



NASLOVNICA

dec 2006



KIMFLY



SupAir sedeži



NUPTSE Expedition

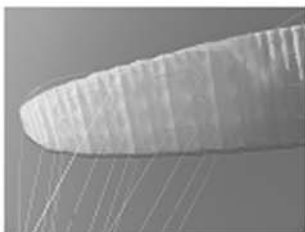


BRÄUNINGER



RIVER

IKARO



COOL



Independence

www.kimfly.si

KIMFLY d.o.o., Pot na Črno 28, VODICE, tel. 01 832 30 86, 041 677 595, kimfly@siol.net

Za ZPLS glasilo izdaja: Maks Humar Lesce d.o.o.

Prispevke pošljite najkasneje 15 dni pred izidom glasila po e-pošti:
paramax@siol.net - informacije: 041 735 832



Novo!

MUSTANG 2

DHV 2

Scenic 2 DHV1-2 tandem

Kiss DHV1-2 t

Posebna zimska akcija

do 15.2. 2007!

Ostala oprema - sedeži, rezerve, kombinezoni, oblačila,...

ZASTOPA IN PRODAJA:

Damjan Čretnik
tel: 031 336 441
airwave.slovenia@volja.net
http://airwave.v27.net



Vaše sanje so naša resničnost - Airwave Slovenija



Skupščina ZPLS 2006

Spoštovani člani ZPLS! Pred vami je kratko poročilo o poteku skupščine ZPLS, ki je bila 8. decembra v Vitovljah pri Ajdovščini.

Na skupščino, katere del je bila tudi problemska konferenca ZPLS, je prišlo 14 predstavnikov iz samo 10 klubov. Nad udeležbo sem kot predsednik razočaran, še bolj pa nad izgovori za neudeležbo. Najpogostejši je bil, da "smo majhen klub in da se s politiko ne ukvarjamo". Člani teh klubov si malo oglejte grožnje na področju omejevanja zračnega prostora, ki ga je za našo aktivnost vse manj in manj. Ali vi kot člani kluba in letalci nimate interesa leteti na primer z Lisce ali kakšnega lokalnega hribočka? Ali vam je vseeno, če vam NATO ali naša vrla država popolnoma zapre zračni prostor? Boste ta problem rešili v vaši krajevni skupnosti, občini? Vaši predstavniki v klubih so izvoljeni za to, da se s temi vprašanji ukvarjajo in tega ne bodo rešili tako, da tiščimo glavo v pesek. Preberite si poročilo o konferenci v sosednjem članku!

Žal zapisnika skupščine še nimam, zato popolnega poročila še

ne morem podati. Poleg bolj ali manj formalnih zadev, kot so predlog finančnega poročila ipd., ki so bile potrjene, pa smo se zataknil pri programu dela. Zato smo na skupščini povezali problemski del in program dela (in iz tega izpeljan finančni načrt). Med glavnimi poudarki problemskega dela skupščine lahko naštejemo:

- spletna stran ZPLS
 - več aktivnosti v povezavi s člani (nov video o vremenu, stojnica ZPLS...)
 - več operativne prisotnosti ZPLS na prireditvah (tekme, liga, DP...)
 - ponovitev dneva ZPLS na različnih terenih
- seveda ob ohranjanju dela na področju šolanja, zakonodaje, mednarodnih povezav itd.

Kljub temu, da sem bil nad udeležbo razočaran, sem bil vesel novih obrazov in tudi novih predlogov, ki smo jih oblikovali na problemskem delu, zato mislim, da nihče izmed prisotnih časa, ki ga je posvetil udeležbi na skupščini, ni ocenil kot popolno izgubo časa.

Jurij Franko
Predsednik ZPLS

POROČILO Z OBISKA KONFERENCE:

Sporting & Recreational Aviation Conference Airspace for airports

Kot predsednik ZPLS sem se na povabilo in poziv organizatorjev Eurocontrol in Europe Ais Sports (EAS) udeležil konference z zgornjim naslovom, ki je bila organizirana v Bruslju 1. decembra. Seveda je prvi pomislek, zakaj hudiča pa plačujemo članarino, da se gre naš predsednik sončit po takih konferencah. Moram priznati, da sem bil tudi sam v dvomih, kaj novega bom lahko slišal. Zdi se mi, da je najbolje, če vam opišem potek konference, da boste lažje razumeli, zakaj sem bil nad konferenco presenečen.

Ob pomoči sponzorja, Adrie Airways, ki je prispevala masten popust k stroškom prevoza, sem tisti petek v družbi številčne slovenske delegacije, ki danes roma v Bruselj tako kot nekdanj v Beograd, priletel na bruseljsko letališče. Samo nekaj kilometrov stran je centrala organizacije Eurocontrol, ki skrbi za sinhronizacijo zračnega prometa nad Evropo. Že na vhodu je bilo razstavljeno jadralno letalo, ko pa sem se mimo vratarjev prebil do konferenčne dvorane, je bilo pred njo razstavljeno kar nekaj primerkov športne aviacije, od zmaja, ki ga je prispeval Chris Bouman (delegat Belgijske prostoletalske zveze, ki je v Eurokontroli tudi zaposlen), do jadralnih padal, modelov, simulatorja jadralnega letala pa do video predstavitev, ki so potekale brez prekinitve. EAS in vse zveze vključene vanj vključno z EHPU so se dobro pripravile na konferenco.

Samo delo je potekalo v dveh delih. Dopoldan so bili predstavljeni športi od prostega letenja do balonov in motornjakov. V drugem delu so predstavniki Eurocontrol-a predstavili svoje poglede na bodočo ureditev letenja športnikov. Še enkrat bi rad poudaril, da predsednik EAS Sir John Allison razume in odkrito zagovarja stališča športnega letalstva vključno in posebej s

stališči prostih letalcev do problemov ureditve zračnega prostora. Vse predstavitve športov so bile izvedene profesionalno, predstavitev Kalusa Tanzlerja, generalnega sekretarja EHPU, pa je še posebej odstopala v pozitivnem smislu. Žal sem bil nad načinom in vsebino predstavitve uslužbencev Eurocontrol-a razočaran. Iz predstavljenega je bilo očitno, da je športno letalstvo in prosto letenje nek oddaljen problem, ki se njih prav zelo ne tiče in da so bili prisotni na konferenci samo zaradi ukaza šefov. Vsebinsko si njihove in naše predstavitve lahko ogledate na spletnih straneh Eurocontrol-a:

http://www.eurocontrol.int/eatm/public/event/011206_eas.html

Toliko o negativnih presenečenjih. Ne glede na razočaranje se spoznal, da ni vse tako črno, kot kaže na prvi pogled. Eurocontrol je navsezadnje organizacija, ki služi predvsem interesom letalskih družb in vojske. Perspektive za športno in prosto letenje v EU niso rožnate. Interesi letalskih družb, vojske in državnih aparatov niso v skladu z našimi interesi.

Po drugi strani pa je to organizacija, ki je del evrokratskega sistema in ni neodvisna od nas, državljanov članic EU. Za Eurocontrol veljajo povsem ista pravila o komuniciranju z zainteresirano javnostjo kot za vse ostale EU institucije. To pomeni, da so vsi predlogi o kakršnikoli spremembi zakonodaje javno dostopni na spletnih straneh Eurocontrol-a. In ne samo to. Vsi predlogi so vpeti v sistem pripomb, kar pomeni, da obstaja povsem formalna pot, kako lahko preko spletnih strani, kjer je predlog objavljen, vsak državljan članice EU da svojo pripombo in na vsako posamično pripombo mora organ evrokracije (v tem primeru Eurocontrol) argumentirano odgovoriti. Navsezadnje tudi naše Ministrstvo za promet, direkcija za letalstvo, na svojih spletnih straneh kopira povsem isti sistem. Torej se nobena sprememba ne more izvesti, ne da bi lahko vsi zainteresirani prej posredovali svoje pripombe.

Zaradi zgoraj napisanega zato pozivam vse člane, naj si predstavitve konference sami ogledajo in se seznanijo s temami, da se bodo bolj zavedali temeljnega vrašanja: ali bomo leta 2015 še tako svobodno letali po nebu kot danes?

Jurij Franko
Predsednik ZPLS



Leteti Južno Afriko
Lov na svetovni rekord

POVZETO PO INTERNETU

Toča novih svetovnih rekordov

Zgodilo se je to, kar smo vsi potihem verjeli in pričakovali. Urban in Aljaž Valič sta hkrati postavila vsak po dva svetovna rekorda:

- Prelet na napovedan cilj, katerega novega razdalja znaša 368 km,
- Prosti prelet v ravni liniji, ki po novem znaša približno 425 km.

Za točne razdalje, bo potrebno počakati do jutri, saj se nova svetovna rekorderja v De Aar vrneta šele po polnoči. Zaenkrat so te rekordne znamke še neuradne, za njihovo uradno potrditev od Svetovne letalske zveze bo potrebno počakati še kak mesec ali dva, vendar verjamemo, da sta fanta pri letenju upoštevala vsa pravila in obvozila vse prepovedane letalske cone.

Današnji dan smo začeli z uro in pol dolgo vožnjo do mesta Vosburg. Vitlali smo se kar z glavne ceste, ki pelje mimo mesta proti zahodu. Kakor ponavadi, je bilo najtežje preživeti v zraku prvi dve uri, kar je ponovno uspelo Urbanu in Aljažu. Ostali smo pristali v prvi uri letenja oziroma takoj po vitlanju. Točnih podatkov o hitrosti vetra še nimamo, vendar naj bi po višinah kar močno pihalo, saj je bilo nebo polno lenticularisov. Marco Zonca iz Italije je poročal tudi o pristajanju v "rikverc" s hitrostjo 40 km/h. Višine so bile nekje med 4 in 5 tisoč metri.

Da je bil dan zares naklonjen jadralnemu padalstvu pove tudi to, da je bil poleg zgoraj omenjenih svetovnih rekordov postavljen tudi nov svetovni rekord v Preletu z tandem jadralnim padalom. Postavila sta ga angleška padalca, pilot Richard in kopilot Phil.

Čestitamo!

Sliki spodaj: Urban in Aljaž Valič



Generalni pokrovitelj BRINOX INŽENIRING d.o.o.	Medijski pokrovitelj NOVICE	občina Metlika
Juma logistika.	STATUS	ESRANA rinc.
domovanje.com	EVRO Stroj ***	euroTENEL Tovarna energetske elektronike d.o.o.
MACPAPA	PRELET	Airwave
SeeYou	repromat	
k Banka Koper	MBM storitve izolacije, gradbeništvo, trgovina	hit universe of fun
radio hit	103	CONDOR The Competition Coaching Specialist
Dane Trans	B.V. Trade d.o.o.	b V VIDMAR
SKY PARAGLIDERS	BAR PUB RAVNE	občina Semte
EVOSTIL	M	REPUBLIKANSKI CLASBNA MURAVCIJA KOBETIČ

SKYWALK
PARAGLIDERS

www.skywalk.si

WALK WITH US

MESCAL
JET FLAP fun cruiser-DHV 1

TEQUILA
JET FLAP freerider-DHV 1-2

CHILI
JET FLAP high-end freerider-DHV 1-2

CAYENNE 2
JET FLAP sportster-DHV 2

POISON
JET FLAP race carver-DHV 2-3

JOIN'T
JET FLAP tandem-DHV 1-2

OSTALA OPREMA

CULT
sedeži S-M-L-XL

snowkite TACO, kombinezoni, rezerve...

ZASTOPA IN PRODAJA
PAC SPORTS
tel: 041 323 421
041 698 523



VARNOST

Nevarnosti spirale

Pred kratkim se je v Turčiji smrtno ponesrečil nizozemski pilot pri izvajanju spirale. Potegnil je prvo spiralo visoko nad jezerom in jo lepo zaključil. Potem še eno, spet brezhibno. In še tretjo, zadnjo. Po nekaj zavojih je spustil komande, omahnil na stran in se nezavesten odvrtil v Valhallo. Pri 20m/s niti voda ne pomaga.

