

IKAD

INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE

IKAD

april 2022



Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije



Jadralna padala

Sedeži

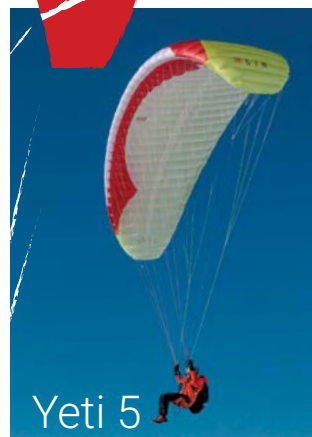
Velika izbira opreme

Dream. Touch. Believe.

Novi lahki materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.



GIN



Yeti 5

Vsestransko padalo za turno letenje, jadranje in sproščene prelete.



Atlas 2

Zaupanja vredno rekreativno padalo s potencialom za dolge prelete.



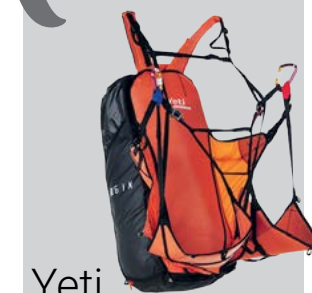
Camino

Lahko padalo z velikimi preletaškimi apetiti.



Yeti tandem 3

Za letalne dogodivščine v dobri družbi.



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 tandem.



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.

stenar.si

040 153 490 (Gašper Prevc)

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

KAZALO

IKAR | april 2022

ZVEZA ZA PROSTO LETENJE SLOVENIJE

5



PROGRAM ZAKLJUČNE PRIREDITVE ZPLS - LETIŠ? LETIM!

11



KOLENDAR TEKMOVANJ 2022

Avtorji: Srečko Jošt, Anže Pristov, Sandi Marinčič

19



TEKMOVALNE LICENCE ZA TELEBANE

Avtorja: Veronika Štampfl in Mitja Jančič

34



INTERVJU: BRATA VALIČ

Z bratoma Valič se je pogovarjal Miran Fridau, zapisala Mojca Pišek

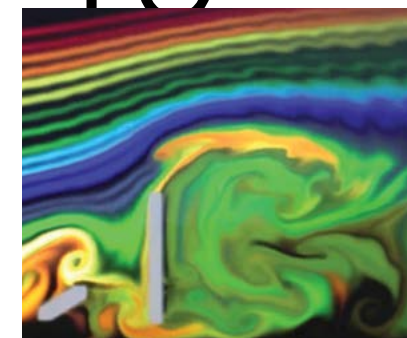
42



KAKO POSKRBE TI ZA SVOJE PADALO - DA BO PADA-LO POSKRBELO ZA VAS

Prevod: Brigita Plemenitaš

46



TURBULENCA

Avtor: Sašo Slabajna

52



MOJ PRVI POLET S ŠTIRI TISOČAKA (ALPHUBEL 4.206 M, PENINSKE ALPE)

Avtor: Miha Gorjanc

62



POGLED NAZAJ - IKAR, LETO 1997, APRIL

Avtor: Janez Križnar

IKAR, INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE, april 2022

Odgovorna urednica: Mojca Pišek

Oblikovanje: Tina Červan

Izdajatelj: ZPLS - Zveza za prosto letenje Slovenije

Avtor fotografije na naslovnici: Matjaž Klemenčič

Tisk: Tiskarna GRAFIKA SOČA, d.o.o.

Naklada: 1220 izvodov

KAZALO



Foto: Marko Kolonjak
Lokacija: Ravna gora

Avtorica: Mojca Pišek

UVODNIK

Zima se je končala. Ljudje se prebujajo in opažajo cvetenje rož, popke na drevesih in sončne žarke, ki toplo grejejo kožo. Medtem, ko veliko posameznikov gleda na novo leto kot na začetek nekega obdobja, zame vsekakor to bolj predstavlja prihod pomladi. Pomlad je tisti letni čas, ki se ga najbolj veselimo in verjetno ga ni jadrnega padalca, ki ne čuti tako kot jaz. To je letni čas, ko nas na nebu razveselijo puhasti oblaki in ko se termika končno prebudi iz zimskega spanja. To je letni čas, ko končno spet lahko skočimo na lokalni hrib in tudi tam ujame-mo dviganja, kot smo jih bili preko zime deležni le na Primorskem. To je letni čas, ki prežene obdobje teme in v naša srca spet pripelje sonce!

Energija pomladi je energija vsakega trenutka. Kar sili nas, da sledimo priložnostim in da se podamo v potencialne dogodivščine. Prepustite se ji – tej energiji – sledite sebi. Privoščite si dovolj časa za raziskovanje tistega kar si resnično želite. In delite to z nami. V uredništvu Ikarja se že veselimo vaših novih prispevkov, ki jih bomo z veseljem objavili v julijški številki.

NIHALKA KANIN

Vsi člani ZPLS, ki bodo na blagajni Kanina predložili člansko izkaznico, bodo upravičeni do naslednjih cen:

- Enkratna vožnja = 10 eur
- Dnevna karta za krožno kabinsko žičnico = 22 EUR (neomejene vožnje)
- Karta za dve osebi (tandem) = 22 EUR

OBVESTILO O ČLANARINI ZA LETO 2023

Na sestanku UO smo sprejeli odločitev, da članarino za leto 2023 povišamo na 50 EUR. Vsem društvom, ki bodo članarino za svoje člane poravnala do 15.3.2023, bomo upoštevali 50% popust. Za plačila do 15.3.2023 članarina zaenkrat ostane enaka letošnji, to je 25 eur.

To odločitev smo sprejeli, ker vsako leto društva prosimo za članarino in točnost, pri tem pa se posledično ustvarja nepotrebno delo ter logistični problemi pri razpošiljanju Ikarjev.

Upravni odbor ZPLS

2. IKARJEV FOTONATEČAJ ZA

"IKARJEVO FOTKO LETA 2022"

Z Mojco sva iskreno navdušena, da je tale obstranska dejavnost tako lepo sprejeta med pokrovitelji. Velik hvala vsem! Pa še Ikar bo lepši.

Se nadaljuje, še traja in to ponovno je povabilo k sodelovanju.

Me je pred nekaj dnevi poklicala naša urednica Mojca, "na polno navita" kot ponavadi, da je pribrila še nekaj nagrad. Ker so tako hude, bi še sama rada sodelovala, če bi lahko. Se strinjam, tudi jaz bi. Hej Mojca, zakaj sva se ravno midva spomnila ta natečaj? Vrednost nekaterih nagrad je zavirljiva, celo super fotke danes ni lahko prodati za toliko. Očitno ne gre le za čast in slavo. Kaj tebi več pomeni, je pa tvoja stvar.

Torej, ti ja, pokaži kaj znaš ujeti na senzor! Ne se šparat, se splača. Podeljene bodo prve tri nagrade, kot se za natečaj spodobi, vse druge srečnejše bo določil žreb, tako da je v igri prav vsak udeleženec.

Da ne bomo zasedali dragocenega prostora, naj obnovim, da so super enostavna pravila objavljena na 5. strani decemberske številke Ikar 2021, dostopna so še na povezavi www.bigopensky.com/ikar/2ifn.html, zadrego reši tudi QR koda.



FOTOAPARAT Ondu		1x KOLIKO LAHKO POJEŠ V ENEM DNEVU 1x KRAČA ALA ZOKI 1x BURGER S KROMPIRČKOM Kuhinja pri Zokiju, Camp Gabrje	
1x NOČITEV Z ZAJTRKOM 1x PREVOZ NA STOL ZA 1 OSEBO Jelkin Hram		3X MAJICA 3X COPATI Naviter	
HARMONICA Phi		3x VZLET Z VITLOM Intely d.o.o.	INTELY
CONCERTINA BAG 777		3x KOLEDAR BigOpenSky	
NAKUPOVALNI NAHRBTNIK Niviuk		DARILNI BON (40 €) Stenar	
VETRNA VREČA SkyGuru		ROKAVICE Thermo Activ Touch T-SHIRT MOŠKA Ozone	
10x PRVA POMOČ ZPLS			

Nagrade prispevajo:

Avtor: Predsednik ZPLS, Bojan Žižmond

POVZETEK LANSKEGA LETA IN GREMO NAPREJ

Pozdravljeni,
Vsi smo se razveselili tretje izdaje lanskega Ikarja. Zastavljeni cilj je bil izpolnjen ter presežen. Po vseh pripravah na zaključno prireditev Letiš? Letim! sva se s Petrom Kocjanom odločila, da vse odpade, tako kot leto prej. Do te odločitve so naju pripeljala vsa zapiranja v novembru, smo si pa v upravnem odboru zadali, da se bomo potrudili, da zastavljeno izvedemo, kakor hitro bo to dovoljeno. In sedaj, ko pišem ta članek, smo določili datum izvedbe zaključne prireditve Letiš? Letim! in sicer 02. 04. 2022. S Petrom že usklajujeva predavatelje ter program. Priznam, da vodenje upravnega odbora ZPLS v predlanskem in lanskem letu ni bilo ravno enostavno in se sprašujem kako smo vse skupaj sploh izvedli, skupščino ter vse dogovore. Ne glede na vse smo se nekako uspeli prebiti naprej.

Konec septembra sem se udeležil skupščine EHPU ter ESTC-ja varnostnega posveta, ki se je odvijal v Švici, natančneje v Lucernu. Potekal je dva dni zapored, v soboto in nedeljo. Švicarjem lahko samo čestitam, saj je organizacija tekla kot švicarska ura. Vse je 'štimalo' in to z virtualnimi prenosi tistih, katerim ni bilo omogočeno potovanje do Švice. V nadaljevanju podajam le nekaj kratkih povzetkov iz skupščine ter varnostnega posveta.

Najbolj pomemben povzetek iz varnostnega posveta je bila informacija iz baze podatkov o nesrečah. Ugotovljeni in zabeleženi sta bili dve nesreči s smrtnim izidom. Kot vzrok smrti je bila ugotovljena neustrezna varnostna čelada. Precej žalostna novica. Standard za čelade EN 966 si niso izmislili 'šalabajzarji', izračunali so ga strokovnjaki. Zato premisli preden si nadeneš smučarsko, gorniško, ali kakšno drugo čelado na glavo!

Marsikdo bo sedaj podvomil v naslednjo novico, vendar verjemite, Karl Slezak pri nemškem DHV-ju tega podatka ni izdal na lepe oči. Francozi so predstavili patentirano napravo, ki te z 80 decibelov opozori, če se nisi pripel v sedež padala ali zmaja. O tem bomo še pisali v naslednjih Ikarjih.

Na skupščini so bili tudi prikazani izsledki raziskave helikopterske turbulence. Govora je bilo o tem kje nastaja in kako se ji izogniti.

Enotna kartica EPPI za tandeme je še vedno v fazi potrjevanja.

S strani EAS, ki nas zastopa pred EASA (evropska letalska agencija za varnost), so bile končno predstavljene številke prostih letalcev. Nad njimi so bili presenečeni. Ugotovili so, da se v tem letalnem prostoru

ustvarja vedno večja potencialna nevarnost srečanja z brezpilotnimi napravami, droni, kateri so v 15% porastu letno. Zato se pripravlja način izogibanja, ki pa še ni točno dorečen.

Podanih je bilo tudi nekaj predlogov imenovanj za razdeljen razred B, o čemer smo kasneje izvedli glasovanje. Sprejeto je bilo naslednje imenovanje: nižji B razred ter višji B razred, tako kot smo sami že prej tudi načeloma imenovali padala, samo da je sedaj to uradno.

Na skupščini sem predstavil naš Zeleni izziv Hike&Fly, kako ga izvajamo ter našo H&F transversalo. Sledile so pohvale s strani naše severne sosedice, kako dobro to organiziramo. Na tem mestu bi čestital Sandiju Marinčiču za vso iniciativo ter organizacijo. Pri tem so Švicarji izpostavili težavnost njihovih domačih X-alps, ki jih organizirajo domača društva. Samo za primer – ko je bilo v enem dnevu potrebno četrto helikoptersko posredovanje na tekmi, so tekmo prekinili. Posledice takih tekmovanj si lahko predstavljate.

Gremo naprej.

2. aprila pridite v Novo Gorico, hotel Perla. Vabljeni ob 17-ih ali še prej na Hike&Fly Zeleni izziv ali na letenje, če bo to možno. Obljubljamo vam predavanja za katere vam bo žal, če jih boste zamudili. Letiš? Letim! je naša prireditev, ki jo organizira ZPLS skupaj z lokalnim društvom.

Z upravnim odborom pripravljamo v letošnjem letu darilo za vsakega člana in sicer komplet prve pomoči. Prevzem je načrtovan konec aprila, razposlali pa jih bomo po pošti vsakemu društvu posebej. Verjamem, da ima marsikateri starejši član še star komplet prve pomoči in ga bo sedaj lahko zamenjal z novim.

Pa veliko ugodnega vetra ter lepe termike.



LETIŠ? LETIM!

PROGRAM ZAKLJUČNE PRIREDITVE ZPLS - LETIŠ? LETIM!

HOTEL PERLA, NOVA
GORICA, VELIKA
KONGRESNA DVORANA
PINTA

SOBOTA, 02. APRIL 2022

Ura	Tematika	Predavatelj
17.00	ZBORNIK DRUŠTVA ZA PROSTO LETENJE POSOČJE	IVO KONAVEC
17.20	NOVA UREDBA O PROSTEM LETENJU	MATEJ KOREN
17.40	BIVI LETENJE - ZAKULISJE	MIHA KAVČIČ
18.00	GORSKI REŠEVALEC OSEBNO: PREPOROD IN STRAST DO HRIBOVSKEGA LETENJA	JURIJ JERŠIN
18.20	ODMOR ZA KAVO	
18.40	REŠEVALNA PADALA	SANDI MARINČIČ
19.00	PIKAŠKO POPOTOVANJE OD ZAČETNIKA DO EKIPNEGA EVROPSKEGA PRVAKA	SAŠO SLABAJNA
19.20	USKLAJENOST OPREME IN ZNANJA	SIMEON KLOKOČOVNIK
19.40	KOLIKOKRAT MORAŠ SCURIT, DA ODLETIŠ 500 KILOMETROV?	TILEN CEGLAR
20.00	ZAKLJUČEK S PODELITVIJO NAJBOLJŠIM PILOTOM V LETU 20-21	ZPLS, LZS IN ZELENi IZIV

VLJUDNO VABLJENI !

ZAVAROVANJE

**ODGOVORNOSTI LASTNIKA
ZRAKOPLOVA ZA ŠKODO
POVZROČENO TRETJIM
OSEBAM ZA ČLANE ZVEZE
ZA PROSTO LETENJE
SLOVENIJE Z VKLJUČENIM
KRITJEM REŠEVANJA
ZAVAROVANCA**

Za naše člane smo uspeli pridobiti ugodno zavarovanje odgovornosti lastnika zrakoplova za škodo povzročeno tretjim osebam z vključenim kritjem reševanja zavarovanca. Kritje je podano v času rekreacije, treningov ali tekmovanj. Teritorialna meja kritja je Evropa, z izključitvijo držav: Čečenija, Ingušetija, Dagestan, Moldova, Severna Osetija. Zavarovalna vsota za zavarovanje odgovornosti je 1.500.000 EUR, za reševanje 11.000,00 EUR. Zavarovalna premija: 71,89 EUR (8,5 % davek PZP ni vključen). Zavarovanje velja za eno padalo.

Kdor je zainteresiran za sklenitev zavarovanja mora izpolniti obrazec opredelitev potreb, ki ga najde na spletni strani zveze in ga poslati na elektronski naslov natasa.pustotnik@triglav.si. Na zavarovalnici bodo na osnovi poslanega obrazca izdelali plico in račun za plačilo premije.

NOVIČKE

Pripravi: Matej Belčič

ADVANCE

IOTA DLS

DLS pomeni Durable Lightweight Structure (trpežna lahka struktura), ki jo lahko v bodoče pričakujemo tudi pri drugih padalih tega proizvajalca. Zaradi težav s Covidom so nekatere stvari morale počakati, so pa razvijalci imeli več časa in tako se je namesto lote 3 rodila lota DLS (EN-B). Kljub lahkotnosti, tega pri trpežnosti ni opaziti. Profil je enak kot pri Sigmii 11, a je prilagojen nižjemu razredu. Padalo tehta med 3.9 (velikost 21) in 4.9 kg (velikost 29).



<https://www.advance.swiss/produkte/gleitschirme/iota-dls>

AEROS

Ukrajinski proizvajalec zmajev je bil zaradi vojne prisiljen začasno ustaviti proizvodnjo in delovanje podjetja. Zahvaljujejo se vsem, ki jim izražajo podporo in se nadajajo skorajšnjemu miru. Mi tudi.



<https://www.aeros.com.ua>

VOLT 4

je prvi dvolinijec EN-C razreda. Pri AirDesignu pojasnjujejo, da so ga pripravljali že dalj časa, a dokler niso spremenili pravil (uporaba 'folding lines') ni bilo mogoče opraviti testiranja. Kljub boljšim zmogljivostim, ki jih prinaša tehnologija dveh vrvic, je padalo namenjeno isti skupini ciljnih pilotov kot Volt 3. Vitkost je 6.5, teža pa okrog 4 kg. Sliši se obetavno.



<https://ad-gliders.com/project/volt-4-speedmachine/?lang=en>

AIRDESIGN

NOVIČKE

HAWK

je drugi model češkega proizvajalca in spada v gornji EN-B razred. Namenjen je XC pilotom, ki bi radi veliko pasivne varnosti. Ima 57 celic, vitkost je 5.8, vrvic so deloma neoplašene in tehta nekaj manj kot 4 kg (velikost M). V prednjem robu so uporabili beak tehnologijo. Beak (kljun) zato, ker spominja na ptičji kljun, ampak na prvi pogled spominja tudi na shark nose. Zakaj je boljši od konkurence? Predvsem zaradi izjemne sposobnosti pobiranja v stebrih, učinkovitosti in zelo dobre odzivnosti.

<https://driftgliders.com/paragliders/hawk>

DRIFT

NEMO 5

je namenjen prostemu letenju in kot je pri tem proizvajalcu že v navadi, tudi paramotorcem. Slednji ga bodo naročili s prilagojenimi nosilnimi trakovi. Glede na prejšnji model so izboljšali notranjo strukturo, zamenjali profil, kar pripomore k večji stabilnosti, na A in B vrvicah so uporabili dynemo. Le ta je močnejša in vrvic so lahko tanjše, sicer se rada krči, a ker so te vrvic bolj obremenjene, to ne bi smela biti težava.



<https://dudek.eu/en/produkt/nemo-5>

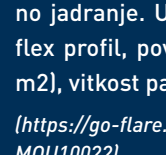
DUDEK

FLARE

MOUSTACHE

Flare je nov proizvajalec na sceni. Zаметke ima pri Skywalku. Moustache je nekakšen križanec med jadralnim padalom in kiteom. Z njim se lahko igrate na peščinah ali na snegu, jadrate na obalnih grebenih, se greste speed flying, ni pa primeren za termično jadranje. Uporabili so stabilen reflex profil, površina je majhna (13-22 m²), vitkost pa od 5.4 do 5.8.

<https://go-flare.com/MOUSTACHE/GFP-MOU10022>



je zaradi agresije nad Ukrajino suspendirala Rusijo in Belorusijo. Do preklica se športniki teh držav ne smejo udeleževati tekmovanj, ki jih organizira FAI. Za organizacijo je to težka odločitev, njene misli so s tistimi, ki so najbolj prizadeti.

<https://xcmag.com/news/fai-ban-russia-and-belarus-from-competition>



FAI

FLIEGERBAR

znan padalski lokal v Koessnu išče delovno silo v času sezone, od maja do septembra. Interesenti morajo znati angleško, znanje drugih jezikov pa je zelo dobrodošlo. Podatke in CV lahko pošljejo na naslov sepp@fly-koessen.at.

<https://www.fly-koessen.at>



FLY KOESSEN



POWERPOD

je zaprt sedež z vgrajenim motorjem. Z njim lahko vzletite, se dvignete, ga izključite in jadrate. Motor je majhen, nameščen je za sedežem in elisa ima premer samo kakšnega pol metra. Pogon zagotavlja 500 N potiska, kar je dovolj za vzpenjanje s hitrostjo do 1.8 m/s. Cena bo primerljiva s klasičnim paramotorjem.



<https://www.fulcrum-engines.com>

FULCRUM ICARO

PICA²

EN-A jadralno padalo je namenjeno tečajnikom, pa tudi tistim, ki so začetno šolanje že zaključili. Razvrstitev vrvic je enostavna in ker so le te skrbno obarvane, tudi pregledna. Razpon hitrosti je za ta razred sorazmerno velik, ušesa so učinkovita, naročite ga lahko z nosilnimi trakovi primernimi za paramotor.

<https://icaro-paragliders.com/en/products/gliders/pica%C2%B2/>



NOVIČKE

BICOLOUR

je udobna in zračna čelada namenjena jadralnim padalcem, paramotorcem in zmajarjem. Velikost M tehta 470 g. Vse notranje obloge, vključno s ščitniki za ušesa je mogoče odstraniti in oprati. Če se vam zdi prevroče, jo lahko uporabite brez notranjih oblog. Velikost je nastavljiva, na zadnji strani je opora za trak smučarskih očal. Ima certifikat EN 966-1.



<https://www.nova.eu/en/shop/product/nova-helmet-bicolour>

OZONE

ZENO 2

prihaja 4 leta po uspešnem predhodniku, ki ga ni bilo lahko nadomestiti. Število celic in vitkost ostajata enaki, je pa vgrajene več pasivne varnosti. Odrptine celic so pomaknjene nekoliko bolj nazaj, kar omogoča večjo hitrost in boljše planiranje. Je kar 7 km/h hitrejši kot prvotni Zeno, a ta hitrost je bolj ali manj uporabna samo pri ciljnem doletu. Vitkost so ohranili nekoliko pod 7.

<https://www.flyozone.com/paragliders/products/gliders/zeno-2>



XPLORER

je prvo vozilo, ki ga lahko legalno vozite po cesti, letite ali pa se z njim odpravite na brezpotja. Če ga uporabite kot avtomobil, ki zgleda kot nekakšen buggy, boste lahko z njim drveli 135 km/h in do 100 km/h pospešili v petih sekundah. Pogonja ga 600 cm³ motor, ki bo, ko boste želeli, pogonjal tudi propeler. Cena žal ni zanemarljiva, se pa boste počutili kot James Bond.



<https://parajet.com/xplorer-flying-car>

PARAJET

NOVIČKE

SKY

AYA 2



je rezultat tridesetletnih izkušenj pri izdelovanju jadralnih padal. Uvršča se v gornji A razred. Padalo je namenjeno začetnikom in že nekoliko izkušenejšim pilotom. Posebej ga odlikujejo enostaven vzlet, skrbno označene vrvice (vsaka vrsta je drugačne barve), varnost in stabilnost. Izdelano je iz trpežnih materialov, velikost M tehta 4.5 kg, dobite pa ga v šestih barvnih kombinacijah.

(<https://sky-cz.com/en/aya2>)



SKYWALK

je ponosen na novi design, ki so ga prvič uporabili na modelu Chili 5. Odziv je zelo pozitiven. Kombinacija barv ostaja enaka. Tudi že obstoječe modele, Mescal 6 in Arak Air, je mogoče naročiti v novi podobi.



(<https://skywalk.info/2022/01/26/design-update-arak-air-mescal>)

STING RS

je večnamensko padalo, namenjeno startu z motorjem (na hrbtu) in prostemu letenju. Vsega ga bodo predvsem začetniki. Osnova zanj je model Miura RS in je prav tako certificiran kot EN-A ali EN-B, pač glede na to, če uporabite omejevalec na pospeševalcu ali pa ne. Odlikujejo ga še: Swingova RAST tehnologija, mini rebra na zadnjem robu, palčke iz niti-nola, enostaven koncept vrvic, hibridni nosilni trakovi (paramotor), ...



(<https://www.swing.de/produkte/sting-rs-2009/?lang=en>)

SWING

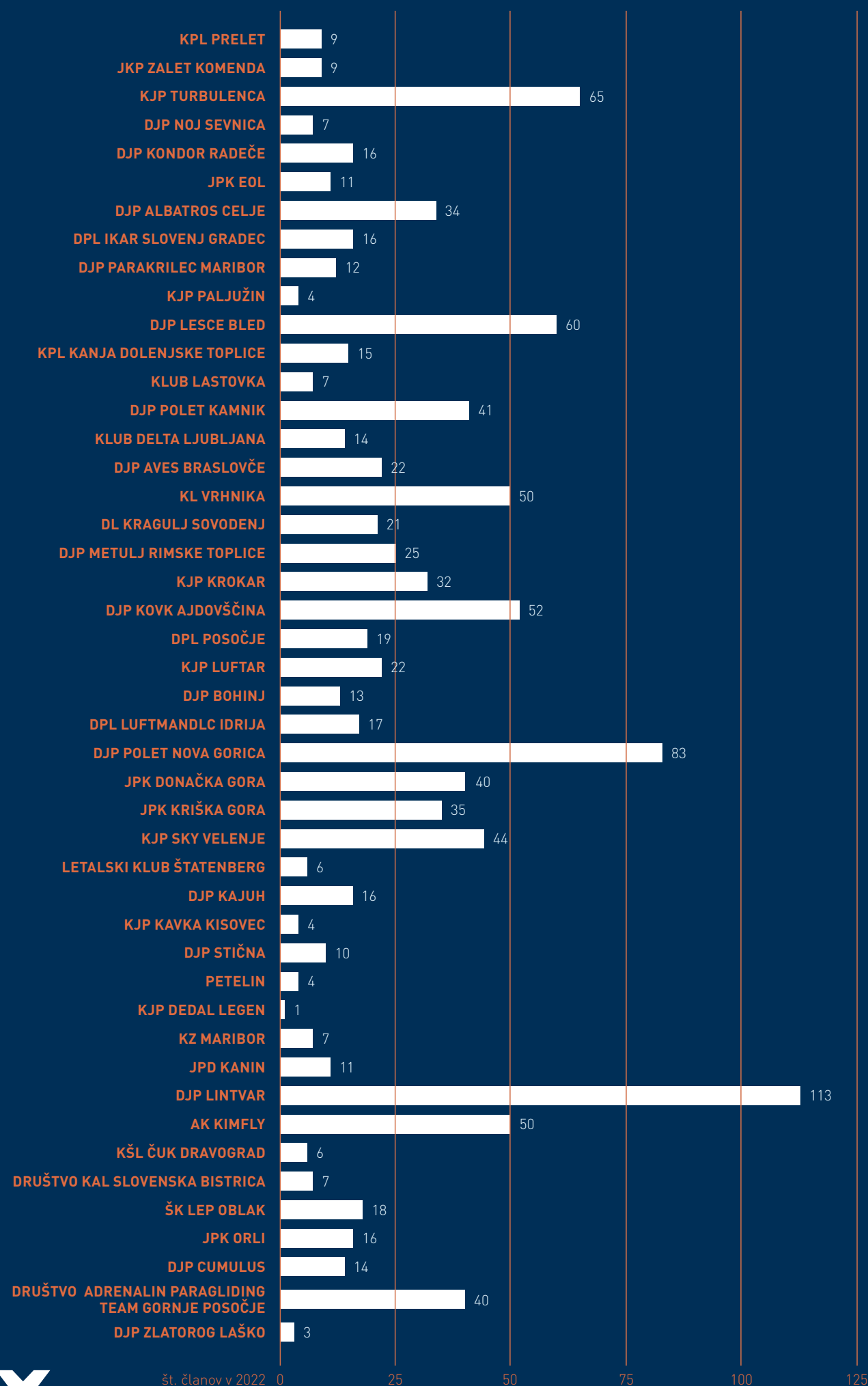
Foto: Alexander Robe ►

PRIMOŽ
SUŠA

DOBITNIK
BLOUDKOVE
PLAKETE

Letošnji dobitnik
Bloudkove plakete za
vrhunske športne dosežke
je Primož Suša. Priznanje
si je prislužil s postavitvijo
novega svetovnega
rekorda.

Za priznanje mu
iskreno čestitamo.



