

IKAD

INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE

INAH

april 2021



Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

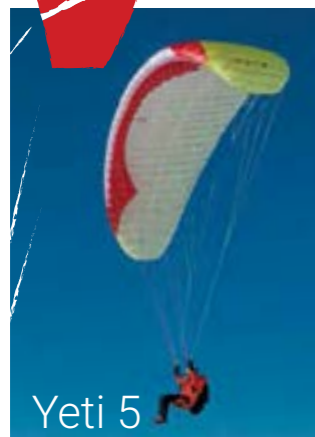
Dream. Touch. Believe.

Novi lahki materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.



GIN

Jadralna padala



Yeti 5

Vsestransko padalo za turno letenje, jadranje in sproščene prelete.



Atlas 2

Zaupanja vredno rekreativno padalo s potencialom za dolge prelete.



Camino

Lahko padalo z velikimi preletaškimi apetiti.



Yeti tandem 3

Za letalne dogodivščine v dobri družbi.

Sedeži



Yeti Convertible 2
Ultralahki obrnljivi sedež/nahrbtnik.



Verso 3
Udobje, varnost in priročnost v kompaktnem ter lahkem paketu.



Genie Lite 3
Lahki zaprti sedež za brezkompromisno udobje na dolgih preletih.



Safari
Ujemajoča sedeža za pilota in potnika v tandemu.

Velika izbira opreme



Yeti UL
Izjemno lahko rezervno padalo; veliko varnosti v minimalnem paketu. Novost: minimalni Yeti UL kontejner.



ogrevane Rokavice
Dobra izbira rokavic za prosto letenje. Tudi z ogrevanjem.



Kompresijska concertina
Lahka vreča za hitro, preprosto in kompaktno pakiranje.



Hitri nahrbtnik
Hitro zlaganje in enostavno prenašanje.

Oprema za hike & fly, rekreativne pilote, zagrizene preletaše in tandemaše ...

stenar.si

040 153 490 (Gašper Prevc)

KAZALO

IKAR | april 2021

ZVEZA ZA PROSTO LETENJE SLOVENIJE

5



FOTO NATEČAJ

11



XC LIGA
Avtorja: Primož Suša & Tilen Ceglar

18



INTERVJU: SILVO BABIČ
Avtor: Gašper Prevc

29



I DE FRÜSCHE SCHWIIZER LUFT (NA SVEŽEM ŠVICARSKEM ZRAKU)
Avtorica: Maruša Grešak

44



PATPAD -AIMING ZERO
Avtor: Lucijan Korošec

48



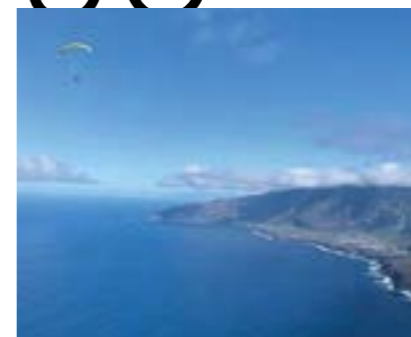
SEEU YOU CLOUD
Avtor: Marcus King
Prevod: Veronika Štampfl

50



VZLETIŠČE LIJAK
Avtor: Nejc Deželak

58



AKRO TRIP
Avtor: Jernej Marčič

IKAR, INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE, april 2021
Odgovorna urednica: Mojca Pišek
Oblikovanje: Tina Červan
Izdajatelj: ZPLS - Zveza za prosto letenje Slovenije
Avtor fotografije na naslovnici: Ambrož Mikelj
Pilot: Jernej Marčič / Jerry
Lokacija: El Hiero
Tisk: Tiskarna GRAFIKA SOČA, d.o.o.
Naklada: 1220 izvodov

KAZALO

Avtorica: Mojca Pišek

JUTRO PO POMLADI MI DIŠI

Se spomnite mrzlih zimskih juter in kratkih dni? Pa prihoda novega leta, ki je zame vedno znova prijetno doživetje predvsem zaradi dejstva, ker se zavedam, da se bodo dnevi počasi začeli daljšati in da bo svetloba kaj kmalu premagala temo. Potem pa pride pomlad, cvetoč letni čas, ki ga obožuje vsak prosti letalec. Letni čas, ki se ga veselimo in nanj čakamo vse leto.

In tako se je tudi letos zgodil opevani april in z njim na žalost tudi prepoved letenja. Pandemija je prinesla v naša življenja številne spremembe, dotaknila se je tudi nas, prostih letalcev. Že drugo pomlad zapored nam kroji letenje in vsakemu od nas nasploh življenje.

Pomlad je prečudovit letni čas, ki ga čakamo vse leto. Že tisto novoletno jutro obeta spremembe. Pa ne zaradi novoletnih zaobljub, marveč zato, ker se dan začne počasi daljšati, sonce postaja močnejše in vemo, da je pomlad že za vogalom, le malo še moramo stisniti. In ko končno pride, je prav, da se ji poklonimo. Z lepimi dejanji, z lepimi besedami in z upanjem, da nam bo vsako leto postregla s tistimi dnevi, ki nas osrečujejo in nam omogočijo, da se lažje prebijemo skozi vsakdan. Zato je ne izkoriščajmo za medsebojna obračunavanja, ki so nemalokrat posledica načina letenja enih ali drugih in letos ni nič drugače. Če je bila v preteklih letih pogosto jabolko spora kršitev višin, se je letos pač našlo nekaj drugega. Vedno se lahko nekaj najde, da polnimo socialna omrežja. Kaj je prav in kaj narobe – o tem ne bom. Še enkrat lahko povem le to, da vedno znova rabimo le kanček razumevanja in strpnosti. To ne bi smel biti problem, saj so to vrednote s katerimi se prosti letalci radi hvalimo, da nas odlikujejo. Večkrat slišim koga reči, da so mu soletalci kot bratje in sestre. Tudi sama sem včasih rada rekla, da je Donačka gora moj drugi dom, Tone in Nikolaj pa moja angela varuha. Eni so vzletiščem dejali kar mati npr. mati Lisca in dostikrat slišimo, da smo prosti letalci ena velika družina. Naj bo temu res tako.

Tukaj pišem zgolj kot jadrnalna padalka, pa še to taka, ki trenutno ne leti. Zato vsekakor nisem v poziciji, da pametujem. Lahko rečem le eno. Dajte si enkrat obujate tuje čevlje in vsaj eno pomlad poskušajte razumeti tiste, ki nekaj počnejo drugače od vas. Kolegi, prosti letalci, nismo tu zato, da kaznujemo, niti zato, da sodimo drugim prostim letalcem. In če že, sigurno ne po socialnih omrežjih in drugih medijih. Veste, jaz verjamem, da vsak od nas da od sebe največ kolikor zmore in da noben noče nič slabega. Vsak pač stvari počne na način kot najbolje zna.

In če boste kdaj menili, da sem kaj naredila narobe ali pa tudi prav. Pokličite me. Povejte mi v obraz. Očitane preko različnih internetnih virov še nikoli ni prineslo nekih pametnih rezultatov. Socialna omrežja nam dajejo le lažen občutek, da smo nekaj naredili v pravi smeri, dajejo nam občutek, da smo povezani, da smo nasproti mislečemu dobro povedali kaj si o njem mislimo. Na koncu pa ostajamo daleč drug od drugega, pa naj si bomo na istem ali pa na nasprotnem bregu, razdalja se zaradi njih le še povečuje.

Upam, da vas v tem prečudovitem letnem času po imenu pomlad še uspem srečati na kakem vzletišču in ne le na socialnih omrežjih. Pogrešam vaše nasmejane obraze in humorno noto, ki je bila včasih sopotnica vsake letalne odprave.

Kot urednica Ikarja sem neizmerno vesela, da ste se tako številno odzvali s svojimi prispevki in na ta način meni in še mnogim drugim omogočili stik z dejavnostjo, ki mnogim od nas polni dušo in srce in za katero iskreno verjamem, da lahko ljudi predvsem povezuje in nikakor razdružuje.

Vem, da se trenutno nahajamo v obdobju, za katerega si nobeden od nas ni mislil, da se bo kdaj zgodilo in da smo vsi že malo naveličani vsega, a ravno v takih trenutkih naj bo prosto letalstvo in prijatelji, ki jih na tem področju imamo, nekaj, kar nas popelje skozi drugačen vsakdan.

In na koncu naj vam še z veseljem povem, da vas bo revija Ikar v tem letu razveselila še dvakrat. Zahvala gre ZPLS in vsem vam, ki pomagate pri soustvarjanju naše revije. Zelo se že veselim vaših prispevkov.

Avtor: Bojan Žižmond,
predsednik ZPLS

PTICE, NAŠI PROFESORJI IN PRIJATELJI

Ta članek želim nameniti našim soletalcem, s katerimi si delimo nebo.

Že od tistega prvega dne spomladi leta 1996, ko sem začel spoznavati ta naš čudoviti šport, sem prišel v stik tudi z njimi – našimi profesorji. Začel sem jih občudovati in spoštovati, postali so moji prijatelji. V zraku vedno oprezam za njimi.

Vsako bližnje srečanje z njimi mi je v veliko veselje, še posebej ko vrtimo isti termični steber. Včasih se sprašujem, kaj si oni mislijo o nas. Primorci bi rekli »ma kšna mona ti je dala ta krila?«

V našem zračnem prostoru se prosti letalci velikokrat srečamo s pticami kot so gosi, žerjavi ter jastrebi, ki se selijo preko naših krajev.

V vseh teh letih nisem nikdar imel občutka, da jih strašimo ali kako drugače ogrožamo. To potrjujejo tudi večletna opazovanja (monitoringi) vpliva našega športa na ptice, ki jih izvajajo razna društva za zaščito ptic po Evropi. Elaborat nemškega združenja za zaščito ptic vzletišča Blättersberg, ki obsega 25 strani, smo na ZPLS dali uradno prevesti. Tako lahko našim strokovnim osebam na Zavodih za varstvo narave dokažemo, da res ni pretirane skrbi za omejevanje našega letenja na območjih, kjer si s temi pticami enakopravno delimo nebo brez hrupa, izpušnih plinov in lovskih pušk. Elaborat lahko dobite na naši spletni strani (www.sffa.org).

Kot predsednik ZPLS sem si zadal nalogo, da raziščem, kako pri nas te zadeve potekajo, zato sem se dogovoril za sestanek na sedežu Društva za opazovanje in preučevanje ptic Slovenije (DOPPS). Tam sem se sestel z gospodom Primožem Kmeclom. Po prvem spoznavanju sva prišla do skupne ugotovitve, da smo ljubitelji in opazovalci ptic tako mi padalci, kot tudi ptičarji. Mogoče smo mi bolj privilegirani, saj jih opazujemo v njihovem naravnem elementu. Spraševal sem ga, kako lahko DOPPS omejuje naš šport z omejevanjem letenja, oziroma vzletanja zaradi zaščite ptic, čeprav študija opazovanja v

Nemčiji tega ne potrjuje. Razložil mi je, da njihova naloga nikakor ni omejevati, saj za to niso pristojni. Glede na zahtevo lokalnega Zavoda za varstvo narave, DOPPS opiše obstoječe stanje v naravi na primer, kje gnezdi kakšen jastreb, sokol, kanja ... Kljub predložitvi nemške študije, ki je bila izvajana v zaporedju petih let, se lokalni zavodi za varstvo narave samovoljno odločajo, kje se ne sme vzletati oz. leteti in ti nam tudi prepovedujejo organizirati tekme na Lijaku ali registrirati vzletišče na Čavnu in drugje. Torej brez stvarnega razloga posameznik izda odredbo, čeprav nima za to nobenih pravih argumentov, niti najbrž ni napisal nobenega doktorata ali drugega strokovnega dela v povezavi s tem. V upanju, da bi se v bodoče na tem področju kaj spremenilo na bolje, mi je gospod Kmecl predlagal, da bo poskušal zagnati projekt opazovanja ptic v povezavi z našim športom za celo Slovenijo. Tako bi v prihodnje resnično lahko pridobili verodostojne meritve, vendar dvomim, da bi za Slovenijo bile tako zelo specifične. Spoštujem gesto pripravljenosti DOPPS-a za izvedbo takega opazovanja. Upajmo, da bodo prišli do podobnih rezultatov kot v Nemčiji. Do naše narave bodimo spoštljivi. Tako bo tudi narava vračala nam in našim zanamcem. Človek je v zadnjem stoletju naš planet že preveč uničil.

Dobro se z dobrim vrača. (p.p)



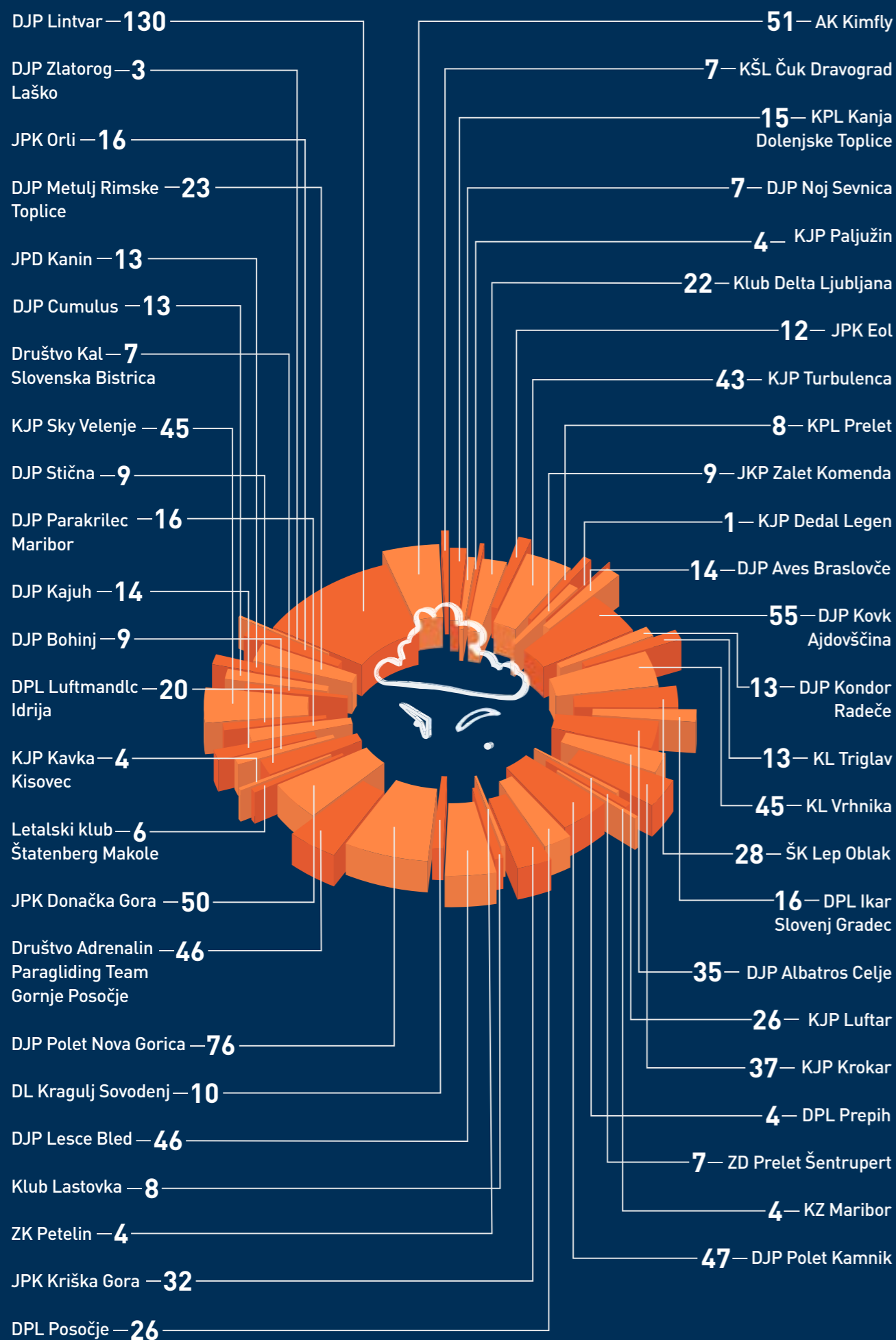


FOTO NATEČAJ

Vabimo vas k sodelovanju na foto natečaju povezanim s prostim letenjem (JP ali JZ).

Pravila foto natečaja so sledeča:

1. Tema je poljubna, seveda povezana s prostim letenjem (JP ali JZ).
2. Vsak pilot lahko pošlje samo eno fotografijo.
3. Tri najboljše fotografije bodo nagrajene.

1. nagrada:
BigOpenSky koledar 2022 in vetrna vreča SkyGuru,

2. in 3. nagrada:
BigOpenSky koledar 2022.

Nagrade bodo podeljene, če bo na natečaj prispelo vsaj 30 fotografij.

4. Avtor dovoli objavo nagrajene fotografije v decembrski številki revije Ikar, avtor bo naveden. Fotografije ne bodo uporabljene za noben drug namen.

5. Pošiljatelj fotografije zagotavlja, da je njen avtor.

6. Če bomo ugotovili, da kdo krši pravila, bo njegova fotografija izločena.

7. Žirija, sestavljena iz treh članov, bo izbrala najboljše tri fotografije. Odločitev bo dokončna, pritožbe ne bodo mogoče.

8. Fotografije naj bodo realistične, obdelane zmerno, brez podpisov ali drugih "watermark-ov".

9. Velikost fotografije naj bo vsaj 4000px po daljši stranici, format 3:2 ali 16:9, format .jpg.

10. Fotografije, ki ne bodo ustrezale tehnični specifikaciji bodo izločene.

11. Fotografijo naložiš kamor hočeš, na e-poštni naslov ikar@bigopensky.com pošlješ samo povezavo do fotografije.

12. Zadnji dan za sodelovanje v natečaju je: 15. 10. 2021.



Avtor: Srečko Jošt

TEKMOVANJA V TOČNOSTI PRISTAJANJA V 2021



◀ Padalec obvisel 50 m visoko na nosilni jeklenici tovarne žičnice

▲ Komunikacija s skupino reševalcev na zgornjem stebru

Fotografije so posneli člani GRS Kranj med reševalno akcijo.

▶ Kontrolirano spuščanje padalca z vrvjo

▲ Zaključni spust reševalca s tovarne žičnice

Avtorica : Vida Potočnik

ZAHVALA

Sem žena padalca, ki se je dne 25. 3. 2021, z veliko sreče in s pomočjo dobrih ljudi, domov vrnil brez poškodb. Takrat se je namreč med letom z jadralnim padalom zapletel v jeklenico tovarne žičnice, ki je speljana na hrib Kališče. Še danes, tedne po nesreči, v sebi čutim nemir in napetost. Na to, kaj pa je doživljal in občutil mož, viseč na jeklenici par ur, čakajoč kdaj bo zgrmel po pobočju in pri tem izgubil življenje, pa sploh ne smem pomisliti.

Zato se iz srca zahvaljujem vsem padalcem, ki ste takoj sprožili reševalno akcijo.

Ne najdem besed, ki bi opisale mojo hvaležnost gorskim reševalcem iz Kranja, ki ste s svojo požrtvovalnostjo, strokovnostjo ter znanjem ukrepali, vsak po svojih močeh tako, da ni prišlo do tragedije.

Gabiju, Mitji, Mihi in Danilu, ter vsem ostalim, ki ste mu v najtežjih trenutkih nudili pomoč, tako z nasveti, spodbudnimi besedami in dejanji, ter ga pripeljali domov, iskrena hvala.

Na koncu pa zahvala še vsem, ki ste se po tem dogodku angažirali, z namenom označitve lokacij žičnic, sedežnic in vlečnic v Sloveniji, da bi s tem prispevali k zmanjšanju tovrstnih nesreč.

Še enkrat **HVALA VSEM** in lepo pozdravljeni.

Vida in Karl Potočnik



11. Svetovno prvenstvo v točnosti pristajanja

7. - 16. 10. 2021
Prilep (Makedonija)

Državno prvenstvo
<https://djp-aves.si/pgadobrovlje-open-2021>

18. - 19. 9. 2021
Dobrovlje - Braslovče

Svetovni pokal
<https://www.pgawc.org>

29. 7. - 1. 8. 2021
Niška Banja (Srbija)

26. - 29. 8. 2021
Alanya (Turčija)

23. - 27. 9. 2021
Sumedang (Indonezija)

28. - 31. 10. 2021
Sopot (Bolgarija)

Evropski pokal
<http://pgaec.org/tour>

14. - 16. 5. 2021
Mavrovo (Makedonija)

4. - 6. 6. 2021
Alanya (Turčija)

20. - 22. 8. 2021
Beskydy (Češka)

24. - 26. 9. 2021
Radoboj (Hrvaška)

1. - 3. 10. 2021
Prilep (Makedonija)





Foto: Damjan Adam



Foto: Damjan Adam



Foto: Mojca Pišek

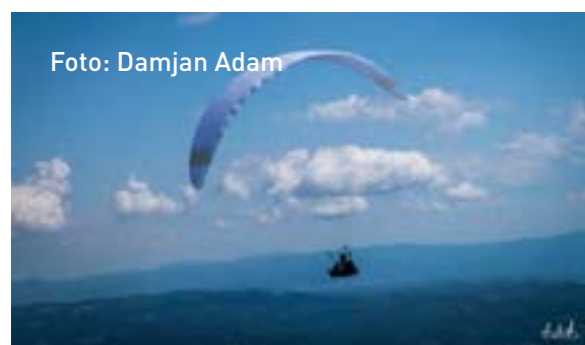


Foto: Damjan Adam

Avtor: Anže Pristov

TEKMOVANJA LIGA PRELETI 2021

Ali bo letošnja liga, koronska, pokoronska ali pa končno normalna, je bilo glavno vprašanje, ko smo skupaj z Mihom in Dušanom v začetku leta potrjevali koledar za 2021. Vsi optimistični smo potrdili pretežno pomladanski koledar, ki pa, kot je sedaj že jasno, ne bo šel skozi čisto po planu. O razlogih mislim, da ni potrebno pisati...

Liga v preletih 2021 naj bi se začela konec marca s tekmo na Lisci, nadaljevala na Gorenjskem z Dobrčo in Gozdom, in se za kratek čas preselila v Posočje na Adrenalin Open. Takšen naj bi bil pomladanski del, ki

bi ga poleti nadaljevali z tekmo državnega prvenstva na Krvavcu, sledila pa bi še tekma v sklopu tradicionalne ParaLisce v začetku avgusta.

Takole nekako smo si zamislili koledar tekmovanj za letošnjo preletaško ligo, ki pa ga na žalost že kroji korona.

Kakorkoli, ostajamo optimisti z rezervnimi termini in odločnostjo, da izpeljemo vse zastavljene tekme! Več o ligi na <https://lzs-zveza.si/> in <https://comps.sjfa.org/>, točni datumi pa v spodnjem koledarju!

APRIL

16. 04. – 18. 04. 2021

LISCA OPEN 2021

APRIL

24. 04. – 27. 04. 2021

KL TRIGLAV OPEN

APRIL / MAJ

30. 04. – 05. 05. 2021

**ADRENALIN
CUP 2021**

MAJ

14. 05. – 16. 05. 2021

**DOBRČA OPEN
2021**

JULIJ

03. 07. – 09. 07. 2021

**SLOVENIAN
OPEN 2021**

JULIJ







03. 07. – 09. 07. 2021

**METULJMANIA
OPEN 2021**

Namesti brezplačno aplikacijo
SeeYou Navigator in si s SeeYou naročnino
omogoči dostop do vseh funkcij



www.SeeYou.Cloud

-  Navigacija
-  Načrtovalec letov
-  Knjižica letenja
-  Analiziraj in deli
-  Integriraj vremenske napovedi
-  Poveži svoje naprave



naviTer
Enabling pilot excellence.



Avtor: Dušan Durkovič (MistyDule), Selektor

MLADINSKA REPREZENTANCA

V PRELETIH Z JADRALNIMI PADALI 2021

Vsako leto se mladinska reprezentanca osveži s kakšnim novim, perspektivnim članom. Po nekaj letih pa pride čas za malo večjo spremembo. Mlada ekipa je povsem prevetrena, sveža ter z veliko pozitivne energije in novega elana. Da jih boste lažje prepoznali, si jih lahko ogledate na tej povezavi: <https://sloparaglidingteam.si/about/talents-of-the-year/>

Pred nami je veliko dela, ampak kot je že pokazala praksa, se z ekipnim duhom marsikaj zmore, predvsem pa se premika meja. Za nekatere pilote bo to zadnja sezona v mladinski reprezentanci, za druge pa prva. Najmlajši član v ekipi ima 19 let in veseli smo, da se je ekipa pomladila. Tokrat nekaj članov prihaja tudi iz Štajerskega dela Slovenije, ki se med seboj povezujejo in niso več le osamljeni jezdec.

S tempom, ki ga imamo, verjamemo, da lahko postanemo konkurenčni tudi Francozom. Le-ti so trenutno močno pred drugimi reprezentancami, saj imajo že v srednji šoli možnost, da se usmerijo v jadralno padalstvo (2 leti), kar jim producira veliko mladih, talentiranih pilotov.

Kaj vse imamo v planu naj ostane še skrivnost. Želje in cilji so visoki. Pogosto se dobimo na treningu, ki se predhodno najavi preko aplikacije telegram:

cije telegram:

<https://t.me/SlovenianParaglidingRaceGroup>

in na katere ste vabljeni tudi vi.

V veliko pomoč so mi "bivši" mladinci, ki so zrasli v odlične pilote in na katere sem zelo ponosen! Skupaj pišemo čudovito zgodbo in žanjemo odlične uspehe.

Seveda, da lahko tako hitro napredujemo, gre velika zahvala tudi našim sponzorjem/donatorjem: Naviter, Stenar.si, Maister Brewery, Jelkin hram, SkySight.io, LZS, Vitla G8 in seveda uredništvu IKARja, ki nas budno spremlja, ter ostalim, ki nas tako ali drugače podpirate HVALA!

Avtor: Primož Suša

XC DRŽAVNO PRVENSTVO

(XC-LIGA.SI)

TOČKOVANJE:

<https://xc-liga.si/pravila>

Štejejo leti v Evropski uniji. Razlog (točka 3).

Štejejo trije leti. Razlog (točka 3) ker je tekmovanje vendarle na državni ravni želimo, da imajo vsi možnost zapolniti vse tri lete, hkrati pa to daje poudarek na kvaliteto in ne kvantiteto.

- Leti preko več točk: faktor 1.
(vse kar ni ploski ali FAI trikotnik)

- Povratek ali „flat“, trikotnik: faktor 1.2
(vse kar ni ploski ali FAI trikotnik)

- FAI trikotnik faktor 1.4
(najkrajša stranica 28% obsega)

<https://seeyou.cloud/xcplanner>

IN ŠE POVABILO....

Avtor: Tilen Ceglar

Komisija za jadralno padalstvo in zmajarstvo pri Letalski Zvezi Slovenije (LZS) je ustanovila novo državno prvenstvo v prostih preletih - www.xc-liga.si. OLC tekmovanja delujejo že od samega začetka spletnih platform za beleženje preletov in so od nekdaj bila ter ostajajo pospeševalec preletaškega letenja. Ne samo v dolžini, ampak tudi v inovativnosti. Postavitev osebnih ciljev za dober prelet s seboj potegnejo veliko. Učenje, treniranje, priprava in izvedba. S tem pridobivamo znanje o vremenu, terenu, taktiki ter pilimo obvladovanje padala v vseh razmerah. In to je tudi namen državnega prvenstva v prostih preletih, ni zgolj tekmovanje, temveč je dodatna motivacija za osebno napredovanje.

NAZAJ H KORENINAM IN NAPREJ V PRIHODNOST

V preteklosti smo dokumentacijo o opravljenem letu skupaj s fotografijami pošiljali Janezu Žibertu. On je čez celotno leto preračunaval rezultate in le-te objavljal v vsaki številki Ikarja. To je bilo pri nas prvo XC tekmovanje, XC Pokal Slovenije.

