo sva bila nato ves čas na vezi, vendar nisva več letela skupaj. Ker sem tam letel prvič, za povrh pa še imen vrhov nisem poznal, sem ga narobe razumel. On je letel z Jalovca na Bavški Grintovec, jaz pa na Bedinji vrh (bolj

severno). Od tam je letel na Lipnik, Krasji vrh in Kobariški Stol, jaz pa na Rombon, mimo Kanina in do Velike Babe. Tam sem bil že prepričan, da mi je uspel zeleni prelet in zadovoljstvo je bilo veliko. Od tam sva jo oba ubrala na Polovnik (vsak iz svoje doline), vendar ga kmalu nisem več videl. Ko sem bil na Rdečem Robu, je po postaji povedal, da ima v Bohinju rahle težave. Sam sem se zato odločil za ustaljene tirnice po južnih bohinjcih. Suša je priletel nazaj do Krvavca (nisem mogel verjeti), jaz pa sem pristal v Škofji Loki.

Ko pri povratku vidiš celotno "špuro" Karavank, od Krvavca do Kepe, je občutek res fenomenalen in nekaj posebnega. Sam sem kar težko verjel, da sem vse to preletel... Bil sem navdušen, saj izgleda res dolga "špura". V glavnem - nepozaben dan in pripetljaj na Vršiču :).

Tekst in foto: Luka Slak



Slika: Polovnik s Krnom v ozadju, spodaj: Pogled iz Vogla proti Triglavu



# Novičke

Matej Belčič

## Advance

je za začetnike v akro letenju pripravil model Zeta. Padalo površine 21 m<sup>2</sup> lahko letite obremenjeno od 60 do 110 kg. Trim hitrost je velika (38-43 km/h), tako da lahko tudi jadrate v močnejšem vetru. Kot dodatek ponujajo Alu ročke, ki omogočajo lažje in natančnejše upravljanje med akro manevri. ([www.advance.ch](http://www.advance.ch))

## Airfer

Španski proizvajalec je na Coupe Icare predstavil trike Diamond, na katerem je vgrajen zmogljiv motor Polini Thor 250, z 20 litrskim rezervoarjem in 140 cm propelerjem. Tehta 65 kg in se ga da popolnoma razstaviti. Na voljo je tudi lahek Explorer paramotor. ([www.airfer.com](http://www.airfer.com))

## Apco

je za GoPro kamere razvil magnetni nosilec, ki ga lahko pritrđite na kupolo, sedež, nahrbtnik, oblačila, vetrobransko steklo, ... Omogoča poljubno obračanje kamere v želeno smer. ([www.apcoaviation.com](http://www.apcoaviation.com))

## Axis

je uspešno certificiral Vego IV (EN C, velikost ML). Padalo je idealen kompromis med zmogljivostjo in varnostjo, ter kot tako primerno za zahtevne XC pilote. Je prvo EN C padalo s 5NHR (Fifth cell suspension technology) tehnologijo. S pomočjo le te so prihranili 40% vrvic v primerjavi s predhodnikom. ([www.axispara.cz](http://www.axispara.cz))

## BGD

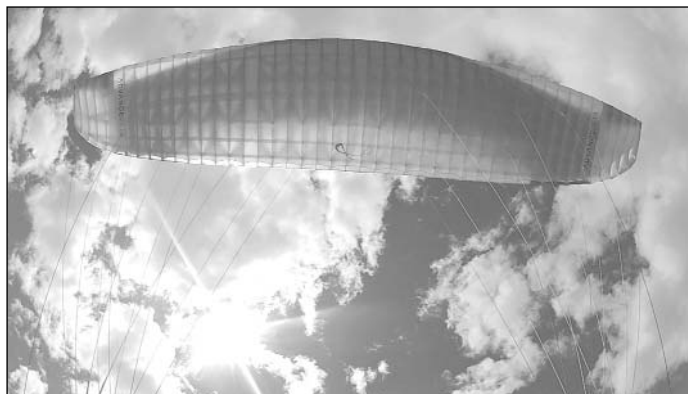
Bruce Goldsmith pravi, da je želel pilotom tandema Dual (EN B) omogočiti čim lahkotnejše upravljanje, saj je le to pri večjih in hitrejših padalih, z več energije, včasih fizično zahtevno. S padalom Dual bodo zadovoljni tako komercialni, kot rekreativni piloti. Za konstrukcijo prednjega roba so uporabili CCB (Cord Cut Billow) tehnologijo, tako da je ta bolj gladek. ([www.flybgd.com](http://www.flybgd.com))

## Flytec

Za model 6030 (Bräuniger Compeo) dobite dodatek, ki vam pomaga pri zaključevanju FAI trikotnika. Ko ste oddaljeni manj kot kilometer, vam izriše FAI področje. Ampak to zna tudi Aljošev (XC Globe) FlyMe. ([www.flytec.ch](http://www.flytec.ch))