Primer žal ni osamljen. Med vzroki smrtnih poškodb je spirala že vrsto let na prvem mestu, posebej pri rekreativcih in začetnikih. Spirala je izjemno ekstremen manever, ki pa ga je izjemno enostavno izvesti. Narediš jo brez posebnega znanja ali treninga, samo odločiš se in potegneš. Vedno uspe. Ali skoraj vedno.

G - efekt

Zaradi centrifugalne sile deluje v strmi spirali na telo pospešek, ki lahko za več kot štirikrat preseže običajni zemljin gravitacijski pospešek (4G). To pomeni, da postane telo štirikrat težje, da štirikrat težje dvigneš roko, da se mora srce štirikrat bolj namučiti, da potisne zadostno količino krvi do glave. Enostavni gibi, kot je premik roke do ročke na rezervi ali poteg komande, postanejo težko izvedljivi. Vrtenje in zmanjšanje dotok kisika v glavo povzročita dezorientacijo in zmedenost. Zaradi šoka in presenečenja ob G-efektu lahko pilot otrpne, tudi če ne izgubi zavesti.

Centrifugalna sila vleče kri iz glave proti zadnjici

Ljudje imamo različno toleranco na G-pospeške. Nekdo jih prenese več, drugi manj, vsak pa ima nekje skrajno točko, v kateri se onesvesti. Američani so učinke G-efekta podrobno raziskali na vojaških pilotih in odkrili dosti stvari, ki tudi nam koristijo. Ugotovili so, da vpliva na G odpornost cela vrsta faktorjev, od fizične pripravljenosti, starosti, telesne višine, dobre forme srca in ožilja, pa do vrste kosila, ki ga prebavljaš, ko letiš. Nobeden od teh faktorjev pa ni odločilen - tudi če si mlad in vrhunski športnik, to še ni garancija za dobro odpornost na G-je. Edini način da

ugotoviš svojo mejo je, da probaš. Varno in previdno. Zelo dragocena izkušnja je lahko spirala v tandemu z izkušenim akro mojstrom. V vsakem primeru pa se je osvajanja spirale treba lotiti z malimi koraki, od zelo blage postopoma k bolj strmi. Pri tem moramo biti pozorni na spremljajoče simptome, ki se ponavadi pojavijo, preden pospeški dosežejo skrajno mejo:

- **zamegljen vid** - slika pred očmi se zamegli, vidno polje se skrči, na robovih se pojavi tema, kot če bi zapeljali v tunel. Motnja vida je zadnji alarmni zvonec, ki kliče k takojšnjemu ukrepanju: prekinitvi spirale ali izmetu rezerve.

- **tema - slika popolnoma izgine**. Oči odpovejo, ker jim zaradi premajhnega dotoka krvi zmanjka kisika. Zavest in mišice v tej fazi še delujejo, kar je dobra novica, saj je še vedno mogoče ukrepati in se v zadnjem trenutku rešiti. Slaba novica je, da je na simulatorjih približno polovica pilotov to fazo preskočila in iz zamegljenosti padla direktno v nezavest.

- **nezavest** - nastopi, ko raven kisika v možganih pade pod kritično mejo. Na simulatorjih so piloti ostajali v nezavesti povprečno 15s, še enkrat toliko pa so rabili, da so prišli povsem k sebi. Mnogi so padli v nezavest in se spet zbudili, ne da bi to sploh opazili.

Tabela prikazuje rezultate testiranja na simulatorju, ki jih je ameriška vojska izvedla na skupini 1000 pilotov.

Simptom	Povprečni G pospešek	Odstopanje
zamegljenost	4.1 G	2.2 - 7.1 G
tema	4.7 G	2.7 - 7.8 G
nezavest	5.4 G	3.0 - 8.4 G

Povprečna vrednost padanja v nezavest je 5.4G, kar je pri spirali težko doseči, vendar pa je dosti bolj zaskrbljujoča

najnižja meja onesveščanja 3G, ki jo pa spirala hitro preseže. Pilota občutljivega na G-je lahko torej že skoraj nedolžna spirala spravi v nezavest, kot se je to zgodilo nesrečnemu Nizozemcu.

Ob pogosti izpostavljenosti G-efektu telo razvije določeno stopnjo tolerance in postane odpornejše, česar smo seveda zelo veseli. Po drugi strani pa je lahko tako razvita toleranca precej hinavska reč, saj po vsaki daljši pavzi zopet pade, kar pomeni, da nas lahko enaka spirala, ki smo jo sredi sezone vlekli za malo malico, naslednjo sezono že knockoutira, če smo imeli vmes zimsko pavzo.

Med samim izvajanjem spirale se proti G-efektu borimo z ustreznimi tehnikami: dihanje naj bo kratko in odsekano, s sunkovitimi izdihmi. Trebušne mišice napete, noge pokrčene in dvignjene, da pride čim več krvi v glavo. Ležeči položaj je zato boljši od pokončnega. Nekoliko na slabšem so višji piloti, ker imajo glavo bolj stran od srca in mora kri opraviti daljšo pot.

Pripravil: Aljoša, JPK Eol

Viri:

US FAA: A hazard in aerobatics: Effects of G-forces on pilot
CrossCountry: The Death Spiral
www.paraglidingforum.com





ZAKLJUČEK SVETOVNEGA POKALA ZA JP

Reunion 4. - 11. nov. 2006



PRIMOŽ PODOBNIK

1. dan: Prvi dan nam določijo 47 km dirko. Na startu dela ful slabo in se mučimo za pobrat za startni cilinder. Nekako se spravimo na dobro višino in sčasoma tudi začne delat bolje. Startam bolj slabo, Urban in Aljaž malo bolje. Pogoji so kar solidni, nekateri se peljejo bolj ob obali, jaz bolj noter proti hribu in počasi lovim prvo grupo. Aljaž je medtem malo zablužu, z Urbanom letiva precej skupaj. Pred zadnjo obratno sva med 10. Urban preveč tišči v cilj in pristane 20 m pred ciljno črto. Jaz priletim okoli 8., Aljaž 16. Je pa teren precej beden za letenje, vendar je vseeno zanimivo.

Stojan je imel akrobatski pristonek, banane je preletel z 0 metri rezerve,

sicer pa mu je zmanjkalo do zadnje obratne.

2. dan: Drugi dan je vreme boljše in tudi dirka daljša - 67 km. Urban, Aljaž in jaz letimo vseskozi v prvi grupi. Dirka se odloča v zadnjih kilometrih, kjer se meni posreči najhitrejša špura in priletim v cilj na 4. mestu. Tik pred sabo imam še akro predstavo Cortelle, ki se zvrsti s kravato in vrže rezervo. Sem že mislu, da bom tretji, vendar me je v ciljnem doletu pajsnu stric, ki ga pohodi - Luca Donini. Stari je neverjeten, ko ga pohodi, gre 70 na uro, dol pa tudi kot čik! Urban in Aljaž sta tudi nekje okoli 10. mesta, Stojanu pa ni ratalo priti do cilja. Zanimivo, da se ta dan



4 au 11 Nov. 2006

COUPE DU MONDE PARAPENTE

SKODA AUTO

PARAGLIDING WORLD CUP

île de la Reunion

VILLAGE PARAPENTE
Atterrissage Ferme tortues Mélanie

ANIMATIONS
Restaurations, Concerts ...

RETRANSMISSION
Sur le net : www.reunion.orange.fr
et sur les GSM

orange

COLIPAYS Réunion

CAISSE D'ÉPARGNE
REUNION - ALPES - CÔTE D'AZUR

REGION REUNION

rfo Réunion

Austronline

SAINT-LEU
Villes d'Associations

PARAPENTE Réunion

Coca-Cola



sploh ni zabilo kot ponavadi. Dan se je izkazal za najboljšega na tej tekmi. Baza je bila na okoli 1300 m, ponavadi pa na 900 m.

3. dan: Spet lep dan in klapa znova na start, tokrat že ob 7. zjutraj na en drug start v tri krasne. Še za it delat ne vstajam tako zgodaj kot za tekme pwc! Ok, vreme solidno, 62 km disciplina cikcak. Urban na žalost poriva nizko naprej in njegova dirka se prehitro konča. Z Aljažem letiva spredaj celo tekmo, edino Gregoryju, Morgentalerju in Maurerju uspe malo pobegniti. Takoj za njimi tudi midva z Aljažem in seveda dobri stari Donini, ki nas spet nabije v ciljnem doletu, na koncu sva 5. in 7. Kar ok. Skupno se držimo, jaz sem 3., Aljaž je 7. Tule je letenje kar v redu, vreme je boljše od pričakovanj.

4. dan: Četrta dirka je bila prekleto naporna, sem bil tko zmatran, da bi skupi zlezu! No, leteli smo 53 km, spet cikcak. Delalo je ful slabo in smo pobirali neka šibka dviganja. Letelo se je ful počasi in sem se odločil napasti ter pobegniti prvi grupi, kar je bila odlična poteza, saj sem lepo našel dviganja in suvereno vodil dirko. Na predzadnji obratni pa nisem našel lepega dviganja in me je prva grupa pohopsala, pol smo pa leteli skupi. Bil je tudi Aljaž, Urban je bil malo bolj zadaj, vendar ne preveč. Na koncu pa Aljaž spet napaka, porine naprej, bil je višji in pred nami, pa je vseeno uspel scurit malo pred ciljem. Je imel tudi malo nesreče. Jaz sem bil 5., Urban okoli 10. mesta.

5. dan: dirko v zraku skenslajo zaradi močnega jugota, jaz sem brez postaje in dirkam s piloti, ki tudi ne vejo, da je skenslano.

6. dan: Organizator je preveč ambiciozen, gre na rekord otoka in določi 100 km dirko. Moj komentar na to je: HE, HE, HE. NI šans! In seveda je

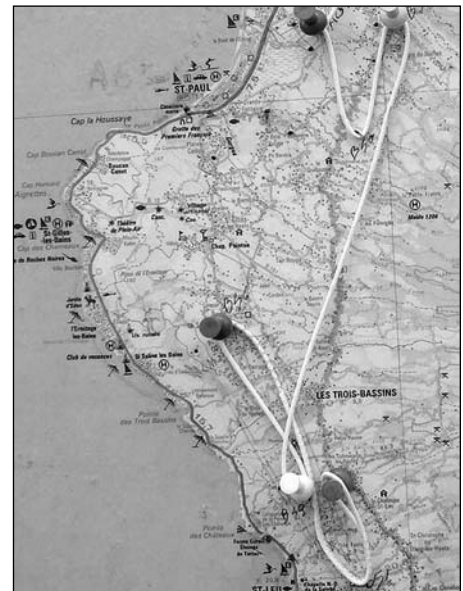


potem vse na tem, kdo preleti največ. SLO ekipa leti povprečno, jaz vseeno zadržim 3. mesto na Reunionu.

7. dan: Zadnja dirka je spet napaka komisije, ki postavlja obratne na vzhodu otoka, kjer je preveč položno in prenizka baza za letenje! Prva grupa se na kritični točki razcepi, eni reskirajo in odpeljejo na ravnino, tam neki poberejo in odpeljejo solidne kilometre. Ostali čakamo nad kanjonom na čudež in umiramo na broke. In v tem kanjonu se potem tudi končajo šanse zame za stopničke.

Nič hudega, prihaja nova sezona in nove šanse!

