

IKAD

INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE

ITAHIA

april 2023



Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije



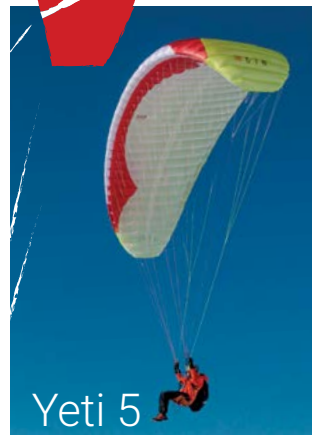
Dream. Touch. Believe.

Novi lahki materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.



GIN

Jadralna padala



Yeti 5

Vsestransko padalo za turno letenje, jadranje in sproščene prelete.



Atlas 2

Zaupanja vredno rekreativno padalo s potencialom za dolge prelete.



Camino

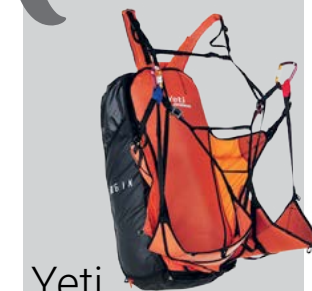
Lahko padalo z velikimi preletaškimi apetiti.



Yeti tandem 3

Za letalne dogodivščine v dobri družbi.

Sedeži



Yeti

Convertible 2

Ultralahki obrnljivi sedež/nahrbtnik.



Verso 3

Udobje, varnost in priročnost v kompaktnem ter lahkem paketu.



Genie Lite 3

Lahki zaprti sedež za brezkompromisno udobje na dolgih preletih.



Safari

Ujemajoča sedeža za pilota in potnika v tandemu.

Velika izbira opreme



Yeti UL

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



ogrevane

Rokavice

Dobra izbira rokavic za prosto letenje. Tudi z ogrevanjem.



Kompresijska concertina

Lahka vreča za hitro, preprosto in kompaktno pakiranje.



Hitri nahrbtnik

Hitro zlaganje in enostavno prenašanje.

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

stenar.si

040 153 490 (Gašper Prevc)

KAZALO

IKAR | april 2023

ZVEZA ZA PROSTO LETENJE SLOVENIJE

3



SKUPŠČINA EHPU

Avtor: Bojan Žižmond

16



DOMNU SLANI V SLOVO

Avtor: Janez Križnar

18



PGAEC KOBARID OPEN

Avtor: Klavdij Rakušček

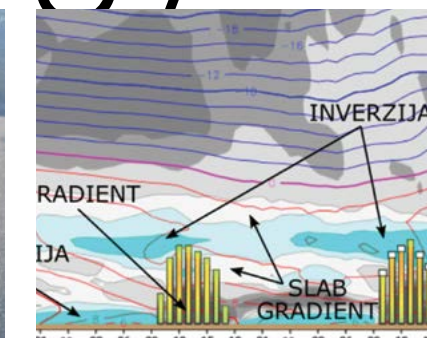
28



INTERVJU: ROK LOTRIČ

Avtor: Gašper Prevc

37



KAJ JE ŽE TO GRADIENT?

Avtor: Sašo Slabajna

39



LETENJE PO DALJŠI PREKINITVI

Avtor: Phil Clark
Prevod: Domen Višnar

47



VOL BIVY SKOZI SPITI DOLINO

Avtor: Jernej Marčič

58



ZELENE DOGODIVŠČINE

Avtorica: Tadeja Mikelj

IKAR, INTERNO GLASILO
ZA JADRALNE PADALCE IN
ZMAJARJE, april 2023
Odgovorna urednica: Mojca Pišek
Oblikovanje: Tina Červan
Izdajatelj: ZPLS - Zveza za prosto
letenje Slovenije
Avtor fotografije na naslovnici:
Jernej Rozenberger
Tisk: Tiskarna GRAFIKA
SOČA, d.o.o.
Naklada: 1220 izvodov