Kmalu po prihodu GPS naprav pride OLC, www.onlinecontest.org. To so bili dobri časi, ko smo tekmovali vsi skupaj na svetu na enem mestu. Sledi obdobje, ko spletni portali za XC rastejo kot gobe po dežju, praktično skoraj vsaka vas ima svojega. OLC v jadralnem padalstvu se praktično razvode. Vsaka nacija ima svoj OLC. Originalni OLC zgubi vse jadralne padalce. Praktično tekmovanje propade. To je bilo tudi konec mojega XC tekmovanja, ne pa tudi XC letenja za nekaj časa.

Skok v sedanost. Jadralci imajo še vedno OLC, mi imamo XCONTEST kjer z zmago postaneš de facto svetovni XC prvak. XC GLOBE sicer podpira neomejeno število tekmovanj, vendar je v svoji osnovi bolj socialno omrežje kot tekmovanje.

FAI/CIVL na pol priznava XCONTEST, ampak seveda ne priznava zmagovalca kot svetovnega prvaka. Po pogovoru z Igorjem Erženom je to zaenkrat še nemogoče. V 2019 sem predlagal Igorju, da naredimo XC državno prvenstvo z več nameni:

1. Samostojno tekmovanje z največjo možno vrednostjo v Sloveniji.
2. Tekmovanje priznано z strani LZS, Zmagovalec postane uradni XC državni prvak.
3. Pravila točkovanja primerno odprta z razlogom, da ne gojimo zapečkarje. Želimo nove potencialne zmagovalce XCONTESTA. oz. v prihodnosti FAI Svetovnega prvaka.
4. Če bodo ostale države sledile Sloveniji s svojimi XC državnimi prvenstvi bo po mojem mnenju v prihodnosti FAI priznal Svetovnega prvaka. Če ne drugače, bomo temu bližje „One Funeral at a Time“, tako kot napreduje znanost.
5. Preprosta pravila.

Sliši se dobro, kako pa sodelujem praviš?

Čisto neboleče je. Objaviš let na www.xcglobe.com in če si član kluba, ki je pod okriljem LZS, si notri! Štejejo trije najboljši preleti znotraj Evropske unije v obdobju med prvim oktobrom in tridesetim septembrom naslednjega leta. Torej klasična XC sezona. Trije najboljši leti ti omogočajo konkurenčno sodelovanje, četudi nimaš ravno veliko časa.

Na koncu sezone se razdelijo medalje za najboljše, ampak četudi nisi med prejemniki, ti ostanejo

spomini na tiste epske prelete, ki si jih odletu tekom leta! In tega ti nihče ne more vzeti.



Foto: Viktorija Durkovič

Nagrade:

1. mesto - 500 €

2. mesto - 250 €

3. mesto - 100 €

od 4. do 15. ga mesta: praktične nagrade

S plačilom prijavnine, ki znaša 15€ in je tudi pogoj za sodelovanje na tekmi, bom ob pokroviteljih tudi lahko povečal nagradni sklad z namenom večjega interesa za samo tekmo. Tekmovanje bo možno izvesti v primeru vsaj 40 prijav. V nasprotnem primeru se tekmovanje prestavi, že plačane prijavnine pa se vrnejo. Rok za prijavo je 30.4.2021.

Prijava s plačilom prijavnine 15€ na:

JPK Kriška Gora, Senično 8,
4294 Križe

TRR SI56 0700 0000 0540 574

SWIFT: GORESIX

Namen: XC GOZD, Ime, Priimek

Avtor: Primož Vogrinc

VABILO NA XC TEKMO XC GOZD OPEN

SEZONSKA TEKMA Z
DENARNIMI IN
PRAKTIČNIMI
NAGRADAMI

Letos prvič, in upam da ne zadnjič, organiziram sezonsko xc tekmovanje z denarnimi in praktičnimi nagradami. Tekma

bo potekala predvidoma od sredine marca oz. najkasneje od 30.4.2021 (glede na prijave), pa do sredine septembra.

Namenjena je vsem, ki imajo vsaj malo tekmovalnega duha in sicer od B pa do D klase s faktorjem točkovanja, ki je določen na XC Globe (OLC).

Zaradi posledično večje udeležbe smo se odločili, da tekmovalna padala niso vključena v letošnje tekmo. S končno veljavnimi tremi leti posameznika se bodo v sredini septembra te točke seštele in tako bomo dobili zmagovalce.

4. junij, ki bo sigurno ostal na sporedu vsako leto in se bo imenoval Juretov memorial, bo točkovan več od ostalih letov. S strani kluba bomo posebej za Juretov memorial razglasili zmagovalca tega dneva, ki bo prejel primerno nagrado.

Evidenca tekme se bo vodila na XC Globe, kjer bodo objavljeni tudi vsi pogoji in parametri za sodelovanje/tekmovanje.

Na dan razglasitve zmagovalca in podelitev nagrad bodo vsi sodelujoči deležni tudi primerne in zaslužene pogostitve. Vzporedno s tem pa bodo na voljo testna padala različnih proizvajalcev, ki bodo dogodek popestrila tudi za ne-sodelujoče pilote.

Pokroviteljska sredstva in praktične nagrade so povečini že zbrane, tako da sedaj manjkajo le še tekmovalci in tekma se lahko prične. Zato še enkrat lepo pozivam k čim večji udeležbi.

Pripravil: Sandi Marinčič

HODI&LETI

DOGAJANJA 2020

Planiranih je bilo devet hodi&-leti dogodkov, a sta vreme in korona zmanjšala na štiri izvedene.

DAN MLADOSTI

Najbolj množičen je bil tradicionalni pohod 'Dan mladosti' na Kamniški vrh, oziroma na Planjavo. Navkljub ne preveč ugodni vremenski napovedi se je na vrhu zbralo 41 pohodnikov. Večina jih je tudi odletela na uradni pristanek nad tovarno Kalcit, bolj počasne pa je dež prisilil v drugačen način sestopa.



HODI-LETI

LISCA, DOBROVLJE, KRVAVEC

Poleg druženja, hoje in letenja je bila tudi tekma. Na vseh dogodkih je bil enoten sistem točkovanja. Najhitrejših 20 je finalistov, ki svoj čas hoje lahko popravijo ali pokvarijo z natančnostjo pristanka. Pristanek v mali trikotnik s stranicami 10 m tekmovalcu zmanjša čas hoje za 3 minute. Pristanek v veliki trikotnik s stranicami 30 m pomeni nespremenjen čas hoje. Pri pristanku izven velikega trikotnika ali padcu pri pristanku je pribitek 10 minut k času hoje.

Zmagovalci:

H&L Lisca - Jošt Napret in Danilo Kunšek

H&L Dobrovlje - Jaka Brinovšek

H&L Krvavec - Simeon Klokočovnik



◀ Hodi in Leti
KRVAVEC 2020;
1. Simeon
Klokočovnik
2. Matjaž Sluga
3. Aleš Smajič

▶ Dan mladosti

ZELENI IZZIV

- GREEN CHALLENGE

V letu 2021 bo ZPLS za svoje člane za hodi&leti dogodke vodila skupno točkovanje in na koncu bo tudi razglasitev najbolj uspešnih tekmovalcev. Upoštevale



se bodo tri najboljše uvrstitve (seštevek doseženih mest). Rezultati 'Zelenega izziva' bodo objavljeni na ZPLS hikeandfly.si strani.

NAPOVEDNIK

ZA LETO 2021

30.maj 2021

**H&L KRANJSKA
GORA 2021**

5. junij 2021

**H&L KOPITNIK
2021**

7. avgust 2021

H&L LISCA 2021

4. september 2021

**H&L POTOŠKA
GORA 2021**

18. september 2021

**H&L DOBROVLJE
2021**

2. oktober 2021

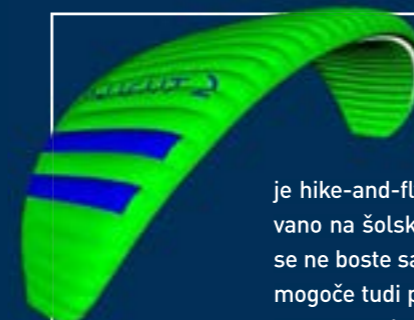
H&L KRVAVEC 2021

Fotograf: Matevž Gradišek
Pilot: Gregor Malenšek
Lokacija: Kalški greben

**NOVIČKE**

Vir: Cross Country 217, str. 73-75

Pripravil: Matej Belčič

**777****P-LIGHT 2**

je hike-and-fly / gorsko padalo, zasnovano na šolskem modelu Pawn. Z njim se ne boste samo spustili s hriba, saj je mogoče tudi pojadrati. Prav tako je primerno za obalno jadranje in dinamično prosto letenje. Tehta med 2.6 in 2.8 kg, odvisno od velikosti, vsekakor manj kot šolska torba prvošolčka, vitkost je 5. V paketu prejmete tudi skrbno oblikovano compress concertino, ki bo P-lighta pripravila za udobno nošnjo na hrib.

<https://777gliders.com/gliders/p-light/>

**R-LIGHT 3**

je lahka verzija Rook 3 padala. Kupola je narejena iz materiala Porcher Skytex 27, kar pomeni samo 3.3. kg v XS velikost. Konfiguracija nosilnih trakov ostaja ista kot pri Rook 3 padalu skupaj z implementiranim BC sistemom za lažje aktivno letenje.

<https://777gliders.com/gliders/r-light-3/>

**KING 2**

je novo padalo v D razredu. Vsem znani predhodnik je doživel revolucijo v materialih in sami zasnovi padala. Narejen je v konfiguraciji treh linij, a se vseeno ne boji loviti zmogljivosti najnovejših dvo-linijcev. Prvi odzivi pilotov kažejo na umirjen karakter padala, kar je voda

na mlin zahtevnim XC pilotom.

<https://777gliders.com/gliders/king-2/>

COMPRESS BAG

Pri Triple Seven so razvili svojo novo vrečo za zlaganje. Trenutno je na voljo v dveh velikostih. Na spletni strani si lahko ogledate razpredelnico, ki umešča vsa Triple Seven padala v pravo velikost vreče za zlaganje.

<https://777gliders.com/accessories/compress-bag/>

**777****APCO****KITTO**

je lahek, zaprt sedež in je sedaj na voljo tudi višjim pilotom. Ustrezala bi jim naj velikost L/XL. Sedež je brez deske ali kake druge trdne opore in tehta manj kot 2.7 kg, a je kljub temu trpežen, varen in udoben. Za protektor so uporabili kombinacijo pene in lexana.

<https://www.apcoaviation.com/2021/02/21/newsletter-kitto-xl/>

**ADVANCE****SUCCESS 5**

Advance je posodobil odprt sedež, tako da sedaj nudi več zaščite in udobja. Dodali so SAS-TEC zaščito, Glavni protektor sedaj zavzema manj volumna. Iz sedeža in vanj se boste spravili prav tako enostavno kot pri predhodnem modelu. Primeren je tudi za XC pilote, ki si želijo več udobja. V ramenskih trakovih je nameščen hook-knife.

<https://www.advance.swiss/en/products/harnesses/success-5?L=>



NOVIČKE

BASE 2

zamenjuje model Punk v kategoriji EN-B. Je vitkejši (5.7) in ima več celic (57) kot predhodnik. Uporabljeni materiali so robustni in trpežni (38 gr Porcher Skytex, 40 gr Porcher Eazyfly, 13 mm nosilni trakovi iz kevlarja, Harken/Riley/Sprenger škripci, Elderid 8000U, Liros PPSL inferior vrvice). Prednji rob je povzet po Cure 2 in bo ostal gladek tudi pri uporabi pospeševalca.

<https://www.flybgd.com/en/paragliders/base-2-intermediate-paraglider--cross-country--flybgdcom-2021-1525-0.html>



MAKAN

je varen in udoben sedež, namenjen začetnikom. Kljub 16 cm debelemu protektorju, je eden najlažjih sedežev v svoji kategoriji (3.7 kg), kar pride prav, ko se že 101. vzpenjate po strmini vadbenega terena. EN in LTF certifikat velja do teže 120 kg. V sredini leta napovedujejo prihod zaprtega sedeža Arrow, srednje teže okrog 5 kg.

<https://niviuk.com/en/makan-series/makan1>



ARTUS

Hike&fly zaprt sedež ARTUS tehta nekaj več kot 1000 gramov (vključno s protektorjem), navdušuje z izjemno majhno površino čelne površine in ima novo tehnologijo protektorja - super kompakten, nenapihljiv, teža manj kot 100 gramov - in že certificirano!

PRION 5

Citat Ferdinanda Vogla, testnega pilota NOVA "Naš cilj je bil ustvariti stabilno jadrarno padalo z visoko stopnjo zadržitve zibanja pilota pod kupolo, kar naredi letenje še za varnejše, kritične faze vzletanja in pristajanja pa enostavne za vse. V kombinaciji z neposrednim upravljanjem je postal PRION 5 eno najvarnejših in najpreprostejših padal na trgu." Brake Travel Indicator (BTI). Zavorne črte z barvno lestvico (od zelene do rumene in nazadnje do rdeče) omogočajo pilotom, da že na samem začetku pravilno dozirajo zavorni hod.

NOVA

OZONE

ALPINA 4

najboljša do sedaj, za celega pol kilograma lažja od predhodnice in kilogram lažja od Delte, je nova Alpina na voljo vsem, ki naletijo vsaj 50 do 100 ur na leto in so drugače sposobni leteti C kategorijo padal. Lažji material pripomore k natančnejšemu upravljanju. Padalo tehta od 3.5 do 4.3 kg, odvisno za katero od petih velikosti se boste odločili.

<https://www.flyozone.com/paragliders/products/gliders/alpina-4>



BIPBIP PRO

je solarni variometer. Tehta samo 26 g, odlikujejo ga čist in dovolj glasen zvok, solarne celice odporne na poškodbe, več nastavljivih profilov in veliko uporabniških nastavitvev, sam prepozna začetek letenja. Zelo občutljiv senzor je prenesen z dronov. Indikator dviganja / spuščanja so poleg zvoka tudi LED diode. Baterija lahko brez pomoči solarnih celic napaja instrument 400 ur.

<https://www.lebipbip.com/bipbip-pro-solar-audio-variometer/>



STODEUS

UP

K2⁴

je najnovejša različica tandemskega padala serije K2. Osredotočili so se na manjšo težo in večjo robustnost. Tako so sedaj vrvice iz odpornejšega elderida, za prednji rob kupole so uporabili Porcher Everlast z dvojno zaščitno prevleko. Padalo je namenjeno profesionalnim pilotom tandemov, velikost SM pa je primerna tudi za solo letenje.

<https://www.up-paragliders.com/en/products/paragliders/k2-4>



PHI

Hannes Papech industry

Avstrijski legendarni konstruktor Hannes Papech v svoji mladi in mali firmi letno povečuje floto. Za X-Alps 2021 prihaja Scala, dvolinijec teže okrog 3.50 kg. Prav tako prihaja lahka varianta srednje EN B klase Beat light, ter komplet nahrbtnikov od 45 - 180 litrov ExAct.

https://phi-air.com/project/beat_light/

BGD FLYMASTER

GPS LS

je odličan instrument (vario / GPS) portugalskega proizvajalca. Premore vse, kar potrebuje povprečen pilot jadrarnega padala. Posebnost je, da si sedaj lahko omislite ohišje poslikano po svojih željah. Pri naročilu je dovolj dodati sliko, ki bi jo radi gledali med letenjem. Mimogrede: Flymaster bo tudi letos partner na Red Bull X-Alps. Pilotom bo dobavil instrumente Live SD 3G, spremljevalcem pa trackerje.

<https://www.flymaster.net/gpsls>



KLIMBER 2 P

bo na voljo tekmovalcem na X-Alps 2021. Z vitkostjo skoraj 7 seveda spada v kategorijo EN-D. Tudi največja velikost ne bo tehtala več kot 3 kg. Pri serijski različici bodo za zgornjo površino uporabili Porcher Skytex (25 g/m²), za spodnjo pa Dokdo. Tud cena zelo konkurenčna ostalim podobnim krilom.

https://niviuk.com/en/p-series/klimber2p?category_rewrite=klimber2p



NIVIUK

NOVA

XENON

Starejši piloti (po stažu) se bodo spomnili uspešnega tekmovalnega padala s tem imenom, istega proizvajalca, z konca devetdesetih let prejšnjega stoletja. Njegova reinkarnacija bo dvolinijec, narejen za X-Alps 2021. Padalo bi naj bilo kategorije EN-D, drugih podrobnosti pa zaenkrat še ni.

<https://www.nova.eu/en/news-stories/article/news/xenon-our-new-2-liner-ltfen-d/>



NIRVANA

F-LIGHT POD

je sedež češkega proizvajalca, namenjen letenju s paramotorjem. Konstruktor Martin Orlik pravi, da bi želel omogočiti vzlet na ravnini z motorjem, ga nato izključiti in uživati vse prednosti prostega letenja brez pogona. Padalo je mogoče upravljati s prenosom teže in ker je sedež aerodinamičen, prav tako zmanjša porabo goriva in zveča hitrost.

<https://www.nirvana.cz/en/products/f-light/>



NOVIČKE

intervju SILVO BABIČ

S Silvom Babičem se je pogovarjal Gašper Prevc

Silvo je slovenski alpinist, alpinistični inštruktor, učitelj jadralnega padalstva in eden izmed pionirjev jadralnega letenja v Sloveniji, sploh na Štajerskem.

Zadnje čase se bolj kot letenju posveča gorništvu, zato ga večina jadralnih padalcev v Sloveniji, sploh tistih s krajšim letalnim stažem, ne poznate. V intervjuju vam razkrivava njegove poti v gore in nazaj, brez padala in s padalom, od bolj viharne mladosti do danes.

Poznaš revijo Ikar?

V tistih prvih povojih jadralnega padalstva sem kar nekaj člankov spisal tudi za Ikarja. Naročeno sem imel revijo Cross Country in sem prevedel kak zanimiv članek, ki je bil potem objavljen v Ikarju.

Preden si se začel ukvarjat s padalstvom, si se ukvarjal z gorništvom in alpinizmom. Kaj te je pripeljalo iz Maribora v hribe?

Ja, zanimivo je to, da nihče iz naše širše familije ni nikoli hodil v hribe. Sam ne vem kaj me je potegnilo. V osnovni šoli so organizirali planinski krožek, v katerem sem se vključil in hodil z njimi na izlete. Proti koncu osnovne šole, v 7. razredu, sem že sam redno zahajal v hribe, ker so mi bili tisti izleti prekratki. Šel sem čisto sam tudi na Triglav, čez celotne Kamniške, po Transverzali,... V tistem času sem vedno govoril, da nikoli ne bom plezal, ker se mi je to zdelo prenevarno, pa strah me je bilo višine, prepadov, jeklenic in zavarovanih poti.

Kako si pa pri tej starosti prišel do hribov, z avtobusom?



Avtobus, vlak, karkoli. Nihče doma ni vedel kje sem. Včasih sem po treh ali štirih dnevih prišel domov in povedal, kje sem bil. Telefona doma nismo imeli. V sosednji hiši, kjer je bila gostilna, tam je bil telefon. Če bi bilo res kaj nujnega, bi lahko tja poklical. Preden sem šel, sem včasih napisal kam grem, včasih niti to ne. So bili čisto drugi časi.

Potem, v prvem razredu srednje šole, sem se vpisal v alpinistično šolo kot tečajnik. Fantje smo potem vedno več plezali, iz leta v leto. Naredil sem izpit za alpinista, po nekaj letih pripravnosti, kasneje tudi za inštruktorja alpinizma.

Je bilo to v okviru planinskega društva v Mariboru?

Ja, včlanil sem se v planinsko društvo TAM Maribor, ki ima še zdaj alpinistični odsek. V Mariboru sta dve planinski društvi, ki imata alpinistične odseke. Eno je Kozjak, drugo je TAM Maribor. Jaz osebno sem hodil na oba alpinistična odseka, plezal sem s fanti iz obeh odsekov. Bilo je (in je še) tudi nekaj rivalstva med posameznimi odseki. Ponekod v Sloveniji smo imeli celo pravilo, da če si iz enega odseka, naj ne bi plezal s fanti iz drugega. To sem že od začetka igno-



riral. Večinoma na Kozjaku sploh niso vedeli, da nisem z njihovega »ferajna«.

Alpinisti smo se takrat med seboj dobro poznali, ker nas ni bilo veliko in smo se na istih točkah srečevali skoraj vsak vikend. Npr. v Logarski dolini, v koči »na Jami«, v koči na Okrešlju, pred Aljaževim domom v Vratih, pa v Domu v Tamarju, v Krmi in na Grohatu pod Raduho.

Zelo tradicionalni in redno obiskani so bili prvomajski tabori v Paklenici za uvod v alpinistično poletno sezono. Praktično cela alpinistična plezalna Slovenija se je zbrala tam. Tam pod steno v »Aniča luki« se je dalo na divje kampirati. Pila se je

voda iz potoka, kuhalo se je, na WC smo hodili v gozd, stran. Iz Starigrada ob obali si šel do tja peš, cca uro je bilo hoje. Z vso opremo, s hrano za teden dni. Bilo je zelo zabavno, so bili prazniki, ko je »Sabella« gor privlekel še generator in je bila muzika, Čehi so postavili posebej šotor v katerem je bil sod piva. Taka scena je bila, zelo fajn in prijetno. Je pa v tistih časih precej mojih znancev in prijateljev umrlo v gorah, zaradi nesreč.

Kakšne nesreče so se najbolj pogosto dogajale? Na plezanju, na alpinističnih odpravah?

Zelo različno. Tudi take nesreče, brez razloga. Eden izmed mojih prijateljev iz mladostniških let je hodil po navadni široki planinski poti pod Mont Blanc, kjer ne nosiš čelade. Priletel je kamen s precejšnje višine, zadel ga je v glavo in je umrl.

Še dandanes je alpinistično plezanje lahko relativno nevarna zadeva. Sploh če plezaš smeri, ki niso navrtane, ampak so opremljene klasično, z navadnimi klini. Tam moraš sam poskrbeti za varovanje, varovališča. V naših hribih je marsikje tudi skala malo bolj krušljiva, ni tako zelo kompaktna kot kje drugje na svetu in so te objektivne nevarnosti lahko velike. Pri takem plezanju se mi zdita dve točki ključni. Prvo, ko si mlad, brez izkušenj in se nesreča lahko zgodi zaradi pomanjkanja izkušenj in znanja. Drugo kritično obdobje je potem kasneje, ko že nekaj let plezaš, si mlad in zagnan, že imaš veliko malho izkušenj in dobiš lažen občutek, da se ti ne more nič zgoditi. Nek občutek lažne varnosti, ko ti prej težke zadeve postanejo lahke. Pri izkušenem alpinistu lahko pride tudi do lahkomišelnosti in pride do nesreče na relativno lahkem terenu. Sprostiš se, ker ni

več težko, koncentracija popusti. Saj to je pri vsakem športu tako.

Se strinjam. Tudi z jadralnim padalstvom bi tu lahko potegnil vzporednico. Kaj te je pa odpeljalo iz hribov oziroma, kaj je bil tisti preblisk, da si se odločil za spuste namesto sestope. Kako si začel s padalstvom?

Zgodila se mi je nesreča, z eno punco sem plezal in potem sva po plezanju sestopala po navadni planinski poti. Jaz sem hodil dva metra pred njo, naenkrat sem zaslišal, kako je zakričala in je padla s te planinske poti. Ne vem zakaj je do tega prišlo. Pred mojimi očmi je padla in zdrsula petnajst metrov navzdol. Če bi šla še trideset metrov naprej, bi bila na ravnem, na terenu, kjer se ne more nič zgoditi. Tako pa je zdrsula in je bila na licu mesta mrtva. Sicer sem že prej doživel kako nesrečo, tu se mi je prvič zgodilo, da mi je umrl nekdo bližnji. Takrat sem bil še relativno mlad, to se me je tako dotaknilo, da sem zaradi tega nehal plezati kar za nekaj let.

V Kamniku sem imel prijatelja iz vojske, Janeza Benkoviča, ki je bil takrat kar dober alpinist. On je v Franciji videl ta novi šport in si je takoj kupil jadralno padalo. Model se je imenoval »Turbo Everest«. Tista nesreča se mi je zgodila februarja 1989, 1. maja leta 1989 sem naredil prve skoke pod Kamniškim vrhom z Janezovim padalom. V tem času sem šel delat izpit za inštruktorja alpinizma. Na izobraževanju sem skočil enkrat nekje pri izviru Nadiže. Spomnim se, da sem takrat pri štartu prijel zadnje nosilne trakove, ne sprednjih. Nekako sem priletel do travnika v Tamarju. To je bil po Kamniškem vrhu moj drugi polet. Potem sem na eni izmed tur skočil še iz Kotovega sedla. Četrty polet v življenju pa je bil že iz vrha Triglava.

A je bila to tudi kakšna alpinistična tura ali si se odločil kar tako?

Planinsko društvo Kamnik je organiziralo za planince turo na Mont Blanc. V okviru priprav na ta projekt so organizirali več pripravljanih tur, med drugim tudi na Triglav. Janez me je povabil zraven, da pomagam. Vsak je dobil dva planinca, da jih je peljal gor. To je bila enodnevna tura, v juniju, ko je bil še sneg. Navzgor smo šli po Bambergovi poti čez Plamenice, ki je malo bolj zahtevna. Janez si je takrat že kupil drugo padalo, tega Turbo Everesta je prodal meni. Fineso je imel 1:3.

Koliko pa je bila cena padala?

Sanja se mi ne. Vem pa, da sem to padalo kasneje

menjal za eno rabljeno plezalno vrv. Danes so ta razmerja povsem drugačna, padala so npr. 3000€, plezalno vrv dobiš za 150€.

Kako je izgledala takrat oprema?

Padala so bila takrat tako majhna, kot ena spalna vreča. Če si ga imel v navadnem rukzaku, se ni videlo, da ga imaš zraven. Za sedež sva imela nek modificiran plezalni sedež, malo širše je imel zašite trakove za noge. Pred letenjem sem plezalni pas privezal na drevo in ga uredil tako, da nisem visel ampak sedel. Pri marsikaterem poletu sem si na karabine privezal trak, da sem potem z nogami stopil nanj, da mi noge niso preveč visele in začele dreveneti.



So s Triglavu leteli že pred vama?

Nekaj štartov je bilo pred nama z Janezom, kakih 4 ali 5. Sandi Marinčič sigurno, mogoče je bila tudi Vlasta s Sandijem, pred nama je letel tudi Klemen Kobal. Tako se mi vsaj zdi.

Kako je izgledal vajin polet?

Prvi je vzletel Janez, on je imel nekaj več izkušenj. Štartal je sredi dneva, ni bilo vse idealno. Vzletel je proti zahodu, veter je pihal bolj iz južne smeri. Dve tretjini padala je imel zaprtega pri štartu. Tam je relativno strmo, tako da mu je uspelo odleteti. Letel je proti Triglavskim podom in proti Vratom. Imel je boljše padalo in je poletel kar daleč, do Turkove planine v Vratih. Pristal je pri enem vikendu, tam so bili totalno navdušeni nad tem, kako je v desetih minutah priletel iz vrha Triglava in so imeli krasno fešto.

Jaz sem se do Vrat pripeljal z Marjanom Kregarjem, znanim Kamniškim alpinistom. Moral sem ga malo počakati, da je prišel gor in mi je dal ključ od njegovega avta, da sem si lahko po poletu vzel stvari iz avta.