REZULTATI - TEKMOVANJA

DRŽAVNA LIGA 2021 V HITRO- STNIH PRELETIH z jadralnimi padali

OVERALL

1. Primož SUŠA
2. Bojan GABERŠEK
3. Rok KAVER

SERIAL CLASS

1. Matic DEJANOVIČ
2. Mitja JANČIČ
3. Rok LOTRIČ

SPORT CLASS

1. Rok LOTRIČ
2. Žan JEVŠOVAR
3. Mitja JUG

FUN CLASS

1. Žan JEVŠOVAR
2. Blaž KEŠNAR
3. Rok VOLOVLEK

ŽENSKE

1. Veronika ŠTAMPFL
2. Brigita PLEMENITAŠ

EKIPNO

1. KL VRHNIKA
2. KL TRIGLAV
3. METULJ RIMSKE TOPLICE

XC LIGA trenutni rezultati

OVERALL

1. Franc RAKUN
2. Blaž KEŠNAR
3. Karl POTOČNIK

OVERALL Ž

1. Vesna SELJAK
2. Ana SENEGAČNIK KURNIK
3. Irena KAMPLET

JUNIOR M

1. Jernej MARČIČ
2. Jernej ZAJEC
3. Tim SKVARČA

JUNIOR Ž

1. Špela KRNC
2. Nežka ČERVAN

ZELENI IZZIV popravek rezultatov

KONČNI REZULTATI

1. Jaka BRINOVŠEK
2. Jošt NAPRET
3. Miha VOVK
4. Matjaž SLUGA
5. Matevž GRADIŠEK
6. Aleš SMAJIČ
7. Urh HUDOKLIN
8. Gregor KNEZ
9. Sandi MARINČIČ
10. Tadej ROZMAN

NATANČNO PRISTAJANJE

Z JADRALNIMI PADALI

11. - 13. 3. 2022

BERAT (ALBANIJA)

(FAI-2 - Berati open air)

15. - 18. 4. 2022

CATERHAM (ANGLIJA)

(FAI-2 - evropski pokal)

23. - 24. 4. 2022

VITLO OPEN ZABOK (CRO)

(FAI-2 - CRO liga) rezervni termin 30.4.-1.5.2022

13. - 15. 5. 2022

NEMČIJA

(FAI-2 - svetovni pokal)

21. - 29. 6. 2022

KAZAKHSTAN

(FAI-1 - 4. azijsko prvenstvo)

2. - 10. 9. 2022

UROI (ROMUNIJA)

(FAI-1 - 7. evropsko prvenstvo)

30. 9. - 2. 10. 2022

KOBARID (SLO)

(FAI-2 - Kobarid open - evropski pokal in SLO DP)

25. - 27. 3. 2022

VRŠAC (SRBIJA)

(FAI-2 - Vršac open - DP Srbije in srbska liga) rezervni termin 1.-3.4.2022

16. - 17. 4. 2022

SUBOTICA (SRBIJA)

(FAI-2 - Subotica open - srbska liga) rezervni termin 23.-24.4.2022

29. 4. - 1. 5. 2022

SEVERNA MAKEDONIJA

(FAI-2 - evropski pokal)

4. - 5. 6. 2022

ČEŠKA

(FAI-2 - Krkonoše open - češka liga)

19. - 21. 8. 2022

ČEŠKA

(FAI -2 - Rana open - češka liga)

17. - 18. 9. 2022

ČEŠKA

(FAI-2 - Šumavska palačinka - češka liga)

7. - 9. 10. 2022

RADOBOJ (CRO)

(FAI-2 - Radoboj open - evropski pokal in CRO DP)

Pripravil: Srečko Jošt

1. - 3. 4. 2022

VITLO OPEN VIROVITICA (CRO)

(FAI-2 - CRO liga) rezervni termin 8.-10.4.2022

21. 4. - 24. 4. 2022

CATERHAM (ANGLIJA)

(FAI-2 - svetovni pokal)

4. - 7. 5. 2022

VLORA (ALBANIJA)

(FAI-2 - Albania open)

16. - 19. 6. 2022

TALDYKORGAN (KAZAKHSTAN)

(FAI-2 - svetovni pokal)

19. - 21. 8. 2022

SIBIU (ROMUNIJA)

(FAI-2 - evropski pokal)

23. - 25. 9. 2022

DOBROVLJE OPEN

(FAI-2 - svetovni pokal)

19. - 22. 10. 2022

TURČIJA

(FAI-2 - svetovni pokal)

XC PRELETI

Pripravi: Anže Pristov

Z JADRALNIMI PADALI

Tekmovalni koledar v preletih z jadralnimi padali je okvirno postavljen. V Sloveniji se lahko piloti primerjamo na tekmah slovenske lige in državnega prvenstva. Skozi celo leto šteje 7 tekmovanj za slo-

vensko ligo, državno prvenstvo v preletih pa bo tokrat na Hrvaškem v Ivancu. Tako kot že lansko leto, pa skozi celotno sezono (do 30. 9. 2022) poteka državno prvenstvo v prostih preletih na www.xc-liga.si.

Tisti malo bolj nabrušeni se podajajo tudi na tekme svetovnega pokala (PWC), reprezentante čaka evropsko prvenstvo v Srbiji, za ostale željne letenja po okoliških terenih pa v naši okolici poteka tudi nekaj drugih mednarodnih tekem.

TEKMOVANJA ZA SLOVENSKO LIGO IN DRŽAVNO PRVENSTVO

Naziv tekmovanja	Datum	Kraj	Rang	Organizator
DP V PROSTIH PRELETIH	celoletno	decentralizirano	DP (prosti preleti)	LZS
XC SAVINJSKA OPEN	19. 3. - 20. 3. 2022	Dobrovlje	Liga	DJP Aves
DOBRČA OPEN	8. 4. - 10. 4. 2022 rezervni datum: 22. 4. - 24. 4. 2022	Dobrča	Liga	DJP Lesce Bled
IVANEC OPEN	5. 5. - 8. 5. 2022 rezervni datum: 26. 5. - 29. 5. 2022	Ivanec, Hrvaska	DP	LET Ivanec
ADRENALIN CUP	19. 5. - 22. 5. 2022 rezervni datum: 2. 6. - 5. 6. 2022	Kobarid	Liga	Adrenalin
ALPENCUP 2022	16. 6. - 19. 6. 2022	Keiserwinkl, Avstrija	Liga	
METULJMANIA	6. 8. - 7. 8. 2022	Lisca	Liga	DJP Metulj
LIJAK OPEN	9. 9. - 11. 9. 2022 rezervni datum: 16.9.-18.9.2022	Lijak	Liga	Polet NG

SVETOVNI POKAL PWC

Naziv tekmovanja	Datum	Kraj	Rang	Organizator
PWC BRAZIL	13. 3. - 19. 3. 2022	Baixo Guandu	PWC	PWC
PWC ROMUNIA	25. 6. - 2. 7. 2022	Clopotiva	PWC	PWC
PWC N. MACEDONIA	14. 7. - 21. 7. 2022	Kruševo	PWC	PWC
PWC S. KOREA	1. 10. - 8. 10. 2022	Gochhang	PWC	PWC
PWC SUPERFINAL	6. 12. - 17. 12. 2022	Valle de Bravo	PWC	PWC

EVROPSKO PRVENSTVO V LETENJU Z JADRALNIMI PADALI

Naziv tekmovanja	Datum	Kraj	Rang	Organizator
16. EVROPSKO PRVENSTVO SRBIJA	27. 7. - 6. 8. 2022	Niš	FAI - 1	

FAI-2 TEKMOVANJA V NAŠI SOSEŠČINI

Naziv tekmovanja	Datum	Kraj	Rang	Organizator
FLYFIT OPEN 2022	15. 4. - 17. 4. 2022 rezervni datum: 22. 4. - 24. 4. 2022	Valjevo SRB	FAI-2	Skyflyfit
STAUFEN CUP 2022	22. 4. - 24. 4. 2022	Bezau AUT	FAI-2	
FREEDOM OPEN 2022	5. 6. - 11. 6. 2022	Tolmin SLO	FAI-2	
NAVITER OPEN 2022	12. 6. - 16. 6. 2022	Tolmin SLO	FAI-2	Naviter
DESANT NA DRVAR 2022	21. 8. - 27. 8. 2022	Drvar BIH	Pre-PWC	

Pripravi: Sandi Marinčič

ZELENI IZZIV

ZA SKUPNEGA ZMAGOVALCA HODI -
LETI TEKMOVANJ

	Datum	Start
H&F LIJAK	2. 4.	Lijak, 9.00 na ura- dnem pristanku
BC H&F	10. 4.	10.30
H&F KAJNSKA GORA 2021	4. 6.	9.00
H&F KOPITNIK	14. 5.	9.00
H&F LISCA 2021	6. 8.	8.15
HODI- LETI POTOŠKA GORA 2021	3. 9.	8.00
HODI-LETI KAMNIŠKI VRH 2021	1. 10.	10.00
H&L DOBROVLJE 2021	8. 10.	10.30

OSTALI HODI LETI DOGODKI

20. marec, **DAN POMLADI**
Hudičev boršt- Zaplata, ob 17 uri na vzletišču pod kočo -
takrat morajo biti padala razprostrta na vzletišču za sliko iz
Jakoba, kdor ni na sliki ga ni.

25. maj, **DAN MLADOSTI** jadrlnega padalstva
Tradicionalno zbor ob 18 uri na vrhu Planjave - Kamniški
vrh, vpis v knjigo vseh udeležencev pohodov in poletov,
potem pa v dolino na uradni pristanek nad tovarno Kalcit ali
kamor koli te nese mlado srce...

**SPLOŠNA PRAVILA ZA HODI- LETI
TEKMOVANJA**

PRIJAVA NA ZELENI IZZIV:
Udeleženci H&F dogodka, ki se želijo
udeležiti tekmovalnega dela, se morajo
prijaviti organizatorju, ta jih vpiše na
seznam in dobijo številko (kartonček
ali kaj drugega, prepuščeno organiza-
torju).

START
Skupinski start, tekmovalci morajo
imeti vso potrebno in obvezno opremo
v nahrbtniku. Meri se čas hoje do cilja.
Čas hoje se meri do 1,30 ure. Vsi, ki
so za tem časom, dobijo enoten čas
90 minut. Po prihodu na cilj morajo
tekmovalci kar se da hitro odleteti proti
pristanku, ker imajo za Zeleni izziv na
razpolago 2 uri. V kolikor vzletišče ali
trenutni vremenski pogoji ne dopuščajo
tekočega vzletanja lahko vodja vzleta ta
čas podaljša po svoji presoji.

PRISTANEK
S natančnostjo pristanka si tekmovalci
lahko zmanjšajo ali povečajo čas hoje.
- Pristanek se meri v natančnosti pri-
stajanja v trikotnik s stranico 20 m.
- Pristanek v trikotnik do zaustavitve v
trikotniku prinese - 3 minute bonusa.
- Pristanek v trikotnik in zaustavitev
izven trikotnika pomeni - 1 minuta
bonusa.
- Pristanek izven trikotnika pomeni
pribitek + 3 minute.
- Padec ob pristanku prinese pribitek +
5 minut.
- Pristanek izven časa 2 ur pomeni
pribitek + 5 minut.
- nepopolna predpisana oprema (ČE-
LADA in REZERVNO PADALO sta OB-
VEZNI) in neupoštevanje pravil letenja
- DISKVALIFIKACIJA.

**ZELENI IZZIV za skupnega zmagoval-
ca hodi- leti tekmovanj**
V okviru ZPLS-a se bo skozi vsa H-L
tekmovanja zbiralo rezultate in na
koncu leta razglasilo zmagovalca oz.
zmagovalko ZELENEGA IZZIVA. Za
končno točkovanje se upošteva tri na-
jboljša mesta posameznika (seštevek
rangov), če je bilo uspešno izvedenih
5 dogodkov. V primeru, da je bilo izve-
denih 6 ali več dogodkov se upoštevajo
4 najboljše uvrstitve. Zmagovalec bo
tisti z najmanjšim seštevkom. V prime-
ru, da imata dva tekmovalca isto število

točk je boljši tisti, ki je bil višje uvrščen na prvi HL tekmi
v sezoni. Zmagovalca ZELENEGA IZZIVA se razglasi v prim-
eru, da so bile izvedene najmanj tri HL tekme v celoti (hoja
in letenje). Da se dogodek uvrsti v izbor Zelenega izziva
mora biti prijavljenih najmanj 20 udeležencev in opravljeni
obe disciplini v celoti.

Pripravi: Dušan Durkovič

XSLOVENIA

Trend popularnosti Hike & Fly (hodi in leti)
tekmovanj v padalskem svetu iz leta v leto
raste. Vse padalske velesile so na tem po-
dročju že zelo razvite in vsakoletno orga-
nizirajo Hike & Fly državna prvenstva in
celo lige. Znano je, da Slovenija premore odlične pi-
lote jadrlnih padal s sposobnostmi vrhunskih atle-
tov, ki kažejo zanimanje in strast tudi do te panoge
jadrlnega padalstva. Vprašanje, kje pa se nahajamo
v omenjeni panogi na ozemlju Slovenije, pa je sproži-
lo alarm. Spoznanje, da prepočasi sledimo sosednjim
državam, je pripomoglo k temu, da smo za isto mizo
skupaj sedli številni slovenski piloti jadrlnih padal:
Tilen Ceglar, Primož Suša, Zlatko Koren, Simeon
Klokočevnik, Simon Čopi in moja malenkost. Več
mesecev smo skupaj zbirali predloge, se pogovarjali
in razmišljali, kaj in kako narediti, da bo zadeva za-
nimiva za vse in to ne samo danes, ampak še nas-
lednjih 10, 20 let. Napisali smo pravila, našli prvega
organizatorja, izbrali ime in določili datum. Rezultat
našega dela je, da bo ideja, ki je dolgo zorela v glavah
slovenskih padalskih entuziastov, letos zagledala luč
in doživela premiero pod imenom XSLOVENIA.

**XSLOVENIA je torej naziv za državna prvenstva v Hike & Fly
(hodi in leti) disciplini. Prvič se bo dogodek odvijal od 22.
do 26. 6. 2022, s štartom v Ajdovščini. Ob tej priložnosti se
zahvaljujem Društvu jadrlnih padalcev Kovk Ajdovščina,
ki je prevzel organizacijo tega zgodovinskega dogodka in
seveda Mohorju in Veroniki za izdelavo logotipa.**

**Več informacij sledi na internetni strani
<https://xslovenia.si> in na Facebook straneh @xslovenia.**

Veseli bomo vaše udeležbe!



XSLOVENIA
HIKE & FLY CHALLENGE

MENTOR 7 LIGHT

Hybrid 2.5-liner
Teža: 4,15 kg (velikost S)

EN/LTF B





XENON

Pure racing spirit
Teža: 3,15 kg (velikost 17)

EN/LTF D



Pojdi na prelet z NOVO!

Z našimi novimi lahкими XC padali, MENTOR 7 Light
in XENON, lahko učinkovito lovite kilometre. Obe
padali imata skupno: visoka stabilnost in varnost
glede na njihov razred. MENTOR 7 Light je prvič
zasnovan kot hibridni 2,5-linijc in ponuja vrhunske
performance v B-razredu. 2-linijc XENON je idealen
za obsežne XC prelete brez tveganja utrujenosti. Bil
je že preizkušen na različnih Hike & Fly tekmovanjih.

www.nova.eu
mistdyle@gmail.com



Avtor: Domen Višnar

SPOZNAVANJE PREKMURSKE KRALJICE – RAVNICE

TRENING SLOVENSKE
REPREZENTANCE V TOČNOSTI
PRISTAJANJA V PREKMURJU

*V duhu priprav na Evropski pokal in na
Svetovno prvenstvo v Makedoniji, se je v
soboto, 26. septembra, slovenska reprezentanca
v točnosti pristajanja odpravila na trening v
Lendavo na poletanje z vleko na vitlu.*

Nekaj mlajših, ki smo tudi že pričeli resneje trenirati in tekmovali, nas je bilo s strani selektorja povabljenih in priključenih zraven v želji, da se od mojstrov naučimo kakšnih modrosti točnega pristajanja.

Trening smo začeli z zborom pred moto stezo Lindauring v Lendavi, kjer nas je pričakal Boštjan Komaricki, z vitlom G8, katera sta nas čez celi dan varno vlekla v višave. Po prihodu na vzletno mesto/cesto smo najprej postavili »piko«, vetrne vreče in ponjavo, na katero smo polagali padala za vzlet. Ker nas je bilo veliko prvič, je sledilo podrobnejše varnostno predavanje in prikaz uporabe »klink«. Po predavanju smo pripravili svojo opremo in se postavili v vrsto za vzletanje. Prvi so vzleteli bolj izkušeni, da smo ostali imeli predstavbo kako naj bi naš vzlet izgledal. Kljub pripravi je bilo pred prvim štartom veliko živčnosti, ampak se je le ta razblinila takoj po dvigu iz tal in začetku letenja. Zaradi šibkega čelnega vetra in želje po čim večjem številu vzletanj, smo dosegali višino okoli 150 m AGL, katera nam je zagotovila več kot dovolj časa za pripravo na



točen pristanek. V opoldnevu nam je kljub inverziji uspelo še malo pojadrati in se tako naužiti razgledov treh držav (Slovenije, Madžarske in Hrvaške) ter spoznati »Ravnico« še iz preletaške perspektive. V celotnem dnevu nam je večini uspelo narediti 7 vzletanj. Boštjan in šofer vlečnega avta sta nas neutrudno varno dvigala v zrak. Dodobra smo se spoznali z delovanjem vitla in letenjem nad ravnino. Ta spoznanja so bila vsekakor dobra naložba, saj se je, čez dobra dva tedna, vzletanje z vitlom uporabljalo tudi v Makedoniji.

Vzletanje z vitlom je vsekakor zelo zabavna, praktična in varna metoda vzletanja, tako za preletaše kot za pikaše, saj omogoča hitro ponovno vrnitev v zrak brez komplikacij s prevozi in s tem sprosti strah/stres pred prehitrim pristankom in čakanjem kolegov. ☺

Velika zahvala Letalski zvezi Slovenije, ki je omogočila izredno pomemben in zanimiv trening. Prav tako hvala Boštjanu Komaricki za strokovno in varno vleko z vitlom ter Srečku Joštu za vodenje in organizacijo treninga.

VABILO NOVIM TEKMOVALCEM

V NATANČNOSTI PRISTAJANJA

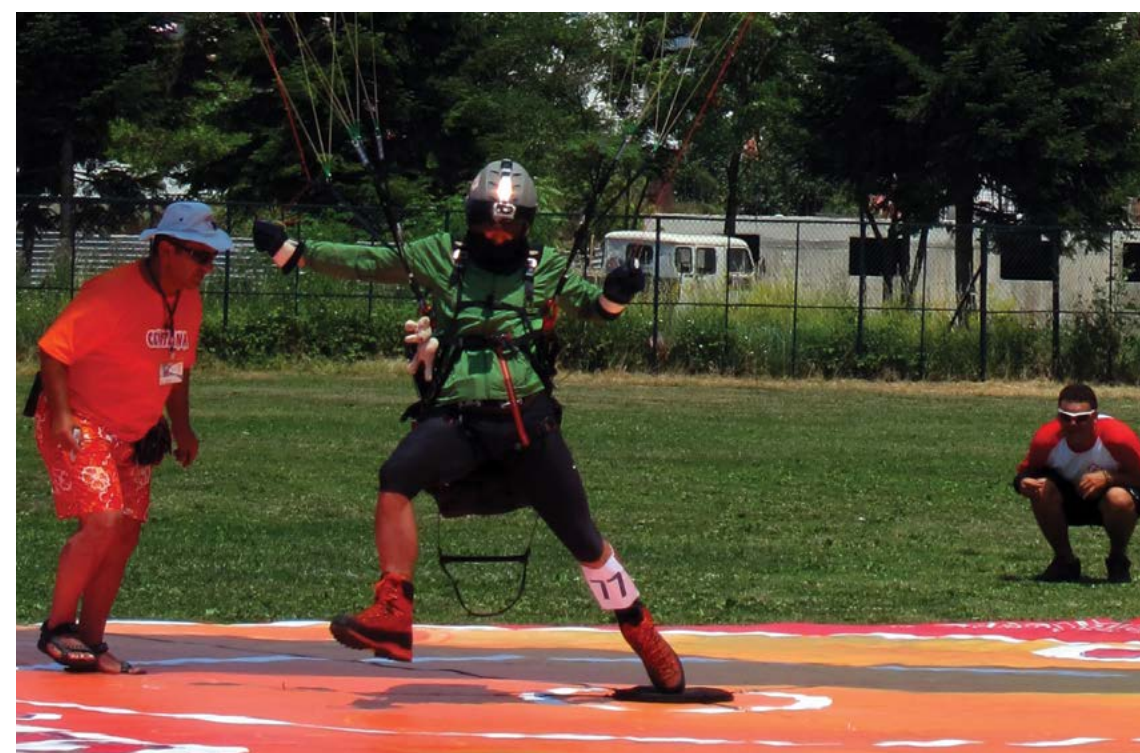
Avtor: Srečko Jošt

V zadnjem obdobju so se v »pikaško« sceno že vključili kvalitetni mlajši tekmovalci in tekmovalke. Z uradnimi treningi bomo poskušali pridobiti še več novih tekmovalcev, ki bodo na teh srečanjih imeli možnost pridobivati izkušnje in nastopati brez siceršnjih precejšnjih stroškov za potovanja in prijavnine na tekmovanjih v tujini. Hkrati se bodo lahko z dobrimi rezultati uvrstili v reprezentanco in tam priključili našim najboljšim tekmovalcem, saj se bodo pomerili za prosti dve mesti v moški kategoriji in eno mesto v ženski kategoriji.

Letos je na sporedu nastop reprezentance na evropskem prvenstvu v Romuniji v začetku septembra. Poleg tega bosta po dolgem času v Sloveniji dve tekmovanji visokega ranga z najkvalitetnejšimi tekmovalci (evropski pokal – Kobarid, svetovni pokal – Braslovče), kjer bo prostor za nastop za vse nove tekmovalce in jim s tem omogočena dodatna spodbuda in motiv.

Planirana je tudi mlada reprezentanca (do 26 let), ki bo imela dodatne posebne ugodnosti in vadila pod vodstvom Matjaža Sluge, vodilnega pilota na svetovni lestvici.

Vsi kandidati potrebujete tekmovalno FAI licenco, za nove tekmovalce bo brezplačna. Prvi uradni trening in hkrati vadba za vse zainteresirane bo v nedeljo, 3.4.2022. Lokacija bo še določena in objavljena. Naslednji termin bo v soboto, 9.4.2022, nato pa bosta določena še zadnja dva termina. Vse kandidate za udeležbo naprošamo, da se prijavite v mesecu marcu. Dobili boste vse potrebne informacije in navodila. Kontakt: Srečko Jošt – 041 432447, skyeris@gmail.com



Avtor: MistyDule

OSVEŽENA MLADINSKA REPREZENTANCA

V PRELETIH Z JADRALNIMI PADALI

Vsako leto, po koncu sezone, se ekipa mladinskih reprezentantov malo premeša. Tako imenovani »ta stari« odletijo po svoje, novi mladinci pa priletijo v ekipo.

V bistvu "ta stari" nas ne povsem zapustijo – pomaknejo se le na višji nivo, a kljub temu ostajajo v tesnem stiku z nami, saj nas timsko delo izpopolnjuje.

Naj povem, da trenutna mladinska ekipa (Domen, Žan, Blaž, Jure, Rok, Matej, Veronika, Luka in Peter), deluje zelo homogeno. Njihov napredek je viden tudi pri XC letenju, čeprav kakšen dober dan žrtvujemo za lokalni trening, kjer preizkušamo tudi nove tehnike sodelovanja pilotov med letenjem. Trening v praksi izgleda tako: če vremenska napoved kaže možnost letenja za vikend, se priprava na trening začne že sredi tedna, ko vsak pilot pripravi svoj pogled na vremenske pogoje in poda predlog glede optimalnega taska glede na vremenske pogoje. Na dan treninga izberemo enega izmed bolj zanimivih taskov in ga po potrebi prilagodimo. Po odletenem tasku se skupaj pogovorimo o morebitnih napakah, uradni rezultati treninga pa so razglašeni še prej kot na PWCju. Sledi analiza (debata) najprej v živo, potem pa se skozi cel teden nadaljuje še »on-line«....

Kot ste verjetno že zasledili bo leta 2024 prvo mladinsko svetovno prvenstvo - in to pri nas - v Tolminu. Naše mladince čakata dve leti trdega dela. Nadaljevali pa bomo tudi z iskanjem mladih perspektivnih pilotov, ki bodo čez dve leti stari največ 26 let in bodo mogoče dobili priložnost, da se udeležijo prvega mladinskega svetovnega prvenstva v preletih.

Skratka, ni nam dolgčas, imamo se fajn in najbolj sem vesel, ko vidim kakšne napredke dosega ekipa. Posebna in iskrena zahvala gre tudi našim sponzorjem, ki skrbijo tako za tehnično kot za tekočo in moralno podporo. Hvala vam: Naviter, Maister, LZS in nenazadnje našim idolom iz SloParaglidingTeam-a.



Avtorja: Veronika
Štampfl in Mitja Jančič

Fotografije: Wojciech Kocot
Lokacija: Krvavec, 2021

Organizacije

TEKMOVALNE LICENCE ZA TELEBANE

Tekmovalno letenje ima svoj čar. Nekaterim nam paše, drugim ne, nekateri se še odločajo. Iti na prvo tekmo je pogosto odločitev, do katere ne pridemo ravno v petih minutah. In ko se končno odločimo, da bomo poskusili, naletimo na vprašanja organizatorjev: "A maš FAI?", "CIVL maš zapisan?", "Kaj pa IPPI? Aja, sej tle ne rabiš. Sam si vseen zrihtej.", "A veš, da rabiš anti-doping narest?" in podobno. Pa te že vse skupaj mine ... Zato je pred vami hiter pregled organizacij, licenc in povezav, ki bodo prihranile nekaj energije pri prijavah na tekmovanja.

FAI (fr. Federation Aeronautique Internationale, ang. World Air Sports Federation) je mednarodna neprofitna organizacija, ki bdi nad zračnimi športi. Skrbi za pravila, oblikuje pogoje certificiranja, potrjuje in vrednoti rekorde, podeljuje nagrade ter v splošnem skrbi za promocijo zračnih športov. Vsak šport pod okriljem FAI ima tudi svojo komisijo, ki v veliki večini skrbi za tekmovanja in njihovo regularnost. Komisija za jadralno padalstvo in zmajarstvo pod okriljem FAI se imenuje CIVL (fr. Commission Interantionale de Vol Libre, ang. FAI Hang Gliding and Paragliding Commission).

**Zanimivost* Od svoje ustanovitve leta 1905 je FAI potrdila že več kot 18.000 rekordov, med drugim tudi prvi ženski aeronavtični rekord, ki ga je postavila Maryse Bastié, Gagrinov prvi človeški polet v vesolje, prvi pristanek na Luni Apolla 11, prvi polet okoli sveta z zračnim plovilom na solarni pogon in Lindberghov prvi samostojni prelet Atlantika z letalom.*

CIVL skrbi tudi za svetovno tekmovalno lestvico pilotov WPRS (CIVL World Ranking System). Tekme, ki jih pokriva FAI, štejejo za svetovno točkovanje v preletih, natančnosti pristajanja in akrobatskem letenju. Nedavno tega se je stran s točkovanjem preselila na novo povezavo. Do stare sicer še vedno lahko dostopate (<http://civlrankings.fai.org/>), novo pa najdete na povezavi <https://civlcomps.org/rankings>. Rezultate lahko preverjate glede na različne kategorije letenja, kontinenta, države, spola, starosti itd.

FAI v posamičnih državah zastopajo zveze imenovane NAC (ang. National Airsports Control). Pri nas je to Letalska zveza Slovenije (LZS), preko katere poteka vsa komunikacija s CIVL in FAI. Pri Letalski zvezi Slovenije imamo tudi svojo komisijo, in sicer za jadralno padalstvo in zmajarstvo, ki skrbi za aktivnosti vezane na naš šport.

Tekmovanja

Večina tekmovalnih dogodkov je zbrana na spletni strani <https://civlcomps.org/event/>, vendar pa se najde kakšen, ki ostane le na straneh s prijavo. Večina tekem pri nas je objavljena na SloComps (<https://comps.sffa.org/>), večje tekme v Sloveniji, sosesčini in širši okolici pa na Airtribune (<https://airtribune.com/events/next>) ter LiveTrack24 (<https://www.livetrack24.com>). Za lažji pregled okoliških in pomembnejših tekmovalj, obstaja v aplikaciji Telegram skupina Slovenian Paragliding Race Group, kamor se avtomatsko objavijo tekme z različnih portalov, ki imajo odprte prijave. V skupino se lahko včlanite preko povezave <https://t.me/SlovenianParaglidingRaceGroup>.

**Zanimivost* V Telegram skupini Slovenian Paragliding Race Group se redno objavljajo tudi treningi, ki so odprti za vse. Objavljena je lokacija letenja ter kdaj se dobimo na vzletišču. Za prevoz poskrbimo sami oz. se prej dobimo na pristanku ter razdelimo po avtomobilih/kombijih. Na vzletišču se pripravi disciplina (task), ki ga poskušamo odleteti. Konec dneva se pripravi tudi točkovanje. Vabljeni!*

Licence

Prva licenca, ki smo si jo prislužili, je bil izpit. Ta pa ni nujno veljaven povsod. Nekatere države imajo različne stopnje izpitov, ki posamezniku dovoljujejo letenje v omejenih okoliščinah (npr. Ne dlje kot 20 km od vzletišča, v netermičnih pogojih ipd.). Z namenom mednarodnega prepoznavanja "kakovosti" izpita CIVL izdaja IPPI kartice (International Pilot Proficiency Identification), kjer s stopnjami od 1 do 5 ovrednotijo naše sposobnosti. Za pridobitev kartice

BIROKRACIJA ZA NA TEKMO:

- osebni podatki (vedno)
- zavarovanja (vedno)
- fotografija nalepke padala (vedno)
- izpit (vedno)
- IPPI kartica (vedno v tujini)
- CIVL ID (vedno)
- FAI ID (vedno)
- FAI licence (občasno)
- National licence (občasno)
- NAC licence (redko oz. nikoli)

je potrebno kontaktirati LZS ter predložiti seznam letov, komisija pa nato oceni naše sposobnosti. Slovenski izpiti praviloma že v začetku prinesejo stopnjo 4, pogosto tudi 5 (najzahtevnejša stopnja letenja). IPPI kartice ne potrebujemo le za sodelovanje na tekmah v tujini (zahtevan IPPI 5), ampak tudi za dopustniško letenje. Alpske države praviloma zahtevajo IPPI 4, pogosto tudi IPPI 5. Več: <https://lzs-zveza.si/ippi-mednarodna-kartica/>.