Pripravil: Primož Podobnik



Reunion Island - France

M.	PILOT	TIP PADALA	DRŽAVA	TSK 1	TSK 2	TSK 3	TSK 4	TSK 5	TSK 6	TSK 7	SUM
1	MAURER Christian	Omega ADVA	CH	983	905	996	1000	881	996	0	5761
2	ARNOLD Bruno	Ice Peak Proto 25	CH	962	970	868	1000	923	758	0	5481
3	BLONDEAU Gregory	Magus 26 MAC	F	826	1000	1000	725	916	996	0	5463
4	WYSS Stefan	GIN Boomerang M	CH	857	936	798	967	959	763	0	5280
5	PODOBNIK Primož	Mercury S AXIS	SLN	939	968	912	966	762	644	0	5191
18	VALIČ Aljaž	Magus 5 25	SLN	828	900	903	441	765	642	0	4479
27	VALIČ Urban	Magus 5 Proto	SLN	568	935	48	808	866	685	0	3910
72	KRANJEC Stojan	Magus 5	SLN	511	188	97	52	457	565	0	1870

TEKMA V PRELETIH ZA JP

TURKEY open Konja-Aksehir

Kaj je boljšega kot za zaključek sezone riniti še malo v kraje, kjer je še vedno poletje. En dan sedim za računalnikom v debati s Stojanom, ko pride na idejo, da gremo v Turčijo na njihovo državno prvenstvo. Glede na to, da sem že lani imel nekaj takega v glavi, pa nekaj dopusta je tudi ostalo, je bila stvar dogovorjena v trenutku.

Prvenstvo se je odvijalo v mestu Aksehir blizu milijonskega mesta Konja, ki leži med Ankaro in Antalijo.

V Aksehir smo prikapljali v dveh delih. Jaz sem jo rinil v petek ponoči. Brata Valič in Stojan so se mi pridružili dan kasneje. V soboto zjutraj pristanem v Konji mestu sredi "puščave". Da ne bo pomote - turški žitnici in v tem letnem času so polja že prazna in za naše oči dajejo občutek puščave. Kar smeji se mi, ko opazujem pokrajino vso požgano. Ravnina, to je to, kar si želim, uf, to bo to. No, dosti je bilo sanjanja, si rečem, ko stojim sredi letališča, potrebno je priti še v Aksehir. Letališče ni ravno frekventno in kar naenkrat je prazno, le še en potnik ostane na letališču. Par besed, pa sva že kolega in še malo, pa je tudi prevoz na avtobusno postajo urejen.

Usedem se na luksuzni avtobus in gasa na SZ caa. 170 km. Mesto Aksehir leži ob vznožju 60-kilometrskega grebena,

okoli pa ravnina, do koder seže oko. Že iz avtobusa opazim padalce, zato takoj v taksi pa na pristanek. Prihod je dokaj buren, ker taksist hoče ene hude pare, no, par glasnih besed in počasi se najini stališči zgladita. Glede na atraktiven prihod dodatno predstavljanje ni bilo potrebno in v trenutku sem se počutil kot doma. Gledam padalce v zraku, sicer sem utrujen, ampak za skokec bi pa vseeno bil. Pa mi eden od Turkov kar na hitro izbije to iz glave, saj se tu termična dejavnost zgodaj konča. Tisti, ki ste bili na Balkanu, to veste. Treba je še reči, da ima tu padalstvo popolnoma drugačen status in sama tekma je bila za mesto velik dogodek, na kar je že nakazala otvoritvena slovesnost. Seveda tudi za tekmovalce, posebej za nas je bilo odlično poskrbljeno. Takoj mi dodelijo prevajalko, ki je skrbela zame kot... bilo je fino...

Prvi tekmovalni dan.

Že navsezgodaj zazvoni telefon v sobi, ko se na drugi strani oglasi prevajalka. Damjan, kaj se obiraš, pridi dol. Odidemo v dvorano, kjer nas že spet čaka dolg briefing, lahko bi rekel kar predavanje iz šole za začetnike. In kot edini tujec si nisem smel privoščiti, da bi ostal in rekel kva vas j... in odšel ven. Nekateri

piloti so komaj naleteli par ur in vsaka informacija jim je lahko še kako koristila. Končno po kaki uri mine to mučenje, ko se le zasliši pravi stavek. Gremo na start.

Razmere obetajo lep letalni dan, kumulusi se delajo vse povprek, žal kar malce preveč in kaj kmalu je nebo prekrito. Sreča za slovensko ekipo, da se malce spočije, saj so ostali trije prišli direktno na start. Po par urah nam ostane samo še let na uraden pristanek. Za povrh pa Aljaž naredi še malce promocije za MACparo in zvita noga je tu.

Drugi tekmovalni dan:

Prebudimo se v deževno jutro, kar ne morem verjeti. Tekma sicer odpade, toda Soner predlaga, da bi šli letet na nek drug start. Kar se potem izkaže za odlično idejo, ki pa je na žalost nismo izkoristili. Da pa klub vsemu ne bi šel dan v nič, smo si privoščili par pirčkov, ki so tu dragi kot žafran, a vseeno ne toliko, da bi se jim odrekli, brez pira pač ne gre.

Tretji tekmovalni dan:

Že navsezgodaj je nebo posejano s kumulusi. Na ravnini piha dokaj močen južni veter in task commity kar malce preveč zavlačuje, ko Urban ne zdrži več in se spravi na kratek oddih v zrak. Kot puščica ga izstrelji do baze, kaže res super. Dodelijo nam 47 km dolgo disciplino na sever. Na žalost prva točka zadrži večino pilotov in le peščica nas odleti naprej. Odločim se, da grem nazaj v hribe, kar se izkaže za boljšo odločitev. Druga točka je spet nad ravnino v veter, od koder najdeta izhod le še Stojan in Urban, slednji tudi edini prileti v cilj.

Četrty tekmovalni dan:

Tokrat nam nastavijo povsem ravninsko tekmo. Sam sem nekoliko neučakan in prenizko odletim nad ravnino, kjer pa se ne da prebiti nizke inverzije in po nekaj kilometrih končam med peščico otrok. V cilj priletita le Valiča.

Peti tekmovalni dan:

Dan z najdaljšo disciplino. Tokrat se v nabiranju metrov maksimalno potrudim, letimo naprej proti markerju, dviganj pa spet ni. Zapeljem nazaj v greben, ker pa



piha močan veter, me dobesedno odnese stran od točke in ostane mi sam še XC letenje. Da pa padalci nismo samo letalski fanatiki, si je Stojan kot državni uradnik po odličnem letenju ogledal še klavni obrat, v katerega sta ga pripeljala oz. bolje rečeno prignala dva runota. Poročila o stanju v klavnici sicer nisem videl, baje pa bi kmalu ostalo za vogalom. Da pa Stojan ne bi izstopal, sva z Aljažem odšla v turško savno. Najprej naju pošljejo v leseno uto z dvema ležiščema, ki me spominjata na čisto nekaj drugega. Vzameva brisačo, si natakneva šlape in jo rineva v prvi prostor, kjer se izvaja masaža. Greva naprej v osrednji del savne, ki spominja na savne v rimskem stilu. Greva še v zadnji prostor, kjer je najbolj vroče in vonj po mineralni vodi je tako močan, da tudi jaz oddam iz sebe kratko poročilce. Ampak za masažo profesionalne roke se je splačalo malce sapo zajet.

Šesti tekmovalni dan:

Veter se je obrnil in tokrat gremo na JV. Stojan je poln samozavesti in starta prvi, a malo manjka, da ne scuri pod start in s tem zapravi odličen rezultat. S težavo se pobere in počasi napreduje pot po grebenu naprej. Sam izberem linijo nad vznožjem grebena, kar se izkaže za optimum. Po par kilometrih se mi močno udre, zapeljem se v reševalni kot izven civilizacije. Na srečo se ne uštejem in steber mi prišpara par kilometerčkov z ruzakom na rami. Dan je najboljši v tednu in kar prehitro sem pred ciljem, ki pa me spet ne spusti v svoj objem. Zmanjka mi le borih 100m, kar je dovolj za drugo mesto, Urban pa spet dokaže svojo suverenost in ponovno zmaga.

Pred nami je le še en dan. Tekmovanje je zaključeno, le na naša dva favorita čaka zaslužena svetleča se kovina. Urban prvak, Stojan podprvak Turčije, seveda pa sva tudi ostala dva prispevala k skupnemu uspehu in ker smo bili tako nepremagljivi, so nas vse obtežili z zlatom za skupinsko prvo mesto.

Samo letenje me je nekoliko razočaralo, kar je bila posledica vremena, sem bil pa navdušen nad pokrajino, ki je bila v tem letnem času popolnoma presušena, že skoraj puščavska. Turčija je ogromna, blizu, cenovno ugodna in v sebi skriva še veliko padalsko neraziskanega območja. In ne bo vam žal, če jo odrinete tja.

Spletel in poslikal: Damjan Lotrič.

Več slik pa na:

<http://qstrman.homeip.net/gallery/>



AKROBATSKO LETENJE

Acro cup 2006



Kot običajno se je tudi letos zgodil Acro cup, jasno, v Bohinju pod okriljem Loop teama. Tokratno tekmovanje je postreglo s spremenljivim vremenom, razmeroma dobrim letenjem (ob skromni udeležbi 8 pilotov) in nekaj novostmi. Nekatere od njih se bodo zagotovo prijele in so povsem "čiste", druge pa bodo morda naletele na težave in papirno vojno.

Letošnji Acro cup se je od vseh prejšnjih ločil po vsaj dveh "podrobnostih": prvič smo pripravili filmski večer na prostem in prvič smo doživeli nastop vrhunskega akrobatskega letala. Oboje je v bohinjski naravi naletelo na odobravanje in resnici na ljubo tudi kakšne škode ni povzročilo. Seveda pa je polet Petra Podlunška in njegove extre 300L ob vsesplošnem navdušenju sprožil kar nekaj osuplega bolščanja, nekdo je baje celo poklical policijo, češ da se iz nekega letala, ki jako nizko in opotekaje leta po dolini, za povrh še kadi! Nekaj ne bo v redu ... Po nedeljskem nastopu je pribremzal mimo nadzornik TNP in kar resno zatežil, kljub temu, da je očitno v nastopu užival tudi on. "To ne sodi v park," je nekajkrat ponovil. "Zato pa tega v parku ni!", smo mu znova in znova odgovarjali. Težko bi namreč govorili o razbohoteni in škodljivi motorni akro dejavnosti nad jezerom, saj se je po globokem razmisleku več glav zedinilo, da je bil to najbrž prvi pravi akro nastop v zadnjih 100

letih. Morda pa se je kaj takega dogajalo že prej?? Kakorkoli že, upamo, da nam bo kaj podobnega uspelo pripraviti še kdaj, kajti zares je bilo lepo.

Filmski večer je prav lepo zaživel ob filmih domače in tuje produkcije, med katerimi smo videli višinske odprave Loopa, pa neverending thermal in tudi kak letalski film se je vrinil vmes. Zvezda večera je bil brez dvoma film *Leteče zvezde*, dokument vrhunskega letenja iz preteklega obdobja, letenja, kakršnega danes nimamo več. Najlepše od vsega pa je bilo to, da je Andrej Perc, nekdanji vodja slovite reaktivne skupine, sodeloval tudi na Acro cupu in bil seveda prisoten na projekciji. Aplavz, ki ga je po napovedi njemu namenila publika, je gotovo zmotil koga, ki se je v posteljo odpravil prežgodaj.

