

December 2008

za interno uporabo

# i kar



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

## interno glasilo za jadralne padalce in zmajarje

TISKOVINA

poština plačana pri pošti 4240 Radovljica





# KIMFLY



## www.kimfly.si

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

www.nova-wings.si

- Primax LTF 1
- Rookie LTF 1-2
- Mentor LTF 1-2
- Factor LTF 2 **new**
- Triton LTF 2-3 **new**
- Triton X comp. **2009**
- Gorsko padalo
- IBEX LTF 1-2 do 2-3
- Tandem
- Jambo LTF 1-2
- za motorno letenje
- Speedmax DULV

Mentor xxs 100  
freestyle

kontakt:

041-504-716 Joc  
031-304-543 MistyDule  
info@nova-wings.si



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



## NOVICE IZ ZPLS

# Članarina ZPLS za leto 2009

Sezona 2008 je za nami, pred nami pa novo leto in s tem nova sezona z novo zimsko ligo, ki bo FAI 2, in prva resnejša tekma, ki bo že 15.1.2009. Za vsa tekmovalca potrebujejo nove FAI nalepke.

**Članarina ZPLS za leto 2009 ostaja 20 evrov** za vsakega posameznega člana društva. Predsednike društev prosim, da točne podatke o društvu s seznamom vseh članov pošljejo na naslov ZPLS, Bežigrad 6, 1000 Ljubljana ali na elektronski naslov:

tajnica@ffa.org ali  
brigitajarc@ejglejnaprej.com .  
Članarina mora biti plačana do 1.3.2009,  
**vsa društva, ki bodo članarino plačala v januarju 2009, pa čakajo nagrade.**

#### Ugodnosti članov ZPLS:

- Zavarovanje proti tretji osebi (skupinsko)
- Uporaba vseh vzletišč po Sloveniji za vse člane ZPLS (za nekomercialno letenje)
- Uporaba UKV frekvence 147,800 MHz. brez izpita za radioamaterje

- Interno glasilo IKAR, ki izhaja že od ustanovitve brez prekinitve
  - Delujoča spletna stran
  - Članstvo v EHPU
  - Možnost pridobitve IPPI licence
  - Organizirani dnevi ZPLS
  - Zaključna prireditev ZPLS
  - Zavarovanje avtomatskih vremenskih postaj
- Obrazec najdete tudi na spletni strani  
www.sffa.org

Predsednik ZPLS  
Damjan Pregelj

URADNO IME IN NASLOV DRUŠTVA:

IME IN PRIIMEK PREDSEDNIKA DRUŠTVA:

NASLOV, TELEFONSKA ŠTEVILKA, E – MAIL KONTAKTNE OSEBE DRUŠTVA:

SPLETNE STRANI DRUŠTVA:

POŠTO ŽELIMO PREJEMATI NA NASLOV:

ŠT. ČLANSKE IZKAZNICE	IME PRIIMEK	NASLOV	KRAJ	POŠT. ŠTEVILKA	DATUM ROJSTVA	IZPIT	MAIL	Telefon GSM

Zaključek sezone ZPLS z podelitvijo priznanj najboljšim, prijeten večir z zelo dobrim golažem in spremljevalnim programom je za nami, nova sezona pa pred vrati.

Za dobro pripravljeno prireditev se zahvaljujem organizatorju društvu EOL Celje in vsem, ki ste kakorkoli pomagali. Hvala vsem, ki ste se prireditve udeležili.

Čestitke vsem dobitnikom priznanj!

#### ZPLS XC POKAL 2008 - ZMAJARJI

1. Stanislav Galovec
2. Peter Kejžar
3. Lojz Frelj

#### ZPLS XC POKAL 2008 - JADRALNI PADALCI

1. Jure Kurnik (JPK Kriška Gora)
2. Robi Dolničar (Polet Kamnik)
3. Pavle Kante (Kovk)

#### ZPLS XC POKAL 2008 KLUBSKO - JADRALNI PADALCI

1. JPK Kriška Gora
2. Kovk
3. Pac-klub

#### NATANČNO PRISTAJANJE JADRALNI PADALCI

1. Matjaž Ferarič
2. Rafael Kerin
3. Jaka Gorenc

#### SLO-LIGA 2008 (CELOTNA SEZONA) - ZMAJARJI

1. Peter Kejžar
2. Primož Gričar
3. Matjaž Klemenčič

#### SLO-LIGA 2008 POSAMIČNO - JP

1. Gašper Prevc (KJP Krokro)
2. Jurij Vidic (KL Vrhnik)
3. Primož Podobnik (Polet Nova gorica)

#### SLO -LIGA 2008 KLUBSKO - JP

1. KJP Krokro Železniki
2. Lintvar Racing Team
3. KL Vrhnik

#### KATEGORIJA PERSPEKTIVNI PRELETAŠI

Tomaž Toplak (Polet Nova Gorica)

#### ZA IZJEMNE DOSEŽKE:

##### Urban Valič

1. mesto na FAI lestvici 2008

##### Gašper Prevc

1. mesto na FAI lestvici 2008

##### Stanislav Galovec

najdaljši prelet - 305.9 km z jadralnim zmajem v Sloveniji!

Predsednik ZPLS  
Damjan Pregelj

EOL CELJE

# Zaključni žur ZPLS 2008



Arja vas pri Celju je letos gostila tradicionalni zaključni žur ZPLS. JP klub EOL Celje je prevzel organizacijo in poskrbel za zanimivo dogajanje. Namesto kril so nam pot v višave pokazale trebušne plesalke, ki so jim podkurili požiralci ognja. V jesenskih dneh se tudi prosti letalci zavemo, da nebesa niso samo pod bazo oblaka.

Kot je organizator napovedal, je v uvodnem govoru predsednika EOL-a padla marsikatera pikra, ki pa bo morala najti svoje mesto tudi na bližajoči se skupščini ZPLS. Pregled zanimivih preletov v zaključni sezoni je lepo dopolnil prvo polovico formalnega dela. Sledila je podelitev priznanj za športne dosežke v pretekli sezoni. ZPLS "brain tank" je po tehtnem premisleku in izračunu točk po raznoraznih pravilnikih in na podlagi preverjenih kuhinjskih receptov skuhal vrstni red v vseh kategorijah. Kaj natančno je zakuhal, lahko preberete v tabeli, nekaj nagrajencev pa lahko vidite tudi na slikah.

Posebej bi rad izpostavil dva letošnja dosežka, ki sta po vsak po svoje maratonskega tipa. Stane Galovec je z zmajem kot prvi prosti letalec v Sloveniji opravil pogoj za diamantni C jadralnih pilotov – 305.9 km prelet s povratkom. Drugi pa je dosežek Andreja Mravljeta, ki se je vse od prvega državnega prvenstva leta 1978 pa do danes udeležil prav vseh državnih prvenstev v letenju z zmaji. Seveda tudi drugi dosežki na svetovnih in evropskih prvenstvih niso nič slabši, vendar sta našeta vseeno posebej zanimiva in tudi prelomna.

TEKST: Jurij Franko, FOTO: Andrej Kranjc



POROČILO O AKTIVNOSTIH - KATEGORIJA 01, 05

# Sezona 2008 za jadralne zmajarje

Leto se je začelo obetavno. Že marca je Matjaž Klemenčič potegnil prvo stotico na tekmi, ki je bila kasneje razveljavljena (tekma, ne stotica). Začetek maja je prinesel zgodovinski prvi prelet v Sloveniji, daljši od 300km, in to s povratkom. Dobrih osem ur garanja je prineslo Stanetu Galovcu tudi zmago v XC in priznanje za dosežek leta! Že čez štiri dni je Lojz Frelih pokazal, da tudi gorenjski konec ni brez potencialov in je s 180km dolgim preletom pokazal, da tudi zmajarji znajo prileteti v dravsko dolino. Žal se je potem vreme več ali manj podrlo in sezona se je nadaljevala s tekmami.

Evropsko prvenstvo v sosednjem Greifenburgu je prineslo razočaranje z vremenom in po samo treh tekmovalnih dneh je Primož Gričar kot naš najboljši osvojil 19. mesto, sledil mu je Mišo Peternel na 24. mestu in Peter Kejžar na 35. mestu. Kljub obetom je bila najdaljša disciplina 154 km in vreme je pošteno krojilo vrstni red. Ekipa je za Angleži in pred Čehi zasedla 7. mesto.

No, julija je Stane ponovno dobil priložnost in na svojem terenu v Tolminu preletel še malenkost manj kot 180km in se utrdil na prvem mestu OLC-ja.

Slovenska četica se je odpravila tudi k sosedom "na drugo stranu šengenskog kaveza". Na Hrvaškem državnem prvenstvu so Gričar, Sattler, Klemenčič in Jarc zasedli 1., 4., 5. in 7. mesto.

Konec meseca je Primož Gričar nadaljeval svojo tekmovalno sezono s svetovnim prvenstvom trdokrilcev v italijanskem Siggilu – Monte Cucco. Po ogorčeni borbi je za las zgrešil medaljo in pristal na 4. mestu.

Komaj je pospravil svojega Phantoma, že je v Tolminu na odprtem državnem prvenstvu zaostal samo za še povsem svežim evropskim prvakom, Eliom Cataldiem. Tudi Peter Kejžar in Mišo Peternel sta mu dihala celo tekmo za ovratnik, tako da naslova državnega prvaka ni osvojil tako zlahka, kot je videti na prvi pogled.

Navsezadnje je med letom potekala tudi liga, ki je bila vsaj po mnenju nekaterih organizirana bolj po domače. Vseeno pa je dodala nekaj tekmovalnih dni v letošnjo sezono in z zmago prinesla Petru

Kejžarju tudi naziv zmajarja leta na zaključnem žuru ZPLS.

Kako naj povzamem sezono? Po številu preletenih kilometrov je bila povprečna, čeprav je Stane s svojimi 300km postavil nov mejnik v prostem letenju, saj je kot prvi Slovenec s poletom v Sloveniji izpolnil pogoje za prvi diamant na zlatem C jadralnih pilotov. Pred 30 leti, ko smo leteli na prvem državnem prvenstvu v Dražgošah, so o takih preletih sanjali jadralni piloti! Na

tekmovanjih pa smo bili razvajeni z dosežki Primoža Gričarja, saj je na zadnjem EP osvojil kolajno. Roko na srce, tudi 4. mesto na SP trdokrilcev je velik uspeh. Tudi ostali "stari mački" mladim "muckom" ne prepuščajo mest tako zlahka, tudi na DP ne, kjer so možnosti še najbolj izenačene. Zato za mlade ostane priložnost naslednja sezona in SP v Franciji, kjer se lahko izkažejo.

Jurij Franko



Slika zgoraj: Peter Kejžar, spodaj: Jurij Franko in Franci Peternelj



PGA WC 2008

# Pikaški svetovni pokal

Druga sezona svetovnega pokala jadranih padalcev v disciplini natančno pristajanje se je končala novembra na Japonskem. V Asagiriju pod goro Fuji udeležba ni bila tako množična kot na evropskih tekmah, kar je glede na oddaljenost razumljivo, zato pa kvaliteta ni trpela, saj so bili tam skoraj vsi tisti, ki so bili najboljši skozi vse leto.

Pred tekmo je bilo odprtih mnogo neznanek tako v posamični kot ekipni konkurenci. Praktično ni bilo mesta, ki bi že bilo zagotovljeno.

Sezona se je začela aprila v makedonskem Kruševu. Tam sta bili speljani le dve seriji, ena normalna in ena nenormalno termična, ki je mnoge favorite pokopala. A še vedno so ostali trije izkušeni za prva tri mesta. Prvo mesto sva si s 5cm delila z Z. Petrovičem, tretji pa je bil z 12cm T. Svoljšak.

Serija se je nato nadaljevala kot generalna za svetovno prvenstvo v hrvaškem Trakoščanu. To je bila najmočnejša tekma letošnje serije. Po štirih serijah so bili na vrhu novi možje. M. Jovanoski je z 11cm postavil tudi svetovni rekord, sledila sta mu R. Kerin z 19cm in D. Gorenc z 21cm, sledila sta dva Angleža, med prvimi desetimi pa so bili tekmovalci kar iz šestih držav. Sam sem tekmo prvič opazoval kot gledalec, saj si po operaciji kolena še nisem smel privoščiti kakšnega tršega pristanka. Bilo je zelo zanimivo in mislim, da bom na teh tekmah tudi, ko ne bom več tekmoval.

Pogrešal pa sem kakšnega spikerja, ki bi vso stvar naredil bolj pregledno in še bolj zanimivo za gledalce.

