

Februar 2010

za interno uporabo

# ikar



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

## interno glasilo za jadralne padalce in zmajarje



TISKOVINA

poština plačana pri pošti 4240 Radovljica



# KIMFLY

- PADALA
- REŠEVALNA PADALA
- LETALNI SEDEŽI
- ČELADE
- SERVIS
- TEHNIČNI PREGLED
- PRELAGANJE REŠEVALNIH PADAL

**independence**  
gliders for real pilots

GARUDA ENB finesa 8.4  
GEKO 2010 novi



WILD CAT EN B (novo)  
MAVERICK LTF2



CROSSBLADE DHV 1-2  
X-FIGHTER DHV 2

**BRAUNIGER**  
FLUGELECTRONIC

IQ BASIC/GPS



HYBRID  
ALTIRANDO XP

[WWW.KIMFLY.SI](http://WWW.KIMFLY.SI)  
Pot na Črno 28

041 677 595  
1217 Vodice

Za ZPLS glasilo izdaja:  
Maks Humar Lesce d.o.o.  
Prispevke pošljite najkasneje 15 dni pred  
izidom glasila po e-pošti:  
[paramax@siol.net](mailto:paramax@siol.net)  
Informacije: 041735832

P11 Prva izbira

P11 light 4,15 kg

P27 Preprosto varno

## NOVO

Preprosto več zabave

LTF1-2 P45

Varno športen

LTF2 P81

Tandem Pbi6

SpeedRider P180

Zastopa za Slovenijo

Klavdij Rakušček

info: 041 953 370

[jelkin.hram@siol.net](mailto:jelkin.hram@siol.net)

**POKLIČI, TESTIRAJ !!**

VSA PADALA NA VOLJO ZA TESTIRANJE V SLOVENIJI

# P R T E C H

Peace of Mind

TEAM

# 5

LTF1  
GREEN

LTF1-2  
BLUE

LTF2  
RED

SEDEŽI, REZERVE IN OSTALA OPREMA

info: 041 953 370 [jelkin.hram@siol.net](mailto:jelkin.hram@siol.net) Klavdij Rakušček

# WARM UP FESTIVAL

## DAN ZPLS

Druženje jadralnih padalcev in zmajarjev ter začetek nove tekmovalne sezone.

“Prostoletalski” festival se bo dogodil na Lijaku (Nova Gorica).

Začetek v soboto, 6. marca, glavno dogajanje festivala pa bo v nedeljo, 7. marca.

## OKVIRNI PROGRAM FESTIVALA

- prevozi na štart: sobota 9.00-16.00, nedelja 9.00-16.00
- prostoletalski ŽVR: sobota 17.30
- sejem opreme: nedelja 9.00-16.00
- testiranje opreme: sobota 9.00-16.00, nedelja 9.00-16.00
- brezplačen obrok za vse člane ZPLS: nedelja 12.00-16.00
- podelitev priznanj in nagrad: nedelja 16.30



## TEKMOVANJA

HITROSTNI PRELETI – zimska liga (PARAGLIDING WINTER CUP) (tudi Slovenska liga)

NATANČNOST PRISTAJANJA – odprto državno prvenstvo

PROSTO LETENJE – OLC zimska liga

PARAMOTORJI – tekmovanje v poligonu

ZMAJARSTVO – (še v pripravi)

## TEKMOVALNI PROGRAM

- **NATANČNOST PRISTAJANJA:** registracija: sobota 8.00-9.00, tekmovanje: sobota 10.00-17.00, nedelja 8.30-15.00
- **HITROSTNI PRELETI:** registracija: sobota 9.15-10.45, nedelja 9.00-10.30, tekmovanje: sobota 12.00-17.00, nedelja 12.00-16.00
- **PARAMOTORJI:** registracija: sobota 7.30-8.00, tekmovanje: 8.00-9.30)

Več informacij na: [www.slo-paragliding.com/festival/](http://www.slo-paragliding.com/festival/)

# SE VIDIMO NAD/POD LIJAKOM!

**KOLENDAR PRIREDITEV****PG - Lijak / Slovenija**

PARAGLIDING WINTER CUP: HEROIC COLDNESS  
(tekma ne šteje za ligo 2010)  
Kdaj: sob 6. feb - pon 8. feb 2010  
Kje: Lijak / Slovenija

**HG - Tolmin / Slovenija - Spomladanska liga**

HG Spomladanska liga FAI2  
Tolmin/Kobala in/ali Kovk  
Organizator: LET Škofja Loka (Jurij Franko)  
Kdaj: sre 24. feb - ned 28. feb 2010  
Kje: Tolmin / Slovenija

**HG - LIGA**

HG - LIGA v letenju z jadralnimi zmagi FAI 1  
Lokacija: Slovenija z okolico - točna lokacija  
bo objavljena glede na vremenske razmere  
KAL Slovenska Bistrica (Marjan Brglez)  
Kdaj: sob 6. mar 2010  
Kje: Slovenija

**HG - LIGA**

HG - LIGA v letenju z jadralnimi zmagi FAI 1  
Lokacija: Slovenija z okolico - točna lokacija  
bo objavljena glede na vremenske razmere  
KAL Slovenska Bistrica (Marjan Brglez)  
Kdaj: sob 27. mar 2010  
Kje: Slovenija

**PG - PWC - Pocos de Caldas / Brazil**

PARAGLIDING WORLD CUP (AMERICA)  
Pocos de Caldas / Brazil  
Kdaj: sob 3. apr - sob 10. apr. 2010  
Kje: Pocos de Caldas / Brazil

**HG - LIGA**

HG - LIGA v letenju z jadralnimi zmagi FAI 1  
Lokacija: Slovenija z okolico - točna lokacija  
bo objavljena glede na vremenske razmere  
KAL Slovenska Bistrica (Marjan Brglez)  
Kdaj: sob 17. apr 2010  
Kje: Slovenija

**PG - Liga 2010 - Lijak / Slovenija - "Paranjamia 2010"**

PG Liga 2010 - "Paranjamia 2010"  
Organizator: Polet Nova Gorica (Pregelj Damjan)  
Kdaj: pet 23. apr - ned 25. apr 2010  
Kje: Lijak / Slovenija

**PG - Liga 2010 - Semič / Slovenija - Parasmuk**

PG Liga 2010 - Parasmuk

Organizator: DJP Cumulus (Molek Jože)  
Kdaj: sob 8. maj - ned 9. maj 2010  
Kje: Semič / Slovenija

**PG - liga 2010 - Lisca / Slovenija - Metuljmania**

PG Liga 2010 - Metuljmania  
Organizator: DJP Metulj Rimske Toplice (Alojz Tovornik)  
Kdaj: pet 14. maj - ned 16. maj 2010  
Kje: Lisca / Slovenija

**PG - liga 2010 - Kobarid/Slo. - Liga Adrenalin-Outdoor show**

Liga Adrenalin-Outdoor show  
Organizator: Društvo Adrenalin (Klavdij Rakušček)  
Kdaj: čet 20. maj - sob 22. maj 2010  
Kje: Kobarid / Slovenija

**PG - PWC - Happo-Mt Fuji / Japan**

PARAGLIDING WORLD CUP (ASIA)  
Happo-Mt Fuji / Japan  
Kdaj: sob 22. maj - sob 29. maj 2010  
Kje: Happo-Mt Fuji / Japan

**PG - EC - Abtenau / Austria**

11th FAI European Paragliding Championship  
Abtenau / Austria  
Event classification: First Category Event  
Type of event: Continental Championship  
Kdaj: ned 23. maj - sob 5. jun 2010  
Kje: Abtenau / Austria

**PG - PWC - Linzhou / China**

PARAGLIDING WORLD CUP (ASIA)  
Linzhou / China  
Kdaj: sre 2. jun - sre 9. jun 2010  
Kje: Linzhou / China

**PG - Kobarid / Slovenija - British Open**

British Open (tekma ne šteje za ligo 2010)  
Organizator: Društvo Adrenalin (Klavdij Rakušček)  
Kdaj: sob 5. jun - sob 12. jun 2010  
Kje: Kobarid / Slovenija

**HG - LIGA**

HG - LIGA v letenju z jadralnimi zmagi FAI 1  
Lokacija: Slovenija z okolico - točna lokacija  
bo objavljena glede na vremenske razmere  
Organizator: KAL Sl. Bistrica (Marjan Brglez)  
Kdaj: sob 5. jun 2010  
Kje: Slovenija

**PG - PWC - Drama / Greece**

PARAGLIDING WORLD CUP (EUROPE)  
Drama / Greece

Kdaj: sob 19. jun - sob 26. jun 2010  
Kje: Drama / Greece

**PG - liga 2010 - Železniki / Slo. - Ratitovec Open**

PG liga 2010 - Ratitovec Open  
Organizator: KJP Krokcar (Er en Igor)  
Kdaj: čet 1. jul - ned 4. jul 2010  
Kje: Železniki / Slovenija

**PG - PWC - San potito / Italy**

PARAGLIDING WORLD CUP (EUROPE)  
San potito / Italy  
Kdaj: sob 3. jul - sob 10. jul 2010  
Kje: San potito / Italy

**PG - PWC - Chelan / USA**

PARAGLIDING WORLD CUP (AMERICA)  
Chelan / USA  
Kdaj: sob 17. jul - sob 24. jul 2010  
Kje: Chelan / USA

**PG - PWC - Serra da Estrela / Portugal**

PARAGLIDING WORLD CUP (EUROPE)  
Serra da Estrela / Portugal  
Kdaj: sob 7. avg - sob 14. avg 2010  
Kje: Serra da Estrela / Portugal

**PG - Kobarid / Slovenija - Jelkin Hram open**

(tekma ne šteje za ligo 2010)  
Organizator: Društvo Adrenalin (Klavdij Rakušček)  
Kdaj: ned 15. avg - sob 21. avg 2010  
Kje: Kobarid / Slovenija

**HG - DP - Kobala / Slovenija - Kobala open 2010**

Organizator: LET Škofja Loka (Jurij Franko)  
Kdaj: pon 16. avg - sob 21. avg 2010  
Kje: Kobala / Slovenija

**PG - DP - Kranj / Slovenija - Slovenian Open**

PG DP 2010, liga 2010 - Slovenian Open 2010  
Krvavec  
Organizator: KJP Krokcar (Er en Igor)  
Kdaj: ned 22. avg - ned 29. avg 2010  
Kje: Kranj / Slovenija

**PG - PWC - Denizli / Turkey**

PARAGLIDING WORLD CUP SUPERFINAL  
Denizli / Turkey  
Kdaj: tor 21. sep - sob 2. okt 2010  
Kje: Denizli / Turkey

V koledar prireditvev sodijo tudi vsa tekmovanja in prireditve, ki jih prirejajo društva ZPLS. Ker nimam terminov, prosim vse organizatorje, da mi jih pošljejo.

**OBNOVITVENI SEMINAR ZA UČITELJE IN TANDEM PILOTE**

bo v soboto, 27. Februarja, v dvorani picerije Pod Jenkovo lipo, s pričetkom ob 9 uri.

Organizator Kimfly, d.o.o.

Cena tečaja je 100 evrov. Prijave in informacije na: kimfly@siol.net ali 041 677 595.

**RAZPIS ZA NOVE UČITELJE JADRALNEGA PADALSTVA**

Kimfly, d.o.o., razpisuje tečaj za pridobitev pooblastila učitelj jadralnega padalstva.

Izobraževanje se bo začelo v mesecu septembru 2010. Podrobne informacije dobite na 041 677 595 ali kimfly@siol.net

**TRADICIONALNO SREČANJE OLDTAJMERJEV**

bo 25. maja 2010 na dan mladosti na Kamniškem vrhu ob 18. uri.

Na neformalno srečanje vabljeni vsi, ki čutijo kakršno koli povezanost y letenjem na Kamniškem vrhu - zibelki jadralnega padalstva na Balkanu.

Vse informacije o dogodku na 041 677 595, Sandi Marinčič



## Zapisnik sestanka UO ZPLS 22.01.2010

Članarina v letu 2010 ostane enaka kot lansko leto, to je 20 evrov za člana. Ugodnosti za člane ZPLS v letu 2010:

- zavarovanje proti tretji osebi (skupinsko)
- uporaba UKV frekvence 147,800 brez izpita za radioamaterje
- interno glasilo IKAR, ki izhaja že od ustanovitve brez prekinitve
- zgledno urejena spletna stran
- uporaba vseh vzletišč po Sloveniji za vse člane ZPLS (za nekomercialno letenje)
- članstvo v EHPU
- letno srečanje ZPLS in zaključno srečanje s podelitvijo priznanj najboljšim
- zavarovanje avtomatskih vremenskih postaj
- 10 % popusta pri nakupu v Iglu trgovinah
- majica ZPLS (moške številke: XXL, XL, L, M, za ženske še posebej S, XS)

Članarino je treba plačati do 1. 03. 2010. Spodaj je tabela s podatki, ki jih potrebujemo od vaših članov. Posebej vas prosimo, da napišete pri kontaktni osebi društva aktualno GSM številko in aktualen e - mail naslov.