Samo akro jadrarno padalstvo je bilo ob odsotnosti največjih asov športa čisto v redu. Poudarek na kombinacijah in prehodih med manevri, ki postajajo vse bolj tekoči in vedno širši nabori, ki jih posamezni piloti obvladujejo. Videli smo vse, razen najbolj vroče figure 2006, infint tumbling oz. infinity. Pilote, ki so jo takrat obvladovali, si namreč lahko preštel na prste ene roke in teh pač v Bohinju ni bilo. Zakaj? Odgovor je enostaven: Acro cup sicer sodi v kategorijo FAI 2 kot vse ostale tekme v seriji (razen

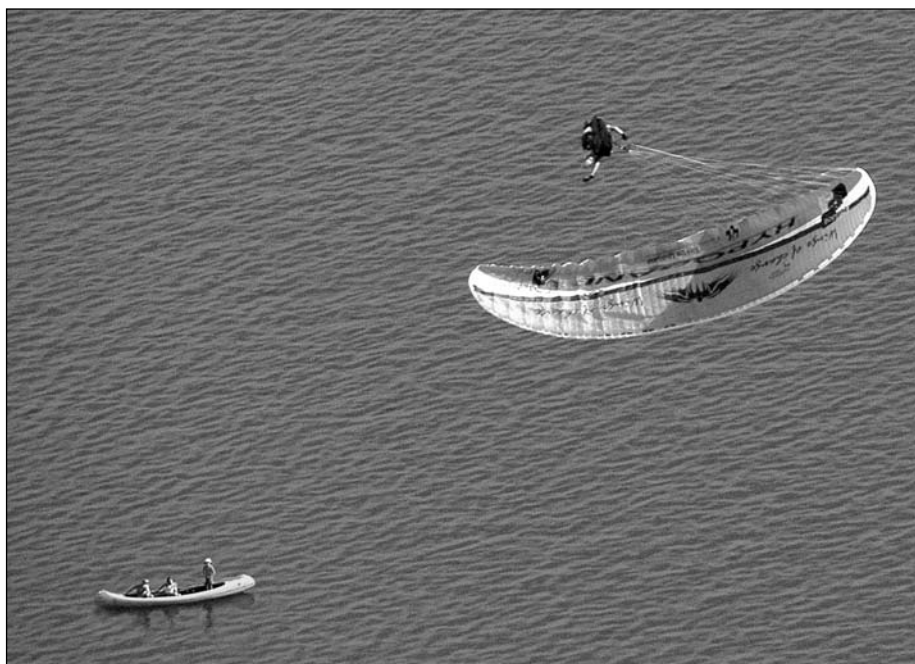




svetovnega prvenstva), vendar pa komaj legalna pripravljalna skupina na FAI sama odbere tekme, ki štejejo za elitni zbir svetovnega pokala in se poleg skupnega seštevka vseh tekmovanj točkujejo še posebej. Tako izbrane 4 tekme dajo zmagovalca serije (seveda je na njih vsa smetana), ostale pa služijo bolj za nabiranje točk neveljavljenih pilotov in trening asov iz bližnje okolice. Razlogov za to, da je Acro cup izrinjen iz te serije, je več, v nobenem primeru pa ne gre za neko pravično podeljevanje glede na nivo organizacije (v Bohinju potrjeno visok), tradicijo (Acro cup je med najstarejšimi tekmovanji), zadovoljstvo tekmovalcev (po mnenju mnogih je Acro cup izjemen!), publiko, okolje in prizorišče... Trend je očitno tak, da se os vrtenja zabetonira v Švico, pusti še kako tekmo v bližini (Italija je letos imela kar dve akro tekmi v elitni seriji!), kako eksotiko na drugi strani globusa in basta. Za neke male države nekkih bivših sistemov je vse manj prostora, s tem pa se ruši tudi pogoje, ki bi pomagali k razvoju, raznolikosti in zanimivosti. Sicer bomo lahko napovedali, kje bodo glavne tekme in tudi kdo bo zmagal za vse več let vnaprej, kar na koncu res ne bo več zanimivo.

Letos je bil najboljši Novozelanec Dan Stephens, ki je slavil pred Italijanom Enricom Patuzzijem in Našim Klemenom Sovanom. Klemen je s tem tudi ubranil naslov državnega prvaka pred Dušanom Durkovičom in Tomažem Trstenjakom. Ostale rezultate in fotke si lahko ogledate na: www.loop-acrocup.com

Tekst in slike: Primož Lajevec



Pomagali so nam:

- Mercator
- Adria Airways
- Vogel Ski center
- LTO Bohinj
- Axis Mundi d.o.o.
- Proreklam Europlakat
- Salomon group
- Radio HIT
- četrti pot
- Sit Air
- Proair d.o.o.
- Sokol group
- Gipus
- Tri.exact skupina
- Copy center
- Tiskarna TKBM
- Pension Cerkovnik



NATANČNO PRISTAJANJE

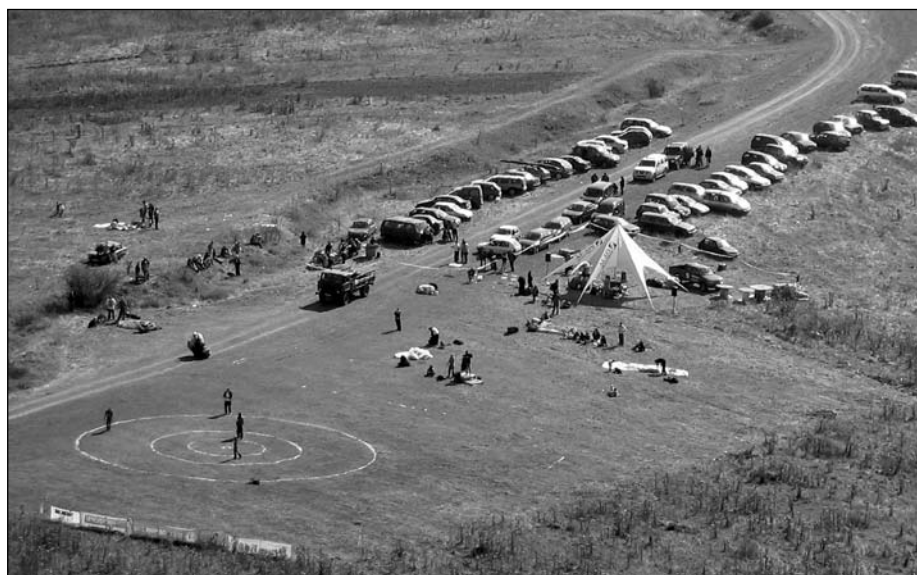
Odprto prvenstvo Bolgarije

Kratko obvestilo na "Pika" forumu, da se bo 21. in 22. oktobra odvijalo odprto prvenstvo v točnostnem pristajanju v Bolgariji, me je takoj prepričalo za nov izziv in za ponovno vrnitev med pikaše. Med pikaše iz drugih republik in morda tudi drugačnih mišljenj, kot sem jih bil navajen in jih tudi doživljal pri nas v Sloveniji. Zaradi vsemogočih prepričkov in neskladja me je počasi minevalo veselje do te discipline. Spomini mi uhajajo na začetke te športno rekreativno tekmovalne discipline in na prijetna družabna srečanja na koncu tekmovanja, ko smo si vsi obljubili, da se na nasled-

njem tekmovanju zopet vidimo. Nismo bili obremenjeni z rezultati, važno je bilo sodelovanje. Seveda pa se je od naših številnih tekmovalcev kmalu izluščilo kar nekaj takih, ki so ciljali na višji nivo. Med njimi se je potem vnela bitka za mesta na tekmovanjih, mesta v reprezentanci Slovenije itd. Tako smo počasi odpadali vsi mi povprečneži, ker med asi tako ali tako nimamo kaj iskati. Tekma "Pika" je postala res samo pika. Prihod, start, borba za čim boljši rezultat, izračun, seštevek točk, domov in pika. Kot rečeno, odločil sem se, da sodelujem, pa čeprav brez priprav. In kar na začetku

lahko zapišem, da mi ni žal. V sredo, 18. oktobra, ob 23.00 sva s Tonetom Svolšakom krenila na pot mimo Zagreba, Beograda do Niške Banje, kjer sva se ustavila na bureku in jogurtu in naprej mimo Dimitrovgrada na prehod z Bolgarijo. šestdeset kilometrov pred Nišem naju je policija preusmerila z avtoceste na obvoz in nama podaljšala pot za približno osemdeset kilometrov. Kaj bi se pa zgodilo z nama, če bi se peljala prav v tistem trenutku mimo mesta, kjer je razneslo vojaško skladišče municije, pa ne vem. Na prehodu v Bolgarijo se mi je porodila ideja, kako bi lahko zmanjšali naš proračunski primanjkljaj s tem, da bi zaračunali po dva evra za prevoz čez deratizacijsko lužico, tako kot delajo to na tem mejnem prehodu. Bi se kar nabralo, mar ne? Ob 11. uri sva v Sofiji. Le kako smo se včasih našli, dogovorili, ko ni bilo mobiltelefonov? Danes pa klic in vse je dogovorjeno in urejeno. Bila sva gosta predsednika kluba jadralnih padalcev in organizatorja Mitka Raleva v Perniku. Že popoldan sva odšla na kraj dogajanja v bližino Pernika na hrib Rasnik oddaljen približno 25 kilometrov od Sofije, visok približno 220 metrov, travnat, položen, ugoden za tri smeri vetra in na višini 1042 metrov nadmorske višine. Do večera opraviva nekaj trening skokov in sledila je poceni večerja. Poceni in količinska za deset levov, kar je enako petim evrom. Pivo je 1.20 leva in to naj pove vse. Drugi dan preživiva v glavnem na tekmovalnem prostoru. Prihajajo tekmovalci iz Srbije, Makedonije, Hrvaške, Latvije. Veter se je obrnil in tako potreniramo še pristanek iz druge strani.

Sobota, 21. 10. Brifing ob 9.30. Prijavljenih je 40 tekmovalcev. Veter na pristanku piha v isto smer in z isto jakostjo kot včeraj, le da na vrhu piha močno z boka, kar je precej neugodno za start. Za "sondo" se pojavi bolgarski tekmovalec, težak 148 kilogramov, ampak brez težav nam pokaže, kako se v takem vetru starta. Bolj ko se bliža ura petnajsti, bolj piha, tako da po mojem četrtem letu že vlečem ušesa nad piko, če sem hotel dol. Nekako mi uspe pristati na 4.20 metra od centra. Zame velik uspeh. Tekma je prekinjena in dva teka ostaneta



za jutri. Sledi skupna večerja ob gledanju današnjega tekmovanja na filmskem platnu. Vse štiri serije z vsemi tekmovalci so posnete in vsak tekmovalec se je lahko samokritično ocenil ali pa je bil deležen kritike ali smeha ostalih. Ob plačilu dvanajst levov se ob 23. uri razidemo na spanje.

Nedelja, 22. 10. Brifing ob 9.00. Pogoji enaki kot včeraj. Pred nami sta še dva skoka. Po petem skoku, Tone je drugi, žirija odloči, da se obrne startna lista po rezultatu. Najboljši tekmujejo zadnji. Meni, bil sem v sredini od štiridesetih tekmovalcev, to ni delalo težav, ampak tistim na vrhu se je opazilo, da so delovali živčki. Drugi pred koncem je Tone. Na pristanku napetost narašča, ker Tone kar nekaj velja na tem tekmovanju. Udeležen je na vseh petih tekmovanjih in vedno v samem vrhu. Prava legenda. Udane 2 centimetra. Za prvo mesto se bori predsednik kluba in organizator tekme. Udane 23 centimetrov. Rezultati prejšnjih skokov postavijo Toneta na drugo mesto. Sam sem mojo uvrstitev poslabšal in se uvrstil na trideseto mesto. Sledila je podelitev nadvse lično izdelanih pokalov za posamezno kategorijo in ekipno. Slovenija osvoji peto mesto od dvanajstih ekip. Če nisem dosegel ne vem kako zavidljivega rezultata, pa si štejem v čast, da sem bil najstarejši tekmovalec. Omeniti pa moram tudi padalskega veterana Metodija Arsova, ki ima za seboj več kot 6000 skokov iz letala, sedaj pa sodeluje na vseh tekmah v točnostnem pristajanju in dosega pri svo-



jih 59 letih kar lepe rezultate. Na tem tekmovanju je dosegel četrto mesto in doprinesel točke za prvo ekipno mesto. Večina tekmovalcev ostane še na prizorišču, skupaj pospravimo in naložimo na tovornjak palete, embalažo, šotor, opremo in ostalo in tekmovanja je konec. Na prizorišču pa nismo ostali sami. Malo vstran so domačini priredili svoj piknik. Avtomobili postavljeni v krog, na sredini velik senčnik, pod njim kasetar, nekaj zabojev piva in kolo. Skromna, a vesela družba. Najino zanimanje za to veselo rajanje opazi vaški gostilničar in ker že od prej pozna Toneta, sva takoj povabljen k njemu na pivo. Cena 0.60 leva. Za konec še moje mnenje o organizaciji.