To je bilo pravzaprav v redu, ker se je v tem času veter obrnil, je pihal že bolj jugozahodnik. Tako da je bil moj štart boljši. V zraku me je bilo precej strah. Ko se pelješ nad Triglavskimi podi imaš pod sabo 300 metrov lufta, potem pa, ko se pelješ na severno stran Triglava, imaš naenkrat kar 1300 metrov. Spomnim se, da mi je bilo takrat malo čudno, precej me je premetavalo. Padalo je šlo dol kot kamen, nisem mogel prileteti do Aljaževega doma. Pristal sem pri tistem spomeniku, kjer je taka velika vponka s klinom, spomenik padlim partizanom gornikom, zraven na šodru sem pristal, k sreči s celimi nogami. V zraku nisem nič fotografiral, je bilo preveč divje in prehitro. Mislim, da sem bil dol v 5-ih, 6-ih minutah ali še manj. Potem sem šel peš do Aljaževega doma, vzel iz avta svoje stvari in iskal Janeza po celi dolini, kje je. Na koncu mi ga je uspelo najti na tem vikendu, fešta se je nadaljevala.

Tistega leta sva šla leteti še v Chamonix. Spomnim se, da sva letela tudi iz Brane. Relativno pozno v dnevu sem prišel do njega, zagrizla sva v strmino. Janez je v brezvetrju odletel v dolino, jaz sem revež ostal gor sam. Bil sem prvič na Brani, nisem vedel kako se gre gor, bilo je pozno popoldne. Vedel sem, da če ne uspe štart, bom obsedel tam gori nekje. Hvala Bogu mi je štart uspel, nekako sem se izvlekel ven nizko in pristal v Bohinjski Bistrici. Spet je bilo huronsko praznovanje... he, he...



▲ Polet z Mont Blanca v noc

Si letel samo iz hribov ali si letel tudi na navadnih vzletiščih, nižje po hribih?

Kaj dosti v tistih časih iz nižjih hribov nisem vzletal. Imeli smo sicer nekaj vzletišč in tudi šolskih poligonov okrog Maribora. Nižji hribočki mi niso bili zanimivi, ker nismo imeli takih padal, da bi lahko tam kaj poštenega naredili. Takrat je bil moto "čim višje it, na neki hrib, da čim dlje dol letiš".

O jadraniu takrat še nismo imeli pojma. Domen Slana in ti tipi, tudi Marinčič, ker je bil klasični padalec in se je zagotovo družil z jadralskimi letalci po aeroklubih, oni so že morali vedeti kaj o tem.

Mi, ostali fantje, ki smo prihajali od drugod in nismo bili iz teh letalnih vod, smo imeli problem v tem, da smo se vse morali na nek način naučiti sami. Takrat ni bilo še nobenega priročnika, da bi lahko karkoli pogledali. Sandi in Vlasta sta tisti prvi priročnik napisala sigurno leto ali dve kasneje, ko sem jaz začel leteti. Nekih tečajev ali izpitov ni bilo. Vse si se moral sam naučiti oziroma če ti je kdo kaj povedal.

Ko sem kasneje dobil v roke tisto plavo debelo knjigo jadrano letenje, kjer je bilo notri opisano kako jadraš med oblaki, Mcready, kako nekje naviješ in potem s polnim šusom letiš do naslednjega dviganja, to so bila zame nebesa, ko sem prvič to prebral. Če bi imel to knjigo že prej v rokah oziroma da bi mi kak jadralski pilot malo razložil, bi bila znanstvena fantastika. Tako pa se nam takrat ni sanjalo o ničemer.

Na Triglavu se nisi ustavil, letel si tudi iz precej višjih hribov?

Leta 1989 sem potem letel še z Mont Blanca. V tistem letu sta bila Sandi in Vlasta tudi na Trisulu, to je bila zelo uspešna odprava. Odplezali so novo smer, ki so jo poimenovali po Vlastinem nesrečno preminulemu očetu Alešu Kunaverju. Z vrha sta Sandi in Vlasta poletela s padali, to je bilo nekaj nad 7.100 metri.

Naslednje leto smo organizirali meddruštveno odpravo, na Nanga Parbat. To je osma najvišja gora na svetu, visoka 8.125 metrov. V načrtu smo imeli južno Rupalsko steno, ki velja za najvišjo steno na svetu. To

je ta stena, iz katere so Tomaža Humarja reševali s helikopterjem.

Za nas je bil to relativno visoko zastavljen cilj. Do takrat Slovenci še niso osvojili tega vrha, bilo pa je že nekaj organiziranih odprav. Med drugim sta tudi Sandi in Vlasta poskušala eno ali dve leti prej in sta letela s tabora na 6.000 metrov v dolino. Leta 1990 je bila zelo močna Celjska odprava, mislim da jo je vodil današnji celjski župan Bojan Šrot, z močnimi plezalci. Pod Nanga Parbatom so bili kak mesec, pa tudi niso prišli na vrh. V Pakistanu, v glavnem mestu, smo se srečali z njimi. Ko so nas videli, so se nam malo smejali. Bili smo čudna odprava, zelo mešana. Nekaj fantov je bilo zelo izkušenih, nekaj pa precej manj. En Srb, en Hrvat, enega slovenskega Francoza smo zraven dali, vsega skupaj nas je bilo devetnajst. Zanimivo je bilo, da je bil z nami tudi en Američan, Steve House, ki je danes eden izmed najbolj znanih in uspešnih alpinistov na svetu.

Kljub tej mešanici smo se na odpravi dobro držali, dvema je uspelo priti na vrh. To sta bila Joža Rozman in Marija Frantar. Tako da je bila odprava uspešna. Jaz sem imel s sabo padalo, na višini 7.000 metrov smo imeli tretji tabor. Tam sem na aklimatizaciji tri dni čakal, da bi veter začel gor pihat in bi odletel v nižji tabor, pa je cele dneve veter pihal navzdol. Takrat se mi še ni sanjalo o termiki, kako deluje. Po treh dneh sem bil precej utrujen, izčrpan od višine. Kaj dosti gor ne ješ, piješ če imaš kaj. Neke čokolade smo našli od prejšnje odprave in sem tisto ene dva dni jedel. Eno jutro sem rekel, da imam dovolj čakanja. Šel sem nekaj sto metrov nižje, tam je bilo tudi bolj položno. Uspelo mi je vzleteti. Če mi ne bi

Nanaga Parbat, ekipa 1990 ▶

Nanga Parbat ◀

uspelo, ne bi bilo v redu, ker je bilo tam vse ledeno in trdo. To je bilo ob osmih zjutraj, čez 22 minut sem bil že v dolini. Vmes sem slikal, v zraku je bilo mirno.

Spomnim se, da sem iskal v nahrbtniku, če bi dobil nov film, da bi ga zamenjal in naredil še kako sliko, samo ga nisem imel. Tako da sem 'pofotkal' tisto, kar sem lahko. Pristal sem v bazi, pozabil sem si dati dol dereze, tako da me je ob pristanku kar lepo zabrisalo po nizki travi v kravje dreke.

Na pristanku ni bilo več snega?

Ne, to je bila nizka baza na 3.850 metrih. To je najnižja baza v Himalaji. Tam so travniki, potoki tečejo, pastirji pasejo živali. Čez dan si lahko tu v kratkih rokavih.

Je bil to najvišji slovenski polet?

Ne, vzletel sem iz malo manj kot 7.000 metrov, tako da to ni bil slovenski višinski rekord. Tega imata še danes Sandi Marinčič in Vlasta Kunaver.

Tam na poletu iz Triglava si omenil, da je bilo precej nemirno v zraku in te je bilo zelo strah. Kakšni občutki so bil na tem poletu, je bilo bolj mirno?

Drži, letel sem zjutraj in je bilo precej mirno, nobene termike, nobenega rukanja, nič. Tako da me ni bilo nič strah, ko sem videl, da je v zraku vse v redu. Takrat sem imel za seboj tudi že precej startov, ene 30-40, pa tudi boljše padalo sem že imel. Rok Preložnik je kupil eno padalo iz Firebirda in ga skopiral. Jaz sem letel kopijo tega Firebird padala. Fineso je imelo nekje 1:5, nekaj takega. Rok mi je vzel ven tri celice, da je bilo manjše, lažje in bolj stabilno. Teža padala je bila nekje pet kilogramov.

Si poskušal kdaj leteti še iz višje kot 7.000 m?

Čez nekaj let smo šli na Annapurna III, vrh leži na 7.555 metrih, takrat sem imel več himalajskih izkušenj, tudi precej več poletov. V tem pogorju sem nekajkrat štartal, bil pa je tam precej bolj zahteven teren kot na Nanga Parbatu. Pristanki so bili zahtevni, bilo je turbulentno. Takrat sem imel veliko željo, da bi letel iz vrha. Sicer so takrat leteli že iz višjih vrhov, tudi iz Everesta, bi bil pa to zame osebno lep dosežek. Žal pa je na odpravi prišlo do smrtne nesreče. Do takrat nam je šlo odlično, plezali smo prvenstveno smer, vreme smo imeli lepo. S tem se je pa za mene tudi nekako končalo visokogorsko letenje.



▲ Vlado Fras, Annapurna III, september 1994

Tam sem bil s padalom, ki mi ga je zašil Marinčič. Je sicer boljše letelo, bilo je bolj hitro, bolj odzivno, tudi bolj nemirno v zraku. Ni mi bilo tako všeč. Meni je bil takrat cilj samo da prilezem na nek vrh in se potem spustim dol, fučkalo se mi je za neko jadranje ali letalne sposobnosti. Tam so strmi hribovi in priletiš z vrha tudi s fineso 1:4.

Kje si največ letel v Sloveniji?

Takrat sem živel v Rogaški Slatini, leteli smo predvsem na Donački gori. Živel sem tik pod Donačko goro, do štarta sem imel 5 minut z avtom. Tu so leteli

že jadralni zmajarji, prve polete s padalom pa mislim, da sem jaz tam letel. Tudi prve prelete, npr. iz Donačke gore do Boča in nazaj. V tistih letih se mi je to zdelo zakon, sploh občutek, ko si kdaj čisto nizko in se nazaj pobereš. S Pohorja sem tudi prvi naredil tak polet, da sem odletel v dolino. Vsi drugi so pristali kje vmes ali na drevesih, ...

Takrat leta 1991, po vojni za Slovenijo, ko se je Slovenija osvobajala, je bila totalna anarhija glede marsičesa. Z enim kmetom smo se dogovorili, da smo na vrhu Donačke požagali del njegovega gozda, mu zmetali debela dol in naredili štart na jug. Ne vem, kako je danes zaraščeno, že dolgo nisem bil več gor. S tistimi padali se je bilo z nižjega štarta na Donački gori težko pobrati, ko si bil pa enkrat nad štartom 50 ali 100 metrov, je bilo ok. Tako si lahko na dan, ko ni bilo ziher, da boš pobral iz nižjega vzletišča, pobasal robo in šel na vrh.

Veliko sem bil na Kriški gori, smo spali na Gozdu ali pri kakem Gorenjcu doma.

Potem sem nekaj let tudi tekmoval v slovenski jadralski ligi za prelete. Nekje leta 1997 sem odletel moj najdaljši polet, nekje blizu 100-tke. Iz Kravca proti Kranjski gori in nazaj. Takrat tudi nisem imel toliko denarja, ene dvakrat sem kupil od Sandija padala, ki so bila testna ali so bila potrgana in jih je Sandi popravil. Nekaj let sem letel s padalom Apco. Z njim sem na eni tekmi nad Stolom navil na 3.100 m, kjer sem dobil 'frontalca' in mi je potrgalo ene tri zelo tanke tekmovalne vrvice brez plašča.

Si vseeno priletel varno do pristanka?

Ja, takrat je bilo vrvic več, dirko sem odletel do konca, prišel v cilj. Tekmovalna scena takrat je bila ful dobra, zanimivo, veselo je bilo.

Spomnim se, da sem imel takrat nekje leta 95 ali 96 tudi ambicije po postavitvi svetovnega tandemskega rekorda. Z bivšo ženo sva šla v Čile. Takrat so postavili rekord v tandemu v Čilu, nekih 220 km. Ideja je bila, da bi potegnil ene par kilometrov več. Za en mesec sva šla na Aconcagua, potem pa sva en mesec letela s tandemom. Ampak januarja je tam prepozno, niso več idealni pogoji, tako da se ni dalo za rekord. Vseeno je bilo fino, en mesec sva letela.

Bil si tudi učitelj letenja?

Naredil sem licenco za inštruktorja, nikoli nisem delal licence za tandem pilota. Ta licenca je prišla kasneje. Zelo veliko let sem učil na teh Štajerskih koncih. Damjan Čretnik je bil na primer moj učenec... Še zdaj kdo, ko pride na kak gorniški tečaj, reče, da

je bil pred leti pri meni tudi na tečaju za jadralsko padalstvo.

Danes ne poučuješ letenje ampak plezanje in gorništvostvo?

Leta 1999 smo ustanovili Alpsko društvo Stratus. Eno področje je bilo učenje jadralskega padalstva, drugo pa športno plezanje. Med tednom sem bolj učil športno plezanje. Za vikende so bili v ospredju tečaji jadralskega padalstva. Pri plezanju sem imel veliko tečajev za otroke, bili so razni krožki, tudi priprave za tekmovanja. Društvo smo ustanovili trije, sam sem pa največ delal. Leta 2015 so nas sprejeli v Planinsko zvezo Slovenije. Danes nas je v društvu 200 članov, število se vsako leto povečuje..

V današnjih časih imaš na eni strani društva, kjer organizirajo par planinskih izletov letno, kak vzpon na Triglav je vrhunec sezone. Na drugi strani imaš društva, ki imajo alpinistične odseke in organizirajo alpinistične šole. Naše društvo Stratus je nekje vmes, našo dejavnost imenujemo gorništvostvo.

Kako to, da si nehal poučevati jadralsko padalstvo in si se povsem usmeril na gorniške tečaje?

Prva stvar je bila pomanjkanje časa, imel sem družino, hodil sem tudi v službo. Več ko je bilo klubov, več je bilo tudi konkurence. Jadralsko padalstvo je imelo hiter vzpon do nekje leta 95 ali 96, potem je bilo pa vsako leto manj interesa. Tudi drugi športi na prostem so takrat prišli v ospredje, npr. športno plezanje, ni bil več samo alpinizem.

Pred dnevi sem dobil pri vpisu v začetni tečaj jadralskega padalstva vprašanje, če poučujem tudi hike&fly. Moj odgovor je bil, da poučujem letenje, za učenje hoje v gore pa je pravi naslov gorniško društvo.

Drži, sploh če oseba hoče leteti pozimi. Naj pride na začetni zimski tečaj varnega gibanja v gorah. To je vikend tečaj, ki traja od petka do nedelje. Tečajnike naučimo vseh osnov, ki so pomembne pri zimskem gorništvu. Pametno je to enkrat opraviti in iti skozi.

Za konec bi te malo podražil. Te na kakšnem vrhu še zamika da bi dol odletel, ne odhodil?

Veš da me, definitivno. Res je, da zadnje čase te tečaje precej kombiniram s turnim smučanjem. Imam zraven smučke, da ni potrebno potem peš dol. V okviru društva sem bil že štirikrat na Elbrusu, enkrat sem smučal iz te gore. Je želja, da bi enkrat dol tudi odletel.



Jaz z 9 cel.
- Stri vrh l.1990

Avtor: Jernej Gortnar

MOJIH 30 LET JADRALNEGA PADALSTVA | 1. DEL

O tem zapisu sem razmišljal že tam okoli 30 letnice mojega prvega »skoka«. Skoka zato, ker o letenju z jadralskim padalom v tistih začetkih še ne morem govoriti, vsaj če vzamem v račun tezo mojega padalskega prijatelja Lada, ki pravi: »Če si bil nad štartom, si LETEL, če pa ne, si pa samo SKOČIL«.

Ker pa je sedaj kar naenkrat dovolj časa za razno-razne stvari (korona kriza), sem se lotil tudi tega pisanja. V bistvu ne vem, če temu lahko rečem 30 let letenja, ker sem vmes imel letalno pavzo (od jeseni leta 1993 pa do jeseni leta 1999), je pa definitivno dobrih 30 let od mojih začetkov jadralskega padalstva. Pa pojdimo lepo po vrsti ...

Že kot mulci smo imeli s prijatelji pobožne želje po letenju in smo poskušali vse mogoče. Tako smo včasih skakali na domačih strmih pobočjih čez »ride« (izmenično stopničasto bolj strm in spodaj bolj raven teren), tako da sva dva držala polivinil na levi in desni, da je dobil

obliko nekakšnega popačenega balona. Seveda smo to izvajali pri močnejšem vetru, ker drugače je hitro 'šel' kakšen gleženj. Kasneje, ko smo imeli med počitnicami dosti časa, smo se lotili izdelave zmaja, ampak to iz lesa in polivinila (tri letve - »remelci« zbiti v špico in na sredini eden prečno, da je bila približna oblika). Polivinil smo pripeli kar z neskončno risalnimi žeblički, skok - ker letelo tisto čudo ni - pa je izgledal tako, da si zmaja prijel za tisto prečno letev in tekkel, po možnosti spet čez kakšno strmo rido in upal, da boš kar zajadral. Vse skupaj se je končalo z zmajem zaritim globoko v sosedovo njivo in par praskami. Nekaj časa smo mirovali, potem pa sva med zimskimi počitnicami s prijateljem v časopisu Delo brala kako je en Švicar izumil enostavno letalno napravo za na smučišče. Opisano je bilo, kot da sta to dve kri-li ovalne oblike izdelani iz neke lahke plastike, ki ju držiš vsako v eni roki in z njima bi naj po strmem pobočju pridobil dovolj hitrosti za skok dolg čez 50m. Midva sva vse skupaj improvizirala s palicami za fižol, ki sta bili zbiti v 'križ', okoli pa sva napela par leskovih šib, na tiste pa zopet polivinil z risalnimi žeblički. Zadeva je izgledala kar solidno in za preizkus sem bil spet najbolj pogumen jaz. Prijel sem tista ovala iz polivinila, ki sta bila kar velika (kakšnih 150 x 70cm) in se podal na lokalno smučišče Strmca. Prijatelj je opazoval in gledal, da je bil teren spodaj prazen (za pristanek). Poskusil sem prvič - premalo hitrosti. Grem še drugič in tretjič - vsakokrat malo višje... pa nič. Potem sem si rekel: »vzemi pošten zalet« in res sem razvil kar dobro brzino. Na puklu sem raztegnil roke in takrat začutil silo vzgona. Roke mi je razprlo tako sunkovito, da sem mislil, da bom z njima zaploskal na hrbtu, »krila« pa mi je izpulilo iz njih. Polet je bil res malo daljši, ampak

posledično tudi s padcem in tu se je zadeva zaključila. Še nekaj dni so me kar dobro bolela ramena in takrat sem rekel, da z letenjem počakam dokler se ga ne lotim bolj profesionalno.

Bilo je konec poletja leta 1989, ko sem se peljal iz Škofje Loke proti Železnikom (kjer sem bil takrat doma). Malo naprej iz naselja Bukovica sem na desni strani na lokalnih hribih zagledal »leteče čudo«. Ustavil sem se na bližnji avtobusni postaji in počakal, da je možakar pristal. Takrat sem prvič v živo videl jadralsko padalo (kakšnega sem prej že videl v revijah). Ko je gospod pospravjal, sem stopil do njega in ga malo povprašal od kod je, kako se s tem leti in kje se ta »reč« da nabaviti in naučiti leteti. Tako sem spoznal Marka iz Ševelj, s katerim smo potem večkrat šli skupaj letet. Možakar mi je rekel, da je najbolje, če se obrnem na gospoda Staneta Krajnca iz Škofje Loke in da bom tam dobil največ informacij. Zaupal mi je kontaktno številko (seveda stacionarnega telefona, ker takrat še ni bilo mobilov). Ker sem ravno zaključil študij in se zaposlil v »združenem delu«, sem upal, da bom nabral dovolj cekinov za svoje prvo padalo. Tako sem se s Stanetom dogovoril, da pridem do njega, da se pogovoriva o padalu in jadralskem padalstvu. Bilo je jeseni leta 1989, ko sem vstopil v stanovanje pri Krajnčevih, ki pa je izgledalo kot ena sama delavnica: v dnevni sobi in jedilnem kotu je bilo povsod blago, vrvice in kosi nedokončanega padala. Stane mi je razložil, da ravno izdeluje padalo za še enega navdušenca. V tistem času so bila jadralska padala kopija pravokotnih padal za skakanje iz avionov. Mogoče so bila malo širša in največkrat je bil na srednjih treh celicah zadaj en podaljšan rep (cca 15cm). Pa mi je Stane predlagal: »Kaj če bi pri tvojem padalu poskusila z inova-

cijo; izpustila bova rep in zadnji dve celici rahlo poševno prirezala zadaj«. Ker seveda nisem imel pojma, sem bil za. Povedal mi je, da bo padalo pripravljeno čez kakšen mesec, ker pa sedežev takrat tudi ni bilo, mi je izdelal tudi tega. Sedežna ploskev je bila ozek pas vezane plošče vшит v platno, ki se je nadaljevalo nekje do sredi hrbtna, naprej gor ter pri nogah in pri pasu pa gurtne - take kot tiste, ki jih danes uporabljamo za pritrjevanje blaga v kombi ali kamion. Ampak zadeva je bila lično izdelana. Da je bilo vse skupaj lepo pospravljeno in zaščiteno, mi je soseda še sešila torbo iz jeansa.

Ko je imel Stane padalo pripravljeno, smo se zmenili za preizkus in začetek učenja. Največkrat smo šli na Stari vrh ali pa na Soriško planino (seveda na to stran, kjer je smučišče). Včasih sem tudi sam malo poskušal na kakšnem lokalnem položnem travniku. Največkrat se je pridružil Marko (omenjen že prej) in še en gospod (mislim, da je bil Drago - spomin mi malo peša), ki je bil tudi pri GRS. Po kakšnih 8 - 10ih dneh talnih poskakovanjih me je proti koncu tedna poklical Stane in dejal, da bi mogoče šli v nedeljo na Soriško planino. Seveda sem bil za stvar, ampak sem pozabil, da bodo v soboto zvečer v Železnikih igrali »Šank Rock«, kar pa takrat ni bilo za zamuditi.

Tisto nedeljo malo pred 8. uro zjutraj je v mojo sobo stopila mama in dejala: »Alo vstani, Stane je tu, greste na Soriško.« Jaz sem bil seveda še totalno mačkast in sem rekel, da drugič, ampak mama je vztrajala: »Zaradi tebe si je čas vzela, kar pojdi!«. In res smo šli. Najprej z avti do parkirišča (mi je bilo še malo slabo), potem pa peš. Glava je bila težka, noge malo gumijaste, ampak sem se počasi prebijal. Stane je dejal: »Gremo na Lajnar in bomo videli kako bo« (to je srednji - tam ko so žičnice, od treh značilnih vrhov Soriške pl.). Na vrhu ni bilo najbolje in smo šli na »Dravh« (levo do sedla, kjer se danes štarta na dolge polete in potem spet do vrha hriba). A tudi tam ni bilo najbolje in Stane je predlagal, da poskusimo še na »Slatniku« (skrajno desni vrh - v smeri Koble). Ni potrebno razlagati, da sem zaradi posledic nočnega veseljačenja hodil kot na pol crknjena žival in pokuril vso tekočino kar sem jo imel s seboj. Ko smo prišli na vrh Slatnika, so Stane, Marko in mislim, da tudi Drago malo lokalno pojedrali in pristali v sedlu, nato pa prišli nazaj do mene na vrh. V tem času sem si tudi pošteno opomogel in bil sem pripravljen, da se zgodi »tisto«. Stane je rekel: »Sedaj boš pa ti šel proti koči. Lepo ga naštimaj, preveri vse, jaz bom pa pogledal, če bo vse v redu in ti zavpil.« In res. Stekel sem kolikor so noge dale (po prekrokani noči) in ko je bila strmina res že kar huda, sem se odlepil. Potem pa je sledila tišina, samo zrak, ki je rezal mimo ušes (čelade itak še nisem imel) in kupola nad mano, ki je zgledala kot en ogromen meh od harmonike. Sprva sem se malo tresel in si mislil: »Stane že ve kaj dela«. Potem pa sem počasi začel uživati. Pogledal sem dol in pod menoj je bilo kakšnih 300m 'lufta' - noro !! Sicer sem visel bolj kot Kristus na križu, ampak prvič sem zares okusil užitek letenja. Krajnčevo inovativno padalo me je poneslo skoraj do Litostrojske kočice (no kakšnih 200m je zmanjkalo). Ko sem pristal, sem pogledal nazaj in videl, da so poleteli tudi Stane in kompanija. Vsi skupaj smo se dobili pri koči, jaz seveda z usti do ušes. »No, kako je bilo?« pravi Stane, »A se ne vidi?« odgovorim. Potem sem od vsakega dobil »brco v rit«, kar je bil v tistih časih nekakšen krst in Stane je dejal: »Sedaj si pa padal!«, kar pa še ni pomenilo, da lahko kar sam hodim s padalom okoli. Večkrat smo se dogovorili in šli skupaj. Včasih sem naprosil očeta, da je mene in še koga odpeljal na Soriško planino



◀ **Moj 9 celičar na domačem vrtu - Železniki l.1990**
▲ **Ratitovec l.1990**



▲ **Železniki nogometno igrišče l.1990**



▲ **Soriška planina l.1990**

ali pa Stari vrh in smo tam malo trenirali. Zanimiva je anekdota, ko smo bili poleti, mislim da leta 1990, na planini. Jaz sem se pripravljaj na Lajnarju pri žičnici za vzlet, spodaj na ravnini pa so se pasle ovce in krave. Lepo sem potegnil, pojadral in ko sem letel čez tiste črede, je priteknel izza grma pastir in se drl na mene: »Nemoj mi na ovce, nemoj mi na krave«. Ko sem pristal, sem kolikor se je dalo hitro pospravil, ker pastir je že tekal proti nam.