Sledila je tekma v turškem Eskisehirju. To je bila novo tekmovališče in še toliko bolj zanimivo, ker bo tam tudi prihodnje evropsko prvenstvo. Naš prihod je bil ob drugi uri zjutraj in povedali so nam, da je vstajanje za tekmo predvideno ob 5.30, ker bi naj ob 6.30 že leteli. Močan opoldanski veter namreč preprečuje letenje in tako je tudi bilo. V treh dneh pa smo le opravili 5 serij. To je pomembno, ker se je s tem najslabši rezultat odštel in če kdo, potem sem jaz s tem res profitiral. Na koncu sem si s 30 cm drugo mesto delil z očetom M. Jovanoskim, sin Martin pa nam je vsem dal vedeti, da je bil kiks na evropskem prvenstvu nekaj tednov prej le slučajnost, saj je zbral samo 9 cm.

Čehe smo le prepričali, da je letenje s hriba boljše kot start na vitlo in imeli smo res lepo tekmo blizu Ostrave, s petimi serijami. Prvi dan smo leteli na severni start in po štirih serijah je bilo odprtih kar nekaj dvobojev, ki so v finalni seriji obetali res lepo tekmo in seveda še kakšen velik skok proti vrhu tistih, ki so že imeli po en kiks. Pa se je vse obrnilo v tekmo, ko so tekmovalci s konca startne liste še imeli normalne pogoje za pristajanje, bolj ko so se bližali vodeči po štirih serijah, bolj je termika divjala po izbočenem hribčku in pristanki so bili ne samo loterija, ampak že skoraj na meji varnega, saj

so se mnogi reševali iz nemogočih situacij. Le zelo odprtemu terenu se lahko zahvalimo, da se je vse srečno končalo, saj so bili nekateri pristanki po več deset metrov oddaljeni od tako zelene pike. No, zmagali so najboljši - tako kot vedno. Bolgar M. Metodijev, ki večno grozi s stopničkami, je končno zmagal s 23cm pred Čehom T. Lednikom 26cm in Angležem A. Webstrom 30cm. Torej na stopničkah spet čisto nova zasedba.

No, pa smo se spet našli na Ošvenu, in to po treh letih. Ko se odločimo za tekmo, je dovolj motivacije in idej, ko se bliža, pa nam je včasih že presneto žal. Tik pred in na sami tekmi sama gužva, no, letos lahko rečemo, konec dober, vse dobro. Pa se ni začelo tako, petek cel dan in sobota zjutraj še vedno dež in na koncu sneg, potem obljubljeni razjasnitev in neobljubljeni zahodnik, ki je le vodji tekmovalca Romanu Pogačarju pustil, da dvakrat poleti, da preveri stanje v zraku, a mu je bilo drugič kar žal. Potem pa nedelja in dan za v foto albume s štirimi serijami v dopoldnevu. Spet zelo pisana družčina iz sedmih držav med deset in najboljšim Japoncem na dvanajstem mestu. Na vrhu pa trije, ki so tudi bolj ali manj krojili pikaško sezono. Pred zadnjo serijo se je izoblikovala skupina štirih, ki so imeli po tri palačinke, in eden je moral odpasti. Z. Petrovič je bil prvi, ki je odlično opravil zadnji let in s 4cm opazoval ostale, kaj bodo storili. V. Tzvetanov je bil z 8cm zadovoljen, čeprav je zaostal za Gugijem. Sam sem bil popolnoma sproščen, tekma je bila pod streho, moje letenje je bilo, kot da sem na nedeljskem jadraniu in pod popolno kontrolo, vsaj tak občutek me je navdajal. Vse se je potrdilo z šolskim finalnim manevrom in čisto ničlo. Malo kdaj je lahko zadovoljstvo tako popolno. M. Jovanoski je končal ta četverboj z 1cm, toliko pa tudi zaostal za drugim mestom.

Pa smo spet nazaj pod Fujijem. Tudi tukaj je sobota skoraj odpihnil veter, a popoldan smo le izvlekli eno serijo. Zelo natančno, ki pa seveda še nič ni pomenila, še posebej, ko nas je pričakala krasna nedelja s tremi serijami po izžrebanih številkah in še finalna z obratnim vrstnim





redom za na vrh. Tokrat je briljiral Z. Petrovič, ki je imel šest palačink (skupno 14cm) in ostalim že pred finalno serijo ni dal možnosti, da bi mu pokvarili končno veselje. V finalni seriji, ki je bila zelo mirna, se ni kaj posebnega dogajalo, le M. Metodijev si je z napako zapravil stopničke, ki pa se jih je toliko bolj veselil V. Jankovič z 92cm. Moje letenje je bilo večkrat pod pritiskom skupne zmage in drugo mesto z 20cm je bilo dovolj, da sem jo dosegel.

S tem se je končala zelo naporna in še bolj uspešna sezona, vsaj zame. Po vsem, kar mi je letos uspelo, je bilo doživetje na Baliu, teden dni pred Japonsko, res le še pika na i.

Pred zadnjo tekmo sem namreč tam z indonezijskimi piloti preživel dva nepozabna tedna. Namen našega druženja je bil čim bolje se pripraviti za Asian beach game, ki so sledile v drugem tednu. Te igre so na teh otoških državah organizirane kot olimpijske igre. Tudi zmagovalci po disciplinah imajo zelo visok status, o kakršnem lahko mi le sanjamo. In to, da so jadrnalno padalstvo spravili v ta program, je res velik organizacijski uspeh, ki ga ta šport drugod po svetu še ni dosegel.

Delo z njihovo ekipo, ki je štela pet moških in pet žensk, je bil užitek, saj so to zelo dobri piloti in spoznavanje s finisami natančnega pristajanja je bilo zato zelo učinkovito, kar pove tudi končni rezultat. Domačini so zmagali tako v ženski kot moški konkurenci, pred Korejci in Kitajci. A vse uspehe, tako organizacijske kot tekmovalne odtehta neskončna prijaznost in tolerantnost ljudi, pri katerih imaš občutek, da beseda nevoščljivost sploh ne obstaja. Verjamem, da to ni bilo naše zadnje druženje, in se že zelo veselim, ko bomo spet kaj počeli skupaj. Naslednje leto bo to samo druženje na tekmovanjih, saj bodo prišli tudi na tekme svetovnega pokala. Kasneje pa, verjamem, tudi še



kaj več.

Pa smo spet na začetku naslednje sezone, ki je res polna velikih tekmovanj. WAG pa svetovno prvenstvo in šest tekem svetovnega pokala ( Avstrija, Malezija, Makedonija, Turčija, Madžarska in Bolgarija).

Obetajo se nekatere spremembe, ki bodo samo povečale pomembnost in dvignile

nivo tekmovanj še višje. Način točkovanja bo podoben tistemu iz preletov in bo še poudaril kvaliteto tekmovalcev. Letos je nastopilo 170 tekmovalcev iz 14 držav in verjamem, da bo ta številka naslednje leto presežena.

Vse informacije bodo na voljo na:

[www.pgawc.org](http://www.pgawc.org)

Matjaž Ferarič

#### PARAGLIDING ACCURACY WORLD CUP 2008:

Rank	COMP. NAME	TEAM	Nation	MACED.	CROATIA	TURKEY	CZECH	SLO.	JAPAN	TOTAL	FINAL
1	Matjaž Ferarič	ČUK - DRAVOGRAD	SLO	100		90	64	100	90	444	380
2	Martin Jovanoski	RE KO - MAKEDONIJA	MKD	38	100	100	75	82		395	357
3	Zoran Petrovič	SRBIJA	SRB	100	64	0	0	90	100	354	354
4	Metodi Metodiev	PERNIK	BUL	75	60	75	100	14	60	384	310
5	Dušan Gorenc	KANJA	SLO	29	82	53	69	41	56	330	260
6	Rafael Kerin	ČUK - DRAVOGRAD	SLO	44	90	0	20	47	64	265	245
7	Mile Jovanoski	RE KO - MAKEDONIJA	MKD	64	8	90	35	32		229	221
8	Andrew Webster	UK - DUTCH	UK	41	53	0	82	10		186	186
9	Dimitar Ralev	PERNIK	BUL	6	12	32	41	35	75	201	183
10	Anton Svoljšak		SLO	82	0	60	0	38		180	180

## NAPAD NA HRIBČKE

# Termična ekstaza

Nekako je vedno potrebno pričeti. Trenutno mi ne pade na pamet nič drugega kot tale klišejski naslov. Hm, da ni to posledica skoraj enomesečne megle, dežja in drugih neprilik, ki nas ponovno zabavajo v teh mesecih? Če pričnem z naslovi, mislim, da je bil najbolj legendarni naslov v letošnjem letu "Kako mi je uspelo premagati samega sebe". Brez heca, meni se zdi naslov genialen. Priznam, da sem prebral članek samo zaradi naslova. Všeč mi je bil kot celota in je tudi eden redkih, ki so mi ostali v spominu. Čista 10.

Ja, Brazilija.... Z Gašperjem sva imela celo pustolovščino, samo da sva prišla tja. Iberija nama ni dala karte, ker z nama ni bilo Igorja Eržena. Kupca karte. Takšno imajo pravilo, baje edini na svetu. Rešitev je bila le ena, prebiking za en teden. Glede na to, da ni bilo po\*\*\*\*ne variante, da bi pri njih kupila novo karto. Letalo je letelo brez dveh potnikov in kar se naju tiče, bi lahko treščilo ob tla.

V Braziliji se zbere standardna ekipa. Stojan Kranjc – Kanđa, Primož Podobnik – Beluga, Aljaž Valič – Weather Castro, Urban Valič – PWCF, Gašper Prevc – Prevko, jaz – Suša in Lizi (tam nekje med oblaki). Manjka le Jurij Vidic – Juro, katerega podjetje Agring je tudi sicer sponzor prevozov preletaške reprezentance. Kadar je le mogoče.

Če smo dobro začeli v Italiji, bomo tako tudi končali. "Razbil jih bomo k kante."

Jaz si mislim, ne zajebat prve tekme. Letenje se mi zdi noro, džungla, ogromni monoliti strjene lave in vse zeleno. Kot Jurski Park. Kar predstavljam si dinote, kako lomastijo na okoli. Pristanem med prvih pet. Odlična pozicija za nadaljnji napad, vendar kasneje izvem, da GPS zapisa ni mogoče pridobiti iz instrumenta.

....

To pa čist popizdim!!!!, bi rekel Giacomelli.

....

No in tako dalje. Letenje je bilo precej težko. Priti mač vsak je kej zajebal. Dan pred zadnjo tekmo se ga gremo kar napit. Oziroma gremo žurat. Prevko ostane doma, brez heca! Res je bil vrhunski koncert v nabiti diskoteki. Domov pride mo ob jutru, ko se že pričinja danit. Ko se zbudim, čez ene dve uri, ni nikjer nikogar. Fak!!!! Zamudil bom avtobus za vzletišče. Ruzak na ramo in napol tečem čez mesto do avtobusov. In kaj ugotovim?! Da ni še nikogar tu, ker so šli vsi na zajtrk. Ta dan letimo vrhunsko! Kot da bi potrebovali reset! Na koncu discipline se Urban, Podobnik in jaz prvi na ravnini pobiramo za ciljni dolet. V hribih pa drugi večinski del prve skupine. Ne kaže jim preveč dobro, mi smo pa tudi nekoliko prenizki za finiš. A vse kaže, da bodo danes prva tri mesta zasedli Slovenci. No, v tem momentu sta se po sredini teh dveh opcij izza ozadja pripeljala Heli

(Helmut) in neki Južnoafričan. Tako sta nam pokvarila zaporedje za dve mesti, nista pa nam mogla pokvariti dobre volje. Po celotedenskem furanju safra, z majhnimi višinami, 100-kilometerskimi pokri vanji in zelo močnim vetrom je bilo tole kot balzam za zaključek letošnjega tekmo vanja. Ob vožnji v Castelo smo na avtobusu poslušali švicarsko govejo muziko, Aebi je imel govor, Podobnika pa je nalezljivo trgalo od smeha. Na vzletišču pred tekmo je namreč nek jadralno padalski "turist" fraj aril okoli starta, dokler ga ni navilo okoli drevesa. Potem je visel pred ogromno množico gledalcev kot na razstavi. Imeli smo tudi acro program. In ravno ko je model delal MacTwista, se zadere Bano (Urban): "Zdajle bo rezerva!!" Puf, in jo je odvr gel. Baj e, da je to sam izvedel tudi do trikrat na dan. Trening je trening. Ja, v Braziliji so na vzletišču gledalci. Če scuriš, pa je včasih potrebno dati kakšni mladenki tudi avtogram. Enega na papir, enega pa na ramo. Uh... Tako, svetovnega pokala je konec. Vsaj v letu 2008. Kaj prinaša prihodnost, pa bomo šele videli. Popotovanje sva z Gašperjem nadaljevala po neskončni atlantski obali, kjer je povsod rajska plaža. Ne nasedajte turističnim reklamam, da je ta in ta plaža nekaj posebnega, da ni nobene podobne in da bo nekdo drug zasedel vašo prečudovito osamljeno plažo, če se ne odločite v trenutku! Takih plaž je neomejeno!