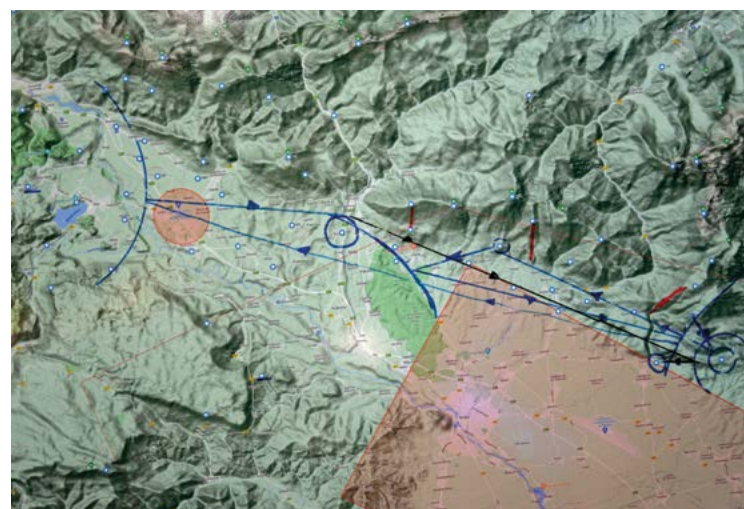
Za tekmovalje obvezno potrebujemo CIVL ID. Ta je potreben za delovanje baze tekmovalj ter točkovanja v sistemu WPRS. CIVL ID pridobimo z registracijo

na portalu <https://civlcomps.org/>, preko te številke pa upravljamo z večino naših tekmovalnih podatkov.

Ko opravimo izpit, je le-ta označen z zaporedno številko, na primer 12345/12345. To je številka izpita, v angleščini "National licence". Ker ima vsaka država svoj sistem označevanja, je ta številka precej neuporabna na svetovni ravni. Zato je bil vzpostavljen sistem FAI ID, ki je vezan na posameznika. Da pridobimo FAI ID, mora najprej

biti član FAI klub, za katerega boste tekmovali. Letna klubska članarina, ki jo plača klub, znaša 400 EUR, če pa je poravnana do konca januarja, znaša 200 EUR. Posameznik mora za pridobitev FAI športne licence plačati dodatno letno članarino v višini 25 EUR (lahko jo krije tudi klub; kardakoli v letu). S tem je posameznik vpisan v bazo FAI in pridobi številko, ki jo imenujemo FAI ID. Ta številka je vezana na izpit ter se ne spreminja. Spreminja pa se številka FAI licence (ang. FAI licence), ki jo je potrebno letno podaljševati (25 EUR) ter se tako ob vsakem podaljšanju spremeni. Vsa plačila FAI članarin (klubskih in posameznih) se lahko uredi preko spletne trgovine LZS.

Vsi imetniki FAI športnih licenc morajo opraviti tudi e-izobraževanje na temo anti doppinga za mednarodno raven tekmovalj, s katerim pridobijo potrdilo o poznavanju postopkov za kon-



trolo dopinga in splošna pravila fairplay-a. Izo-
braževanje lahko opravimo na telefonu, tablici ali
računalniku, ob nekaj besedila pa odgovarjamo na
vprašanja. Vse skupaj nam vzame od ene do dveh
ur, certifikat pa nato pošljemo v pisarno LZS. Ve-
ljavnost certifikata je dve leti, o poteku pa ste ob-
veščeni s strani LZS. Vse informacije in povezave
so na voljo na <https://www.sloado.si/kategorija/za-sportnike-adel>.

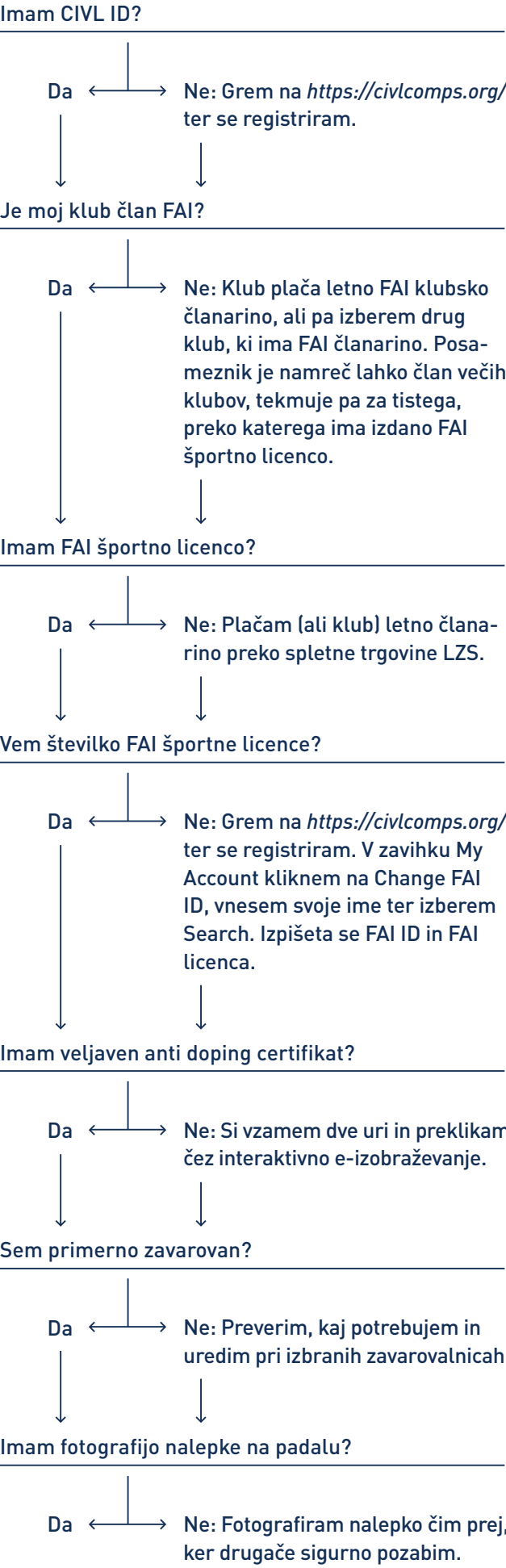
Pri prijavah na tekmovanja se izjemno redko po-
javi tudi zahteva po NAC licenci. NAC licenca je
interna številka, pod katero je posameznik voden
pri LZS. Spremeni se le, če zamenjamo klub, sicer
ostane ista. Pri prijavah na tekmovanja jo je treba
vnesti res redko, pa še takrat se načeloma izpolni
avtomatsko po vnosu FAI ID.

Varnost

Za sodelovanje na tekmah je vedno potreba navesti
zavarovalnice in občasno tudi številke zavaroval-
nih polic, pri katerih imamo sklenjena zavarovanja,
ki pridejo prav v primeru nesreče. Če gremo na
tekmo v Sloveniji, je dovolj, da navedemo ZZZS, saj
krije vse stroške reševanja. Seveda je priporočljivi-
vo imeti tudi dodatno zdravstveno zavarovanje ter
zavarovanje proti tretji osebi. Za tekme v tujini pa
so nujno potrebna dodatna zavarovanja, ki krijejo
tudi dražja/helikopterska reševanja. Tako potre-
bujemo vsaj dodatno nezgodno zavarovanje, iz-
redno priporočeno je tudi zavarovanje proti tretji
osebi. Trenutna praksa nekaterih tekmovalcev je
kombinacija zavarovanja Triglav tujina (z višjo pre-
mijo, da krije tudi tekmovalni šport) in avstrijske-
ga zavarovanja AXA (tretja oseba in visok znesek
reševanja). Tovrstna zavarovanja niso potrebna le
za tekmovanja, ampak so priporočena tudi za do-
pustniško letenje.

Za sodelovanje na tekmovanjih je potrebno imeti
certificirano opremo. Torej primeren sedež, pada-
lo, rezervno padalo, čelado. Pri prijavi na tekmo-
vanje ali pa pri registraciji na dogodku je potrebno
predložiti dokazilo o tehnični izpravnosti padala.
Najpogostejše to dokažemo s fotografijo nalepke na
padalu.

*Za vsa morebitna vprašanja je na
voljo predsednik LZS komisije za
jadrarno padalstvo in zmajarstvo
Tilen Ceglar (jpz@lzs-zveza.si). Hvala
Igorju Erženu za dodatne informacije
glede licenc.*



Avtor: Jernej Pisk

IGRA PROSTEGA LETENJA

Še vedno je mogoče slišati, da so igre za
otroke, igranje iger pa nekaj nevrednega
resnosti in dostojanstva odraslega
človeka. Toliko bolj to velja za letalstvo,
kjer se neresnost igre hitro lahko konča
s katastrofalnimi posledicami. Kaj ima
torej igra opraviti s prostim letenjem
in zakaj jo siliti nekam, kjer domnevno
zanjo ni prostora?

Četudi igro običajno povezujemo z nečim
neresnim, kar odraslemu človeku ne pri-
stoji, pa lahko ugotovimo, da tudi odrasli v
življenju igramo mnogo različnih iger. Fi-
nančniki se igrajo igre na finančnih trgih,
politiki se igrajo politične igr(ice), trgovci trgovske
igre s potrošniki, vojaški generali se igrajo vojaške
igre, ki imajo lahko za posledico na milijone žrtev,
ujeti v prometnem zastoju v središču mesta pa se
igramo igro, po kateri poti čim prej priti na cilj. Celo
naše življenje je mogoče razumeti kot veliko igro.

Nekaj pomembnih mislecev, filozofov in antropolo-
gov (Bernard H. Suits, Johan Huizinga, Roger Caillois
in drugi) je igro prepoznalo kot skupno značilnost
različnih kultur ter kot tako del bistva človekovega
bivanja. Igre so tiste, zaradi katerih tudi odrasli nekaj
počnemo celo tedaj, ko nimamo ničesar početi. Pri
tem igre ne razumemo zgolj kot sredstvo za doseg
nečesa drugega, pač pa se igramo zato, da se igramo.
Vrednost igre prepoznamo v njej sami. Rečemo, da je
igra avtotetična (samo-smotrna) aktivnost. A igre so
več kot zgolj nekakšna mašila lukenj v naših življenjih.

Igro samo je težko ustrezno definirati, saj se pojavlja
v množtvu zelo raznolikih pojavnih oblik (igra otrok,
športne, gledališke, glasbene, računalniške igre, igre

s kartami ...), prav tako imamo ljubiteljske oz. rekre-
ativne ter profesionalne igralce teh iger. A vendarle
lahko v igrah prepoznamo nekatere skupne bistvene
značilnosti. Ne da bi se pretirano poglobljali v raz-
lične teorije iger, si bomo v nadaljevanju pogledali
nekatero osnovne značilnosti, nato pa v okviru teh
premisli o elementih igre v prostem letenju.

*Martens Burkhard v svoji knjigi
Thermal Flying mimogrede omeni,
da je stvar, ki ga najbolj potegne v
prosto letenje, prav igra v in z nara-
vo, a misli naprej ne razvije. Podobno
tudi Kelly Farina, Nikolay Yotov in
nekateri piloti jadralnih letal govori-
jo o prostem letenju kot igri 3D šaha
z naravo. Ali letimo zato, ker se radi
igramo? Ali je prosto letenje igra?*

Značilnost iger

Igro običajno ločimo od dela. Predstavljamo si ju kot
dva različna pola. Delo bi lahko opredelili kot dejav-
nost, ki jo moramo opraviti, igro pa kot nekaj, kar
počnemo prostovoljno, za zabavo, takrat, ko nam
ni potrebno delati. Torej bi igro lahko nadomestili
z izrazom »početi nekaj, kar cenimo samo po sebi«,
delo pa bi lahko nadomestili z izrazom »početi nekaj
zavoljo nečesa drugega«. Delo je potemtakem neka-
kšno nujno zlo, ki ga sprejemamo, saj nam omogoča,
da počnemo stvari, ki so dobre same po sebi. Večina
od nas nekaj dela – tudi zato, da si lahko privoščimo
(opremo za) letenje. Lahko pa tudi službeno delo
postane neka oblika igre, če pozabimo na dolžnost
in ga opravljamo z veseljem ter ustvarjalno rešujemo
izzive, ki jih prinaša pred nas.

A obstajajo še druge pomembne razlike med delom
in igro: pri delu namreč uporabljamo najučinkovi-
tejša razpoložljiva sredstva (orodja, pripomočke), da
dosežemo željeni cilj. Tudi igre običajno imajo svoj cilj
(uspešno opraviti nalogo, premagati nasprotnika), a
sredstva, ki jih pri tem uporabljajo, niso najučinkovi-
tejša. Za doseg cilja pri igrah namerno uporabljamo
manj učinkovita sredstva, namesto bolj učinkovitih.
Zato Bernard Suits igranje (športnih) iger opredeli
takole: »Igrati igro pomeni ukvarjati se z dejavno-
stjo, ki stremi k temu, da se doseže neko določeno
stanje stvari zgolj s sredstvi, ki jih dovoljujejo pravila
in kjer pravila prepovedujejo uporabo učinkovitejših
sredstev namesto manj učinkovitih, in kjer se pravila

sprejme ravno zato, ker omogočajo takšno dejavnost.« Ali krajše rečeno: »Igranje iger je prostovoljno premagovanje nepotrebnih ovir.« V tem se zdi igranje iger paradokсно početje: samovoljno sprejeti nepotrebne ovire, da bi dosegli željeni cilj je vsaj iracionalno, če že ne absurdno. Drži, a ne za igre – zanje je to bistvo tega, kar igre so.

Bi v takšni opredelitvi iger že našli prosto letenje? Najbolj osnovni cilj prostega letenja je, kako (čim dlje) ostati v zraku. Neučinkovito sredstvo pri tem je to, da smemo uporabljati samo letalno napravo brez motorja, ob tem pa se moramo zanašati na sonce, veter in geografijo terena. V težkih pogojih je to primerna naloga ne samo za začetnika, pač pa tudi za izkušenega letalca. A če so razmere boljše, za izkušenega letalca to postane preveč enostaven izziv, zato se poda na prelet.

Prosto letenje kot igra

V prostem letenju lahko zasledujemo vrsto različnih ciljev, npr. ostati čim dlje v zraku, doseči čim večjo višino, preleteti čim več kilometrov, čim hitreje opraviti zadano nalogo... A za uresničitev vseh teh ciljev bi lahko uporabili precej bolj učinkovita sredstva, npr. za nabiranje kilometrov bi lahko uporabili avtomobil, za vztrajanje v zraku in doseg velike višine bi lahko uporabili paramotor itd. Seveda ima lahko tudi motorno letenje svoje nepotrebne izzive in bi ga lahko v okviru določenih pravil razumeli kot igro, a z motorjem na hrbtu nepotrebni izzivi prostega letenja izgubijo svoj smisel. Podobno je tudi pri ostalih športnih igrah: tekač, ki teče v krogih, bi si svojo pot enostavno skrajšal s tem, da bi zavoje sekal. Pri nogometu bi si lahko pomagali z rokami in tako bolj enostavno žogo spravili v gol ipd. Toda, sedaj že vemo, da namen igre ni samo doseči cilj, pač pa moramo to narediti v skladu s pravili, ki nam prepovedujejo uporabo bolj učinkovitih sredstev na račun manj učinkovitih. Pravila so zato neločljiva od ciljev, saj če prekršimo pravila, te igre na igramo več, torej si s tem onemogočimo, da bi dosegli cilj v tej igri. V prostem letenju to pomeni letenje z letalno napravo brez uporabe motorja. To bi lahko poimenovali konstitutivna pravila igre. Konstitutivna pravila običajno določajo tudi igralno polje oz. teren. Igra prostega letenja se dogaja na nekakšni 3D šahovnici narave, v kateri letimo. A to naše igrišče se stalno spreminja, saj ni odvisno le od geografije terena, pač pa imajo pomemben vpliv tudi spremenljivke, povezane z osončenjem in vetrom. Zato vsaka pozicija in trenutek na tej 3D šahovnici pilotu odpira določene možnosti, a tudi omejitve. Glavni elementi so dviganje, spuščanje, veter in možni tereni za pristanek. Ti štirje elementi so to, kar ima igralec-pilot ves čas v glavi, so kot širi karte v roki, s katerimi mora igrati svojo igro prostega letenja.

Celotno XC letenje pa je mogoče razumeti kot sestavljeno iz več faz igranja igre, ki se med seboj izmenjujejo. Glavne faze so iskanje termike, nabiranje višine ter drsenje. Igra prostega letenja je kompleksna zato, ker ne zadošča upoštevanje zgolj horizontalne šahovnice, na kateri so območja dviganja, spuščanja, močnejšega in šibkejšega vetra ter možnih terenov za pristanek, pač pa se vse skupaj dodatno zaplete zaradi spremembe razmerij glede na trenutno višino letenja. Torej je potrebno upoštevati tudi vertikalno komponento, zato je to tridimenzionalna igra. Višina ima pri tem ključno vlogo: višje ko je pilot, več odprtih možnosti (različnih potez) se mu ponuja, nižje ko je, manj možnosti ima. Višine letenja Yotov razdeli na več con: najvišja je cona na vrhu termičnega stebra, kjer končamo z dviganjem in se v drsenju odpravimo naprej proti

naslednjemu območju iskanja dviganja. Pravzaprav je iskanje dviganja na 3D šahovnici narave najtežji del igre prostega letenja, saj je to pogoj napredovanja. Lahko bi rekli, da si je v igri prostega letenja naprej potrebno prislužiti potezo (nabrati dovolj višine), preden jo lahko izvedemo (odletimo naprej). Pri tem nam lahko pomaga dobro prepoznavanje potencialnih virov dviganja, kot je ustrezen teren, ki greje zrak, prepoznavanje sprožitelj termičnega balona in kumulusnih oblakov. V odvisnosti od terena in vetra je običajno prav cona iskanja in dviganja tista, v katerih preživimo največ časa. Če ustreznega dviganja ne najdemo, pridemo v vertikalno predzadnjo najnižjo cono, »cono preživetja«, kjer nas sam napredek na XC poti ne zanima več, pač pa se povsem osredotočimo na to, da bi ostali v igri, v zraku. Ostati v igri je pomembnejše kot napredovati na poti, saj je prvo predpogoj drugega. Zato je včasih potrebno narediti tudi kakšen korak nazaj na začrtani poti, da bi le ostali v igri. V tej coni gre za borbo za obstanek, kjer je potrebno biti izredno občutljiv in nežen, obenem pa se predano boriti do konca, kar je včasih težko uskladiti, saj smo pod velikim psihološkim pritiskom. Pod cono preživetja je le še »cona pristanka«, ko se pilot preda in preneha iskati dviganje, ter se posveti čim bolj varnemu pristanku glede na trenutni položaj in dane možnosti. S pristankom je igre konec, »game over«, in potreben je ponoven odhod na štart. Poleg zgoraj omenjenih konstitutivnih pravil igre obstajajo še druga pravila, ki delujejo znotraj prvih – poimenujemo jih lahko pravila veščine. Da prosto letim, za letenje ne smem uporabljati motorja – to smo poimenovali osnovno konstitutivno pravilo naše igre. A to, da ne uporabljam motorja, še ne pomeni, da dobro letim. Za dobro letenje moram upoštevati še vrsto drugih pravil, npr. ko zapeljem v

igra s padalom ▶

igre ▼



▶ "ground handling"

termični steber poskušam čim natančneje centrirati dviganje, za čim boljše fineso, ne zaviram padala v letenju in nadziram položaj in nihanja kupole, ob letenju smiselno uporabljam pospeševalnik itd. Če prekršimo pravilo veščine, običajno vsaj do neke mere ne igramo igre dobro, če pa prekršimo konstitutivno pravilo, pa te igre sploh ne igramo.

Nujnost spoštovanja (pisanih ali nepisanih) pravil igre kaže na to,

da je igra resna zadeva. Seveda ne resna v tem, da je nujna, saj je igra mogoče prekiniti, čeprav ne vedno takoj (bolje je biti spodaj, in si želeti, da bi bil zgoraj, kot pa biti zgoraj, in si želeti, da bi bil spodaj). A po drugi strani prereno sledenje pravilom lahko dejavnost pokvari ali jo celo naredi nevarno, kot v primeru preveč zagretega pilota, ki na vse ali nič (ne glede na vremenske pogoje ali ostale pilote v zraku) poskuša igrati svojo lastno igro. Preresen pristop igro pokvari ali celo naredi nevarno, podobno kot jo premalo resen pristop onemogoči. Vsaka igra torej zahteva primerno resen pristop, ne prereno in ne premalo resen. Domnevna neresnost igre torej zgolj pomeni, da je v življenju igralca vedno nekaj pomembnejšega od igranja igre oziroma, da je igra zadeva, ki jo lahko igralec vselej razumno prekine. Prosto letenje ni vredno življenja.

Kot pri vseh športnih igrah je uspešnost igranja igre odvisna od tehnike in taktike. Ustrezna tehnika izvedbe je predpogoj, da lahko pride do izraza taktika. Zato je cilj leteti čim bolj avtomatično, kot da bi vključili autopilot. Šele takrat nam ostane dovolj miselne kapacitete za sprejemanje dobrih taktičnih odločitev, izbiro dobrih linij v XC letenju. Paradoks prostega letenja je v tem, da je svoboda dana svobodnim - tistim, ki niso več obremenjeni s tehniko letenja in lahko svobodno ter odprto opazujejo okolico.

Igrabilnost prostega letenja

Kaj naredi neko igro odlično? To, da je po eni strani otročje lahka, saj jo zelo hitro zmorejo igrati začetniki, celo otroci, po drugi strani pa omogoča mojstrstvo in napredovanje brez konca. Prav ta zmožnost prilagajanja trenutnim sposobnostim posameznika ter obenem postavljanja vedno novih izzivov nas posebej privlači. In prav to lahko prepoznamo v prostem letenju z jadralnim padalom: ta so po eni strani izredno enostavna za letenje, a po drugi tudi izredno zahtevna za dobro letenje v zahtevnih pogojih. Prosto letenje je zato odlična igra: ko že nekaj veš, se vedno lahko naučiš še marsikaj novega. Vsak polet je priložnost za izboljšanje lastnega letenja, nikdar ne zmanjka novih izzivov.

Da je igra vedno polna izzivov in zanimiva, poskrbi prilagajanje pravil glede na stopnjo igralca: od prilagojenih ciljev za začetnike do oteženih za stare mojstre. Prilagajanje je smiselno, da dosežemo večje veselje in zadoščenje ob uspehu. Prvi izziv, ki ga jadralno padalstvo postavi pred začetnika, je že uspešen poteg in dvig padala nad sebe. Izkušeni piloti si bodo tudi na štartu zadali drugačen cilj: vzlet v zahtevnih vremenskih pogojih, na zahtevnem štartu, kobra dvig padala itd. Začetnik nato nadaljuje od tega, da uspešno pristane na prostranem travniku do prvih jadrantov - minut in ur letenja, pa vse do prvih preletenih kilometrov. Za izkušene mojstre izziv predstavljajo odleteni kilometri, FAI trikotniki, hitro preleteni zadane naloge, odleti ven iz dviganja in nato ponovno iskanje potrebne višine za nove izzive, lahko pa tudi letenje brez variometra. V zahtevnih pogojih pa tudi za stare mojstre postane izziv, kako čim dlje ostati v zraku. A četudi pred poletom zastavljenih izzivov nismo izpolnili in smo hitro pristali, smo nekaj dosegli - uspešno smo zaključili to našo igro prostega letenja.

Na igrabilnost katerekoli igre močno vpliva tudi ustrezna izbira neučinkovitih sredstev za doseg cilja. Čeprav bi lahko cilje našega letenja (ostati v zraku, preleteti določeno razdaljo) lažje dosegli z uporabo motorja, pa prava izbira neučinkovitih sredstev pri-

vlačnost igre še poveča. Tako noben jadralni padalec ne bo uporabljal zastarelega in neučinkovitega padala, če ima na voljo sebi primerne novejšega in boljšega. Prav tako večinoma uporabljamo variometre, čeprav bi lahko leteli tudi brez njih. Skratka, smisel igre ni v tem, da namerno uporabimo najbolj neučinkovita sredstva, ki so nam na razpolago za doseg izbranega cilja, pač pa da uporabimo najbolj učinkovita sredstva (lastnemu znanju primerno čim boljše opremo), a znotraj postavljenih pravil igre, ki prepovedujejo uporabo najbolj učinkovitih sredstev - npr. uporabo motorja. V prostem letenju zasledujemo cilj tako, da čim bolj izkoristimo omejena sredstva - dano jadralno napravo, sončno obsevanje in termična dviganja, veter in konfiguracijo terena. Na ta način tekmujejo z naravo, ki nam ponuja omejena sredstva za ohranjanje v zraku in preletanje razdalje. Sedaj vidimo, da igre od nas ne zahtevajo, da delujemo neučinkovito glede na cilj, pač pa od nas zahtevajo, da poskušamo z neučinkovitimi sredstvi doseči cilj, ki šteje za »zmago« samo tedaj, ko ga dosežemo v skladu s pravili igre.

Individualne in kolektivne igre

Morda ste tudi vi že slišali opazko, da je jadralno padalstvo idealen šport za (introvertirane) individualiste, saj so v zraku lahko sami s sabo, ne da bi se bilo potrebno ukvarjati z drugimi. Res je, da prosto letenje večinoma poznamo in doživljamo povsem individualno in subjektivno, da ima vsak ob tem svoja doživljanja in izkušnje, a so vendarle te izkušnje med letalci univerzalno poznane, so družbene. Tako tudi individualno prosto letenje vključuje socialno dimenzijo. Naj bodo to skupni prevozi, letenje na istem vzletišču, kroženje v istem stebru, ali objava leta na internetu. Nenazadnje bi bil pogovor z drugimi o vseh dogodivščinah in pripetljajih v zraku skoraj nismiseln, če ne bi tudi drugi letalci z nami delili podobnih izkušenj.

Poleg tega prosto letenje lahko razumemo tudi kot tekmovalno: ne le tekmovalno z naravo, pač pa tudi tekmovalno z drugimi piloti. Prvo pravilo vsake tekmovalne igre določa začetek tekmovalja, npr. vzlet. S tem se za nekaj časa spremeni vloga sodelujočih - prej prijatelji postanejo tekmeci. Zato so tekmovalne igre podvržene domnevni paradoksu dvojne namere: na eni strani se želimo igrati (leteti) z drugim, na drugi strani pa drugega želimo premagati. A ravno ta poskus premagati nasprotnika pripelje do »skupnega užitka«: igralca se strinjata, da bosta tekmovala eden proti drugemu. Njunjo nestrinjanje glede želenega izida boja pa je nujen pogoj zato, da do tekmovalja sploh pride. Ni pa nujno, da se vedno igra proti drugemu igralcu. Igramo lahko tudi z zamišljenim nasprotni-

kom. To je lahko narava kot takšna ali pa naši lastni dosežki doseženi na zbranem vzletišču v preteklosti. Igra tako ne zahteva, da je prisotna resnična oseba. Dovolj je, da je resničen igralec, ki igra resnično igro.

Pri igrah pa nas običajno ne zanima samo dosežen cilj oz. rezultat, pač pa ob tem pogledujemo tudi nazaj v preteklost: zanima nas pot, kako s(m)o prišli do tega rezultata. Zato športnim navdušencem ne zadošča, da bi samo dnevno preverili rezultate (nogometnih, košarkarskih...) tekmovanj v časopisu, pač pa si ta tekmovanja poskušajo tudi ogledati. Tako tudi letalci na OLCju ne preverjamo, samo kako daleč je nekdo letel, pač pa tudi kje, kdaj, kako in s čim je to preletel (jadralno padalo, zmaj, motorno padalo...; padalo razreda EN-A, B, C, D ali CCC). Ti podatki nam namreč veliko povedo o vrednosti dosežka.

Sklep: gremo se igrati!

Čeprav običajno ne rečemo, da se gremo »igrati letenje«, v smislu kot rečemo, da gremo igrati nogomet ali igrati košarko, pa tudi prosto letenje vključuje mnogo elementov igre. Nenazadnje je prav igrabilnost neke dejavnosti tista, ki nas potegne vanjo, da ji sledimo in jo prakticiramo celo brez nekih posebnih praktičnih koristi. Pri tem pogosto dosežemo izkušnjo brezčasnosti, pademo v stanje cone ali toka (flow), ko zaradi popolne osredotočenosti in navzočnosti čas teče drugače. Tudi v tem je igra prostega letenja nekakšna protiutež, zdravilo in terapija za dušo, da ne podležemo modernemu svetu, v katerem prevladujeta pragmatičnost dela in koristi.

In nenazadnje: Zakaj sploh razmišljati o prostem letenju kot o igri? Če ima kate- rakoli igra smisel za odraslega človeka, potem ima tudi prosto letenje nek smisel. Četudi s prostim letenjem »nikamor ne pridemo«, saj se na koncu vedno vrnem nazaj na izhodišče (kjer me čaka avto), pa se prosto letenje jasno loči od dejavnosti dela, ki je instrumentalno koristno, medtem ko je igra prostega letenja koristna sama po sebi. Letimo, četudi z njim ničesar ne pridobimo (razen dodatnih nepotrebnih težav). Igramo se z naravo in narava se igra z nami.

OU DIEN



Nov operacijski sistem
za enostavnejšo uporabo

Nova generacija senzorjev
za natančnejše vhodne podatke

Wifi, Bluetooth in 4G/LTE
za hitro povezljivost

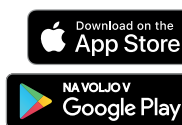
Kontrasten in oster zaslon
tudi v najsvetlejših pogojih

Izjemna baterija
za več kot 15 ur uporabe

Brezplačna enoletna SeeYou naročnina
za načrtovanje in analizo letov

Nisi prepričan?