ZPLS bo namenila po 50 evrov reprezentantom za sprotno javljanje s tekem in enim člankom v Ikarju s povzetkom tekme in zanimivosti z nje.

Izdelali bomo bilten ZPLS, v katerem bomo zajeli celotno delovanje ZPLS v letu 2009.

Spremenili bomo statut ZPLS, in sicer bodo v prihodnje v UO predsednik ZPLS, podpredsednik, predstavnik zmajarjev, predstavnik padalcev ter predstavnik za varnost. Predstavnik za varnost bo Sandi Marinčič, predstavnik padalcev Aljoša Čoh, za predstavnika zmajarjev je bil predlagan Matjaž Klemenčič.

V naslednjem letu bo treba najti novega predstavnika naše zveze v EHPU. Zdaj to funkcijo opravlja Jurij Franko.

Jurij Franko bo pripravil krajši dopis o možnosti povezovanja LZS in ZPLS. To problematiko bo na sestanku IO izpostavil tudi Igor Eržen.

Dogovorili smo se tudi, da bodo kršitelji zračnega prostora na OLC objavljeni na črni tabli.

Zveza za prosto letenje Slovenije objavlja

## interni razpis za organizacijo zaključne prireditve ZPLS

### Predmet razpisa

Predmet razpisa je izvedba zaključne prireditve Zveze za prosto letenje Slovenije ob koncu sezone, to je v novembru 2010. Prireditve naj bi omogočala, da se člani naše zveze srečajo, izmenjajo vtise pretekle sezone in podelijo priznanja za zasluge na področju doseganja posebnih letalnih rezultatov. Zveza je pripravljena organizatorju prispevati kot dodatno pomoč 500 evrov.

### Vlagatelj

Vlagatelj je lahko le klub, ki je član ZPLS.

### Pogoji

Prireditve naj obsega:

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

### Dokumentacija in dokazila

V prijavi naj bodo naslednji dokumenti:

- opis lokacije primerne prostora z dodatno možnostjo internetnega linka
- navedba imena odgovornega organizatorja.
- pojasnitev, ali ustreza prostor za prireditve razpisnim pogojem.

### Merila

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

### Čas oddaje vlog

Vloge naj kandidati oddajo do 01.05.2010 na naslov Zveze za prosto letenje Slovenije, Bežigrad 6, 1000 Ljubljana.

### Izbor

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

Zveza za prosto letenje Slovenije

ZAP.ŠT.	ŠT. IZK.	IME	PRIMEK	NASLOV	KRAJ	POŠTNA ŠT.	ROJ. DATUM	E - MAIL	GSM	ŠT. MAJICE

## OPIS PRELETA

# Prelet s povratkom iz Sorice

Prelet iz Sorice predstavlja za vsakega pilota, ki se tam znajde, poseben dogodek, lahko rečemo tudi kar "praznik". Ta teren je namreč prav posebej primeren za dolge, zelo dolge in tudi najdaljše prelete. Kar daje Sorici še posebno veljavo, je to, da se preleti lahko zaključijo z vrnitvijo nazaj do Sorice ali pa celo še naprej proti Železnikom. Zagotovo je to eden najboljših terenov v Evropi za preletaše. Odprte so možnosti preletov v ravni liniji in ploskih trikotnikov v notranjost Furlanije v Italiji, za najbolj izkušene pa tudi FAI trikotnikov, kjer se leti v notranjost Julijcev. Odleteni so bili tudi že preleti s preskokom v Karavanke.

Na Sorici se je začelo leteti leta 1992, in sicer lokalno ter nekaj krajših preletov do Vogla in nazaj. Pečat letenju na tem področju so dali seveda Krokariji iz Železnikov. Prvi, ki so začeli odkrivati možnosti preletov po bohinjskem grebenu, so bili Slana, D. Prevc, R. Lotrič in Megušar. Ker so z razvojem opreme postali možni preleti iz njim bližnje Dražgoške gore preko Ratitovca, Sorice in naprej, so v naslednjih letih več leteli kar od tam. Letelo se je do Krna, do Kobariškega Stola, meja preletenih preletov s povratki pa se je počasi premikala navzgor in junija 1995 je France Megušar opravil prvi prelet s povratkom pri nas preko 100 km. Iz Dražgoš je letel do Žage pri Bovcu in nazaj, v dolžini 108 km. Preleti v eno smer so se kasneje podaljšali

tudi že v Italijo, vendar je povratek nazaj zaradi premalo izkušenj predstavljal pretežak zalogaj. Spoznaval se je teren, odkrivala so se nova spoznanja glede posameznih odsekov preleta. Ekipa je pridobila na novih močeh (Jernejc, T. Eržen, Suša, Novak) in spet se je začelo več leteti na Sorici. Po letu 2000 so se razdalje s povratkom raztegnile do konca grebena pri mestecu Gemona. To je bilo že okoli 130 km. Priključila se je generacija mlajših slovenskih pilotov (G. Prevc, Peljhan, Razinger, Molek, Tajnšek, Podobnik, brata Valič) in letelo se je naprej, kjer postane teren še bolj zahteven. Rekordne razdalje pri preletih s povratkom so se bližale 200 km in to razdaljo so v letu 2003, vremensko zelo dobrem letu za letenje, tudi presegle. V maju 2003 so jo skupno odleteli Megušar, Suša, Peljhan in U. Valič, vendar je zaradi v tistih letih zelo zapletenega postopka dokumentiranja svetovnega rekorda uradno ta čast pripadla Marku Novaku, ki je čez nekaj dni odletel 200,9 km od Ratitovca do Passo Mt. Rest in nazaj. Razdalje in s tem svetovni rekordi so se še povečevale in brata Valič sta iz Sorice leta 2006 družno odletela skoraj 260 km, še danes veljavni svetovni rekord 259,7 km pa je pristal v lasti Aljaža. Iz Sorice so bili odleteni tudi svetovni rekordi v tandemu, v ženski konkurenci in hitrostni rekordi. Urban Valič je v eno smer odletel 250 km preko tritisočakov do Jenbacha pri Innsbrucku.

Tudi jadralni zmajarji imajo tu dosežen

državni rekord v preletu s povratkom - 305,9 km. Zmajarji ne vzletajo na Soriški planini zaradi utrudljivega nošenja zmaja v hrib in zato, ker rabijo večje pristanke ob morebitnih težavah z višino v začetnem delu preleta. Stanislav Galovec je tisti, ki je že nekajkrat spravil zmaja na hrib in bil končno nagrajen s tem izjemnim preletom.

V zadnjih letih se je z razvojem kvalitete letenja slovenskih pilotov jadralnih padal in z razvojem opreme pojavila večja skupina pilotov, ki na tem terenu pogosto letijo in so sposobni preleteti 150 - 200 km ali celo več. Od krepkih "Abrahamov" (Kante, Kurnik, Jošt), preko srednje generacije (S. Čopi, Koren, Dolničar) in vse do mlajših perspektivnih pilotov, na čelu z Erbežnikom. Tudi ostali naši vrhunski piloti so v tem času napravili kakšen odličen prelet. Na Sorico pa je prišlo letet tudi precej pilotov, ki so sčasoma dozoreli za letenje na tem terenu, in odletenih je bilo veliko preletov preko magične "stotke". V sezoni 2009 je bilo prijavljenih na OLC preko 60 preletov iz Sorice, daljših od 150 km, to je toliko, kot jih je bilo prej prijavljenih od leta 2003 do 2008 skupaj. Preko 200 kilometrov s povratkom je letelo od tu že okoli 20 naših pilotov, največkrat brata Valič.

Leti se od aprila do avgusta. Najboljši preleti se lahko odletijo v juniju, ko so dnevi najdaljši in nam pri daljših razdaljah ob vrnitvi v naše hribe še ostane nekaj od dneva. V avgustu so ponavadi dnevi najbolj stabilni in primerni tudi za tiste, ki se Sorice lotijo prvič. Letenje na tem terenu seveda ni kar za vsakogar, ki bi se odločil, da bo pač šel tja in nekaj odletel. Potrebuje se veliko priprav, znanja in izkušenj iz različnih področij. Naštel bom stvari, ki so pomembne pri odločitvi, kdaj se pilot lahko odloči za ta korak.

## LETALNE IZKUŠNJE

Osnova za preletaško letenje na Sorici bi naj bil opravljen »Kurirček« na Lijaku (Lijak - Nanos - Ajdovščina) in klasični prelet v Karavankah (Krvavec - Kriška gora - Krvavec). Tudi letenje na Tolminskem iz Kobale proti Kobariškemu Stolu in samo letenje iz Kobariškega Stola nam pomaga, da nam je srednji del preleta bolj domač in poznan.

Vas Sorica in vzletišče na sedlu





Poleg tega je zelo pomembno, da je pilot "uleten", da torej redno leti v termičnih pogojih. Ta prelet je za pilote, ki so sposobni aktivno leteti v zelo močnih termičnih razmerah.

## LETALNA OPREMA

Sodobna jadralna padala imajo zelo dobre letalne sposobnosti, zato se da dolge prelete narediti tudi z rekreativnimi padali. Za postavljanje svetovnih rekordov seveda pridejo v poštev tekmovalna padala. Pri poletih preko 150 km je pilot manj utrujen, če ima zaprt ležek sedež. Obvezno je treba uporabljati UKW postajo, imeti pri sebi GSM telefon, GPS in rezervne baterije. Velikokrat so piloti površni pri teh stvareh in so te naprave kmalu prazne, kar pa ima lahko usodne posledice v primeru nesreče. V sedežu je treba imeti tudi žagico, vrv, folijo za mráz in toploto, nož, kleščice in prvo pomoč. Vse te stvari naj bi bile del obvezne opreme vsakodnevnega letenja.

## NAČRTOVANJE PRELETA

V začetnih letih preletov in postavljanj rekordov na tej trasi je bilo veliko raziskovanja novega, danes pa nam je vse to lahko v veliko pomoč. Spremljanje in analiza preletov ostalih pilotov iz Sorice nam da veliko koristnih informacij, ki jih lahko s pridom uporabimo. Piloti, ki so večkrat odleteli določen prelet, imajo že naštudirane posamezne dele preleta. To velja tudi za časovno razporeditev preleta. Ob določenih urah je treba biti na določenih mestih, da je možen pravočasen povratek, sicer je lahko dan prekratek za izpolnitev zastavljene naloge. Priprava pobere pilotu največ časa. Morda bo kdo temu oporekal, češ greš na Sorico in odletiš "stotko" do Italije in nazaj. Kaj se imaš tu sploh pripravljati? Res je, da so obilo dela zate opravili že drugi in kritični problemi, preskoki in zanke med letom so večinoma že splošno znani. Toda, ko se bo vremenska situacija spremenila, bo lahko nekdo brez izkušenj ali nepodkovan na teh hribih bil celo borbo za življenje ali pa se bo izlet predčasno končal kje (bog ne daj) v Baški grapi.

## POZNAVANJE IN SPREMLJANJE METEOROLOGIJE

Letenje v visokogorju zahteva še posebej pozornost pripravo. Če poznamo in spremljamo meteorologijo, potem vemo, kdaj so dobri in kdaj so slabi dnevi za naš prelet. Neprimeren dan bo ob JZ vetru, ki se pojavi že dopoldne. Prav tako ni primerno letenje ob močnejšem severnem vetru. Ne letimo ob napovedi ploh in neviht za popoldanski čas, ki so v tem gorskem svetu pogostejše, še posebej ob S-SZ tendenci vetra. Tudi večja zapiranja popoldne ne obetajo uspešno izpeljane vrnitve.

Dober dan bo, kadar je napovedano malo kumulusne oblačnosti. Veter na 1500 in 3000 metrih naj bo rahel in lokalni, na 3000 metrih največ 5 m/s. Dopoldne je lahko šibak JV-V veter, ki nam skupaj z osončenimi pobočji pomaga k hitrejšemu letenju proti zahodu. Popoldne se vračamo nazaj proti vzhodu s pomočjo osončenih zahodnih pobočij, včasih pa nam pomaga tudi rahel JZ veter. Seveda pride med preletom na nekaterih delih še do efektov šob in obiljanj, ki so posledica ogrevanja sonca in nadomeščanja zraka, ki se je dvignil.

Največ podatkov lahko dobimo iz napovedi Aladin, Meteo IT in Windguru. Kdor se spozna na čitanje vertikalnih sondaž, bo še lažje planiral dan dobrega preleta. Najbolj poznajo napovedi za ta del Slovenije dobri domači preletaši (S. Čopi, R. Lotrič,...).

Tudi na dan preleta je treba že od zgodnje-

Prvi del poti proti Črni prsti

ga jutra spremljati, če se dan razvija po napovedi. Naše avtomatske vremenske postaje nam to omogočajo. Koristne so informacije o smeri in moči vetra iz AVP Ratitovec, Porezen, Vogel, Kobala, Livški Kuk in Kobarški Stol. Seveda je treba pri dobljenih podatkih upoštevati njihove lokacije postavitve in lokalne vetrne značilnosti.