## ITV

Siam (EN C) je zmogljivo padalo, ki ga je zaradi kratkega hoda komand mogoče zelo natančno upravljati. Ima tri linije in dobite ga lahko v prav toliko velikostih. Vitkost 5.9 ustreza trenutnemu trendu v tej kategoriji padal. ([www.itv-parapentes.com](http://www.itv-parapentes.com))



Advance Zeta



Airfer trike Diamond



BGD tandem Dual, spodaj SOL Prymus4





### Little Cloud

tandemsko padalo Bidule XL (38 m<sup>2</sup>) ima zmogljivosti primerljive z drugimi tandemskimi padali, upravljanje pa ima vseeno pridih letenja z mini padalom. Je za dva do tri km/h hitrejša od običajnih tandemov in lepo leti v veter ne glede na obremenitev. Z zaprtimi trimi ima oceno EN B, z odprtimi pa EN C.

([www.littlecloud.fr](http://www.littlecloud.fr))

### Koledarji

Leto gre počasi h koncu in ponovno bo čas za stenske koledarje. Takega s padalskimi motivi lahko dobite na BigOpenSky.

([www.bigopensky.com](http://www.bigopensky.com))

### LiveTrack24

ponuja naprave za sledenje, ki so izboljšana različica tistih, ki so jih uporabljali na tekmovanjih (PWC). Je velikosti vžigalične škatlice, za delovanje pa potrebuje SIM kartico z GPRS storitvijo. Zabeležen let zna tudi poslati na ustrezen strežnik.

([www.livetrack24.com](http://www.livetrack24.com))

### Nervures

Pri francoskem specialistu za vol-bivouac padala, so izdelali model Spantik (EN B), ki tehta samo 4,3 kg. Izdelan je iz lahkih materialov, z ozkimi nosilnimi trakovi, prednji rob pa podpirajo palčke in mylar. Izbirate lahko med petimi svetlimi barvami.

([www.nervures.com](http://www.nervures.com))

### Niviuk

Konvers je univerzalen sedež, namenjen pilotom skoraj vseh kategorij, saj ga lahko nastavite bodisi v povsem pokončen, ali povsem ležeč položaj. Na voljo je tudi aerodinamično oplaščenje. Poleg tega ga lahko spremenite v nahrbtnik, v katerega lahko stlačite vso potrebno opremo. Španski proizvajalec je najavil tudi skorajšnji prihod tandema Takoo 3, ki bo zelo okreten in primeren za komercialne pilote.

([www.niviuk.com](http://www.niviuk.com))

### Ozone

je nadgradil akro padalo Octane FLX in se sedaj imenuje Octane 2. Veseli ga bodo piloti, ki želijo da se padalo lepo obnaša v celotnem spektru manevrov. Poleg velikosti 22 in 25 m<sup>2</sup>, ki sta ocenjeni z EN C, je na voljo tudi različica s samo 20 m<sup>2</sup>, ki pa ima samo obremenitveni test.

([www.flyozone.com](http://www.flyozone.com))

### Powerfloat

Če vas skrbi pristanek v vodi, si lahko omislite pripomoček 2BSure. Je nekakšen napihljiv jopič, ki ga pritrdite na sedež. Plovnost je dvakrat večja, kot pri običajnem rešilnem jopiču. Za paramotorce in zmajarje, je na voljo XL velikost, ki omogoča kar šestkrat večjo plovnost.

([www.powerfloat.com.au](http://www.powerfloat.com.au))

### SOL

Prymus 4 (EN A) bo ustrezal tako začetnikom, kot izkušenim pilotom. Ima manj vrvic, tanjše nosilne trakove in je izdelan iz lažjih materialov kot predhodnik. Zaradi novega profila je tudi stabilnejši.

([www.solparagliders.com.br](http://www.solparagliders.com.br))

### Swing

Twin 5 (EN B) se obnaša skoraj kot solo padalo, premore pa enako mero pasivne varnosti kot uspešen predhodnik Twin 4. Običajna velikost omogoča obremenitev od 140 do 220 kg, velikost S (110 do 190 kg), pa je namenjena lažjim potnikom in solo letenju.

([www.swing.de](http://www.swing.de))



ITV Siam EN C



Swing Twin, spodaj Axis Vega 4



TRADICIONALNI DOPUST Z LETENJEM

# Letenje v Oludenizu v Turčiji

Tradicija se nadaljuje in društvo DJP Albatros Celje je zopet, že petič zapored, organiziralo izlet in letenje v Antalyi. Po nekajletnih obiskih vzhodnega dela, v letoviščih pri mestu Kemer in letenja iz gore Tahtali, smo se letos odločili, da obiščemo še bolj znano lokacijo, to je Oludeniz, z letenjem na gori Babadag.