V glavnem po kakih 1000km so meni že

Sliki spodaj: Gašper in Primož na atlantski obali



presedale in fino mi je bilo, da sva se ponovno pomaknila nekoliko v notranjost. Santa Terezinja je videti kot odlično mesto za XC letenje. Pokrajina je videti popolnoma drugačna od ostalega, kar sva videla. Osebnost me je spominjala na Afriko. Zaradi premočnega vetra naslednji dan ter dežja nadaljujemo. Minagerais! Uh. Da te kar zmrazi, tako zloglasno dobro je tukaj. Valadares, pa hribčki.... Tukaj je naju čakala termično konvergenčna pustolovščina.

Po 900 ali 1000 kilometrih vožnje prideva v Valadares. Jaz zbolim, boli me grlo in greva spat. Zjutraj se nama nič ne da. Lenobno se odpraviva na vzletišče in okoli 12. ure sva gor. Noro! Hribčki! To sem do sedaj videl le na fotografijah. Dobesedno me zmrazi in pričnem razgrinjati opremo. Spraviva se v zrak in napadeva te hribčke - "ravnino"! Dviganja in spuščanja so močna! Če si izbral nekoliko drugačno linijo, si šel dol kot bomba. Eeeee, pa na naslednjem hribčku ponovno raketa. Bam, navzgor! Mislil sem, da bova v zraku z Gašperjem kaj sodelovala, tako kot to počneva z Marlijem. Ampak ne, cel dan sva praktično tekmovala in se izmenjevala na poziciji. Pičila sva na pospeševalnikih in po stotem kilometru so se mi zasvetile oči. Danes bo 200! Gašperju valda isto. Dan se je ves čas izboljševal. Baza oblaka je bila vse višja, veter je bil približno isti, vendar pa so se tista prva silna dviganja in spuščanja nekako umirila. Sedaj sva dobesedno delfinirala po drugem delu konvergenčne linije. Zajele so naju ugodne sape, bi rekel Marli. Letela sva na jug in prvi del dneva je bila linija bolj na vzhodu, potem pa na zahodu. Razmaka približno 10-15km. Bila je tekma s časom. Sonce je neusmiljeno hitelo čez nebo. 170 km od Valadaresa. Ura je 5 in sonce je skoraj zašlo. Sedaj jadrava na sredini doline v nulci in se upirala neizbežnemu pristanku. Pod nama vidim ob cesti hotel in parkiran avtobus. Uuu, fajn, če bo sreča, pristaneva in imava bus do Valadaresa. Avtobus pa je bil seveda pokvarjen. Tam je stal že več dni. Po pristanku sem sam sebe vohal, kako smrdim. Prešvican in neopran sem smrdel bolj kot lokalni mulci, ki so prišli do naju. Na avtobusu se smejiva. Če bi imela Lonely Planet, bi v njem zagotovo pisalo: Valadares 170, must do! To sva vedela. Spraševala sva se le, ali sva nabila Marlija. Ali sva podrla Žuni rekord? Smeh!



Slike od zgoraj navzdol: Panorama pokrajine Santa Terezinja, Hribčki Valadaresa, Skupaj z Gašperjem, Gašper nad hribčki, Gašper v tekmi s časom.

Tekst in slike: Primož Suša



BOJ S CB-JEM

# Zgodilo se mi je... šah mat

Avtor: Jakub Cernoch

Vir: Cross Country, št.: 118

**Jakub Cernoch je preživel, potem ko ga je potegnilo v kumulonimbus in ga je zadela strela.**

Kot običajno se je vse začelo lepo. Vremenarji so obljubljali lokalne vetrove po nižinah in zahodnik v višinah. V službi sem uredil nekaj stvari in - hura! že sem bil na poti na Črno Horo, eno najboljših vzletišč na Češkem. Ob 11:30 sem sedel na gondolo, nad vrhom pa sem že videl vrteti nekaj kupol. Lepo, ob pravem času sem bil na pravem mestu.

Termika je bila čudovita. Zlahka sem pobral na 1900 m. Oblaki so se začeli pojavljati v smeri vetra, zato sem preskočil na vrh nad Svobodo nad Upou, pobral na 2000 m in razmišljal, kam bi šel naprej.

Kakih 15 km proč, na Poljskem, so se razvijali oblaki, tam je tudi deževalo. Na češki strani pa se je zdelo v redu. Nad dolinami je bilo jasno in ker je bilo več oblakov v smeri vetra, sem se odločil leteti proti njim in proti Nachodu.

Priključiti se oblakom pa ni bilo ravno najlažje. Z 900 m sem moral spet pobrati na 1900, a končno sem jih dosegel. Dviganje me je zaneslo na sredino oblaka, kar precej daleč od njegovega roba. Začel sem leteti proti robu, še vedno na svetlem, a čez kako minuto se je moja hitrost začela zmanjševati. Dviganje se je drastično povečalo in niti poln "gas" niti spuščeni trimi niso pomagali. Skušal sem zbiti višino s strmo spiralo, pa sem ugotovil, da je to v močnem vetru težko. Imel sem občutek, kot da so me izstrelili s fračo. Še malo, pa bi me navilo.

In me tudi je. Ker se mi zdi boljše, če padalo normalno leti, sem spustil spiralo, se uprl v oporo za noge in se odvil. Sedaj sem se že dvigal s hitrostjo od 20 do 25 m/s. Bilo je jasno, da je edino, kar lahko storim, da obdržim kupolo nad glavo in upam, da oblak ne bo dosegel ekstremne višine. Bilo je peklenško, metalo me je naokrog, a padalo je še letelo.

Na 3000 m je začelo snežiti, na približno 4000 m se je sneg spremenil v točo. Na 5500 m se je dviganje zmanjšalo na kake 4 m/s. Vse je bilo zaledenelo, kupolo sem komaj videl in zelo me je zeblo. Obrnil sem se z vetrom, ker nisem želel končati na Poljskem. Spomnil sem se pravila, da

"kjer je dviganje, je tudi spuščanje", in stisnil sem zobe, dokler ga nisem dočakal.

Ni mi bilo treba dolgo čakati. Nenadoma sem prosto padal, kupola pa je opletala nad glavo. Vedel sem, da tako spuščanje ne more trajati večno in da imam dovolj višine. Zato sem pazil, da se kupola ne bi zapletla v vrvice. Po kakem kilometru padca se je spuščanje postopoma zmanjšalo in čutil sem, da sem iz najhujšega. Kako sem se motil ...

Začel sem s spiralo, pa nisem napravil niti prvega zavoja, ko je pred menoj udarila strela. Zaslišal sem močno eksplozijo in začutil grozno bolečino v nogah. Oblak okrog mene je bil nabit z elektriko. Čez nekaj sekund se je praznjenje v moje noge ponovilo. Tokrat me je zadelo malo više in med drugim tudi stopilo moj vario/gps XC Trainer, ki se je smodil, ekran in gumbi pa so popadali ven.

Težava je bila v tem, da sem se smodil tudi jaz. Noge so bile popolnoma paralizirane. Visel sem v sedežu, čisto otrpel zaradi bolečine. Bilo je jasno, da bi bil enak udar strele v glavo ali prsi moja zadnja izkušnja, zato se nisem obotavljal niti za sekundo: zanihal sem padalo, namotal desno komando in se začel spuščati v divji spirali.

Pred nekaj leti sva s prijateljem Lexo poskušala spiralo v Oludenizu nad morjem. Bila sva vesela, ko sva za kratek čas dosegla spuščanje od 18 do 20 m/s. Sedaj me je čakalo spuščanje za celih 3000 m. Glava je bila zabita nazaj in zaradi centrifugalne sile je nisem mogel premakniti niti za milimeter.

Momljal sem si mantra: "Moram preživeti, moram preživeti...", in poskušal globoko dihati, da se ne bi onesvestil. Po nekaj neskončnih minutah so se oblaki pod menoj razprli in zavedel sem se velike hitrosti, s katero sem se vrтел. Popuuuustil sem komando, a ni pomagalo. Padalo je še kar ostalo v spirali. Spomnil sem se pilotov, ki so se v spirali onesvestili in udarili ob tla.

Počasi sem začel zavirati zunanjo stran kupole in končno sem po nekaj zavojih letel normalno. Iz oblakov okrog mene je lilo kot iz škafo, bolečina v nogah pa je bila neznosna. Sem pa bil srečen, da sem preživel. Pod menoj je bilo mestece in na vzhodni strani sem opazil letališče. Ob

zgradbi je bil celo parkirni prostor. Usmeril sem se proti njemu, saj sem za pristanek s paraliziranimi nogami potreboval čim več prostora, po možnosti na travi. Pristal sem 200 m od zgradbe. Ležal sem v sedežu, paraliziran, a vedel sem, da sem na loteriji zadel prvo nagrado.

Čez nekaj trenutkov se je pojavil avto. Na srečo je imel češke registrske tablice in izstopila je dolgoletna prvakinja v letenju z jadralnimi letali, Janekova.

Bil sem na obrobju Broumova. Hitro je prispel rešilec in odpeljali so me na intenzivni oddelek bolnišnice. Bila je majhna, osebje pa je bilo fantastično. Želel bi se jim zahvaliti za skrb in nego. Prav tako bi se želel zahvaliti članom aerokluba Broumov, ki so poklicali pomoč in pazili na moje stvari. In Honzi Hajeku, ki je posušil padalo. In zelo bi se želel zahvaliti Gradientu, saj mislim, da sem preživel zaradi dejstva, da je Avax XC izjemno stabilno in varno padalo, zelo skrbno izdelano iz prvovrstnih materialov.

Preživela sta tako padalo kot sedež. XC Trainer pa je definitivno preminil. Je zgorel in vrgel ga bom proč. Od njegovega vonja mi je kar slabo. Tudi termo spodnje perilo je bilo uničeno. Stopilo se je na več mestih, prav tako kot nogavice.

V noge sta se mi vrnila čut in gibljivost. Opekline sem imel na treh mestih, večinoma prve in druge stopnje in nekaj črnih lukenj. Na srečo nisem imel motenj v ritmu srca in nobenih opeklin v mišicah. Glede na vse sem jo dobro odnesel.

Česa se lahko naučimo iz vsega tega? Če vam lahko dam kak nasvet, bi vam priporočal, da med letenjem neprestano opazujete razvoj oblakov, da ste dovolj daleč od njih in da pazite na hitrost, ko ste pod njimi. Rekel bi, da imate kakih 30 sekund časa, da pobegnete, potem ko opazite, da je nekaj narobe. Potem nimate več možnosti. Žal sem te sekunde porabil, ko sem poskušal pobegniti s pospeševalcem.

In jaz? Zaradi dogodivščine nisem izgubil strasti do letenja - samo malo bolj se bojim strel.

Sorodno branje:

<http://www.sffa.org/index.php?zpls=novice&cat=clanki&act=full&id=63&pg=1>

Prevod: Matej Belčič



## PREDSTAVITEV PADALA

# Nova Factor

Na slovenskem nebu so se meseca oktobra 2008 dobrih štirinajst dni podila testna padala znamke NOVA. Padala Rookie, Mentor, Factor in Triton so jadrala tako na Primorskem, Štajerskem kot tudi na Gorenjskem. Med slovenskimi piloti si je največ zanimanja in pozornosti prislužil čisto nov model razreda LTF 2 z imenom FACTOR, ki se je le nekaj dni po svetovni predstavitvi pojavil tudi v Sloveniji.

V podjetju NOVA niso pričakovali, da jim bo tako hitro uspelo izboljšati predhodnika Faktorja, ki ga vsi poznate pod imenom Ra, saj je le-ta veljal za padalo z najboljšimi performancami v svojem razredu. Ključ do hitre in uspešne izdelave novega in še boljšega padala razreda LTF 2 je bil v tem, da so zelo veliko časa posvetili razvoju LTF 2-3 padala z imenom Triton in ko so ga dokončali, so se odločili, da poskusijo narediti padalo, ki bo kombinacija med Tritonom in padalom razreda LTF 1-2 (Mentorjem). Mentor je že v preteklosti dokazal, da je z njim mogoče narediti neverjetne polete, kljub temu da gre za padalo, ki spada v šolsko-rekreativni razred (na OLC-ju lahko najdete več poletov z Mentorjem preko 200 km in celo 223 km FAI trikotnik).