## HRANA IN PIJAČA

O tem se splača razmisliti že prejšnji dan doma. Tisti, ki so doma daleč (Štajerci, Dolenjci), si ponavadi že prejšnji dan nabavijo nekaj za zajtrk, saj je treba iti od doma že okoli šeste ure zjutraj. Priporočila se tudi nabava kakšnih energetsko bogatih stvari. Banane, energijske ploščice in čokolado lahko med poletom zaužijemo ponavadi med preskoki dolin na naslednji greben, ko je letenje bolj mirno.

Zadnja možnost nabave hrane in pijače je v Tušu ali Mercatorju v Železnikih. Ker pa se trgovine odprejo ob osmih zjutraj, moramo to opraviti kar hitro, da ne zamujamo na vzletišču, kjer se včasih da odleteti že pred deseto uro.

Pijača je zelo pomembna stvar pri planiranju preleta. Paziti moramo, da ne pride do dehidracije, prav tako pa ni priporočljivo pretiravati, saj pride potem v poštev tista Smolarjeva "Saj hujše muke ni, kot da te orenk scat tiši". Prejšnjo popoldne in večer je že treba paziti na normalno popito količino tekočine. Dopoldne potem požirki vode pri hoji navkreber, med samim letom pa prav tako požirki vode, kadar imamo čas

skyeris@gmail.com 041 432447



za to. Sam prakticiram za zaključek preleta shranjeno pločevinko piva v kokpitu, ob pristanku namreč ponavadi ni blizu gostilne, pivo pa je ravno prav mrzlo in takoj pri roki.

Rešitve, če pride do nevzdržne situacije v zraku, so različne. Manjša plastenka Fruca, ki ima širše grlo na vrhu je dokaj nepraktična stvar, saj je potrebno veliko spretnosti in časa. Nekateri uporabljajo kondom, ki ga namestijo seveda že pred poletom. Pred poletom se lahko namesti tudi plenica, je kar nekaj takšnih, ki to uporabljajo. Poznam tudi takšne, ki so za ceno večjega števila kilometrov pač zavestno mirno zmočili spodnja oblačila, kombinezon in letalni sedež.

## TELESNA PRIPRAVA

Sorica zahteva telesno odlično pripravljene-ga pilota. Poleg šest do deveturnega poleta je treba opraviti še 20 do 30 minut hoje do

Srečko Jošt preko reke Tagliamento

vzletišča. V strmino se je treba podati z vso opremo, kjer je zraven ponavadi še balast. Po telesni pripravljenosti je pri nas kar nekaj starejših pilotov, starih krepko čez petdeset let, ki se lahko enakovredno kosajo (kosamo) z dosti mlajšimi piloti.

Fitness, redna hoja v hribe, ukvarjanje z ostalimi športi, redno letenje, vse to poma-ga k dobri telesni pripravljenosti pilota. Če za to ni poskrbljeno, pilot po določenem času tudi slabše prenaša psihične napore, ki se pojavljajo ob neprestanem aktivnem letenju v ekstremnih termičnih razmerah.

## LETENJE Z OSTALIMI PILOTI

Ker to ni le lokalno jadrnanje, je zelo pomembno, da gremo letet na ta teren takrat, ko bo tam vsaj še nekaj pilotov. Ob dobrem dnevu se jih zadnja leta zbere tudi preko dvajset, tako da imamo veliko možnosti, da smo večji del preleta v vidni ali pa vsaj UKW povezavi z ostalimi piloti. S tem se precej izboljša varnost, saj nas ob

morebitnih nevšečnostih to lahko reši. Pri najdaljših preletih, ko smo že daleč v Italiji, je bolje leteti v parih ali trojkah. Tako bomo leteli hitreje pa tudi velik del tega terena je brez pristankov, daleč od civilizacije in ver-jetno tudi brez GSM signala, kar je lahko velik problem pri morebitni prekinitvi leta.

Ni slabo, če je zraven tudi zemeljska ekipa, še posebej če se odpravi na letenje skupina pilotov in nekateri od njih predčasno zaključijo prelet na različnih delih načrto-vane trase.

## OPIS PRELETA S POVRATKOM

### *Vzlet in letenje do Krna*

Priporočljivo je priti na vzletišče dovolj zgodaj, da se lahko v miru pripravimo na polet in tudi spočijemo od hoje navkreber. Vzletno mesto na Sorici je na JV strani grebena na sedlu med Lajnarjem in Dravhom. Lajnar je sicer za 50 metrov višje, vendar je strmina precej večja in vzlet skoraj nemogoč. Vzletišče je travnato, veliko za postavitev dveh padal. Za vzletiščem je ograja z bodečo žico in zato je bolje pri močnejšem vetru vzletati malo nižje.

Ob dobrih dnevih se da vzleteti že pred deseto uro, ko začne termično delovanje. Z razvojem termike v teku dopoldneva narašča tudi hitrost vetra na vzletišču in piloti, ki niso večši dobrega vzvratnega vzleta, imajo probleme z vzletom. Nekateri celo takšne, da pospravijo letalno opremo in zaključijo letenje na tem terenu za ta dan. Takšnim pilotom, ki jim je letenje v močnih pogojih sredi dneva prezahtevno, priporočam mirnejše lokalno letenje v kasnejšem popoldanskem času, ko je segreto JZ pobočje Lajnarja in se da poleteti tudi proti Ratitovcu in Železnikom. Ponavadi je zgodaj okoli vzletišča težko nabrati solidno zalogo višine, še najprej se da to storiti levo na JV pobočju Dravha, kjer je steber vedno kar precej sesekan in zanešen. Se pa od tam za en kilometer poveča razdalja za XC prelet. Ko preletimo Lajnar vsaj preko višine vrha, začnemo potovanje po "bohinjski magistrali". Ta je sestavljena iz štirih velikih amfiteatrov, ki imajo skupen zgornji greben, navzdol pa so razdeljeni s prečnimi grebeni v smeri sever-jug. Če letimo visoko, preko 1900 metrov, nimamo problemov s preskoki v naslednji amfiteater, lahko pa zraven na severni strani občudujemo bohinjski predel in čudovit razgled proti Triglavu. V primeru nizkega letenja, 1000 do 1700 metrov, porabimo precej časa, da letimo naokoli teh grebenov,



smo pa tudi v stalni napetosti, da bo treba kje pristati. Pristankov je kar dovolj nad višino 1000 metrov na pašnikih, pri osamljenih kmetijah in v hribovskih vaseh. V grapah in dolinah, ki so nižje, ne najdemo pristankov, prav tako pa nas tam čaka raztrgana termika in močni dolinski vetrovi s turbulencami.

Iz Lajnarja letimo ob pobočju Slatnika do Koble, kjer je prvi konkretniji steber, nato pa poskušamo priti čim višje preko prečnega grebena, ki se veže v Črno prst in nam zapira našo pot. Če imamo tu višino Koče na Črni prsti, nam to omogoča mirno letenje naprej. Kadar ta greben preletimo nizko, moramo paziti na žico tovarne žičnice, ki gre od kočice navzdol. Nizko višino je najbolje nato popraviti na značilni "buli" za Stržiško planino, ta steber nas vodi mimo Matajurskega vrha. Za njim sta kmalu pod nami vasici Rut in Grant. Tu je "scurilo" kar nekaj pilotov, ki so bili prvič na Sorici, in tudi nekaj tistih, ki so hiteli vseskozi prenizko. Velikokrat se tukaj pristane, ker je od Rodice naprej senca zaradi zaprte kumulusne oblačnosti in kasnejših ploh, če gremo letet v dnevno, ki je nestabilen. Termična in prepadna Suha Rodica nam omogoči letenje mimo Rodice preko travnatega grebena Lepe Suhe in vrha Šije proti Voglu (1922 m), ki je iz leve strani zaprt z Žabiškim Kukom. Ta je nadaljevanje Kobale in Kobilje glave proti severu. Če nam uspe preskočiti sedlo Nad Kronicami, smo se izognili zamudnemu obletu Žabiškega Kuka in dodatne izgube višine, pa še planincem na vrhu Vogla smo pomahali v pozdrav. Nasplah je celo pot od vzletišča po vrhu grebena speljana planinska pot in večkrat smo si s planinci zelo blizu. Kdor v tem območju zaključuje prelet, lahko pristane v Kneških Ravnah. Od Vogla se preko Koče na planini Razor večinoma usmerimo proti Tolminskemu Migovcu. Tudi tu lahko ob poti pristanemo v Tolminskih Ravnah. Glavni greben gre od Vogla proti Tolminskemu Kuku, vendar je pri tej varianti pot s preskokom do Rdečega roba daljša. Tolminski Migovec nas vedno obdari z lepim stebrom, ki je ključnega pomena za skoraj petkilometrski preskok doline Tolminke, pa tudi popoldne ob vrnitvi nazaj nas zopet popelje na "bohinjsko magistralo". Tu lepo navijemo in preletimo dolino Tolminke do navpičnih sten Velikega Stadorja (Rdeči rob). Vijoličasto rdeče skale se res ne skladajo z belimi vse naokrog. Med letom proti njim izgleda, da se bomo tu ujeli v past, a nas topel veter iz doline Tolminke dvigne dovolj visoko, da lahko preko sedla in mimo planine Sleme nadaljujemo ob vrhovih Maselnika,

Srednjega vrha in Batognice proti Krnu. Odprejo se nam prelepa travnata krnska južna pobočja s planšarijami, spodaj vasici Krn in Vrsno, še nižje pa nas spremlja dolina Soče med Tolminom in Kobaridom. Letenje ob teh vrhovih je ponavadi mirno, močnejše dviganje lahko pričakujemo ob Koči na Krnu in na Kožljaku, značilni skalnati gmoti, ki je južneje na grebenu, ki vodi do vrha Krna. Ob zahodnem robu tega grebena se odločimo, koliko višine bo treba za precej dolgi preskok na Kobariški Stol, ki se s tridesetimi kilometri grebena do Gemone v nadaljevanju šteje k prvi gorski verigi od Jadranskega morja. Višina Koče na Krnu je ponavadi dovolj, večinoma pa gremo čez tudi dosti nižje. Globoko desno pod nami je zahodna stena Krna, nato pa letimo mimo Drežnice. Med potjo nam lahko pomagajo glede dodatka višine večini znane "Joške" pred Kobaridom. Čas je za kakšen požirek pijače.

### *Kobariški Stol in letenje do Gemone*

Če je vzhodna tendenca, nam priključek na Kobariški Stol ne bo delal težav, tu pa se z nekaj cik-caki dvignemo vsaj do višine značilnih skalnatih pečin. V prvem, gozdnatem delu, je lahko v normalnem dnevno pri nizko letečih pilotih več problemov glede hitrosti letenja in ohranjanja višine zaradi lokalnega oblivanja. Proti hribu se steka zrak, ki pride iz Italije ob reki Nadiži navzgor in se tu odkloni proti Kobaridu. Kdor hoče v nadaljevanju Kobariškega Stola leteti hitro, le redko obrne v kakšnem stebri, višina se namreč stalno popravlja v naše dobro. Je pa to najbolj nemiren let celnega dneva, saj pri letenju skozi močne stebre nenehno letimo aktivno in lovimo padalo, ki hoče biti vsepovsod. Pred anteno na Kobariškem Stolu (1673 m) že vidimo pilote, ki lokalno jadrajó. Tu je čas, da popravimo višino in se odločimo za nadaljevanje ali vrnitev. Ob uspešni vrnitvi bo narejenih 90 kilometrov. Preletaši, ki imajo namen odleteti dobre trikotnike, od tu odletijo preko Kanina v Trento. Za nadaljevanje preleta proti zahodu v Italijo, kamor se pobočje Stola nadaljuje še 10 kilometrov, zavijemo pri anteni na JZ pobočje. Sedaj ni treba biti v skrbeh glede potnega lista, se je pa tja brez žiga ilegalno letelo že v prejšnjih letih pred vstopom v EU. Če pokukamo malo čez mejo, si lahko na Sorici obetamo izračun "stotke". Kadar so v tem delu oblaki, so njihove baze precej nižje kot v Trentu in Julijcih. Kmalu za mejo je za nižje leteče malce težavnejša naloga letenja v oblivanju okoli grebena pri Punta di Montemaggiore (Breški Jalovec), kjer tudi ni pristankov,

nato pa gre stvar gladko preko Gran Monte (Viškorška gora) do Monte Contesa (Mali vrh). Vseskozi lahko letimo v višini grebena na okoli 1600 metrih. Ta prelet s povratkom znese na koncu okoli 110 kilometrov. Od Kobarida do tu je teren letalno kar dobro obiskan z jadralskimi padalci, zmajarji in jadralnicami, predvsem v kasnejšem popoldnevu. Srečanja z orli in beloglavimi jastrebi niso nobena posebnost in tudi oni so nas že navajeni.