Preizkusi SeeYou Navigator
na svojem telefonu.



Avtor: Jež – Topolovec Branko

LETALCI IZGUBLJENI V ČASU | 2. DEL

Prepoved letenja za vse zmajarje

Ze nekaj let kasneje je bila posledica pogostih zmajarskih nesreč in posledica poseganja v zračni prostor prepoved letenja za vse jadralne zmajarje na področju celotne SFRJ (slika: objava prepovedi v medijih). Na začetku smo leteli z doma izdelanimi zmaji, ki niso bili testirani. Jeklene pletenice so bile zaključene z bakrenimi zavitimi cevki, krila pa so bila podprta s tako imenovanimi »aufregerji«. Brez vsake tehnične zaščite za varovanje pred strmoglavim letom! Standartke je počasi zamenjal naprednejši tip zmaja superstandard – kot v kljunu večji od 90 stopinj in nato odprti razred. S takim doma izdelanim širokokrilcem sem kasneje poletel z Vidove gore na otoku Braču in s Triglava (fotografije; še danes z gotovostjo ne vemo kdo od ljubljanskih pionirjev zmajarstva je izdelal tega zmaja. Morda se bo oglasil po tej objavi, če je še živ). Premožnejši zmajarji so si lahko kmalu privoščili tovarniško izdelane in testirane zmaje (Fenijs, Flamingo, Geč si je privoščil legendarno Manto...). Naprednejša krila in boljše veščine letenja so omogočila dotlej neslutene podvige, ki so botrovali sivim lasem vsem pristojnim v konvencionalnem letalstvu. A v primerjavi z današnjimi visoko sposobnimi zmaji so bila to še vedno »hlevska vrata«. Slabo vodljiva krila v korelaciji z neznanjem in slabo presojo vremena so botrovala prenekateremu pristanku v krošnjah dreves. V Klubu zmajarjev Maribor sem včasih vodil evidenco pristankov na drevesih: številka je že krepko presežala 20 ko smo prenehali šteti. Danes imajo celo jadralna padala neprimerno boljše fineso kot takratni zmaji...

Kaj nas je vleklo v tako velika tveganja? To je bila tista večna človekova želja: poleteti proti sinji modrini neba in se v nebesnih višinah izgubiti med svobodnimi oblaki...A to je bila v praksi že takrat čista iluzija: takoj ko je razvoj zmajarstva letalcem omogočal dvig na večje višine, smo utrpeli prepoved letenja. Takrat je bila gostota zračnega prometa bistveno manjša kot je danes pa je že prihajalo do nevarnih srečanj med letalom in zmajem. Zračni promet se je med tem časom zelo zgostil: pred dnevi sva s kolegom, pilotom UL, na aplikaciji v enem trenutku samo med Mariborom in avstrijskim Gradcem našela skoraj 30 letal...V tem oziru smo imeli nekateri pionirji zmajarstva svojevrstni privilegij: ko smo g. Geč Davorin, nato še g. Karel Artinger in jaz v zgodnji dobi zmajarstva prvič prileteli s svojimi zmaji z vrha Pohorja na športno letališče v Skokah pri



▲ Objava prepovedi v medijih

Mariboru, so nas tam navzoči piloti sprejeli z neprikritim presenečenjem in spoštovanjem! Nekdanji člani Letalskega centra Maribor so se vrnili »v svoje gnezdo« s takrat toliko zaničevanimi zmaji...

Danes bi seveda bili za vsak tak let najverjetneje ostro sankcionirani. Nekateri padalci in zmajarji se dandanes premalo zavedajo kako velik pomen imata območna kontrola letenja in CTR za varnost vseh udeležencev v zračnem prometu. Pristojna kontrola letenja ima in mora imeti kronološko in prostorsko natančne pozicije vseh plovil v CTR, da lahko o tem informira pilote. Če kontrola letenja ne ve za zmajarja, padalca, tudi ostali piloti v tem zračnem prostoru nič ne vedo o njegovi fizični navzočnosti v tem prostoru skozi katerega letijo. Dokler ne poč! Ocena, da ga bo pilot hitrega letala pravočasno opazil in se varno izognil trčenju, je povsem zgrešena! Hitrosti so prevelike, pilot ima iz kabine letala bistveno manjšo preglednost kot jo ima zmajar, padalec – mrtvi kot! In nerazumno je pričakovati, da bo pilot vzdrževal najvišjo stopnjo zbranosti vsako sekundo svojega leta. Zato res-

nično nikoli, res nikoli v CTR brez vednosti pristojne kontrole letenja!!! Za življenje gre! Zračni promet je danes neprimerno gostejši kot je bil v preteklosti!

Vzporedno s tehničnim razvojem zmajevega krila je na celi črti potekal trd boj za uradno priznanje nove letalne panoge, zmajarstva, predvsem pa za zakonsko ureditev znotraj zveznega letalstva SFRJ (takrat v pristojnosti Beograda) in Zveze letalskih organizacij Slovenije, kasneje Letalske zveze Slovenije. Utrpeli smo več začasnih prepovedi letenja, ki bi lahko bile tudi trajne...Zmajarstvo je po svoje tlakovalo pot tudi novi letalni dejavnosti, jadralnemu padalstvu, ki se je zato mnogo lažje uveljavilo tako na terenih (koristimo skupna vzletišča) kot tudi zakonsko (sordna dejavnost).

V letih 1978 – 1992 je letenje postalo moj način življenja. Malo zmajarjev v Sloveniji je toliko časa posvetilo letenju. In tudi delu za mariborski klub: kot predsednik Kluba zmajarjev Maribor sem takrat pri iskanju denarne pomoči za društvo sklenil dogovor s Palomo, Sladkogorsko tovarno papirja, ki je že prej sponzorirala mojega jadralnega in tudi motornega zmaja. Zagotovila nam je 85000 DEM (zahodnonemške marke) za izgradnjo in propagandne postavitve takrat največjega toplozračnega balona v nekdanji Jugoslaviji in v srednji Evropi. Balon z 12400 metri prostornine, z obsegom 64 metrov in višino 32 m smo naslednja leta postavljali med ostale pritlikave balone na vseh največjih športnih prireditvah pri nas. To je bila prelomnica v razvoju Kluba zmajarjev Maribor. Tisti, ki danes vodite aktivna društva, veste da ste zaradi obilice birokratskega in drugega klubskega dela precej prikrajšani za osebno letenje. Vaše delo pa se med članstvom v glavnem ne ceni dovolj. Tisti letalci, ki smo v mariborskem zmajarskem klubu peljali

▶
Rekorder, 1985 – takrat največji balon v srednji Evropi, v lasti Kluba zmajarjev Maribor

to poslovno zgodbo z zahtevno Palomo, smo bili zelo prikrajšani za letenje. Navzven smo izpolnili vse pogodbene obveznosti, znotraj društva pa je na koncu poniknil ves prigarani izkupiček v višini 25000 DEM in končal v barabinskih žepih pohlepnega člana. Klub od tega balona zato ni imel nobene koristi, nekdo od vodilnih članov si je napolnil žepe, škodne posledice na medosebnih odnosih pa so bile za društvo hude, za koga pa grozovite. Pa vendar je društvo v predhodnih letih s predanim delom vlečne lokomotive (ve se kdo vse je to bil) zaznamovalo kar nekaj največjih uspehov v vsem svojem razvoju. Donačka gora z izgradnjo vzletne rampe na srednjem vrhu je bila veliko odkritje za mariborske zmajarje. (Takrat nismo niti sanjali o tem, da bo postala Donačka gora v prihodnosti med vsemi letalnimi tereni druga po številu poletov v Sloveniji). Nato (1986) razdeičenje Ravne gore, ki ima še danes vzletni prostor na prvotni površini, ki smo jo pripravili in očistili mariborski zmajarji. Vzletišče na Kunagori (1987) prav tako. Si lahko predstavljate, da je občina Pregrada plačala Klubu zmajarjev Maribor po 3000 DEM za vsakoletno vikend letenje s Kunagore na prireditvi »Berba grojzdja« in to s kritjem vseh stroškov nastanitve, hrane, pijače in prevozov za vse nastopajoče zmajarje in njihove družinske člane? Da so mariborske zmajarje z njihovimi družinami vred počastili s slavnostnim sprejemom in s slavnostnim kosilom v prostorih občine Pregrada? Tega si danes sploh ne morete zamisliti, ker so drugi časi...

▶
Jež na vzletni rampi na Donački gori, 1985

▲
Prvi poleti z zmaji z Donačke gore, 1985. Štartna strmina pri Polajžerjevi kmetiji. Sprva smo trije člani kluba leteli na vzhodni strani Donačke gore, ker za ta izredno ugoden štart nismo vedeli.



S srcem in dušo smo bili predani letenju in klubu. V minulih desetletjih se je odnos do letenja zelo spremenil. Spremenili pa so se tudi medčloveški odnosi. Take odtujenosti večine ljudi kot jo trpimo danes je ni bilo še nikoli kar obstaja naš šport. Res je, da sta individualizem in soliranje zaznamovala vse oblike alternativnega letenja. Splošni degradaciji vrednostnega sistema se ni izognilo niti letenje v vseh svojih oblikah od športnega letalstva do prostega letenja. Z gotovostjo lahko zapišem, da takega navdušenja kot smo ga doživljali mi v tistih začetnih časih, mlajši letalci ne poznajo. Ure in ure navdušenega obnavljanja vsakega poleta z žarom v očeh... tudi tistim, ki jih to sploh ni zanimalo...Kdo od pionirjev zmajarstva se ne spomni, da smo bili mariborski zmajarji na Pohorju pripravljeni ure in ure čakati na pravi veter. Na pol v šali, napol zares je Brlek modroval: »Veliko poškodb smo utrpeli v zmajarstvu! Ta zlom noge, oni zlom zapestja; to bo vse ven udarilo na stara leta«. Korl (Kouža) pa: »Mi ne bomo nikoli stari!«. No, kolega Karel Artinger, pa sva kljub vsem nevarnostim le dočakala starost. Letenje nam je pomenilo več kot mnogim navdušencem danes. Šola letenja z zmajem se je odvijala pozimi v visokem snegu in pri mrazu 15 stopinj pod ničlo, pa so vsi tečajniki navdušeno leteli. To dobro ve Igor Drožina (na črno-beli fotografiji v startnem teku po zasneženi strmini). Za veliko večino danes velja, da letenje ni vredno takega trpljenja na snegu in strupenem mrazu. Kot reven študent, brez avtomobila, sem bil primoran nositi zmaja peš na Pohorje. 64 krat sem ga na ramenih prinesel na vrh Pohorja na Bellevue! To je 750 m višinske razlike. Uro in pol znojnega napora za let,

ki je potem trajal borih 4 – 6 minut! Toliko so nam nekaterim pomenile preletene minute! Seveda pa vse navedeno ne pomeni nič v primerjavi z vrhunskim alpinistom in zmajarjem gospodom Iztokom Tomazinom, ki pa je absolutni rekorder pri nošnji zmaja na svetovne vrhove visokogorja. V ta svet sem odnesel zmaja samo enkrat, leta 1983 na Triglav, pa so me veliki fizični napor in redek zrak nad 2500 m višine odvrnili od podobnih ponovitev. A po nepopisnih letalnih doživetjih smo navdušeno vedeli: »Sedaj pa lahko ves teden hodijo po meni tako v šoli, službi in doma, pa me to sploh ne gane!«. In tako je tudi bilo! Do naslednjega poleta!

Dano mi je bilo, da sem smel doživeti sanjska letalna doživetja v morda najlepših ambientih našega planeta (let z zmajem nad svetovno znano plažo Zlatni rat pod Vidovo goro, fotografija). A mi hkrati ni bilo prihranjeno tudi najhujše kar se lahko zgodi letalcu: izguba dveh dragih prijateljev – oba zmajarja. Berlič Dušan in Zorič Davorin – po vzdevku »žabica«. Prvi je iz-

gubil življenje v zmajarski nesreči. Drugi je izgubil življenje v čelnem trčenju na Dolenjki. Njegov primer sem vedno predstavil tečajnikom in ga sedaj javno objavljam: *Neki večer se Davorin zgleda pri meni in mi naznani, da se je po temeljitem razmisleku in po pogovoru z ženo dokončno odločil, da preneha leteti z zmajem. Pove, da je dobil otroka in da mu odgovornost do hčere in do žene ne dovoljuje, da nadaljuje letenje v tem nevarnem športu. »Sem odgovoren do otroka in do žene. S svojim življenjem se ne bom več igral!« Kmalu za tem se je Davorin ubil v prometni nesreči na službeni poti v Zagreb. Drage vse letalke in letalci, toliko v razmislek o samoorganizaciji »varnega« življenja in o iluziji, da sami odločamo o svojem zadnjem odhodu...*

Tekmovanja me niso zanimala. V letenju sem iskal več od tega. V sebi sem iskal resonanco lepote neba in vse vidne narave: gora, rek, jezer, morskih prostranstev. Kontrast gora in morja me še danes fascinira. Noben tekmovalni rezultat mi ne more nadomestiti tistih estetskih, čustvenih in duhovnih užitkov, ki mi jih ponuja letenje nad prekrasnimi ambientami na tem našem delu čudovitega planeta. Kontakt z elementi narave

(zemlja, sonce, voda, zrak, ki nam skupno pričarajo vreme). Še danes se čudim letenju in vremenskim pojavom. Izziv je seveda bil samokontrola, osebna rast in iskanje meja možnega...

Začetki jadrlnega padalstva v Mariboru

S to obliko letanja sem se prvič srečal leta 1985, ko se je izkušeni športni padalec iz aerokluba Moškanjci, gospod Haložan Janez, s padalom za skoke iz letala prvič odlepil iz vzletne površine pri kmetiji Polajžar na Donački gori. Sledil je »šnel kurz« in s tem padalom sem bil v zraku tudi sam. Letenje z jadrlnim padalom sem vzel bolj kot zanimivost kot pa resno opcijo letenja. Zlasti ob dejstvu, da so morali prvi jadrlni padalci v letu 1987 ob številnih padalskih poletih z vrha Pohorja zasilno pristajati po smučarskih progah. Slabe letalne sposobnosti takratnih padal še niso zagotavljale zanesljivega doleta do pristajalnega travnika ob spodnji postaji Pohorske vzpenjače. Zgodba se je ponovila: ledino so ponovno orali športni padalci, člani Letalskega centra Maribor. Vlečna lokomotiva je bil gospod Tone Potočnik s kolegi iz aerokluba. Ti fantje pa so po drznosti presegali vse zmajarje: Padala so »cedili« le nekaj metrov nad vrhovi smrekovega gozda ob finalnem pobočju pod Trikotno jaso in se ob tem celo postavljali koliko varnostne višine so imeli! Poskusil sem tudi sam, a so me vratolomni pristanki na smučarske proge s hrbtnim vetrom v pobočje odvrnili od nadaljevanja. Zmajarji smo bili enotni: če bo jadrlno padalo kdaj omogočalo zanesljivi dolet s Pohorja, bomo tudi mi leteli s tem (33 let kasneje je pilot jadrlnega padala s svojim padalom preletel neverjetno razdaljo več kot 130 km z vzletom Bellevue Pohorje in s pristankom na Gorenjskem pri Blejski dobri – to je bil gospod Damjan Čretnik!). Nihče od zmajarjev takrat ni verjel v bistveno izboljšanje finese te čudne, z zrakom napihnjene vreče. A razvoj padal je hitro presegel vsa pričakovanja in od zmajarjev v Mariboru smo obljubo držali le trije zmajarji: Marčič Bojan, Lorenci Štefan in jaz.

Vemo, da so konstrukcije in geometrija jadrlnih padal pred desetletji omogočale neprimerno bolj pogosta zapiranja in pogoste nevarne deformacije krila. Kot izkušen zmajar sem takrat ocenil, da je leteti s tem v konkretni termiki norost. V »moški« termiki še danes raje poletim z zmajem kot s padalom. V Mariboru so se pojavili novi obrazi, vznikali in isihali so novi jadrlni padalski klubi. Ki-ki tim in ostali so izbrisani iz registra društev, Parakrilec Maribor pa je ostal. Nadaljevanje poznamo.



◀ Jež z zmajem na Triglavu, 1983

▶ Rampa na Vidovi gori, bočni veter

▶ Jež daje navodila

◀ Tečajnik Igor Drožina pri vzletu



Skoraj sočasno z jadrlnim padalstvom se je pojavilo tudi letenje z motornim zmajem, sistem trike in prvi sistem Mosquito. Najprej sem kupil motornega zmaja s trabantovim motorjem in z resonančno refleksnim izpuhom (pre)glasno ropotal nad Mariborom (Foto: Palomin motorni zmaj). Nato sem kupil in letel s takratno novostjo: Mosquito A 10, ki je bil prvi te vrste v takratni Jugoslaviji. Sledila je aeroprega in kasneje še vitla. A o tem morda kdaj drugič.

Foto: Roko





Foto: Matjaž Klemenčič

intervju

BRATA VALIČ | 1. DEL

**Z brati Valič se je pogovarjal
Miran Fridau, intervju pa sem
zapisala Mojca Pišek.**

*Lani je minilo 10 let od ustanovitve
znanega slovenskega podjetja 777.
Intervju smo si idejno zamislili že v
lanskem letu. Ob koncu leta ga je naš
zunanji sodelavec, Miran Fridau, tudi
dejansko opravil, objavili pa ga bomo
v dveh številkah. Bratoma Valič z
rahlo zamudo želimo vse najboljše ob
njuni okrogli obletnici delovanja.*

Miran: Brata Aljaž in Urban Valič iz Ajdovščine sta v jadralnem padalstvu pustila velik pečat. Zanimajo me vajini začetki. Kako sta se srečala z letenjem?

Aljaž: Midva sva že od majhnega modelarila. Oče je bil padalec, skakal je iz aviona, nekaj pa je tudi letel z jadralnim padalom. S petnajstimi leti sva se na letališču lotila tudi jadralnega letenja z avionom. Jaz sem vmes še nekaj letel tudi z ultralahkimi letali.

Urban: Najprej sva letela z jadralnimi letali in sicer tam nekje do devetnajstega, dvajsetega leta.

Miran: Kako pa so v jadralnem klubu gledali na to, da sta se vidva odločila, da gresta med jadralne padalce?

Aljaž: Upravnik je bil zelo zadovoljen, da sva šla. 😊 Sva delala dosti enih problemov. Drugače pa so nama nekateri celo sledili, drugi pa so pametovali in pustili letenje na sploh. Večina med njimi, no. Tisti, ki so bili entuziasti pa še letijo. Ali zase ali profesionalno ali karkoli. Govorimo o naši generaciji.

Miran: Kje pa sta dejansko sploh prišla v prvi stik z jadralnim padalom?

Urban: Jadralnemu padalstvu sva najprej samo sle-

dila, potem pa sva se ga kasneje tudi lotila. Sandi Škvarč je vodil na lokalni televiziji TV Primorka športni program in je v studiu imel za ozadje raztegnjeno eno staro jadralno padalo. Vprašala sva ga, če nama tisto jadralno padalo da, da bi probala leteti. Res smo se zmenili in sem ga šel s sestrčno iskati na TV Primorka. Tisto padalo so nama dali in sva z njim res letela. Je pa bilo že takrat zelo staro. To je bilo leta 2000, padalo pa je bilo iz leta 1988. No, s tem padalom sva se midva potem lotila jadralnega padalstva. Najprej sva šla na šolski teren, je bilo treba vse tisto razmotat, potem pa sva šla kar na Kovk. Brez rezerve malo jadrat.

Aljaž: Imelo pa je dvanajst celic. Švicarsko ali francosko padalo. Dvolajner. Dokler nisva videla, da je stvar na meji preživetja, sva letela s tem padalom. Potem pa sva kontaktirala Ajota Slamič in Tjašo Jug. Onadva sta nama dala malo boljše padalo in sva nekaj časa letela s tistim, potem pa sva enega pol leta kar aktivno letela eno dvojko. Nisva pa nikoli naredila nobenih tečajev. Za tem sva kar hitro začela delati prelete, itak sva jih delala že z jadralnimi avioni, tako da je bilo kar logično. Hitro sva letela tudi neke nove linije, ki jih ostali niso leteli, na primer v Tolmin iz Lijaka. To je bilo že vse v prve pol leta letenja. Urban je že isto leto odletel s Kobale v Jesenice. Zelo hitro se je vse odvijalo. Drugo leto sva potem naredila izpit, pri čem nama je

pomagal Damjan Pregelj. Potem pa sva se že drugo sezono lotila tekmovanj. Letela pa sva vsak dan.

Miran: To pomeni, da pravega šolanja vidva dejansko nista imela? Da sta dejansko popolna samouka?

Aljaž: Ja. Imela pa sva odzadaj veliko bazo izkušenj, tudi veliko modelarskih izkušenj. Iz modelarstva sva se največ naučila, v bistvu vse. Stalov, aerodinamike, zakaj leti, kako leti. Modelarstvo nama je dalo vso znanje za naprej za konstruirat, pa tudi dizajnirala sva že prej modele sama in se dosti s tem ukvarjala že kot mulca. V bistvu sva se vse sama naučila iz modelarstva, z opazovanjem.

Miran: Imata mogoče iz tega časa kake dogodivščine, ki so bile prav posebne?

Aljaž: Saj veš, če si samouk, je kljub temu, da imaš neko bazo znanja, vseeno bolj trnova pot. Jaz sem imel srečo in se nisem nikoli poškodoval, Urban pa si je na Kovku poškodoval hrbet. To je bilo kar prvo leto letenja s padalom od Slamiča. To je bilo padalo Proton GT in večina ljudi, ki ga je imela se je z njim dol odvrtila v negativni in Urban se je tudi.

Miran: Sta zraven preletov tekmovala še v katerih drugih disciplinah? Na primer pika?

Urban: Ne, to nisva, edino mogoče na kaki klubski tekmi.

Aljaž: Drugače je bila pika dostikrat na preletih, ko je bilo treba v kakšnih ovcah pristajati, tako da sva tudi tisto obvladala.

Miran: Koliko pa sta se ukvarjala z akrom?

Aljaž: To sva se tudi ukvarjala, sicer malo kasneje. Več ali majn sva delala vse te osnovne akro figure. Potem pa se je to vse počasi končalo, ker nisva imela primerne terena. Takrat so se ravno začeli infinitiji. Thumble, helikopterje, pa te prehode sat-helikopter to sva vse delala. Eno leto sva v glavnem zelo dosti akro letela, popoldan na Kovku vsak dan. Bilo je tudi dosti rezerv. Potem sva to malo omejila, ko sva videla, da če ni neke vode odspodaj, da je potem trikrat drevo, četrtič pa mogoče skala in sva se majčkeno ohladila. Ni se nama pa dalo v Avstrijo vozit, v Gerlitzten.

Miran: Posvetila sta se torej preletom, kraljevski disciplini.

Aljaž: Saj to naju je v bistvu zanimalo že od modelarstva naprej. Razdalje in čim več stisniti ven iz dneva. Seveda pa predvsem tekmovanja. To nama je bila

zmeraj prioriteta.

Miran: Bila sta na nek način velik fenomen, ker sta bila vedno oba isto dobra. Koliko se spominjam so bili vajini rezultati vedno tu nekje. Sta kot brata toliko povezana?

Aljaž: Večino sva res skupaj letela in po letenju delala skupaj analize in tako sva prihajala do istih zaključkov. Logično je, da sva zato imela podobno tehniko letenja. Drugače pa, da bi prav isto letela, pa nisva imela ravno super istega stila, sva se malo razlikovala. Dostikrat sva na tekmah letela čisto različno linijo, potem pa sva se na koncu dobila in je izgledalo kot da sva skupaj letela. Čeprav sva dejansko dostikrat čisto različne poteze vlekla. Vsaj meni se tako zdi.

Miran: Lahko torej zaključimo, da je vajino bratsko in prijateljsko sodelovanje pripomoglo k temu, da sta lahko skupaj napredovala? Je kdaj med vama obstajalo kako rivalstvo, na primer kdo bo boljši? Sta kdaj tekmovala med sabo?

Aljaž: Rivalstvo med brati zmeraj obstaja. Če med nama ne bi bilo rivalstva, potem ne bi verjetno nikoli bilo takih rezultatov kot so bili. V bistvu nisva rabila trenerja, ker sva pač drug drugega drilala.

Urban: Drug drugemu sva bila za kaliber. Če imaš zraven sebe vedno enega, ki ga vidiš kako leti, potem vidiš katere odločitve so pravilne – tvoje ali njegove. Drugi pilot ti služi kot pokazatelj tega kaj je bolje. Če letiš v dvoje, vsekakor vidiš več stvari, kot pa če letiš sam. Bistveno več. Če imaš vedno enega v vidnem polju, potem lahko marsikaj analiziraš in primerjaš.

Aljaž: V vsakem primeru lahko bolj primerjaš, če sta dva, drugače si samo ti in vreme. Ker zrak je tak medij, da težko sam kaj oceniš. Občutki te lahko varajo. Če pa je en zraven, potem veš, da on boljše pobira, da je on boljši na gasu. Midva sva stalno skupaj letela in je bila tudi takrat tekma, ne samo na tekmah. Na tak način potem bolj hitro napreduješ. Ker če si sam, zmeraj letiš na 50% zmogljivosti, če si nek hud samotekmovalec mogoče nekaj več, če pa letiš v dvoje, potem pa si na 90 do 100% zmogljivosti. Večina pilotov leti sama in tako tega praga sposobnosti nikoli ne dvigne visoko.

Miran: Torej je za treninge v jadralnem padalstvu in za same prelete predvsem pomembno timsko delo kjer lahko vidiš tudi drugega kako leti?

Aljaž: Ja, tako vidiš optimalne rute in vse. Na primer na tekmi takoj vidiš svojo napako. Več kot je ljudi v zraku, lepše si vizualiziraš zrak. Lažje si predstavljaš kaj se dogaja okrog tebe. Takoj vidiš ali si se odločil

prav ali ne. Za trenirat letenje je vsekakor boljše, če sta vsaj dva. To je takoj tekma. Sigurno je večje število pilotov boljše za trening. Moraš pa leteti tudi sam, da se naučiš sam sprejemati odločitve, neodvisno od drugih. Ko si na tekmi v vodilni poziciji, moraš sam sprejeti odločitev. Vsaj včasih se je tako letelo, lahko da je danes drugače. Mislim, da je to danes majn izrazito, vendar moraš še vedno biti sposoben sprejemati samostojne odločitve, to pomeni, da moraš biti dovolj samozavesten in da moraš biti vajen tega stresa. Eni na primer tega nikoli niso vajeni, to moraš ravno tako natrenirati.

Miran: Koliko let sta potrebovala, da sta v PWC-ju in na CIVL lestvici prišla do samega vrha?

Aljaž: 2002 sem jaz že zmagal Poljsko državno prvenstvo in še enih par tekem. Urban se je malo lovil še kako leto, predvsem zaradi inštrumentov in takih stvari, tudi nezbranosti, potem je pa tudi on že začel delati dobre rezultate. Mislim, da sva leta 2003 že oba delala dobre rezultate povsod.

Urban: V tem času sva delala rezultate na nacionalnih prvenstvih, medtem ko je bil svetovni pokal kasneje.

Aljaž: Ja svetovni pokal je bil kasneje, na nacionalnih prvenstvih pa sva zmagovala že po dveh letih. Sva pa res veliko hodila na tekme. Kamor se je dalo, sva šla. Prvo leto je bilo tipanje, drugo leto pa je bilo že kar suvereno, tudi že zmagovanje, najprej posameznih dnevo, kasneje pa tudi tekem.



Miran: Vidva sta kar hitro začela svojo konstruktorsko pot pri MAC-u. Kdo vaju je prepoznal oziroma kako sta tako hitro prišla do take točke, da so vaju povabili k sodelovanju na tak način? Je bil MAC prvi?

Aljaž: Jaz sem bil še prej pri Gradientu. Sicer pa sva začela dobivati prototipe in sva dajala 'feedbacke'. Pri MAC-u se je začelo dogajati malo bolj intenzivno, ampak nisva imela nikoli roke na padalu dizajnersko. Tam naju je motilo, da se je vse zelo počasi odvijalo. Midva sva imela veliko idej, ki so jih šele čez kako leto prelili v izdelek. Nisva pa bila tam nikoli zadovoljna. Leta so tekla in nama ni bilo vse skupaj najbolj všeč. V tistem zadnjem padalu, s katerim sva zmagala vse največje tekme, je bilo zelo veliko najinih idej in zamisli oziroma skoraj vse naše ideje, seveda plus Recekovo znanje zraven.

Miran: Če prav razumem sta vidva od MAC-a dobila prototip, ki sta ga letela, potem pa sta sugerirala kaj se naj popravi in kaj bi se lahko izboljšalo.

Urban: Takrat se je prototipe kar pogosto šivalo, testiralo in z njimi tudi tekmovalo. Ni bila to taka pot kot je sedaj. Padalo se je narisalo, se ga je 'strimalo' in če se ti je zdelo, da kaže potenciale, si začel z njim kar dirkati. Te romantike je sedaj konec.

Miran: Je bil ključ vajinega uspeha tudi v tem, da sta dobila v roke prototipska padala, ki so mogoče letela boljše od ostalih?

Urban: Seveda, dostikrat je bila to prednost, dostikrat pa tudi slabost. Ni ravno vsak prototip zmagovalno padalo.