Tako je torej nastal FACTOR (LTF-2). In kako so bili z njim zadovoljni slovenski piloti? Najbolje, da jih povprašate sami... Če pa kljub temu na kratko strnemo njihove vtise in besede, so bili fascinirani nad obliko padala, ki poudarja čiste linije in je lepo zaobljena. Všeč jim je tudi nov design, ki je simetričen - za razliko od starega. Zadovoljni so bili tudi tisti, ki so padalo res natančno pregledali, saj so ugotovili, da je padalo dodelano do potankosti in tudi zelo kvalitetno izdelano. Po temeljitem tehničnem pregledu so se piloti pognali s Factorjem v zrak in začelo se je jadranje, ki je večkrat trajalo tudi po debelo uro. Pred pristankom so nekateri poskusili tudi s stranskimi zapiranjami in spiralami. Ko so piloti pristali, pa je bilo najlepše videti njihove nasmejane obraze in slišati njihove odzive, ki so bili bolj kot ne enotni: "Padalo leti fenomenalno!", "Padalo je zelo okretno.",

"Neverjetno pobira tudi v šibkih pogojih.", "Handling je super!", "Pravi užitek je leteti s tem padalom."... Na koncu pa so pokazali zanimanje tudi za barvne kombinacije padala - pri NOVI si jo lahko izberete sami in to brez doplačila, le dobavni rok je nekoliko daljši.

Prva pošiljka NOVINIH padal je že na poti v Slovenijo (verjetno ob branju tega članka piloti že veselo letijo z njimi). Padalo varnostnega razreda LTF 2-3 (Triton) pa so slovenski piloti lahko preizkusili celo pred uradno predstavitvijo svetovnemu tržišču, ki se je zgodila konec meseca oktobra, zato nekoliko več o tem padalu drugič.

Za vse dodatne informacije in o akcijskih cenah pa povprašajte na:

info@nova-wings.si ali po telefonu št. 041504716 (Joc) in 031304543 (MistyDule).





JP PRELET

# Mati Lisca, vse si mi pokazala!

April 1991.

Prvič sem se znašel s prijatelji sopiloti na Lisci. Čeprav je bila Lisca znana kot dobro jadralno, zmajarsko in padalsko izhodišče, sem do tedaj "skakljaj" le s kozjanskih gričev. Že ob parkiranju avtomobila se mi je prvič v življenju v živo pojavila podoba padalca, ki jadra – torej jadralnega padalca. Še danes se spominjam občutkov ob pogledu, ko sem si rekel: "U madonca, to bi tudi jaz!" Na vzletišču je bilo kar nekaj pilotov lokalnega kluba Kondor, s katerimi sem vzpostavil stik in ne bom pozabil soimenjaka Sonca, ki je s svojo prijaznostjo in s koristnimi informacijami pomagal razumeti, kje in kako se na Lisci leti. Vodil nas je od južnega do severnega vzletišča in natančno razložil nevarnosti določenega vzletišča, pristanke...

Kaj se je zgodilo uro zatem? Prvič sem jadrjal in se dvignil nad start, in to po dobrega pol leta udejstvovanja v jadralnem padalstvu. Od takrat sem se vedno rad vračal nanjo – na našo Lisco! Kakšen mesec po prvem obisku Lisce sem doživel ob vzletu (seveda sem imel komande spuščene in sem se popravljaj v sedež) močno stransko zapiranje in nato vrtenje v spirali navzdol, ko se je moj novi Firebird F1 nekako sam rešil iz te godlje. Pa blagi trk v zraku s svojim prijateljem, prvi prelet na 1. april (doma mi seveda niso verjeli), ko sem priletel 15 kilometrov in skoraj dosegel dom. Lisca me je vedno navduševala in redko razočarala, kot sedaj ne razočara mojih tečajnikov, ki priznavajo, da je fantastična.

Maj 2008

Znova se s padalskimi prijatelji znajdemo na Lisci, polni pričakovanj, ki jih obeta dobra vremenska prognoza. Šibak vzhodnik in visoke baze – torej "perfect day". Ker smo zelo omejeni z višino zahodno od Lisce, sem imel že dolgo časa idejo, kako preleteti v zahodni del Slovenije, in sicer severno preko Celja na Golte in nato po standardni poti proti Karavankam.

Dan prej sem prvič letel z novim padalom, s katerim še nisva bila najbolj na "ti".

Odletimo! Lisca nikakor ne nudi pravega termičnega dviganja, sprožajo se le balončki, ki se jih sploh ne da izkoristiti. Braneta in Grajžla, ki poletita nekaj minut prej, praktično izstrelili v višave, midva z Dušanom pa se mučiva s šibko termiko in s svojima zelencema. Brane in Grajžl se že odpeljeta izpod baze oblaka, ko midva počasi "nabaševa" odrešilni steber, ki se konča na 1700 m. Dušan leti malce bolj levo, medtem ko jaz letim bolj vzhodno (proti domu). Nisem razmišljal, da bi se podal v prelet, ker je bila ura že sorazmerno pozna in se je približevala 14. uri. Dušana sem izgubil med gosto posejanimi kumulusi, sam pa sem užival v lepi mirni termiki nad Celjsko kočo. "Kaj pa, če bi poskusil s preletom proti Goltem? Gremo!!!" sem si rekel in že pritiskal na pospeševalnik, ki niti približno ni bil pravilno nastavljen. Preko Celja napredujem mimo Šmartinskega jezera, kjer me dviganje ponese na 1800 m. Višje se niti nisem trudil, saj sem imel v glavi Sušino "kletko", objavljeno davno v Ikarju ob uvedbi uredbe, kjer smo jadralni padalci zaprti v kletki, piloti letal in jadralni letal pa se nam dol smejejo...

Pred Pirešico nad transformatorsko postajo sem bil že zelo nizko in sem mrzlično iskal odrešujoče dviganje, ki sem ga našel tam, kjer sem ocenil, da bi moralo biti. In to me znova in znova razveseli, ko je instinkt potrjen. S "green shitom" (Antraksovo mnenje o Boomu) "šibava" mimo gore Oljke proti Goltem, kjer zelo nizko zagledam Grajžla. Možakar je nekaj vrtel, vendar je bil pogled takšen, kot da bi se vrtel po dvorišču ene od kmetij tam spodaj - tako nizko je bil. Dobro mu je šlo in kmalu je bil kakšnih 300 metrov pod mano. Na Golteh sem bil v dvomih, ali naj letim proti Črnicu ali po poti, ki je ni še nihče preletel z jadralnim padalom – to je smer proti Logarski dolini in priključkom na greben Košute. Ta smer je dosti krajša kot pot preko Črničca in Krvavca, vendar bolj zahtevna! Kljub temu, da nisem pilot, ki bi odkrival nove smeri, sem se odločil za prvo varianto, saj so bile baze visoko nad savinjskimi očaki. Grajžla zgubim že na poti proti

Raduhi, kjer me ponese na 2700 m. Visoko pod nogami zagledam Logarsko dolino, ki se vije med veličastnimi planinami in izgleda zelo miniaturna. Res sem užival ob pogledih in se sploh nisem obremenjeval s časom in potjo (za razliko od drugih preletov). Približeval sem se delu poti, ki mi je bil vedno neznan: kako ga preleteti, saj se na področju nahaja planotasta pokrajina brez pristanke in cest. Z višinami med 2200 m in 2500 m to sploh ni bil problem in tudi pogosta dviganja so mi omogočila, da kmalu preletim Jezersko in se priklopim na greben Košute. Ta je bila od celega preleta še najbolj nemirna, čeprav daleč od tega, da bi bilo "razbito". Polet se je nadaljeval po znani poti mimo Begunjsčice in Stola proti Kepi. Izkoriščal sem sleherno lepo dviganje in pri tem neznansko užival. Pri preletu Golice se mi je zdelo, da bi zmožel preleteti do Rateč, saj je bila nad grebenom ena sama kumulusna cesta, z manjšimi zaplatami modrega neba. Malce pospeševalnika in kmalu sem se znašel nad mejo z Italijo. Lahko bi nadaljeval proti zahodu, vendar sem se odločil, da grem nazaj. "Naj bo prelet znotraj slovenskih meja!" si rečem in že jezdim kumulusno cesto v nasprotni smeri. Družbo so mi delala jadralna letala z rdeče-belimi oznakami – torej Avstrijci. Dan je počasi ugašal, modrine je bilo na nebu vedno več, ko sem nad Dovjem zagledal Dušana, ki leti v smeri Zgornjesavske doline. Bravo, stari borec! Ni se vdal in mu je preko Črničca uspel velik met, preleteti prvo stotko. Sam odletim proti Jesenicam. S šibkimi dviganji se nisem več trudil in ubadal, saj mi je enostavno padla koncentracija! Samo še pogled proti vršacem Julijcev in pristanek pred Žirovnico... Kasneje sem ugotovil, da sem odletel rekorden polet znotraj meja Slovenije, ki je včasih res skoraj premajhna...

Zahvalil bi se božjemu veličanstvu za čudovit dar, kot je narava, nam pa možnost letenja nad njo. Le kdaj bo naše zavedanje tako močno, da se bomo zavedali, kaj nam je dano? Svoboda prostega letenja je omejena samo v naših glavah. Tanka linija med uživanjem in varnostjo je še kako pomembna.



Foto arhiv ikar: Golica

Najdimo to linijo in se je držimo. Piloti ničkolikokrat izkoriščamo letenje za dokazovanje svojega ega. Norost! Dar letenja doživljamo v sebi! Razmišljamo, kdaj in kako leteti, kako znanje prenašati na ostale

<b>pilot:</b> Damjan Čretnik
<b>klub:</b> Lintvar racing team
<b>padalo:</b> GIN Gliders Boomerang 5/08
<b>datum:</b> 13. maj 2008
<b>čas poleta:</b> 6 ur 13 minut
<b>razdalja:</b> 176 km
<b>višina max:</b> 3073m
<b>največje dviganje:</b> 7,2 m/s
<b>povprečna hitrost:</b> 29,4 km/h

mlajše in manj izkušene pilote, na tandemiranje, kako se lotevamo akrobatskega letenja...

Sam se po 18 letih letenja še vedno premalo zavedam, kaj nam je dano, ampak to zavedanje "zdravim"! Dajte še vi!!!

Polet je približek nebes, v katerih gotovo že uživa Peter Fendre, ki mu ta zame res veličasten polet tudi posvečam!

Pripravil: Damjan Čretnik

Več o poletu na:

<http://www.bogvetra.com/cgi-bin/eol.cgi?p=olc&oa=flightinfo&sea son=8&fid=16962>

Foto: Matic Erbežnik - Košuta



**Airwave**

**MAGIC 5 - DHV2-3**

**SPORT 4 - DHV1-2**

**NOVO 2009!**

**COBRA - DHV (LTF) 2**

Photo Peter Schiller www.fly-slo.de

*Your dream is our reality*

**TEAM**

**TEAM 5**

**Novo na slovenskem nebu!**

**BLUE - DHV1-2**

**GREEN - DHV1**

**BLACK - acro**

**ADVANCE<sup>®</sup>**

**NIVIUK**

Ostala oprema - sedeži, rezerve, kombinezoni, oblačila

**AIRWAVE - TEAM 5 - ADVANCE - NIVIUK**

**Zastopa in prodaja:**

**Damjan Čretnik**  
 tel: 031 336 441  
[airwave.slovenia@volja.net](mailto:airwave.slovenia@volja.net)  
[advance.slo@gmail.com](mailto:advance.slo@gmail.com)

*Vaše sanje so naša resničnost*

## PARAMOTORING

# REFLEX tehnologija ???

**Prevod intervjuja z Mikeom Campbellom – Jonesom, izumiteljem Reflex tehnologije**

**Kdaj se je začela ideja o krilu Reflex?** Koncept in design krila Reflex za motorno letenje (paramotoring) sta se začela leta 1984. Ideja, začeta pri Mikeu Campbellu – Jonesu, se je razvila z ustanovitvijo Paramania Ltd. in z nagrado za inovacije DTI S.M.A.R.T. Leta 1996 se je začela prva serijska proizvodnja krila v velikostih 27m<sup>2</sup> in 28 m<sup>2</sup>. Obe krili sta bila certificirani pod BCAR sekcijo S kot microlights. Leta 1997 je krilo **Reflex** prejelo certifikat "Standard" po testu vrste **AFNOR**. S krilom se je tekmovalo na World Air Games v Turčiji – letel ga je njegov oblikovalec Mike Cambell-Jones. Pridobilo si je sloves stabilnega in hitrega krila. Istega leta se je proizvodnja preselila na Poljsko, kjer so v naslednjih treh letih proizvedli 270 kril, vključno z **Reflex MK2** verzijo. Tekmovalno letenje je z vedno večjim številom pilotov, vključno s Pascalom Campbellom-Jonesom, prispevalo k razvoju Reflex profila. Leta 2001 je **Paramania** predstavila visoko sposoben model krila Reflex, imenovan **Action**. Takojšnji uspeh na tekmovanjih je jasno

pokazal prednosti tehnologije Reflex profila glede hitrosti, varnosti in učinkovitosti.