Vreme nam je služilo od prvega do zadnjega dne, oziroma, kot nam je že vnaprej najavil naš predsednik in odličen vremenoslovec Srečko, smo imeli vreme že kar malo kičasto. Letenje z Brnika do mesta Antalya približno dve uri in pol, nato prevoz okoli štiri ure z avtobusom, vse ostalo naprej pa je uživancija.

Babadag, oče vseh gora (baba-oče, dag-gora), je odlična letalna lokacija in se ponša s kar tremi vzletišči. Spodnje (1700m) je tlakovano in je obrnjeno na jugozahod, srednje (1800m) je prav tako tlakovano in se leti na severovzhodni veter, zgornje (1960m) pa je peščeno in se leti na jugovzhodnik, jug ali jugozahodnik, le padala so lahko precej prašna. V primeru močnejšega vetra je eno vzletišče tudi na 800 metrih. Ob našem bivanju v Oludenizu so bile razmere v zraku skoraj vsak dan drugačne, od popolnoma jasnega vremena pa do baze zgoraj ali pa tudi baze spodaj. Leti se vse od jutranjih ur pa do sončnega zahoda. Z gore leti dnevno okoli 150-200 tandemov in še vsaj enkrat toliko ostalih padalcev. Tudi večina našega neletalnega dela ekipe, sedem njih, si je privoščila čudoviti tandemski polet, za katere je Marjana ceno dogovorno znižala na 60 evrov. Pogled iz zraka na plažo, ki je uvrščena med deset najlepših na svetu, je čudovit. Modro morje je kristalno čisto, plaža pa se na zahodni strani nadaljuje proti Modri laguni, ki je turkizne barve. Nad morje se prileti še z zelo veliko višino, tako da je možno izvajati treninge ekstremnih situacij. Za varnost je poskrbljeno nad vsemi pričakovanji, na vzletišču je ves čas bedela zdravstvena ekipa v reševalnem vozilu, na morju pa padalce opazuje ekipa na gliserju in ob morebitnem padcu v morje takoj posredujejo, za kar je nato potrebno plačati okoli 40 evrov. Po moji enkratni slabi izkušnji na Bohinju - neprecenljivo. Prevozi so organizirani in ob naši

številčni zasedbi petnajstih jadralnih padalcev smo lahko izbirali uro odhoda, prav tako smo si ceno znižali za 2 evra po osebi, tako da je bil strošek vsakokrat 12 evrov (pet za prevoz in sedem za vstopnino v nacionalni park). Prevoznik nas je pri odhodu pobiral pri hotelu, ki je oddaljen od morja kakih 400 metrov. Ta razdalja tudi sicer ni nikogar motila, saj je bilo treba zaužito obilno hrano tudi nekje porabiti. Pristanek je velik, a velikokrat tudi nekaj posebnega, saj se ljudje včasih kljub znakom »landing area« sprehajajo in se nato ob vzkliku razbežijo. Če želiš, ti na pristanku za ceno enega piva padalo zloži »packer boy«.

Seveda so bili z nami tudi družinski člani in simpatizerji jadralnega padalstva, tako je naša ekipa štela 27 članov. Ni šlo niti brez harmonike, ob njenih zvokih so uživali celo Angleži. Čez dan smo leteli in se ob pristanku lahko hitro namočili v morju, ob večerih pa smo se tudi poveselili. Oludeniz nudi poleg letenja še veliko vodnih dejavnosti in številne izlete po kopnem, rekah in morju. Temperature zraka so se gibale nekje okoli 30 stopinj, morja pa 25, tako da je kakšno pivo prav lepo steklo po grlu. En dan smo si vzeli letalno pavzo in vsi smo odšli na izlet, kombinacija avtobus - ladja - avtobus. Blatna kopel nas je menda pomladila in to kar precej, nato smo si ogledali še drugo najdaljšo peščeno plažo v Turčiji. Tam svoja jajca ležejo želve, tudi mi smo jih malo polegli po toplem pesku.

Skratka, dopust je minil prehitro, tako da nismo uspeli priti do znamenite torkove tržnice-bazarja v bližnjem mestu Fethiye, kar bomo prihranili za naslednjič.

Sezona tu traja od aprila do konca oktobra, potem pa turistov ni več, kajti vreme je nato zelo spremenljivo in na gori je tudi sneg. Veliko je gostov iz angleškega trga, lahko pa srečaš pilote iz celega sveta. Poleti jih je zelo veliko iz Avstralije in Južne Afrike. Poleti je zelo vroče in za jadrnanje niso tako dobre razmere kot v septembru in oktobru, ko je vreme še zelo stabilno in z večjimi razlikami v temperaturnem gradientu po višini.