Spomnim se, da smo v tistih časih z Golnika hodili cca dve uri na Kriško goro, če pa si dol letel petnajst minut, pa je bil to že uspeh. Do Seničnega (današnjega pristanka) mi ni uspelo priti, ker so bile finese takrat približno 1:3 in pristajali smo nekje na tistem travniku, ki je prvi spodaj, ko se od glavne ceste odcepi cesta za na Gozd. Lahko bi rekel, da sem bil v Selški dolini med pionirji jadralnega padalstva (in seveda prej omenjena Marko in Drago, ki sta začela par mesecev prej), verjetno pa prvi jadralni padalec v Železnikih. Kasneje se nas je nabralo še nekaj entuziastov, ki jih je osvajanje neba prav tako veselilo. Čez kakšno leto se je zadeva začela odvijati bolj organizirano. Takrat se je tudi ustanovil klub jadrlnih padalcev »Krokar«. Potrebno je bilo narediti izpit za pilota jadralnega padala in takrat smo imeli nekaj predavanj o letenju, pravilih, meteorologiji, opremi, prvi

pomoči in še kaj v policijski šoli v Tacnu. Letalcev se je nabralo kar za polno učilnico. Praktični del izpita je bil let z Dražgoške gore do Rudna. Spodaj je bilo treba narediti vsaj kakšen zavoj, mislim pa, da o šolskem krogu takrat sploh še ni bilo govora. Takrat sem spoznal tudi gospoda Marinčič Sandija, pri katerem sem kakšni dve leti kasneje kupil prvo »tuje« padalo – bil je to »Aero - Cloud Base«. Padalo je bilo že malo podobno današnjim oblikam padal, na celicah spredaj pa so bile mrežice. Ko sem čakal na to padalo in sem svojega (proizvajalec Krajnc) že prodal, smo se eno lepo soboto odpravili na Primorsko na letenje. Ker sem bil brez padala, sem si sposodil 11-celičarja od prijatelja Mohorja (ki je bil malo »močnejši«) – večinoma smo takrat imeli 9-celičarje (mogoče tudi 10). Po teži takrat še ni bilo takih specifikacij, vse skupaj je bilo bolj v grobem razdeljeno, zato se nisem sekiral, ker sem imel nad sabo plahto z dvema celicama več. Ker smo bili še zelo malo izkušeni (pa takrat še tudi nismo točno vedeli, kje se bolje leti tam dol), smo šli najprej na Čaven, kar se je izkazalo za napako, ker se je en kolega kar dobro potolkel in tisti dan potem raje ostal na tleh. Po razmisleku smo odšli na Kovk, kjer sem potem s tistim 11-celičarjem prvič jadral eno uro! Kakšen užitek. Ko smo tako večkrat skupaj šli na kakšno letenje, je Stane, ki je bil od prej že izkušen zmajar, večkrat povedal kakšno anekdoto iz preteklosti in par se jih še spomnim:
- Enkrat so šli z zmajarji (imen se žal nisem zapomnil) na eno vzletišče, se pripravili in potem pripeti čakali na pravi trenutek za vzlet. Bilo pa je kar nekaj turistov tam zraven in eden je stalno provociral v smislu: kaj je zdaj, a ne boste šli. Al ste se usral?? In ko je to že nekaj časa trajalo se je eden od omenjenih zmajarjev odpel,

šel do tega provokatorja in mu dal »eno direktno«, se potem mirno pripel in odletel !!
- V Železnikih je bil pionir letenja z zmaji Žumrov Niko, ki jih je tudi nekaj izdelal. Je rekel Stane, da so šli enkrat na štart preizkusit na novo skonstruiranega zmaja in ko so prišli na vzletišče, je bilo treba še sestaviti konstrukcijo, ampak Niko je pozabil izračunati težišče. En čas so gledali, malo preizkušali in približno določili težišče (vpetje je bilo verjetno možno kjerkoli na sredinski cevi). Bajje, da se je po štartu samo zaril v zemljo...
- Nikovim vragolijam sem bil priča tudi sam. Neko sobotno dopoldne je mama ravno nekaj dala v pečico, ko je po cca 15minutah zmanjkalo elektrike. Je foter bentil: »kva je zdej to, saj »elektro« ni nič opozoril, da bo danes kakšen izklop«. In ker se »na vasi« vse hitro razve je ena soseda vedela povedati, da je Niko šel na sosedove senožeti (blizu nas za hišo v hribu). Seveda smo mulci takoj stečekli po hribu gor in prizor je povedal vse. Niko na travniku malo opraskan, zmaj pa zapleten med daljnovod. Na srečo njemu ni bilo nič resnega.
- Enkrat, ko sem bil v varstvu pri starem očetu, se je pri njem oglasil Nikov oče in ko sta se pogovarjala, sem vmes slišal kako je pripovedoval: »Blaž (moj stari oče), veš kaj ti povem, sin se je začel ukvarjati z nekim letenjem in sem mu rekel: če boš letal s temi rjuhami si napiši testament ... (in po presledku).. sicer pa nimaš nič!«.

No še veliko takšnih in drugačnih zgodb je bilo in prekrasnega družje-

nja – takrat ni bilo tekmovalnosti in borbe za točke, kilometre itd. Vsi smo bili zadovoljni, ko smo se po pristanku družili, pa četudi je bilo letenja bolj malo.

Čez nekaj časa sem potem dobil omenjenega »Cloud base-a« s katerim sem letel še do zime 1993. Potem je prišla pavza – odhod od doma (malo tujine) in nato »na svoje«.

▲ **Cloud base - Železniki l.1993**



Avtor: Anže Hrast

IZPOVED ENE REVE

Padalo je lepo v polkrogu položeno za mano. Vrvce so bile dvakrat pregledane. Veter sem preklel, ker mi je lepo razprostrto padalo tako pomendral, da prvega roba ne vidim več. Poberem eno gurtno in jo vpnem na sedež. Ko pripenjam pospeševalnik, ugotovim, da se mi tresejo roke. En padalec pred mano je imel rahlo dvomljiv štart. Padalo se mu ni napolnilo lepo iz sredine, ampak se je zalomilo v podkev. Naslednjo sekundo je bilo sicer vse v redu ampak slab občutek ostane. Kaj mi je tega treba?

Pet kontrolnih točk je že zdavnaj narejenih, čakam da mi bo veter všeč. To je moj izgovor. Veter je že ves čas dober. V kateremkoli trenutku ko potegnem, bo padalo lepo poletelo, pravi čas ga bom zavrl, ga celo malo pogledal in poletel. To sem že vsaj 300 krat naredil. Ampak zbiram pogum. Končno se odločim, da sedaj je pa dovolj mencanja in potegnem. Čutim

kako se padalo napihne in začčenja leteti. Skoraj je že nad mano, ko začutim da desna stran prehiteva. Spet ta vzhodnik. Poteg desne zavore in korak ali dva v levo da ostane pod padalom. Zavrem še levo stran padala, hiter pogled na levo in desno, nagib naprej, popuščanje komand in vzlet. Takoj, ko se dovolj oddaljim od pobočja, zavijem proti vetru, da me ne bi presenetil kakšen sunek. Ko sem do konca obrnjen v veter, se začnem kobacati v sedež. In šele ko sem trdno v sedlu, ugotovim da srce tolče, od adrenalina se mi še vedno tresejo roke. Ampak v redu. Malo mirneje lahko zadiham. Kaj mi je tega treba? Še enkrat preverim štrike in kupolo in grem iskat prvi steber.

Inštrument zapiska. Padalo zaniha nazaj. Ker vseskozi letim z rahlo zavrtim padalom, popustim komande. Ko čutim da kupola prihaja nazaj nad mene, ga znova zavrem.

Inštrument še vedno piska, celo malo bolj kot na začetku. Začnem z obračanjem. Inštrument malo utihne, to je normalno, nisem ravno nežno obrnil. Padalo pridobi hirost, inštrument znova zapoje. Naredim cel ovinek, inštrument poje in potem spet utihne. V redu, malo sem se zapeljal ven iz stebra. Nadaljujem z ovinkom in poizkušam najti center dviganja. Malo elipsasto vozim okrog tistega kar mislim da je steber. Naenkrat padalo zagradi strogi center stebra. Postavi se na kanto in začne pridobivati na hitrosti. Hkrati slišim kako je inštrument zmeraj bolj navdušen. Popustim notranjo komando, rahlo potegnem zunanjo. Slišim, kako zunanji stabilizator zašelesti. Samo toliko, da me spomni, da so pogoji rahlo mejni. Padalo se malo umiri, poravna. Pulz je spet tak, da bi me zdravnik postrani gledal. Dihanje je hitro in globoko. Spet začnem sukati steber. Kaj mi je tega treba?

Odločim se, da imam dovolj višine in se lahko odpeljem do naslednje postaje. Izhod iz stebra je bil miren. Po vsej teoriji bi moral pohoditi pospeševalnik. Pa se mi pred očmi pojavi izpitno vprašanje. Kaj velja pri uporabi pospeševalnika? In tudi pravilen odgovor vem. Jadrarno padalo je bolj občutljivo za zapiranje. Je vredno? V tem trenutku padalo na hitro zaniha levo in desno. Toliko da me v sedežu malo zruka. Pa ravno sem se malo umiril od aktivnega letenja v stebri. Kaj mi je tega treba? Odločim se, da se pospeševalnika ni vredno poslužiti in letim naprej.

Dober dan je. Našel sem lep širok steber v katerem se z relativno konstantno vertikalno hitrostjo pripeljem na 2000m. Tu pričakujem lepe, izoblikovane stebre. Naenkrat inštrument ponori. Padalo spet ostane za mano in se ostro obrne v to nenadno dviganje. Popustim notranjo komando, padalo se poravna. Letim naravnost, nič

ne obračam, inštrument pa piska kot da bo konec sveta. Tvegam pogled dol na kokpit in vidim kako se 5m/s spremeni v -4m/s. To ni za moje živce. Čim hitreje ven iz te norosti. Vse skupaj poslabša še to, da vem, da bo izhod ravno tako bolan kot je bilo teh zadnjih pet sekund. Piskanje se umirja, mentalno se pripravim na to, da bom moral padalo loviti in ja, izhod iz dviganja je dinamičen. Noro dviganje se spremeni v noro propadanje. Inštrument otožno ječi, ponoven pogled na kokpit pokaže -3m/s. Končno se situacija umiri in inštrument utihne. Kaj mi je tega treba?

Letim proti naslednjemu cilju. Začuda skoraj ne izgubljam višine. Kaj je sedaj to zaeno stanje? Eno padalo vidim približno 300 metrov pred mano in 200 metrov pod mano. Kar precej ga požira. V naslednjem dviganju mora popraviti višino.

Letim naprej, z enim očesom vseskozi na mojem sotrpinu. Naenkrat padalu zmanjka tal pod nogami. Nobenega nihanja, samo tisti trenutek se je kupola spuščala hitreje kot jaz. Iz varnostnih razlogov na kratko potegnem obe komandi in si mislim, no evo, tole je tik pred stebrom. In res. Naslednjo sekundo sem trideset kilogramov težji. Čez dve sekundi je stanje tako kot da se nebi nič zgodilo. Kaj mi je tega treba?

Ob pobočju, pa vendar kar precej stran od pobočja. Cilj sem načeloma dosegel, kar bom še ostal v zraku je samo še bonus. Letenje je mirno, tako da se malo uspem sprostiti. Nenadoma vidim kako en jadrilčar 100m pred mano, v moji višini dela ovinek. Mimo mene je prišel pri pobočju in okrog mene obrnil nazaj v pobočje. Vem, da me je videl. Gledava se. V dveh sekundah je spet za mano. Obrnem se stran od pobočja. Jadrilčar naredi še en krog okrog mene. Počutim se kot da bi me zalezoval en jastreb. Usmerim se povsem stran od pobočja in trdokrilcu pustim čisto ves prostor. Kaj mi je tega treba?

Veter v dolini je spet netrivialen. Rakovo letim proti pristanku in z osmicami zbijam višino. Noge dam ven iz kokona. Dve uri jih nisem uporabljal in v kolenih sem ves trd. Usmerim se v pristanek, se naslonim naprej in gledam tla. Za razliko od preostalih faz leta se tu ne zgodi nič pretresljivega. Pristanem, poberem opremo in se umaknem na stran. Odpnem padalo, snamem rokavice. Roke se mi tresejo, srčni utrip je pospešen, dihanje je globoko. Se mi je kaj posebnega zgodilo? Enkrat v enem kroženju je zunanji stabilizator malo izgubil obliko, sicer pa nič omembe vrednega. Nobenega zapiranja, ne stranskega ne frontalnega. Zakaj sem potem ves prestrašen? Kaj mi je tega treba?

Tole pišem po letu, ki sem ga opravil 31.3.2021. Doma pred računalnikom, v varnem udobju naslanjača, ko mi iz zvočnikov igra umirjeni »The Fields of Ard Skellig«, še enkrat podoživljam vse moje travme. V rokah čutim mravljinice, v grlu je cmok, izmerjeni pritisk je 160 skozi 90, srce naredi 93 utripov na minuto. KAJ MI JE TEGA TREBA??

Jutri grem še enkrat.



Avtorica: Maruša Grešak

I DE FRÜSCHE SCHWIIZER LUFT*

Trmasto po celcu do štarta

*NA SVEŽEM ŠVICARSKEM ZRAKU

Pro letu poskusov udomačitve v nemogoče ravnem Berlinu, kjer so me tamkajšnji padalci novačili, da se mi splača iz Slovenije prinesiti svoje padalo, saj poznajo na obrobju mesta en dober travnik za groundhandling (ne pravim, da ni genialna ideja, da bi spolirala svoje majave temelje), ni šlo drugače, kot da se na prvo mesto pri izbiri magisterija zrine moji duši ustrezen teren. Kvaliteta profesorjev, jezik študija, pestrost programa so postali še toliko bolj zanemarljivi faktorji, ko je preostali padalski del Grešakovih zaslutil, da se jim pod pretvezo obveznih družinskih obiskov, z brezplačnim prenočiščem na čelu, obetajo poleti čez švicarska gorovja. Po razrešitvi cele četice administrativnih kolobacij, sem se od Slovenije poslovila s skokom z Grintovca, pojedla polno skledo skutinih štrukljev, počohala kužke za ušesi, objela stare starše, izključila mobilne podatke in se za naslednji dve leti preselila v predalpsko mestece Fribourg.

Fribourg, po velikosti primerljiv z našim Ptujem, leži na meji med francoskim in nemškimi delom Švice. Pri iskanju padalskega kluba sem si tako lahko izmišljevala. Bi o vremenskih razmerah mogoče rada razpredala po francosko, katere osnove se dušijo pod kupom nikoli uporabljenih psiholoških teorij? Ali bi sopadalcem o slovenskih štartih rajši razlagala v švicarski nemščini, ki je bolj kot nemščini podobna albanščini, in kjer še bolj kot južno od nas kraljuje pravilo 'piši kao što govoriš'? Na srečo me je rešila pandemija in z njo dejstvo, da je bilo padalskim klubom tako ali tako do nadaljnega odrejeno mirovanje. Letenja sem se tako lotila na lastno pest. (Mimogrede, če bi po zraku lahko pisali, bi tu zagotovo na vsak kubični meter zraka nalepili štampelj »Schweizer Luft / air suisse / aria svizzera« - kar malo obsedeni so na-

mreč z oglaševanjem, da je vse njihovo švicarsko). Začela sem po tipično moje, nadvse previdno, s poskusom h&f z bližnjega Schwyberga, 1600m visokega griča nad jezerom Schwarzsee. Pazila sem, da za prvi polet v neznanem terenu ne bo preveč vetra, tudi o padavinah še daleč v prihodnost ni bilo ne duha ne sluha. Pozabila pa sem preveriti, kako bo z inverzijo. Na vrhu sem se tako lahko le sončila v kratkih rokavih in uživala ob pogledu na ocean megle, ki je prekril celo državo. Troganje padala za brezveze je postal trend pred skoraj vsako usvojitvijo novega štarta. Najprej sem enkrat šla na h&f in

Sončenje na Schwybergu ▼
ob inverziji



še naslednjič mi je uspelo odleteti. Nato sem počasi začela spoznavati domačine, ki so mi ob naši travarici ter njihovih sirih na pristankih razkrili lokalne skrivnosti¹, mi na telefon naložili aplikacije, ki pri planiranju letenja tu okoli pridejo prav² ter mi priporočili, kako se lahko obvarujem pred kaznimi ob morebitni (jasno nenamerni) nepokornosti švicarski zakonodaji³.

Poleg pomembnih meteoroloških pojavov in švicarskega Ordnung muss sein-a, sem ob druženju z lokalnimi padalci lahko preučevala tudi razlike v padalski kulturi tu in doma. Čeprav je padalski šport pri nas dobro razvit in vsako leto bolj popularen (ko pihne blag vzhodnik so Dobrovlje na meji kapacitete, poletna gužva na Lijaku pa je že nevarna), se ohranja občutek povezanosti. Padalci se med sabo pozdravimo (pa če se poznamo ali ne), pridemo iskat en drugega na drug konec države (pa tudi čez mejo, če je treba), si posodimo padala, večji ptiči vzamejo pod okrilje manjše (kadar se seveda ve, da ne bodo padale stotke – takrat manjši ptiči vrnejo uslugo in po celi Sloveniji pobiramo poklapane scurjence), novince spodbudno sprejmemo v svoje vrste.

Na poti na Riggisalp nad Schwarzeem ▶



Pri nas se zdi, da se vstopnina v padalsko skupnost plača z ljubeznijo do letenja – kakšen vario imaš, pa kakšne rokavice, jakno, sedež, uro, telo, mamo, politično prepričanje, domačo žival, kaj si misliš o bogu, kaj si jedel za zajtrk in koliko zaslužiš, je drugotnega pomena. V Švici je na popularnih štartih na dober dan poleg ugodnega vzgonskega vetra včasih moč začutiti tudi laminaren piš materialistične oholosti.

Na primer, moj zvesti Swing sedež iz leta 2008 je bil več kot enkrat deležen komentarjev na račun svoje starosti in izgleda. Zaznati je tudi to razliko, da kljub temu, da se tudi pri nas šivajo padala, nismo tako čustveno obremenjeni s tem, kje je bilo naše krilo proizvedeno. Ko Švicarji kupijo kaj drugega od Advanca, sploh nemške Skywalke in Swinge ali delno francoske Ozone, nekatere kar stisne pri srcu. Opažanj seveda ne bi bilo pravično posplošiti na vse imetnike padal s švicarskim potnim listom, in dejstvo je, da tudi slovenski padalci skrivamo v žepu kakšen drobec ali dva napuha in arogance (povprešen slovenski narativ o čeških ali poljskih pilotih na splošno recimo ni najbolj tovariški). Mogoče sem se prenagnila in bi bilo bolj smiselno najprej pomesti pred lastnim pragom.

- 1 - če piha južni fen se ne leti
- če piha južni fen se ne leti v teoriji
- če piha južni fen se naj ne bi letelo
- če piha južni fen poskusi v Interlaknu
- v Interlaknu se leti vsaj 380 dni na leto
- za fen moraš preveriti razliko v pritisku med Luganom in Zürichom – če ta znaša 4 ali več, se obeta južni fen

- 2 - osnovne informacije o vremenu in omejitvah: spletna stran SHV (Schweizerischer Hängegleiter Verband)
- za vreme: poleg SHV še MeteoSwiss in Windy
- za iskanje novih štartov: Paragliding map in Burnair
- za planiranje poti, če nimaš avta: Swiss mobile
- za planiranje H&F: Outdooractive in Burnair

- 3 - kot obiskovalec potrebuješ IPPI kartico in krtije obveznega škodnega zavarovanja do 1 000 000 CHF, dovoljeni so tudi nekomercialni tandemski leti
- če imaš prebivališče v Švici, moraš pridobiti njihovo licenco (precej drag hec, tako fina pa spet ni ta država) ter kupiti vinjeto pri SHV (5x dražja od vinjete za avtocesto)

Za konec pa še malo reklame. V Švici res mrgoli štartov in pristan- kov. Poleg tega, da lahko to povzroči neprijetne posledice parado- ksa izbire, pa s sabo prinese tudi dejstvo, da se masa pilotov dovolj razporedi, da je možno tudi na zelo lepe dni najti božanska osamela vzletišča. Eden izmed takšnih samotarskih h&f mi je še posebej os- tal v spominu. Novembra, preden je državo zajel sneg in je zavladala dolgo trajajoča nevarnost plazov, ki je marikateremu laiku onemogo- čila raziskovanje visokogorij, sem za sončni vzhod zlezla na Vanil Noir (2389m), na dolgem, strmem štartu pojedla tono korenčkov in jabolk, do konca prebrala knjigo za faks ter še pred začetkom predavanj uje-



la nekaj malega nežne jesenske termike. Med to šesturno avan- turo sem srečala zgolj dve srni in enega prijaznega ptiča, ki mi je markiral dviganje. Je pa res, da omenjen vrh ne ponuja razgleda na nobeno izmed mnogoterih je- zer, kar verjetno botruje njegovi nepomembnosti. Komur gneča ne predstavlja težav, oziroma mu odtehta razgled na ogromno je- zero na desni in ogromno jezero na levi, z zasneženo sveto trojico v kulisi (Mönch, Jungfrau, Eiger), bo na svoj račun prišel v Interla- knu. Meni, za letenje še lepše ob- močje od Berner Oberland regije, pa se nahaja ob vzhodni obali že- nevskega jezera (južni del kanta- na Vaud in severni del kantona Valais), od koder je moč na jase- dan v daljavi med stotimi majhni- mi belimi pikicami videti malo bolj posebno majhno belo pikico (Mont Blanc). Možnosti je milo rečeno preveč in veliko padalskih središč mi v teh dveh letih sploh ne bo uspelo obiskati. Projekti, ki me čakajo, ko se stopi sneg, so h&f na Grammont, Cornettes de Bises, Bella Lui, First, Sasseneire, Savoleyres ... Seznam se bo zago- tovo pisal hitreje, kot bom lahko hodila in letela. Če se bo kdo kdaj peljal čez Švico in bi se pri ka- terem izmed h&f pridružil, bom vesela družbe (za prebranac in životinsko carstvo pa po potrebi najdem kje tudi kakšen star jogi).

- ▶ Po dvournem parawaitingu nad Gruyerjem, ki je ob pivu (restavracije so bile še odprte) omogočilo tkanje novih poznanstev, smo na koncu odeletli v luknje med oblaki.
- ▶ Zimsko jadranje v Interlaknu
- ◀ Večerni h&f iz Rochers de Naye (2042m)



Lokacija: Nad Vogrščkom
Pilot: Matjaž Klemenčič
Foto: Matjaž Klemenčič



Lokacija: nad Bohinjskim jezerom
Foto: Gregor Skoberne

V PERSPEKTIVI JUTRIŠNJEGA DNE BOHINJ IN JADRALNO LETENJE

**Avtor: Janez Markeš, predsednik
DJP v iztekajočem mandatu**

Rečeno mi je bilo naj napišem nekaj o bohinjskem letenju, o pogojih jadriranja z jadralnimi padali oziroma o ureditvi, ki velja ali bo veljala v tem prostoru. Kakor se ta naloga sliši lahka, pa je v resnici sama po sebi manj zanimiva, kot letenje samo, zato rej za predstavitev težja, kot je videti na prvi pogled. Vseeno...

Kot za mnoga vzletišča in kraje v Sloveniji lahko rečemo, da bohinjska spadajo med zelo lepe, čeprav po pogojih za vzletanje in letenje ne vedno idealna. Tri registrirana vzletišča - eno (na Voglu) je obrnjeno na vzhod, dva (Vogar in Studor) pa proti jugu oziroma jugozahodu - niso velika in so umeščena v Triglavski narodni park. To slednje ni le turistično-estetski podatek, temveč sodi med pomembnejše, ko govorimo o letenju v Bohinju. Pomemben je pravzaprav v dveh pomenih. Prvič s seboj prinese omejitve, ki jih je treba upoštevati in se na njih ozirati, drugič pa pomeni pomembno zaščito pred degradacijo ne le okolja, temveč tudi kakovosti prostega letenja. Kar je bistveno za letenje v Bohinju, je namreč natanko to: privilegij kakovostnega prostega in pristočnega letenja za pilote, ki letenje razumejo kot samoizpopolnjevalno dejavnost po sebi in ne za kaj drugega.

Jadrarno padalstvo v Bohinju sodi

med dejavnosti, ki kakor koli obrnemo, skupaj z drugimi pristočnimi dejavnostmi in turizmom nasploh obremenjujejo prostor. To do pred nekaj let ni bil problem, saj prostor še ni doživel svoje kritične obremenitve, samo jadrarno padalstvo pa prek kritične mere še ni bilo tarča tujih jadrarno-padalških šol. DJP, to je društvo jadrarnih padalcev Bohinj, tudi član ZPLS, je vedno skrbelo za to, da so bila vzletišča brezplačno dostopna vsem članom ZPLS in tako bo tudi ostalo. Povedati pa je treba, da se DJP za razliko od mnogih drugih vzletišč po Slovenji sooča s pogoji, ki so kompleksnejši in imajo opraviti tudi z umestitvijo v širšo prostorsko strategijo TNP, z lastniki zemljišč tudi znotraj TNP, s turistično ureditvijo kraja, prometnim režimom, ki ga regulira občina itn. To pomeni, da DJP glede dostopa do vzletišč ne more sprejemati samovoljnih odločitev, ne da bi se glede njih usklajeval s svojimi partnerji.

In za to gre. V Bohinju hoče DJP biti partner drugim pomembnim urediteljem turistične in okoljske problematike, kajti le na tak način bo mogoče uspešno zagotavljati kakovostno individualno, pod določenimi pogoji pa tudi kolektivno jadrarno letenje.

Kot del ohranitvenega projekta

K takemu zavezništvu med vsemi nosilci odgovornosti v prostorskem obsegu Bohinja nas je napeljala izkušnja. Zasebna (turistična) pobuda pri izkoriščanju prostora je na vseh ravneh, tudi na padalski, v prostor vdrla brez ozirov na širšo problematiko okolja, brez obzira do lokalnega prebivalstva in brez obzira do načel in ciljev Triglavskega nacionalnega parka. Mnogi so se začele tuje šole, predvsem s Poljske in Madžarske, ki so v letih neregulirane jadrarno-padalške dejavnosti na tem prostoru dodobra izkoristile sla-

bosti neurejenosti področja.

Po eni strani je uradni oskrbnik vzletišč DJP Bohinj, po drugi za prometni režim skrbi občina, po tretji interese koriščenja lokalnih dovoznih cest pokriva krajevna skupnost (in druge, na primer agrarna skupnost) in po četrti bolj ali manj nemočno ob tem stoji aparat TNP, na katerega že leta z vseh koncev pritiskajo, naj se ne drži zakonov čisto dosledno, kajti turizem da je napredujoča industrija, ki da pomeni pomembno panogo gospodarstva.

Padalske nesreče, nekatere tudi hujše, so bile leta vsakoletna kruta realnost. Ponudniki tujih šol so se svoji odgovornosti pogosto izmikali na vse mogoče, mestoma celo kriminalne načine. Ena od praks je bila, da so svojim »učencem« že doma podelili aktivne samostojne licence, nato so jih pripeljali v Bohinj in jih šolali pod zelo tveganimi in nevarnimi pogoji, kakršnih pri slovenskih jadrarno-padalških šolah ne srečamo. Ko je prišlo do nesreče, so se razbežali ali se sklicevali na to, da je konkretni ponesrečenec letel samostojno, se skupini priključil naključno in da je za svoja dejanja odgovoren izključno sam.

Kolizija javnega in zasebnega interesa je z leti narekovala potrebo po ureditvi področja tudi letenja oziroma pristajanja na površinah, ki so registrirane in temu namenjene. Jezersko polje je sestavljeno iz njiv in travnikov, ki so v zasebni lasti okoliških kmetov. Za »turistično« mote-nje njihove posesti, gre pa za prekomerne količine jezerskih plavalcev v poletnem času, sicer pa se brezštevilne sprehajalce, jim občina v kombinaciji z lokalnimi organizacijami odmerja neko odškodnino. Vendar to ne pomiri njihove slabe volje.

Kar zadeva padalstvo, smo bili piloti DJP vedno predmet njihove dobrohotne tolerance, vsaj dokler so bili pristanki izven uradnega pristajalnega mesta vezani na maloštevilne izjeme tistih, ki živimo v kraju. Že porast tandemske dejavnosti, posebej pa tujih šol, katerih neizkušeni »vajenci« so (iz razumljivih razlogov, zato pa še vedno brezobzirno) pristajali po polju tudi v visoko travo, so se napetosti med krajem in jadralnimi piloti zelo povečale. Tega DJP kot lokalni oskrbnik prostora, skrbnik vzletišč in ustvarjalec letalnih pogojev, ne more in ne sme gledati neprizadeto. Prav tako ni neprizadeto mogoče gledati metode tujih šol, ki zasedajo vzletišča, ne upoštevajo letalskega bontona in se obnašajo, kot da so predvsem pristočnemu letenju namenjena vzletišča njihov brezplačni poslovni servis.

Kaj se spremeni za člane ZPLS

Iz teh razlogov smo kot društvo bohinjskih jadrarnih padalcev z lokalnimi upravnimi ter okoljskimi dejavniki sklenili partnerstvo oziroma zavezništvo. Naš cilj je dvojen in nameni gredo v dve smeri. Prvič na ta način hočemo zagotavljati kakovost pristočnega in ljubiteljskega letenja pod edinstvenimi pogoji narave, ki sodi med najlepše in najkakovostnejše v svetovnem merilu. Drugič pa na ta način hočemo prispevati svoj delež k umirjanju turistične preobremenitve sicer naravno (s hribi) zamejenega prostora. K temu sodi tudi okoljevarstveni vidik, katerega največji skrbnik je TNP in v tej nameri in poslanstvu uživa polno podporo DJP Bohinj. Mnogi bi, bodisi na komercialen bodisi na videz nekomercialen način, želeli v prostor vdirati z novimi letalskimi ponodbami in dejavnostmi, navadno se vse to dogaja v imenu razvoja: Bohinja, le-

talstva, padalstva, novih delovnih mest in podobno. V resnici preobremenjevanje prostora dolgoročno pomeni propad vsega, kar danes Bohinj še dela privlačnega. Potem že srednjeročno pomeni izrinjanje jadralnega padalstva kot priložnostne dejavnosti, kar je nekaj, kar počne absolutna večina članov ZPLS. Naš namen je še dolga leta omogočati sistemski okvir za tovrstni način letenja in za prvenstvo takšnega koncepta jadralnega padalstva.