Leta 2005 sledi predstavitev naslednje generacije Reflex kril (**Revolution in Action GT**). V težnji po kvalitetnejši **proizvodnji se je** Paramania povezala z znanim korejskim proizvajalcem padal Gin Gliders, kamor se je nato preselila tudi proizvodnja.

**Koliko kril proizvede Paramania?**

Paramania **trenutno proizvede okoli 1000 kril letno – modelov Action GT in Revolution.**

**Koliko časa traja razvoj novega krila?**

Potrebno je približno 12 mesecev, da se razvije nov model, vključno s konceptom, prototipom in testiranjem. Seveda pa se design - koncept poraja dosti dlje časa.

**Koliko časa je potrebnega, da se proizvede eno krilo?**

Odvisno od modela, med 60 in 100 urami.

**Zakaj specifično paramotorno krilo?**

Za motorno letenje je nujno, da se uporablja specifično krilo. Potrebe motornega letenja in zahteve po večji

nosilnosti so tako drugačne, da bi bilo vse ostalo le kompromis.

**Kakšne so razlike med jadralnim padalom in paramotornim krilom?**

**Za prosto letenje (jadranje):**

Krilo, narejeno za prosto letenje, mora biti občutljivo na dviganje zračnih tokov. Manj naklonske/nihajne stabilnosti pomaga pilotu bolje čutiti zračni tok in dogajanje okoli njega. Obračati se mora čim bolj plosko in biti nevtralnno v zavojih za boljše izkoriščanje termičnih dviganj. Potrebuje čim manjše propadanje za pomoč pri dviganju v zračnem toku/dviganju. Piloti skoraj nikoli ne izpustijo komand iz rok, ker morajo leteti aktivno. Krilo je lahko lažje konstrukcije, ker je nosilnost lahko manjša. Upor vrvice igra veliko vlogo, zato se lahko uporabijo tanjše vrvice. Krila morajo biti lažja za prenašanje do vzletišč na hribih.

**Za motorno letenje:**

Krilo, narejeno za motorno letenje, potrebuje dobro smerno in naklonsko /nihajno stabilnost. Absorbirati mora različne potisne in torzijske sile, pritrjene na pilota pod krilom. Način letenja je drugačen od prostega letenja: leti se iz točke A do točke B; med letom se pilot ukvarja z mapami in navigacijo ter fotografira; piloti ponavadi letijo s spuščeni komandami. Večja stabilnost pri hitrosti pomeni, da lahko krilo reže skozi turbulenco, razne vetrove in vremenske spremembe. Propadanje in plosko zavijanje je manj pomembno kot velika hitrost in stabilnost. Upravljanje mora biti zaradi varnosti pri manjših hitrostih lahko in odzivno, pri večjih hitrostih pa težje. Konstrukcija je težja, bolj čvrsta, da prenese večje obremenitve. Krila imajo večji razpon nosilnosti in varne hitrosti.

**Povzetek:**

Kljub nasprotnim zahtevam je dosti razvoja skupnega obema. Razvoj novih tehnologij gre naprej. Sedaj so v Paramania Ltd. že razvili nekaj motornih kril, ki imajo manjše propadanje in bolj plosko zavijanje. Opažajo tudi, da krila za prosto letenje postajajo bolj stabilna pri visokih hitrostih. Reflex profil krila je

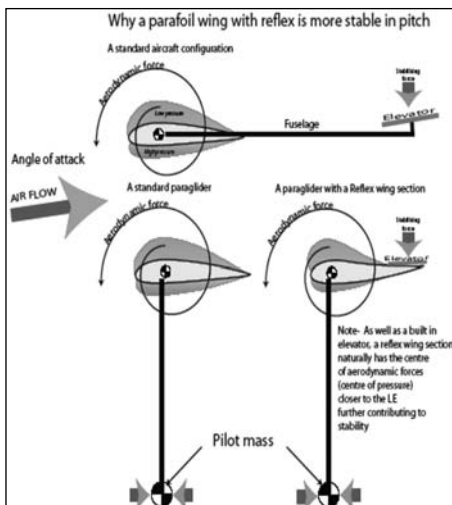
**Mike Campbell-Jones, moja majhnost in Pascall Campbell-Jones**



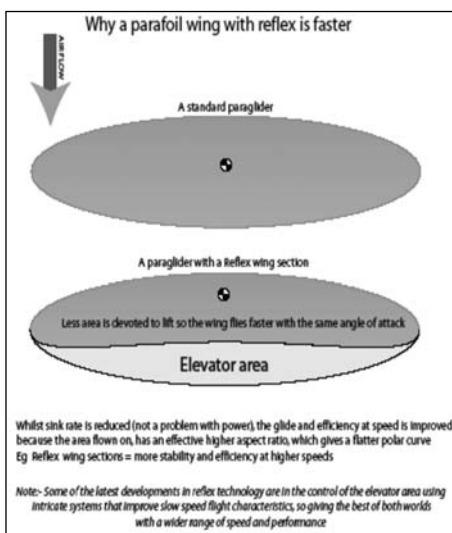


ključ do uspeha obstoječih in novih sprememb.

**Kaj je Reflex profil?**



Na skici dela Reflex krila je viden del, ki ima vgrajen elevator – krmilo v svojo



obliko. S tem je avtostabilen in naklonsko/nihajno pozitiven.

**Kaj so prednosti in slabosti?**

Hitrejši in stabilnejši let, vendar ponavadi rahlo večje propadanje.

**Ali smatrate, da je mogoče leteti z 80km/h in več in vzletati s tekom?**

Kmalu bo mogoče, vsaj mislim tako. Že sedaj z Revolution in Action GT dosegamo večji obseg hitrosti z raziskovanjem možnosti upočasnjevanja kril za doseg boljšega razmerja propadanja in lažjega vzletanja.

Nasprotno od čvrstih kril letal ima model krila za motorno letenje prednost zaradi velikega potenciala obsega hitrosti, ker lahko tako kot ptica menja svojo obliko. Že sedaj imamo krila, ki lahko letijo skoraj 4,5-krat svoje stall hitrosti (samo gibljiva krila vojaških lovcev zmorejo to). Pomemben je tudi razvoj lahkih in močnejših motorjev, saj je s tem manj teže in krajši potreben prostor za vzletanje. Seveda pa bo vedno nekje zgornji X limit faktor in kolesa bodo potrebna od te točke naprej.

**Če ne bo mogoče, zakaj ne?**

Vse je mogoče, če je le volja in potreba; je le vprašanje časa in pripravljenosti tehnologije za takšne podvige.

Za ostale informacije si oglejte internetno stran : <http://www.flyparamania.com/>

Prevedel in priredil z dovoljenjem Paramania Ltd.: Igor Drožina (Paramania zastopnik)



**Muse 2** dhv 1

**Eden 3** dhv 1-2 in PPG

**Envy** dhv 2

**Magus XC** (dhv 2-3\*)

**Spice** PPG

**Velvia** mountain

**Bitch** acro

**Pasha III** tandem

**Magus 6** comp

sedeži

**Goya**

**Rider**

**XCL**

**WHOWG, ...**

ostala oprema  
karabini, čelade,  
kombinezoni, ...

**Igor Eržen**

[info@magpara.si](mailto:info@magpara.si)

[www.magpara.si](http://www.magpara.si)

tel. : 040/505-915

# Novice

Matej Belčič

## Advance

je začel izdelovati svoje prvo padalo za tiste, ki radi tudi hodijo: Alpha 4 Hike. V firmi so zadovoljni s težo (3,9 – 4.55 kg), kompaktnostjo (zavzame malo prostora), letalnimi lastnostmi in rezultati testov (EN B, LTF 1-2). Proizvodnja Sigm 7 je utečena, film o padalu pa si lahko ogledate na <http://www.advance.ch/SIGMA.627.0.html>.

([www.advance.ch](http://www.advance.ch))

## APCO

Tandem Funf for two (Fun 42) je namenjen tako profesionalnim kot rekreativnim pilotom. Na testu so ga ocenili z EN B. Dobite ga lahko z nesilikonsko spodnjo površino, ki je primerna za lažje lepljenje reklam. Izboljšali so tudi bočno zaščito na sedežih Edge in Finesse.

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

## GIN

Bobcat je padalo za speed-flying, namenjeno samo izkušeni. Uporabili naj bi ga skupaj s posebej oblikovanim sedežem, ki ga dobite zraven. Drugi sedeži lahko vplivajo na stabilnost med letom. Pripravljena je tudi Race verzija modela Rebel. Nudi boljše performanse od originala ob enaki varnosti.

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

## Gradient

Naslednik popularnega pohodniškega padala Delite je Montana. Je približno 12 odstotkov lažje od predhodnika in zavzame prav toliko manj prostora. V standardni opremi so lahki, 15 mm široki nosilni trakovi z Ronstan škripci in posebej oblikovani karabini Peguet (Maillon Rapide).

([www.gradient.cx](http://www.gradient.cx))

## Independence

Annular rezervna padala so znana po stabilnosti pri nihanju, hitrem odpiranju in nizki hitrosti padanja. Najnovejši model Evo tehta 30 odstotkov manj kot standardna Annular kupola, na novo oblikovan kontejner pa omogoča še hitrejše odpiranje. Ponujajo tudi večnamenski komplet jopiča in hlač.

([www.independence-world.com](http://www.independence-world.com))

## Moyes

Malibu je novi izdelek avstralskega proizvajalca. Poudarek pri zmagu je na varnosti (zelo nizka hitrost zastoja) in uživanju. Z njim boste v zraku še takrat, ko bodo drugi že zdavnaj na tleh. Opcija so aerodinamično oblikovane cevi trianglera (drugače so okrogle).

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

## Niviuk

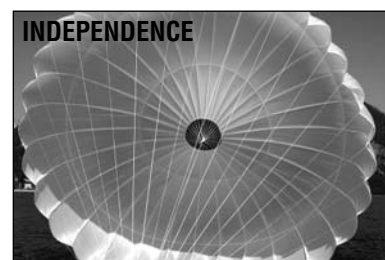
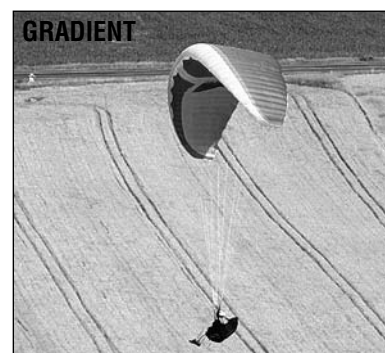
F-Gravity je namenjen pilotom, ki bi želeli vstopiti v svet akro letenja in bi občasno tudi malo pojadrili. Izdelujejo ga v velikostih 20 in 22. Koyot je zamenjava za šolsko padalo NK 1. Ocenjen z LTF 1 in EN B, vas pa vseeno lahko popelje na prvo XC avanturo.

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

## Para Test

Chrigel Maurer je z Omega zmagal na tekmovanju v planiranju in tako za Advance pridobil zastoj testiranja pri Air Turquoise. Sledila sta mu Bollinger na Boomerangu 5 in Voefray na Magusu 6.