Krajše filmske zapise letalnega in tudi neletalnega dela si lahko pogledate na Albatrosovi družveni strani pod »Najnovejši video«, oziroma na Youtubeu na povezavah in <http://www.youtube.com/watch?v=XpaeCOBCVjw>

Za naslednje leto je že kar nekaj prijavljenih, tako da letenje v Turčiji peljemo naprej. Potrebna udeležba je vsaj 20 oseb, z večjo udeležbo se zniža strošek avtobusa in s tem končna cena. Letošnji stroški za sedem dni so bili od 480 (3 osebe v sobi) do 550 evrov. Nekaj udeležencev letošnje ekipe je bilo tudi iz sosednjih jadralnopadalskih društev. Za naslednje leto ste vabljeni vsi člani ZPLS, vaši prijatelji in družinski člani. Informacije dobite na 040 705 811-Jani

Pripravil: Jani Kanižar



## PREDSTAVITEV JADRALNEGA PADALA

# Nova Mentor 3

Po velikem uspehu Mentorja 2 so se v podjetju NOVA odločili, da je prišel čas za njegovega naslednika. Veliko pilotov je bilo mnenja, da gre zgolj za marketinško potezo, kljub temu da so v podjetju jasno navedli, kaj so spremenili na padalu in kakšne prednosti je to prineslo. Izkazalo se je, da so bile optimistične napovedi tudi resnične. Padalo Mentor 3 je v primerjavi z Mentorjem 2 bolj varno in leti bolje in res je kar težko verjeti, da je bil ponovno narejen velik korak naprej.

Spodobilo bi se, da bi o novem Mentorju3 napisal kaj že prej, vendar menim, da je bolje, da z vami delim izkušnje slovenskih pilotov in lastne izkušnje, kot pa da le prevedem tuj članek. Kako se Mentor 3 obnese med slovenskimi piloti, povedo spodnji komentarji:

*“In to je bil otvoritveni let z Mentorjem 3. Občutki so izredni. Sem bil navdušen nad Mentorjem 2, Mentor 3 je pa poezija. Star sem, ga ne izkoristim, se pa pod njim čudovito počutim...”*

*“Enostaven štart, hitro v zraku, fino pobira, okreten, hiter, finesa kot se gre...”*

*“Sploh ni problem biti “dober pilot”, če maš “mentorja” nad sabo! ;)) ;)) ljubezen na prvi “polet”! ;)) ;)) ;))”*

*“Če b' biu pilot tko dob'r k't padau, b' blo pa še bolš! ;)) ;))”*

Vir: <http://xcglobe.com/olc/>

Tudi name je Mentor 3 naredil zelo dober prvi vtis. Ko sem prvič letel z njim, se mi je zdelo vse enostavno in dišalo je že po kičastem... Nato je sledilo državno prvenstvo v preletih z jadralnimi padali v Tolminu. Glede na to, da sem bil dokaj neuleten, mi je bila preprostost letenja z Mentorjem 3 pisana na kožo. Že prvi dan tekmovanja je Mentor 3 požel vso pozornost. Vsi so se spraševali, kako je mogoče, da je padalo razreda B tako hitro in ima takšno fineso. Rezultati državnega prvenstva so potrdili neverjetne karakteristike padala, sam pa lahko povem še, da

je pospeševalnik na padalu zelo uporaben in se ga da 100% izkoristiti. Da pa uspeh na državnem prvenstvu ne bi bil zgolj naključje, sem se z Mentorjem 3 udeležil tudi Serial CUP-a. Po petih tekmovalnih dneh so se zopet najbolj veselili piloti Mentorjev 3, ki so zasedli prvih pet mest v B klasi.

Statistika in rekordi tudi povedo svoje:

- *na Lijaku je Joško odletel 100km s povprečno hitrostjo kar “36.8 km/h”*
- *250km FAI trikotnik “povprečna hitrost 30km/h”*
- *267km na Sorici <http://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:Asterion/12.8.2013/07:49>*
- *262km FAI trikotnik Italija <http://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:tockner/16.7.2013/08:05>*
- *Z Mentorjem 3 podirajo svetovne rekorde v B in C kategoriji.*
- *Na največjem XC tekmovanju (Xcontest.org) v B kategoriji od 40 najboljših kar 30 pilotov leti Mentorja :)*
- *Prvovrščeni Johann ima kar 250 točk prednosti pred nam dobro znano Nicole, ki leti na EN D padalu in je vodilna na slovenskem OLC.*

Zakaj se z Mentorjem 3 podirajo osebni in svetovni rekordi? Zato, ker je to enostavno. Padalo ponuja veliko varnosti in udobja, kar pride zelo prav predvsem po večurnem letenju. V zahtevnem ozračju lahko letimo hitro, ker se počutimo varno. Da ne bo pomote, padalo ni namenjeno šolarjem in začetnikom: potrebna je nekaj osnovnega znanja in izkušenj za upravljanje padala, ki spada v zgornji B varnostni razred. Po pogovoru z različnimi tipi pilotov Mentorja 3 (tistimi, ki letijo samo na domačem terenu, XC piloti in tekmovalci) je bil zaključek, da če nisi profesionalac in rabiš padalo za užitek, potem je Mentor 3 najboljša izbira.