Na višini in doterano, pa čeprav vse v rokah peščice ljudi. Gonilna sila je predsednik kluba Mitko Ralev, pomaga mu vsa družina in nekaj članov. Eden od članov je prispeval za uporabo tovornjak, drugi dva kamioneta, tretji je doniral vodo, četrti pivo, peti sendviče itd. Najbolj pa mi je bilo všeč, da smo se vsi razšli veselih in vedrih obrazov ne glede na dosežen rezultat. Obljubil sem si, da se ponovno udeležim tega tekmovanja, pa čeprav bodo drugo leto tudi Bolgari v Evropski skupnosti in upam, da se ne bodo zgledovali po Slovencih.

Tekst in slike:
Drago Peršl

1	Dimitar Ralev	Bulgaria	224
2	Anton Svoljsak	Slovenia	245
3	Ilija Valkanov	Bulgaria	491
4	Metodi A. Metodiev	Bulgaria	597
5	Jovan Novak	Serbia and Montenegro	643
6	Zlatko Spirkoski	Former Yugoslav Rep. of Macedonia	713
7	Djordje Petrovic	Serbia and Montenegro	823
8	Tsvetan Tsolov	Bulgaria	911
9	Mile Jovanovski	Former Yugoslav Rep. of Macedonia	1076
10	Gunars Frickauss	Latvia	1110
11	Martin Jovanoski	Former Yugoslav Rep. of Macedonia	1141
12	Borislav Kolev	Bulgaria	1227
13	Milushev Stefan	Bulgaria	1308
14	Kiro Ginoski	Former Yugoslav Rep. of Macedonia	1332
15	Janis Kalnins	Latvia	1655
16	Kristijan Temelkovski	Former Yugoslav Rep. of Macedonia	1687
17	Evgeni Conev	Bulgaria	1880
18	Ugljesa Jondzic	Serbia and Montenegro	2113
19	Vasilevski Metodija	Former Yugoslav Rep. of Macedonia	2225
20	Aleksander Rizovski	Former Yugoslav Rep. of Macedonia	2351
21	Andrejs Pukitis	Latvia	2398
22	Pavic Bruno	Croatia	2401
23	Goce Terzioski	Former Yugoslav Rep. of Macedonia	2611
24	Hristo Petsanov	Bulgaria	2673
30	Drago Persl	Slovenia	3962



REPORTAŽA

Dolomiti 2006



Začelo se je čisto nedolžno z Mihovo idejo, da bi šli en dan na Vrše. Pa je Toni odgovoril: "Ja, zamudili smo zelo lep dan. Pa ne na Vrseh, ampak v Dolomitih." Če so razmere prave, iskra naredi požar in ideja povzroči akcijo...

Hitro se nas je nabralo za en kombi, tudi kombi smo našli, in takoj je bil tu Petek, 22.9., ko smo ob 6.00 Aljoša, Tomaž in Janko odpotovali iz Cerkna. Mimogrede smo pobrali še Miho, Ivana in Tonija. Na meji še dotočimo gorivo in je mahnevo proti CANAZEI-u v italijanskih Dolomitih. Na poti je bilo vsega po malem, tudi semaforjev, zastojev...

Ko smo se začeli vzpenjati proti Dolomitom, smo preizkušali, koliko zmore Golobov kombi. Klance je kar dobro prestal, le na pretežko nogo na plinu je opozarjal s kazalcem temperature tam nekje okrog 110° C. Malce smo še zašli, a okrog 12.30 smo le prispeli na 2196 m visok prelaz PORDOI.

Vzeli smo si četrte ure za fotografiranje in spoznavanje hribov okrog, kajti naše letalno področje smo imeli pred seboj. Trije mogočni masivi TRE CINE, SELLA in MARMOLADA so nam burili domišljijo. Kar zdrveli smo v dolino nekaj pojest in prav hitro na gondolo za COL RODELLA. Hitro smo opazili, da se je samo par srečnežev

uspelo dvigniti visoko v nebo, glavčina pa je "nabirala jurčke" ob pobočju COL RODELLA. Nekateri smo imeli ta dan dva leta, drugi enega, vsi pa smo si želeli več termike in višine, le da so to eni povedali naglas, drugi pa bentili prav potihlo.

Zvečer smo ob dolgonogi natakariči, pivu in pici potolaženi delali plane za naprej. Precej složno smo izpraznili našo zalogo piva in žganja na klopici pred našo hišo ter šli spat. Zbudili smo se v precej otožno jutro z oblačnostjo na 2000 m. Po zajtrku je šla glavčina odprave na kavo, jaz pa sem šel pogledat, če je moj telefon morda kje na startu.... Telefona nisem našel, sem pa startal tik pod bazo in se mirno spustil v dolino. Časa je bilo na pretek, oblaki so se le počasi topili, zato smo se odpeljali do starta pod SELLA. Tam pa PANIKA!!! Piha sever, ne bo se dalo startat, na COL RODELLI pa so prvi že vrteli pod bazo. Kar se da hitro smo se vrnili do gondole in hvala Bogu ujeli zadnjo vožnjo to dopoldne.

V miru smo se na vrhu pripravili in počasi sledili Tomažu, ko je prvi potegnil v zmeren pobočnik. Ta dan je bila slika drugačna, na pobočju pod nami ni bilo nobenega padalca, vsi so leteli visoko pod bazo in naprej proti SELLA-m. Tik pred vzletom je en Madžar še na tleh



grdo zbil Aljošo, ki se je ravno pripravljaj za start. Tako grdo je startal v idealnih pogojih, da je nekontrolirano zanihal in spotoma rušil vse pred seboj. Še sreča, da Aljoša ni bil pripet.... Ti Madžari so sploh zgodba zase, vsi smo jih v en glas obtoževali, da se ne držijo nobenih pravil srečavanja in obnašanja v zraku. No, nekaj o tem bi vedel povedati tudi Tomaž, a o tem ne bi tukaj...

Odleteli smo v zrak in v lepi termiki prispeli pod bazo oblakov, ki je bila nekje na 2700m, malce slikali, opazovali okolico in jo hitro pobrisali proti mogočni steni SELLA. Precej v spoštljivi razdalji smo leteli ob 600 m visoki steni, se nekajkrat vrnili na zahodni rob in zopet proti steni, vsakič malo bližje. Kar sapo mi je jemalo, tako sem bil prevzet nad njo. Naša končna višina je bila nekaj pod 2700, ko smo oviti z meglicami obrnili hrbet steni in zapluli proti MARMOLADI preko 3200 m/nm, našem velikem cilju te odprave.

Hladen tuš je pil Tonijev glas, ki je javil, da je ravno pristal?? Kmalu sem opazil, da se je dan spridil. Prej lepa termika je postala balonasta in prej nepomemben hribček na poti do Marmolade je postal nepremostljiva ovira. Pol ure rodea okrog BELLVEDERA je bilo zadosti in sklenil sem zaključiti let. Do pristanka je bilo še daleč in v močnem dolinskem vetru sem ga komaj dosegel. Veter se je še krepil in prav kmalu je bila glavčina flote na tleh. Aljoša je celo priklopil Marmelado, a nizka baza in slabi pogoji so mu preprečili osvojiti tako želeni vrh

Ivan nas je prišel iskat z kombijem in odhod proti domu je bil samo še vprašanje časa. Ajdovcem sem naredil uslugo in dva njihova padalca peljal do hotela. Tam pa sem parkiral tako, da je sonce posvetilo v razpoko na počeni armaturni plošči našega kombija. In pod armaturo je bil moj telefon, ki sem ga včeraj tako vneto iskal. Sedaj pa je res čas, da gremo domov, saj smo našli vse, kar smo iskali.

V Dolomitih se vsekakor leti dlje in višje, kot smo to počeli mi, a iz nam danih pogojev smo naredili, kar se je dalo. Povratek je potekal v sproščenem vzdušju, debatah o vsem, kar je komu prišlo na pamet, samo da je pot minila hitreje. Eno malčk smo še zašli, a vseeno smo okrog 9. ure najprej oddali Tonija, nato Ivana, Miho, na koncu pa še Tomaža in Aljošo. Kombi vrnem lastniku in ob polnoči sem svoje utrujene kosti zvrnil v posteljo še jaz.

Tekst in slike:
Ivan Mavri



AKTIVNI DOPUST

Makedonija 2006

Želja po spoznavanju novih krajev in po drugačnem načinu letenja na drugačnih terenih je botrovala dopustu Makedoniji. Za to odločitev je delno kriva tudi lanskoletna pot na Kreto, ki je malo razkrila pokrajino, ki jo skriva Makedonija. Pridružil se mi je še Faxe, drugi so imeli pač drugačne plane za poletje, ampak vseeno sva krenila na pot. Nabasan avto do vrha, na vrhu pa še dva bicikla za primer, če ne bo ravno vremena za letenje. Pot naju je vodila po cesti "Bratstva i jedinstva" mimo Zagreba, Beograda, Niša in Skopja, od koder sva se odcepila proti Tetovu, kjer se je že videlo pogorje Popove šapke in naprej na Ohrid, kjer sva po 14 urah in prisluženem pivu navezala prve stike z lokalnim zmajarjem Nikolo, ki se ga da poiskati v njegovem Big Blue Cafe lokalnu. Predstavil naju je padalcem iz Niša, ki so imeli tečaj ekstremnih situacij in so nama razložili, kje kampirajo, tako da bomo skupaj. Proti koncu se je oglasil še Antrax in tako se je začela debata, kako bo jutri, kje in kako se lahko leti ter seveda, da se jutri vidimo na startu.

Zjutraj naju je pokonci vrglo sonce, ki je neusmiljeno zažigalo v najina šotora, ki sva jih seveda sredi noči narobe postavila, zraven sence. Sedaj sem se šele zavedel, kako veliko je Ohridsko jezero,

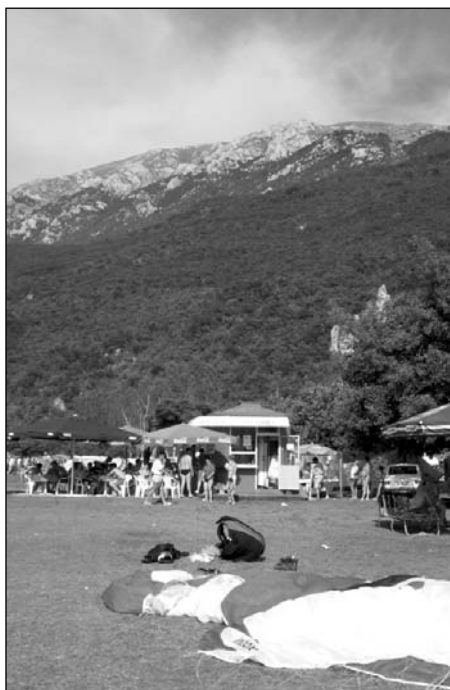
pravo morje v malem, le da ni morskih psov, pa tudi vročine ni strašne, saj leži na 700 metrih. Kmalu sva odkrila, da tukaj sploh nisva sama s plahtami. Nabrala se nas je kar številna pisana družina. Poleg lokalcev še padalci iz Niša, Edi iz Zaječarja, Vertigovci iz Skopja, Kristijan iz Prilepa, en Rus, kasneje pa še štirinajst Fincev, Američan in še sem katerega pozabil.