([www.para-test.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=216&Itemid=2](http://www.para-test.com/index.php?option=com_content&task=view&id=216&Itemid=2))





## PWC

bo spremenil sistem tekmovanja. Ker so udeleženci predvsem Evropejci, so piloti prisiljeni veliko potovati, kar je drago, časovno potratno in bi naj bilo okolju škodljivo. Tako želijo tekmovanja razporediti po kontinentih, vsaki dve leti pa bi priredili Superfinale. Sodeč po anketi, pa Slovenci še vedno radi potujemo. ([www.paraglidingworldcup.org/newformat](http://www.paraglidingworldcup.org/newformat))

## Red Bull Xalps

...ali veliko poklicanih, malo izbranih. Slovence bo zastopal Primož Suša s supporterjem Igorjem Erženom. Dosti sreče! Med izbranci je letos tudi Chrigel Maurer in veliko drugih znanih imen. ([www.redbullxalps.com](http://www.redbullxalps.com))

## Skyline

Wolfgang Genghammer je skupaj z Walterjem Gappertom izboljšal Zero drag FR kokon. Boljša je podpora za prsni del, ramenski trakovi in zadrge. Je tudi bolj aerodinamičen. ([www.skyline-flightgear.de](http://www.skyline-flightgear.de))

## SOL

Torek je njihovo najnovejše LTF 2-3 padalo. Da bi omogočili pilotom lažji prehod iz nižjega razreda, so bili posebej pozorni na stabilnost in upravljanje, niso pa zanemarili zmogljivosti. Sedeža CX 2 in CX 2 Pro sta namenjena tekmovalcem. Oba sta aerodinamično oblikovana, z napihljivim zadkom. Model Pro je zaprt, z vrečo za noge. ([www.solparagliders.com.br](http://www.solparagliders.com.br))

## U-Turn

Free Force (LTF 2) je z novim dizajnom in Dyneema vrvicami namenjen tistim, ki jih ne moti, če kupola ni vedno nad glavo. AFS (Automatic Flight Stabilisation) tehnologija, pa bo pomagala tistim, ki bi z njim tudi zavrteli kak steber. Ampak potem kupola ne bo več plesala naokrog? Naslednik gorskega padala Emotion je Alpine Peak (LTF 1). Tehta 3,9 kg in je nekoliko zmogljivejše od predhodnika. ([www.u-turn.de](http://www.u-turn.de))

## Mac Para

je zadovoljen z novim tekmovalnim modelom Magus 6. Pravijo, da rezultati povejo vse: Greg Blondeau je evropski prvak, Craig Morgan pa prvi v Veliki Britaniji. ([www.macpara.cz](http://www.macpara.cz))

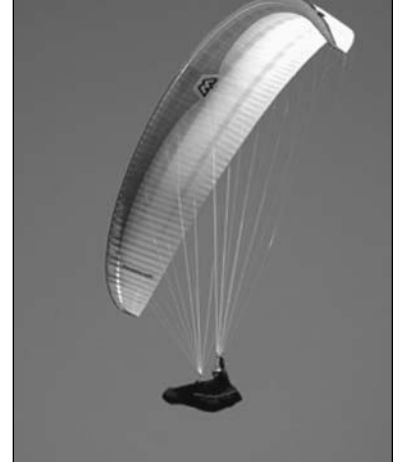
## Zimska liga – Paragliding Winter Cup

Bo! Tokrat celotna kot FAI 2 tekmovanje. Predvidenih je pet tekmovalnih vikendov in ena tridnevna tekma na treh lokacijah: Lijak, Kovk, Buzet. ([www.slo-paragliding.com](http://www.slo-paragliding.com))

## NIVIUK



## MAC PARA



## INDEPENDENCE



## RED BULL XALPS - SIMON ČOPI



## PRIMOŽ SUŠA



## IZPOVED REKREATIVNEGA PADALCA

# Zakaj letim

Živo se spominjam dni, ko sem še kot majhen otrok ure in ure presedel na travniku na robu vasi in v daljavi opazoval letala na ajdovskem letališču. Misli so odplavale z njimi pod nebo in letele, letele ...

Ko sem končal osnovno šolo, je bila moja velika želja postati pilot jadralnega letala. Kljub rosnim letom sem imel očetov blagoslov, mama pa je že ob sami omembi letenja dobivala ošpice. In ker imamo otroci radi zdravo mamo, sem bil primoran te "pregrešne" misli zakopati nekam res globoko, skorajda v pozabo.

Minila so dijaška in študijska leta, prišla je družina, začel sem zidati hišo. Med tem časom so se v zraku letalom pridružili še zmaji in padala. Kljub delu in mnogim skrbem sem se zalotil, kako vedno pogosteje gledam v "luft". Padalci mi niso dali miru in verjel sem, da bi ta "leteča cota" lahko uresničila moj življenjski sen.

Prelomni dogodek sej je zgodil pred petnajstimi leti. Ko sem se od nedeljske maše odpravil k mami na obisk, sem pod vasjo (na lokavškem padalskem poligonu) zagledal par padalcev, ki so se spuščali po gmajni. Meni nič, tebi nič, sem se v "ta hmašni" obleki odpravil na travnik. Ko sem prišel na start, je bila prva beseda prisotnih: "Živjo! Bi letel?" Ni mi bilo treba dvakrat reči. Zapeli so me v sedež (kos cunje z nožnimi vezmi in paskom čez prsi), me vpeli v padalo in me povlekli v zrak. Mlakar bi rekel: "Ma za povedat kej blo tam je, ku naj človek besjede najde ..." Lahko rečem samo to, da tega poleta ne bom pozabil nikoli, pa čeprav je trajal le okrog deset sekund. Bilo je še lepše, kot sem si kdajkoli predstavljal, da bo.

Doma sem ženi povedal, da sem letel s padalom in da se bom vpisal na padalski tečaj. Pretiranega navdušenja sicer ni pokazala, rekla mi je le, da naj imam kot oče treh otrok (četrti je bil na poti) pamet. Temu privoljenju je v veliki meri botrovalo tudi dejstvo, da je v ulici letelo kar pet ljudi in ena ženska, tako da so ljudje ulico poimenovali kar Padalska ulica. Za sveto sem ji obljubil, da bom tako in tako letel le na Kovku (vedno preveč govorim in to me tepe že vse življenje!).

Nato pa je kot strela z jasnega udarila novica. "A veš, da se je Vojko ubil?!?" Sosed se je z jadralnim padalom smrtno ponesrečil na neki tekmi. Ta žalostni dogodek bi lahko za zmeraj končal moje sanje, saj je žena začela čisto drugače gledati na ta šport. Padalstvo ni bilo nič več varno kot vožnja s kolesom, ampak je postalo smrtno nevaren šport – in to dobesedno. Moral sem uporabiti vse svoje pogajalske sposobnosti in tudi kaj na skrito narediti, da sem pričel z jadralnopadalskim tečajem. V uk sta nas, tečajnike, vzela Marjan in Jože. S tečaja mi je najbolj ostalo v spominu (brrrrrr), kako smo na ravnem travniku, ponavadi kar na ajdovskem letališču, dvigali krilo in nato s padalom tekali po travi. To početje ni bilo nič kaj orlovsko, prej kokošje. Kljub našemu negodovanju sta nam inštruktorja vztrajno vbijala v glavo, da niti minuta tega suhega treninga ni vržena stran (danes vidim, da sta imela prav). Prvi daljši polet smo opravili na Vremščici, tistega "ta pravega", višinskega, pa s Kovka. Tako sem postal novepečeni član DJP Kovk.

To članstvo je bila še ena prelomnica v mojem življenju. Spoznal sem nove prijatelje, same dobre ljudi, ki jim je bilo letenje med življenjskimi prioritetami na zelo visokem mestu. Namen tega pisanja ni, da bi opisal vse svoje naj lete in naj klubska doživetja, ker jih je tudi preveč, da bi vsa opisal, vendar bom en dogodek le omenil. Pred skoraj desetletjem, ko je bilo v klubu padalcev kot listja in trave, nas je kakih dvajset pilotov čakalo na Kovku, da zahodnik malo pojenja. Pa stojita na robu Sorč in Damjan, oba s skalpom Kojaka, in vpraša Sorč Damjana: "Damjan, a veš, česa midva v življenju ne bova več čutila?" "Česa?" odvrne slednji. "Vetra v laseh," mu odvrne Sorč. Nasmeljali smo se do solz, poleteli in kot bi rekel Čerček – dan je bil rešen. In debata s prijatelji ob vrčku piva po končanem letenju doda čudovitemu doživetju še pikico na i.

Letos sem opravil tudi izpit za tandema. Želja, da bi svoje občutke v zraku delil z drugimi, je bila že dolgo prisotna, vendar nikoli ni bilo prave volje za realizacijo. Letos pa sem si končno vzel čas (žrtvoval nekaj letalnih dni) ter pod mentorstvom

Damjana opravil tandemski izpit. Naj za konec opišem še en tandemski dogodek. Na Lijaku naj bi tandemiral nekega Američana. Ko sem mu povedal, da stane polet 60 evrov, mi je odvrnil, da on za ta denar pride do Splita in da mi za polet ne da toliko denarja. Razložil sem mu, da je tarifa pač taka in da mu ni treba leteti, če mu je tega denarja škoda. Na koncu se je le odločil, da greva na start. Že po nekaj minutah v zraku ga je letenje dobesedno prevzelo. Vprašal me je, če se lahko nagne v sedežu naprej, da bi z obrazom gledal proti tлом. Odvrnil sem mu, da lahko. Vrgel se je naprej, razširil roke in (po vzoru iz Titanika) pričel kričati: "I'm an eagle, I'm an eagle!". Ko sva pristala, mi je na vsak način hotel dati 70 evrov, saj mi je v transu razlagal, da česa takega še ni doživel.

Za zaključek naj citiram Sergejev slogan s foruma paragliding-slovenija, ki, vsaj zame, najlepše opiše občutke svobode pri letenju:

"Nebo ni kraj in tudi ni čas ... Nebo je to, da si popoln."

Robert Bolko

Fotoarhiv: Vipavska dolina





## IZOBRAŽEVANJE

# Pristanek iz šolskega kroga

**ALI GA PILOTI JADRALNIH PADAL PRI PRAKTIČNEM LETENJU UPORABLJAMO?**

Večina pilotov ga ne uporablja ali ga ne izvede po pravilih. Velja kot nepriljubljen pristajalni element. Je najtežji izpitni element. Učitelji dvomijo v svoje učence (jih pošiljajo na izpit, pa z metodami poučevanja ne morejo doseči sigurne uspešnosti). Učenci ob opravljanju izpita dvomijo vase in se nadejajo sreče. Prišlo je celo tako daleč, da se pri izvedbi končnega pristajalnega doleta (po odločitvah strokovnih komisij) sedaj dovoli pristajati z blagimi zavoji ali se dovoljuje dolet poševno na veter (skratka, odobravajo se popačene izvedbe, ki omogočajo večjo uspešnost). Hkrati so stalno prisotna pogajanja, kaj je še dovoljeno in kaj ne oziroma kako goljufati osnovna pravila šolskega kroga. Vendar so ta povsem dorečena, so kopirana iz drugih letalnih disciplin, v resnici vsem enotna, žal pa jadrlnim padalcem tako težko izvedljiva, da jih večina v praksi ne uporablja.

Pred nadaljnjim razglabljanjem si osvežimo osnovno znanje teorije pristanka iz šolskega kroga (prepis iz učbenika): Pristanek iz šolskega kroga omogoča izvedbo kontroliranega pristajanja večjega števila pilotov. Pri tem ima pilot prostorski nadzor nad ostalimi piloti,

zazna razmere pristanka, ima dovolj časa za morebitne varne popravke in lahko izvede natančne pristanke. Kadar leti v območju pristajalnega prostora več letalnih naprav, je to predpisan manever.

Pristanek iz šolskega kroga je zahteven pristajalni manever in je izraz pilotovega znanja. Zato in zaradi uporabnosti je izpitni element. Manever se deli na (glej skico 1):

1. let na izhodiščno točko,
2. let z vetrom,
3. let prečno na veter,
4. let proti vetru in pristanek.

## 1. Let na izhodiščno točko

Pilot mora prileteti z zadostno višino v bližino pristajalnega prostora. Z zavoji doseže primerno višino za pričetek manevra. S treningom pridobi potreben občutek za začetno višino, ki je rezultat 3- do 4-kratne vsote drsnega kota do pristanka (pilot potrebuje višino, ki mu zagotavlja dolet do točke, ki je od pilota oddaljena vsaj 3- do 4-krat dlje od točke pristanka).

## 2. Let z vetrom

Pilot leti z vetrom (oznaka 2 na skici). Pri tem stalno opazuje točko pristanka in kontrolira izgubo višine glede na drsni kot, da se odloči, kdaj mora zaviti v smer prečno na veter. Upoštevati mora, da večja hitrost hrbtnega vetra povečuje

drsnost, kasneje v fazi leta v veter pa jo ta zmanjša.

## 3. Let prečno na veter

Če pilot prične manever šolskega kroga preblizu pristajalnega prostora, mu za let prečno na veter zmanjka prostora. Ta napaka je v praksi pogosto opazna. Vendar je le zadostna dolžina prečnega leta pogoj, da se lahko v primeru hkratnega pristajanja večje število pilotov varno razporedi (prostorsko in časovno) in izvede pristanek. Obenem daljši prečni let omogoča pilotu čas za odločitev, kako naj popravi svojo višino doleta s krajšanjem ali daljšanjem prečnega leta, kot je to črtkano označeno na skici.