Zato bomo z Občino, Krajevno skupnostjo, Turizmom Bohinj in sploh lokalnim prebivalstvom skušali doseči ustrezne dogovore, ki jih bo mogoče vgraditi tudi v lokalno občinsko zakonodajo (odloke). Na ta način bo ureditev prostora imela sinergičen učinek. Ker vsi ti procesi tečejo počasi, danes težko narišem časovnico, v kateri bo ta program dobil končno zakonsko obliko. Lahko pa zagotovim, da je prvi korak storjen, prvi pogovori opravljeni, prve zaveze dane in da so prvi dokumenti podpisani. Skušali bomo izdelati model za vzdržno komercialno udejstvovanje v tem prostoru, ki ne sme ogrožati niti varnosti plavalcev v jezeru niti drugih turističnih udeležencev v prostoru. Hkrati se bomo zavzemali za model, v katerem bo povsem jasno, da je dejavnost prvenstveno namenjena priložnostnemu letenju jadralnih pilotov in se mora komercialna dejavnost prilagajati temu dejstvu, in ne narobe.

Če skrajšano povem, kaj se v prihodnji ureditvi spremeni za pilote člane ZPLS. V resnici se ne spremeni nič. DJP bo na svojem pristajalnem mestu in na vzletiščih piloti ZPLS še naprej obravnaval kot sebi enake. Pričakuje pa, da bodo partnerski jadralno-padalski piloti bohinjski letalni in siceršnji prostor obravnavali s spoštljivostjo do kraja, ki je v nacionalnem parku, v katerem ima

stalno prebivalstvo svoje bivalne pravice in v katerem obstaja dolgoročni interes po umiritvi turistične ekspanzije v razumne meje aktivnosti, ki in kolikor jih prostor že prenese. Zelo verjetno je, da se bodo takšni premisleki začeli tudi v drugih tovrstnih turističnih krajih, v mislih pa imam Tolmin, Bovec, mogoče Lijak in podobne. Naše prepričanje je, da je bolje misliti na prihodnost in smiselno urediti pogoje in obvladati trende, kakor da bi prišlo do trajne degradacije okolja in razmer, ki jih več ne bi bilo mogoče obvladati. Pravzaprav nobenega pilota več ne bi zanimalo jadralno letenje v zračnem prostoru, v katerem bi brnelo vseh vrst malih helikopterjev, dronov, v kateri bi potekali nizki preleti motornih letal, kjer bi bila neobvladljiva parkirna gneča in podobno.

Pravzaprav gre za minimalne zahteve oziroma pričakovanja kraja. Tudi društva jadralnih padalcev, ki je zadnja leta postavljen v zelo neprijeten položaj, ko bi lahko več časa zapravil z reševanjem novih in novih konfliktov oziroma podtaknjenih zasebnih interesov, kot s samim lokalnim letenjem, zaradi katerega je bilo društvo sploh ustanovljeno.



Lokacija: nad Bohinjskim jezerom
Pilot: Jože Markeš
Foto: Primož Lajovec



**Avtor: Rok Volovlek,
Predsednik DJP Aves Braslovče**

NOVI PTIČI NA NEBU NAD DOBROVLJAMI

Prvi padalci so iz Savinjskih hribov poleteli leta 1989. Takratno floto v naših koncih so predstavljali piloti Marko Malovrh, Sebastjan Podbregar, Vojko Rovšnik, Rajko Točaj, Marjan Gradič in Marko Šumnik, ki je tudi kot prvi poletel z Dobrovelj. Takrat iz nekdanjega južnega vzletišča pri kmetiji Jug-Rovšnik, s katerega danes ni mogoče več vzletati, saj se je drevje preveč zaraslo, lastniku pa ne godi preveč polno dvorišče naših avtomobilov. Šport je v naslednjih letih zrasel do te mere, da so se lokalni piloti povezali. 20. novembra leta 1993 je tako nastalo društvo jadralnih padalcev Dobrovelje – Braslovče. Društvo je ob ustanovitvi štel 13 članov, predsednik je postal Vojko Rovšnik. Že pred ustanovitvijo so uredili južno vzletišče na Dobrovljah in organizirali več pika tekem, ki so bile, s tudi do 130 udeležencev, najbolj obiskane v Sloveniji. Člani so se aktivno udeleževali vseh tovrstnih prireditev in raziskovali nova vzletišča v Sloveniji in tujini. Slednjih v tistih letih sigurno ni manjkalo. Takratni braslovški padalci so popestrili tudi občinske praznike in v tistih časih celo dvakrat odpotovali na Dune du Pilat v Francijo. Po pričevanju zadnjega predsednika društva Romana Jeromla, brez katerega ta del članka ne bi obstajal, je društvo leta 2009 ugasnilo zaradi neaktivnosti in prenehanju letenja mnogih ustanovnih članov.

Prvi poskusi ponovne ustanovitve društva v Braslovčah so se začeli že leta 2014, ko je na Dobrovljah nastalo novo, vzhodno vzletišče. Pobudnik je bil Srečko Jošt, ki je takrat Sebastjana Podbregarja nagovarjal, da je dovolj lokalnih pilotov in naj se povežejo v društvo. Seba je idejo o društvu najprej delil ob »kofetkanju« z Urošem Oblakom. Uroš in njegova sestra Bojana Oblak (sestra, ne žena, kot je menda splošno prepričanje), sta bila zelo aktivna že med ustvarjanjem novega

vzletišča, zato sta bila takoj za. Pridružil se jim je še Ian M. Koštomaj, ki je pomagal s pripravo dokumentacije za registracijo. Prvi poskus ustanovitve se je končal, ko je papirje v roke dobila upravna enota, ki je z obvestili o številnih potrebnih popravkih, pobrala vso voljo.

Iskra, ki je zopet zanimala pogovore, je prišla v obliki mladostniške zagnanosti. Jure in Rok sva se po nekaj letih udejstvovanja v alpinizmu, vpisala v jadralno padalsko šolo. Kmalu so sledili prvi višinski poleti in prvi padalski »trip« na Lijak. Med dvournno vožnjo na primorsko in vsrkavanjem nasvetov in zgodb, naju zaslišuje moder padalec iz sedeža zadaj. Modra jakna, modre hlače, modri



◀ Braslovčani na Dune du Pilat v 90. letih, foto: Roman Jeromel

▲ Nastajanje novega vzletišča na Dobrovljah april 2014, foto: Srečko Jošt



čevlji, bil je Sebastjan. Po raziskavi na Xcglobe-u, ugotoviva, da gre za izkušenega padalca, z dolgim stažem, ki nama lahko nudi nasvete in deli izkušnje. Očitno je tudi on že takrat začutil najino vnemo. Kot je dejal sam, ga je navdušilo, da sva v prvih 4 mesecih opravila vsak po 50 višincev, še bolj pa to, da sva domačina. Izmenjali smo kontakte in v prihodnjih mesecih opravili nekaj skupnih h&f akcij. Nekako je postal kar najin mentor.

Ni trajalo dolgo, da je med sproščeno hojo s padalom na hrbtu (priporočam vsem, ki se še vedno povsod vozite z avtom), beseda nanesla na ustanovitev društva. Sprva sva bila malo zadržana, saj vsak novi padalec čuti neko pripadnost k prvemu društvu in inštruktorju. A Seba ni popustil, piko na i pa je dodal Srečko, ki je vse skupaj podpiral že od začetka in odpravil najine dileme glede pripadnosti. Novo društvo, priložnost za uresničevanje lastnih idej, potencial, nešteto idej, že tako sem ves čas namenil druženju s pticami, sedaj pa še to. Takoj so stekli konkretni pogovori, ki so v tem koronskem

Odlično urejeno vzletišče ob svitu, foto: Rok Volovlek

letu potekali na h&f pohodih. Tudi ustanovni občni zbor se je zgodil nekje sredi gozda na pobočju Dobrovelj.

Ena prvih zadev, ki smo jih morali uskladiti je ime društva. Ker je večino imen na padalsko tematiko in jadralsko aviofavno že zasedeno, poimenovanje po kraju ali vzletišču pa se nam je zdelo dolgočasno, izberemo ime Aves. Na prvo žogo malokdo ve, kaj to pomeni, tako smo malo skrivnostni. Odgovor se skriva v logotipu. Aves je latinsko ime za ptice. Tako smo braslovški ptiči spet začeli boj z mlino na veter imenovanimi birokracija. A v mesecih spreminjanja posameznih členov statuta, premikanjem pik in vejic pa spet čakanjem na popravke, je bilo veliko časa za pripravo prvega društvenega dogodka. Ker zelo radi hodimo na vzletišča, smo organizirali h&f tekmo, z lepim slovenskim imenom Hodi&leti Dobrovlje. Datum tekme je ravno sovpadel z uradno ustanovitvijo društva, ker je več kot 40 udeležencev sprejelo z navdušenjem. Ustanovnih članov nas je bilo 6, od tega smo aktivno jedro 4 padalcev lani opravili preko 500 poletov in lepo številko skupnih izletov. Trenutno pa naše društvo šteje 14 članov vseh starosti in izkušenj.

Tako nekako se je vse skupaj začelo. Poleg tekme Hodi&leti Dobrovlje, ki bo tudi del prihajajočega Zelenega izziva in za katero si bomo prizadevali, da postane tradicija, pa je ko že rečeno veliko idej in načrtov za prihodnost jadralskega padalstva v Savinjski dolini. Potekajo dogovori za prepris uradnega vzletišča Dobrovlje na naše društvo. Zelo smo ponosni na delo, ki so ga opravili tisti, ki so uredili to čudovito vzletišče, primerno za vsakega pilota. Tudi v prihodnosti si bomo prizadevali, da bo odlično urejeno. V tem letu planiramo še dodatno ureditev, postavitev informativnih tabel, košev za smeti, že lep čas se z lastnikom dogovarjamo tudi za prenavo lesene hiše na pristanku. Menimo, da je vzletišče v dobrih rokah. Poleg h&f tekme smo se odločili tudi za



▲ Predsednik, podpredsednik in tajnik na Hodi&leti Dobrovlje, september 2020, foto: Srečko Jošt

nekoliko večji projekt, organizacijo pika tekme za državno prvenstvo, ki bo potekala 18. in 19. septembra, prijave so že odprte! V ta namen smo postali člani LZS, v letu 2021 pa bomo imeli kar 6 tekmovalcev s FAI licencami od tega 2 člana Slovenske mladinske reprezentance v preletih. Z namenom promocije društva in splošno jadralskega padalstva ter lažjega pridobivanja sredstev za dodatno ureditev vzletišča, smo v dobri navezi z občino Braslovče in tukajšnjim turističnim društvom. Poskušali bomo vključiti tudi okoliške občine. Planiramo med društveno sodelovanje z lokalnim planinskim društvom, v obliki skupnih h&f pohodov. Dogovarjamo se z GRS postajo Celje in CZ Braslovče za vajo reševanja padalcev. Poleg vsega tega seveda načrtujemo tudi padalske izlete v Posočje, Dolomite, centralne Alpe, vzdržljivostne izzive kot je K24 v h&f izvedbi, VolBiv izlet, udeležbo na čim več tek-

mah in seveda skoraj vsakodnevno h&f letenje s hribov v naši dolini. Veseli bomo, če se nam na kakšen podvigu pridruži še kakšen padalec ali nepadalec.

Naše aktivnosti lahko spremljate na novi spletni strani www.djp-aves.si, na Facebook-u (DJP Aves Braslovče) ali na Instagramu (aves.paragliding).

Na tem mestu, bi se kot predsednik društva, rad zahvalil vsem, ki ste kakorkoli pomagali pri nastajanju društva. Posebna zahvala pa Srečkotu Joštu in vsem ustanovnim članom za vso vloženo delo ter podporo in zaupanje.

Se vidimo v zraku!

Avtor: Primož Vogrinc

O ZGODBI NA VZLETIŠČU GOZD

Zgodba, ki jo želim pisati v prihodnosti, se začne še preden se konča očetova ...

To je dejansko njegova zgodba, ki me je popolnoma potegnila vase. Vse skupaj se začne z mojim prvim stikom z jadralskim padalstvom in z idejo o brezmejni svobodi, ki jo lahko uživaš, če se predaš temu izredno lepemu in zanimivemu šport. Ker sem tudi sam ponotranjil očetovo strast in me je brezmejna svoboda, ki jo občutiš med surfanjem med oblaki popolnoma prevzela, sem se odločil nadaljevati očetovo zgodbo. Odločil sem se, da se bom potrudil uresničiti očetove sanje.

Vzletišče Gozd je postala zelo priljubljena točka mnogih padalcev in tudi drugih obiskovalcev, ki imajo radi naravo, svež zrak, lep razgled in seveda letenje, ki nas navdaja z občutkom svobode. Prvi del zgodbe je opisan v prejšnjem članku, ki ga je napisal idejni vodja in pobudnik za nastanek vzletišča, moj oče Jure Kurnik, ki je vzletišče uredil do te mere, kakršnega poznamo danes. Na žalost je odšel prehitro, da bi lahko doživel njegovo nadgradnjo v katero je dolga leta verjel, zato živel in vložil vsa razpoložljiva sredstva. V celoti je nikoli ni do konca izpeljal in zato imam jaz še posebno motivacijo, da to v najkrajšem možnem času realiziram. Seveda ne pričakujem, da bo ta cilj lahko dosegljiv, saj se zgodba odvija na več nivojih, ki jih je potrebno urediti, nekje pa tudi korenito spremeniti. Ena od sprememb, ki spada v osnovo delovanja na tem področju se dotika vseh uporabnikov in jo bom v nadaljevanju opisal.

Stroške za vzdrževanje vzletišča pokrivam pretežno sam, prispeva pa tudi naš klub, ki iz plačanih članarin pokriva najem parkirnega prostora na pristanku v Seničnem. To za klub predstavlja kar velik zalogaj in ustvarja določeno mero nezadovoljstva, saj je konec koncev na uporabo vsem, ki tukaj letimo. Tudi v preteklosti ti stroški niso bili nikoli sofinancirani s strani kakršne koli organizacije ali društev, ki redno uporabljajo parkirišče in vzletišče. Od tod je ideja, da bi redni uporabniki prispevali manjši znesek na letni ravni tako, da posameznika ne bi posebno obremenjeval. S tem bi se ta uporabnina bolj enakomerno porazdelila.

Kar nekaj društev in posameznikov je to idejo z veseljem in brez pomislekov podprlo, saj jim omogoča, da s hitrim dostopom do vzletišča, več časa lahko porabijo za samo letenje.



Foto: Rok Volovlek

Obstaja pa tudi nekaj takih, ki se s tem ne strinjajo iz takih ali drugačnih razlogov. Tukaj bi še enkrat poudaril, da se vzletišče razlikuje od ostalih, ki so dostopni v sklopu ZPLS. Menim, da bi bilo za trajno rešitev, ne samo tukajšnjega, ampak vseh frekventnih vzletišč in pristankov, to potrebno urediti preko ZPLS. S tem bi dosegli razbremenitev stroškov društev in s tem tudi posameznikov, ki sedaj ta vzletišča in pristajalna mesta vzdržujemo. Naše društvo ureja tudi spodnji del vzletišča, ki ni del rednega vzdrževanja (parkirišče, dostopna pot in zg. del vzletišča), je pa ravno tako pomemben del tega, saj se tam zaraščajo manjša drevesa, grmovje in trnje, ki bi oviralo pobiranje padal v primeru prekinitve vzleta in bi lahko povzročilo škodo na opremi. Ta ideja in obrazložitev je namenjena vsem, ki si tega dela niso povsem dobro predstavljali, se jim pa zdi samoumevno, da plačilo članarine pri ZPLS vse to omogoča. Res bi bilo najlažje, da bi bilo to urejeno preko organizacije v katero smo včlanjeni klubi in sem se ji tudi jaz pridružil na funkciji podpredsednika z namenom izboljšanja takih zagat, ki se konec koncev tičejo vseh nas. Idejo za delno pokrivanje stroškov in s tem tudi potreben dvig članarine ZPLS sem na lanski skupščini tudi predstavil, a je bil odziv precej negativen. Še vedno sem mnenja, da je taka trajna in skupna rešitev najprimernejša, saj bi s faktorjem obiskanosti (uporabnosti) sredstva za vzletišča pošteno in transparentno razdelili. Povečalo bi se tudi zaupanje in sodelovanje v zvezi, hkrati pa bi klubi, ki nimajo svojih vzletišč lahko prispevali v ta sklad, saj so ravno tako uporabniki vseh dostopnih vzletišč. Zaenkrat je to ideja in moje osebno mnenje, ki bi, vsaj upam, nekega dne lahko postala realna in splošno sprejemljiva. Med tem sem kot predsednik našega društva JPK Kriška gora pozval vsa okoliš-

ka društva in posameznike, ki pogosto pridejo na Gozd, da s svojim prostovoljnim prispevkom (mimo klubskih članarin) to idejo podprejo. V elektronskem sporočilu sem opozoril, da z vzdrževanjem nastanejo določeni stroški, ki jih trenutno pokriva tukajšnji klub JPK Kriška gora oz. večinoma predsednik tega kluba in da smo se zato letos odločili in prišli na idejo, da bi te stroške, ki zajemajo najem parkirišča in urejanje samega vzletišča (cca 2000€) razdelili na vse, ki to vzletišče veliko/redno uporabljajo. Ideja je, da bi bila ta pomoč oz. prispevek prostovoljne narave. Zato smo tudi poslali to sporočilo vsem okoliškim klubom v upanju, da nas podprete in da predsedniki posameznih klubov to predstavijo na svojih sestankih in s tem spodbudijo posamezne člane kateri bi se lahko seveda prostovoljno udeležili namenjeni podpori na letni ravni, ki za posameznika ne bi predstavljala velikega stroška(10€). Vsak posameznik oz. redni obiskovalec naj bi sam ocenil ali se mu ta prispevek, glede na število njegovih obiskov in uporabe parkirišča, zdi smiselno prispevati v ta sklad. S tem bi delno razbremenili stroške omenjenega kluba ostali manko pa bi dopolnili z sodelovanjem ZPLS in občine Tržič, ki sta ta prispevek tudi pripravljena prispevati. S tem pa bi vzletišče postalo še bolj urejeno in posledično tudi obiskano. Vsakemu posamezniku/klubu, ki bi to idejo podprl se že v naprej zahvaljujemo in smo vedno veseli vašega obiska. Vsa namenjena sredstva bodo tudi transparentno objavljena na samem vzletišču kot del klubskega proračuna in seveda porabljena samo za ta namen.

Podatki za nakazilo prostovoljnega prispevka:

JPK Kriška Gora, Senično 8, 4294 Križe
TRR SI56 0700 0000 0540 574
SWIFT: GORESIX
Namen: PROSTOVOLJNI PRISPEVEK

Avtor: Sandi Kristić

Za nadaljevanje si bom sposodil misli g. Andrije Pušiča iz leta '95, iz ene od številnih revij Krila: »Bo kdo užaljen, če rečemo, da jadralno padalstvo vrača že precej zbledelo privlačnost jadralnemu letenju sploh? Če se strinjamo, da je jadralno letenje najbolj žlahtna oblika prostega letenja, je prejšnja trditev toliko bolj vredna pozornosti.«

Prav tako smo že zelo daleč samo od »skakanja s hribov«. Naš šport s svojo preprosto učinkovitostjo, kompaktnostjo in zahvaljujoč proizvajalcem, že neverjetno nizko težo opreme, brez težav združuje vsaj dve aktivnosti: hojo v hribe in jadralno letenje. Nekateri, bolj enosmerno naravnani, si radi privoščijo še tretjo dogodivščino, potovanje nazaj do avta. Seveda je jadralno padalstvo neizogibno treba gledati kot gibalno zahteven letalski šport, ki zahteva tudi solidna posebna znanja meteorologije, aerodinamike, tehnike letenja, predpisov itd. Na srečo imamo že zelo veliko znanja načrpanega iz minulega dela in izkušenj najbolj angažiranih kolegov našega športa. Poleg tega imamo še urejene predpise in administracijo na strani države ter v društvih.

Vse to ne bi bilo mogoče brez posameznikov, ki s svojo ustvarjalno energijo pritegnejo še druge. Eden od njih je gotovo človek o katerem piše članek. Jureta sem poznal 20 let, bil je moj učitelj v tečaju leta 1999.



Foto: Damjan Adam

Takrat je z njim učil Tomaž Eržen, ki me je sploh pripeljal v jadralno padalstvo. Naučila sta nas kvalitetno in kdor je bil sposobnejši je hitro napredoval. Jure je res znal preprosto in jasno povedati. Mogoče je ta šola nekoliko imela karakter »ali letiš ali pa ne« in se ni delalo ravno v rokavicah, bila pa je resna, ni bilo večjih nezdod in proizvedla je dovolj kvalitetnih pilotov ter tudi veliko takih z manjšimi letalnimi apetiti, ki so kasneje formirali jedro kluba in leteli pod njegovim stalnim mentorstvom. Tako sem se tudi sam najprej pridružil klubu Kriška gora, spoznal še ostale člane, ampak kmalu začuti neko napetost in se prepisal med Krokarje. Vendar sem največ letel na Gozdu in poznanstvo z Juretom naju je leta 2011 peljalo skupaj v Indijo v Panchgani. Tam sva po dveh mesecih, že sita vsakodnevnega letenja, izbrala jaz šotor, Jure pa še tisti odvečni zadnji štart. Sledila je odisejada po indijskih bolnicah, ki je cela zgodba zase, jaz pa sem ga imel možnost spoznati tudi v luči človeka v bolečinah, slečenega vsakdanjih stvari. Imela sva veliko časa za pogovor.

Dogodki so si sledili, vedno več smo leteli, nato pa me je leta 2017, tudi zaradi težav z zadnjo poškodbo povabil, da bi začel učiti v šoli in jo kasneje prevzeti. Sam sem se tudi že nekaj časa poigral s to mislijo zato, da bi se kasneje razbremenil tandemiranja in tako ostal dlje časa aktiven v tej dejavnosti, pa tudi zato, ker sem hotel narediti korak naprej pri svojem letenju. Vsak učenec te namreč tudi nekaj nauči nazaj. Takoj sem začel z vso vnemo, hitro opravil prakso in izpite ter pridobil licenco. Z njegovo komercialno sposobnostjo in mojo svežino je krenilo zelo dobro, vendar je žal prekmalu zastalo na način, ki ga pač nikdar ne vključujemo v svoje računice ... Tako nenaden šok gre najprej hitro mimo, kot da nič ni bilo in se šele kasneje postopoma sprošča v zavest.

Z učenci iz takratne generacije smo kmalu po nesreči nadaljevali šolanje in zdaj vsi letijo. Resnici na ljubo sva imela tudi kakšen zaplet, po navadi brez resnega razloga, ampak bolj zaradi svojih karakterjev in iskrene zaverovanosti v svoj prav. Vendar, če bi mu malenkostno gledal pod prste, bi mu tudi sam lahko kaj očital, ker pa gledam celotno sliko in rezultate na dolgi rok lahko rečem, da realnost govori sama zase in to spoštujem, še posebej v smislu izjave na začetu. In tako sva se s Primožem znašla vsak v svojem podedovanem čevlju.

Kaj pa lahko rečemo zdaj v letu 2021? Prva post-koronska pomlad je prehitela koledar. Nekako smo se navadili na omejitve in ugotovili, da smo veliko bolj navezani na zemljo kot bi si mogoče želeli. Še nedokončane zimske posle je bilo treba malo odložiti in treba je bilo iti letet. Klub se je spet lepo okrepil in reorganiziral, šola je pre-

živela in je v svežem zagonu, obiskovanost štarta je dobra, dnevno se rišejo novi XC tracki, ki zbuja nove ambicije, redno se izvaja šolanje, mlada reprezentanca izvaja treninge in vedno več je tudi obiskovanosti s strani ne-padalcev, kar povečuje popularnost nasploh. Konec januarja smo imeli lokalni sestanek društev in šol glede vzdrževanja vzletišča in pristanka na katerem smo predstavili stanje in ideje ter se dobro pogovorili. Posledica tega je razbremenitev klubskih članov in nekoliko tudi šol. Z občino Tržič smo osvežili sodelovanje, tako da je dolgoročno jadralno padalske dejavnosti in infrastrukture zagotovljena. Tudi na ZPLS smo poslali prošnjo za dodelitev dela sredstev. Skratka Gozd je spet ali pa še vedno na dobri poti, da postane kvalite-

ten regijski JP center, ki bo vedno bolj prepoznaven tudi v tujini. Tako nam vsem skupaj ostaneta na skrbi samo še dve neizprosno omejeni dobrini; parkirni in pa zračni prostor, ter seveda lastna varnost in zadovoljstvo.

Šola letenja JP Gozd - JPK Kriška gora
vabi nove kandidate v začetne in nadaljevalne tečaje, že licencirane pilote pa v skupinske izpopolnjevalne tečaje ali individualni trening. Pripravili smo več opcij osnovnega šolanja, ki vse vsebujejo od CAA predpisan

učni program. Razlikujejo se po intenzivnosti in količini individualnega pristopa, odvisno od kandidatove sposobnosti, angažiranosti in časovnih možnosti. Za nadaljnje tečaje oz. trening glede na želje pilota pripravimo program in način treninga. Zagotavljamo možnost testiranja, izposoje in nakupa opreme.

VEČ INFORMACIJ NA:
 041 929 651 (SANDI)

OPOZORILO
PRISTAJANJE - GOZD

Zgoraj oziroma za vzletiščem ni dovoljeno pristajanje, saj zadnje čase to prakticira vse več ljudi in

s tem povzročajo nezadovoljstvo lastnika parcele. V primerih, ki naj bodo redki, se lahko pristane

na šolskem terenu na zgornjem delu travnika.



Foto: Marko Kolonjak Photography

<p>reševalna padala Fgplus</p>	<p>KIMFLY paragliders</p> <ul style="list-style-type: none"> Vgradnja REŠEVALNIH PADAL v letalni sedež. Pregled in prelaganje REŠEVALNIH PADAL. Pooblaščen servis za redne tehnične preglede jadralnih padal. Tehnične preglede opravljamo po enotnem evropskem programu in priporočilih proizvajalcev. Popravila jadralnih padal in opreme 	
<p>M: +386 41 677 595 E: info@kimfly.si www.kimfly.si</p>		



Avtor: Lucijan Korošec

PATPAD – AIMING ZERO.

Poleti 2016 se je moja velika želja po letenju končno prelevila v odločitev, da začnem leteti z jadralnim padalom. Ker je Rok Preložnik bil že skoraj naš družinski inštruktor letenja, saj je pred mnogimi leti učil tudi mojega očeta, sem se med prvimi šolskimi skoki v Preboldu hote ali nehote srečal tudi z natančnim pristajanjem, kmalu pa še z elektronsko tarčo, ki je nepogrešljiv pripomoček te discipline.