Prvi dan smo leteli dobro, sicer lokalno na področju narodnega parka Galičica, katerega greben se nadaljuje naprej v Albanijo in kar vabi po letenju, vendar pa domačini pravijo, da bi nastali problemi z vrnitvijo, če bi tam scuril, tako da nismo poizkušali kaj preveč naprej. Ko nabereš na dobrih 2500m, se ti razkrije pogled na celotno Ohridsko jezero z bližnjo okolico ter prav tako na Prespansko jezero, ki ga obdaja že omenjeni greben. Skoraj bi se dalo leteti okrog in okrog, če seveda ne bi bilo meje z Albanijo in naprej z Grčijo. Nikola se je odpeljal z zmajem proti Ohridu, vendar tja vodi vedno nižji greben, pa tudi smer vetra ni ravno v prid, tako da povratka ni in mu ne sledimo. Ko se naveličaš "peglanja", se lahko odpelješ nad jezero s precejšnjo višinsko razliko ter pristaneš v kampu ob vodi, kjer pa te lahko presenetijo bočni veter glede na pristajalno

pisto, ki je precej ozka in s šankom razdeljena na dva dela. Tako da smo lahko tudi priča raznoraznim gnezdenjem, možno je tudi šotorjenje.

Vreme nam služil, tako da se po štirih dneh letenja odpraviva naprej v Kruševo, ki ponuja ravninski tip letenja. Tam srečava padalce iz Prilepa, Mile in sin Martin nama nudita precejšno logistično pomoč. Kampirava kar na startu, kot so nama razložili domačini, pa tudi sobe niso ne vem kako drage, okoli 5 evrov.

Prvi dan je pihal jugozahodnik čez start, tako ni bilo ravno obetajoče, šli smo malo nižje, kjer je bilo v redu, samo pobrati je bolj problem, tako da uspe samo Martinu in Faxeju, pa še Martin nekaj jamra, da je višje zmetano, in gre dol. Zvečer se je veter umiril in se je dalo postartati tudi z vrha na drugo stran, kar so nam pokazali padalci iz kluba Vertigo s svojimi finskimi klienti. Mirno jadranje v okolici starta, v zahajajočem soncu, je bila pika na i tega dneva. Naslednji dan zopet močan JZ veter, tako da se odločiva najprej za bicikliranje na bližnji hrib, nazaj grede pa si ogledava še okoliške znamenitosti ter spomenik v Ilindenu. Z Miletom se zmenimo za šolski teren na sredini planote, ki pa ni prav obrnjen glede na današnjo smer vetra, tako da gremo na grebenček zraven Prilepa,



imenovan Sv. Marko, kjer se da pojadrati na vgorniku. Sledi še večerni ogled Prilepa z obiskom znane padalsko-zmajarske gostilniške točke "Makedonska kuča".

Širna planota z nešteto polji ponuja povsem drugačen način letenja, kot smo ga vajeni pri nas, tako da sva bila od začetka kar nekoliko skeptična glede vsega. A zakaj pa ne, če ostali tukaj frčijo po zraku, kaj sva midva drugačna? Tako se tretji dan odpravimo na nasprotni greben, da izkoristimo vsaj veter, če ne drugega. Finci ter jaz prvič scurimo, a nam je dana druga možnost, tako da se po pol ure že spet vozimo po zraku. Tokrat je bolje, saj se pokaže tudi sonce in termika deluje! Faxe je zmagovalec dneva, pride skoraj do Prilepa in tudi nazaj. Malo sva že okusila ravninsko jadranje, tako da naslednji dan sploh ni vprašanja. Postartava, se zapeljeva nad ravnino, pa da vidimo čudo, slediš kumulusom, ki se delajo širom po ravnini, upoštevaš smer vetra in to je to. Skoraj pod vsakim oblakom se nekaj najde, izjema je le, če ti ugasne, preden prideš do njega. Ampak ni panike, ker se kmalu pojavi nov nekje zraven, tako da se spleča malo počakati. Faxe je navdušen, saj se mu je uspelo pobrati s samo 15metrov. Baze so na okoli 2400 metrov in še vedno piha JZ, tako da se ne da priti ne vem kako visoko čez greben, veter te enostavno zaustavi. Sledi odločitev, da poskusim startati na južni strani, ker je tudi sonce že prav lepo obsiljalo to stran. Odločitev je na mestu, po startu, ki ga sicer malo ovira na koncu precej visoko drevje, da se komaj splaziš čez, gre samo še gor in tako naberem na dobrih 2400 ter se odpeljem čez Kruševo nad hrib, kjer sva prejšnji dan biciklirala. Ker se že obrača veter na zahod, obrnem in nazaj čez start ter naprej po grebenu proti Bitoli. A sonce je že prenizko in tudi delno prekrito, tako da sem na tleh po približno 30 kilometrih. Zanimivo je, da skoraj vsi prebivalci poznajo padalce in radovedno sprašujejo, od kod sem, kje sem letel itd. Mile me pride iskat, potem nabavimo klobase in ostalo robo ter se odpravimo na start, kjer ob tabornem ognju uživamo v nočnem pikniku. Zjutraj nas prebudi dež, pogledamo napoved, pospravimo šotore in se poslovimo ter odpravimo vsak na svoj dom. Novi prijatelji, novo okolje, prijazni ljudje ter ugodni pogoji so razlogi, da se naslednje leto spet v večjem številu odpravimo dol.



Slike in tekst: Marko Bezljaj

IZ SPLETA

Novosti

Aeros

Target 21 je namenjen tandemskim poletom. Dobite ga s podvozjem za vleko in pristajanje, prenesel pa bo težo od 85 do 190 kg. Pri Aerosu pravijo, da je dobro vodljiv, izvrstno pobira in se lepo obnaša v turbulencah. Je tudi dobro uravnotežen, kar omogoča lahek start in pristanek.

(www.aeros.com.ua)

**Aeros Target 21****Apco**

Twister je z 18 m² namenjen izkušenim akro pilotom. Posebej so bili pozorni na obremenitev stabilizatorjev in manevre z njim bi naj izpeljali lažje in bolj gladko. Slogan proizvajalca: "Izgleda kot Bog, leti kot vrag". Na njem je madžarski pilot Pal Takats prvi napravil prehod iz manevra Misty Flip v Infinite Thumble. Med manevrom se je moral skoncentrirati tudi na teren, saj je pod pobočjem blizu sirske meje minsko polje. (www.apcoaviation.com)

Gin

Bolero III premore sistem proti nihanju padniviuskala naprej – nazaj (Pitch Control System), kot tudi Keel System (odebeljen srednji del padala), ki omogoča natančnejše upravljanje s prenosom teže, boljše zaznavanje dviganj in lažje upravljanje brez nihanja padala v stran. Z njim so že opravili test DHV 1, v teku pa je CEN certifikacija. (www.gingliders.com)

Flying South Africa

Ko to berete, se osem slovenskih pilotov (sedem jadralnih padalcev in zmajar) podi po nebu Južne Afrike. Skušali bodo postaviti kak nov svetovni rekord. Aljaž Valič je že rekorder v preletu s povratkom (259 km), Primož Suša pa je do sedaj postavil že šest svetovnih rekordov. Trenutni rekord v preletu z napovedanim ciljem je 335 km, dolžina prostega preleta pa znaša 423 km. Urbanu Valiču je v Afriki že uspelo odleteti 320 km. Vsaj v trenutku, ko nastajajo te novice, je še tako. Dosti uspeha!

(www.fly-safari.com)

Icaro

je izdelal svoj prvi tandem: Twice (DHV 1-2). Kratke vrvice in prilagojena debelina profila vzdolž kupole mu omogočajo izredno okretnost in lahek start. Ima trimerje, primeren pa je za težo od 140 do 225 kg. Po EN (CEN?) standardu spada v kategorijo B. (www.icaro-wings.com)

Niviuk

Speed gliding je vedno bolj popularen in po strmini se lahko poženete še z enim padalom: Nooky. Izdelujejo ga v treh velikostih, in sicer 11, 13 in 15m². Niviuk menda razvija tudi jadralno padalo razreda DHV 2-3.

(www.niviuk.com)

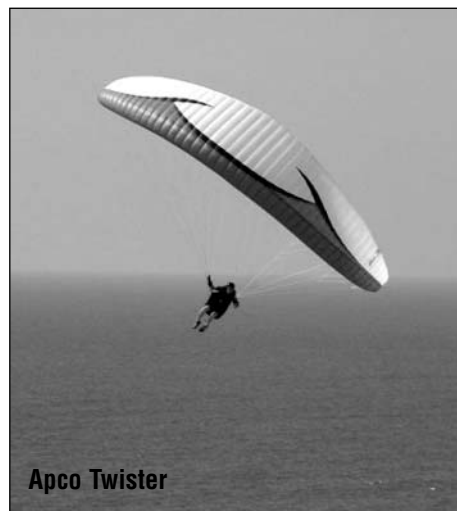
Ozone

je prav tako razvil speed gliding padalo Bullet, ki ga ponuja skupaj s sedežem znanelega proizvajalca Sup Air (Pierre Bouilloux). V pomanjkanju snega so ga testirali na ledeniku v Avstriji. Na voljo je tudi menda najlažje DHV certificirano padalo Ultralite. Kljub teži samo 2.85 kg se ga bo dalo uporabiti tudi za XC prelete. Na hribu ga lahko nesete v kombiniranem sedež / nahrbtniku, ki tehta samo 1.3 kg.

(www.flyozone.com)

Paraglidingearth.com

je nekakšna Wikipedia startov širom po svetu. Podatke dodajajo in urejajo sami piloti. Za Slovenijo še manjka precej podatkov. Torej... (www.paraglidingearth.com)

**Apco Twister****Gin Bolero III**



Gradient

Golden II zamenjuje predhodnika v DHV 1-2 razredu. Zasnovan je povsem na novo, z več celicami (50), drugačnim profilom, novo barvno shemo in materialom. Ciljna skupina pilotov ostaja enaka. (www.gradient.cx)

Airwave

vas lahko popelje novim avanturam naproti z Mustangom 2 (DHV 2). Tehnologijo so povzeli po FR seriji (tekmovalna padala). Padalo je dinamično, živahno, lahkotno, trpežno in za svoj razred zmogljivo. Z njim naj bi leteli izkušeni piloti, ki si želijo preletov, pa tudi akro letenja. Z novo programsko opremo so povečali površino posameznih velikosti (glede na Mustang 1) za 1 m². Tako padalo manj propada, bistveno manjša pa je tudi hitrost prevlečenega leta.

(www.airwave-gliders.com)

Red Bull X-Alps 2007

Naslednje leto bo spet potekalo to naporno in zanimivo tekmovanje. Ruto so nekoliko spremenili in se zdi nekoliko zahtevnejša. Med obratnimi točkami so tudi Marmolada, Eiger in Mont Blanc. Se pa bodo morali tekmovalci že na začetku sami povzpeti na Dachstein. Prostora je za 30 tekmovalcev in nekateri Slovenci že pridno nosijo nahrbtnike po hribih. Upajmo, da koga zasledimo med atleti.

(www.redbullxalps.com)

Skywalk

Chili ni zamenjava za Tequilo, temveč je namenjen pilotom, ki bi želeli z DHV 1 ali DHV 1-2 preskočiti na zahtevnejše padalo, ali tistim, ki jim je DHV 2 preveč, pa bi želeli kaj bolj prijaznega. Sedaj so opravili test tudi za velikost XL, tako da lahko z njim letijo tudi težki piloti (skupna teža 150 kg). Že znani Jet-Flaps omogočajo uporabo Chilija tudi kot tandem za par lažjih potnikov. Skywalku se je pridružil znani jadralni padalec Richard Gallon. Malo bo tekmoval, malo pa pomagal pri razvoju Poisona 2.