Aljaž: Jaz bi rekel, da je to bilo 50:50 'win loose' faktor. Predvsem je bilo potrebnega veliko dela, ki ga večina pilotov ni sposobna. Midva sva z nekim zaledjem znanja, ki sva ga imela od prej, to začela delati. Zato je takrat večina najinih bližnjih sotekmovalcev mislila, da zmagujeva ker imava prototipe, ampak tudi oni bi si lahko popravili vrvice, kot sva si jih midva, a si jih niso, ker tega niso znali. Je pa to bilo takrat še dovoljeno. Vsi vemo, da je to tehnični šport. No, takrat je bil, danes je zgolj šport. Takrat je bila to tudi prednost tega športa, zdaj pa ta naš šport že pet, šest let razvojno bolj spi. Je pa res, da je tudi samo padalstvo doseglo neko



kritično točko od katere naprej je prvič zelo drago narediti boljše padalo in je na sploh težko narediti boljše padalo, ker ali zgubiš pri 'handlingu' ali je prezahtevno in zato večini mase ne ustreza. V okviru določenih pravil so naprej mogoči le majhni koraki.

Miran: Kaj vaju je gnalo k temu, da naredita boljše padalo? Vaju je gnalo samo to, da sta boljša na tekmah ali je bila to želja po razvoju?

Urban: Šlo je za željo po boljših letalnih sposobnostih, predvsem ti to tudi potem olajša delo na tekmovanjih. Vsekakor je z boljšim padalom lažje zmagati na tekmi, sploh če si edini. Zakaj ne bi svojih atributov vlagal tudi v ta del kar se tiče tehnike.

Aljaž: Bolj je bila vedno ta želja, da narediš nekaj še boljše. Da spiliš nekaj do konca, da probaš in da vidiš ali gre ali ne gre. Vedno je bila prisotna razvojna želja.

Miran: Tu se spet vračamo k modelarstvu. To vama je ostalo od modelarstva. Dejansko sta jadrarno padalstvo vzela kot modelarstvo, samo v drugi obliki, padalo je bil drug medij. Če nadaljujemo. Do kdaj sta dirkala? Do katerega leta?

Aljaž: Tam nekje okrog leta 2011 se je končalo. Sicer sva potem še nekaj malega dirkala z našimi padali.

Miran: Dejansko sta takrat še vedno bila pri vrhu, tako v svetovnem pokalu kot na lestvici FAI. Je razlog za odhod iz tekmovalne kariere zgolj pre zaposlenost oziroma posvečanje časa firmi ali sta sledila receptu odidi iz vrha in ostaneš nepozaben?

Aljaž: O tem, da bi odšla iz tekmovalne scene, dejansko nisva nikoli niti razmišljala. Takrat je bil fokus produkt. Ostala sva sama in je bilo treba malo stisniti zobe in stvar izpeljati. Mogoče pa sva se tudi malo prenajedla vsega skupaj. Takrat se je tudi malo spremenil ta format pravil in mogoče tudi zaradi tega potem 777 tako dolgo ni dal ven tekmovalnega padala. Posvetila sva se nizkim razredom padal. Dobila sva nov izziv, da v teh razredih narediva dobro padalo. Pred nama so bili problemi, za katere prej sploh nisva vedela, saj prej nikoli nisva delala oziroma niti letela nisva nikoli teh padal. Pri Rooku sva sploh prvič začela razmišljati o tem kaj rabi rekreativni pilot, zakaj in kako narediti tako padalo. To je bil za naju kar velik zalogaj. Takrat bi 777 dosti lažje naredil tekmovalno padalo in bi začeli z njim dirkat. Mogoče bi s tekmovalnim padalom hitreje začeli, ampak smo se pač odločili za drugačno pot.

Miran: Tu vaju bom vprašal še o Ginu in Niviuku.

Urban: Takrat sva se ločila. Eden je šel k Ginu, eden pa k Niviuku.

Aljaž: Mislim, da je to bilo samo eno leto, potem pa sem tudi jaz šel k Niviuku. Ko sem bil še pri Ginu sva se z Ginom skupaj usedla za računalnik in sva dala ideje na kup, nato pa sva skupaj risala. Tam sem se res dosti naučil, predvsem dela s programom, ker prej nisem delal z nobenim programom. Začeli smo z novim programom, Glider planom. Leto in pol pri Ginu sicer ni bilo nekih hudih uspehov na tekmah, razen eno dobro tretje mesto na Svetovnem prvenstvu. Dejansko je bilo dosti polomij zaradi tega programa, ker je Gin mislil, da bo delal tako kot mora, pa ni. Bilo je drugače kot je kazala prva slika programa. Bil pa je za vse popolnoma nov.

Miran: Urban, kaka pa je bila tvoja funkcija pri Niviuku?

Urban: Jaz sem začel skupaj z Nefom konstruirati padala, risati. Sicer samo tekmovalna padala. Kar hitro mi je prepustil te stvari. In pa testiranje, vendar tudi samo tekmovalnih padal. Ostalega segmenta se takrat nisem nič loteval. Razen mogoče kakega kratkega leta, da sem podal svoje mnenja in opažanja. To je bilo pa to za ostale modele. V osnovi je bilo moje delo pri Niviuku na začetku samo ta tekmovalni program.

Miran: Tudi drifter je tvoj proizvod ali ne?

Urban: Ja, poizkušal sem narediti tudi tekmovalni sedež. Vendar ga v dveh letih nismo uspeli spraviti na tržišče. Bom rekel, da je bilo to še najbolj težaško delo kar sem ga imel v padalski industriji.

Miran: Torej se pri 777 ne boste lotili padalskih sedežev?

Urban: Na začetku smo nekaj razmišljali tudi v tej smeri, potem pa nismo dobili prave proizvodnje in smo idejo opustili. V seriji je v bistvu lažje proizvajati padala kot pa sedeže. Pri padalih je vse bolj standardizirano, pri sedežih pa ima vsaka firma neke svoje specifikacije in standarde glede izdelave. Temu primerno proizvodnje sedežev niso tako univerzalne kot tiste za šivati padala, kjer v isti proizvodnji šiva par brandov z dokaj podobnimi standardi. Medtem ko pri sedežih gre bolj za neko manofakturno delo, vsaj takrat je bilo tako. Mislim pa, da se ni kaj dosti spremenilo. Dober in lep sedež ni enostavno narediti.

Aljaž: Je pa res, da nisva nikoli delala sedežev v neki ustaljeni produkciji. Tam bi bilo mogoče dosti lažje, ker imajo dosti stvari že narejenih.

Urban: Ja, ker tudi pri Niviuku smo začeli iz nič, s

samo proizvodnjo za sedeže in je bilo še iz tega stališča dosti več dela. Nismo dizajnirali le samega produkta, ampak je bilo potrebno vzporedno vzpostaviti tudi proizvodnjo. V tistem času so se pojavili problemi med Ginom in Niviukom, saj sta imela takrat isto proizvodnjo. Niviuk je šival pri Ginu in Gin je imel tam dejansko vse na razpolago. Potem pa sva prišla še midva, brata, ki sva dostikrat sedela skupaj za računalnikom in je eden delal za Niviuk, drugi za Gin. Poleg drugih konfliktov, ki sta si jih naredila najina šefa, je bil pol ta naš še pika na i in so nama potem rekli naj se odločiva in naj greva ali oba k enemu ali oba k drugemu.

Aljaž: Jaz sem se odločil, da grem stran, kljub temu, da mi je Gin ponujal zelo dobre pogoje za nadaljnje sodelovanje, sem se odločil, da raje delam naprej z Urbanom.

Urban: Gin je zaradi provokacij Niviuku ustavil proizvodnjo in rekel, zdaj če ste vi toliko pametni, pa delajte sami naprej. Niviuk je tako ostal brez proizvodnje in je moral začeti na novo.

Aljaž: 90 odstotkov je padlo na naju dva. Prenesla sva vsa padala, izboljšala standarde in naredila nove detajle. Pojavila se je plastika v padalih in sva to uveljavljala in vpeljevala, tako da sva tisto leto bila res dosti na Kitajskem. V tistem času pa se je Urban ukvarjal še z Drifterjem in vzpostavljal sedež produkcijo. Tam sva se v glavnem dosti naučila drugega pogleda. Eno je, da ti narediš načrt padala, drugo pa, da ga moraš ti tudi narediti. Jaz sem to že prej pri Ginu dosti videl kako to poteka, Urban malo majn, ker ni bil toliko v proizvodnji kot jaz. Tukaj sva se potem naučila tudi kaj je optimalno za padalo, kako ga narediti, kje se pojavljajo težave, kaj zviša ceno padala in kaj ne in druge take življenjske stvari. Sva pa bila dosti časa na Kitajskem v vojaških taboriščih, kar ni bilo ravno prijetno.

Miran: Ali sta kdaj obžalovala to, da sta se odločila za samostojno pot in začela svoj posel? Sta pogrešala to, da sta zaposlena pri nekem podjetju in delata tam v razvoju ali vama je tako kot je sedaj ok?

Urban: Sigurno pomisliš, da bi bilo bolje. Ne mislim bolj enostavno, ampak bi bolj delal stvari, ki te zanimajo ne pa še vsega ostalega zraven. Tu pa sem sedaj vseeno zadolžen za kar nekaj več stvari kot sem bil prej pri Niviuku. S tega stališča sigurno ja.

Aljaž: Bilo bi bolj dobičkonosno. Pa tako kot sva prej delala pri drugih podjetjih imaš za delati bolj eno reč, imaš bolj fokus.

Miran: Katero padalo je po vajinem mnenju top padalo,

ki sta ga letela ali konstruirala? Pustimo 777 padala.

Aljaž: Po moje najbolj Icepeak 6, prototip, ki sva ga imela. Je bilo najbolj univerzalno padalo še par let potem, ko je prišlo ven. Takrat je bilo ultimativno padalo. Prvi dvolajnerji so prišli dve leti kasneje ven.

Miran: Še spremljata kaj tekme? Kaj se dogaja na tekmah, kako se danes leti? Spremljata kaj sceno?

Urban: Bom rekel bolj ne kot ja. Saj tekme je itak bolj težko spremljati, da bi sedaj tam nekaj sledil, niti dosti ne vidiš.

Aljaž: Da bi sedel za računalnikom in gledal, ne. Pa saj sva šla še par let nazaj na tekmo. Še z Gambitom. Jaz najbolj opažam, da največ kar sem pozabil, je delo z instrumentom. Vse drugo pridem zelo hitro v ritem bom rekel. Instrument me najbolj skrbi, če bi šel sedaj na tekmo. Se je tudi tam kar nekaj spremenilo. Mislim, bi rabil ena dva, tri dni. Se pa v desetih letih ni nič kaj drastično spremenilo. Pa tudi nivo je ostal isti.

Urban: Kar se tiče same tekme, se ni nič kaj dosti spremenilo. Še zmeraj so eni in isti dobri.

Miran: Ali še vaju bomo videli kdaj tekmovati?

Urban: Sedaj ne vem v kakšnem merilu to ti misliš.

Aljaž: Ja rečmo, da ja. Malo je firma, malo nam je izgovor še družina, ker sedaj pač imava otroke in je takšno obdobje v življenju. In da bi se šel sedaj jaz nekam voziti in bi potem tam dvakrat letel in tri dni gnil v slabem vremenu – ne. Da bi mi pa nekdo rekel, da bo pet dni top in da bom letel vsak dan – potem pa ja. Samo v večini primerov vemo kako je. Greš nekam, potem pa tam čakaš na vreme. Se pravi, če bi bilo to na Kovku, potem bi definitivno ja, bi me zanimalo. Drugače pa midva itak letiva vsak dan, tako da vletenost ni problem. Mislim, da ni nič neki večji problem. Treba se je le odločiti in iti. Saj koliko sva še šla to probati, sva še vedno nekako sestavila.

Miran: To pomeni, da ni razlog, da ne dirkata več, ker se bojita, da ne bi mogla več ponoviti uspeha, ampak je enostavno trenutno vajin življenjski slog trenutno tak, da sta se tekmam odrekla.

Urban: Čas ni toliko problem in bi se še vedno našel. Malo sem izgubil veselje za tisto dirkanje, vse mi je časovno potratno. Instrumentov nisem nikoli maral, sem se jim vedno izogibal in če mi res ni nujno treba, raje ne. Kdaj sva nazadnje dirkala?

Aljaž: Saj sva še z Gambitom dirkala. Saj sva še kako

zmagala. Bom rekel, da fantje se naju še vedno bojijo.

Urban: Saj sem rekel, da sedaj ko sva se midva poslovala, so vsi napredovali za dve mesti. 😊 Mogoče so instrumenti malo bolj komplicirani. Samo letenje pa je še vedno ista filozofija, ista psiha.

Miran: Na kaj sta najbolj ponosna oziroma vama je najbolj pri srcu?

Aljaž: Mislim, da smo naredili dosti padal, ki so bili market liderji. Ne po prodaji, ampak ki so pokazali kam bo šla tehnologija naprej. Na primer shark nose sva dala prva povsod. Na primer Ozone je shark nose pozabil. Prvi Enzo na primer ni imel shark nose.

Urban: Govorilo se je, da se shark nose ne da certificirati, da to ne pride v poštev za serijska padala zaradi prevelikega pritiska v kupoli in da so manevri nemogoči za certificirati. Problem so pač testi. Midva sva takrat uspela certificirati Rooka, ki je B razred.

Aljaž: Tisto leto Ozone ni imel nikjer shark nose, še iz tekmovalnega padala ga je umaknil. Midva pa sva tisto leto dala na tržišče padalo v B razredu s shark nose. Kasneje sva dala ven tudi A in C padalo s shark nose.

Večina padal A razreda še danes nima shark nose. Do-besedno sva vsem firmam pokazala v katero smer je treba iti, vsaj tako to midva vidiva. Potem pa so tudi ostali začeli delati v tej smeri, kar so nama tudi osebno povedali.

Urban: Ozone je sicer imel shark nose, vendar je potem prišlo zaradi tistih nesreč do sprememb pri certificiranju in je bilo potrebno tudi tekmovalna padala certificirati, takrat pa se je Ozone z Enzotom spet vrnil na navaden nos, ker je takrat bilo v glavah večine prisotno mišljenje, da se shark nose ne da certificirati. Shark nose je sicer star izum, ki ga je Ozone pripeljal nazaj, ga spet porinil v padalstvo, ampak samo za tekmovalna padala. Takrat je zelo dobro kazalo, a je bilo potem kar naenkrat potrebno tudi tekmovalna padala certificirati in so spet od tega odstopili, saj je veljalo mišljenje, da se padala s shark nose ne da certificirati. In ravno tu sva midva z Rookom in kasneje še z Pawnom pokazala, da temu ni tako in da lahko tudi padala s shark nose opravijo certifikacijske teste.

Aljaž: Midva sva na primer tudi Icepeak 6 naredila v 90 odstotkih in sva ta projekt začela že pri Niviuku, kjer sva rekla, da bo to prvo certificirano padalo s shark nose. Vendar sva šla na svoje še preden je bilo

certificirano. Midva sva ga dejansko skonstruirala, Nef ga je pa dokončal. In vemo, da je bil Icepeak takrat velika uspešnica. Z vsem tistim znanjem, ki sva ga takrat imela, bi midva lahko takrat kar s tistim padalom začela pri 777, ampak nisva hotela tako začeti. Rekla sva, da bova začela tako kot je treba in sva morda zato na začetku malo bolj težje poti vlekla. Kljub temu, da je bil začetek težek, pa nama je uspelo in najbolj ponosen sem na to, da smo uspeli narediti dosti padal, za katera lahko rečem, da so bili celo market liderji. Ne po prodaji, ampak ki so pokazali kam bo šla tehnologija naprej. To nama je najbolj v ponos. To, da sva shark nose prva implementirala v vse razrede padal.

Bratoma Valič se zahvaljujemo za prijeten pogovor, ki ga bomo nadaljevali v naslednji številki, ko bomo več spregovorili o njunem delovanju v lastnem podjetju 777.

► Foto: Matjaž Klemenčič



PILOTOVA SAMOOCENA

Povzeto po: »Advanced Paragliding What I've Learned from the World's Best Pilots«

Avtor: Gavin McClurg

Prevedel: Jernej Bodlaj

Realna ocena vaših spretnosti in sposobnosti vam bo pomagala pri odkrivanju vaših pomanjkljivosti.

Samooocena

Pri vsaki od podkategorij se ocenite z 0-10, pri čemer 0 pomeni "nikakor mi ne gre", 10 pa pomeni "nivo svetovnega prvaka". Na primer, če so vaši štarti v šibkem vetru dobri, a imate težave z vzletanjem v rahlem vzvratnem vetru, se lahko ocenite z oceno 5.

Naj vas oceni prijatelj

Ta seznam dajte prijatelju s katerim veliko letite in vas dobro pozna ter mu lahko zaupate, da vas bo iskreno ocenil. Prosite ga, naj s svojega zornega kota in vami v mislih vajo ponovi in vas na enak način oceni z 0 do 10 točk. Prosite ga tudi naj napiše odgovore na vprašanja o lastnostih, ki vas naredijo res dobrega tekmovalca ali preletaša. Naj vas oceni še po teh lastnostih.

SAMOOCENA

Tehnična pripravljenost

Izvajanje kontrolnih točk pred poletom in vzdrževanje opreme: _____
Vzletanje v šibkem vetru: _____
Vzletanje v močnem vetru: _____
Pobiranje v šibkih pogojih: _____
Pobiranje v močnih pogojih: _____
Soočanje s stranskimi zapiranj, vključno z reševanjem negative: _____
Obvladovanje frontalnih zapiranj: _____
Staliranje in vzvratno letenje: _____
Razumevanje pravil letenja in nalog tekmovanja: _____

Vnašanje nalog v letalni instrument: _____
Učinkovita raba letalnih instrumentov: _____
Določanje optimalnega drsnega razmerja z uporabo instrumenta: _____
Sposobnost izbire dobrih linij za vzdrževanje višine med dviganji: _____
Razumevanje koncepta optimalne hitrosti letenja za čim boljšo izvedbo naloge in večji doseg: _____

Mentalna pripravljenost

Sposobnost koncentracije med dolgimi leti: _____
Sposobnost sprotnega opazovanja v zraku (drugi piloti / ptice / dim): _____
Sposobnost se spoprijeti z neuspehom in uravnoreženo nadaljevati: _____
Sposobnost biti deležen uspeha, a nadaljevati uravnoreženo: _____
Samozavest; ob prisotnem strahu sposobnost samoobvladovanja in nadaljevanja: _____
Samozavest med letom / na tleh, da vas drugi ne bodo izrinili iz stebra / izsilili na štartu: _____

Fizična pripravljenost

Fizična pripravljenost za letenje (roke, ramena, jedro, noge) pri dolгих letih: _____
Fizična pripravljenost za prenašanje opreme 2-3 ure: _____
Fleksibilnost: zmožnost izvajanja manevrov (npr. staliranje) brez pretiranega napenjanja mišic: _____

OCENA PRIJATELJA

Tehnična pripravljenost

Izvajanje kontrolnih točk pred poletom in vzdrževanje opreme: _____
Vzletanje v šibkem vetru: _____
Vzletanje v močnem vetru: _____
Pobiranje v šibkih pogojih: _____
Pobiranje v močnih pogojih: _____
Soočanje s stranskimi zapiranj, vključno z reševanjem negative: _____
Obvladovanje frontalnih zapiranj: _____
Staliranje in vzvratno letenje: _____
Razumevanje pravil letenja in nalog tekmovanja: _____

Vnašanje nalog v letalni instrument: _____
Učinkovita raba letalnih instrumentov: _____
Določanje optimalnega drsnega razmerja z uporabo instrumenta: _____
Sposobnost izbire dobrih linij za vzdrževanje višine med dviganji: _____
Razumevanje koncepta optimalne hitrosti letenja za čim boljšo izvedbo naloge in večji doseg: _____
Dodatna tehnična lastnost, ki jo imajo najboljši preletaši / tekmovalci, za katero vem, da jo ima tudi prijatelj, ki ga ocenjujem: _____
Na tem področju bi ga ocenil z (0-10): _____

Mentalna pripravljenost

Sposobnost koncentracije med dolgimi leti: _____
Sposobnost sprotnega opazovanja v zraku (drugi piloti / ptice / dim): _____
Sposobnost se spoprijeti z neuspehom in uravnoreženo nadaljevati: _____
Sposobnost biti deležen uspeha, a nadaljevati uravnoreženo: _____

Samozavest; ob prisotnem strahu sposobnost samoobvladovanja in nadaljevanja: _____
Samozavest med letom / na tleh, da vas drugi ne bodo izrinili iz stebra / izsilili na štartu: _____
Dodatna mentalna lastnost, ki jo imajo najboljši preletaši / tekmovalci, za katero vem, da jo ima tudi prijatelj: _____

Prijateljevo sposobnost na tem področju bi ocenil z (0-10): _____

Fizična pripravljenost

Fizična pripravljenost za letenje (roke, ramena, jedro, noge) pri dolгих letih: _____
Fizična pripravljenost za prenašanje opreme 2-3 ure: _____
Fleksibilnost: zmožnost izvajanja manevrov (npr. staliranje) brez pretiranega napenjanja mišic: _____
Dodatna fizična lastnost, ki jo imajo najboljši preletaši/tekmovalci, ki jo ima tudi prijatelj: _____
Tu bi ga ocenil z (0-10): _____

Po končani vaji sledite naslednjim korakom:

1. Poiščite morebitna večja neskladja med ocenami, ki ste si jih dali in med prijateljevimi ocenami. Prosite ga za iskreno mnenje, da bosta neskladja razjasnila.
2. Pogovorite se o lastnostih, za katere prijatelj meni, da bi koristile vašemu napredku in s katerimi bi postali boljši pilot. Ali se z njim strinjate?
3. Nato obkrožite eno od tehničnih, eno od fizičnih in eno od mentalnih lastnosti na katerih se želite izpopolniti. Izberete lahko tudi lastnost, ki jo je dodal vaš prijatelj.

Za vsako izbrano lastnost odgovorite na naslednja vprašanja.

Tehnična pripravljenost

Moj cilj je: _____
(Npr. Moj cilj je izboljšati vzvratno letenje.)
Kako bi se izboljšali, če bi napredovali za 2-3 številke (npr. s 4 na 6)? _____
(Npr. Zapiranje bi lahko konsistentno reševal z vzvratnim letom.)
Kako boste ugotovili, da ste zgornji napredek dosegli?

Kdo še bo vedel? _____
Do kdaj boste to dosegli? _____
Kaj morate sedaj storiti, da boste lažje napredovali?
Zapišite korake, ki se jih morate lotiti:
kaj, kje in kdaj (ter kako pogosto): _____

Mentalna pripravljenost

Moj cilj je: _____
Kako bi se izboljšali, če bi napredovali za 2-3 številke (npr. s 4 na 6)? _____
(Npr. Brez posebnega napora, bi v vsakem trenutku vedel, kaj se dogaja okoli mene.)
Kako boste ugotovili, da ste napredovali? _____
Kdo še bo vedel? _____
Do kdaj boste to dosegli? _____
Kaj morate storiti zdaj, da boste lažje napredovali? Zapišite korake, na katere se morate osredotočiti: na kaj, kje in kdaj (ter kako pogosto): _____

Fizična pripravljenost

Moj cilj je: _____
(Npr. Moj cilj je ojačati ramenski obroč.)
V kakšni kondiciji bi bili, če bi se povzpeli za 2-3 številke višje (npr. s 4 na 6)? _____
Kako boste ugotovili, da ste dovolj trenirali? _____
Kdo še bo vedel? _____
Do kdaj boste cilj dosegli? _____
Kaj morete storiti, da boste cilj dosegli? _____



KAKO POSKRBE TI ZA SVOJE PADALO – DA BO PADALO POSKRBELO ZA VAS

Prevod: Brigita Plemenitaš
Fotografije: NOVA paragliders

Poznavalec padalske industrije Till Gottbrath je videl že vse mogoče v zvezi z nego jadrlnih padal. Tukaj je njegov priročnik za pravilno nego in skrb jadrlnih padal.

Kako dolgo bo vaše jadrlno padalo uporabno je odvisno od tega, kako boste zanj skrbeli. V NOVA servisnem centru v Avstriji včasih na pregled dobijo jadrlna padala, ki imajo 500, 800 ali celo več preletenih ur in so kljub temu še vedno v dobrem stanju. Spet druga izgledajo že zelo obrabljena kljub temu, da so bila v zraku le 150 ur ali manj. Torej, ne

štejejo le naletene ure – v seštevku ur je potrebno vključiti tako čas v zraku, igranje z jadrlnim padalom na tleh in ves čas, ko je padalo razprto in izpostavljeno soncu. V nadaljevanju je opisano, kako lahko pomagate svojemu padalu, da bo dlje časa uporabno.

Pesek, prah in sol

Pesek, prah in sol so sestavljeni iz zelo drobnih delcev, ki so lahko trdi in imajo zelo ostre robove. Prvotno prizadenejo predvsem zaščitni premaz na padalu. Praktično ga zdrgnejo iz jadrlnega padala, to pa močno poveča poroznost padala. Življenjska doba same tkanine se zmanjša in poveča se dovzetnost za prevlečen let oz. »deep stalk«. Poleg navedenega se poveča tudi diagonalna elastičnost tkanine. Kaj to pomeni? Tkanina je sestavljena iz dveh, pravokotno se križajočih sistemov niti (osnovne niti in votkovne niti), zato je v osnovi dimenzijsko stabilna v teh dveh smereh: diagonalno proti osno-



Uničeno krilo ▲

Merjenje poroznosti

Linije v delavnici

vi in votku. Vendar ima tkanina vedno tudi določeno elastičnost – in to je vse prej kot zaželeno iz vidika aerodinamike. Ker premaz »fiksira« osnovne in votkovne niti, obrabljena padala ne morejo več ohraniti oblike, kot je bila prej. V skrajnih primerih se dejansko lahko pojavijo izbokline.

Sol, pesek in prah, ne samo da skrajšajo življenjsko dobo vašega jadrlnega padala, ampak tudi zmanjšajo njegovo varnost in zmogljivost. Res slaba stvar peska in prahu je, da ga je skoraj nemogoče odstraniti iz padala. Bolj grobih zrn peska se boste morda lahko znebili, če obesite jadrlno padalo s sprednjim robom navzdol in skušate ščetkati in stresti zrna iz vsakega vogala, toda nemogoče je odstraniti vse delce. Zato je bolje, da se s padalom že v osnovi izognite stiku s peskom in prahom.

Vlažnost

Vlažne tkanine začnejo smrdeti in lahko začnejo plesnети. Vsak, ki je vsaj enkrat zložil in shranil moker šotor in nato nanj pozabil, ve o čem govorimo. Zgodi se tudi proces hidrolize, ki napade zaščitni premaz na padalu. Vlažnost + toplota + čas so nezdrava mešanica za »PU« premaze. Jadrlno padalo, ki je bilo zloženo še mokro in nato puščeno v prtljažniku avtomobila na poletnem soncu, je lahko močno prizadeto. Nikoli se ne sme vlažnega jadrlnega padala shranjevati dlje časa. Z mokrim ali vlažnim jadrlnim padalom morate ravnati skrbno in ga obesiti, da se bo posušilo, kar se da hitro.

Izpostavljenost soncu

Svetloba je elektromagnetno sevanje in je v grobem sestavljena iz vidnega spektra (ki ga zazna človeško oko) in nevidnega spektra, kamor spada tudi ultravijolično valovanje (UV svetloba). UV svetloba spada med najbolj energetske nabitost svetlobo v spektru. UV žarki lahko poškodujejo celo človeško kožo, in absolutno imajo negativni vpliv tudi na jadrnalna padala. Le-ta sčasoma obledijo, poleg navedenega pa postanejo tudi bolj občutljiva in nagnjena k obrabi. Če je novo padalo na začetku gladko kot milo, z leti in obrabo postane kot pergament. V zadnjih letih so proizvajalci tkanin kot so Porcher in Dominico trdo delali na nenehnem izboljševanju UV odpornosti lastnih tkanin. Polimerni poliamid 6.6 (generično ime za blagovno znamko najlon) ni ravno prijatelj s soncem. UV stabilnost čistega poliamida 6.6 je nezadostna za zunanjo uporabo. Zaradi navedenega mora biti ta tkanina premazana z UV zaščito. Ta zaščitni premaz lahko oslabi nezaželeno zunanje vplive. Da boste lahko dolgo časa uživali z vašim padalom, ga ne smete pustiti ležati zunaj dlje časa, kot je to nujno potrebno – četudi leži v senci ali če je nebo pokrito z oblaki. Tudi takrat je namreč padalo izpostavljeno UV žarkom.

Za razliko od kupole padala, pa UV žarki ne predstavljajo težav vrvicam. Dyneema vrvice so na splošno zelo odporne na UV svetlobo. Aramid vrvice (imena znamk so Kevlar ali Twaron) pa so po drugi strani zelo občutljive na UV svetlobo. Toda ne skrbite – »kevlarske« vrvice so oblečene oz. oplaščene, kar zagotavlja dovolj veliko zaščito, da jih lahko uporabljamo brez težav preko 1.000 ur. Kakorkoli obrnemo, pa je pri padalih starejših od 10 let, moč vrvic močno zmanjšana. V primeru letenja s tako starim jadrlnim padalom morate prej opraviti tehnični pregled.