Če ste to sezono dobili občutek, da smo malo manj aktivni, se vam opravičujemo. V ozadju smo garali in vam pripravili novo spletno stran. Sedaj je uradna spletna stran [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com) tudi v

slovenskem jeziku (pod slovensko zastavo). Tukaj gre vsa zahvala Mitji Jančiču.

Po novem je sedaj možno tudi v Sloveniji narediti NTT pregled padala. Več o NTT si lahko preberete na spletu <http://nova-wings.com/slovenian/welcome/news.html>. Meritve vrvic se izvajajo z avstrijsko tehnologijo in z laskerskim merilnikom BOSCH, vsi podatki gredo preko mreže direktno v sedež podjetja NOVA, kjer se tudi izvaja kontrola nove trimaže padala. V rokavu imamo še kar nekaj asov, a bomo o tem pisali v naslednji številki (namig: 3000kg, ...). Za zimske Hike&fly dni pa si umislite SuSi Q - Super Simpl padalo s certifikatom in polno garancijo.

Pripravil: Dušn Durkovič

Mentor3 light



## POROČILO IZ BOHINJA

# Na koncu vsi čili in divji

November je in za mnoge jadralne pilote se končuje letalna sezona. Smrtno resen mesec, težko je tudi pisati. Živeli bomo le od spominov na padalsko poletje v Bohinju!? Ni šans! Leteli bomo, kar se bo dalo naprej in še naprej. Ne glede na sive mesece se je vedno dalo leteti in že leta ni registriranega meseca, v katerem nas vsaj nekaj v Bohinju ne bi letelo. Saj ne gre le za preletaške trikotnike, saj gre vendar za to, da smo v zraku, mogoče za način življenja, mogoče za gibanje in druženje...

Čenjenemu padalskemu bralstvu sem dolžan informacijo, kako se je razpletla saga z mojim dolgomesečnim nakupovanjem novega padala, potem ko sem nekako prerasel Skywalkovega Mescala 2. Spomnili se boste hudih načrtov, kako bom preizkusil vse, kar je od padal prišlo novega na tržišče in se uvršča v zahtevnostni razred 1-2. To so bile pobožne želje. Videl sem, da imajo slovenski padalski dilerji na že tako raznovrstnem - in zaradi majhnosti Slovenije zahtevnem - tržišču velik problem. Moje številke padala (XL) zlepa ne dobiš na preizkušnjo, ker to pomeni, da bi jo moral diler sam najprej kupiti od

tovarne in potem upati, da bo to preizkušano robo nekdo res vzela. Ja, naveličal sem se preizkušanja padal, še preden sem sploh z njimi letel.

## Od vsega po malo

Vsi, ampak dobesedno vsi, s katerimi sem se pogovarjal in so zasledovali to nakupovalno nadaljevanje, so prisegali, da bom na koncu zanesljivo kupil letošnjega Skywalkovega prvaka leta, Chilija 3. Preveč signalov sem spuščal v preteklih zapisih in preveč jasno in določno sem o tem govoril v medsebojnih pogovorih. Sem bil pač Skywalkov "fan". Padalo, s katerim začneš resno leteti, ti je kot brand najbrž vedno pri srcu. Takoj spomladi se je končalo tako, da sem kupil Ikarovega Wildcata in že na drugem pomladnem jadraniu me je naučil, kako se to ime prevaja v slovenščino. Od lenega Mescala do "divje mačke" je bil kar konkreten preskok. Letenje ob Pršivcu, če take dinamike nisi navajen, in še posebej, ker je bilo letos poleti v Bohinju ogromno vzhodnika, je bilo nekaj mesecev kar stresno.

S padalom seveda ni nič narobe. Krasno se z njim vzleta in tudi krasno se jadra, le dinamičen je. Mnogi ga sploh ne poznajo, ampak pozimi me je Rok Faganel o sodobnih padalih naučil nekaj novega, pa tudi zelo koristnega. Danes, je povedal, so vsa padala tega razreda, in ki na tržišču preživijo, zelo kvalitetna in eno od drugega bistveno ne odstopa, razlike so minimalne, tudi cene so primerljive. Edino, kar se razlikuje, je "handling", ki ne gre na račun varnosti, ampak ti je ali pa ti ni všeč. Zato padalo kupuješ po dveh kriterijih: po tem, kako ti je všeč "handling" nekega padala, in po tem, koliko denarja daš zanj.