Sama tarča ima strogi center oz. piko s premerom 2 cm in predstavlja rezultat 0, vsak nadaljnji koncentrični kolobar, ki je od te pike oz. prejšnjega kolobarja večji za 1 cm po polmeru, pa predstavlja dodatno točko. Glede na pravila FAI mora velikost tarče ustrezati minimalnemu območju od 0 do 15, vsi slabši rezultati pa se smejo na tekmi določiti z ročnim merjenjem razdalje od središča tarče do mesta prvega dotika pilotove noge s tlemi. Ta naprava je hitro pritegnila mojo pozornost, saj je z dolgim in zverženim kablom do primitivnega monitorja, ki prikazuje dvomestno številko, bila videti precej staromodno. Ko sem izvedel, da cena takšnega kompleta krepko presega štirimestno cifro, sem se najprej vprašal, če je iz zlata, nato pa je padla odločitev, da preverim možnost, kako to stvar narediti bolje in ceneje. Moram priznati, da sem bil precej naiven, saj je bil izdelek na daleč videti zelo enostaven in prehitro sem zavzel mnenje »strokovnjaka« v smislu »to lahko tudi jaz«. Danes si upam trditi, da če bi takrat poznal celotno pot razvoja tarče, kot jo imamo danes, le-te verjetno nikoli ne bi bilo ...

Idejo o izdelavi nove elektronske tarče sem hitro predstavil prijatelju Simonu Tržanu in odločila sva se, da poiščeva koncept, ki bo dober

◀ PATpad - Aiming Zero.

tako v tehničnem kot ekonomskem smislu. Naprave namreč nisva želela izdelati le zase in prijatelje, temveč za večje število pilotov po vsem svetu, ki jih ta disciplina zanima in ki zaradi cen obstoječih tarč trenutno uporabljajo »jupol« pokrove.

Od Matjaža Ferariča sva dobila odslužen primerek Weckbeckerjeve tarče z ohlapno napeto tkanino in sva do potankosti analizirala njeno izdelavo. Hitro sva ugotovila, da ima prožna gumena konstrukcija kar nekaj pomanjkljivosti, čeprav je po drugi strani to edina možna rešitev za klasične padalce, saj je tam vertikalna hitrost pristajanja na tarčo (in zračno blazino) precej visoka. Kakorkoli, najin fokus so ostali piloti jadralnih padal in kmalu sva izdelala prvi prototip tarče s sredico iz vezane plošče ter preprosto elektroniko z LED diodami za prikaz rezultata. Prvi cilj je bil, da prideva do konstrukcije, ki bo prenesla na prvi pogled majhne sile, a kmalu sva spoznala, da vsi pač ne pristajajo kot »abuh« na vejo, še posebej ne ob prevlečenem letu. In mnogi tudi tehtajo bistveno več kot ptice.

Prvo leto razvoja je tako bilo namenjeno iskanju najboljše kombinacije materialov, ki omogočajo elektronsko detekcijo pristanka ob nežnem dotiku tarče (ekvivalent sile cca. 100 g/cm²), hkrati pa prenesejo enormne udarce z grobimi čevlji. Testirali smo z intenzivnim skakanjem na tarčo, čeznjo smo se vozili z avtom, preverjali smo obrabo ipd. Sočasno naju je mučil tudi koncept obstoječih tarč z dolgim kablom ter posledično kompliciran razvoj novega monitorja za prikaz rezultata, zato se nama je kmalu porodila ideja o uporabi mobilnega telefona kot prikazovalnika in brezžične povezave s tarčo (lenoba je gonilo napredka). Hkrati

ideja s telefonom, ki ga ima vsak pilot, ni prinesla le poenostavitve, temveč je naenkrat odprla številne možnosti za prikaz dodatnih informacij, ki jih obstoječi monitorji ne zmorejo (in na lenobo je bilo zopet potrebno pozabiti).

Po skoraj dveh letih razvijanja, testiranja in izboljševanja mehanske konstrukcije tarče, integrirane elektronike, programske kode tako za tarčo kot za aplikacijo za telefone, sva imela maja 2018 na voljo prvo serijo, ki sva jo ponudila najbolj zagretim pilotom, med

◀ **Naprava je z vgrajeno elektroniko in baterijo avtonomna in brez dodatnega kabla. Napolnimo jo preko USB-C priključka.**

▶ **Francosko državno prvenstvo s PATpad-om in Francoz v elementu.**

▲ **Telefon lahko imamo pri sebi in rezultat preverimo po pristanku ali pa ga namestimo v bližino tarče in ga uporabimo kot prikazovalnik.**

njimi številnim našim tekmovalcem. Izkazalo se je, da je izdelek dober, zanimanja pa veliko, saj je prijazna tudi cena. Odločila sva se, da z razvojem nadaljujemo, saj sva videla še kar nekaj možnosti izboljšav. Deloma sva spremenila konstrukcijo, s čimer sva še povečala vzdržljivost tarče in sva za ta namen izdelala tudi testno napravo. S tem ni bilo več potrebe po ročnem oz. nožnem preizkušanju, saj testna naprava samostojno dviga železno kroglo na višino enega metra in jo odmetava na tarčo, v enem dnevu pa tako opravi test skoraj 10.000 udarcev. Velik poudarek sva namenila še razvoju povsem nove aplikacije za telefone, ki v svoji zadnji verziji omogoča velik nabor funkcij, med drugim števec pristankov, beleženje zgodovine, detekcijo



tudi slogan izdelka.

Tarča PATpad (Paragliding Accuracy Target pad) je danes izdelana ter preizkušena naprava in kljub velikim finančnim vložkom, mnogim težavam, tehničnim oviram ter stotinam ur prostega časa mi danes ni žal, da sva se lotila razvoja. Ob tej priložnosti velika zahvala mnogim, med njimi več bralcem te revije, ki ste tako ali drugače pomagali pri tem projektu; od nasvetov, preizkušanja, povratnih informacij, do promoviranja izdelka, ostale podpore in na koncu še vzpodbude, ki je velikokrat najpomembnejša. Iskrena hvala tudi številnim pilotom, društvom, ki ste izkazali zaupanje in tarčo kupili. Do sedaj je bilo izdelanih skoraj 100 primerkov in verjamem, da s tem številnim pi-

ID pilota ob pristanku, različne možnosti prikaza rezultata in tudi grafično animacijo pristanka. Velja omeniti še izboljšavo, pri kateri so notranji trije kolobarji (rezultati 1, 2, 3) razdeljeni na četrtine, s tem pa lahko pilot še natančneje analizira svoj pristanek oz. dotik s čevljem ter oceni, ali je »predolg«, »prekratek« itd.

Po natanko štirih letih razvoja in izdelovanja sva prišla do nove serije tarč, ki sva jo poimenovala Aiming Zero., geslo pa je postalo

▶ Aplikacija omogoča prikaz tarče z animacijo vseh sklenjenih kontaktov ob pristanku, sam rezultat pa določa prvi dotik (rdeča barva). Notranji trije kolobarji so razdeljeni na četrtine za natančnejšo analizo pristanka.

◀ Telefon kot prikazovalnik. Na večjih dogodkih in tekmah lahko zaslon telefona tudi zrcalimo na pametno televizijo.



lotom po vsem svetu omogočamo boljši trening ter izvedbo tekem za dostopno ceno. In še ironija: znotraj tarče PATpad se res najde nekaj zlata.

P.S.

Razvoj PATpad-a se nadaljuje. V pripravi so: namenska verzija programske opreme za tekmovanja in povezljivost z računalnikom, integracija z merilnim instrumentom jakosti in smeri vetra ter pridobitev FAI certifikata za uporabo na tekmah 1. kategorije. Aktualne informacije in kontakt so na voljo na spletni strani PATpad.eu.

osredotočijo na pridobivanje izkušenj in spretnosti s padalom EN A ali s padalom v nižjem do srednjem EN B razredu. To so padala, najbolj primerna za napredovanje in s katerimi lahko piloti pridobijo zadostne spretnosti za doseganje BHPA standarda. Pri tem jim lahko pomagajo tudi priročniki na področju jadralnega padalstva, preizkušanje različnih vzletišč, vaje vzletanja in pristajanja v različnih pogojih in predvsem to, da se pri tem zabavajo.

Po 50 urah letenja v termičnih pogojih (ali 100 urah jadriranja) je čas za razmislek o izbiri padala višjega EN B razreda, predvsem ko piloti začnejo opazovati pomanjkljivosti glede počasnega odzivanja padala, pomanjkanja povratne informacije, ki jo daje padalo, in prenizke hitrosti letenja. To najverjetneje pomeni, da se začne pilot vedno bolj osredotočati na resnejše prelete, kljub temu pa potrebuje visoko pasivno varnost

padala zaradi pomanjkanja izkušenj odzivanja v neznanih ali neprijetnih pogojih. Priporočljivo je tudi, da piloti opravijo SIV tečaj (tečaj izrednih postopkov v zraku) s padalom EN B razreda, preden se odločijo za napredovanje v višji razred.

EN B in EN C

Po 100 urah letenja v termičnih pogojih in ko lahko pilot ostane v zraku cel dan (oz. ko pristane zadnji med piloti po dolgem preletu), je pripravljen na padalo z višjo maksimalno hitrostjo in še posebej s sposobnostjo letenja skozi bolj turbulentno ozračje. Padala razreda EN C navadno omogočajo dobro obvladljivost, saj proizvajalci ne prilagajajo sposobnosti padala z namenom pridobivanja oznake EN B. To omogoča okretno svobodo in pravo letenje in je pogosto območje, v katerem so piloti najbolj zadovoljni med letenjem. Varnost ni več pasivna, temveč je odvisna od ustreznih odzivov in predvidevanja pilota padala.

EN D in več

Po 200 urah letenja termičnih pogojih je priporočljivo, da začne pilot razmišljati o preskoku na padalo EN D razreda, če leti vsaj 100 ur na leto, saj je pri teh padalih zelo pomembna uletenost. Danes so v tem razredu prisotni predvsem dvolinijci, ki so pravi stroji za resne prelete, ustvarjeni za resni gorski zrak in dolge preskoke. A v primeru, da pilot med letenjem ne bo pogosto uporabljal pospeševalnika, priporočamo, da ostane na padalu EN C razreda.

V primeru, da se pilot udeležuje tekem in si želi stati na stopničkah, lahko razmisli o padalu razreda CCC, a v tem primeru lahko pričakuje, da bo moral padalo pogosto menjati, da bo padalo hitro izgubilo ceno ter da bo moral s seboj nositi zelo težek nahrbtnik, poln opreme, kot je težek tekmovalni sedež, dve rezervni padali,



Foto: Viktorija Durković

dodatni instrumenti ipd. CCC padala so zahtevna in primerna za zelo izkušene pilote, ponašajo pa se z neprimerljivo hitrostjo, sposobnostjo izkoriščanja termičnega vzgornika, drsnim razmerjem in veliko količino energije v izrednih situacijah. Tekmovalni piloti si seveda želijo vsega tega, potrebno pa je biti pozoren, da padalo tretirajo s spoštovanjem, da imajo za seboj mnogo ur letenja ter da so vedno primerno uleteni ter da redno opravljajo SIV tečaj in potrebne servise padala.

Kdaj zamenjati padalo za višji razred

Strokovnjaki priporočajo, da piloti padalo zamenjajo sredi letalne sezone, saj so v tem primeru že uleteni, njihove spretnosti so nadgrajene, kar omogoča lažjo tranzicijo. Pomlad ni najboljša izbira, saj so pogoji v tem letnem času precej termični, menjava padala na začetku sezone pa pomeni, da se pilot v takšne pogoje podaja z novim padalom, ki ga ni vajen, po dolgi zimi, med katero je najverjetneje letel le v omejenem obsegu. Če si pilot želi zamenjati padalo izven sezone, se to priporoča v jeseni, saj so pogoji v tem času bolj blagi, do pomladi pa je še precej časa, da se spozna z novim padalom pred termičnimi pogoji.

Kdaj zamenjati padalo za nižji razred

Ko se piloti starajo, se njihov reakcijski čas podaljša, zaradi tega pa se vedno bolj zanašajo na pasivno varnost padala, kar pomeni, da je izbira padala v EN B razredu najbolj primerna. Tudi v primeru, da pilot leti manj kot 100 ur na leto, lahko izbira padala nižjega razreda zmanjša stres pri letenju ter možnosti za poškodbe.

Pomembno pa je, da ne glede na to, katero padalo izberete, v njem uživajte – življenje je prekratko, da bi uporabljali padala, ki nam ne zvbijo nasmeha na obraz.

KAKO NAPREDOVATI MED RAZREDI PADAL

Vir: Cross Country Gear Guide 2021, str. 46

Prevod: Mia Zupančič

Kako vedeti, kdaj je pravi čas za menjavo padala za višji razred?

Zakaj si želimo zamenjati padalo za padalo višjega razreda? Da bi dosegli boljšo zmogljivost! Ampak – kako napredovati? Kako vedeti, ali smo pripravljeni za menjavo? Pomembno je, da se za to odločimo na podlagi izkušenj.

EN A in B

Za pilote, ki imajo za seboj do 50 ur letenja, je najbolj primerno, da se



Pilotka: Nicole Fedele
Foto: Matjaž Klemenčič

Avtor: Marcus King

SEEYOU CLOUD

Vir: Cross Country magazine, številka 205, november 2019, stran 109

Prevod: Veronika Štampfl

Kaj storiti sedaj, ko XCPlanner ne podpira več zračnega prostora? Marcus King preveri Naviterjevo rešitev.

Ko je popularna aplikacija za načrtovanje letov XCPlanner zaradi sprememb pri Googlu nedavno izgubila možnost prikazovanja zračnih prostorov, so piloti pričeli iskati alternative. Ena izmed njih je SeeYou Cloud podjetja Naviter, ki nudi bistveno več kot le načrtovanje letov. SeeYou Cloud temelji na Naviterjevi programski opremi SeeYou, ki je namenjena uporabi na platformi Windows, njena različica v oblaku (ang. cloud) pa preko brskalnika omogoča uporabo na vseh programskih sistemih.

Brezplačna poskusna različica vam omogoča uporabo orodij XC Planner in Logbook, s katerima lahko načrtujete lete ter jih analizirate. Polna različica programa je dostopna s plačilom letne naročnine, ki letno znaša 49 EUR. Če kupite Naviterjevo napravo, pa boste ob naku-

pu prejeli kupon, ki vam bo prvo leto omogočil naročnino za le 25 EUR. S SeeYou Cloud lahko povežete tudi aplikacije za vremenske napovedi, kot je TopMeteo (in SkySight, op. prev.), naročnino zanje pa je potrebno plačati ločeno – približno 80 EUR letno.

Ko se preko spletnega mesta vpišete v uporabniški račun, se odpre nadzorna plošča (Dashboard). Če imate integrirano vremensko aplikacijo, vas bo pričakala trodnevna vremenska napoved z vetrom na različnih višinah, termično aktivnostjo in bazo oblaka. V naslednjem sklopu lahko pregledate podrobnosti vašega zadnjega leta, ki mu bo sledil kronološki pregled ostalih, ki ste jih naložili v oblak.

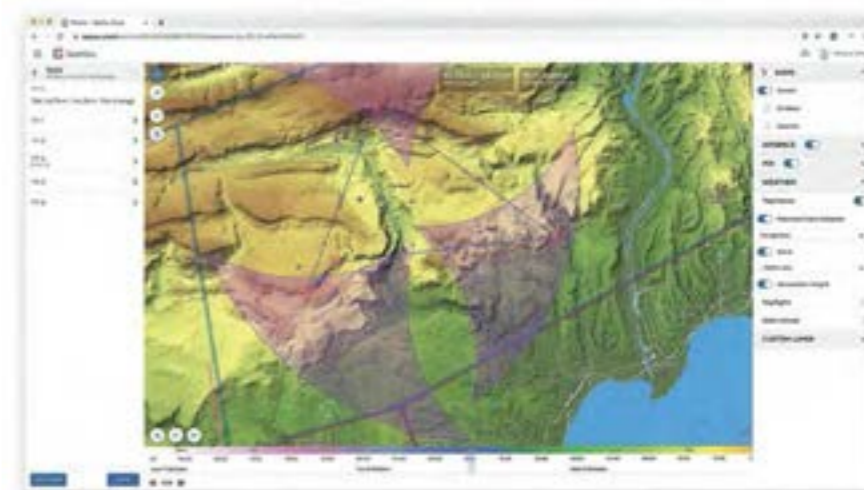
V zavihku XC Planner najdete ze-

mljevid, pod katerim se vam opcijsko prikaže tudi vremenska napoved. S klikom na zemljevid ter pomikanjem ustvarjenih oznak lahko kreirate obratne točke ter ustvarite disciplino. Program pokaže zarisano razdaljo, obratne točke vašega leta ter tip leta, bodisi trikotnik ali prelet s povratkom. Ko ustvarite trikoten tip leta, se za vsako točko prikažejo FAI območja, kar vam omogoča prilagoditev izrisane poti v FAI trikotnik (slika desno zgoraj).

Prikaz zračnega prostora je enostaven ter pregleden, vključite pa lahko tudi plasti s prikazom vetra in višine konvekcije za naslednje tri dni, pri čemer na časovnici izberete željen časovni razpon. S klikom na zemljevid pridobite navedene informacije za točno določeno točko. Uporabna dodatna funkcija bi bila možnost plast Skyways, ki bi prikazovala poti letov ostalih pilotov (možnost je trenutno dostopna v mobilni aplikaciji SeeYou Navigator, op. prev.).

Prikaz zemljevida je prijeten ter jasen: izbirate lahko med SeeYou zemljevidom, načinom »outdoor«, ki je izčiščen vektorski pogled ter satelitsko sliko. SeeYou zemljevid je še posebno jasen ter dobro prikazuje teren. Za uporabnike naprav Oudie in Hyper je slednje dovoljšen razlog za nakup naročnine, saj si dodelane SeeYou zemljevide lahko prenesete na vaše naprave, kar bo izboljšalo jasnost prikaza zemljevidov v primerjavi s prednaloženimi.

Ko ustvarite disciplino, jo lahko izvozite kot CUP datoteko ter jo prenesete neposredno na vašo letalno napravo. Uporabno bi



bilo, da bi datoteko lahko izvozili tudi v kakšen drug format, kot je GPX, ter omogočili uporabo programske opreme SeeYou v kombinacijah z drugimi napravami.

V SeeYou Cloud lahko uvozite IGC datoteke vaših letov, nato pa vam v načinu Logbook služi kot letalni dnevnik. Ko so leti naloženi, jih lahko predvajate tako v 2D kot tudi 3D načinu (spodnja slika), pri čemer boste za slednje potrebovali nekoliko zmogljivejšo internetno povezavo. Za vsak let vam je na voljo tudi statistika leta, kar vam omogoča njegovo natančno analizo. Pridobite namreč razčlenjene številčne vrednosti za letenje v termičnih stebrih ter v drsnem letu, ki jih lahko primerjate s katerokoli aktivno disciplino. Vsekakor odlično orodje za tiste, ki se radi poglabite tudi v številčne vrednosti vaših letov.

Gre torej za obsežen program, za katerega pa Naviter obljublja, da se bo še naprej razvijal ter pridobival uporabne funkcije. Še posebej dobro se poveže z Naviterjevimi napravami, vendar pa je uporabno orodje tudi za tiste, ki za letenje uporabljate naprave drugih znamk.

Več na [seeyou.cloud](https://www.seeyou.cloud).

S kodo ZPLS2021
do 60% popusta
pri SeeYou naročnini.



SeeYou

-60%

O RUBRIKI »SLOVENSKA VZLETIŠČA POD DROBNOGLEDOM«

Slovenija ponuja ogromno možnosti za prosto letenje. Nekatera vzletišča so poznana po celotni Evropi, spet druga le majhni skupini lokalnih pilotov, a vsa imajo nekaj skupnega – nobeno ni enako drugemu. Naj si bodo reliefne značilnosti, mikroklimatski pojavi ali ostale skrivnosti poznane zgolj lokalnim pilotom, vsako vzletišče ima svoje posebnosti.

Opažamo, da je to sicer bogato a specifično znanje precej razpršeno. Izkušeni »lokalci«

načeloma zelo radi delijo svoje znanje, vendarle je prostoletalska scena dandanes že tako velika in tako hitro raste, da te informacije ne pridejo do vsakogar, pa čeprav bi morale. Še več, tudi nekateri bolj izkušeni piloti le redko zapustijo svoje lokalno »gnezdo«, saj jim je neko področje Slovenije z letalnega vidika preveč tuje.

S to rubriko poizkušamo vso to znanje predstaviti v strnjeni, a do neke mere tudi

podrobni obliki. Seveda vsega ni možno zajeti v enem članku, zato se ob vsakršnem dvomu še vedno priporoča direkten posvet z lokalnimi piloti. Upamo pa, da se bo za vsakogar našlo nekaj novih informacij, s čimer bo letenje postalo varneje in še večji užitek. Veseli bomo tudi vsakršnega odziva bralcev, saj želimo ugotoviti v katero smer naj to rubriko razvijamo v prihodnjih izvodih revije.



Osnovni podatki

Vzletišče Lijak leži ... marsikje! V bližini Nove Gorice, na robu Vipavske doline, na južnem delu Trnovske planote, na nadmorski višini 581m, znotraj okoljevarstvenega področja in po mnenju mnogih na eni najugodnejših lokacijah za letenje v Evropi. Z avtom ga dosežemo, če se zapeljemo po regionalni cesti Kromberk-Ravnica-Trnovo. Dober kilometer pred Trnovim zagledamo ob cesti parkirišče. Od tu potrebujemo do vzletišča približno 5-10 minut hoje po ozki cesti, ki ni dovoljena za splošen promet.

Uradni pristanek Liveršče-Šmihej se nahaja ob magistralni cesti Ajdoviščina-Nova Gorica. Opremljen je z veterno vrečo, WC-jem

Avtor: Nejc Deželak

Lokalni piloti, ki so nesebično delili svoje znanje: Pavel Kante, Uroš Komel in Damjan Pregelj

VZLETIŠČE LIJAK

in pitno tekočo vodo. Tu večina tudi parkira in si najde prevoz do vzletišča. Vzletišče in pristanek ureja društvo POLET Nova Gorica.

Začelo se je leta 1989

Vzletišče Lijak ima približno tako dolgo zgodovino kot letenje z jadralnimi padali v Sloveniji. Prvi pogumneži, večinoma člani okoliškega planinskega društva, so leta 1989 na območju današnjega vzletišča odkrili ozek in precej poraščen travnik. Pionirska zagnanost in hkrati kolegialnost sta botrovali k temu, da je travnik s časoma postajal vedno širši in ugodnejši za vzlet. Zagotovo je k temu pripomogla tudi dobra volja

LIJAK

lastnika zemljišča, ki je živel v bližini današnjega pristanka v Lokah. Ta je v zameno za čiščenje in »rahlo« razširjanje vzletišča zahteval zgolj in samo klopco, s katere bi lahko opazoval pogumneže pri letenju. Kasneje se je izkazalo, da po vzletišču poteka zemljiška meja in da so večino časa sekali »po sosedovem«, a to je danes zgolj še ena od mnogih anekdot iz tistih časov.



Že takoj po osamosvojitvi se je zlasti ob vikendih pričelo zbirati že kar nekaj okoliških pilotov, ki so postopoma spoznavali zakonitosti tega področja. Sprva so bili poleti relativno kratki, saj oprema več ni dovoljevala – smučarska oblačila, platno čez hrbet, »ploh« pod zadnjico ter padalo z devetimi celicami velikosti spalnih vreč, o reševalnih padalih še ni bilo govora. A ob hitrem razvoju opreme ter prenosu znanja iz tujine, so prvi padalci že leta 1992 lahko jadrili ure in ure v bližini vzletišča.



Zaradi slabe finese so sprva pristajali na modelarski pisti, kasneje nato na travniku pri današnji hali klavnice Peloz. Tudi tam je bil problematičen daljnovod, ki se je enkrat ošabno zoperstavljal lokalnemu pilotu. Kupola čez zgornji kabel, padalec pod spodnja dva, ki sta udarila skupaj. Rezultat: ¼ Nove Gorice je ostalo brez elektrike. A najpomembneje – padalec je preživel.

Glas o ugodnih letalnih pogojih na Lijaku se je hitro širil, pričeli so prihajati piloti iz bolj oddaljenih področij Slovenije, kar hitro tudi iz sosednje Italije, nekje po letu 1994 iz ostale Evrope. Žal so se s tem pričele pogosteje pojavljati tudi nesreče, ki pa so se k sreči večinoma končale z lažjimi poškodbami. Največ preglavic so povzročali piloti iz vzhodne Evrope, ki doma niso bili deležni dovolj kakovostnega izobraževanja in so preveč lahkomišelnostno poizkušali posnemati izkušene domačine.

Naslednji veliki koraki so se odvijali na začetku novega tisočletja, ko se je najprej leta 2000 uredila cesta do vzletišča, ki je zelo skrajšala intervencijski čas ob morebitnih nesrečah. Že leto prej se je tudi odkupila parcela na današnjem pristanku. Vse se je odvijalo v sklopu priprav na sploh prvo svetovno prvenstvo v natančnosti pristajanja (z vzletanjem s hriba). Leta 2002 je potekalo predprvenstvo, leto kasneje nato uradno svetovno prvenstvo, ki je bilo iz organizacijskega smisla velik podvig za lokalni klub. Vzletišče je v tem času dobilo tudi svojo prvo strojno prenovno, nasul se je material iz okolice in urejala so se sicer zelo kamnita tla.

Iz tistega obdobja velja omeniti tudi anekdoto iz volilne kampanije občinskih volitev, ko se je Lijak znašel v centru za nabiranje političnih točk. Eden od kandidatov je takrat namreč zagotovil, da bo do vzletišča napeljal vzpenjačo. No, očitno te obljube ni mogel držati.

Da se je letenje na Lijaku razvilo do te točke kot ga poznamo danes, sploh ni bilo samoumevno in tok zgodovine bi se lahko hitro obrnil tudi v drugo smer. Vzletišče namreč leži na območju Nature 2000 in je s tem podvrženo strogim okoljevarstvenim predpisom. Hkrati so

v začetkih letenju nasprotovala društva za varovanje ptic, saj v tem območju gnezdi sova uharica. O rešitvi tega problema obstaja zanimiva anekdota. Na vprašanje kdaj je sova uharica aktivna, so ugotovili, da so padalci v tem času kvečjemu zgolj v gostilnah in gredo v zrak šele, ko sova že globoko spi. Pod temo birokratskih ovir sodi tudi obsežna razširitev vzletišča leta 2018, ko se je naknadno ugotovilo, da nasut material ni avtohton. K sreči se je tudi ta pripetljaj, pa čeprav po sodni poti, uredil in tako imamo danes na voljo veliko, varno, dobro opremljeno in dostopno vzletišče.

Kjer termika ne pozna zimskega spanca

Lijak je postal slaven po svojih zelo zanesljivih in ugodnih razmerah za letenje. Zlasti so ga piloti vzeli za svojega za »prezimanje«. Le redka so območja po Evropi, ki bi pozimi omogočala ure in ure termičnega letenja. Razlog za to tiči v mikroklimi, ki vlada na tem območju. Lijak je namreč pod mediteranskim vplivom, ki mu pozimi



v nižjih plasteh prinaša toplejši zrak, zato so tu hribi le redko pod snegom. V kombinaciji s precej golimi in suhimi pobočji, z ugodnim naklonom glede na sonce v tem času ter hladnim »alpskim« zrakom v višinah, lahko tudi sicer šibkejša sonca ustvari odlične pogoje za letenje.

Za primere, ko so pogoji vendarle šibki, so na sliki zgoraj označeni »dežurni« stebri, kjer je najverjetneje najti podaljšek leta. Levi steber na sliki se pogosteje proži ob južnem/jugovzhodnem vetru, steber na desni pa ob jugozahodnem/zahodnem vetru. Pogosta napaka nevesčih je, da po vzletu prehitro obrnejo nazaj proti vzletišču, saj imajo občutek, da greben »ne dela«. Če se znajdemo zelo nizko, je zadnje upanje po navadi označeno območje na sliki, kjer se termika, ki se sproži nad izpostavljenimi vinogradi, kasneje pogosto združi z desnim »dežurcem« na sliki.