Izkušenejši se spopadejo z letenjem do Gemone (Humin), najboljši piloti pa letijo še naprej v Furlanijo. Za Malim vrhom je

### Po Kobariškem Stolu



### Od Polovnika do Krna, spodaj Soča



### Od Mt. Championa preko doline, jezera in še naprej



večji preskok doline reke Ter pri vasi Pradielis (Ter), kjer je že tudi sedlo nekaj preletašev. Med preskokom je spet čas za požirek pa tudi za ogled grozljivih Mužcev na desni, po katerih se vračajo nazaj piloti, ki gredo naprej od Gemone. Od Malega vrha do Gemone je še 10 km. Zopet priletimo na dolg greben, ki se prične z Cuel di Lanis (Lanež). Pri njegovem koncu je vrh Monte Chiampon (Veliki Karman), 1709 m, kjer o posledicah hudega potresa leta 1976 še zdaj pričajo veliki skalni odlomi. V primeru letenja do mesta Gemona moramo paziti, da se vrnemo preko 1093 visokega prelaza Forador (Predor), med Mt. Chiamponom in sprednjim hribom Monte Cuarnan (Mali Karman), z dovolj višine zaradi vzhodne tendence obilavanja. Na sprednjem hribu so tudi vzletišča za zmajarje in padalce. Uspešen prelet iz Sorice do Mt. Chiampona in nazaj je dolžine približno 130 kilometrov, pomeni pa v zadnjih letih "klasičen" prelet dobrega preletaša.

### Preko reke Tagliamento

Če smo res izkušeni, nismo do sedaj imeli večjih težav in se nam čas in vreme ujema ta z vnaprej določenim planom, gremo naprej v Karnijske Predalpe. Za preskok precej široke doline reke Tagliamento (Tilment) je priporočljivo dobro navrteti. Rečna struga je bolj ali manj brez vode, saj zaradi pridobivanja električne energije že v povirnih grapah preusmerijo večino vode po podzemnih cevovodih v akumulacijska jezera. Usmerimo se proti jezeru Cavazzo, ki je naravnega nastanka in ga vidimo v nadaljevanju naše poti preko doline. Čas je za "kosilo", banana in čokoladica nam bosta šli v slast. Vmes na poti do jezera nam je na desni lahko v pomoč hrib San Simeone z vzletiščem, kjer se precej zamudimo, da pridobimo nekaj metrov. Pod tem hribom je bil epicenter omenjenega potresa, ki je porušil do tal tudi naselje Bordano na južnem vznožju hriba, ki je sedaj po zidovih vseh hiš poslikano z raznobarnimi zgodbami in prizori z motivi metuljev. Ljudje tukaj so zares obsedeni z metulji, imajo stalno odprto razstavo kar 400 vrst metuljev in organizirajo različne prireditve. Naša linija preleta gre ravno preko Bordana in mogoče nas kdo včasih zamenja za metuljičke raznih barv.

Preletimo jezero, jadrnice pod nami so kar nagnjene, veter piha ob avtocesti navzgor. Izguba višine po celi poti je precejšnja, a se jo da nadoknaditi na vetnem pobočniku na grebenu za jezerom. Začne se teren brez pristankov. Soteska Palar v globini ne deluje ravno umirjeno na nas. Nadaljujemo v

smeri zahoda in pri prvem vrhu Monte Piciat že pogledamo preko grebena. Severna pobočja se še bolj prepadno spuščajo proti dolini reke Tagliamento, ki v tem delu zavije na severozahod proti Tolmezzu (Tolmeč), Teren postane še bolj razgiban, kar malce zastrašujoč. Greben je vseskozi kot dolga ostra britev vse do Monte Piombada (1744 m), kjer je spet dobro navrteti visoko. S povratkom bi bili že pri 165 kilometrih.

Izberemo smer zahod in se po preskoku doline znajdemo v mišnici brez izhoda in pristankov z nižjim sprednjim in višjim zadnjim grebenom. Leteti je treba vsaj 1500 metrov visoko po zadnjem grebenu, ki se počasi dviga. Ko se nam že zdi, da se bomo vseeno ujeli v zanko, najdemo dviganje za prehod na nadaljevanje grebena. Letimo na južnem obrobju Furlanskih Dolomitov, visokih tudi do 2700 m.

Pri Monte Valcalda greben zavije proti SZ. Treba je pogledati na uro in ugotoviti, ali je že čas za vrnitev. Odletenih je že preko 90 kilometrov. Ob hitrem letenju smo v teh krajih ob najboljših urah. Pred nami je spet nekaj civilizacije, dolga dolina proti jugu z vasjo Tramonta del Sopra, z dovolj pristanki. Za končnih 200 kilometrov je pred nami daljši preskok doline do naslednjih pobočij. Teren tu je spet zelo težaven, brez izrazitega grebena in kot je od jezera pri Gemoni naprej že stalnica, tehnično in orientacijsko zelo zahteven, tako rekoč brez civilizacije in pristankov. Zato je treba leteti kar se da previdno, najbolje stalno visoko, preko 2000

metrov. Tu še kako velja Humarjev rek o klicu gora.

Ko dosežemo pobočja gore Monte Frascola (1961) nad jezerom Lago di Ca Zul, je to vstopnica za "klub 200", ki pa bo potrjena v Sorici, tudi zaradi tega najlepši slovenski vasi. Naši najboljši preletaši so odleteli še naprej, večina še 15 kilometrov naprej do vrhov nad vasjo Claut (Prevc, Peljhan, Novak, Suša, Molek), brata Valič pa 30 km napej do reke Piava. Razdalje, ki so dane le izbrancem

### Povratek

Vračamo se do Tramonte del Sopra, preskočimo preko doline na 1000 m visok jezik grebena ob vasi in po njem splezamo na glavno pobočje Monte Valcalda in letimo po isti poti nazaj proti vzhodu. Večja ovira je preskok na Monte Piombada, kjer nam pomaga steber ob ogromnem kamnitem plazu. Pri Monte Piciat nas zaustavlja obilavanje, potem pa gre greben rahlo navzdol. Na zaključku grebena je Cima Sompalis, navijemo in odletimo čez jezero, pa spet čez vas ljubiteljev metuljev v obilavanje vetra na San Simeone, kjer priletimo pod 1000 metri. Tu zlezemo na vrh vzletišča. Ker za priklop proti vetru na južno stran Mt. Chiampona ni nobenih možnosti, odpeljemo proti SV preko doline reke Tagliamento in naselja Venzone (Pušja vas). Nizko, spet pod tisoč metri višine priletimo v jugozahodno pobočje gore Monte Plauris (Lopič), 1958 m, ki se strmo dvigne iz omenjene doline kar za 1700 metrov višinske razlike.

Greben Bohinjske magistrale, zadaj levo Ratitovec



Je najvišji vrh v Julijskih Predalpah. Tu najdemo dviganje takoj, ko prispemo tja, po začetnih osmicah nadaljujemo z vrtenjem stebra do vrha sprednjega grebena, katerega sledimo do Monte Lavara (Javor), na Monte Cadin (Kadin) in naredimo še kratek preskok v osrednji del Mužcev. To so Cime Musi, eden najbolj divjih grebenov v alpskem svetu. Petkilometrski greben je sestavljen iz mnogih skalovitih vrhov med 1700 in 1800 metri, ki razbrazdano in strmo padajo v globino doline reke Ter. Vzdržujemo te višine in nadaljujemo proti Monte Zaiavor (Zajavor), zadnjemu vrhu Mužcev. Od tu se lepo vidi po Reziji in Beneški Sloveniji. Področje od Lopiča in vse do konca Mužcev je s planinci zelo redko obiskano. Mužci so znani kot območje z največ padavinami v Julijskih Alpah in tudi nasploh na poselitvenem prostoru Slovencev, saj je dolgoletno povprečje med 3300 in 3500 mm. Na južnem vznožju Mužcev so pri vasi Musi (Mužac) izmerili doslej največjo letno količino padavin - 6000 mm.

Pri koncu Mužcev se greben nadaljuje kar daleč proti vzhodu, vendar zlagoma pada in vzbuja skrb, saj tudi ni pristankov. Sledimo mu do doline reke Učje in tam preskočimo na južna pobočja grebena, ki ga že prej opazujemo, saj poteka vzporedno ob naši poti. Poiščemo dviganje, ki nam bo omogočalo letenje po travnatem grebenu do južne strani Kanina, tam pa nad travnatimi pobočji Monte Guardia (Skutnik) nad vasjo Učja napolnimo zalogo višine za na

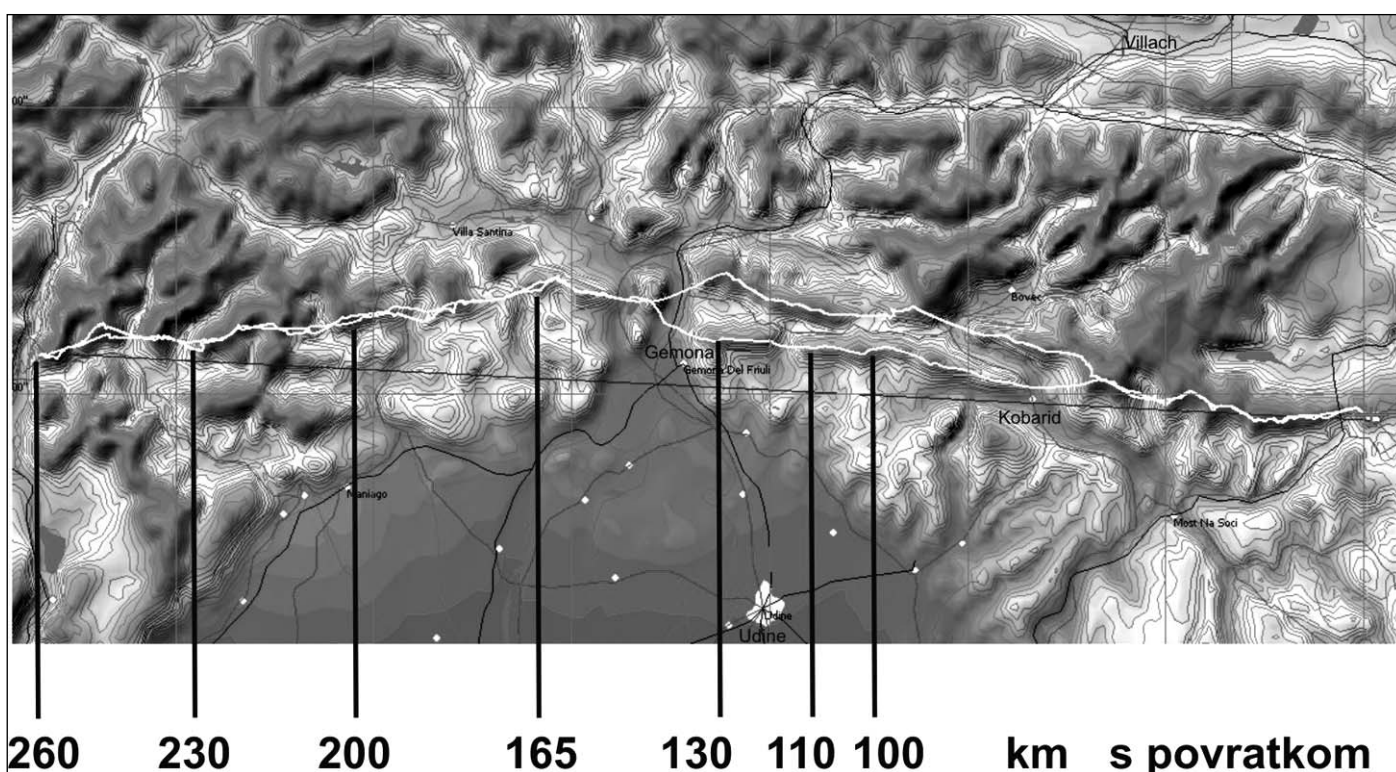
Polovnik. Lahko si oddahnemo, smo že nazaj v Sloveniji in tudi v civilizaciji. Če ne gre dovolj visoko, se pomaknemo bolj nad slap Boka in s skoraj 2000 metri ne bo problemov na začetku Polovnika, ki ga zaradi obiljanja ne priključimo na njegovem začetku, temveč med Srpenico in Trnovim. Do Krasjega vrha smo počasnejši, tu pa nas na sprednjem robu čaka dober steber, s katerim si pomagamo nadaljevati v Krnsko pogorje. Do Krnčice je kar daleč, tam poskušamo priti do vrha grebena, kar nam omogoči videti Krnsko jezero in obleteti Krn dovolj visoko. Če smo nizki, lahko računamo na osončena zahodna pobočja Krna, kjer nato preko Kožljaka in vsaj v višini koč odletimo proti Rdečemu robu. Ker smo ponavadi višje, kot smo bili dopoldne, smo nad Maselnikom nagrajani s pogledom na jezero Lužnica, ki se kot modrozeleno kaplja lesketa med belimi stenami. Rdeči rob izkoristimo, še posebej, če smo že pozni in Tolminski Migovec ne bo več tako radodaren, kot je bil v prvem delu leta. Po preskoku Tolminke na Migovčevi zahodni strani poiščemo miren steber, ki gre dovolj visoko, da lahko spet pričnemo z "bohinjsko magistralo". Ob dobrem dnevu in ne preveč pozni uri se tu začne "nirvana". Z dovolj zaloge višine, če smo proti Voglu krepko preko 2000 metrov, se ponavadi skoraj samo peljemo nad grebeni teh zadnjih dvajset kilometrov. Opravljen prelet, sproščeno letenje brez komand in pravljic razgled. Na tolminski strani vse do od sonca lesketajočega morja, na bohinjski strani na jezero in Triglav, ali je lahko sploh še kaj

lepšega? Za posledek nam zahodni greben Soriške planine v teh kasnejših urah lahko omogoči podaljšanje preleta z nadaljevanjem do Ratitovca in planiranjem do Železnikov, če seveda nismo že preveč utrujeni.