Hitra odločitev za Wildcata je bila – roko na srce in odkrito povedano – narejena zaradi atraktivne cene, postavljene v stilu "čistimo podstrešje". Bil je nov, iz skladišča, in je model pred novim modelom, ki – to pa že lahko zatrdim suvereno – ni toliko manj napreden od novih modelov, kolikor je bil cenejši.

Zdi se mi, da sem sprejel pravo odločitev. Kakih petdesetkrat sem se z njim letos pognal z Vogla, pa nekajkrat s Studorja, dostikrat z Vogarja, seveda tudi z drugih vzletišč po Gorenjskem in Primorskem in



lahko rečem, da je imel Roko prav. Seveda se je pojavila takoj še potreba po lahki opremi za bolj pohodniške avanture. Naj ne dolgovezim. Zdaj imam v dnevi sobi dva kompleta. Drugi je lahki Skywalk Arriba, v kombinaciji z lahkim (Kimfly-prolight) Marinčičevim sedežem in "front-kontejner" z U-Turnovo rezervo, ki se mi je po pogovoru s piloti Loop-teama izkazala kot najprimernejša.

### Ostane tudi za turiste

V Bohinju smo torej letos imeli krasno padalsko poletje. Če odmislim delno mrtvoudnost bohinjskega padalskega društva (kateremu pripadam), se mi zdi, da je okolje privabljal na tisoče turistov, ki so pokazali precej zanimanja tudi za jadralno padalstvo. Izkazalo se je, da veliko letenja nad jezerom precej izboljšuje zanimanje turistov in narobe, da to bodisi v tandemsko zgodbo bodisi v čisto dopustniško privabi nekatere odlične jadralne pilote. Posledica je veliko kakovostnega dogajanja "na nebu in na zemlji", seveda pa tudi kup novih znanstev, idej in načrtov. Osebnost sem (s potomcem) sklenil, da se, če bo le mogoče, prihodnje leto udeleživa mojstrenja izrednih postopkov, ki jih nekje v Italiji organizira Klemen Sovan. Tip je res v redu, letos sem ga spoznal v Bohinju, kjer je letel tandeme.

Še ene poletne pohvale ne bomo spregledali. Bohinjci smo bili kaka dva dneva tudi v kampu Gašperja Prevca pri Tolminu, od koder smo se vozili na Kobalo in odletavali nazaj. Fantje delajo s srcem in s poslušom za potrebe pilotov. Če posel tam in v Bohinju povežem v skupni imenovalec, seveda žal pridem tudi do negativnih pojavov, do organiziranih tujih šol, ki pa so dostikrat moteče, nevarne in precej znižujejo standard jadralnega okolja, v katerem smo. Že v preteklih zapisih sem se pritoževal nad nekaterimi šolami iz Madžarske in Poljske, ki brezobzirno in brez spoštovanja minimalnih pravil zasedejo vzletišča, pristajajo pa po poljih in travnikih na način, ki si ga – denimo v Bohinju – domači piloti nikoli ne bi privoščili. Zaradi takih šol, ki verjetno organizatorjem prinašajo visoke profite, se ljudje obračajo proti vsem jadralnim padalcem, škodo trpijo lokalna društva, statistika nesreč (tudi smrtnih) pa je sama po sebi dovolj zgovorna.

Ko primerjamo nekatere od teh šol z nemškimi, angleškimi in švicarskimi, ki

tudi prihajajo v Slovenijo, lahko vidimo razliko ne le v kakovosti, ampak tudi v načinu obnašanja na vzletišču in na pristanku. Domnevam, da tudi slovenske šole v (na primer) Italiji za domače navade tistega okolja niso moteče ali kakor koli posebej izstopajoče. Zdi se mi, da bi pri takih šolah inšpektorji lahko bolje opravili svoje delo.

### Kjer imamo likvidna sredstva

Ok. Tu nisem, da bi rešil svet, napisal naj bi le tekoče padalsko poročilo iz Bohinja. Povsem jasno moram povedati, da z dejavnostjo mojega "kluba" nisem zadovoljen. Ne bom se ukvarjal s krivci, mogoče bi mednje (z jesenskim popustom do funkcionarjev, kamor ne sodim) moral prišteti tudi sebe. Predstavljam si, da bi moral dober "klub" skrbeti za vsaj sledeče zadeve: vsaj nekajkrat na leto bi iz svojega naslova moral organizirati letenje v drugih okoljih, vsaj enkrat na leto v tujini; skrbeti bi moral za podmladek in se v ta namen povezati z najustreznejšo letalsko šolo, če že nima svoje; vsaj enkrat letno bi moral organizirati tečaj varnega letenja oziroma izrednih postopkov ali pa se povezati s šolo, ki to zna; bilo bi primerno, če bi (denimo v zimskem in jesenskem času) določil čas in prostor, kjer bi se piloti tedensko srečevali (kakšna gostilna bi bila čisto v redu) in bilo bi zelo dobrodošlo, če bi se ob takih srečanjih razvijala tudi informativno-izobraževalna zgodba.