Ob kombinaciji vetra in termičnih pogojev so lahko sunki na vzletišču precej močni. Lokalni piloti svetujejo, da si padalo v tem primeru pripravimo čim bližje roba vzletišča, saj je tu zaradi zavetja precej mirneje. Ob dvigu pride padalo v dvigajoč zrak in vzlet je mogoč brez težav. Ravno dejstvo, da se vzletišče po robu ne zravna povsem (kot denimo vzletišče

Kovk), prepreči, da bi imel pilot težave zapustiti štart zaradi močnega čelnega vetra.

Še burja mu redko pride do živega

Poleg jugovzhodne do zahodne smeri vetra je letenje na Lijaku pogosto možno tudi ob šibkih vetrovih ostalih smeri, a o tem malce kasneje. Precej presenetljiva in zanimiva je situacija na tem območju ob sicer pogosto močnem severovzhodnem vetru, poznanem tudi pod imenom burja. Ta veter prinaša hladen zrak, ki se kot »kamenje« skotali proti Vipavski dolini ter naprej proti morju in pri tem doseže zelo močne sunke.

Na Kovku ali pa v Ajdoviščini javijo vremenske postaje močan SV veter, nekaj 10km severneje na Lijaku pa začuda o tem vetru ne duha ne sluha. Razlog leži v zaveterni legi vzletišča (simboličen prikaz na sliki zgoraj), saj ga pred burjo pogosto zaščitijo hribi nad Trnovsko planoto in planoto Čavna. Še več, zračna masa na nek način tudi zarotira in zato potiska zrak po pobočju navzgor. Hkrati se ob soncu pobočja Lijaka pridno grejejo, zaradi česar se prične sprožati termika in tako so očividcu na vzletišču razmere na trenutke povsem identične kot ob jugozahodnem vetru.

A občutek vara. Le nekaj 100m nad vzletiščem postopoma opazimo severovzhodni veter. Po navadi na teh višinah burja ni tako močna, da razmere ne bi bile obvladljive, a neizkušenim pilotom lahko hitro postane neprijetno. Nekje v bližini zmajerske rampe postane burja občutna tudi ob grebenu, včasih lahko že tudi prej. Še bolj burjo opazimo, če odletimo navzen proti dolini, v popoldanskih urah pogosto sega vse do uradnega pristanka.

Nasploh je potrebno poudariti, da tudi lokalni piloti šele na licu mesta in ne zgolj po vremenski napovedi ocenijo ali so pogoji za letenje ugodni, torej ali si bo pilot po vzletu še vedno želel biti v zraku ali ne. Včasih je veljalo pravilo, da se ob burji ne leti. Ob napredku opreme se dandanes temu pravilu ne sledi več, a pozornost vsekakor še vedno ni odveč.

Letenje ob burji je tudi na Lijaku lahko zelo nevarno! Neizkušenim se polaga na srce, da se pred tem posvetujejo z lokalnimi piloti!

Tudi Lijak skriva nekaj pasti

Preden se lotimo prijetnejših tem, je potrebno za boljšo varnost pilotov poudariti tudi nekaj nevarnosti, ki so povezane s tem vzletiščem. Nevarnosti burje, pri čemer se faktično leti v zaveterni termiki, so bile podrobneje predstavljene v prejšnjem odseku.

Na katere nevarnosti so lokalni pilot še opozorili? Morda presenetljivo, a ravno dejstvo, da Lijak tako pogosto omogoča letenje, v sebi skriva tudi neke vrste nevarnost, saj se lahko pri pilotih hitro pojavi lahko-miselnost. Tipični primer so poletni razvoji ploh in neviht ter s tem povezan piš. Že nič kolikokrat je kdo ob sončnem pogledu na morje brezskrbno odšel v zrak in nato, ko je pridobil malo višine, osupel ugotovil, da je »tam zadaj« vse črno. Marsikoga tudi plohe nad Kovkom in Čavnom ne ganejo, a se ne zaveda, da močan veter na pristanku pride veliko prej kot prve kapljice.

Nasploh nas Lijak, v nasprotju denimo s sosednjim Kovkom, pogosto »spusti« v zrak, četudi pogoji sploh niso idealni. Če je na vzletišču proti severu vse črno in hkrati močno piha navzgor, se priporoča, da še enkrat premislimo o smiselnosti vzleta. Previdnost tudi ni odveč ob prihajajočih frontah s severozahoda, saj te po izkušnjah lokalnih pilotov pridejo prej kot napovedano.

Na pot proti vzletišču, planoti, vrhu ali koči na Čavnu?

Sedaj smo seznanjeni z lastnostmi vzletišča in njegovimi potencialnimi nevarnostmi. Naslednje logično vprašanje se pri večini glasi - kam lahko odletim?

Najbolj znana je linija ob grebenu v smeri Ajdoviščine. Ker je med piloti pogosto govora o različnih točkah na tej poti, smo jih na sliki desno zbrali skupaj za boljši pregled. Morda bo marsikoga presenetilo, kako pogosto se med točkami pojavi ime Čaven. Proti vzhodu obrnjeno vzletišče Čaven se dejansko nahaja na hribu »veliki Modrasovc«, a v neposredni bližini stoji tudi »planinska koča na Čavnu«. Vrh Čavna, na njem se nahaja križ, leži precej bolj zahodno na planoti oz. grebenu, ki pa se v celoti tudi imenuje Čaven. Smo vas sedaj popolnoma zmedli?

Na poti proti Ajdoviščini velja omeniti zmajarsko rampo ter »sekret«, saj se tu pogosto najde dežurni steber. Včasih je lahko tu ozračje tudi malce turbulentno. Razlog leži verjetno v tem, da se na teh lokacijah termični stebri pogosto sprožajo tudi bolj stran

od grebena, saj se na vznožju doline nahajajo izpostavljena območja, ki so dobri termični sprožilci. Tipičen primer je denimo Vitovljski hrib s cerkvijo. Zaradi tega se pilot med letenjem ob grebenu lahko nahaja v turbulencah termičnega stebra zunaj. Če ozračje ni prijetno, se zato izplača poizkusiti srečo bolj stran od grebena.

Naslednja omemba vredna posebnost linije proti Ajdoviščini je, da se greben po »sekretu« zlomi in je obrnjen bolj proti jugu. Zaradi slabšega sončnega obsevanja je v popoldanskem času zato težje najti zanesljiva dviganja. Vse skupaj oteži tudi stranski zahodni veter, ki po navadi zapiha s Padske nižine. Ta je pogosto kriv, da je povratek iz Ajdoviščine v poznejšem času težaven. Če je cilj pilota odleteti iz Ajdoviščine do Lijaka, je to bolje storiti zgodaj v dnevu in pri tem vzleteti s Kovka. Ob močnejšem zahodniku je potrebno opozoriti tudi na nevarnost



turbulenc, ki so predvsem izrazi-
te med vrhom Čavna in Kucljem
(kot označeno na sliki). Tu je žal
že tudi bila smrtna žrtev, saj teren
ni poraščen in se vsako zapiranje
padala ob letenju tik nad grebe-
nom zelo kaznuje.

Za ljubitelje večerne termike:
okoli vzletišča je zaradi bolj skal-
natega terena večerna termika
navadno kratkotrajnejša. Podalj-
šanje jadrnanja je pričakovati v
smeri zmajerske rampe, saj je tam
zaradi obširnejšega gozda na voljo
več toplotne kapacitete.

Lijak kot odlično izhodišče za mnoge prelete

Pot proti Ajdovščini verjetno poz-
najo vsi, ki so že kdaj obiskali to
vzletišče. Vsi sogovorniki so se stri-
njali, da je Lijak dobro izhodišče
za še marsikatero drugo smer. Te
druge smeri so sicer malce večji
izziv, a se izplačajo zaradi zelo le-
pega in raznolikega terena.

Že v bližnji okolici v smeri Nove
Gorice se za krajši prelet ponuja
slikovita pokrajina z reko Sočo.
Na sliki so označeni najznamenit-
ejši vrhovi, kjer se tudi pogosto
najde termika. Seveda pogosti tu

niso tako zanesljivi kot v smeri Ajdovščine, a polet do Sabotina preko
sv. Danijela in Škabrijela ter naprej do Svete Gore ali pa Sabotina ter
nazaj do Lijaka, je možen pogosteje kot bi marsikdo pričakoval. Tudi če
komu podvig ne uspe, je v okolici na voljo dovolj pristankov. Še najbolj
kritično je področje pri Sveti Gori a tudi tu zasilni pristanek zadaj v vasi
Grgar ne predstavlja hudih težav.

Če pri Sabotinu sledimo grebenu naprej proti zahodu, opazimo, da se
teren postopoma niža in hkrati termika postaja šibkejša. Izgubljam
višino, a vendarle razmišljamo, da bi poizkusili svojo srečo, saj pred
nami ni obsežnega gozdnatega področja in pristati tako ne bo težava.
Ampak je temu res tako? Pri tej odločitvi se je vredno spomniti po čem
so znana Goriška Brda. Ker vinska trta tu tako dobro uspeva, si je pri-
lastila vsak posekan kvadratni meter, pristankov tako praktično ni! Za
prelet tega področja potrebujemo dovolj višine, zelo dobre pogoje in
tudi kanček poguma.

Prelet se lahko enostavneje podaljša proti severu. To je možno pred-
vsem na dva načina. Prvi je, da z Lijaka svoj let nadaljujemo direktno
do Banjške planote (oranžna linija), kjer je termika pogosto zelo dobra.
Obrat naredimo na robu planote pri akumulacijskem jezeru Avče, nato
sledimo zahodnemu grebenu ob reki Soči do Kuka nad Paljevim, kjer
poiščemo priključek do Svete Gore, s katere nato zaključimo trikotnik
preko Škabrijela in sv. Danijela. Trikotnik je možno odleteti tudi v obra-
tni smeri (zelena linija), kjer pa se priporoča Kuk nad Paljevim priključiti
s Sabotina.

Enega najlepših in raznovrstnih preletov predstavlja linija proti Po-
sočju. S pomočjo zanesljive termike nad Banjško planoto ob dobrih
dnevih pridobimo dovolj višine, da lahko direktno priključimo Kobalo.
Od tam imamo potem prosto pot tako v smeri Bohinjcev kot naprej
ob reki Soči. Velja omeniti, da je ta prelet ugoden tudi iz logističnega
smisla, saj se da uporabiti vlak na povezavi Jesenice – Bohinjska bistrica
– Most na Soči – Nova Gorica.



Zlasti ob šibkih severnih vetrovih
se predvsem v spomladanskem
času pilotu odpre možnost prele-
ta proti jugu. Pogosto namreč se-
greta zračna masa z južnih pobo-
čij Lijaka in zmeren severni veter
tvorita neke vrste konvergenco.
Dviganja so zato dobro sformi-
rana in baza oblakov je pogosto
visoka. Ena izmed možnih linij
je Lijak – Sabotin – Nova Gorica
ter nato priključek do spomenika
miru na Ceru, s čimer dosežemo
področje Krasa, kjer se veter za-
radi vpliva morske zračne mase
po navadi obrne na smer jugoza-
hod. S tem vetrom lahko sledimo

področju Krasa proti vzhodu. Pri-
ključek nazaj preko Vipavske doli-
ne do grebena Čaven ali Lijaka je
večji zalogaj, a konec poleta nekje
na poti je z vidika pristankov in
prometnih povezav neproblema-
tičen.

Zahvala in poziv

Ob zaključku prvega članka te ru-
brike bi se želel iskreno zahvaliti
vsem sogovornikom za čas in in-
formacije, ki so jih nesebično de-
lili z nami. Iskrena hvala tudi Tini
Červan za vrhunsko grafično do-
polnitev.

Avtor: Tomaž Evačič

VONJ POMLADI

*Pa je prišla zima in z njo
kratki dnevi in kratki
poleti. To je letni čas, ko
čakaš na dan in dobro
vreme, da vsaj za tistih par
minut odpraviš 'krizo', ki jo
pozna najbrž vsak padalec,
ko čaka na dolge ure v
zraku in termiko, ki jo v
zimskem času pogrešamo
čisto vsi. Polet, pa naj
bo dolg 10 ali 30 minut,
te naredi po pristanku
zadovoljnega in si lahko
rečeš: »Super je bilo«.*

Tak let še toliko bolj ceniš, saj že v začetku od njega nisi nič
pričakoval, zato si pomirjen. Na mokrem pristanku pospraviš
vso opremo na suho, ob tem pa si z mislimi in pričakovanji že
pri naslednjem letalnem dnevu. Novo leto je tukaj in z njim
dnevi, ki so vsak dan daljši. Veš, da se počasi začne letalna
sezona. »No, pa začnimo zares. Novim ciljem naproti!« si rečeš. Pride
vikend in z njim krasen dan za »posušiti perje«. Prijatelj me kliče in da
idejo, da gremo na Livški Kuk, vzletišče nad našo smaragdno reko Sočo.
Seveda se hitro odzovem, spakiram in se peljem do Kobarida. V baru
Teja se dobimo vsi zagnani padalci, spijemo kavo in kakšno rečemo,
nato pa se odpeljemo do parkirišča na Livku pod Kukom. Opremo damo
na hrbet ter gremo peš še 20 minut po snegu do vzletišča. Vzletimo
in se odpeljemo čez Sočo na sončno stran Kobarida in takrat se seve-
da začne borba za vsako sekundo v zraku. Vsak balonček dvigajočega
se zraka in vsak vetrič, ki popiha navzgor, izkoristiš in se ga z vsemi
kremplji oklepaš, da ga pobereš in vzdržiš višino. Puf, po 20-ih minutah
sem že na trdnih tleh. Super je bilo, pristanek je bil mehak, obenem pa
sem zadovoljen z malo treninga za pomlad, ki bo ravnokar nastopila.

Naslednji dober dan se s prijatelji odpravimo na vzletišče Kobala, kjer
nam z vzhodnikom in borbo za vsak višinski meter nekako uspe prile-
teti do Kobarida. Zopet odličen trening za pomlad.

Pride lep februarski vikend in vreme zglada še posebej obetavno. Klapa
se zbere. Z gondolo se povzpne na Kanin do restavracije. Na štartu
zglada vrhunsko, z nekaj bazami na vidiku, zato se hitro odpravimo v
zrak. »Dela!« kričim, variometer mi piska in s kolegom že vrtiva dežurni
steber. Poberem na 2300 m. Brez oklevanja tiščim 'gas' (pospeševalec)
do Boke, kamor pridem z dobro višino. Neverjetno za 8. februar! Ob
sebi zagledam še eno padalo – Zeno. Tudi ta brska po stebrih. Pridru-
žim se mu, skupaj pobirava steber in puf, naenkrat sem na 2400 m, tik
pod bazo oblakov. Zeno je nižje in še kar išče stebre, jaz pa navdušen
visoko nad tekmovalko brez oklevanja pritiskam na 'gas' in gledam proti
Polovniku. Preletim ga do konca, do Krasjega vrha, kjer z nekaj borbe
pridem na 2000 m. Spet nič – čakam in se vržem nazaj v Bovško doli-
no proti Svinjaku oz. Bovškemu Matterhornu, kjer pa je že vsa dolina



v senci in ne dela nič več, tako da odjadram do pristanka. »Še en super dan!« si ploskam.

Februar gre h koncu in pride marec, mesec, ko pomlad zadira s polnimi pljuči. Kot naročeno pride vikend in kaže na vrhunski dan. Seveda gremo zaradi snežnih razmer zopet na najbolj dostopen štart - Livški Kuk. Puf, takoj po štartu zavrtimo na 2000 m in že letimo čez dolino Soče na sončno stran Alp. Tam z lepo višino priklopimo Polovnik na Boko v senco, kjer se prične borba za vsak centimeter. Kolega s super višino brez oklevanja švigne čez sedlo v Rezi-jo. Tudi jaz poberem nekaj metrov čez sedlo in si rečem: »Zdaj ali nikoli, pa bo, kar bo«. Srce mi tako razbija, da čutim utrip v prstih na rokah, saj vidim samo senco in dolgo dolino z malo pristanki. Pred sabo vidim kolega in si oddahnem, saj na srečo nisem sam v tej temi. Nekako si priboriva višino in priletiva do italijanskega vrha, Žrda, kjer z nekaj dinamike zopet pridobiva še več višine in dodaten elan za naprej. Senca še kar vztraja in vztraja. Vztrajam tudi jaz in ne grem pristat v Rezi-jo, ampak poti-

snem do sedla za Sello Neveo in na dinamiki poberem spet nekaj metrov čez greben. Do Montaža pritisnem na 'gas', kjer na sončni strani doline Selle iščem stebre. Ne najdem nič, skoraj se že sprijaznim s pristankom pri Rabeljskem jezeru, a ga 'zahaklam' in zavrtim na 2400 m. Ko stiskam 'gas' proti Jerebici, gledam kolega, ki je že na Mangartu. Velika želja mi pravi, naj grem za njim, vendar utrujenost kriči, naj grem raje proti pristanku. Mimo Jerebice variometer kaže 2000 m in si rečem: »To je to, še en 'glide' do pristanka in sem zmagal!«. Toda izbral sem napačno linijo - namesto do Bavške krnice sem jo naglo ubral kar po sredini doline do 1313 pod Rombonom, kjer se zabijem v dolinski veter. Z vso močjo pritisnem na 'gas' in se komaj pripeljem mimo grebena, a naenkrat izgubim vseh pridobljenih 2000 m. Z upanjem in 'gasom' letim proti uradnemu pristanku, toda zaradi izgubljene višine pristanem na parceli, ki ni večja kot za dva avtomobila. Dobim grenak priokus, ker mi je za malo zmanjkalo, da bi priletel do uradnega pristanka, toda veliko utrujeno zadovoljstvo in prešeren nasmeh povesta vse. Kljub vsemu mi je uspelo preleteti Rezi-jo!

In tako gre marec počasi h koncu, ko karte pokažejo na Dan D. Ideja pade, da gremo seveda spet na Kanin, naše najvišje vzletišče. Pri C postaji izstopimo in na štartu se nabere par ljudi. To potrjuje, da bo res obetaven dan. Bili smo dokaj zgodnji in se lahko počasi pripravljamo za 'štart'. Kolega me vpraša, »Kakšen je plan? Kranjska Gora?« Odvrnem: »Sanje in želje so eno, realnost je pa druga...«. A takoj po 'štartu' gre kot namazano gor, puf, naenkrat smo vsi na 2900 m in gremo s polnim 'gasom' proti sedaj že poznani Rezi-ji. Peljemo se čez italijanski Žrd do Montaža, tam pa dohitim prijatelje. Kar naenkrat zagledam še padalo Queen, prijatelja, ki jo je mahnil kar čez Kanin, direkt do gore Montaž. Skupaj nadaljujemo do Mangarta, ko na Predelu 'fasam' 2/3 stransko zapiranje, ampak se ne vdam. S korajžo nadaljujem do bele skale, kjer lepo 'dela'. Vržem ga 'na kanto' in zopet se znajdem na 2900 m. Odločim se, da jo

Lokacija: Vzletišče Prhodc ▲ in pogled s ceste proti Mangartu, november 2020
Foto: Anja Zalašček

▶ **Pogled z visine 2900 na zasneženi Kanin, marec 2019**

▲ **Pogled z zahodne, oz SZ strani na Mangart, marec 2019**



veti debati, polni evforije, popijemo in pojemo. Peš se odpravimo proti železniški postaji in naključno nam le po 30 metrih ustavi avstrijski padalec s kombijem ter nas zapelje do postaje. Z vlakom se peljemo do Beljaka, tam pa nas čaka prevoz direkt do Bovca. Tako se tudi zaključi dolgi dan, ki ga ne bom nikoli pozabil. V odlični družbi na najlepši možen dan odleteti z Bovca do Lienza v najlepšem letnem času, POMLADI!

◀ **Pogled na Bovec, februar 2019**

mahnem proti Planici. Ostali prav tako vrtijo malo bolj zunaj in dobimo se na poti do Vršiča. Še malo poberem na 2000 m, čutiti pa je vedno več vzhodnika in potisnem čez Belco do Dovja, ampak sem nekoliko prenik, tako da se odločim samo še za varen pristanek v Dovju ob Ratečah. Veselo pospravim in odpešačim 100 m do restavracije v Dovju, kjer ostali že pijejo pivo in čakajo na odlične čevapčiče! O, kakšno veselje!

Že je tu konec marca in tukaj je april. Naposled pride dan, ki kaže, da bodo še grablje letele! Hitro zavrtim telefon in plan je gotov - let v Avstrijo. Dokaj zgodnja ura je in prijatelja me že čakata s kavo na vstopni postaji za Kanin. Hitro spijemo in gremo na Skripi štart. Po gondoli imamo čas za postavitev taktike, da lahko nato samozavestno krenemo v zrak. Takoj po 'štartu' na dežurnem stebri pri Stadorju že piska in v parih minutah sem že na 2900 m. Takoj krenemo čez Kanin do Montaža, kjer gre spet lepo gor. Naprej do Pontebe, kjer dobimo steber dneva, takoj zavrtimo in letimo že čez italijanske hribe s pogledom na sončne Alpe (Nassfeld) do Zoncolana. Tam srečamo še nekaj italijanskih padalcev, ki z lepo višino prihajajo nasproti in nam kažejo pot naprej. Prijatelj

diktira tempo, ki že z lepo prednostjo pokaže ključni steber za prelet Lesne doline v Avstriji. Tam zavrtim na maksimalno višino dneva, saj nočem »scurit« tik pred ciljem. Ta nepozaben steber mi bo ostal v spominu, ko sem skupaj z dvema jadralskima letaloma vrtel do majhne baze, ki se je končala na višini 3553 m. Ta trenutek se ozrem na našega velikana Triglav, ki je zelo nizko sameval med svojimi brati in sestrami. Z navdušenjem, skoraj z solzami v očeh, evforično pohodim 'gas' in že letim za kolegoma čez Lesno dolino. Pridružim se jima v iskanju naslednjega stebra, ki bo potreben za preskok v naslednjo dolino. Tu se pokaže utrujenost, padec koncentracije in moči. Prijatelj izgine za vrhom v naslednjo dolino, drugi mu že visoko sledi. Voham po stebrih in že je moč čutiti močnejši dolinski veter. S težavo se na dinamiki 'spajšam' čez majhno sedlo in z nizko višino odletim naprej v naslednjo dolino - v dolino Lienza, kakor je bil tudi dogovorjen plan, da tam pristanemo. Utrujen gledam po mestu in zagledam pristanek. »To je to,« si rečem. »Plan je izpolnjen!«. Kolega me že kliče po telefonu in navija: »Dejmo še malo, gremo naprej!«. Jaz pa utrujeno odvrnem, da grem z zadnjimi močmi pristat. Prijatelja se zapeljeta še zahodno po dolini, kjer se jima odpre pogled na mogočni Veliki Klek oz. Grossglockner. Obrneta nazaj proti Lienzu in zavijeta na pristanek, kjer jih utrujen, a s prešernim nasmehom, pričakam s pivom ter nekaj hrane za pod zob. Pospravljamo opremo in z največjim užitek ob podoži-

Avtor: Jernej Marčič

AKRO TRIP (EL HIERRO)

Akrobatsko jadralno padalstvo v Sloveniji žal ni prav dobro razvito. Nas, nekaj čudakov, ki pa se radi sučemo, pa to počnemo v Bohinju, edinem res primernem prostoru za to v Sloveniji. Pozimi, ko je trening otežen, če ne onemogočen, pa peš na Kriško. Letos v sredini februarja, ko smo pridno nabirali vzpone na Kriško, Lovro od Ambroža izve za boljšo lokacijo, primerno za akro trening. Kanarski otok El Hierro, kjer ti močan veter omogoča pobiranje tudi z akro padalom ter tako krožen trening.



Letenje v box (krožno treniranje na Sabinosi)

Tako sem se proti koncu februarja začel vsak dan prebujati z Lovrovim navdušenim razlaganjem. Zakaj pa ne! V tem nohem svetu, po katerem straši tak grozen virus, itak ne morem učiti smučanja. Po dveh paničnih dnevih kupovanja kart ter iskanja apartmaja imamo vse pripravljeno. Samo še na korona test, da nam malo premešajo možgane, in pičimo!

Potovanje med korono zelo priporočam. Na cestah nobenih zastojev, smo kar padli v Benetke. Potem pa v Madrid, spanje na opustošenem letališču in naprej na Gran Canaria. Pot ni bila naporna, saj si na napol praznem letalu vedno našel tri prazne sedeže, čez katere si se lahko zleknil. Na Gran Canarii smo še skočili v ocean in odleteli naprej na El Hierro.

El Hierro je otok popolnoma na jugozahodu Kanarskih otokov. Cel otok je dvajset kilometrski greben, razpotegnjen od zahoda proti vzhodu in nato proti severu. Zaradi anticiklona, ki se običajno zadržuje severozahodno od otoka, v večini po njem piha močan SV veter. Letališče je na severovzhodnem delu El Hierra, proti jugozahodu se nahaja nekaj vasi in kamnitih plaž, od katerih glavna cesta pelje mimo letališča, okoli grebena na severni del otoka in v Frontero, manjše mesto, kjer smo bili

nastanjeni. Na severu bolj proti zahodu stoji še vasica Sabinosa, ki je za padalce najbolj privlačna.

Po dveh dneh potovanja smo proti večeru končno pristali na El Hierro. Takoj smo prevzeli rezerviran rent a car, vanj komaj nabasali vso padalsko robo in stopili na plin. Namesto ceste okoli grebena smo izbrali »bližnjico« čez greben. V zahajajočem soncu smo našli štart in ker Lovro svojih rezerv ni imel pripravljenih v sedežu, je bil takoj izžreban za voznika. Z Ambrožem pripraviva padali in v zrak! Mislil sem, da bom pristajal nekje na cesti, pa sva z Ambrožem iz zraka takoj opazila velik pristanek ob starem stadionu. V spominu imam lepo prvo rundo



◀ **Pogled s štarta Dos Hermanas proti severu (v daljavi otok La Palma)**

lota Abiana, ki nam je bil pripravljen skozi cel dopust pomagati po najboljših močeh. Bi se na glavo postavil samo, da bi bili mi srečni.

Naslednjih nekaj dni je pihal šibak S-SV veter, tako da smo lahko normalno trenirali. Na štart smo se vozili, kar je pomenilo, da kljub divji vožnji (držali smo se reka: dont be gentle with the rental) iz dneva nisimo mogli iztisniti kaj več kot bi lahko na Voglu. Vožnja od pristanka do štarta Dos Hermanas, ki se nahaja nekje na sredini grebena, traja približno 25 minut. Prevoze smo takoj začeli kombinirati tudi z drugimi piloti, ki so prav tako mojstri tetrise. Bili smo super volje, govora je bilo o letenju in neznansko je pomagalo opazovanje ostalih pilotov ter deljenje mnenj, ki so se na srečo razlikovala. Kljub dobremu vzdušju pa smo vsi čakali, da veter okrepi in pičimo na Sabinoso - štart na severozahodu otoka, kjer štartaš na 250 metrih, čez električno napeljavo in cesto, potem pa v pravem vetru z lahkoto priključiš greben ter pobereš do 1300 m. Sabinosa je bila pravzaprav razlog za naše potovanje, saj lahko tudi z manjšimi krili in veliko krilno obremenitvijo jadraš cele dneve (z vmesnimi pavzami) ter izvajaš akro runde.