## ZAKLJUČEK

Do konca devetdesetih let je vladalo neko strahospoštovanje do letenja po "bohinjski magistrali". Med ostalimi jadralnimi padalci so tisti, ki so letali tam, veljali kar za "ekstremiste". Tudi raziskovanje italijanskega dela poti in povratek po drugi poti nazaj čez Mužce sta zahtevala ogromno časa in poskusov. Rekord 259,7 km ni nastal slučajno, čez noč, ampak je bilo v njem izkoriščeno znanje in izkušnje od prej. Zato velja zahvala vsem, ki so s svojimi preleti in pridobljenimi izkušnjami pomagali pri raziskovanju opisane poti. Danes je prav zaradi tega lepota letenja proti Furlaniji omogočena večjemu številu pilotov, letenje je manj stresno in bolj varno. Kopica pilotov je več let sestavljala mozaik, da sedaj znamo sorazmerno zanesljivo preleteti 200+ km. Za postavljanje rekordov pa vseeno velja naslednja izjava Romana Lotriča: "Ena velika razlika je med napadanjem rekorda danes in nekoč. Nekoč je bilo malce mazohizma in veliko raziskovanja novega, danes pa je veliko mazohizma in malo raziskovanja novega."

Tekst in foto:  
Srečko Jošt



PO KITAJSKI

# Letenje v Pekingu in Linzhoju

Ni hao!

Letenje z jadralnimi padali naj bi bilo po besedah Leaventrija na Kitajskem uradno prepovedano, vendar je v realnosti to nekoliko drugače.

Leaventriji je član prestižnega letalnega kluba Flying man iz Pekinga, ki združuje jadralne padalce, zmajarje, motorne zmajarje, ultralight letala in helikopterje. Klub se nahaja v okolišju, kjer je golf klub, nedaleč pa so tudi grobnice bivših kitajskih vladarjev. Letenje v tem delu Pekinga je sicer zanimivo, a kaj, ko je z vseh strani omejeno z vojaškimi bazami in drugimi pomembnimi državnimi objekti, ki se jim ne smeš približati. Nad vrhovi hribov pa zelo nizko letijo potniška letala, ki imajo tam čez svoj koridor. Čeprav vreme ni bilo nič kaj obetavno, nama je uspelo poleteti z majhnega vzletišča na vrhu hriba, kjer stoji opuščeni samostan ali oddajnik. Potem ko sem se dvignil nekaj sto metrov nad vzletišče, je bila vidljivost zelo slaba, saj je Peking znan po svojem mrču. Malo krožim po sosednjih gričih in medtem se mi na radijski postaji zamenja frekvenca in ulovim frekvenco lokalnega radia, ki predvaja tradicionalno kitajsko glasbo. Tako imam pravi kitajski sprehod po nebu Pekinga, ki pa ga moram kaj kmalu zaključiti, potem ko se mi vrne frekvenca. V bazo sporočim svojo pozicijo, a mi velijo, naj se nemudoma vrnem nazaj, ker se tam ne sme leteti zaradi ozemlja podzemne vojašnice (če bi jo videl, mogoče res ne bi letel tam). Želel sem si leteti prek kitajskega zidu, a to željo bova morala urediti ob naslednjem obisku Pekinga.

Iz Pekinga sva odrinila 500 kilometrov južneje v mesto Linzhou v provinci Henan. To je kraj, ki ga ruski piloti zelo hvalijo. Pogoji za letenje so izvrstni in investicije, ki se izvajajo v tem delu Kitajske v jadralno padalske namene, so ogromne. Tako si lahko obetamo, da bo Linzhou naslednje leto eno izmed prizorišč svetovnega pokala v preletih z jadralnimi padali.

Na zadnjem delu majhnega kamiona se peljemo po ozki cesti, ki se vije skozi kanjon nacionalnega parka. Potem ko zapustimo glavno cesto, se cesta zoži in srečanje dveh avtomobilov je kar tesno. Pogledi na dolino daleč spodaj so čudoviti. Ljudje tu gori še vedno živijo podeželsko in male terase, v katerih gojijo predvsem koruzo in sadno

drevje, so zelene in polne dobrot, le voda predstavlja problem. Navpična stena, nad katero se nahaja vzletišče, povzroča, da se dvigajoči zrak vrtniči in tako ima nemalo pilotov po vzletu probleme z upravljanjem svojega padala. Razna zapiranja padal med letenjem čez steno in izmeti rezervnih padal niso nič nenavadnega. Velik užitek je razgled in oči se kar ne morejo nagledati lepote narave, ki se odkriva potem, ko se dvigneš nad greben. Prvi greben in nato globok kanjon, pa naslednji greben in tja naprej planjave, ki jim ni videti konca. Vse je tako lepo in na dosegu roke, a kaj ko vremenski pogoji niso ravno idealni, kljub višini 2500 metrov. Zanimivo je, da so po vseh teh oddaljenih vasicah in grebenih speljane poti in povsod tam je mogoče najti prebivalce, ki vedno zelo toplo sprejmejo vsakogar, ki jih obišče. Tako so ob mojem pristanku poleg livarne za avtomobilске zavorne kolute ustavili proizvodnjo. Delavci so mi prišli naproti in mi pomagali zlagati padalo. Zaradi močnega vetra sem imel problem obdržati padalo na tleh, zato so delavci enostavno kar stopili na robove padala. Kako jim razložiti v kitajščini, da naj tega ne počnejo? Ah, raje sem se kar podviral in čim hitreje pospravil padalo, medtem pa so oni z zanimanjem občudovali material, iz katerega je narejeno krilo, ter se čudili

Plato Linzhou na katerem je moč videti osamljene vasice

tankim vrvicam, ki so pripete na kupolo in držijo pilota v sedežu. Zelo mi je bilo žal, ker se z njimi nisem mogel pogovoriti, zaradi mojega neznanja kitajskega jezika seveda. Ko je bilo padalo pospravljeno, so se vrnili na svoja delovna mesta, še prej pa so mi prinesli vodo in me posadili na stol, kjer naj počakam prevoz, ki so ga tudi poklicali oni.

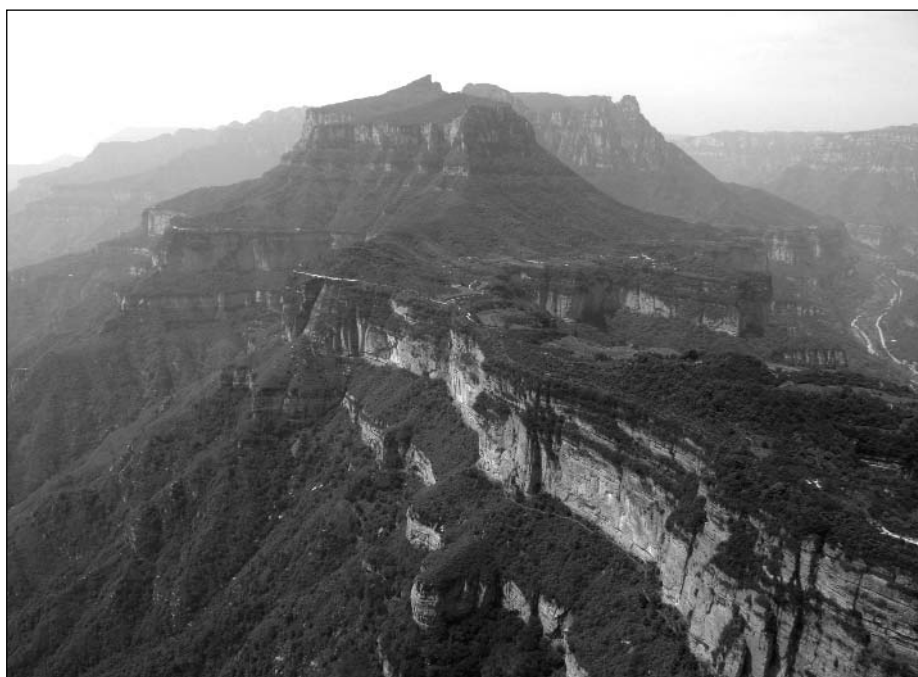
Podobna zgodba se je zgodila naslednji dan, ko mi je pri pristanku omahnila kupola padala v koruzno polje in je kar naenkrat od nekje prihitelo pet žena, ki so začele vleči padalo iz polja. Po nekaj minutah pregovaranja sem jih le ustavil ter jim razložil, da je to nežna stvar in je potrebno z njo bolj previdno ravnati. Namreč listi koruze so zelo ostri in kaj kmalu bi se lahko zgodilo, da bi se katera izmed vrvic prerezala.

Da je to pravi kraj za polete, je nekaj dni pred našim prihodom dokazal pilot šolskega padala, ki mu je uspelo poleteti 150 kilometrov daleč. Po tem poletu je takoj naročil novo padalo in sedež – le koliko kilometrov mu bo uspelo preleteti šele sedaj?

Več informacij o letenju v Linzhou lahko najdete na [www.asiatmin.blogspot.com](http://www.asiatmin.blogspot.com) ali [www.poprek.org](http://www.poprek.org).

Tekst in foto:

Saša Mihevc in Tadej Beguš





Almata Kayahstan championship 2009

Delavci so prekinili delo v fabriki in mi pomagali pospraviti padalo



UP Edge na Kazahstan championship 2009



Družčina, ki je priletela na cilj novega 70 km Kazahtanskega rekorda



## Task 2....Obratna točka A04

Moja prva tekma, pa še na to sem se prijavil, ker se je najlažje potepati po svetu in se družiti s padalci, ker je vse organizirano: prevoz, spanje, hrana..., skratka - ni da ni.

Je pa tudi lepo spet srečati klapo, ki sva jo srečevala na najini poti AzijaTmin preko Rusije. Ravninsko letenje je tako zame kot za Sašo neznanka in moram reči, da bo moja prva naloga priti do konca taska in se naučiti čim več, da bomo lahko še pri rabatinih "italjanih" znali leteti.

Drugi task sem začel dobro, sicer je bila prva obratna točka dokaj težka, tako da jih je večina kmalu po startu pristala. Meni se je naredila ogromna črna baza in mi je kar trgalo komande iz rok, ko sem poskusil padalo kolikor toliko stabilizirati, medtem ko je letelo v luft. V hribih je že pošteno pralo in tudi par oblakov zahodno je razvilo deževne zavese. Nisem se jim pustil pregnati - s tal nazaj gor pa na drugo obratno točko, ki sem jo na začetku zgrešil, ker sem po GPS-u letel narobe in naredil nekaj kilometrske ovinek. Medtem se je na tej obratni točki pošteno zlilo in ko sem priletel do nje, me je osvežilo še nekaj kapljic in presenetilo super dviganje. Med čakanjem, da dež popolnoma preneha, sem ugotovil, da imam naslednjo obratno točko narobe vpisano oziroma da sem jo na startu pomotoma izbrisal. Še dobro, da sem imel s seboj zemljevid, ki ga je bilo treba pošteno preučiti in se skregati z GPS-om, da nima prav, pa še na papir sem na srečo napisal zaporedje točk, kot mi je predlagal indijski pilot za vsak slučaj. Da preverim zadevo, pokličem po radiu po rusko in po angleško, naj mi kdo od pilotov ali kdo v bazi pove koordinate za točko A04. "Ja," se oglasio, "v petih minutah bo kamion prišel po tebe na točko A04." Bolj ko sem jim razlagal da ne rabim kamiona, večja je bila zmešnjava. Normalno, saj katera "mona" bi šla na tekmo in v zrak ter potem po radiu klicala, naj mu povejo koordinate obratnih točk! Saj sem si rekel, da se verjetno valjajo po tleh od smeha ker mislijo, da se zajeb....m. Obupal sem nad manjkajočo koordinato in potegnil naprej. Vmes sem v GPS vnesel najbližjo točko in ji letel naproti, medtem pa z GPS-om v eni roki in z zemljevidom v drugi roki iskal dol po poljih, katero križišče sredi mesta je sedaj pravo... No, po eni debeli uri, ko sem še kar bingljaj v zraku, sem vprašal, če je kdo scuril tam blizu in če bi me lahko vodil do moje točke... A nič, nobenega glasu. Čez nekaj časa se le oglasio piloti, ki so pristali na cilju in šli potem, ko sem se prvič oglasil, še nekaj pojest in na dva pira... Šele potem se spomnijo, da mogoče pa slovenski pilot res rabi koordinato. Končno mi jo sporočijo, ko že letim proti njej, jo obrnem ter po treh urah in pol pristanem z vriskanjem in komaj čakam stranišče. Uf, je odleglo s tazadne...