Solni kristali

Solni kristali ne napadejo le tkanine (tako kot pesek in prah), ampak tudi vrvice. Ko se preverja moč vrvic, se vrvice strgajo točno nad karabinčki, zlasti pri jadrlnih padalih, ki se uporabljajo za učenje. Zakaj? Tam se vrvice najpogosteje upogibajo in tam so najbolj izpostavljene solnim kristalom. Sol ni povezana le z morjem: če uporabljate padalo brez rokavic, bodo iz vašega posušenega znoja prav tako nastali kristali soli. Nasvet: uporabljajte rokavice.

Razpoke

Tkanina za padala je zaščitena s posebnim premazom, ki je običajno poliuretanski in/ali silikonski.

Zaščitni premaz se lahko nahaja samo na eni površini padala, včasih na obeh, razlikuje pa se tudi debelost njegovega nanosa (odvisno ali gre za enostranski ali dvostranski nanos, na stenah celic je nanos debelejši,...). Zaščitni premaz naredi tkanino (bolj) neprepustno, poveča njeno UV odpornost (zahvaljujoč t.i. stabilizatorjem) in fiksira niti osnove in votka.

Sčasoma se lahko na premazu pojavijo bele razpoke: temu pravimo, da premaz razpoka. To se zgodi, če jadrnalno padalo zlagamo preveč na tesno. Ta pojav je bolj opazen pri padalih, ki so temnejših barv in ki imajo debelejši zaščitni premaz. Pri belih ali zelo svetlih padalih tega ne boste opazili. Tankih razpok tudi ne boste opazili pri padalih, ki imajo premaz le na eni strani in so zašita tako, da je premazana stran na notranji strani.

Razpokicam se na dolgi rok ne moremo povsem izogniti – ne glede na to katero tkanino uporabimo in od katerega proizvajalca. Če padalo le redko zložite zelo na tesno in ga ne pustite tako zloženega, lahko ta pojav preprečite ali odložite. Razpoke premaza v resnici niso razlog za skrb – padalo bo mogoče na izgled malo grše, vendar ne vpliva negativno na njegove karakteristike. Drugi dejavniki omejujejo življenjsko dobo jadrlnega padala veliko bolj.

Poškodbe vrvic

Pri nekaterih lahkih padalih uporabljamo keramične obročke za napeljavno zavornih vrvic. Nekaterim pilotom ti obročki z nizkim trenjem ne povzročajo prav nobenih problemov skozi celotno življenjsko dobo padala. Pri drugih pilotih pa ti obročki sčasoma razvijejo ostre robove in natrgajo zavorne vrvice ali jih v najslabšem primeru celo strgajo.

Zakaj? Tukaj krivde ne gre pripisati obročkom, temveč pesku, prahu in solnim kristalom na vrvicah. Ti ostri delci se na začetku obnašajo kot brusni papir na izjemno robustni keramični prevleki obročka. Če se keramična prevleka obrabi, na obročku nastane rob, ki lahko poškoduje vrvice.

Na srečo se to zgodi le v redkih primerih (prizadene eno na 1000 padal), zato lahko keramične obročke še naprej samozavestno uporabljamo. Namenoma pa te obročke z nizkim trenjem uporabljamo le pri lahkih padalih. Na območjih, kjer je veliko peska in prahu, pa tako ali tako ne priporočamo letenja z lahkimi padali.

Poleg navedenega je pomembno, da je smer potega komandnih ročic in s tem zavornih vrvic vzpore-

dna smeri nosilnih trakov. Široko raztegovanje rok ni aerodinamično in lahko tudi privede do tega, da se zavorne vrvice strgajo, ne glede na to ali so na padalu uporabljeni keramični obročki ali škripci.

Poškodba sprednjega roba padala

Včasih na popravilo dobimo padala, pri katerih je tkanina na sprednjem robu obrabljena ali celo uničena. Najverjetnejši razlog za to je (tudi, če pilot to zanika), da pilot po pristanku padalo na hitro pogradi in ga vleče po kamniti podlagi, asfaltu ali drugih podlagah vse do mesta, kjer ga namerava zložiti. Ker ima velika večina padal na sprednjem robu sedaj vgrajene najlonske palice, le te drsajo po trdih tleh – vmes pa se nahaja občutljiva tkanina. Škoda, ki nastane, je očitna in zelo izrazita. Na žalost je popravilo težko in posledično tudi drago. Na srečo pa se lahko takim poškodbam padala z lahkoto izognemo. Predlagamo vam, da svoje padalo vedno nosite tako, da ga ne boste vlekli po tleh. Rešitev je zelo enostavna, kajne?

Podobna poškodba lahko nastane, če padalo v celoti položite na trdo podlago medtem, ko ga zlagate. Šivi na zgornji površini in celičnih stenah so tako trdi, da lahko potencialno tudi povzročijo obrabo tkanine. Če želite zmanjšati možnost poškodbe padala pri pakiranju, vam priporočamo, da padalo zložite na drugačen način, kot je npr. način zlaganja iz oblike gobe.

Kot smo že omenili, je padalska tkanina prevlečena s posebnim zaščitnim premazom. Sčasoma se lahko ta prevleka poškoduje, zaradi česar postane tkanina bolj porozna. Porozna tkanina prepušča zrak, kar poslabša zmogljivosti padala. Preizkus poroznosti vključuje potiskanje določene prostornine zraka (običajno 250 ml) skozi del tkanine (38,5 cm²) pri danem tlaku (10mb). Pri novih padalih se čas meri v minutah. Komaj še sprejemljiva poroznost padala je okoli 20 sekund, vse kar je manj pa je zelo slabo in nesprejemljivo za letenje. Poroznost se najhitreje poslabša na zgornjem sprednjem robu, kjer je notranji zračni tlak največji.

Pogoji shranjevanja

Življenje bi bilo popolno, če bi lahko svoje jadrnalno padalo shranili v prostor brez gravitacije, v suhi, popolnoma temni, dobro prezračeni sobi z nadzorovano temperaturo. Na žalost prav nihče nima te možnosti. Lahko pa poskusite čimbolj poustvariti te pogoje. Če že ne morete poustvariti breztežnosti, pa lahko vsaj zmanjšate ostale dejavnike, kot so vlaga, tesno pakiranje, UV poškodbe, slabo prezra-

čevanje in visoke temperature. Nasvet: ne imejte padala v prtljžniku avtomobila, ko se temperature visoke.

Odstranjevanje madežev

Umazano padalo ni le grdo, umazanija lahko v najslabšem primeru tudi poškoduje tkanino ali premaz. Poskusite zaščititi svoje padalo pred agresivnimi kislinami, pa tudi pred silažo, kravjimi izločki, maščobo, oljem,... Če se vam na padalu pojavi madež, ga najprej poskusite odstraniti z mehko gobico in mlačno vodo – in to takoj, ne tri tedne kasneje. Za bolj trdovratne madeže lahko poskusite z zelo razredčeno milnico. Če ste v dvomu, se za nasvet obrnite na vašega prodajalca ali proizvajalca.

Till Gottbrath je vso svojo kariero posvetil industriji športa na prostem, trenutno pa je zaposlen pri padalskem proizvajalcu NOVA in je zadolžen za komuniciranje. Z jadrlnim padalom leti od poznih 1980-ih in sam sebe smatra za »strastnega poznavalca opreme«. Poleg letenja ima rad trekinge, planinarjenje, kolesarjenje in smučanje. V letu 2006 je ustanovil Nova Pilots Team, v letu 2009 pa Nova Juniors Team. Obe ekipi vodi še danes. Prva verzija tega prispevka je bila objavljena v gradivu: »30 Years of Airtime«, ki je bilo izdano s strani NOVE in ga lahko najdete na spletni povezavi: tinyurl.com/30-years-airtime. Če vam je bil prispevek všeč, vam sporočamo, da je bil vzet iz »Cross Country Gear Guide 2021«. Na njihovi spletni strani lahko kupite celoten vodič v digitalni obliki ali tiskani verziji.

Avtor: Sašo Slabajna

TURBULENCA

Dan se končuje, padala bodo v kratkem zložena in težki nahrbtniki pospravljeni v prtljažnike, mi pa smo z mislimi že na zasluženem pivu, kjer bomo s kolegi v podrobnosti predebatirali današnji letalni dan. Velikokrat se v takšni debati sliši, kako je nekoga med letom 'vsulo', pa naj bo to med vzletom, takoj po vzletu, med letenjem ali pa med pristajanjem. Še boljše pa so tiste debate, ko je bilo enega med letenjem strah, ker je bilo tako 'zgonjeno' v zraku, drugi pa je nadvse užival, ker se mu je zdelo precej mirno. To je seveda povezano z izkušnostjo pilota, tipom padala in pa mejo pilotove tolerance, do katere še smatra razmere za mirne. Rdeča nit vsega tega pa je ena – turbulenca.

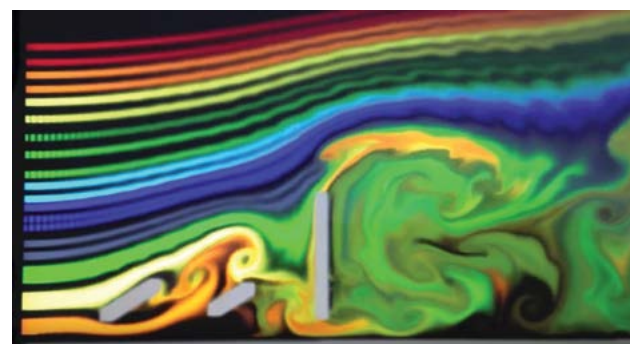
Poglejmo si najprej, kaj sploh je turbulenca. Ta je bolj splošno definirana kot stanje tekočine (oz. v našem primeru zraka), pri katerem je hitrost kaotična in naključna. V letalstvu pa se turbulenca definira kot odziv zrakoplova na to kaotično gibanje zraka, oziroma prevedeno v padalski žargon – kako 'zgonjeno' je v zraku. Torej imamo bolj splošno definicijo in definicijo, ki je do neke mere subjektivna. Turbulence običajno ne moremo videti, razen če se kaotično gibanje zraka prikaže s pomočjo raznih delcev, kot je npr. kondenzirana vodna para, listje, prah, ipd. Lahko pa z njenim poznavanjem predvidimo, kje se bo turbulenca pojavila.

V letalstvu govorimo o več tipih turbulence – turbulenca v nižjih nivojih (ang. low-level turbulence), turbulenca v okolici in znotraj neviht, tur-

bulenca v čistem zraku (ang. clear air turbulence) ter turbulenca zavetrnih valov. Ker z jadralnimi padali načeloma ne letimo na velikih višinah, se ne poslužujemo letenja na zavetrnih valovih ter ne letimo znotraj ali v okolici neviht, se bom v tem članku osredotočil na prvi tip turbulence. Tu govorimo o turbulenci, ki se pojavlja v nekaj 100 metrov nad terenom pa do recimo 3000 metrov nadmorske višine za naše kraje, torej v plasti atmosfere, kjer zračni tokovi občutijo vpliv tal. Sem sodi npr. mehanska turbulenca, striženja vetra in konvekcija.

Striženje vetra

Hitrost in/ali smer vetra se lahko spreminja tako v horizontalni smeri kot tudi vertikalni smeri. Tej spremembi rečemo striženje vetra. Da bi si boljše predstavljali, kaj to je, se spomnimo na prvo pravilo glede vetra, ki smo se ga naučili v tečaju – hitrost vetra z višino običajno narašča. To seveda ni čisto res, ampak za ilustracijo bo dovolj. Skratka, naraščanje hitrosti vetra z višino (ali pa tudi zmanjševanje hitrosti vetra z višino) je striženje vetra. Tudi, če veter z višino samo obrača po smeri, že govorimo o striženju vetra. Vendar, če so te spremembe z višino dovolj postopne, ne bo prišlo do turbulence. Če pa bodo spremembe z višino hitre, torej bo striženje vetra veliko, bo nastala turbulenca. Enako velja za spremembe hitrosti ali smeri vetra v horizontalni smeri. Do močnejšega striženja tipično pride blizu tal. Ta povzročajo trenje zaradi svoje hrapavosti, pa naj bo to travnik, njiva, gozd, naselje ali kombinacija tega. To trenje upočasnjuje veter pri tleh. Zato pri močnejših vetrovih pride do striženja vetra v spodnjih nekaj 10 metri nad tlemi, kar povzroči turbulenco in nam poveča možnost za zapiranje krila med pristajanjem. Podobno se dogaja tudi na primer, ko letimo ob pobočju in veter piha vzporedno s tem pobočjem (tipičen primer je let od Kriške gore mimo Tolstega vrha). Zavedati pa se moramo, da je redko prisoten le en tip turbulence oz. njen vzrok. Tako

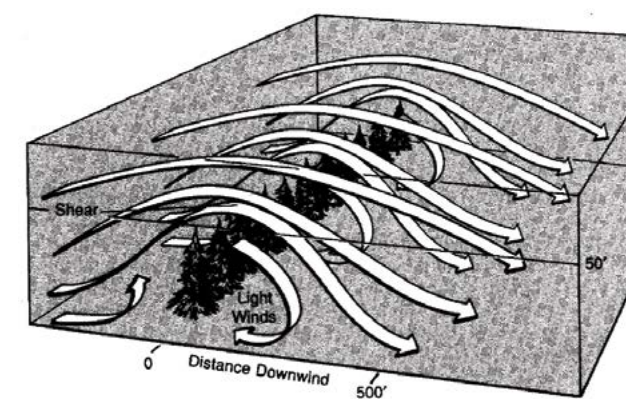


▲ Slika 1: Simulacija toka zraka čez ovire. Za ovirami se pojavijo vrtinci, ki predstavljajo turbulenco. [1]

je pri pristajanju ali letenju ob pobočju poleg striženja vetra prisotna tudi mehanska turbulenca.

Mehanska turbulenca

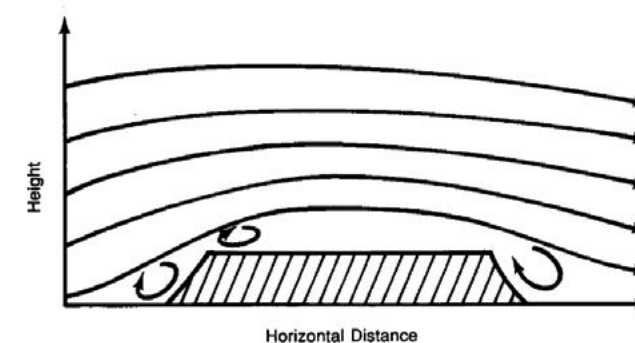
Trenje med tokom zraka in površjem Zemlje povzroča mehansko turbulenco. Sem sodijo manjše ovire kot so na primer drevesa, hiše, gozdovi in tudi teren, pa naj gre za majhne griče ali večje hribe. Turbulenco sestavljajo vrtinci, ki povzročajo horizontalne in vertikalne sunke vetra, nastanejo pa, ko tok zraka naleti na neko oviro (slika 1). Kot pilote nas zanima kako daleč in kako visoko se bo nahajala turbulenca za oviro ter kako močna bo. Intenziteta turbulence je odvisna od hitrosti vetra, stabilnosti atmosfere in kompleksnosti površine oz. oblike in višine ovire. Stabilnejša atmosfera bo v principu pomenila manjšo debelino turbulentne plasti, saj se zračni delec, ki se zaradi ovire izmakne iz svoje stabilne lege, hitro vrne nazaj v stabilno lego. Šibkejši vetrovi povzročijo turbulenco v neposredni bližini za oviro, medtem ko močnejši vetrovi povzročijo večje in močnejše vrtince, ki se nahajajo tudi še daleč za oviro. Žal ni nekega pravila, ki bi zajemal efekte vseh vrst ovir, lahko pa imamo neka splošna vodila za enostavne objekte. Vzemimo za primer dolg gozd, pravokotno nanj pa piha veter. Na privetrni strani se bo zračni tok dvignil nad drevesa, kjer bo rahlo pospešil, na zavetrni strani pa se bo hitrost vetra zmanjšala zaradi nastanka vrtincev. Okoli 50% zmanjšanje hitrosti vetra se bo pojavilo v dolžini vsaj 10-kratne višine dreves (slika 2). Seveda pri višjih hitrostih to ne drži več, vendar je za potrebe jadralnega padalstva to verjetno dovolj dobra ocena. Ker v zavetrju ovir nastanejo vrtinci, se tam lahko pojavi tudi tok v obratni smeri, kot je splošen tok zraka. S tem se poveča velikost striženja vetra in posledično tudi moč turbulence. Podobno si lahko predstavljamo tudi za ovire drugih oblik.



▲ Slika 2: Prikaz turbulence, ki jo povzroči gozd. [2]

Ko govorimo o ovirah kot so hribi, je spet vse od-

visno od oblike hriba ter od hitrosti vetra. Nizki in zelo položni hribi lahko zmotijo zračni tok le toliko, da veter preusmerijo preko njih brez večjih motenj v toku. Višji hribi pa zračni tok zmotijo precej bolj. Ob nekaterih normalnih pogojih se bo turbulenca pojavila takoj v zavetrju hriba, vendar pa ne bo segala tako daleč stran, kot če bi upoštevali prej opisano oceno pri drevesih. Kar pa ne pomeni, da lahko prosto letimo v zavetrju! Če imamo precej strmo pobočje in na vrhu planoto, kot je na primer pri nas Kovk, moramo biti pozorni tudi na območje tik za prelomom iz strmine v planoto (slika 3). Tam namreč tudi pride do vrtincev in turbulence, lahko tudi obrata vetra. To omenjam zaradi priljubljenega pristajanja nazaj na Kovk oz. podobna vzletišča ali hribe. Pri oceni, koliko si dovolimo iti pri 'top-landingu' zadaj za hrib, zato imejmo pred očmi slike 1, 2 in 3.



▲ Slika 3: Nastanek turbulentnih vrtincev v zračnem toku preko hribov s strmimi pobočji. [2]

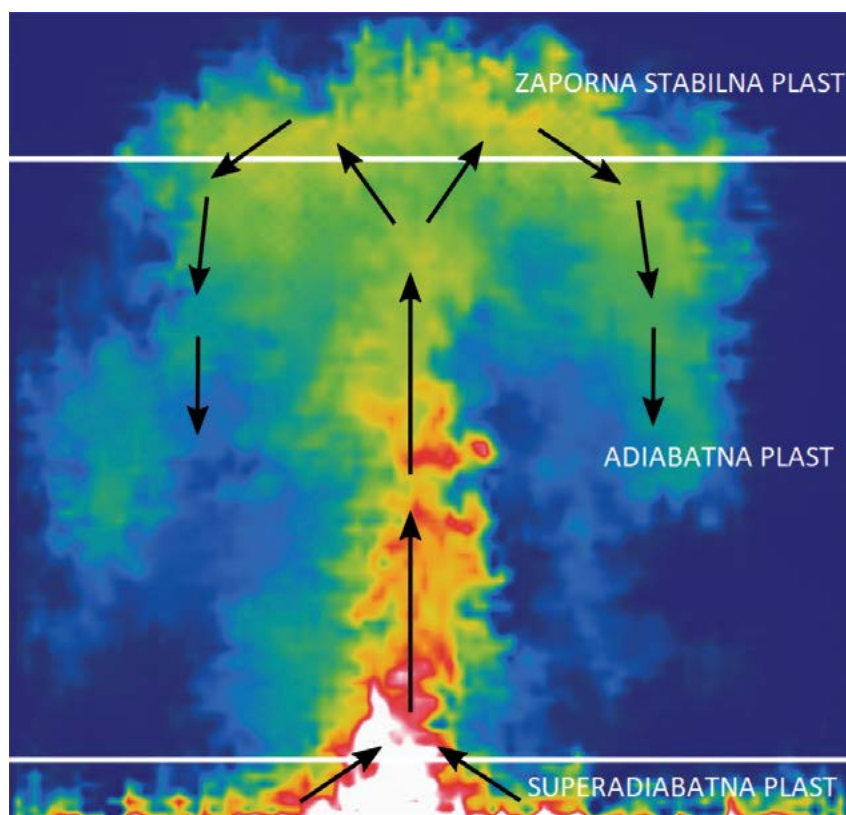
Konvekcija

V meteorologiji konvekcija pomeni prenos toplote z atmosferskim gibanjem v vertikalni smeri. V jadralnem padalstvu to poznamo kot termiko. Do nje pride v konvektivni mejni plasti, ki jo sestavljajo tri glavne plasti – superadiabatna, adiabatna in zapor-na stabilna plast (slika 4). Superadiabatna plast se nahaja čisto pri tleh in doseže višino do 100 metrov nad terenom. V tej plasti zaradi močnega segrevanja tal in plasti zraka pri tleh pride do temperaturnega gradienta, ki presega adiabatnega. Ta znaša 10°C/km, torej se v superadiabatni plasti temperatura spremeni za več kot stopinjo na 100 m višine. Takšnemu temperaturnemu gradientu se zato reče tudi superadiabatni. V tej plasti termika nastane.

V adiabatni plasti se termika dviga, ta plast pa je lahko debela od nekaj 100 metrov do nekaj kilometrov. Strukturo termičnih stebrov poznamo – v sredini imamo dviganje, na robovih pa spuščanje zraka (slika 4). Za vse to poskrbijo fizikalni zakoni, ki jih tu ne bom omenjal. Ker pa se dviganje in spuščanje

zraka dogaja v razdaljah od nekaj 10 metrov pa do nekaj 100 metrov (tipične dimenzije termičnega stebra), govorimo tu o striženju vetra. Na tej kratki razdalji se veter spremeni od vzgornika do vzdolnika, torej se spremeni tako smer kot hitrost gibanja zraka, med njima pa nastanejo turbulentni vrtinci, ki lahko povzročijo zapiranje krila. Tudi znotraj termičnega dviganja se lahko pojavijo turbulentni vrtinci, če termični steber še ni dobro formiran, saj se na majhni razdalji pojavijo večja nihanja v hitrosti vzgornika in posledično pride do striženja.

Na vrhu konvektivne plasti se nahaja zaporna stabilna plast. Ta stabilna plast deluje kot nek pokrov, saj se zrak ne more več dvigati, ker ni več toplejši od okoliškega zraka. Tu se torej nahaja vrh termičnega stebra, zato pride do izrazite spremembe hitrosti vzgornika in posledično turbulentnih vrtincev (slika 4). Če je stabilnost te plasti močna, npr. inverzija, je dno stabilne plasti pogosto lepo vidno. Prašni delci in polutanti, ki jih veter in termični vzgorniki prenašajo s tal, tvorijo značilno motno plast, ki se izrazito konča na dnu inverzije. Zapor-na stabilna plast je nekakšna prehodna plast med nestabilno mejno plastjo, kjer se pojavlja termika, in prosto atmosfero nad njo. Okoli inverzne plasti se včasih lahko pojavijo tudi močnejši vetrovi, imajo pa lahko tudi drugačno smer od vetrov pod inverzijo, ki so običajno precej šibki. Torej tudi tu govorimo o striženju vetra, tako po hitrosti kot tudi po smeri. Zato lahko na robu inverzne plasti prav tako nastanejo turbulentni vrtinci.

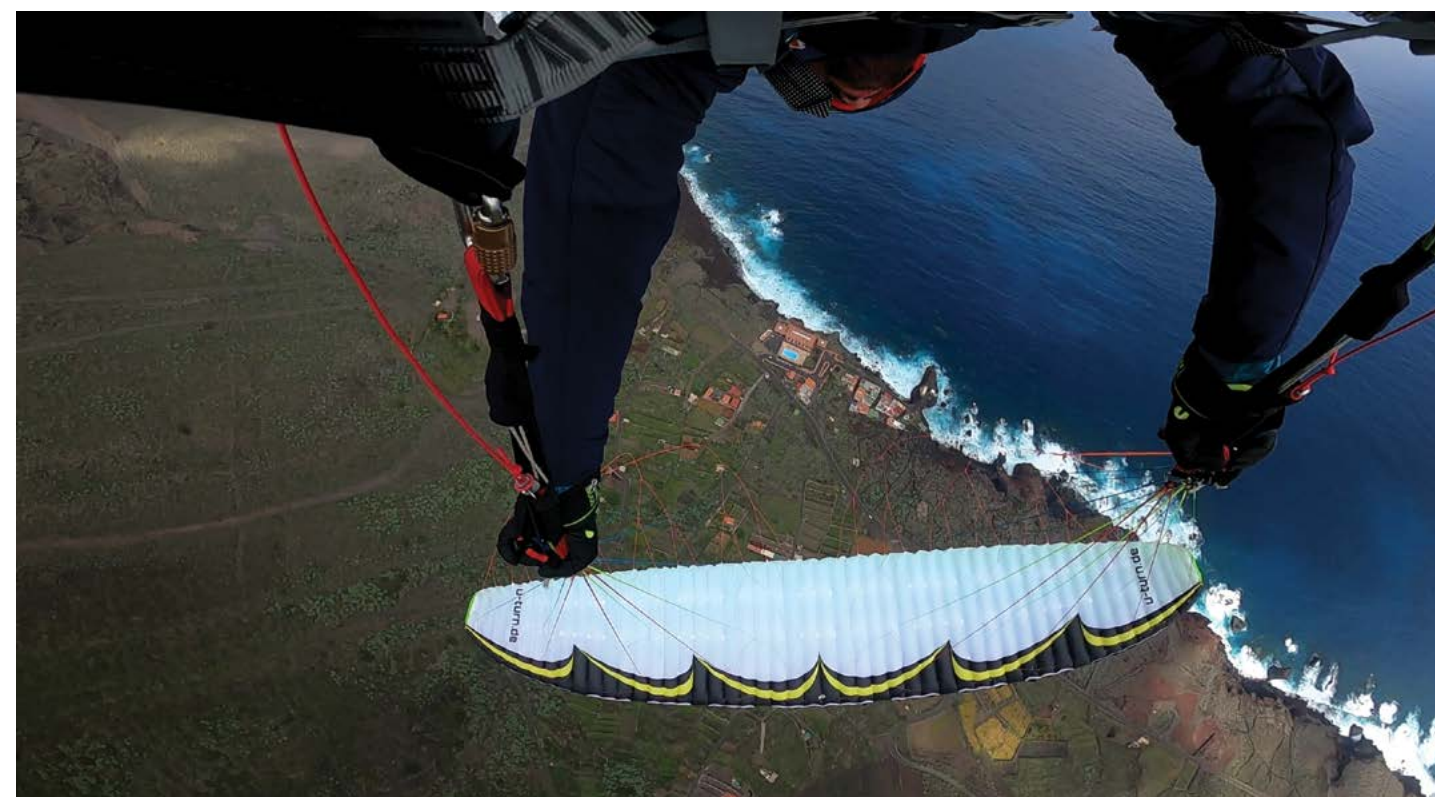


▲ Slika 4: Simulacija termičnega stebra in sestava konvektivne mejne plasti.

Viri:

- [1] YouTube posnetek »Obstacle generated 'Curl Over'«.
[2] LESTER, P. F. (1993). Turbulence: a new perspective for pilots. Englewood, CO, Jeppesen Sanderson Training Systems.

Torej, kadarkoli se odpravljamo letet, pa naj bo to za kratek spust ali pa za dolg prelet, si dobro pogledjmo napoved vetra (in tudi napoved preostalih meteoroloških pojavov), med letenjem pa dobro opazujemo teren in to združimo z napovedjo oziroma z opazovanim vetrom. Najlažje bomo ocenili, kje se nahajajo področja turbulence, če si predstavljamo, kako bi voda tekla čez takšne ovire. Na ta način in s tem osvojenim osnovnim znanjem o turbulenci se lahko izognemo marsikateri nevarni situaciji ali pa si vsaj pojasnimo kakšno zapiranje padala.



Avtorica: Tadeja Soklič

El Hierro ▲

4 OTOKI, PRVIČ NA KAKTUSU

Zadnje leto in pol odkar sem bila na tečaju jadralnega padalstva sem odlašala z izpitom, ker se nisem hotela odcepiti od sotečajnikov in inštruktorja na radijski postaji, potem pa se je življenje na hitro obrnilo in sem kupila karto za Kanarske otoke. Po hitrem postopku sem naredila izpit ter se pridružila fantom, ki so šli na El Hierro trenirat akrobatsko padalstvo.

Po začetnem šoku, ko sem jih gledala kako se vrtijo po zraku, sem se s časom navadila, po enem tednu analiz in debat pa sem že obvladala teorijo helijev, mistyjev, infinitijev in drugih trikov. Medtem ko so se fantje ukvarjali z vrtenjem, sem se jaz soočala s štarti in pristanki, ki niso tako prijazni kot na Svetem Petru ali Gozdu. Nekaj čisto novega mi je bilo, ko smo zaradi napačne smeri vetra štartali za hribom, se dvignili, šli skozi rotor in pristali na drugi strani. S tem, da sem bila prvič predolga in sem preletela pristanek, se zabila v škarpo, padalo pa je padlo k sosedu na vrt na kavč. Od takrat naprej nisem imela več težav in sem lepo

pristajala. Sem imela pa novo izkušnjo v zraku, ko sem srečala orla in se mi je sprva zdelo »o waaau kako lep prizor«, dokler me ni začel napadati in kavsati v padalo. Sicer sem pa uživala, prvič sem letela v tujini in pogledi na morje so bili neverjetno lepi.

Po osmih dneh El Hierro-ta sva se z Ambrožem prestavila na otok La Palma. Dokaj blizu letališča sva našla lep travnat štart Puntallana in ker so bile razmere idealne, sem komaj čakala, da grem v zrak. Lepo se je dalo jadrat, razgledi so bili neverjetni, sem se pa vsake toliko prestrašila ko me je preveč dvigovalo in v moji brezmejni domišljiji sem se že videla, kako me bo odneslo čez otok v ocean. Poleg tega mi pa ni bilo jasno kje bom pristala, saj sem navajena na prostrane gorenjske travnike, tu pa nikjer nobene trave, povsod drevesa, skale ali kaktusi. Edino mesto, ki se mi je sprva zdelo primerno, se je kasneje izkazalo, da je polno bodečih ograj in električnih ka-



La Palma ▲

blov, zato sem se zadnji trenutek premislila in kljub mnogim motečim dejavnikom lepo pristala na cesti.