(oddih - končno smo tu in letenje se lahko začne). Z Ambrožem zloživa padali vendar Lovra od nikoder, kljub temu, da sva mu sporočila navodila za pot. Po kakšnih 20 minutah, ko sem že hodil po glavni ulici gor in dol, le zazvoni telefon. »Vidm te, prid hitr sm...«, kakih 100 m za sabo zagledam naš avto tik ob bus postaji, kjer se zavije za pristanek. Pridem do avta, ki je seveda levo zadaj malce razbit in popraskan. Lovro v hitenju, da bi iz dneva izvlekli še en let, ni bil previden pri obračanju. Ker je bilo sonce že za obzorjem, smo samo še poiskali svoj apartma, približno 500 metrov od pristanka. Potrkali smo na napačna vrata, kjer so nam odprli francoski akro piloti... »Super, sosede smo, to bo še divje«. Po klicu končno pride še lastnik, s katerim smo se po veliko kriljenja z rokami vse dogovorili. Apartma je bil Zakon!

Prvih nekaj dni je pihal močen V veter, celo JV, kar je za otok nenavadno. Ostali piloti niso kaj veliko leteli, Slovenci pa smo takoj pokazali, da kjer je volja, je tudi pot. Z malega vrha nad štartom smo nekajkrat odleteli proti jugu ter se nato čez štart vrgli na severno stran.

Lokalci so seveda prijazni. Že drugič dan smo spoznali lokalnega pi-

Po 6 ali 7 dneh končno zapiha močnejše, pa čeprav iz severozahoda. Sami smo bili namenjeni na Dos Hermanas, vendar je sreča hotela, da smo se pred apartmajem srečali s francoskim akro mojstrom Theom de Blicom. Tip je za volanom še bolj nor kot v zraku in komaj smo mu sledili do Sabinose. Po nekaj minutah 'parawaiting-a' se s Theom odločiva, da greva v zrak. Pihal je SZ veter, kar je za lokacijo nenavadno. Pokažem slovenske xc korenine in poberem, med tem, ko Theo pristane nazaj na štartu. Zaradi SZ vetra sem bil prisiljen potisniti v zajedo vzhodno od štarta in ne v običajno uvalo proti zahodu. Naredim nekaj rund, vse super, razen corkov, ki mi niso šli najbolje. Za mano v zrak potisne še Francoz Axel, vendar sva bila zaradi prihajajoče plohe prisiljena pristati. Po plohi sva vzletela le midva z Ambrožem. Spet nekaj rund in že se bliža nova ploha, midva pa trmasto še kar v zraku. V zadnjem trenutku se plohi umakneva proti vzhodu na drugo stran grebena, ki tvori zajedo, v kateri sva pobirala. Od tam Ambrož izvede prvi xc/acro let, saj se umika proti vzhodu, višina pa kar raste, zato med letenjem izvaja lepe akro runde in na koncu pristane na cesti proti Fronteri. Sam sušim tistih nekaj kapelj, ki me jih je dobilo, z jadranjem. Odločim se, da bom okoli grebena spet priključil zajedo. Seveda me je splaknilo in namesto lepe ravne ceste ob morju izberem ozko cesto, ki teče po grebenu. Tik pred pristanom med občinstvom me seveda dvigne - jaz bumbar, pa še kar vztrajam, tako da na koncu pristanem med visoko škarpo z železno ograjo ter strmino na desni. Zapnem v ograjo na škarpi in strgata se mi zunanji točki vpetja leve komande. Super. Mislim, da se lokalna dobričina Abian ni zavedal, koliko dela bo imel z nami, ko je na začetku tako veselo ponujal svojo pomoč. Na srečo je imel doma star šivalni stroj in z nami delil nekaj uporabnih nasvetov. Z Ambrožem (jaz sem v glavnem gledal) sva po nekaj urah mučenja le trdno prišla moja komanda nazaj na padalo. Bilo je grdo, a še vedno drži, čeprav sta vpetji nekaj cm preveč narazen in štrika v dolžini malce variirata.

Naslednji dan je noro pribijalo, tako da smo se okoli Sabinose le vozili, nato pa sem se proti večeru odločil, da bom preizkusil popravljeno padalo. Nisem si predstavljal, kako te krožne akro runde lahko utrudijo, dokler nisem bil po dobri uri letenja izmučen. Kakšno uro in pol za

mano je vzletel še Ambrož, ravno, ko sem se sam odločil, da bom s treningom zaključil. »No, še eno rundo.« si rečem (že desetič). Seveda me pri povezavi navije, in ker sem bil nizek, pade prva slovenska rezerva. Kljub lepemu številu kaktusov, v katere bi lahko pristal, me je lepo mehko odložilo na grebenu. Po nekaj minutah borbe z rezervo, ki me je hotela vleči še po tleh, zmagam in vse, razen izgubljenega kontejnerja, nabašem v nahrbtnik. Ambrož je takoj po moji rezervi pristal in dogajanje spremljal s štarta, kjer so se že nabirali drugi piloti. »Super, prej pa nikjer nobenega, mater imajo padalci nos za take stvari.« Po kaki uri prebijanja skozi šavje sem prišel na štart. Takoj sem spremenil mnenje o pilotih, ki so prišli. Prinesli so pivo. Pregledam robo in k sreči je vse ok. Francoz, ki je ravno odhajal, mi je celo prodal kontejner za rezervo, ki mi jo je naslednje jutro Ambrož pomagal zložiti in že smo bili spet pripravljene za v zrak.

Za tem smo imeli dva ali celo tri dni lepe Sabinose. Trenirali smo po cele dneve, z vmesnimi pavzami na štartu za hrano in pijačo. Akro kondicijo se da kar hitro natrenirati. Krožne runde pa so bile še boljše, kot smo se jih nadejali. Noro, kakšna razlika, ko med rundami ne rabiš pristajati. Po nekaj dneh smo se uleteli, Ambrož je pridno treniral corke, Lovro je gradil proti infinitiju, jaz pa sem začel s twisted manevri.

Za temi super dnevi Sabinose se je veter umiril in spet smo se vozili na Dos Hermanas. Vsem nam je šlo dobro, neverjetno, kako človek hitro napreduje, če stvari posvetiš čas ter sem in tja celo prejmeš kak uporaben nasvet. Letenje je bilo super kljub rednemu sloju oblakov, ki se skoraj vsak dan popoldne usede nekje na sredino grebena. Vsi smo bili že navajeni iz žepov vlačiti telefone in po google mapsih lepo odleteti nad pristanek.

Drugi ali tretji dan Dos Hermanasa vsi utrujeni pristanemo. Ambrož pametno predlaga večerjo (postali smo pravi kuharski mojstri testenin). Lovro je seveda navijal še za eno rundo. Takoj sva dobila voznika, ki ni želel leteti, in odpravila sva se na štart. Še zadnja umirjena runda ob zahajajočem soncu – dokler se ob Lovrovem padalu ne odpre velik krog. Zaradi navitja pri povezavi je moral nizek izvrčiti svojo prvo rezervo, ki se je lepo odprla. Odložilo ga je na lepem travničku, v spodnjem delu Frontere, kjer so stavbe redkejšje. Kljub iskanju tudi Lovro ni našel izgubljenega kontejnerja. K sreči mu ga je prav tako prodal francoski pilot. Naslednje jutro sva rezervo zložila, in v zrak.

Naslednjih nekaj dni je bila edina zanimivost Lovrov vrhunski 'top landing' v megli, ko je za spremembo letel brez navigacije.

Severovzhodnik se je spet okrepil in letenje se je zopet prestavilo na Sabinoso. Vsi blaženi smo leteli po cele dneve in ob večerih srkali mrzlo pivo v dobri družbi ostalih pilotov. Tretji dan vrhunske Sabinose sem ravno nabral do oblakov na vrhu grebena, ko sem zagledal Lovrov boj s padalom, ki se je vrtelo v negativu, med tem, ko je sam ostajal nepremično obrnjen proti morju. Izvrgel je prvo rezervo, ki ga je zaradi majhnega propadanja prehitela ter se nato odprla med štriki krila. Sledil je izmet druge rezerve, ki se je lepo odprla, za drugo pa se je

► **Slovenska klapa z akro mojstrom Theom De Blicom**



▲ **Lovrova 2. (in 3.) rezerva na Sabinosi**

odprla še prva. Kljub vsem svaram, da je Sabinosa za rezerve res neprijazna, je Lovra tudi tokrat lepo in nežno odložilo. Sam sem še kakšno uro treniral, potem pa pristal pred manjšo ploho. Lovro je do takrat obe rezervi in padalo že uspel zbasati v nahrbtnik, iskal pa je kontejnerja. S štarta smo mu neuspešno skušali pomagati, za ploho pa spet poštartali. K sreči je enega od kontejnerjev opazil francoski pilot Mael in iz zraka Lovra napotil v pravilno smer. Po še uri ali dveh mučnega iskanja se je Lovro sprijaznil z enim najdenim kontejnerjem. Drugega mu je

za čas našega bivanja spet posodil Francoz. Naslednje jutro sva njegovi rezervi ponovno zložila, severni veter pa je ugasnil.

Bližal se je konec našega dopusta. Na otoku smo imeli pred sabo le še nekaj dni, vreme pa ni obetalo Sabinose. Večer po tretji (in četrti) rezervi smo preživeli ob dobri družbi, pivu in odlični domači pici v Sabinosi. Pojedli in popili smo toliko, da smo bili kar ponosni, ter za zaključek dopusta naslednji dan vse pilote otoka povabili v naš apartma. Seveda je naša žurka naslednjega dne trajala še veliko dlje in popili smo vse zaloge, kar smo jih imeli. Super večer s super piloti, kjer je vsak od prisotnih imel za deljenje pripravljeno kakšno padalsko norčijo.

Zadnja dva dneva sta potekala umirjeno. Dan pred zadnjim smo od letenja imeli pavzo in se igrali turiste. Zadnji dan pa smo leteli na južnem delu otoka, kjer je pot na štart strašno dolga, letenje pa super. Imeli smo dva super leta, za katerima smo pristali na največji plaži otoka. Seveda smo se še zadnjič vrgli v Atlantik.

Naslednji dan smo samo še spakirali in se odpravili na letališče, zaradi opravkov v zadnjem hipu pa smo po padalski tradiciji spet zamujali. Vse je bilo že postorjeno, s kurzom za letališče, ko je Ambrož prejel Abianov sms, da so prispele fuge. Zaškripale so gume in spet smo bili namenjeni proti Fronteri. Po petih minutah divje vožnje smo seveda ugotovili, da če fuge poberemo, lahko let odpišemo (kar pravzaprav ne bi bilo tako slabo), zato smo ponovno obrnili proti letališču in ujeli svoj let. Brez korona testov smo se prebili na Tenerife in od tam na Gran Canaria, kjer smo za en dan imeli rezerviran avto (hkrati naše prenočišče). Po poznem prihodu zaradi policijske ure ni bilo odprtega nič več, zato smo povečerjali

sendviče s pumpe, se parkirali ob morju in zaspali. Naslednji dan smo preživeli na štartu na severovzhodu Gran Canarie, kjer smo cel dan kar pokali od smeha, ter proti večeru ujeli let za Madrid. Brez večjih komplikacij (tudi brez korona testov) smo se prebili nazaj do Slovenije, kjer pa nas je v slabo voljo potisnila le vremenska napoved za El Hierro, ki je obetala kak teden super Sabinose.

Potovanje mi bo ostalo v super spominu, kot naš prvi akro dopust. Na El Hierro pa se definitivno nameravam še vrniti in ga, čeprav ne za najdaljše lete, toplo priporočam tudi vsem xc pilotom.

Naš naslednji podvig pa je registracija pristajalnega mesta v Ukancu. Tamkajšnji pristanek je za bodoči razvoj slovenskega akrobatskega jadrnega padalstva bistven. Lansko leto nam je trening v sredini poletja prekinil TNP, ki nam je pristajanje v Ukancu prepovedal in s tem akro trening v Sloveniji do nadaljnjega onemogočil. Pristanek je za nas »akro fante« nujen, ker nad uradni pristanek priletimo s premajhno višino za izvajanje kakršnihkoli resnih akrobacij. Koristen pa bi bil prav za vse pilote, ki občasno zaidejo v Bohinj, kot rezervni pristanek na zahodnem delu jezera. Pri registraciji novega pristanka v Ukancu se zanašamo na pomoč lokalnih bohinjskih pilotov, katerih glas je močan in se gotovo upošteva. Upam, da bomo uspeli s pomočjo lokalcev in celotne jadrno padalske skupnosti (ZPLS in LZS) pristanek urediti še pred začetkom poletja.

Osebnostno upam, da se akrobatsko letenje v Sloveniji razvije in se nam priključi še čim večje število novih (in starih) pilotov. Akro osnove kot so full stall in negative so mi tudi pri xc-ju že večkrat rešile kožo in njihovo izvajanje med piloti ne bi smelo predstavljati tabuja, pač pa bi ga morali spodbujati. Akro letenje izvajano v varnem okolju, je lahko veliko bolj varno od xc letenja. Zabavno bi bilo tudi organiziranje akro tekem, ki bi ob dobri hrani in pijači zabavale vso zbrano padalsko družbo. Slovenci smo znani kot super piloti, zato sem prepričan, da bi v naslednjih letih lahko v akro močno napredovali.



◀ **Jerry na pristanku v Fronteri, po tem ko se mu je med manevrom strgalo vpetje komande na ročki. (kažem strgan štrik) *Zanimiva zgodba, ni omenjena v članku.**

► **Let iz Dos Hermanas-a (tvorjenje običajnih meglic)**



Revija prelistal: Janez Križnar

POGLED NAZAJ

IKAR, LETO 1996, ŠTEVILKA 2-3

Včasih se počutim kot Lassie, ki se stalno vrača. Ona domov, jaz pa v preteklost. Pred četrto stoletja je bil svetovni splet, ki nas danes zasipa z informacijami, še v plenica. Za plemenitenje pilotskega znanja so obstajali letalni kolegi, VHS kasete, redke knjige in nekaj revij, ki sem jih redno prebiral. Ikar seveda najraje, ker sem v njem lahko bral prispevke prijateljev in znancev.

V naslovni številki so izstopali trije članki, ki so opisovali letenje na slabo raziskanih terenih. Vseh treh žal ne morem posredovati, čeprav bi jih rad. Odločil sem se za prispevek **Domna Slane**, ki je opisal svoj pogled na dogodke tekom XC odprave v Južnoafriško republiko.

"AFRIKA: Žur dan za dnem, vsi se počutimo dobro. Fantje, ki so prvič v Afriki, srkajo vtise. Vreme pa je slabo in potem še slabše. Nikomur ni več do zafrkancije. Igramo golf med hišicami v kampu. Mare razbije šipo.

Iz obupa igramo celo kriket. Hvala bogu gremo za dva dni v Kalahari, kjer smo spet vsi živčni, ker je tam nebo veliko bolj obetavno. Na srečo je zvečer nevihta in se potolažimo. Naša dva strojna inženirja degradirajo Bušmani, ko nam popravijo avto. Vrnemo se v Kuruman. Pri odbojki si zvijem gleženj, ki močno zateče in je tako smešen, da na vse skupaj, razen name, deluje zelo sproščujoče. Skrbi me, kaj bo, če pristanem stran od ceste.



Kot zanašič se vreme popravi. Odšantam v zrak in naredim 253 km. Japonec Minegishi, ki zna tudi jodlati, tako kot se zagre, pa pravi: "Z eno nogo 250, z dvema bi jih bilo pa 500."

Morala se dvigne. Začetna negotovost glede mojega novega padala Njam njam se spremeni v navdušenje. Vmes malo letkanja, klatijo nas nevihte.

◀ **Domen Slana pred vzletom v Kurumanu, JAR**

Pride D-day. Štartam prvi. Scurim po treh kilometrih. Na srečo pridejo hitro pome. Ko štartam drugič, so vsi naši že v zraku. Neprijetno! Po 20. kilometrih sem "v podnu". Mare je že na tleh, letim čezenj. Pip, pip, pip - zelo negotovo. Višina 40 m. Obupno grabim za balonček in mu čisto pri tleh sledim kakšen kilometer, dva. Na cesti vidim spremljevalni avto. Mare javi, da sem že pristal, ker mu izginem z obzorja. Potem pa na 30 m "batina". Grem na nož. Vario se dere 8 m/s gor. Dvigam se kot metek. Čez čas dohitim Nala. Dobro mu gre "mother-fuckerju". Če hočem biti hiter, mi ne pomaga hitro padalo, ker je hrbtni veter tako močan, da se ne splača tiščati na gas. Prednost pridobivam samo z dobrim vrtenjem in pametno izbiro stebrov. Nalu, ki se je spremenil v plazilca nad grmičastimi brezpotji ogromnih dimenzij, čestitam za prvo stotko. Šibam dalje. Dohitim Bojana. Prehitim ga in resnici na ljubo doživim pravi izbruh narcisoidnosti. Vse mi klapa. Letim fantastično in vem, kje so stebri. Bojanu čestitam za prvo dvestotko. Ves čas sem višje od njega.

Bliža se napovedan cilj, jaz pa nižje in nižje. U p. m. vse skupaj. Ravno še priplaniram v cilj v svetem prepričanju, da je za danes s termiko konec in sem pač priletel najdlje. Spakiram. Šok! Bojan na 300. Šok! Kat (Thurston, op. p.) planira čezme in pristane na 285 km. Šok šokova! Nal na 300 km. Kreten, idiot, debil, peder. Zakaj ravno jaz? Zakaj? Na svetu ni poštenja, to vem že od prej, ampak to je pa že "too much". Tolažim se, da nisem mogel storiti nič, da sem letel 100 % - pač smola. Poizkusim, ker to ni dosti pomagalo, na bolj filozofski način: "Saj rekordi so ja brez veze..."

Iskanje Nala, potem gremo še po Bojana in dolga vožnja domov. Bojan vriska. Nal je najsrečnejši na svetu, mene pa proglasijo za tragično osebo. Tako ti je to v Afriki!"

Preostala dva članka sta napisala **Marko Malovrh** in **Stanislav Rus**. Žal že oba pokojna. Marko je pisal o tekmovanju v črnogorskem Hercegovem, Stanislav pa o letenju okrog Snežnika.

Za poročilo o aktualnih novostih je poskrbel **Sandi Marinčič**. Pisal je o **Stubai cupu** v avstrijski vasi Fulpmes, kjer sta potekala vsakoletna primerjava karakteristik novih padal in sejem. Krajši odlomek opisa gre takole.

"STUBAI CUP '96: 13. in 14. januarja je bilo v Fulpmesu blizu Innsbrucka prvo večje tekmovanje v novi sezoni. Bolj kot tekmovanje samo je Stubai cup pomemben zaradi predstavitve novih modelov jadrlnih padal za novo sezono. Večina proizvajalcev se predstavi tako v tekmovalnem, kot v demonstracijskem delu. Tudi letos je kar nekaj novosti v srednjem in tekmovalnem razredu. Proizvajalci obljublajo (kot vedno) večjo stabilnost in boljše letalne sposobnosti. Kako bo v resnici - so ta padala res boljša - bo pokazala nova sezona in testiranja, saj so večinoma še brez testov.

Splošni trendi so: povečanje števila celic, večja vitkost, vmesne celice, "V" rebra in zmanjšanje števila vrvic.

V tekmovalnem razredu se število reber giblje nekje med 70 in 90. S tem seveda narašča poraba materiala in teža krila. Učinek bomo lahko ocenili na tekmovanjih. Pri tekmovalnih padalih smo opazili številne neuspešne štarte, posebej v slabših pogojih..."

V glasilu je bil objavljen še prevod preizkusa tedanje tekmovalne uspešnice, Novinega Xenona in nekaj zapisnikov, razpisov, pravilnikov ter poročil, s katerimi vas ne bom mučil. Omeniti velja le pravilnik XC pokala, ki je bil časom primeren. GPS naprave so bile takrat še drag in sila redek pripomoček. O kakem beleženju GPS sledi (tracka) ni bilo govora. Vsa domača in tuja tekmovanja v preletih, tako tudi XC pokal, so od udeležencev terjala dokumentiranje letov s fotoaparatom in obrazcem na papirju. V današnjih časih nepredstavljivo.

Kljub vsemu imam nostalgichen spomin na tisto obdobje. Dolge zimske noči smo z atlasom na mizi in razmernikom, svinčnikom, šestilom ter kalkulatorjem

XC obrazec ▶



v rokah preračunavali kilometre, ki jih bomo preleteli poleti. Če bi danes komu od mlajših pilotov govoril, čemu fotograf ni smel narezati razvitega foto filma, bi najbrž mislil, da se mi blede. Enako bi menil sam, če bi mi tedaj kdo rekel, da bom čez 15 let v žepu imel telefon, GPS, variometer, zemljevid in prenosni računalnik v eni napravi velikosti manjše mlečne čokolade.

XC POKAL '96		XC pokal Slovenije Jadrlni padalstvo Paragliding Cross Country Gliding	
IMENI (priimek, ime):		IMENI (priimek, ime):	
STARTNO MESTO (v. na listu):		DATAJUM:	
1. STARTNA TOČKA:		PRVA NA STARI:	
2. STARTNA TOČKA:		2. NAJLAŽJE:	
3. STARTNA TOČKA:		3. NAJLAŽJE:	
PRELETANJE (v. na prostoru):		4. NAJLAŽJE:	
PROSTI PILOTA:		5. NAJLAŽJE:	
		6. NAJLAŽJE:	
		7. NAJLAŽJE:	
		8. NAJLAŽJE:	
		9. NAJLAŽJE:	
		10. NAJLAŽJE:	
		11. NAJLAŽJE:	
		12. NAJLAŽJE:	
		13. NAJLAŽJE:	
		14. NAJLAŽJE:	
		15. NAJLAŽJE:	
		16. NAJLAŽJE:	
		17. NAJLAŽJE:	
		18. NAJLAŽJE:	
		19. NAJLAŽJE:	
		20. NAJLAŽJE:	
		21. NAJLAŽJE:	
		22. NAJLAŽJE:	
		23. NAJLAŽJE:	
		24. NAJLAŽJE:	
		25. NAJLAŽJE:	
		26. NAJLAŽJE:	
		27. NAJLAŽJE:	
		28. NAJLAŽJE:	
		29. NAJLAŽJE:	
		30. NAJLAŽJE:	
		31. NAJLAŽJE:	
		32. NAJLAŽJE:	
		33. NAJLAŽJE:	
		34. NAJLAŽJE:	
		35. NAJLAŽJE:	
		36. NAJLAŽJE:	
		37. NAJLAŽJE:	
		38. NAJLAŽJE:	
		39. NAJLAŽJE:	
		40. NAJLAŽJE:	
		41. NAJLAŽJE:	
		42. NAJLAŽJE:	
		43. NAJLAŽJE:	
		44. NAJLAŽJE:	
		45. NAJLAŽJE:	
		46. NAJLAŽJE:	
		47. NAJLAŽJE:	
		48. NAJLAŽJE:	
		49. NAJLAŽJE:	
		50. NAJLAŽJE:	
		51. NAJLAŽJE:	
		52. NAJLAŽJE:	
		53. NAJLAŽJE:	
		54. NAJLAŽJE:	
		55. NAJLAŽJE:	
		56. NAJLAŽJE:	
		57. NAJLAŽJE:	
		58. NAJLAŽJE:	
		59. NAJLAŽJE:	
		60. NAJLAŽJE:	
		61. NAJLAŽJE:	
		62. NAJLAŽJE:	
		63. NAJLAŽJE:	
		64. NAJLAŽJE:	
		65. NAJLAŽJE:	
		66. NAJLAŽJE:	
		67. NAJLAŽJE:	
		68. NAJLAŽJE:	
		69. NAJLAŽJE:	
		70. NAJLAŽJE:	
		71. NAJLAŽJE:	
		72. NAJLAŽJE:	
		73. NAJLAŽJE:	
		74. NAJLAŽJE:	
		75. NAJLAŽJE:	
		76. NAJLAŽJE:	
		77. NAJLAŽJE:	
		78. NAJLAŽJE:	
		79. NAJLAŽJE:	
		80. NAJLAŽJE:	
		81. NAJLAŽJE:	
		82. NAJLAŽJE:	
		83. NAJLAŽJE:	
		84. NAJLAŽJE:	
		85. NAJLAŽJE:	
		86. NAJLAŽJE:	
		87. NAJLAŽJE:	
		88. NAJLAŽJE:	
		89. NAJLAŽJE:	
		90. NAJLAŽJE:	
		91. NAJLAŽJE:	
		92. NAJLAŽJE:	
		93. NAJLAŽJE:	
		94. NAJLAŽJE:	
		95. NAJLAŽJE:	
		96. NAJLAŽJE:	
		97. NAJLAŽJE:	
		98. NAJLAŽJE:	
		99. NAJLAŽJE:	
		100. NAJLAŽJE:	



Foto: Damjan Adam

SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	SPREM- LJEVALKA BOGINJE ATENE V GR. MITOL.	DUŠIK, OHLAJEN NA -196°C	SPODNJI, RAZŠIRJENI DEL PESTICA, V KATEREM SO SEMENSKE ZASNOVE	NASPRO- TJE DESNE	OSNOVNA SOLA V SEVNICI	AFRIŠKI VELETOK	VRH ZAHODNO NAD TOLMINOM V POGORJU KOLOVRATA, VISOK 906 m	TRIGLAV- SKI NARO- DNI PARK	PREBIVA- LEC GLAV- NEGA MESTA KORZIKE	DEL STO- LA, NAME- NJEN ZA SEDENJE
INTERNETNA DOMENA AVSTRIJE			ODPRT, ZUNANJI SVET				TOVARNNA AVTOMOB. SARAJEVO			
NIZKA PREDELNA STENA V SKEDNJU			KOLSEK MIHA				GEDLOŠKA DOBA			
USTEKLE- NICE- VANJE										
geslo →										
KNJIŽNA ZALOŽBA IZ NOVE GORICE			OZNAKA ZA ENOTO DEKAGRAM & IN 3. ČRKA			ANDREJ CESAR		ČERČEK ANDREJ		
MALOVRE- DEN, NIČVREĐEN				ANDREJ RAJTERIČ			GORAV PALESTINI V BLIŽINI MESTA NABLUS	ELEMENT BARIJ		
ZAČETNA CRKA IMENA, INICIALKA				PREBI- VALEC ARKTIKE			GINOVO PADALO			
BANJA			IZPOVED VERE (LAT.) POL. NOČ, PRVOLIGAS, ... MIELEC							
HRVAŠKI OTOK V KVARNERJU					ALEŠ DIMNIK					
ZNAMKA NEMŠKIH KAMIONOV					OČE, ATA (STAR.)					
SLADEK SOK IZ MLETEGA SADJA				KRAJŠA OBL. IMENA TOMISLAV KAZALNI ZAJMEK						
LETALSKI, NANAŠA- JOC SE NA AVIATIKO										
STROJ ZA NAKLA- DANJE										



Foto: Meri Simjanov



Foto: Meri Simjanov

POMOČ

STENIK: stena v skednju STAL: klub iz Mielca EBAL: gora v Palestini

KING 2

King 2 je tukaj, da ponovno prevzame prestol najbolj zmogljivega tro-linijca na svetu. Zasnovan je revolucionarno, z namenom, da se postavi ob bok tudi najnovejšim dvo-linijcem v D razredu.

Več kot 20 % povečanje števila celic pomeni bolj čvrsto in aerodinamično čistejšo krilo, kar pripomore k izboljšanju letalnih sposobnosti skozi celoten režim letenja.

Bolj čvrsto krilo omogoča hitrejšo in bolj učinkovito letenje, kar v jadralnem smislu pomeni višje povprečne potovalne hitrosti oziroma več preletenih XC kilometrov.

King 2 je na voljo v 4 velikostih v območju od 70 pa do 119 kg.



R-LIGHT 3

Novi R-light 3 je lahko padalo visokega B razreda, zasnovano na podlagi zelo uspešnega Rook 3 padala.

Odlikuje ga nizka teža, 3,3 kg v velikosti XS ter velik razpon teže od 60 do 119 kg.

R-light 3 je zasnovan tako, da ga boste zlahka spravili tudi v bolj tesno vrečo in s tem prihranili pri prostornini vašega nahrbtnika.

Na naslednji avanturi bo tako vaš R-light 3 lahek, varen in zmogljiv.