Zvečer priklopimo GPS in ta pokaže, da točka ni bila obrnjena!!!! Kako ne? Kasneje ob pivu, ko jeziki postanejo eno in se vsi razumemo, ugotovimo, da so mi koordinate narekovali v stopinjah, minutah in sekundah, sam pa sem „point-e“ razumel dobesedno pika ali vejica, pač mednarodno. No ja, task sem zaključil po svoje, kar sem tudi imel v planu. A kar je uradno, je pa le uradno...

Padalski pozdrav iz Alma Ate  
Tadej Beguš in Saša Mihevc

## VARNOST

# Spirala

Spirala je zahteven letalni manever, ki zahteva dober nadzor krila in dobro fizično pripravljenost pilota. Spirala je nedvomno najbolj učinkovit način za hitro zmanjševanje višine. Vendar pa se zgodi vedno več nesreč in skorajšnjih nesreč, ko se usposabljammo za manever, kar kliče k veliki previdnosti. V sedanjem času se pojavljajo vedno hitrejša in stabilnejša padala, ki zaradi hitrosti generirajo velike g sile in jih je težko spraviti iz spirale. Skupina, ki deluje zadnjih sedem let, je iz analize prijavljenih nesreč in incidentov izluščila naslednje glavne nevarnosti.

### Uvod v spiralo

Zelo hitro vlečenje zavor ali začetni pospešek (wingover, nihanje) je lahko zadosten razlog, da se padalo takoj potopi v strmo spiralo. Tako hiter pospešek lahko nevesčega pilota prestraši in zato lahko odreagira preveč agresivno z zelo malo kontrole nad krilom. Povečanje pospeška (g sile) je potrebno dodajati zelo previdno s pomočjo prenosa teže in z več obratov dolgim vhomom v spiralo. Ko pospešek postane večji od načrtovanega in bi krilo šlo "na nos", mora pilot najprej prenesti težo v nevtralni položaj, popustiti krmilno vrstico na notranji strani, malenkost zavreti zunanjo stran (če je to potrebno) in v več obratih postopno izgubiti pridobljeno hitrost. To pa je lahko zelo zapletena koordinacija gibov rok in telesa, ki zahteva veliko vaje in intenzivnega učenja pod nadzorom inštruktorja. Pospešek krila v spirali je lahko tudi pri istem varnostnem razredu za različna krila zelo različen. Nekatera krila je težko vpeljati v spiralo, spet druga lahko začetnika presenetijo z zelo hitrim vstopom v manever. Da bi pilot lahko bolje zaznal obnašanje krila v uvodu v spiralo, lahko pogleda video testiranja padala ali pa prebere poročila s testov. Pilotom začetnikom priporočam ogled teh stvari z inštruktorjem.

### Letenje v spirali

Po uvodu v spiralo mora pilot odgovorno ohranjati krilo v položaju dopustnih (tolerantnih) mej za pilota in material. Te so 8 do 12 m/s in ne 15 do 20 m/s, kot menijo nekateri heroji. V spirali je pilot s težo le malo nagnjen na stran kroženja, opravlja nadzor hitrosti prek obeh zavor in vedno usmerja pogled vzdolž rame k notranji

strani krila proti tlem (s tem nadzoruje svojo pozicijo v prostoru). DHV test piloti za oceno normalne poravnave krilo vedno vpeljejo samo do hitrosti padanja 14 m/s. Do te vrednosti se ne pričakuje nobenih težav. Vsako krilo pa lahko vpeljemo tudi do propadanj večjih od 14 m/s, vendar pa nato nekatera krila lahko padejo v t.i. stabilno spiralo.

### Nadaljevanje skozi stabilno spiralo

Nadaljevanje padanja po stabilni spirali je vedno posledica napake pilota. Krilu je bilo dovoljeno, da močno pospeši, največkrat z neustreznim vhomom v spiralo ali s premajhnim zaviranjem zunanje strani. Po sprostitvi notranje krmilne vrstice krilo ne izgubi svojega momenta, nekatera krila lahko celo

še bolj pospešijo. Sedaj pa se znajdete v položaju, ko je potrebno aktivno odreagirati. To pomeni: popustiti zavori, prenesti težo v nevtralni položaj, simetrično zavirati krilo, dokler ne postane počasnejše (nato sledi normalen izhod iz manevra). To je lahko zelo enostavno pri propadanjih, ki niso bistveno višja od tistih, pri katerih testirajo padala (14 m/s). Vendar pa se lahko pri t.i. kamen spirali preko 18 m/s pojavijo zelo močne g sile, ki nam lahko zelo otežijo reševanje. Ta položaj pa je zelo nevaren! Pilot leti s hitrostmi okoli 120 km/h in izgubi 50-70 metrov nadmorske višine v enem obratu. V primeru, da se približujemo tlem (terenu) in krilo ne kaže odziv na naša prizadevanja, takoj izvržemo rezervno padalo. Varnostna usposabljanja (ekstremi)



so dokazano pokazala, da ima sedež zelo velik vpliv na vedenje krila v spirali. Sedež z zelo nizkim vpetjem potisne pilota dobesedno v kot in s tem se pojavi zelo oteženo, če ne skoraj nemogoče prenašanje teže na sredino. Podobno velja za preveliko sedalno površino (prevelik sedež). Če je sedalni del veliko večji kot zadnja plat pilota, ta pada na eno stran sedala, druga se zaradi pritiskov in sil še dodatno dvigne, zaradi česar je povratek s težo v nevtralen položaj skoraj nemogoč.

### Izhod iz spirale

Težave se pojavljajo predvsem pri prehitri sprostitivni zavor, čemur sledi močan nihaj krila, kar lahko pogosto povzroči zapiranje. Celo zmerno spiralo je potrebno izpeljati počasi. Hitrost propadanja je potrebno zmanjšati zelo počasi, s sproščanjem notranje zavore vsaj 2 vrtljaja. Krilo nato kaže tendenco malenkostnega nihaja, zato z občutkom notranjo zavoro potegnemo še enkrat in s počasnim popuščanjem odstranimo še preostalo energijo v zadnjem krogu. Tako smo poskrbeli, da ne pride do prevelikega nihaja, in pustili padalo še vedno dovolj energije, da leti. V kolikor smo zelo hitro popustili krmilni vrvi in iz spirale prihajamo v zelo velikem nihaju, je potrebno poskrbeti, da pri nihaju krila naprej tega obojestransko zaviramo in s tem preprečimo zapiranje.

### Pomembne varnostne informacije

1. Najbolj pomembna stvar v spirali je zadostna višina. Zlasti v fazi učenja, ko pilot še ni povsem seznanjen z obnašanjem padala, mora biti ta vsaj 500 metrov nad tlemi pri vходу v manever,

najmanj 200 metrov nad tlemi pa mora biti spirala zaključena, padalo pa mora normalno leteti.

2. Bodite posebej pozorni, ko menjate opremo. Vedenje nove opreme v spirali je lahko povsem drugačno od opreme (padala), ki ste je bili navajeni. Previdno, počasi, ponavljajoče se je treba privaditi na lastnosti nove opreme (vaja dela mojstra).

3. Nihče ne potrebuje spirale. Kdor malo leti in ne vadi spirale, težko vzdržuje potrebno pripravljenost telesa za varno prenašanje sil v spirali. Zato je bolj narediti B-stall kot manever za zbijanje višine. B-stall se namreč zelo lahko vpelje, ni g sil, propadanje je zadostno, nadzor nad krilom popoln in - najbolj pomembno - izhod je lahek (če le ne popuščamo nosilnih trakov prepočasi). B-stall je še posebej priporočljiv za ljudi, ki imajo razna bolezenska stanja, vrtoglavice, bolezni oči, slab krvni pritisk...

4. Spiralo je najvarneje vaditi na ekstremnih situacijah ali pod nadzorom učitelja v letalski šoli. Učni proces je veliko hitrejši od "nauči se sam" učenja! Je pa vedno tudi varnejši, ker te strokovnjak opozarja na napake in ti jih pomaga odpraviti.

5. Obrambno letenje. Kdor mora delati spiralo, da uide grozeči nevarnosti vremena (nevihte), je že zamudil čas za varni pristanek (vprašljivo znanje o vremenu). V vsakem primeru pa zlorabi obvladovanje metode spuščanja za letenje v kritičnih vremenskih pogojih.

Karl Slezák - DHV Safety Board  
Prevedel in priredil: Anže Pristov



Zastopamo in prodajamo

**Airwave**



**ADVANCE**



**NIVIUK**

**BRÄUNIGER**  
FLUGELECTRONIC



Damjan: 031 336411  
Anže: 041 864223  
info@lintvar.si

www.lintvar.si

## INTERVJU

# Ali moški letijo bolje?

*Anja Kroll, jadralna padalka iz Švice, zase pravi, da je "od leta 2001 nepopoljšljivo zasvojena z jadralnim padalstvom". Leta 2003 se je začela ukvarjati s tekmovalnim letenjem, je nekajkratna zmagovalka svetovnega pokala v ženski konkurenci in številnih ostalih tekmovanj. Leti padalo Gin Gliders Boomerang 6. Poleg jadralnega padalstva se ukvarja z jogo. Februarja bo dopolnila 47 let.*

*(prevod članka Do men fly better? anjakroll.blogspot.com)*

## Ali moški letijo bolje od žensk?

V principu res. A le, če se izraz "bolje" nanaša na rezultate na tekmovanjih v preletih, torej v disciplini, kjer je rezultate mogoče natančno izmeriti. Po tem kriteriju je očitno, da smo ženske slabše pilotke od moških (ampak to res s težavo napišem...). Toda dejstva ne dopuščajo drugačnega zaključka.

Med jadralno padalsko srenjo na svetu je

samo deset odstotkov žensk. Na tekmovanjih, kjer tekmujejo skupaj z moškimi, je delež žensk podoben. Če na tekmovanjih najvišjega ranga, to je na svetovnem pokalu, FAI-1 ne bi bilo obveznih ženskih kvot, bi bil ta odstotek še celo nižji.

## Primeri

**Dnevne zmage.** Glede na odstotek udeležbe žensk bi po statistiki eno od desetih dnevnih nalog na tekmovanjih morala dobiti ženska. A se to ne dogaja! Po mojih izračunih so doslej na tekmovanjih FAI-1 in FAI-2 ženske zmagale v manj kot desetih dnevnih nalogah.

**Svetovna lestvica pilotov.** Celotna jadralna padalka svetovnega formata Ewa Wisnierska, ki je v svojem najboljšem letu 2005 nagnala strah v kosti moškimi sotekmovalcem, se na lestvici ni povzpela višje kot do 19. mesta. Petra Krausova - Slivovas, najboljša jadralna padalka vseh časov, je

bila na lestvici 36. Louise Crandal se je uspelo prebiti do 47. mesta, meni do 30. In prav nič višje nismo mogle prilesti...

FAI svetovni rekordi. Obstajajo kategorije "splošno", "tandem" in "ženske". To pove vse, mar ne? Borec za ženske pravice v meni mi pravi, da je taka klasifikacija diskriminatorsna. A očitno velja. Niti ena sama samcata ženska nima rekorda v kategoriji "splošno"...

## Zakaj je tako?

Na misel mi pride pet razlogov. Ženske smo manj pripravljene tvegati, smo manj težke, manj močne, manj profesionalne in enostavno - manj nas je... Naj pojasnim...

**Tveganje.** Če se prav spomnim, so znanstvene psihološke študije pokazale, da imamo ženske drugačen odnos do tveganja kot moški. Na tekmovanjih je uspeh pogosto odvisen od tega, koliko je tekmovalc





pripravljen tvegati. Ženske smo običajno bolj previdne, pripravljene smo manj tvegati. Seveda je ocena tveganja vedno subjektivna, odvisna od zmožnosti in znanja. Pa kljub temu, ženske tu enostavno potegnemo krajšo...

**Nižja telesna teža.** Ker smo ženske lažje, letimo manjša padala, ki imajo slabšo aerodinamiko. Manjše krilo pa ne le slabše leti, temveč so v kritičnih razmerah njegove reakcije bolj tvegane. In mimogrede: najti pravo padalo za osebo, lažjo od petdeset kilogramov, ni prav enostavna naloga... Vzemimo denimo model Bumerang 5: najmanjši model XXS je namenjen padalcem, težkim med 80 in 90 kilogramov... Naj si ženske torej naložimo 40 kilogramov balasta? Za 50 kilogramov težkega človeka to ne pomeni le veliko dodatnega vlečenja, ampak je iz varnostnih razlogov celo nezakonito – najvišja dovoljena teža balasta je namreč običajno omejena na 33 kilogramov. Še sreča zame, da nisem tako peresno lahka, da bi imela takšne težave...