Naslednje dni je bilo preveč vetrovno za letenje, zato sva raziskovala otok, fasciniral naju je predvsem nedavno bruhajoči vulkan iz katerega se je še vedno kadilo in je bilo grozno videti kako ogromno površino je zalila lava. Pred odhodom na letališče sva se spet ustavila na tistem štartu in odletela. Tokrat mi ni uspelo nacentrirati ceste in sem padalo parkirala na kaktus. Kljub bodicam na srečo brez lukenj.

Naslednja destinacija je bila otok La Gomera. Ker so bile že naslednji dan ugodne razmere za letenje, sva se odpravila na štart Mirador de Abrante. To je bila najlepša kulisa kar sem letela do sedaj; modrina morja, zeleni hribi, oranžne skale, v ozadju pa pogled na Tenerife in vulkan Teide. Res lepo!



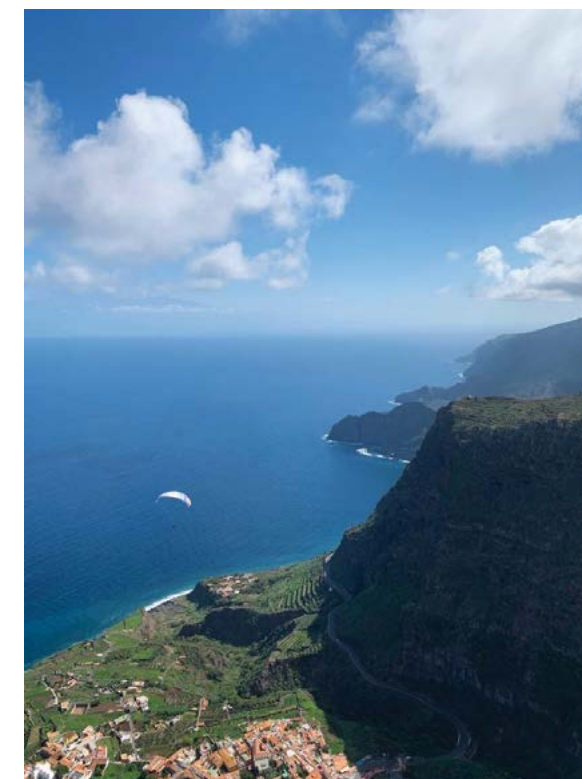
Zadnji je bil na vrsti otok Tenerife. Imela sva nek bajni plan kako bova odletela z vrha vulkana (3718 m). Po nekaj kilometrov vožnje proti vulkanu sva naletela na zaporo ceste, namreč je ponoči padel sneg in so čakali na plug. Nato sva pot precej podaljšala, saj sva morala na drugo stran otoka in od tam gor na 2200m do gondole. Tam naju je zasačil varnostnik in pojasnil, da zaradi pravil nacionalnega parka ne smeva leteti. Najina napaka, ker se nisva pozanimala, če je sploh



Tenerife ►

dovoljeno. Plan B je bil odleteti z 2200m, a tudi to se ni izšlo, ker je bila cesta zaradi snega do tega štarta zaprta. Rahlo razočarana sva se odpeljala proti jugu in si pogledala še dva štarta. Na enem je čudno pihalo, drugi se mi je pa zdel preveč strašljiv in nevaren. Potem sva videla skupino padalcev, ki jadrajo na sosednjem hribu. Odpravila sva se tja in še preden sva se začela vzpenjati, naju je ustavil dež in tudi ta plan je padel v vodo. Zadnja možnost je bil mali hribček nad plažo in edino tam je bilo sonce. Hitro sva se odpeljala dol in kmalu nama je preslaba cesta onemogočila dostop. Takrat sva le obupala in sprejela, da očitno ni dan za letenje in je bolje, če greva na plažo.

Še dobro, da Ambrož kjerkoli se pojavi, sreča kakšnega prijatelja padalca. Zadnji dan pred mojim odhodom domov sva se jim pridružila in odletela z zelo popularnega štarta Tauchó. Tako sem odključala tudi polet na Tenerifih in se počasi poslovila od Kanarskih otokov,



La Gomera ▲

Ambrož pa se je pa vrnil na El Hierro in nadaljeval s treniranjem akrobacij.

To so bile moje prve letalske počitnice po tem, ko sem zapustila tečajniško gnezdo in jih verjetno ne bom nikoli pozabila, saj sem poleg soočanja z lastnimi strahovi in dvomi imela priložnost leteti na čudovitih krajih. Vsekakor se bomo kmalu vrnili, s seboj pa bom vzela še ostale članice Flying housewives.



Avtor in foto:
Miha Gorjanc

MOJ PRVI POLET S ŠTIRI TISOČAKA ALPHUBEL 4.206 M, PENINSKE ALPE, ŠVICA

Ljubim gore, čeprav desnemu kolenu to ni ravno všeč. Ko sem leta 2016 v pogovoru s Klemenom Jazbecem zvedel za hike & fly, sem si rekel, no, to bi bilo moje koleno hvaležno. In čez kakšna dva tedna sem imel opremo, da sem po 18 letnem jadralno padalskem postu ponovno zajadral med oblake.

V okviru alpinističnega odseka AO Grmada Celje sem se pridružil ledeniški turi 2020, kjer je v prvem planu bil pristop na planino Rimpfischhorn v Švici. Vremenska napoved za vikend je bila ugodna, zato sem s seboj vzel še Run&fly opremo, pri kateri se ne sekiraš preveč, če jo moraš odnesti nazaj v dolino. V kraju Täsch v slikoviti dolini Zermatt smo zavili proti zaselku Otaffe, ki se nahaja kakšnih tisoč metrov višje v manjši dolini. Zraven parkirišča je tudi primerno mesto za pristanek. Oprtali smo si nahrbtnike in krenili proti 45 minut oddaljeni koči Täschhütte, ki se nahaja na višini 2.700 m. Ker so se

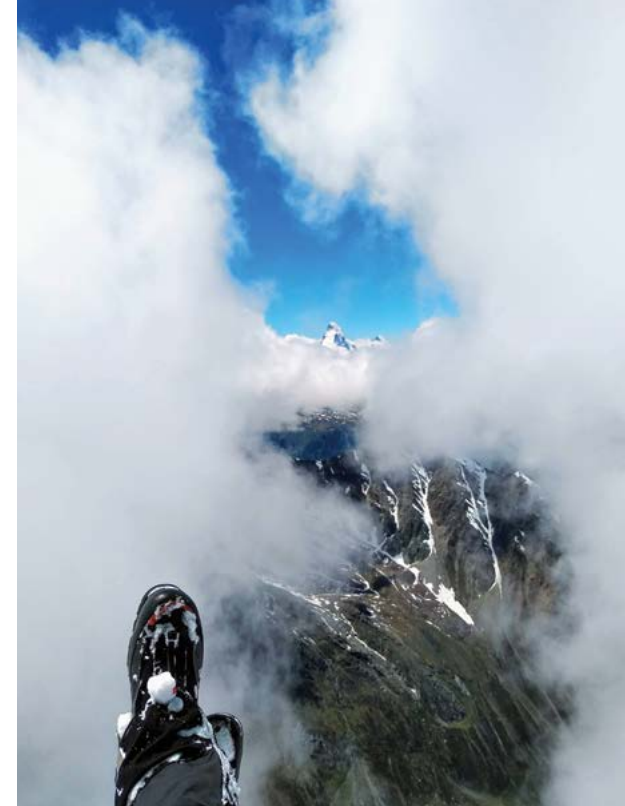


Foto: Saša
Podpečan

vremenske razmere poslabšale, smo se ob večerji zaradi novo zapadlega snega odločili, da gremo na lažje dostopen vrh Alphubel. Hvala predhodni skupini, ki nam je dan prej v mukah zgazila pot. Do vrha sta uspela priti samo dva najbolj trmasta. Nikoli ne bom pozabil njihovih izmučenih nemih pojav, ki so se ob vrnitvi kot prazne vreče krompirja sesedale na klop pred kočo.

Proti vrhu Alphubla smo zagrizli ob petih zjutraj in na našo srečo je bil sneg precej bolj trd kot dan poprej. Na nebu so nas pričakale zvezde in Matterhorn nas je ob prvih jutranjih žarkih veličastno pozdravil odet v toplo, zlato rumeno srajčko, kot da je tudi on komaj čakal sonce, da se malo pogreje. Na vrhu se pri samem križu nisem dolgo držal, spustil sem se par deset metrov nižje na severozahodno flanko, kjer je bilo edino primerno mesto za vzlet ob takratnem severozahodniku. Malo sem si zgazil pot za vzlet, ker je bilo precej položno. Ob razprtju padala pa se mi je stemnilo pred očmi, ko sem videl, kako so zapletene vrvice. Napaka, ker nisem doma preložil in preveril zadeve. Čez pol ure so kolegi začeli sestopati, jaz pa sem se še vedno ukvarjal z vrvicami, ki so bile, kot da bi jih namazal z lepilom. Nagajal je tudi veter, ki mi je vrtinčil padalo. Dva kolega sem prosil za pomoč, da sta držala kupolo padala, med tem ko sem jaz izgubljal živce z vrvicami. Med vsem tem se je začelo še oblačiti in zapirati, zaradi česar sem bil še bolj nervozen. Kaj če bom moral pristati v megli, mi je rojilo po glavi.

Aleluja, po cca. 45 minutah ni bilo več vozlov, verjetno bi hitreje razvozlal kakšno zapleteno ribiško mrežo! Pripravljen za vzlet! Po nekaj neuspelih poskusih so me kolegi zaradi pozne ure zapustili in izginili za grebenom. Ostal sem sam, vedno bolj je bilo zaprto in misel, da bom moral sestopati sam, me je še dodatno najedala. Enkrat še potegnem in če tokrat ne gre, sestopim. Potegnem, kupola lepo skoči nadme in zaženem se na nos v meglice pod menoj kot sestradan volk



na ovco. Vrisk in nato popoln mir, ko se odlepim od gore, uf, hvala Bogu, ne bo potrebno peš. OK, čisto miren še ne morem biti, dokler ne vidim pristanka. Med drsenjem skozi oblake se vmes odpre okno, skozi katero se šopiri Matterhorn. Mater, res je kot iz čokolade. Nižje še nekaj malega pojadram nad dolino Zermatta in se spustim na pristanek pri parkirišču. Touch ground in tisto olajšanje ter neopisljiv občutek miru in zadovoljstva.



Med tem ko zlagam padalo, me prestraši senca, ki švigne nad menoj. Še en padalec, ne še dva švicarska tipa s turnimi smučmi na nogah pristaneta poleg mene. Priletela sta z Rimpfischhorna. Povesta, da sem imel neizmerno srečo z vremenom, saj je to bil edini dan v roku enega meseca, da je bilo sploh možno odleteti in od jutri dalje se ponovno ne bo dalo, saj bo višje že premočan veter. No, tudi slepa kura zrno najde, si rečem z prešernim nasmeškom.



Za zaključek jaz ne bi bil jaz, če si naslednji dan ne bi za spomin pridelal največjo podplutbo, kar sem jih kdaj imel, in bolečino, ki je trajala dva meseca. V nedeljo zjutraj je bil odhod in zakaj bi hodil pol ure do avta, če pa lahko letim? Na vzpetini nad kočjo sem poiskal mesto, kjer je nekako bilo možno vzleteti. Odločil sem se, da bom, če bom imel dovolj višine, odletel iz te zgornje dolinice v dolino Zermatta. Nad pristankom pri parkirišču sem ocenil, da imam dovolj višine, da priletim ven iz te položne doline, a me je kmalu začelo požirati. Ne bi mi uspelo priti čez gozd v izteku doline, zato sem obrnil nazaj proti pristanku. Pristanka nisem uspel doseči, zmanjkalo mi je nekaj metrov, tako da sem z vetrom v hrbet pristal v položnejši breg, kjer sem z desnim bokom grdo udaril v skalo, pri čemer sem strgal sedalo na tangicah in še hlače ter lepo posnel kožo. Ob udarcu nisem bil prepričan, da si nisem kaj zlomil. S parkirišča je priteklo nekaj domačinov, ki so me vprašali, če sem OK. Odgovoril sem, da še ne vem, bom videl, ko bom vstal, če bom lahko. No, nekako je šlo in kmalu je pri meni bila naša ekipa in kolegica Saša, medicinska sestra, ki je oskrbela mojo odrgnino. Bolečina je bila vedno hujša, a k sreči smo se domov peljali v kombiju, kjer sem lahko delno ležal, saj sedeti nikakor nisem mogel.

Bolečina izgine, no vsaj v tem primeru, lepi spomini pa ostanejo!

**Avtorja: Veronika
Štampfl in Miha Vovk**

PESKOVNIK

Sredi decembra vsa naveličana vsakdana odklikam na poceni avionske karte in zagledam Bordeaux. Čakaj, a nisva dve leti nazaj iskala karte in je bilo ultra drago? Pf, 40€ po glavi? Greva! Poklikava karte, najdeva še ugoden najem kemperja in si enotedenski izlet splanirava takoj po koncu norišnice v službi. Jaz imam pred očmi sonce, morje, sipino in laminaren veter – to bo dopust! In to vse je bilo. Morda še malo preveč.

Preveč sonca, da bi vseh 7 dni pihalo. Ker sva se odpravila na Dune du Pilat izven sezone, je edina opcija za letenje na sipini le prehod kakšne fronte. Glede na napoved, se bo to zgodilo v nedeljo. In je, pihalo je. Celu malo preveč za moj okus po zabušantski zimi. 10–12 m/s se mi je zdelo preveč, da bi se varno spravila v luft. Saj če od začetka ne bi cincala, bi še šlo, tako me pa po pol ure študiranja razmer povsem prevzame dvom v moje spretnosti. Preveč laminarnega vetra zame pa je pomenilo ravno prav za Miha. Z 22 kvadrati je najprej poskusil na južni strani sipine, ker pa je potegnil JZ, sva se preselila na severni del, kjer je del sipine obrnjen direktno v veter. Popoldne veter še pojača in Miha s 16,5 kvadrati jadra vedno višje. Zraven se vozi še en tandem, zmajar in pa trije na 14 kvadratih, vsi v zaprtih sedežih.

Letenje na sipini je definitivno izkušnja zase. Se je pa situacija tule precej razlikovala od tiste na Nizozemskem pred parimi leti. Tista sipina je bistveno nižja (10 m) in če te odpihne čez, ti ni prav lušno, saj je

za njo ravnina z nešteto kucli. Tule je pa sipina tako visoka, da tudi če te potegne čez, hitro neha pihat. V teoriji, si nisem želela probat. ☺ V vsakem primeru je pa za takole uživancijo zame obvezno hendlanje. Tako kot vedno. Saj ko sva prišla domov, sva takoj šla na pristanek in je vse šlo BP. Ampak še enkrat se izkaže, kako močno lahko sprememba terena vpliva na mojo sproščenost v malo bolj zahtevnih razmerah. Če bi kakšen mesec prej vsaj dvakrat malo pohendlala, ne bi bila tako zarjavela in bi si sigurno upala poštartat tudi tule. Namen tegale poročila sicer niso vsi moji občutki, ampak morda pa se še kdo najde v tem, pa mu bo iz nekega razloga lažje, oz. bo šel pred dopustom hendlat...

Preostale dni dopusta izkoristiva za pitje vina, bluzenje po plažah in pucanju peska iz čevljev, raziskovanju bunkerjev, ki jih bo zdaj zdaj pojedlo morje, testiranju vse hrane, ki je pri nas ne dobiš, vožnji med neskončnimi trtami in štetju "šatojev".





Razgled s poti na Krn

Avtorica: Ana Senegačnik Kurnik

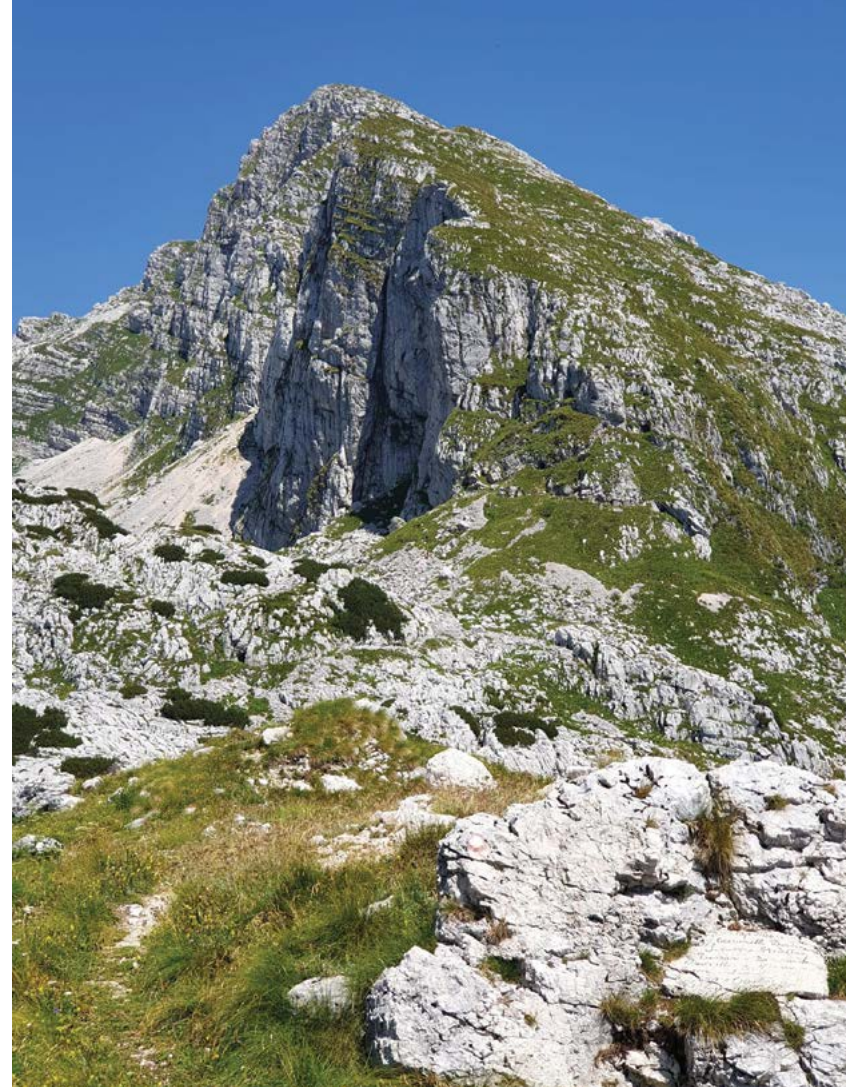
ODŠTEKANA
NA DOPUSTU

H&F KRN

Je avgust, čas mojega dopusta. To je teden, ko sem v Tolminskih koncih sama. Vstanem malo čez pet zjutraj, skuham kavo, spakiram še zadnje malenkosti in že sem na poti v Kobarid.

Parkiram pri mlekarji Planika in se z mini busom (Hop on, hop off) za pičila 2 € odpeljem do planine Kuhinja. Tako je logistika elegantno rešena in lahko pristajam v dolini. Ker je na tisoč metrih izredno hladno, še nekaj časa strmino grizem kar v puhici. Vrh Krna me neustavljivo vabi. Nebo je prekrito z oblaki, a vidim, da se trgajo. Predno pridem na vrh posije sonce. Ker je napoved ugodna, se pri koči usedem in brezskrbno pijem kavo. Paše! Ogovorijo me primorski deda, ki nekateri v stavku povedo več sočnih...Nikakor jim ne gre v »lajšte«, da sem na Krn prinesla tako težek nahrbtnik in da bom dol kar letela. Pa še sama in ženska?! Njihov besednjak tega pač ne premore. Začne nekaj pihat in poslovim se ter jo mahnem na štart. Grem v smeri proti Batognici in iščem zaplato trave brez večjih skal. Kjer je trava ugodna (beri golf plac), piha iz napačne smeri. Valda, Murphy! Hitro mi postane jasno, do bo treba štartati v zavetrni termiki. Pa ne že spet?! Veter vztrajno meša, kot kaže moj trakec na palici. Ko si ravno pripravim padalo, se zapnem in pripnem gas ter se mentalno pripravim na vzlet, zapiha iz napačne smeri in s padala naredi zrolano palačinko. Vse odpnem, pa spet pripravim padalo, se zapnem in zaštartam, odločno. Padalo mi potegne postrani in štart prekinem.

Sedaj je tudi iz mojih ust priletelo nekaj sočnih. In rešijo me deda, ki z vrha sestopijo do mene. Palčke pomagalko hitro podučim, kako naj mi držijo padalo, da lažje štartam. S skupnimi močmi nam uspe in odfrčim v luft. Zavriskam od veselja in se jim iz zraka še enkrat zahvalim. Ker flanka ne dela (saj piha povsem napačen veter, termika pa noče delati), se takoj usmerim proti Kobariškemu stolu. Do tja pridem s solidno višino in že se veselim, kako super bo jadovati na tem neskončno dolgem in lepem grebenu. No, ne! Greben ne prime, piha močan vzhodnik. Vario nekaj piska, premetava me, a višine ne dobim. Začne se bitka za višino. Poskušam se dvigniti, a me zares samo odnaša. Šele po krvavem boju, se vdam in ranjena ližem svoje rane ega, ko počasi in vztrajno curim proti Kredu. Tam pristanem, spakiram in se po ravnini peš odpravim do Kobarida. Razmišljam ali sem šla spet prehitro v zrak, ko zagledam, da se vrh Krna že kopa v oblakih. Ne, v zrak sem šla ravno pravočasno, si rečem polglasno in se pomirim. Da mi med dolgim enournim pešačenjem ni dolgčas, na telefon natipkam celotno sago osvajanja Kobariškega stola s Krna. Hike & fly turo zaključim z mislijo, da zadevo vsekakor ponovim, a z uspešnejšim jadranjem in pristankom pri avtomobilu!



Vrh rombona ▲

H&F Rombon

Ta zgodba se začne na pristanku pred kampom Gabrje. Ker Jure (moj mož) ve, da že nekaj časa premišljuje o nakupu zaprtega lahkega sedeža, stopi do nekoga s takim sedežem in ga preprosto ogovori ter vpraša ali se stvar obnese. Potem pokliče še mene in že se sproščeno pogovarjamo o H&F sceni, medtem ko si zvedavo ogledujem sedalo. Tako, čisto po naključju, spozna Tomaža Ivenčnika, simpatičnega in zgovornega Celjana. Ko zve moje ime, se nasmehne in pove, da je slišal, da sem na tekmovanju H&F Lisca razturala ter mi čestita za 1. mesto. Pogovor nato nanese, da smo vsi trije in seveda tudi njegovi dve boljši polovici (žena Veronika in mala hčerka Ema) ta teden tukaj na dopustu. Izmenjamo telefonske in že se menimo za skupen H&F. Spoznavnega naredimo kar

na Matajur, Mrzli vrh, kjer kot po putrčku veselo odjadramo do Kobarida. Mirne razmere, dobra družba in lep sprehod nas povsem navdušijo in že se dogovarjamo za naslednji, velikopotezni cilj. Preigravamo ideje, glede na vreme, smer vetra in težavnost dostopa oziroma velikost pristanka. Sama dam sicer precej divjo idejo, Bricejlk, najvišji vrh samotnega grebena Loške stene. Dostop je božjastno dolg, zato se navdušujemo bolj nad Kaninom ali Rombonom. Tomaž pove, da je na slednjem že letel in da ima na vrhu golf plac za vzlet. Z Juretom se takoj zagrejeva za idejo in že smo dogovorjeni.

Dan D, štirinajsti avgust 2021. Ob 6-ih zjutraj v apartmaju pobereva še povsem zaspanega sotrpina in že smo na poti proti Bovcu. Po parih minutah vožnje Tomaž ugotovi, da je pozabil telefon in Veronika me v istem trenutku kliče, da mi sporoči, naj pridemo po telefon. Skokec nazaj in že smo na

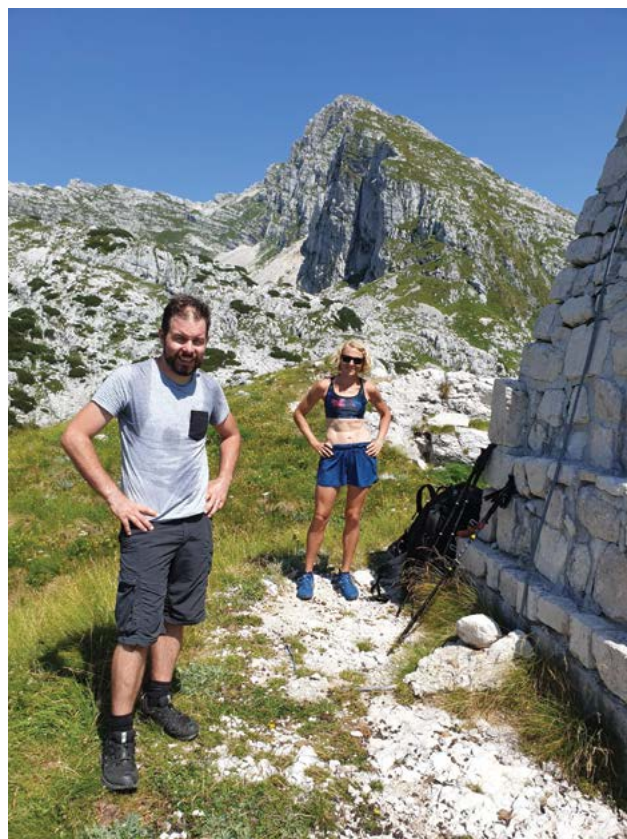
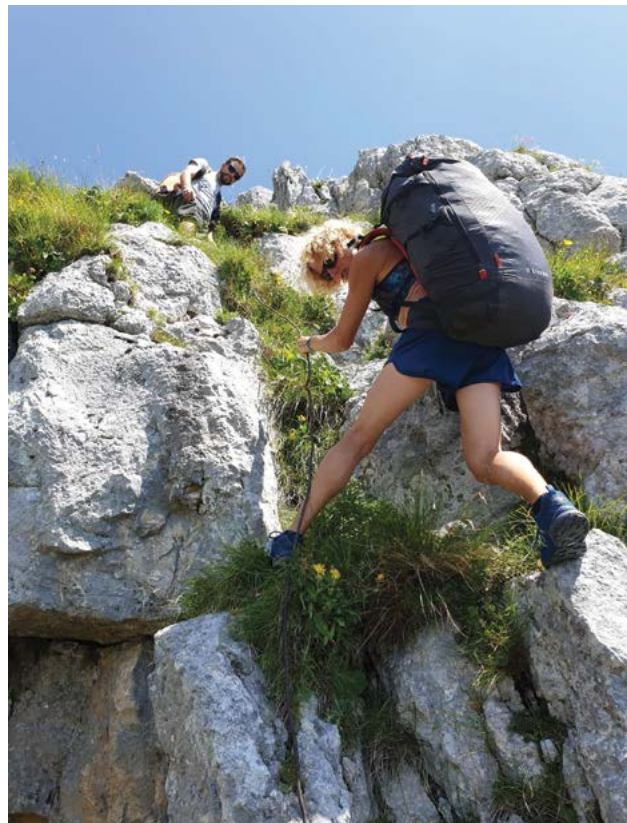
poti proti cilju. Vzdušje je veselo, vsi smo namreč v pričakovanju super dolgega in napornega hajka ter božanskega leta s pogledi na najvišje slovenske vršace. Na poti si ogledamo še uradni, mini pristanek, nad katerim iskreno povedano nisem prav nič navdušena. Parkiramo pri trdnjavi Kluže in se vsi spočiti zaženemo v hrib. Jure nosi največji, najtežji nahrbtnik, s Tomažem pa imava nekaj podobnega. Jaz hodim prva. Držim enakomeren tempo v pogovornem ritmu. Klepetamo. Izvemo za marsikateri podvig, ki ga je kdo od nas že doživel. Srečamo tudi nekaj pohodnikov in bivšega gorskega tekača in vsi se čudijo nad velikostjo in težo naših nahrbtnikov. Ker je vrhunec poletja in vročinski val, nam kljub višini, zgodnji uri in senci dreves, oči zaliva znoj. Daljši postanek z zasluženim malico, v globoki senci naredimo na okoli 1500 m. Polni energije in ohlajeni se kot tovarne mule odpravimo naprej. Sonce od tam naprej neusmiljeno prižiga in vroče je kot v peklju. Voda v mehah počasi hlapa. Pridemo do ostankov vojaških utrd, kjer je pot speljana med zidovi. »Senca, pavza!«, zakriči Jure, ki je zadaj. Ustavimo se ter pritismo ob hladen kamen, naslonjeni kot pravi trije pivski prijatelji, povsem zadeti od vročine in izčrpani od sonca, napora in manjka vode, spet v smehu klepetamo. »Še malo«, nas bodrim, »Dobro nam gre, fantje!« Še uro hoda in smo na vrhu. Vmes sramežljivo gledam za primernimi štarti brez večjih skal. Kar nekaj jih naštejemo. Na vrhu se poslikamo, preoblečemo oziroma slečemo, najemo in napojimo. Tomaž naredi še zadnji požirek z meha. Ker imam sama še dobre 3 deci vode, jih delim s Tomažem in ga rešim muk suhih ust. Navdušenje nad osvojenim vrhom z vso bojno opremo se počasi razblini, ko vsi trije ugotovimo, da piha iz povsem napačne smeri. Samo iz te strani se ne da štartati, ugotavljam in piham kot ris v brke. Spustimo se 50 m pod vrh, na južno stran. Piha čisti zahodnik, najbolj neugodno! Najdemo zaplato trave in postavimo

palico s trakcem. Opazujemo in čakamo na termiko z juga. Ta pa ne pride. Kot nepovabljeni gostje se najprej v hecu, nato pa vse bolj zares, pogovarjamo o (500m) spustu na Čuklo. Ker imata pogumna fanta zraven mene, prestrašeno boječko, ju po pol ure le prepričam, da se po grebenu odpravimo do Čukle. Sestop je neprijeten, trave so zelo strme in na koncu iščemo prehod čez navpičen skalnati del. K sreči najdemo ostanek stare ferate z jeklenico, ki pa jo uporabimo bolj z rezervo in 10 višincev poplezamo. Tomaž vso pot benti: »Prekleta Čukla!«, jaz pa prepevam, da mi čas pri sestopu hitreje mine. Ko pridemo na Čuklo, se vsi trije kot sardelice dobesedno zložimo v senco edinega spomenika. Sama sem izčrpana, žejna in z začetnimi znaki sončarice. Po 15 minutah, ko pridemo k sebi, pripravimo opremo in jaz sem prva, ki se poskusim v dvigu. Vrti se mi in slabo mi je, zato je moj plan samo prileteti do tal. Po prvem neuspelem poskusu, mi le uspe poleteti. Naslednji je Jure, zadnji pa Tomaž. Vsak jo mahnemo v svojo stran. Jaz proti Kaninu, Jure nad Rombon, Tomaž pa kasneje kar proti Mangartu. V zraku se presenetljivo dobro počutim in slučajno zahaklam res lep in močen steber, ki me ponese iz 1200 na 1800m. Zapeljem se še mimo Svinjaka, na drugo stran Bovca, pa nazaj in nato počasi v pristajanje. Dolinski veter je močen, kar mi olajša pristajanje. Ker pristanem prva, rešim logistiko, pospravim opremo in grem v trgovino po liter in pol hladne vode. Ta nam vsem trem v tem trenutku pomeni več kot vsak denar. V debelih požirkih se ne ustavim s pitjem, dokler ne začutim, da ne morem več. Na Petrolu se ustavim še za kavo, ko Tomaž sporoči, da je nad Logom pod Mangartom in da upa, da bo v pol ure uspel priti na pristanek. Veter je tokrat še močnejši. Jure mi po postajci sporoči, da prihaja na pristanek. Mirna ter zadovoljna ju čakam v globoki senci. Jure pristane prvi in z veseljem pije ponujeno vodo. »Gas station, full service«, se hecam. Kasneje prileti še Tomaž, ki kar oblečen zeksa ostanek vode in se nato zadovoljno smeji. Kot ravno pečene, vroče, hrustljave žemljice se vržemo v osvežujočo Učjo in z mojo Kneip metodo stanja v vodi razkisamo noge. Po osvežitvi se lačni kot volkovi odpeljemo na zaslužen sladoled v Tolmin. Tomaž časti in že se kujejo plani za naslednjič. Vsi zadovoljni in nasmejani se poslovimo in si obljubimo, da stvar nujno ponovimo, a le ob pravem vetru. Tako nas vrh Rombona še čaka...