S povezovanjem med klubi - v našem primeru predvsem z leškimi - dobro deluje. Predvsem po zaslugi bohinjskih pilotov, ki so si iz takih ali drugačnih razlogov "širili obzorja", pa niso čisto pozabili na svoje korenine. V letošnjem letu smo se z vodstvom žičnic Vogel dogovorili za ugodne sezonske padalske karte, ki

so se zaradi veliko vzhodnika res dobro obnesle, žal pa se zanje ni ogrelo veliko klubskih pilotov. Mislim, da je bila to njihova napaka, saj se je nakup karte bogato obrestoval tistim, ki so veliko leteli, najmanj pa dobro izplačal za tiste, ki so leteli malo. Tudi žičnica je imela od tega korist, saj smo ob tej dejavnosti precej povečali "porabo" v vogelskih gostilniških prostorih.

V tem smislu se je rodila ideja o letnih kartah, ki bi, če bi bile ugodne, lahko povečale zanimanje tako za bohinjski padalski klub kot seveda tudi za obisk Vogla in za vse, kar se dogaja v zvezi z njim.

Toliko o tem, kajti v Ikarju ne sme izostati poročilo iz Bohinja, kjer se ponujajo letalna doživetja, ki sodijo med najlepša in najzanimivejša. S čezjezerskimi preleti se težko primerja kaj drugega v Sloveniji, čeravno je res, da so primorska jadrana mestoma manj muhasta, bolj bogata, da so vetrovi drugje po Sloveniji lahko bolj milostni ter pilotom bolj prijazni. K Bohinju pač sodi tudi robotost, brezkompromisnost, ostri robovi, tako na skalah kot pri ljudeh. In kar ni nezamisljivo: letna rezidenca kluba pri Padalčku ob jezeru je zanesljivo najlepša med vsemi postojankami v Sloveniji. Mislim, da se to ve in bilo bi dobro, če bi se klubi tam kdaj pa kdaj (po dobrem letenju, seveda) dogovorili za kako domače druženje, analizo, h kateri sodijo pretiravanja, nakladanja o dosežkih po hribih, podoblačne zgodbe, ki so resnične ali pa ne, nenazadnje tudi konzumacija piva in podobnih goriv, ki vzpodbujajo dobro padalstvo.

Z lepimi novembrskimi pozdravi iz  
Bohinja: Potrčkonov Matija  
Foto: Franci Pukl



## KAKO NAVIJEŠ STEBER

# Iz spletne klepetalnice

### Vajenec

Živ, nekaj me zanima glede navijanja: kako ti to delaš? Ko najdeš steber, pa ga centriraš in začneš navijati, kako pol ostaneš v njem? Ker jst na višini vn padem pa ne morm do baze navit oz. obstanem na neki višini! Baze so pa 300 al pa 400 metrov višje. Probam sukati tam kjer se vidi, da nastaja baza pa gledat generaln veter, sam nekako ne najdem tiste pike na i. Thx

### Stari

Dobro vprašanje na katerega že 20 let iščem odgovor, ki je po mojem takle (dolga skor 20 let): doma pogledaš vertikalno sondažo pa vidiš kje se malo zalomi (zadnč ko smo skup leteli je bilo problem prebit na 1200 - 1700 in baza na 2200, tako se je tud lomilo na sondaži. Torej je treba "prebit" s centriranjem stebra. Lahko napisati a težko narditi Delam takle: ko pridem v dviganje rahlo počakam par sekund in če se pojača nardim krog in se pomikam k močnejšemu dviganju z ZUNANJO komado korigiram - treba upoštevati zamik reakcije na komado - torej pred močnejšim dviganjem potegnem rahlo kontra, da me povleče proti centru stebra.

Če priletim v ŠUS 3+ m/s zategnem s prve se nagnem in tako ostajam v strmem dviganju takrat ponavadi "prebijem". Če zamudim je treba spet cel

### Pristanek na drevesu



krog in upat da priletim nazaj v šus, ki me ne sme le dvignit 30 metrov in potem spet spustit. Padalo mora šibat okol in ne ga poskušati plosko vrtet. Žal je pa poleg omenjenega šusa gor, tudi gibanje zraka v nasprotni smeri. Marsikdo izpušča ravno ta območja, ker tu krneki »razbija« in ne ve da je zgrešil jagodo na torti.