(www.skywalk.info)

Brauniger in Flytec

sta sodelovala že dalj časa, sedaj pa sta se združila (Flytec je prevzel Brauniger). Upajo, da bodo tako njihovi izdelki kvalitetnejši, uporabniki pa še bolj zadovoljni. Novi direktor tako združenega podjetja je Alois Sigrist (Flytec).

(www.brauniger.com in www.flytec.ch)

Woody Valley

je prilagodil sedež Velvet novejši generaciji jadralnih padal, ki se jih bo tako dalo lažje upravljati s prenosom teže. Stranski učinek predelave je, da je sedež tudi bolj udoben. Sedež je mogoče dobiti z air-bag protektorjem ali pa s podlogo iz pene. Je DHV certificiran. (www.woodyvalley.com)



Zbral in pripravil: Matej Belčič



ZANIMIVOSTI IZ SPLETA

Drobtinice

Bilanca evropskega

Trinajstega julija se je končalo dvanajst tekmovalnih dni evropskega prvenstva jadrlnih padalcev. Po petih veljavnih tekmah je zmagal občasni tekmovalec Luca Donini (It, Gradient Avax), Petra Krausova (Cz, MacPara Magus) pa je ubranila naslov evropske prvakinje. Tekma je potekala v francoskih visokih Savojih na območju Morzine- Avoriaz in Les Getsa. Jadrarno padalstvo se je v razgibanih pogojih spet izkazalo za nevaren šport:

1. dan: Zapiranje padala in portugalski pilot je padel v drevje. Ni bil poškodovan, morali pa so ga rešiti s helikopterjem.

3. dan: Španski pilot je treščil na pečine in je potreboval helikopterski prevoz. Helikopter je rabil precej časa, skoraj uro in deset minut, nato se je moral ponovno vrniti z zdravnikom, preden so lahko pričeli z reševanjem. Padalec je utrpel več zlomov in notranje poškodbe, a je lahko še pred koncem tekme odpotoval v drugo bolnico v Španiji.

7. dan: Češki pilot je po "kravati" trdo treščil na uradnem pristanku in si resno poškodoval stopalo. Moral je končati tekmo. Prav tako je eden nemških padalcev, medtem ko se je izogibal žicam, treščil v drevesa na koncu pristanka v smeri vetra in grdo padel na tla – kljub resnosti nezgode se pilot ni resneje poškodoval. In na koncu je še en padalec med približevanjem pristanku prepozno opazil kable žičnice in ovil padalo okoli njih, na srečo brez škode.

9. dan: Portugalski padalec je treščil na pečine med izogibanjem drugemu padalcu. Bil je nepoškodovan, je pa moral dolgo čakati na helikoptersko reševanje.

10. dan: V turbulentnih pogojih je moral norveški pilot po zapiranju padala "pristati" na visoka drevesa. Po rešitvi so ga odpeljali na opazovanje morebitnega pretresa možganov. K sreči je lahko nadaljeval tekmo. Tudi ta je moral dolgo čakati na helikopter, ki ga je iz zraka zelo težko našel med visokim drevjem.

11. dan: Pilot 125 je moral vreči rezervno in je varno pristal, tudi francoski pilot je imel zapiranje na nizki višini in jo je srečno odnesel kljub trdemu pristanku.

12. dan: Zaradi močnih turbulenc so

odvrgli pet rezervnih padal, ni pa bilo nesreče. Nalogo so morali ustaviti.

Manjše nezgode so se na tekmovanju dogajale v glavnem zaradi turbulence na majhnih višinah, ko so padalci pristajali vzdolž trase.

Kljub prizadevanjem varnostne službe se je pripetilo preveč nezgod s preveč poškodovanimi, na srečo brez smrtnih žrtev. Švicarski team-leader je omenil, da obstajata dve vrsti žrtev: Zeroji in Heroji. Zeroji letijo v področja, kamor ne bi smeli - še posebno prenizko z vetrom za gorskimi grebeni. Heroji pa jadrajajo prehitro in prenizko proti cilju.

Hitra reakcija

Quest Air: prvega oktobra je tandem na zmaju North Wing T2 po vleki moral odvreči reševalno padalo zaradi porušitve konstrukcije. Rezerva je ublažila padeč, inštruktor Bob Lane je zlomil roko, učenec pa je skupil le manjšo urezino.

Črne desno

Kako to, da so betnice zmajev različno obarvane? Don Burns je v osemdesetih "krivil betnice" pri Wills Wing. Don pripoveduje, kako je prišlo do tega, da so črne na desni: "V mračnem srednjem veku, ko so bile betnice ravne in ploščate, so nekateri proizvajalci na betnice lepili rdeči in zeleni izolirni električni trak, da bi se vedelo, na katero stran gredo katere betnice (na ta način so sledili dogovoru v letalski industriji). S stališča proizvajalca je to pomenilo, da je moral imeti stalno zalogo rdečega in zelenega izolirnega traku, ki pa ga je bilo včasih težko dobiti. Namesto da bi lepili trak na obe strani, smo se raje odočili, da lepimo samo en trak na samo eno stran, in sicer črnega, ki ga je bilo lahko nabaviti. Logično je bilo polepiti desno stran (ali pa se je tako samo zdelo). Tako so bili zmaji iz dobe WW DUCK opremljeni s polepljenimi desnimi betnicami.

Na dan, ko smo prvič dobili pošiljko belih in črnih zaključkov betnic, sem stopil do Stevea Pearsona in ga vprašal, na kateri strani naj bi bila katera od barv. Odgovoril je: "Kar pustimo isto..." po razčiščevanju smo določili, da "isto" pomeni črna na desni, kot smo lepili črni

izolacijski trak na desne betnice. In tako je to bilo."

Pri modernih zmajih ni več tako nepomembno, katera je na kateri strani, saj so betnice ukrivljene trodimenzionalno, ne samo v eni ravnini.

Mlin na veter

No, pravzaprav turbina na JET-stream zračni tok. Nekakšen križanec med helikopterjem in otroškim zmajem naj bi se povzpел s pomočjo rotorja na višino močnih zračnih tokov in preko istega rotorja proizvajal električno. Profesor Bryan Roberts iz južne Avstralije upa, da bi na ta način rešili del potrebe po energiji.

Kača

Sredi oktobra je zmajarka in jadralna letalka Shannon sedla v svoje jadrarno letalo in se pripela na vleko. Ko je letalo ravno doseglo vzletno hitrost, je izpod radijske konzole točno prednjo prilezla pritlikava klopotača. Jadrarno letalo so zelo tesna ležišča s komaj kaj prostora. Shannon je urno segla po vzvodu, da bi se odpela od aerovleke in zbežala iz kabine. A vsakič, ko je segla proti ročici za odklop, je kača planila proti njej. Pritlikave klopotače so sicer strupene, a se nihče na Floridi še ni stegnil zaradi njihovega pika. Večinoma so pičeni le zelo bolni. No, od trenutka ko se začneš kotaliti po vzletni stezi, imaš na voljo le nekaj sekund za odklop, če nočeš vzleteti. Če dosežeš nekaj deset metrov višine, lahko obrneš in pristaneš, če pa se odpneš na 10-15 metrih, je to neke vrste nikogaršnja zemlja – preostane ti edino jadrati naravnost in treščiti na drevesa. Shannon je bila hitro mimo točke varnega odpetja in je zato raje letela dalje do varnejših višin, da ne bi bilo treba ljudem kasneje pobirati ostankov letala in nje same iz močvirja. Pridobivala je višino, medtem pa je kača zdrsnila na tla, kjer se ji je zdela noga pilotke zelo podobna vabljivemu drevesnemu deblu. Shannon je zato trdno zaprla hlačnico z eno roko in jadrala dalje z drugo. Ko je bila ta pot zaprta, se je kača ugnezdila v eno od torbic na njeni levi. Shannon je hitro zaprla vrh in ga držala tesno stisnjena. Nato je – v upanju, da kača spi – odpela aerovleko. V tem trenutku je klopotača



spet ušla. No, vsaj za kratek čas je lahko uporabljala obe roki. Ko je kača spet prilezla prednjo, jo je zamotila z mahanjem s prsti ene roke, z drugo roko pa jo je hitro zgrabila za vrat. Nato jo je zabrisala iz letala skozi prezračevalno okence in opazovala njen padec proti tlem, upajoč, da ni pristala na kakšnem nič hudega slutečem kmetu....

Instrumenti

Švicarska družba Flytec AG je prevzela Brauniger – novico so objavili sredi oktobra. Možgani Braunigerja – Peter Brauniger in Wolf Willershausen bosta nadaljevala s svojim delom razvijanja hardwera in softwera za obe firmi. Proizvodi bodo še nadalje na voljo preko dveh ločenih mrež – za kupce torej nobene spremembe.

Dragonfly

V soboto, 28. oktobra, je Steve Daleo (50) pripeljal ultralahko letalo z odprto kabino Dragonfly iz hangarja na prvi polet pred vleko tistega dne. Na tem letalu je opravil že številne polete. Z majhno hitrostjo je poskakujoče poletel in se nato položno vzpel s polnim plinom na približno 30m, potem pa prav tako s polnim plinom pikiral naravnost na tla. Pilot je bil takoj mrtev. Steve se je preselil v San Francisco leta 1999. Bil je inženir elektronike in enolog. S prijatelji je živel v Pleasontonu, kjer je deloval tudi kot zastopnik ukrajinskega Aerasa. Vzroka nesreče še niso odkrili. Očividec pravi, da je po vzletu Steve mahal z levo roko (plin) in se motovilil po sedežu.

Seedwings

Davis Straub se je med kolesarjenjem v okolici Santa Barbare ustavil v Goleti, kjer ima Bob Trampenau blizu letališča svojo delavnico. Ta je 135 kvadratnih metrov velik del vrstne stavbe, nabasan z orodjem in pripomočki. Davis je mislil, da Seedwing izdeluje zmaje v garaži, a Bob ima v resnici pravo proizvodno stavbo z razvojnim centrom. Zdaj na leto

izdela po deset zmajev Sensor za znane kupce. Bob je prav pretirano ponosen na inovacije, ki jih je izumil v preteklosti. Resnično ljubi flapse, ki jih je enostavno izdelati in zmanjšajo stall hitrost za 6km/h. Čudi se, da jih drugi ne uporabljajo. Seveda pa so flapsi široko uveljavljeni pri trdokrilcih, kjer so zelo uporabni v termiki in pri pristajanju. V delavnici ima slike prejšnjih modelov zmajev – z ukrivljenimi konicami kril, skrito prečno cevjo (1977), s sprogi itd. Bob zelo rad izdeluje zmaje, kar pa ne plača računov – glede tega se zanaša na inženirsko svetovanje. Trenutno dela pri projektu pritrjenih zrakoplovnih postaj za sprejem in oddajo internetnih signalov – zrakoplovi bi lebdeli nad Jet-streamom na višini 18-21km. Zanje je zgradil prevleko in zdaj dela na krilcih in pritrditvah motorjev. V delavnici ima prelepega topless Sensorja 135 z rdečim robom, s katerim občasno pojadra. Zmaj je sicer premajhen zanj, a s flapsi ga lahko dovolj upočasnijo pri pristanku. Morda Bob v kratkem ne bo več mogel sestavljati toplessov, saj je firma, ki je izdelovala prečne karbonske cevi zanj, ustavila proizvodnjo (in obdržala njegov kalup). Trampenau čuti močno povezanost s svojimi strankami in meni, da so utemeljili veliko zdaj široko uveljavljenih inovacij v zmajarski industriji.

FAI

Fai je 22. novembra preklical rekord Manfreda Ruhmerja – ker ni poslal svoje prijave. Prelet v ravni liniji 777,5km iz Zapate Texas do Lovingtona z Aerianovim Swiftom 17. julija letos je tako neveljaven, za Swifte še vedno stoji rekord Robina Hamiltona 720km naravnost.