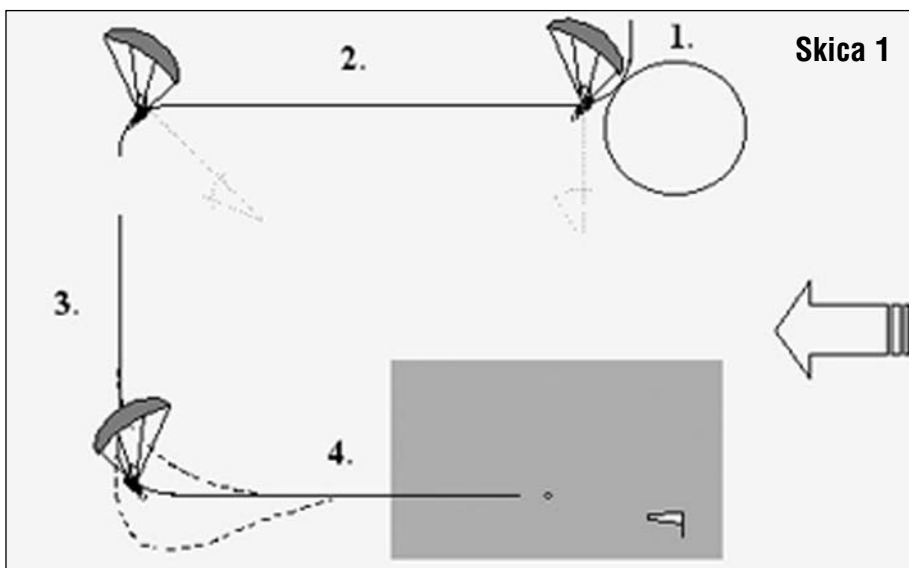
## 4. Let proti vetru in pristanek

Pilot usmeri krilo naravnost v veter in izvaja nadaljnje naloge pristajalnega postopka. Če ima na razpolago manjši pristajalni prostor, regulira višino še z dodatnim zaviranjem ali popuščanjem krila (v varnih mejah - krilu mora ohraniti ustrezno drsnost in trdnost).

*Še pred osmimi leti sem bil velik zagovornik takšnega šolskega kroga in sem hkrati zapisal tale komentar:*

Le dobro uleten pilot zna realno oceniti drsni kot letenja, se odločiti o začetni višini in dolžini posamezne letalne poti. Pilot lahko preleti pri različni jakosti horizontalnega vetra (v mejah normale) vedno enake dolžine stranic, vendar na račun spreminjanja časa letenja in izgube višine posamezne stranice šolskega kroga (hrbni veter zmanjša čas letenja in izgubo višine, čelni pa oba nasprotno poveča). Vendar so v praksi pogosto prisotni tudi padajoči in dvigajoči se vetrovi (vplivi termike, talni efekt, spremembe vetra po smeri, višini, jakosti, valovanje vetra...), ki pilotu onemogočijo izvedbo idealnega manevra, kot ga kaže skica. Takrat pilot regulira višino poleg daljšanja in krajšanja prečnega leta (po skici) tudi z daljšanjem ali krajšanjem celotnega kroga (podaljša ali skrajša let 2 in 4). Višino lahko uravna tudi z izvedbo širokega ali ozkega zavoja pri prehodu iz ene stranice v drugo. Ni pa zaželeno, da pilot popravlja višino z dodatnimi zavoji ali na način, ki ovira ostale pilote (ne leti

Skica 1: Pristanek iz šolskega kroga (levi šolski krog)



po predvidevanju). Varna izvedba zahteva, da so dolžine stranic zagotovo daljše od 50 m. Sicer pilot prilagaja dolžine predvsem glede na razmere vetra, glede na velikost pristajalnega prostora in razporeditve ovir, glede na ostale prisotne letalne naprave in želeno točnost mesta pristanka. Vsi ti dejavniki vplivajo tudi na izbiro levega ali desnega šolskega kroga.

Prepričan sem bil, da je za vsakega pilota to povsem enostavno izvedljiv manever, pod pogojem, da nabere dovolj letalnih izkušenj. Menil sem, da je to osnovno dosegljivo znanje, ki ga mora učenec doseči v tečaju, kajti le ta manever mu omogoči oz. potrdi, da zna oceniti višino in občutiti drsenje krila. Imel sem ga za enega izmed glavnih manevrov, po katerem se lahko ocenjuje, ali se v šolah načrtno poučuje in zadostno dela. Danes sem spremenil mnenje, saj še vedno gledam pilote, ki delajo prelete po 200 km ali izvajajo težke akrobatske manevre, pristane iz šolskega kroga pa jim je še vedno nesigurno izvedljiv manever.

Takrat, ko sem bil velik pristaš tega šolskega kroga, sem še uspešno tekmoval v točnosti pristajanja. Vse pristanke sem izvajal po enakem protokolu z uporabo šolskega kroga, povsem prepričan vase, da mi ravno dobro izveden šolski krog prinaša dobre rezultate.

Pred leti, ko so se mi rezultati poslabšali in sem poskušal najti napako, sem se zalotil, da v resnici nisem nikoli pravilno izvajal šolskega kroga. Nikoli se nisem

postavil v dlje časa trajajoč let s povsem hrbtnim ali prečnim vetrom. Celo nasprotno, če sem izvajal dolet po pravih šolskega kroga, sem zelo težko kontroliral svoje občutenje drsenja in zgubljanje višine v prostoru.

Pa si na skici 2 oglejmo linije pristajalnih manevrov (potekajo med A in B linijo bolj ali manj vzporedno), ki so mi omogočile povsem kontrolirane pristanke v vseh mogočih pogojih turističnega letenja.

Iz skice 2. je razvidno, da je let potekal po nekih grobih načelih šolskega kroga, v resnici pa nikoli ni smer leta jadralnega padala sovpadala s smerjo vetra (let z vetrom v hrbet) in tudi ni bilo daljšega leta prečno v veter.

Ta pristajalni manever bi lahko imenovali levi pristajalni krog, ki pa ga lahko razdelimo na naslednje faze:

1. določanje izhodiščnega položaja, (pilot z zavoji, s katerimi ne ogroža ostalih pilotov, niža svoj dolet na višino, ki je primerna za pričetek manevra, npr. na višino, s katere je mogoče odleteti 3- do 5-krat dlje, kot je razdalja do pristanka),
2. let prostorske kontrole drsenja,
3. let proti vetru in pristonek.

Padalo v 2. fazi pristajalnega kroga (v času prostorske kontrole drsenja padala) drsi po popačeni krožnici, pri čemer pilot večji del leta nadzira hitrost padala izven skrajnih mej (brez leta z vetrom v hrbet in leta proti vetru).

Torej pri sedanjem predpisanem šolskem

krogu, ko se zahteva kontrastno letenje: let z vetrom v hrbet (največja hitrost, najboljše finesa), let z bočnim vetrom (najmočnejše bočno odnašanje) in let v veter (najmanjša hitrost, najslabša finesa) ravno to zmede pilota, da izgubi občutek za ocenjevanje razmer. Menim, da je to glavni razlog, da se ta tako zelo pomemben manever letalskih disciplin v jadralnem padalstvu v praksi ne uveljavi. Vsekakor je z jadralnim padalom lažje zaznati in kontrolirati drsenje letenja, če imaš več hkratnih informacij, ki se postopno (zvezno) spreminjajo in ki omogočajo predvidljivo nadziranje oz. uravnavanje leta.

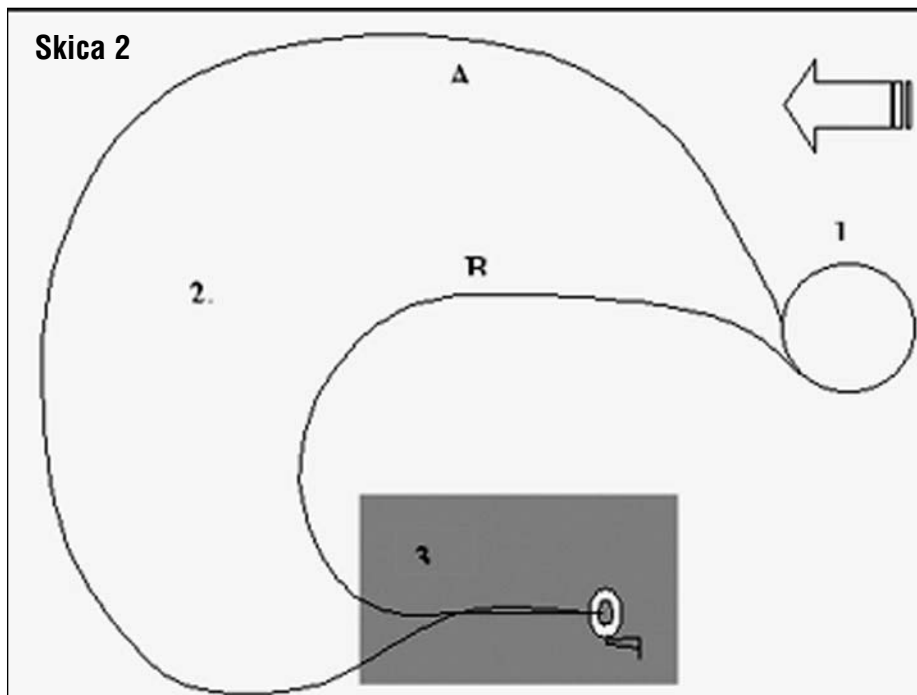
Torej se je glavna napaka naredila pri kopiranju pravil pristajalnega manevra, ki so strogo določena za vse letalne naprave, kajti poenotenje izhaja iz pogoja, da lahko hkrati pristaja več različno sposobnih letalnih naprav.

Vendar pa ima jadralno padalo le preveč drugačne letalne sposobnosti v primerjavi z ostalimi napravami. Letalne razmere (vplivi zračnih tokov) drastično vplivajo na drsne sposobnosti krila jadralnega padala (v praksi pogosto čez 50%, lahko pa tudi do 100% in več), kar pa za druge letalne naprave (zmaj, jadralno letalo, letalne naprave na motorni pogon) v povprečnih dnevih letanja ne moremo trditi oz. imajo letalne razmere na njihovo izvedbo manevra občutno manjši vpliv.

Jadralno padalo je ena redkih naprav, kjer glavno masno težišče ni v krilu oz. v bližini krila. Posledica tega je, da vsak manever, ki drastično spremeni linijo in pogoje letenja, povzroči nihanje, ki spremeni trenutni vpadni kot krila in s tem tudi letalne sposobnosti. Hitre spremembe drsnega kota (nihaj) povzročijo pilotu lažno predstavo oz. zmedejo njegov celostni pogled na let.

Jadralno padalo je potrebno krmiliti relativno počasi, s postopnimi spremembami in brez nepotrebnih nihajev, saj je natančna in počasna naprava. Zakonska določila varnega letenja s 50 metri minimalne razdalje od vsakršne ovire se v praksi vedno ne upoštevajo. Upoštevamo jih kot dobrodošlo varnostno priporočilo, pogosto pa se v praksi pokažejo kot nesmisel, saj bi tako morali razveljaviti večino naših tekem. Obenem je nemogoče upoštevati to določilo ob hkratnem pristajanju več pilotov ali ob nenadnih spremembah zunanjih pogojev, saj ne moremo enostavno podaljšati časa in prostora letenja, da bi lahko pridobili ustrezen prostor.

Skica 2: Pristonek iz prakse





Čas je, da priznamo, da je standardni šolski krog za večino jadralnih pilotov prezahteven, zato je lahko tudi nevaren in je v praksi neuporaben. Iz varnostnega vidika ni zaželeno, da naše pristajalne prostore uporabljajo ostale letalne naprave in obratno (morda le zmaji in počasne ultralahke letalne naprave na idealno velikih pristajalnih ravninah). Sicer je tako tudi v praksi.