Srečni, da smo na vrhu Rombona ▼

Stara zarjavela jeklenica na ferati ▼
ob zadnjih metrih spusta na Čuklo

Končno Čukla in košček sence za ►
kanitim spomenikom kjer smo se
prešvicani oddahnili po 500m spustu

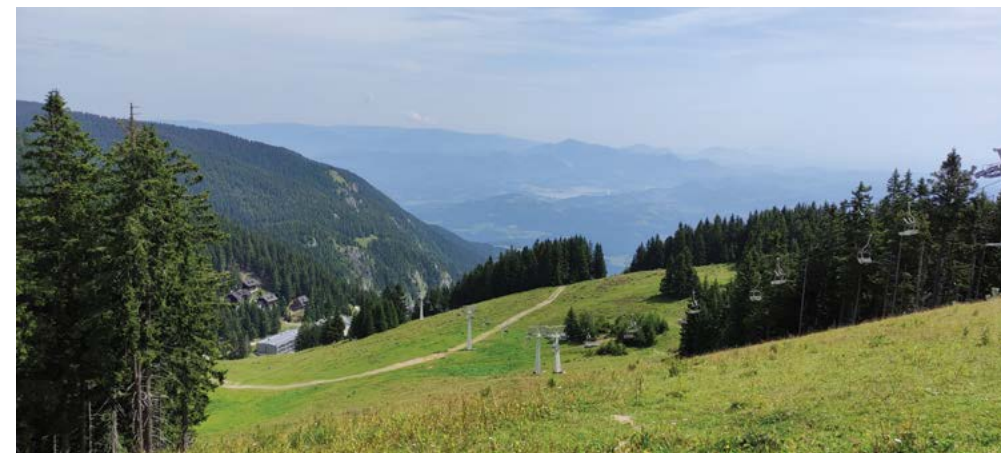


Avtor: Miha Kavčič

S KOROŠKE NAZAJ DOMOV

Je avgust, čas mojega dopusta. To je teden, ko sem v Tolminskih koncih sama. Vstanem malo čez pet zjutraj, skuham kavo, spakiram še zadnje malenkosti in že sem na poti v Kobarid.

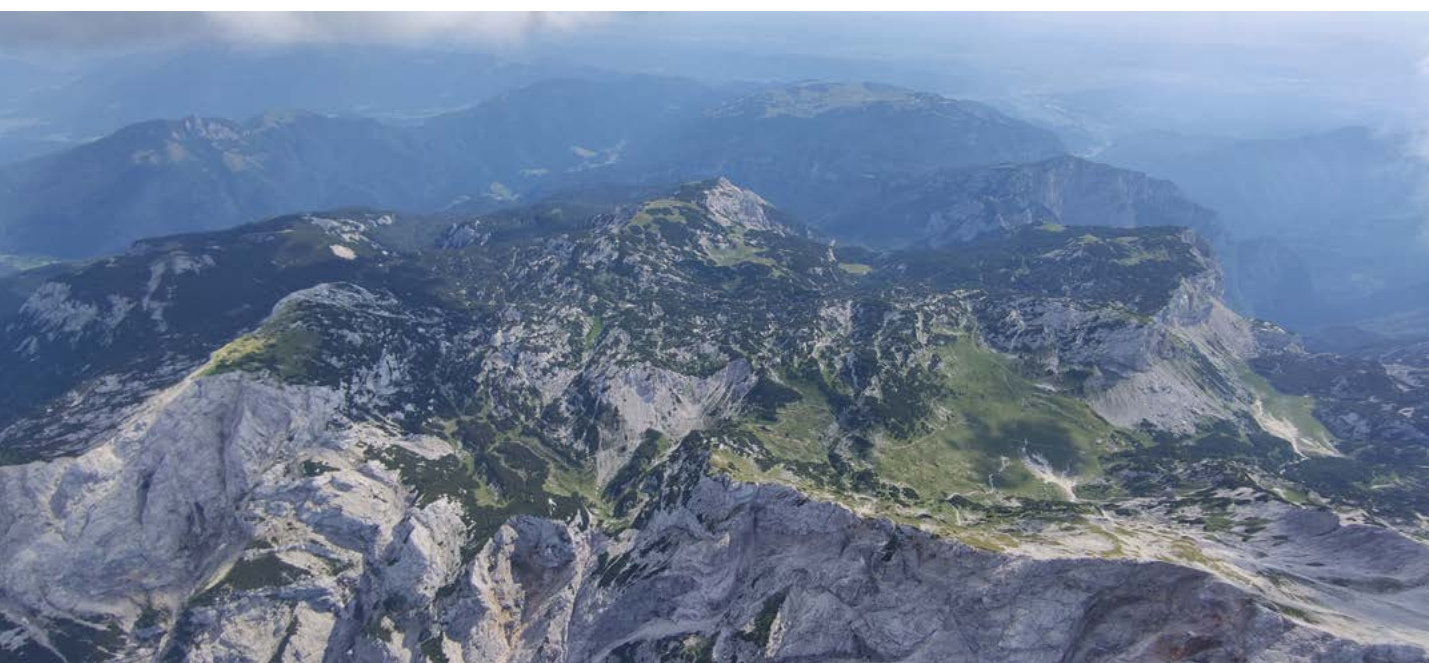
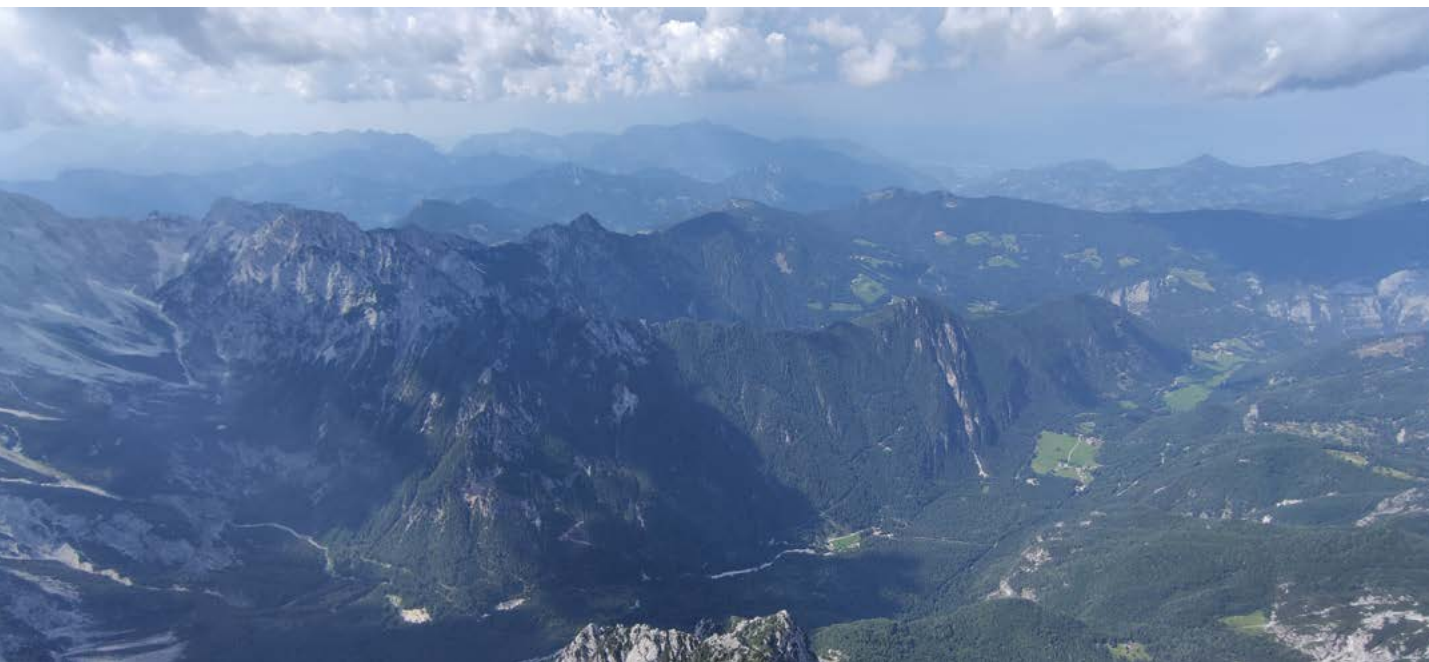
Ko sem se zbudil v Slovenj Gradcu, sem še vedno čutil zmago prejšnjega dne. Bil je lep sončen dan, vendar zelo povprečna termična napoved, bolj podrobno vremena nisem niti pogledal. Seveda sva se z Bojanom odločila it letet. Ker so bile noge še malo lene od prejšnjih dni in nahrbtnik zaradi vse opreme še vedno težak, sva se odločila oditi na Golte z gondolo. Do tja pa kar z avtom. Evo pa sem že na Štajerskem. Tudi ljubitelji hodi in leti stila moramo kdaj vse skupaj vzeti malo bolj lahkotno. Ko sva prišla na vzletišče, ni vreme nič kaj obetalo, nad nama je bila sama koprena in nobenega vetra.



Po pol ure ogledovanja razgledov in možnosti za vzlet se nama pridružijo lokalni tandemashi. Franek nama hitro razloži kje je v takem najbolj možno pobrati, ter pove, da so nekaj malega termike tam že začutili ob prejšnjem spustu. Tako se hitro pripraviva in vzletiva ob 12.40. Najprej nič, ko pa prideva na južno stran začutiva nekaj malega vzgornjika. Najprej 5 minut nulc nato pa najdeva steber, ki pelje višje. V zraku se nama pridružijo



tudi tandemi, ki pa žal niso uspeli pobrati, saj je bilo zelo šibko in preozko za manj okretne tandeme. Ko se dvigneva do višine 2000 m ni šlo več višje in potrebno se je bilo premakniti. Bojan se odloči proti Smrekovcu saj proti Avstriji zgleda manj koprene, jaz le sledim. Po preskoku je seveda Bojan 100 m višje, termika pa zelo blaga. Tako ves čas borbam in borbam. Oba komaj pobereva, saj veter v vsaki dolini piha drugače. Ko se dvigneva do kamor gre, Bojan potegne proti Raduhi. Jaz takrat tudi približno nisem več vedel kje sem in kam točno greva, saj teh krajev žal še nisem poznal. Sem le pazil, da imam čim boljšo višino in da ne zaostajam. Kajti vsak preskok sem začel 100 m nižje od Bojana. Klasa padala se pač nekje mora poznati. Po dobri uri letenja prideva do Raduhe in Bojan pristane na vrhu. Jaz se nekoliko lovim, ker želim lepo pristati. Zgoraj pa ali me dviguje, če sem malo previsok pri doletu, ali spušča do 200 m nižje, če sem prenizek za le en meter. Po 10 minutah vseeno uspem lepo pristati. Na vrhu vlada neko čudno brezvetrno zatišje. Lepi razgledi, še vedno koprena proti Štajerski in prekrasni kumulusi v Avstriji in nekaj malega tudi proti Grintovcu. Zmeniva se, da greva proti grebenu med Logarko dolino in Robanovem kotu, tam pobereva nato pa mimo Ojstrice proti Kamniškemu sedlu in tam pristaneva za kosilo.



◀ Bojan in pogled proti Grintovcu

▶ Logarska dolina

▶ Planina Korošica in Velka v ozadju

Štartava na južno stran z dolgim tekom, morda je pihalo malo s severa ali pa le brezvetrje. Najprej izgubiva kakih 100 m višine, nato pa odlično pobereva na višino dneva 2500 metrov nad morjem. S te višine nama ni težko oditi naprej proti Robanovem kotu. Seveda tudi tam takoj pobereva in tu gre presenetljivo še višje, čisto do konca na 2895 m in morda se inštrument še zlaže za kak meter več. Tudi višina baz se prestavi na to višino in med meglicami se premikava brez truda z ohranjanjem višine mimo vseh prekrasnih vrhov od Ojstrice pa do Planjave. Tu sva seveda tako visoko in s takim razgledom, da nikomur tudi na pamet ne pade pristanek 1000 m nižje na Kamniškem sedlu. Tako višino zbijeja le toliko, da lepo en za drugim pristaneva na Brani. Še ta se mi je v tistih trenutkih zdela nizka kot še nikoli. Ima pa izredno lepo pristajalno mesto na vrhu. Skupaj se veseliva kako lep let je bil to in kako lepo naju je presenetilo vreme. Daleč v Avstriji so se ta čas naredili že ogromni kumulunimbusi in videlo se je, da so namenjeni proti Slo-

veniji. Tudi nad Kamniškimi gorami se je začejalo temnit in vzgornik je popustil. Potrebno je bilo pobegniti. Tako sva lahko uživala na vrhu le dobrih 20 minut.



▲ Brana in Bojan

Tu se posloviva, z mislimi na prekrasne zadnje dni. Oba sva imela namen iti proti domu. Tako sem se jaz odpravil navzdol proti Kamniku, Bojan pa proti Logarski dolini. Po vzletu dolgo samo curiva in Bojana hitro izgubim. Kasneje sem izvedel, da je za Ojstrico le pobral po severni strani in še pred nevihto pobegnil k koči pod Raduho. Jaz pa najprej proti Planjavi, a ko tam ni nič delalo, hitro proti Veliki Planini kjer le ujamem prva dviganja. Ta so bila zopet šibka in izredno zahodno zanešena. Od Vel'ke direktno v veter proti Kamniškemu vrhu, kjer dobim še zadnje nujne popravke višine in hitro mimo Ambružarja zborim proti štartu na Ambrožu. Tu malo v igri in pogledu na tandeme še popravim višino nato pa le hitro pobegnem proti domačem pristanku v Cerkljah. Čeprav pod Krvavcem še ni bilo čutiti nevihte sem vedel, da zadaj prihaja, ter da je ne želim srečati, tudi če bo šla le mimo. Ob pol petih pristanem in sem srečen, da sem varno doma z prekrasnimi spomini na 4 dnevno potovanje po Sloveniji. Za mano pristanejo še tandemi, ki so štartali iz poseke na Ambrožu. Presenečeno ugotovim, da so med njimi tudi fantje, s katerimi smo skupaj štartali na Golteh. Franek mi razloži, da so po tistem letu morali pobegniti pred nevihto in so šli odpeljati še dve rundi na Ambroža.

reševalna padala Fgplus	  		KIMFLY <i>paragliders</i>	  
  	Vgradnja REŠEVALNIH PADAL v letalni sedež. Pregled in prelaganje REŠEVALNIH PADAL.			
	Pooblaščen servis za redne tehnične preglede jadrlnih padal. Tehnične preglede opravljamo po enotnem evropskem programu in priporočilih proizvajalcev.			
Popravila jadrlnih padal in opreme		M: +386 41 677 595 E: info@kimfly.si		
		www.kimfly.si		



Zapis pripravil: Janez Križnar

POGLED NAZAJ IKAR, LETO 1997, APRIL

Človek tu in tam doživi kaj tako izjemnega, da se čuti poklicanega prigodo razodeti tudi drugim. Eni za to izberejo klubsko tovarišijo, drugi forum, tretji pa glasilo prostih letalcev. Navadnim smrtnikom, brez letalskih izkušenj, tako ali tako nima smisla razlagati vsega, kar nas pri epohalnih dogodivščinah spremlja. S strani takšnih smo namreč že vsi jadrlni padalci kdaj doživeli vprašanje: »In kaj storiš, če se ti padalo ne odpre?«

(Moj odgovor je preprost: »Prvič, zavisi s kakšne višine si skočil. In drugič, pomembno je, kaj je pod teboj. Meni se, na primer, že dvakrat ni odprlo. Vendar sem imel obakrat srečo, da sem odskočil nizko in da je bil spodaj košat bukov gozd.« Vmes pa ne pozabim parkrat trznit z glavo in ob slovesu hliniti zmerno šepanje.)

V pomladni izdaji Ikarja, davnega leta 1997, je eno takšnih odisejad začinjeno opisal **Klemen Kobal**. Starejši jadrlni padalci se ga spomnijo še kot reprezentanta v preletih in alpinista, ki je na odprave odhajal tudi z jadrlnim padalom.

"ILLIMANI (ili žiulene)

Vsega naveličan, neprespan in zbit, sem stal za šankom in popival pivo. V meni je zadnji mesec rasla neka napetost, ki je postajala iz dneva v dan večja, sam pa si tega nika-kor nisem znal razložiti.

V trenutku, ko sem se odločil, da na odpravo vendarle

grem, je le ta v hipu padla.

»Aha... to je to,« sem si dejal, naslonil glavo na šank in mirno zaspal.

Akcija je nato potekala peklensko hitro. V zraku je bilo zato vseskozi čutiti rahel vonj po žveplu. Najbolj so se izkazali Svoletovi "Zračni sistemi", ki so mi v zadnjem trenutku pripravili Graffity extra light. Že na prvi preizkušnji je presegel vse meje. Po štirih neuspešnih startih, mi je petič mojstrsko uspelo, s čimer sem dokazal, da stvar zares obvladam, kar je bistveno za potrebno sigurnost in samozavest na vsakem šesttisočaku. Res pa je, da se od tal niti odlepil nisem, zakaj pa sem izvedel šele doma, ko so mi povedali, da je prav danes pri nas na obisku Sveti oče in je za dva dni celotni teritorij Slovenije "grounded".

Ker sem zadnje dni pred odhodom delal danonočno (od-dajo z zagovorom sem imel dve uri pred odhodom), sem pot iz Kranja preko Trsta, Rima, Caracasa in Lime, eno-stavno prespal.

Prebudil sem se v Cuscu, pa še to le zaradi rahlega po-manjkanja kisika, ki je bušnilo vame takojci, ko sem sto-pil iz letala.

Že naslednji dan smo šli na ekspresni ogled inkovskih umetnij, dan za tem do Machu Piccha in še dan kasneje na "šnel kurs" preko štirih cca. 5000 m visokih sedel okrog Asongatheja, imenovan tudi "Lama trek".

Ko smo obdelali okolico Cusca, pa hajd čez Titicaco v "la kva že"... aja, v La Paz (Bolivija). To mesto je nastalo, ko je

neki Pisaro v Altiplano navrtal 600 m globoko luknjo...

Za aklimatizacijo smo udarili na 6088 m visoki Huayana Potosi. Po vzponu smo se raztepli v manjših skupinah v džunglo, Čile, Arequipo ipd. Sam sem se z dvema "čukcema" odločil za cilj, kateri je bil vzrok mojega padca napetosti – skoraj 6500 m visoki vršac nad La Pazom – Illimani!

Za pot smo bili dogovorjeni s štirimi Kanadčani, pa so le ti zboleli in tako smo odšli kar sami. Najprej štiri ure poskočnega Dodge-iranja po prepadnih cestah, nato pa peš z arierosi in konji. Do večera smo dosegli bazni tabor, kjer sploh ni bilo nobene gneče, nasprotno, bilo ni nikogar. Glede na dogajanja prejšnjih dni, smo bili sicer krasno aklimatizirani, kar pa ni veliko pomagalo, saj smo bili tudi super prekurjeni. Ko sem pred nočjo primerjal predvideno težo nahrbtnika z višino hriba, sem zavohal neuspeh. (Šele potlej se je izka-zalo, da je baš tedaj nekdo od nas prav postano dahnil.)

Sredi dopoldneva smo odrinili na goro in, da ne bi dolgovezil, pozno popoldan dosegli zadnje mesto za bivač – 5500 m visoki »Nido del Condor«. Tu smo hitropotezno postavili šotorček, nakuhal čaja, juhe in še nekaj iz "Cu-isine française", pa sem pozabil ime. Ko smo za posledek poklicali še "halo pico", smo zaspali, ker dečkota enostavno ni bilo od nikoder.

Še k sreči, saj smo vstali že sredi noči, kajti ledena strmina pred nami nam ni pustila spati. Nahrbtnik z vso opremo me je tlačil k tlom, ko so v strmal zahrustale dereze. Sapa mi je začela uhajati, zato sem jo pričel loviti. Največkrat uspešno. Pri tem mi je zelo pomagal pulz, ki je vseskozi mirno divjal. Za to sem mu bil zelo hvaležen. Čez nekaj časa pa se je s skrbno zvitim padalom v nahrbtniku začelo dogajati nekaj zelo čudnega. Iz minute v minuto je postajal vse težji in težji... "Pa kva se je spet ta Svolet mislu za en material?"

Po šestih urah teme, sence, mraza in prepadnih ledenih vesin, se, še vedno navezani, dodobra izdelani, priključimo na greben in... na Sonce! Še uro kal-varije po grebenu, pa hriba zmanjka. Oslinim prst – rahel vetrič iz vzhoda... oster analitični pogled – edino možno startno mesto proti vzhodu... torej proti džungli. Kombinacija – super... pri tem, da je bazni tabor na zahodni strani gore, kar pomeni – po startu zavoj okrog ogromnega masiva gore in na zahod.

Pri pripravi padala, se mi pulz in sapa, iz ne vem katerega razloga, še malo povečata. Po vsej verjetnosti zaradi tega, ker sem ob pogledu navzdol, proti 5 km oddaljeni džungli, ugotovil, da za kakršnekoli popravke ne bo ne časa, ne drugega poskusa!

Pripravljen sem... samo energično... ruknem... dereze zakopljejo. Pok kupole spravi globoko spodaj v džungli v dir trop opic in dva pasovca. Le osamljeni tapir spi naprej. To ga je kasneje drago stalo, saj je pok med drugimi prebudil tudi hudo tečnega in nekoliko podhranjenega jaguarja.

Ves zadovoljen zabingljam v gurtinah in, neverjetno, po šestih letih spet en posrečen vzlet s takšne višočine. Jadram... v ostrem zavoju okrog ledenega masiva prestrašim eskadriljo svedrajočih kondorjev, ki jadrno zbežijo v za to pripravljene votline sredi ledenih pobočjih.

Ostanem sam... svoboden ptič sredi Cordiliere Real. Kamorkoli pogledam, vse je globoko spodaj. Altiplano, luknja, imenovana La Paz, v daljavah meglic Titi-caca, na oni strani gore pa se brezmejna džungla preko Braziliije razteza prav do Atlantika.

Svoletov pidalček se obnaša izvrstno. Sploh ne čutim več njegove teže. Še več, ko doseževa višino okrog 6000 m, sploh noče več dol. Nekaj časa preizkušam njegovo okretnost, nato pa mi pade na misel – greva v 80 km oddaljeni La Paz. Pa ne za dolgo. Ostre gurtne se mi počasi zarežejo v stegna – doooooool – ali pa mi bo od-padlo podvoze!

Čez petnajst minut mrzlično iščem stebre za sestop. Najdem jih, kje drugje, kot nad nekoliko podhlajenim ledenikom. Bližam se platoju izhodi-šča. Na ploščadi baznega tabora zija trop firbcev, preoblečenih v lame in alpake. Izjemi sta bili le dva Avstral-ca, ki sta se napravila Francoza in se v naglici nista uspela preobleči.

Prizemljitev na še vedno redkih 4000 m, s tako majhno a okretno napravi-co, je nekoliko trda, vendar odrešujoča. Občutki blaženosti so po takih dozah adrenalinka že na meji. Pa ja nisem predoziral? Za umiritev imam na voljo še pet ur nirvane, saj med-i-tiram do noči.

S sončnim zahodom me mraz delno spravi iz blaženosti, tako da pospra-vim padalo in opremo, postavim šo-tor ter se spravim spat. Jedli bomo jutri, ko se vrneta pešaka.

Ko se čez dva dni vrnemo v La Paz, kupimo karte za Arico (Čile), malico (šest buteljč čilenca in eno kilo sira) in zvečer s škaflo, ki ji tu rečejo avto-bus, odpeketa novim dogodivšči-nam naproti.

Takih izletov si še želimo.

Opomba:
Polet z Illimanija (6439 m) je bil opravljen 13. 6. 1996, s padalom Graffity - Air systems, specialne izvedbe za visokogor-je, ki se je vsestransko izvrstno obneslo. Posebna zahvala samemu gospodu direktorju To-netu Svoljšaku za sponzoriranje in uspešno sodelovanje."



SESTAVIL: JAKOB KOVAC	SASO RAZDRIH			OČE, ATA (BELO- KRANJ- SKOI)	NAPA- DANJE	PRESTOL- NICA ASIRSKE- GA KRA- LJESTVA
	JEČANJE, GLAS PRI STOKANJU					
FEBRUAR						
TEČI S PRESLEDKI						
PREBI- VALEC OTOKA						
GIBI NOG PRI HOJI, TEKU, PLESÚ						
VRŠILEC DOLŽNOSTI				RIMSKA 4 KOSARKAR V NBA, NE- KOČ V KK OLIMPIJA		
PLOŠČA ZA MEHANI- ČNO RAČUNANJE PRI STARIH GRKIH						
AFRIŠKO DREVO IN VRSTA LESA						
PIVO PO ITALI- JANSKO						ŠVICAR- SKA REKA AARE
BAJE [NIZ, POGOV.]						
		16. IN 21. ČRKA	GLAVNI ŠTEVNIK			
			ROK OBID			
	KARTUŠA ZA LASER- SKI TIS- KALNIK					

POMOČ NINIVE: babilonsko mesto ANEGRE: afriški les GREEN: košarkar Danny

Foto: Aljaž Mali

K-LIGHT 2 EN/LTF B

Lahka samozavest

V nizkem B razredu je najbolj pomembna visoka samozavest pilota. Zaupanje v krilo samo po sebi nudi lažje raziskovanje, omogoča učenje novih trikov in osvajanje znanj, ki so nujna na dolgi poti osebne rasti v boljšega pilota.

Narejen iz lahkega Pocher 27 "Double Coated", K-light 2 predstavlja najboljši kompromis za hike & fly dogodivščine, začinjene z XC poleti.

XS velikost ima samo 3.4 kg. Opremljen je s stanaradnimi nosilnimi trakovi, kar pomeni lažjo pripravo na sam polet. Hkrati pa imajo nosilni trakovi tudi BC sistem, ki pomaga pri aktivnem letenju.

V kolikor se odločite za testni polet, nas lahko pokličete na telefon 08 200 43 52 vsak delavnik od 7h do 15h ali pa nam pošljete povpraševanje po elektronski pošti na info@777gliders.com.

Veseli bomo vašega klica!



K-LIGHT2