Brett Hazlett- razmišljanja

Pred časom je bil objavljen amaterski posnetek usodne nesreče zmajarja iz Kazahstana. Po težavnem vzletu s hriba je zmaj začel močno opletati, prehajal je iz zavoja v zavoj s čedalje večjim nagibom. Pilot je poskušal umiriti nihanja in je pritegnil triangel, kar pa je imelo

nasproten učinek. Končno se je naprava usmerila v navpično pikiranje brez izvlačanja naravnost na pobočje hriba. Ugotovili so, da je zmajar verjetno poletel brez nameščene nosne kape. Nekateri zmaji prav lepo jadraro tudi brez te kape (ali vsaj s selotejpom preko nosu), drugi so bolj občutljivi. Tlak nasprotnega vetra napihne jadro in vzgon se pokvari – bolj raste hitrost, bolj se jadro napihne (WW Ram-Air). Zmaj brez notranjih reber, ki povezujejo zgornjo in spodnjo polovico jadra, lahko končno doseže obliko kapljice in če je zadnji rob spušččen, bo pikiral brez možnosti izvlačanja.

Bret Hazlett razmišlja: "Zdi se le kratek čas od takrat, ko še nisem poznal nikogar, ki je umrl. Najbrž sem bil star kakšnih osem let, a se še dobro spomnim prijetnega občutka. Vsi, ki sem jih poznal in imel rad, so bili tu, naokoli, v dosegu. Zdaj so stvari drugačne, tako zelo drugačne. Bilo je hudo tistega dne, ko sem spoznal, da nekaterih ljudi v življenju resnično ne moreš nadomestiti. Najbolj odločilni trenutki v tvojem življenju se zgodijo le enkrat in lahko jih deliš le z omejenim številom prijateljev. Greš skozi dogodivščine s prijatelji letalci, preživiš nevarnosti, poškodbe, vidiš prečudovite prizore in se na koncu smejiš – kako blizu je bilo in kako lepo je bilo. Na nek način je, kot bi šli skupaj skozi vojno z nekom. Samo ti in ta majhna skupinica dojamete to tvojo zgodovino, dojamete motivacijo in to, kdo si v jedru. To so pomembni ljudje v tvojem življenju, tisti nenadomestljivi. Če je velikost tvojega sveta določena s številom ljudi, ki te imajo radi in te razumejo, pomeni izgubiti katerega od njih to, da se tvoj svet tako zelo zmanjša in zbledi. Lahko greš dalje, a si nikoli zares ne opomoreš. Bolečina ne zbledi, gre le globlje. V mislih slediš verigi dogodkov, ki so pripeljali do izgube prijatelja, in ogorčen si nad nepomembnostjo prvega elementa... tako neznanen je in ponavadi si je lahko zamisliti, kako preprosto bi lahko vplival na potek stvari že takoj na začetku. Nerad mislim o tem, kako zelo bi trpeli ljudje v mojem življenju, če bi jaz sam napravil napako - ali tri - in se ubil. Ne bom se upiral temu, kar sem, niti se ne bom izogibal tistemu, kar si želim početi; toda pogosto se vprašam..... sem že na vrsti?"

Spoštovani prijatelji bralci in letalci, to bi bilo za letos dovolj. V novem letu 2007 nam vsem želim veliko lepih poletov!

Igor Debevec



**PREDSTAVITEV JADRALNEGA PADALA**

Macpara Envy

Zdravo, piloti in prijatelji!

Čeprav nekateri od vas že letite in uživate v letenju z novim Envyjem, vam sporočam, da so sedaj certificirane že vse velikosti.

Fly In Peace - Izreden performance z lahkotnostjo in spoščenostjo letenja.

Envy ima certifikat DHV 2 kategorije, vendar pa s svojim obnašanjem v 90% spominja na DHV 1-2. že Eden 3 je bil certificiran pod strožimi pogoji DHV testiranja. Novi pogoji so tako strogi, da padalo DHV 1-2 razreda ne sme zanihati več kot 45 stopinj pred pilota po 75% stranskem zapiranju kupole.

Vse velikosti Envyja so to prestale brez problema, s še vedno dovolj rezerve na vseh delih DHV testa ob izredno dobrih letalnih karakteristikah.

Padalo je nezahtevno in odporno proti zapiranjem v zraku tudi v turbulentnih razmerah. Ponaša se z izredno stabilnostjo pri vseh hitrostih pospeševanja.

Dizajn, materiali in barve

Performans, okretnost, stabilnost in dobro pobiranje v termiki so bili naš cilj pri konstruiranju padala.

Mac Para uporablja najnovejše materiale na področju jadrnega padalstva, uporablja najnovejšo programsko opremo za konstruiranje kupole, rezultat česar so čiste linije in tako manj upora in boljše letalne sposobnosti.

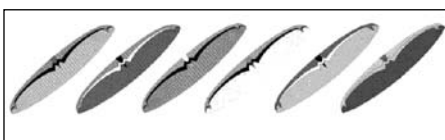
Ozka eliptična oblika kupole ima vitkost 5,71. Nova oblika stabilizatorja pa je ista kot pri novem Magusu.

Envy ima 56 celic z diagonalami. Vrvice so pritrjene na vsako tretje rebro, kar omogoča veliko zmanjšanje vrvic po celi kupoli.

MAC Parino prvo padalo v "lahki izvedbi" je bilo že padalo Eden II (izdelano že leta 2001), kar se je izkazalo za zanimivo.

Uporablja se povsod znan material Skytex 40 od Porcher Sport (NCV), ki je znan po svoji trpežnosti. Ker je sprednji rob padala še posebno obremenjen in izpostavljen večji obrabi, Mac Para uporablja Skytex 40 z voodbojno impregnacijo E77A, medtem ko se za manj izpostavljene dela padala uporablja Skytex 40 z impregnacijo E29A. To daje prednost padalu, da je bolj trpežno ter lahko obenem. Dandanes pravzaprav vsi proizvajalci, ki kaj dajo na kvaliteto svojih padal, uporabljajo ta koncept izdelave in uporabe padal.

Nove barvne palete ostajajo iste kot pri padalu Eden 3, z razliko



na spodnji strani, ki je prevzeta iz padala Magus 5, kar daje padalu moderen izgled.

Barvna paleta deluje prozorno, zgornja stran deluje v obliki črke "M", ki ga na sredini prekine puščica v obliki trikotnika. Envy je na voljo v treh serijskih barvah - zlati, rdeči in beli. Na voljo so tudi ostale ne serijske barve: siva, turkizna in vijolična.

Leteti ga!

Razgrnitev padal je zaradi svoje enostavnosti izredno lahka. Z A linijo v rokah boste tudi v brezvetrju brez problema napihnil

kupolo s še vedno dobrim občutkom v rokah. Padalo se dvigne z izredno lahkoto, brez večje tendence, da bi nas prehitelo. Padalo umirimo že z malo manjšim potegom za komande, popustimo komande in padalo lepo pospešuje do vzleta. Kot se je izkazalo na testih, ima padalo izredno dobre vzletne lastnosti za svoj razred padala.

V normalnih pogojih letenja kot tudi v termičnem letenju Envyja ni potrebno obračati s premikanjem težišča, saj je padalo izredno okretno že s samimi komandami. Že ob normalnem potegu komande bo padalo začelo z zavojem, ki ga je zaradi progresivnosti enostavno kontrolirati. Izredno lahko je kontrolirati tudi nagib kupole v zavoj z zunanjo komando. Tudi v močni termiki je občutek na padalo dober. Padalo nima tendence velikega nihanja naprej-nazaj, zato je tudi občutek na padalu dober.

Padalo lahko pri večjih stranskih zapiranjih zarotira do 60 stopinj, vendar je rotacija počasna in neagresivna, zato tudi odpiranje ni sunkovito in stresno.

Ušesa so izredno enostavna in tudi kupola se odpre sama, lahko pa jo pospešimo z rahlih potiskom na komande. V špiralo bomo lahko vstopili že med 180 in 360°, dosegli pa propadanje do 18 m/s. Padalo ne ostane v špirali, če tega nočemo, izhod je enostaven brez večjega nihaja.

Maksimalno izmerjena hitrost pri max. obremenitvi je bila med 50-53 km/h. Najboljša finesa 8,7 pa na trim speedu s spuščeni komandami. Finesa je tudi pri zmernem pospeševanju izredno dobra za padalo v tem razredu. Minimalno propadanje je 1,1 m/s pri 28 km/h.

Pristajanje v brezvetrju: lahko potegnate komande do konca ali jih celo ovijete enkrat okoli roke za boljši občutek, medtem ko boste isti učinek v čelnem vetru dosegli mnogo lažje, že samo z malo večjim potegom za komande.

Z odličnim handlingom in okretnostjo je Envy zares našel pravo razmerje med okretnostjo in stabilnostjo in zato sigurno sodi med bolj sposobna padala, ki lahko zadovoljijo vsakega pilota.

Stalna uporaba najboljših materialov in stalna kontrola med procesom izdelave, skupaj s stalnim razvojem daje izdelke najvišjega kakovostnega razreda, na katerega smo ponosni

www.macpara-slo.com

Performance	ENVY 23	ENVY 25	ENVY 27	ENVY 30
Zoom flat [%]	92	96	100	104,5
Area flat [m ²]	23,3	25,37	27,53	30,06
Area projected [m ²]	20,87	22,73	24,66	26,93
Span flat [m]	11,54	12,04	12,54	13,1
Aspect ratio flat	5,71	5,71	5,71	5,71
Root chord [m]	2,58	2,69	2,8	2,93
Cells	56	56	56	56
Weight [kg]	5,8	6	6,3	6,6
Weight range [kg]*	6,5-80	7,3-93	8,5-105	100-130
Min. speed [km/h]	23-25	23-25	23-25	23-25
Max. speed [km/h]	36-38	36-38	36-38	36-38
Top speed [km/h] (accelerator)	50-53	50-53	50-53	50-53
Gliding ratio	8,7	8,7	8,7	8,7
Min. sink rate [m/s]	1,1	1,1	1,1	1,1
DHV 2	* pilot equipped			



**Izdelava reklamnih napisov na padala
in na druge padalske rekvizite**

Ker je vsak ugoden dan za letenje dragocen
termin izvedbe prilagajamo tudi vremenu!

tel: 0590 12849 gsm: 040 414 316 e-mail: iiz@z.net

institut inovativnega življenja



LETALNI SEDEŽI CHARLY



PROIZVAJAMO IN PRODAJAMO:


- sedeži za jadralna padala (teža: 3650g)
- sedeži za motorna padala
- lahki sedeži za jadralna padala (1000g)
- sedeži za motorne zmaje
- vso dodatno opremo za jadralno padalstvo:
nahrbtniki, vario metri, GPS, čelade...

Naše izdelke odlikuje:

- enostavno vpetje
- kvalitetna izdelava
- kvalitetni materiali
- udobnost
- ugodne cene...

INFORMACIJE:

SLAPAR PETER S.P. SITAIR
Žebljarska 5
1240 Kamnik
GSM: 041-766-675



www.sky-cz.com

ŠOLSKO PADALO

NOVA GENERACIJA

"2"

POPUSTI ZA NAROČILA

XC PRELETI IN TEKMOVANJA

ARES

= 10%

FIDES

ATIS

ZA REKREATIVNE PILOTE

BRONTES

LETALNI SEDEŽI

AXEL REVEL

EXCITE

ERIS

GORSKO PADALO

CIMA

TANDEM


METIS


Čelade ICARO 2000

11. NOVEMBRO IN DECEMBRU

REŠEVALNA PADALA

KOMBINEZONIIN OSTALO





Srečko Jošt, s.p.

Tel . 03 5415900, 041 432447
skysport.slo@gmail.com