Torej ni razloga, da ne bi modificirali svojega pristajalnega kroga, ki vsebuje vse dobre varnostne zahteve standardnega šolskega kroga. Pri tem mislim na:

- *predvideno letenje v času pristajanja,*
- *izvajanje leta in zavojev, ki ne povzročajo medsebojnega oviranja pilotov, ki hkrati pristajajo (drug za drugim),*
- končni ravni dolet (minimalno vsaj 50 m v veter),*
- *izvedbo manevra z letenjem izven oz. ob pristajalnem prostoru (razen v končnem ravnem doletu v veter v pristajalni prostor),*
- *pilotov stalen vizualni nadzor pristajalnega prostora in cone okoli pristajalnega prostora (nikoli ne obrne hrbta oz. pogleda iz te cone), pri čemer nadzira pokazatelje vetrovnih razmer in zračni prostor,*
- *določitev prostora za pričetek izvajanja pristajalnega kroga, kjer pilot z zavoji niža svoj dolet na višino, ki je primerna za pričetek izvajanja manevra, pri čemer pilot upošteva letalne pogoje in zasedenost zračnega prostora,*
- *smer pristajalnega kroga.*

Zadnji dve alineji sta za varnost izredno pomembni. Vsak uradni pristajalni in vzletni prostor bi moral imeti vidna navodila, ki pilotom določajo enako smer izvedbe manevra. Dobro bi bilo, da bi bila vsa lokalna priporočila zbrana na internetnih straneh, v priročnikih startov, seveda pa mora biti to tudi obvezen dogovor na tekmah.

Prednosti predlaganega pristajalnega kroga so, da odpravi kontrastno letenje in s tem omogoči lažjo in kvalitetnejšo izvedbo manevra,

prepreči nevarno zaporedno pristajanje in omogoča vzporedno pristajanje.

Zaporedno pristajanje jadralnih padalcev je zelo nevarno, še posebno kadar pristaja več padalcev hkrati. Za vsakim krilom se ustvari vrtnčenje zraka, ki močno vpliva na let krila, ki sledi predhodno.

V praksi sem opazil, da imajo v popolnoma mirnih pogojih ti rotorji večji vpliv na

zasledujoče krilo kot v vetrovnih ali termičnih pogojih. Večje nevšečnosti lahko doživi pilot, ki leti (sledi) dlje časa v rotorju nekega krila, še posebno če oba izvajata zavoje (krožita - zanimivo, kako se močno zazna rotor v brezvetrju, v termičnih pogojih pa skoraj ne). Najbolj pa so nevarni ti rotorji na pristankih, ko pristaja več padalcev hkrati in ko ti zaradi gneče letijo z močnejše zavrtim krilom, morda tudi z minimalno hitrostjo ali hkrati izvajajo še rahle zavoje. V takšnih zakrilnih rotornih pogojih pride krilo mnogo hitreje do prevlečenega leta (občutno prej, kot predvideva pilot, ki pozna letalne lastnosti svojega krila in česar se v mirnih razmerah ne nadeja). Te nezgode je mogoče opaziti in celo napovedati na jadralnopadalskih sejemskih prireditvah, ko se izvajajo demonstracijski skupinski leti in prihaja do hkratnega pristajanja. Opazimo jih tudi na tekmah točnosti pristajanja, ko pristajata dva pilota tesno drug za drugim. Zanimivo je, da krilo v tem primeru enostavno omahne nazaj ali na stran, se izprazni in blago krila zajadra proti tlom. Pilot pade v prosti padec, pri čemer ne pride do ponovne obremenitve padala. Posledice so visoki in neprijetni padci. Ta praktična opažanja zagotovo opozarjajo, da je bolje leteti in pristajati vzporedno za predhodno letalno napravo. Takšno razporeditev v zraku nam predlagani manever pristajalnega kroga lažje omogoči.

Upam, da vas bo tale članek spodbudil razmišljanju, k potrditvi ali protestu uvedbe sprememb v naše praktično letenje, v programe poučevanja in v izpitne programe. Seveda so za to dobrodošle vaše potrditve in pomisleki, ki lahko še izpopolnijo teorijo pristajalnega kroga. Naj spomnim, da je Sandi Marinčič predlagal že v času, ko je jadralnopadalske izpite izvajala še LZS, da se ukine takratni manever šolskega kroga iz izpitnega programa in da se vnese manever navezovanja levega in desnega polnega zavoja za 360 stopinj. Ta manever mora pilot izvesti v določenem času in mora znati dobro krmiliti krilo z nagibom v sedežu in z enakomernim vlečenjem komand. Kot pravi, večino leta krožimo ali pa delamo osmice, in to je tisto, kar mora pilot res dobro obvladati. Morda pa smo sedaj dovolj zreli, da uspemo vnesti vse te spremembe.

Pripravil:  
Simeon Klokočovnik

# SKYWALK

FARAGEIDERS

www.skywalk.si

WALK WITH US

## MASALA

JET FLAP mountain glider-DHV 1-2  
sedež-nahrbtnik+padalo>5,4kg

## TEQUILA

JET FLAP freerider-DHV 1-2

## CHILI

JET FLAP high-end freerider-DHV 1-2

## CAVENNE

JET FLAP sportster-DHV 2

## POISON

JET FLAP race carver-DHV 2-3

## RED·HOT

acro glider

## JOIN'T

JET FLAP tandem-DHV 1-2

OSTALA OPREMA

## CULT XG

closed harness

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

ZACETKI XC (Ikar, junij 1991)

# Prelet

Že včeraj smo vedeli, da bo današnji dan nekaj posebnega, zato smo se dogovorili za zgodnjo uro in res bili že ob 12. na Kriški gori. Z menoj sta še Janez Žibert in Srečo Plut, pa še nekaj prijateljev iz našega kluba, ki so tudi želeli izkoristiti eno od letos redkih lepih sobot za letenje.

Napoved za danes je bila: jasno, popoldne delno oblačno, rahel severozahodnik, temperaturna razlika 8° C na 1000m. Konstanten jug (4m/s) na startu pri koči je povzročil pospeševanje priprav. Treba je čim prej v zrak. Naključni planinci se čudijo, ko oblačilo podkapo in rokavice. Nekdo snema z videokamero.

Dogovorimo se, da gremo najprej do Zaplate in nazaj, če nam bo uspelo, na Dobrčo in mogoče še... Prvi sem pripravljen. Veter postaja močnejši. Potegnem. V zraku preskušam razmere ter padalo, saj prvič letim s 30m<sup>2</sup>. Tipam proti koči in nad startom. Po petnajstih minutah vsi trije zapeljemo proti Tolstemu vrhu. Dviganje je precej neenakomerno, pozna se, da je še zgodnja ura. Kljub temu dobro napredujemo, ne dosti nad Tolstim vrhom zapeljemo proti Storžiču. Do Kališča ni nič posebnega, znano pobočje Storžiča pa "prime". Prvi pripeljem do Zaplate, kjer izgubljam višino z več kot 3m/s. Proti Potoški in Krvavcu se je pooblačilo, tudi do nas prihajajo meglice. Ko nad Zaplato obrnem nazaj, vidim prijatelja za menoj. Nad Storžičem se je naredil lep oblak. Hitro se odločim, da grem na vrh. V nekaj minutah sem res nad vrhom, saj se je dviganje stabiliziralo na 3m/s. Obrnem se proti Tolstem vrhu. Tudi Janeza je Storžič prevzel, da zavrti do vrha. Tolsti vrh preletim kakih 200m višje in peljem po grebenu proti koči na Kriški gori, kjer izgubljam višino, vendar počakam na močnejše dviganje, pred nadaljevanjem moram biti čim višje.

Mínila je ura od starta, 15 km je že za menoj. Najprej prileti Janez, Srečo pa je ujel steber na sredini hrbta Kriške gore, tako da kakih 400m višje nad startom zapelje proti Dobrči. Na Dobrčo prileti Srečo v višini kočice na V greben, naju pa rahlo dviganje ob pobočju pripelje do zmajarske rampe, kjer naredim nekaj polnih zavojev in se povzpnem nad vzhodni start na Dobrči. Tudi Janez hitro napreduje, kakih 200m nad menoj pa vrti Srečo. Konstantno dviganje 2m/s me pripelje 600m višje od vrha, Srečo pa že zapelje proti Smokuškemu vrhu. Samo trenutek je potreben, da se odločim drugače. Greben Begunjščice je osvetljen s soncem, to pa bo bližnjica na Stol. Zavijem proti Begunjščici, sledi mi tudi Janez. V bližini Roblekovega doma ni pričakovanega dviganja, s težavo vzdržujem višino. Med čakanjem na dvigan-

je me dohitita Janez in Robi Prešern. Šibko dviganje postane močnejše, 100m nad vrhom Begunjščice se odločim za preskok na Stol, kjer se je formiral velik oblak. Dviganje se nadaljuje preko pobočja Stola, oblak nad njim pa mi pomaga, da sem prav kmalu višje od vrha. Oblak ostaja za menoj, dviganje pa se prelevi v šibko izgubljanje višine. Janez je tik za menoj. Težave imam z močnim jugom, tako da večkrat obstanem na mestu, če se obrnem nad dolino. Pred menoj je dolg hrbet Belščice in naprej Golica, Menjamo se v vodstvu, vendar celo pot ostajamo blizu drug drugega. Do Golice letimo v višini grebena ali pa nad njim. Na Golico priletiva z Janezom pod kočjo, kjer čakava na ugodno dviganje, nato pa dalje proti Dovški Babi, kjer se je treba pošteno truditi, da obdrživa višino. Nad Mojstrano se prepričam o prisotnosti prijateljev ter se odločim, da nadaljujemo polet proti Kranjski Gori. Končno nas topla gmota iz doline privali navzgor na Dovško Babo. Na vrhu imam dve možnosti. Desno naprej je Kepa, levo greben, ki se razteza proti Martuljku. Ker je greben Kepe v senci, se odločim za drugo možnost. Tu postane letenje precej mirno, s težavo se privlečem na naslednji greben. Robi in Janez mi sledita. Na Kepi vidim zmajarja, ki mu kljub senci presenetljivo dobro drži.

Martuljek postaja vse večji, kakih 800m nad dolino lovim nemirna dviganja ob grebenu. Od vasi Podkuže in nad Martuljkom do Vretovega vrha zopet dviguje, mogoče bomo prileteli še dlje od Martuljka. Ko priletim okoli Vretovega vrha in se mi odpre pogled na Martuljek, Srednji vrh in naprej na Kranjsko Goro, se nenadoma ustavim, veter me zanese na sredino najožjega dela doline - torej; veter se je obrnil in piha s tako silo, da stojim na mestu. Poskušam nazaj proti grebenu, a brez uspeha. Treba bo pristati, toda kje? Pod mano je drevje, elektrika, cesta... Izgubljam višino, odločim se za peščeni predel nekoliko pred menoj, a kmalu mi postane jasno, da ga ne bom dosegel. Letenje postaja vedno bolj nestabilno, odločim se za pristanek na cesti. Takrat pa me zopet dvigne, obrnem v veter in kmalu nato pristanem. Vse se je srečno izteklo. Prijateljema poročam o močnem zahodniku. Kmalu zagledam tudi Janeza in Robija, ki pristaneta v razmaku desetih minut. Oddahnem si. Polet je trajal kake 4 ure. Po UKV postaji preko posrednika sporočim mesto pristanaka, prijatelji že prihajajo po nas. Polni vtisov si čestitamo.

Pripravil:  
Srečo Meglič

AIRFER  
PARAMOTORES



AEROS  
PARAGLIDERS

PARAMANIA  
POWERGLIDERS



JPX Italia

BLACK  
DEVIL  
M25Y



BLACK  
MAGIC  
M19Y

TEČAJI MOTORNEGA  
LETENJA S PADALI !!!

ZASTOPA IN PRODAJA  
Igor Drožina s.p.

Lohača 17 a

6230 Postojna

+386 (0) 51 603 222

www.poletife.si



**SKY COUNTRY**

**NOVO V SLOVENIJI!**

**Jadrnalna padala SKY COUNTRY**



**Zastopa:**  
**Sašo Grčar**  
**041 232 307**  
skycountry.slo@gmail.com  
www.sky-country.com

Na voljo tudi jadrnalna padala:



## LETALNI SEDEŽI CHARLY



### PROIZVAJAMO IN PRODAJAMO:

- sedeži za jadrnalna padala (teža:3650g)
- sedeži za motorna padala
- lahki sedeži za jadrnalna padala (1000g)
- sedeži za motorne zmaje
- vso dodatno opremo za jadrnalno 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

**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@t-2.net



**FLY WITH DALI**

**DALI ŠPORT d.o.o.**  
-PROIZVODNJA Alpska 62 LESCE  
-TRGOVINA trgovski center Bled



**- IZDELAVA LETALNIH KOMBINEZONOV PO ŽELJI**  
(letni, zimski, FLY WITH DALI, po vaših barvnih kombinacijah in vezenje logotipov po želji)

**- PODKAPE**

**- ŠPORTNO-POHODNE HLAČE - material SCHÖLLER**

**- THERMO VELOURJI, WINDSTOPERJI, SOFTSCHELLI, aktivno perilo ESCHLER**  
(po vaših barvnih kombinacijah in z vezenjem po vaši želji)

**- in razni drugi artikli po vaš željah.**

**www.dalisport.com - www.dalishop.net**