Vseskozi je treba padalo pustiti da leti (več zraka skozi profil - boljši špon - pa nobenga straha za negativno).

Poleg vsega še dobro slediti intervalom gradnje in razpadanja oblaka.

Za prelet se je dobro spravit v zgornje zračne plasti (2000+) pa bo tudi prelet varen in dolg. Iz 1700 lahko pričakuješ le lamanje, grape, in spodnji del OLC lestvice. Upam da bo to kaj v pomoč.

### Vajenec

Torej nardiš širši zavoj do močnejšega dviganja, ker jst če vidim da je dviganje šibko in padem vn nardim oster zavoj nazaj kjer mislim da je steber?!?!? Pa ko priletim v močen steber mi vedno krilo nazaj vrže pa hitrost čist ubije. A pohodiš speed da dobiš nazaj hitrost al sam počakaš, da pade krilo naprej pa ga pol ustaviš z obema komandama?

### Stari

Šibko dviganje vrtiliš plosko z rahlim špananjem notranje in korigiranje zunanje komande.

### Vajenec

Bom tole vse probu!!! Sam jutri mislim da bo preveč nabijal veter. Pojutrišnjem pa upam da ne bo vse pregreto!!!

### Stari

Ko pa prletiš u močno dviganje pa sam zategne eno in se nagn ko za špiralo - bože nedaj gasa. Najboljš bi blo počez priletet u močan steber.

Pr teb je malo težava k si malo lahek in ti ja izi vrtet šibke stebre.

Ko pa nabije - ti pa pdalo hoče obstati - a je tako?

Pri pregretem ozračju je še težaje prebit - ko pa prebiješ si pa car

### Vajenec

Ja dobesečno obstane u zraku pa ga nazaj vrže. Sam ga že ustavim pol ko naprej zaniha!! Zdej mi je bil problem na Golteh tisto mejo prebit, kamot sm se dvigval do vaze pol pa ni pa ni šlo, pa

sm prav iskal kam se lomi steber sam nism najdu.

### Stari

Poskus si zamisli da rabiš le eno polovico padala - za tadrugo te pa boli k.

Se prav da ko te zategne npr na levi se nagn hudo levo in zategn komando - desno pa čist popust in nekaj časa ostan v tem položaju (en krog) Pol kroga gre hudo gor drugo pol pa potrpiš da prideš v močnejši del - pa tak probaš ostan v dvigu. Pol pa po OBČUTKU

### Vajenec

Ok a maš v dviganju pol zunanjo tud kej zategnjeno al jo čist spustiš?

### Stari

Pri šponu čist spušeno pa cilj da so krogi čim hitrejši in nagib kar hud

Se pravi - večje dviganje - manjši krog - sam ne mi kakih negativ izvajat in nekaj na silo dosega

centrifuga ti da tud kako kilo gor.

### Vajenec

Kaj pa odnašanje iz smeri zarad vetra. Ko vrtim me začne odnašati iz stebra in morm vedno popustiti notranjo komando ko se obrnem v veter in s tem zgubljam nagib, nekako v elipsah letim v steburu?

### Stari

Ne misli na veter - saj so vsi stebri zanešeni zarad vetra in te mora zanašati. Pri nabiranju je najbolje da se čimmanj orientiraš na tla - seveda si ne privoščiš dreves al pa zavetrnega dela hriba če še nisi visok.

### Vajenec

Aaa OK ker men se zdi da se čist ustavim ko mam nos v veter, pol ga pa z vetrom zašpana not v hrib. Bom rabu več prakse hehe.

### Stari

Mogoče si neučakan v kroženju in preveč »loviš« steber oziroma padalo. Vsak zavoj al pa krog se mora speljati čimbolj gladko tem boljši je izkoristek energije. Tako vsaj jaz te stavi dogajam. To je ko juha. Več receptov - okus pa čudovit če ne zasoliš. Adio!

### Vajenec

Upam da ne bom zasolil al pa zapopral in se kamlu srečamo na 2900 do koder pr nas menda lahko gre.

Pripravil: Darko Glušič, Sky klub

# REŠEVALNA PADALA KIMFLY



	R-28	R-33	R-38
Površina	28,80 m <sup>2</sup>	33,53 m <sup>2</sup>	37,58 m <sup>2</sup>
Celice	18	18	18
Teža	1,364 kg	1,546 kg	1,724 kg
Max. obremenitev	90 kg	105 kg	120 kg
Padanje (100 kg)	5,7 m/s	4,6 m/s	4,2 m/s

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



## REKLAMA 777