**Moč.** Jadralno padalstvo po svoji naravi ni športna disciplina, ki bi zahtevala veliko fizično moč. Bolj pomembne od fizične kondicije so tehnika, taktika, psihična pripravljenost. A če moraš s zategnjenim pospeševalnikom leteti dalj časa, denimo na zahtevnih preletih, je kljub vsemu dobro, če imaš kakšno mišico več.

**Zaostanek.** Poglejmo zdaj profesionalnost in tehnično znanje. Prav vsak od najboljših svetovnih pilotov je mojster v upravljanju padala v ekstremnih razmerah. Kar nekaj se jih preživlja kot testni piloti. Za te fante so izredni postopki del nekaj njihovega vsak-

dana. Veliko pilotov v zraku izvaja akrobacije – za zabavo ali pa v akrobatskem letenju celo tekmujejo. Prav tehnično znanje je ena od prednosti na tekmovanjih – tisti, ki je bolj tehnično usposobljen, lahko tudi več tvega, lahko leti hitreje in se lažje izvleče iz kritičnih situacij. Kaj pa predstavnice nežnejšega spola? Inštruktorica letenja ali tandemska pilotka je najvišja stopnja, ki jo lahko doseže ženska v XC svetovnem pokalu. Še slabše je na področju ljubiteljskega letenja. Sama sem nazadnje trenirala izredne postopke avgusta 2005; vse odtlej pa so se izjalovili vsi moji poskusi, da bi vadila izredne postopke v nadzorovanem, varnem okolju. Propadli so zaradi neprimernih vremenskih razmer ob vikendih, ko nisem bila na tekmovanjih.

**In na koncu.** Med jadralnimi padalci je žensk bistveno manj od moških. Manj žensk pomeni manjšo konkurenco. Kar spet pomeni, da si kot ženska lahko hitreje na vrhu lestvice v ženski kategoriji. To pa hkrati pomeni, da je motivacija za izboljšanje letenja manjša. To je škoda. Zdi se, da je desetodstotni delež žensk med jadralnimi padalci kar konstanten. Žal tudi v bližnji prihodnosti ne kaže nič boljše.

**In kako bi izgledalo izključno žensko tekmovanje?** Na zmarjarskih svetovnih prvenstvih ženske, sicer izjemno redke, med seboj tekmujejo vsaki dve leti. A kaj bi se zgodilo, če ne bi večino časa letele za fanti? Kaj, če bi jim pokazale, da smo me glavne? Mmmm, razburljivo!

Prevod: Urša Peternel

Slika: Anja Kroll

(Foto: www.swissleague.ch)













**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**

## PREDSTAVITEV P81

# Paratech

Paratech je starejšim pilotom prav gotovo dobro znano ime, manj pa tistim mlajšim. V začetku 90-tih je bil Paratech pojem v jadralnem padalstvu, nato pa je sledil njegov počasen zaton. Pilotov je imel vedno manj in od zelo uspešnih modelov P4, P21 in P40 (Slovencem je dobro znana tudi kopija Domino) je preteklo kar nekaj let. Nato so bili poskusi s P70 in drugimi modeli, po letih 2003 in 2004 pa so se končno začeli vračati z novim zagonom in cilji, da pridejo spet tja, kjer so nekoč že bili.

Leti 2008 in 2009 sta bili prav gotovo eni uspešnejših v "novejši" zgodovini švicarske firme. Na trg so prišla padala, ki so bila konkurenčna, kar se je pokazalo tudi v porasti prodaje Paratechovih novih modelov. Šolski in rekreativni modeli P11, P27 in P44 so s svojimi karakteristikami in varnostjo pilotom vlivali dober občutek in mir. Vrhunski tandem Pbi5 je bil tandemskim pilotom v veselje. P720 je Paratechova acro mašina, ki je stalno prisotna na acro tekmovanjih.

Paratech je v leto 2009 stopil v novi preobleki, z novim dizajnom, ekipi pa se je pridružil testni pilot Mike Kung. Uwe Bernholz, glavni snovalec Paratechovih padal, je z ekipo letos na trg lansiral novo 1-2 P45, novo "dvojko" P81 in nov tandem Pbi6. V bližnji prihodnosti pričakujemo še novo freestyle padalo P711 in nov 2-3 P8...

### P81 LTF 2, EN C - športno varen

Jadralno padalo, skonstruirano posebej zate...

P81 je bil posebej razvit za pilote, ki iščejo nove cilje in hočejo napredovati. Ni pomembno, ali se želite podati na dolg prelet ali samo na jadranje na lokalnem hribu, s P81 se boste počutili kot doma in vaši cilji bodo zlahka dosegljivi. Precizno rokovanje, odlično vzpenjanje v termiki, zelo dobra finesa skupaj z visoko pasivno varnostjo LTF 2. razreda vam bodo v popolno veselje.

Inovacije v detajlih, posledično zreducirana

uporaba vrvic, posebna konstrukcija, uravnoteženost in izjemna stabilnost krila - P81 navdušuje s svojimi performansi, ki jih lahko še izboljšamo z "race" nosilnimi trakovi in tanjšimi vrvicami v zgornjih kaskadah. Paratech z novim sistemom prednjih odprtih PAF III in inteligentnimi aerodinamičnimi rešitvami zagotavlja optimalen let v vsakršnih pogojih. P81 je vaš idealen partner za uživanje v termičnem letenju.

Visoka stabilnost profila P81 dovoljuje pospešeno letenje tudi v turbulentnem zraku. Pilot z lahkoto zazna spremembo kota krila in se z aktivnim letenjem pravočasno izogne nevarnim situacijam. P81 je zelo predvidljivo jadralno padalo, brez neprijetnih presenečenj v ekstremnih situacijah.

Paratech kakovost se kaže v precizni izdelavi in pravem izboru materialov, ki zagotavlja dolgo življenjsko dobo in vzdržljivost. Za diagonalna rebra, spodnjo ter zgornjo plast krila so uporabljeni posebej izbrani materiali. Vrvice na komandah so iz Dyneema, glavne nosilne vrvice pa iz močne Technora HMA (high-molecular-aramide). Izbrani materiali zagotavljajo konstantne letalne karakteristike.

Dinamika, eleganca, poudarjena vitkost so glavne posebnosti novega Paratech dizajna. Nov dizajn se tudi lepo sklada s tehnično in funkcionalno uporabo materialov. Najbolj odporen material je tako uporabljen na pravem delu profila, kjer so obremenitve največje. Rezultat je zelo funkcionalen in obenem atraktiven dizajn.

P81 je izdelan v štirih velikostih - XS, SM, ML in L. Posebnost je razmah v startni teži med SM in ML velikostih, saj je manjša kot običajno. Večina pilotov spada v ti dve velikosti in Paratech jim s tem ponuja več izbire. Tisti, ki niste najbolj "našpičeni" in letite raje v šibkejših pogojih, lahko izberete ML velikost. Za tiste, ki ste bolj dinamični in ste bolj doma v močnih pogojih, pa je prava izbira velikost SM.

PARATECH peace of mind

Pripravil: Klavdij Rakušček



## PREDSTAVITEV KORTEL DESIGN

# Adrenalinbase in Kortel

Konec prejšnjega leta sva se z Andrejem odpeljala na obisk k Jean-Noelu Itzsteinu v Chamonix. Jean-Noel je naš dolgoletni prijatelj in poslovni partner. V devetdesetih letih prejšnjega stoletja je sodeloval z legendarnim Patrickom de Gayardonom in se pri njem navdušil za letenje z wing suitom (WS). Kot BASE WS pilot sodi danes skupaj z Robertom Pečnikom v sam svetovni vrh.

Jean-Noel v svojem podjetju Adrenalinbase razvija in izdeluje BASE padalske nahrbtnike, ki jih skupaj z našimi padali zelo uspešno prodaja v Franciji, Evropi in tudi po drugih kontinentih.

Z izdelavo nahrbtnikov je začel v domači garaži, potem pa je proizvodnjo preselil v Kortel Design, ki je 30 km oddaljen od Chamonixa.

Kortel Design vam je verjetno poznan. Brata Valiča sta sodelovala z njim, Denis Cortella, ki je podjetje ustanovil, je bil trikratni francoski prvak v jadralnem padalstvu, letel in tekmoval je tudi v Sloveniji in pozna naše pilote. Denisov sodelavec je Max Jeanpierre, ki je leta 2005 zmagal v svetovnem pokalu.

Delavnica je v dolini ob vznožju Mont Blanca, ki jo na obeh straneh obdajajo navpične stene. Dostop do BASE odskočišč ali vzletišč je po cesti z avtomobilom, potem pa te čaka od deset minut do štiri ure hoje glede na to, kako dolgo in kako daleč želiš leteti.

Jean-Noel se ob lepem vremenu zjutraj sprehodi do enega od vzletišč, odleti z WS preko doline in pristane blizu poslopja Kortel Designa. Tako se začne njegov delovni dan.

Zaradi novozapadlega snega smo izbrali najkrajšo pot. Andrej je skočil s "track" hlačami in jakno in po desetih sekundah odprl padalo, z Jean-Noelom sva več kot pol minute letela v paru z WS preko doline.

Po pristanku smo odnesli našo BASE opremo v Kortel Design. V delavnici izdelujejo sisteme vezi za Adrenalinbase ter razvijajo nove modele sedežev za jadralna padala, serijska proizvodnja pa

je pri Ginu v Južni Koreji in na Kitajskem.

Z Andrejem sva se zapletla v pogovor z Maxom, ki nama je pokazal najnovejše modele sedežev za jadralna padala. Udobno sem se namestil v tekmovalni sedež, Max mi je razložil in pokazal vse možne nastavitve vezi, ki omogočijo res udoben položaj telesa in kontrolo nad padalom. Posebno mi je bila všeč toga podpora hrbta, ki pride do pravega izraza po dolgoletnem preletu.

Razvoj jadralnih padal je od začetkov v osemdesetih letih do danes presegel vsa pričakovanja, za razvoj sedežev pa lahko rečemo, da ni sledil padalom.

Večina pilotov izbira sedeže glede na znamko, zunanji izgled, varnost, uporabljene materiale in seveda ceno. Glede udobnosti je tako kot z avtomobilskimi sedeži: v začetku je pomembno samo, da se pelješ, potem sta ti pomembna tip in znamka avtomobila, ko pa enkrat sedeš v kakšen udoben Recaro, spoznaš, da je lahko vožnja z avtomobilom v takem sedežu tudi udobna, pri dinamični vožnji si v boljšem stiku z avtomobilom in avto bolje obvladuješ.

Sedeže za jadralna padala izdelujejo v nekaj velikostih (S,M,L in morda še XL), skydiving in BASE sistemi vezi in WS pa so narejeni po točnih merah uporabnika, v nasprotnem primeru je uporaba tovrstne opreme neudobna in celo nevarna. Zato je razvoj novih padalskih sedežev za različno uporabo zelo zahteven. Pri Kortelu sloni razvoj na dolgoletnih izkušnjah in znanju Denisa in Maxa ter željah in zahtevah pilotov. V veliko pomoč pri konstruiranju jim je tudi CAD program za izdelavo krovjev različnih velikosti.

Z Andrejem sva si kupila Kanibal Race. Z njim sem pred časom letel na Lijaku. Termika je bila za zimski čas bolj pomladanska, temperature polarne. Noge in telo so bili na toplem, o ugodnem položaju v kokonu nisem razmišljal, po desetih minutah letenja se mi je zanohtalo v debelih rokavicah ...

Pripravil: Stane Krajnc

**SOL**  
PARAGLIDERS

**Prymus 3**  
**Ellus 3**  
**Synergy 3**  
**Torck**  
**Tracer 2010**  
**Super Sonic**  
**Koala**  
**Kangaroo 2**



www.paragliders.si

RAIL  
Aero Kluge

NOVA

RAIL  
Aero Kluge

**Prion EN A**  
**Ion EN B**  
**Oryx EN B (gorsko)**  
**Mentor EN B**  
**Factor EN C**  
**Triton EN D**  
**Ibex (gorsko)**  
**Jamboo (tandem)**  
**RR Rolling**  
**RR Matrix**  
**RR Radix**

**JOC SENICA**  
**041 504 716**

**MISTY DULE**  
**031 304 543**

**NOVA**  
**www.nova-wings.si**

# Novice

Matej Belčič

## Aeros

je za sezono 2010 pripravil rekreativno padalo Style 2 (EN B). Izbor velikosti je velik, od 23m<sup>2</sup> do 36m<sup>2</sup>. Pravijo, da je zelo stabilno pri polni hitrosti, ki je 16 km/h večja od tiste na trimu. ([www.aeros.com.ua](http://www.aeros.com.ua))

## Airwave

Wave 2 je novo rekreativno padalo (EN B, LTF 1-2) in se pri tem proizvajalcu uvršča med modela Gecko in Sport 4. Uporabili so "Auto Stable" profil, ki skrbi, da je kupola tam, kjer mora biti. Obliko kupole so optimizirali s pomočjo fotogrametrije. Nov je tudi FR5, padalo odprtega razreda. V primerjavi s predhodnikom ima več celic (81) in precej spremenjen razpored vrvic. Tako je padalo zmogljivejše, ni pa več mogoče narediti B-stalla in ušes. Sistem trimov omogoča, da padalo pospeši za 13 km/h, do le malenkost manj kot 70 km/h. ([www.airwave.aero](http://www.airwave.aero))

## Esape

je francoski proizvajalec padal. Končali so z razvojem tekmovalnega padala S<sup>2</sup>Max 2010. Uporabljajo ga tudi kot osnovo za razvoj novih padal. Namenjeno je izkušenim pilotom, ki letno naletijo več kot 150 ur. Ima samo obremenitveni test. Model Peace (EN B, LTF 1-2) premore drsno razmerje blizu 9 in največjo hitrost 50 km/h. ([www.skp-gliders.com](http://www.skp-gliders.com))

## Go-Pro

mini kamera Helmet Hero za snemanje filmov ali fotografij je namenjena za pritrditev na čelado. Omogoča snemanje v resoluciji 1080p (1920 x 1080). Je majhna, čeprav je ohišje zaradi vgrajenih močnejših baterij (litijske 1100 maH) nekoliko debelejša kot pri starejšem modelu. Kot snemanja 170 stopinj ostaja enak. Kamera lahko hkrati snema fotografije in video. ([xcshop.com](http://xcshop.com))

## Icaro 2000

sončna očala lahko uporabiti tako za letenje, kot pri drugih športih. Okvir iz polikarbonatov je prevlečen z gumo in je dovolj upogljiv da ga ne ovira čelada, nastavek za nos pa skrbi za čvrst oprijem. Rjavkasta stekla omogočajo dobro vidljivost, tudi v slabših pogojih. ([www.icaro2000.com](http://www.icaro2000.com))

## Ozone

pripravlja nov model odprtega razreda R10. Bilo bi ga naj lažje leteti kot R09, po zmogljivostih pa je blizu razvpitemu BBHPP (BaBy High Performance Paraglider). Izkušenim pilotom bo na voljo pred PWC sezono 2010. Začeli so izdelovati Buzz Z3 (EN B). Želeli so ga uvrstiti v sredino EN B kategorije in izboljšati planiranje, udobje in vrtenje v stebrih. ([www.flyozone.com](http://www.flyozone.com))

## ITV

popularno speed riding padalo Pil Pit je dobilo naslednika Pil Pit2. Za boljši pospešek na tleh, so nekoliko spremenili zadnji rob kupole. Padalo dobite v velikostih od 8 do 16m<sup>2</sup> po lanskih cenah. Izboljšali so tudi kombiniran nahrbtnik / sedež. ([www.itv.fr](http://www.itv.fr))

## Lintvar

Je objavil katalog opreme, ki jo lahko kupite. Poleg tega vam njihov testni center tudi posodi opremo za preizkus. ([www.lintvar.si](http://www.lintvar.si))

## Nervures

LOL je lahko, kompaktno padalo, ki lahko s pomočjo trimov postane speed riding padalo. Ima kratke vrvice in je brez pospeševalca. Ima certifikat EN B. Pravijo da je pri zgornji obremenitvi 90 kg precej bolj dinamično, kot pri minimalni (60 kg). Modularni sedež Fusion v osnovi tehta 1 kg. S pomočjo dodatkov pa je primeren tako za gorsko letenje, prelete, vol bivouac ali letenje s tandemom. ([www.nervures.com](http://www.nervures.com))

## Naviter

ki ga poznamo po programu SeeYou, se je zaradi velikega povpraševanja odločil izdelati navigacijsko napravo. Poimenovali so jo Oudie. Tudi na njej teče SeeYou, od drugih podobnih naprav pa se loči po tem, da nudi osnovne funkcije, ki jih potrebujejo jadralni piloti. Dobiti jo bo mogoče konec prvega četrtletja 2010, v Evropi pa bo prvič predstavljena 6. februarja na OLC-Alps Symposium v Zell am See, Avstrija. ([www.naviter.si](http://www.naviter.si))



Aeros Style2



Skp-gliders SMax2010



Sky Country MyStiC2



## Nova

je za slovenske pilote organizirala on-line tekmovanje XC Challenge. Sodelujejo lahko vsi slovenski piloti, ki letijo padala firme Nova. Nagrade so privlačne, kot tudi nova spletna stran. ([www.nova-wings.si](http://www.nova-wings.si))

## Aircross

Nemški proizvajalec je izdelal njihovo prvo LTF 1-2 / EN B padalo, U-Fly. Lahko ga je štartati, izjemno planira in je primerno za pilote, ki bi želeli biti med XC preleti na vrhunskem padalu kar se da sproščeni. ([www.aircross.eu](http://www.aircross.eu))

## OLC Slovenija

Ljubitelje statistike boste tukaj našli vse kar vas zanima. Kdo ima največ kilometrov, ur, poletov, ... Mimogrede: najpogostejše ime med jadralnimi padalci v Sloveniji je Andrej. Druga pogosta pa: Igor, Janez, Jože, Matej, Primož, Rok, Tomaž in Uroš. Ampak tega ne boste našli tam. ([www.bogvetra.com](http://www.bogvetra.com))

## Gradient

Golden3 je pridobil certifikat EN B. Oblikovan je popolnoma na novo in posebej so bili pozorni na to, da daje pilotu čim več informacij. Dobite ga v petih velikostih. Tandem BiGolden2 s kvadratur 38m<sup>2</sup> je opravil teste in pridobil enak certifikat kot večji (42m<sup>2</sup>) brat (EN C / LTF 2). Direktor in oblikovalec Ondrej Dupal pravi, da ga bodo imeli najraje profesionalni piloti. ([www.gradient.cx](http://www.gradient.cx))

## Digifly

Leonardo Plus je cenejši, kombiniran instrument. Za tekmovanja ni primeren, ker mu manjkajo ustrezne opcije, če pa jih boste potrebovali lahko ustrezno programsko opremo snamete (in kupite) z njihove spletne strani. ([www.digifly.com](http://www.digifly.com))

## Paratech

je na tandemu PBi6 izboljšal že tako dobre lastnosti predhodnika. Tako bo manj tekanja na štartu, učinkovit "flare" pa omogoča lažje pristajanje. Veseli ga bodo tako rekreativci, kot profesionalni piloti. Dobite ga v dveh velikostih in treh barvnih kombinacijah. Tistim, ki gredo do vzletišča radi peš, ponujajo lahek P45 Light. Posebej izbrani materiali mu dajejo trpežnost in vse druge potrebne lastnosti. ([www.paratech.ch](http://www.paratech.ch))

## Pro Design

tandem Amiga (očitno že zmanjkuje imen) je trenutno "na izpitih" pri DHV in EN. Pri oblikovanju je pomagalo več pilotov tandemov. Karakteristike bo obdržalo tudi po več tisoč poletih. Razpon teže je od 120-220 kg. Predvsem je namenjen profesionalcem. ([www.pro-design.at](http://www.pro-design.at))

## Sky

Atis 3 je tudi na certificiranju (EN B) in to vse štiri velikosti. Z značilnim Sky občutkom pri upravljanju, boste uživali tudi na dolgih poletih. Čeprav se ga ne da primerjati z Atisom 2, upajo, da bo prav tako priljubljen. ([www.sky-cz.com](http://www.sky-cz.com))

## Sky Country

Pri ukrajinskem proizvajalcu so bili prijetno presenečeni, ko je MyStiC2, velikost 26, pridobil test EN C. Pričakovali so EN D. Pravijo, da je to nov mejnik pri visoko zmogljivih padalih. Padalo je odličen izbor za ambiciozne XC in tekmovalne pilote. ([www.sky-country.com](http://www.sky-country.com))

## Skyline

Falcon (ENB, LTF 1-2) ima inovativno zasnovan prednji rob kupole, v katerem so najlonske palčke, ojačitev iz mylarja pa skorajda ni. To mu omogoča odlične karakteristike pri vzletu, novi profil pa dobre lastnosti pri letenju. ([www.skyline-flightgear.de](http://www.skyline-flightgear.de))

## Skywalk

pravi da je Chili2 (LTF 1-2, EN B) s tremi linijami vrvic sanjski stroj. Vitkost 5,65 mu omogoča lastnosti, ki so edinstvene v tem razredu. Namenjen je XC pilotom, ki si želijo zmogljivosti, udobja in varnosti. Torej vsem. ([www.skywalk.org](http://www.skywalk.org))

## Women's PG Open 2010

Za prvo žensko, odprto jadralno-padalsko tekmovanje so že določili kraj in datum. Potekalo bo v španskem Agerju od 21-28 avgusta 2010. Tekmovanje je primerno za vse pilotke, saj je organizator dal poudarek varnosti in druženju. Torej Bernarde, Brigitte, Jasmine, Karmen, Katarine, Ljudmile, Maje, Marjane, Mojce, Nine, Nocole, Slavke, Tanike in druge, pripravite se.

(<http://www.womenspgopen.org>)



Gradient Golden3



Sky Atis3



IZ NAŠIH DRUŠTEV

# DPL IKAR Slovenj Gradec

Zima je vse bližje in s tem tudi mrz, sneg in slabo vreme. Zato smo se člani Društva za prosto letenje IKAR Slovenj Gradec odločili, da se za lep zaključek padalske sezone dobimo in v sproščenem vzdušju kakšno rečemo. Seveda pa padal tudi po uradnem zaključku sezone ne bomo čisto pospravili in najbolj vneti bomo tudi pozimi kljub mrazu in snegu vztrajali na Rahtelu.

Ves teden je bila najbolj oblegana stran na internetu, saj je letos zelo težko najti lep in sončen vikend, še posebej zdaj jeseni. Na začetku tedna je bila vremenska napoved obetavna, a kaj, ko se je spreminjala iz dneva v dan. Tako smo v soboto dočakali dež. Padalci smo res navajeni vsega hudega, zato nam vreme ni vzelo poguma in smo se srečanja udeležili v velikem številu. Da pa se nam razpoloženje ni pokvarilo in mrz ni zlezel do kosti, je poskrbel naš Rok. Zakuhal je prav vsako vino, ki mu je prišlo pod roke, in tako skrbel, da je bilo vedno dovolj vročega "zakuhančka". Za hrano pa je poskrbel Jernej, ki je sicer zmajar in zraven še dober kuhar. Skuhal nam je takšen golaž, da ga bi še angelčki jedli. Teknil je tudi nam.

Vsi pa smo se držali načela, da nas ne sme nič presenetiti in nas tudi ni. Vztrajali smo

do trde teme in tako kljub slabemu vremenu preživeli prav prijeten dan. Prav lepo vas pozdravljamo koroški padalci.

Marina Globočnik  
DPL IKAR Slovenj Grade



*V mesecu oktobru pa je praznoval svoj 70. rojstni dan naš dolgoletni član Ivan. Rodil se je 30. oktobra 1939 v Radušah. S padalstvom se je začel ukvarjati že leta 1993 in od takrat je aktiven član Društva za prosto letenje IKAR Slovenj Gradec. Dolga leta je bil blagajnik in tako je skrbel za finančno stanje kluba. Kljub svojim letom je še vedno zelo aktiven padalec. Vsem nam mlajšim daje pozitivno energijo in veselje do letenja. Vedno je dobre volje in pripravljen pomagati s svojimi dolgoletnimi izkušnjami prav vsakemu.*

*Okrogla obletnica je neka prelomnica v življenju, posebno še, če je tako visoka.*

*Dragi Ivan!*

*Kaj naj ti rečemo ob tvojem rojstnem dnevu? Doživljaj še naslednje rojstne dneve še z večjo mero veselja in naj jih bo čim več. Izkoristi vsak dan, ki prihaja. Izkoristi ga zase, za svojo družino, za prijatelje. Ne pozabi pa tudi na nas - svoje padalske kolege. Ko se boš nekoč oziral nazaj, boš z zadovoljstvom lahko rekel: "Zadovoljen sem s prehojeno potjo."*

*Padalci DPL IKAR Slovenj Gradec*





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



## Kanibal Race

*harness that fits all pilots*



Atair d.o.o.  
Partizanska cesta 9a  
4220, Škofja Loka  
tel: 04 512 65 65

[www.basetroll.com](http://www.basetroll.com)  
info:andrej@basetroll.com

# SERVICE



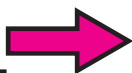
## Uradno zastopstvo

Za jadralna padala SOL  
info na:

<http://www.solsports.com.br/>  
<http://www.solparagliders.com.br/>



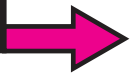
# FAST



**Šola letenja z jadralnimi padali in tandemski poleti**

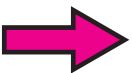
**Jadralna, reševalna padala in sedeži**

**SPEADY ekstremno lahka rezerva**



**Dodatna oprema**

>>Instrumenti BRÄUNIGER  
>>Čelade Charly  
>>Rokavice in druga oblačila



**Hitri servis opreme do 48 ur**

**Merjenje poroznosti in drugi tehnični pregledi jadrlnih padal**

**Prelaganje rezerv za skupine in posameznike.**