KAZALO

Avtorica: Mojca Pišek

UVODNA BESEDA

Pred vrati je nova sezona. V tem času večkrat opazimo porast števil nezgod. Zima nas verjetno malo poleni, kondicija nam pade, cilji pa ob prebiranju padalskih člankov in analiziranju dolgih preletov postajajo večji in večji. Dobro je, da se pred prvimi poleti v sezoni umirimo v glavi in da pred tem dobro preverimo svojo opremo. Zelo pomembna je priprava na vzletišču in vrhunski piloti so poznani ravno po tem, da imajo pred poletom svoj poseben način priprave opreme, ki ga dejansko spremenijo v neke vrste ritual, kar sploh ni napačno. Ko smo na štartu in po dolgem času spet kramljamo s starimi padalskimi znanci, smo to pač mi, ko pa začnemo pripravljati opremo, pa je pravilno, da ostanejo druge stvari za nami in se posvetimo samo pripravi padala in sedeža. Ogromno nesreč se zgodi ravno zaradi površne priprave opreme in to že v fazi poleta. Pogosto so temu razlog zapletene vrvice, vozli, izpadla rezerva na vzletišču, obračanje pilota v nepravo smer, nepravilno ali nepopolno vpenjanje in še bi lahko naštevale. Zato je res pomembno, da se na vzletišču umirimo in izvedemo pet kontrolnih točk ter si mogoče dodamo še kak svoj poseben ritual.

Druga stvar, ki je pri letenju zelo pomembna pa je aktivno letenje. Zima ni radodarna s termiko in le ta je šibka, ko pa na vrata potrk

pomlad, pa se kar naenkrat spet srečamo z močnimi termičnimi dviganci. Zato je v pomladanskem času res zelo pomembno, da padalo letimo aktivno in še pred tem, da sploh izberemo padalo, ki ustreza nivoju našega znanja. Včasih je celo pametno, da na vzletišču malo počakamo in odletim kasneje. Še ena pomembna stvar pri letenju je vsekakor pilotova samoocena in tudi samokontrola in le ta je ključ do varnega in dolgega letenja in predvsem ključ do letenja, ki bo pilotu prineslo v zraku obilo užitkov. Letenje ni tekma z drugimi. Letenje ni primerjanje z drugimi. Letenje je individualen šport, ki ga kreirajo naše misli in naši možgani. Mi smo tisti, ki poskrbimo za stopnjo užitka v zraku in bolj kot kjerkoli drugje smo v zraku zares sami s seboj in s svojimi mislimi, zato je še toliko bolj pomembno, da so te pozitivne in da realno ocenimo sami sebe, brez nekih olepšav in presežkov. Nima smisla, da se pretvarjamo pred samimi seboj, ker tam zgoraj smo zares sami.

Če se vrnem k aktivnemu letenju, pomanjkanje le tega pogosto privede do stranskih ali frontalnih zapiranj, kar pa posledično pripelje do izgube kontrole nad padalom. Tega pa si ne želimo. Zato je zares pomembno, da padalo aktivno letimo, da smo v prvih fazah letenja, ko smo blizu tal zares previdni in da se na take situacije že prej pripravimo s pomočjo tečajev ekstremnih postopkov. Zavedati se moramo, da je v situacijah, ko smo nizki pomembno, da pravi čas izvržemo rezervo.

Nekaj nesreč se zgodi tudi zaradi srečevanj v zraku, vendar je teh majn. Vsekakor ne gre pozabiti na pravila srečevanja v zraku. Tudi v stebrih moramo upoštevati pravila, saj le tako lahko letimo varno z drugimi.

Uspešno smo poleteli, v zraku dobro lovili padalo, suvereno vrteli stebre z drugimi sopiloti, sedaj pa nas čaka še pristanek. Le tega moramo dobro oceniti in se še na varni višini prepričati, da nas na njem ne čakajo kakšne manjše ovire ali prepreke. Pogost razlog za nezgode ob pristajanju so ravno napačna ocena pristanka, turbulence pri tleh in napačna ocena vetra. Tudi pristajanje na vzletišču je večkrat lahko zelo nevarno in včasih je bolje pristati v dolini ter se peš sprehoditi do avta. S tem poskrbimo še za fizično kondicijo in telo nam bo hvaležno. Po poti navzgor pa bo duša pela ob podoživljanju dobrega letalnega dneva.

Naj vam pomlad prinese obilo užitkov, tako na tleh kot v zraku. Naj bodo vaše prigode lepe, takšne ki se jih z veseljem spominjamo. O njih ne pozabite predebatirati s prijatelji. Še bolj pa bom vesela, če jih boste delite z nami. V uredništvu Ikarja bomo veseli vaših člankov, fotografij ali strokovnih prevodov.

Uživajte na sončku in se vidimo v zraku!



Avtor: Bojan Žižmond

SKUPŠČINA EHPU

ANGLIJA, LAKE DISTRICT

Pozdravljeni,

Za nami je skupščina EHPU, ki jo je letos organizirala BHPA. Tipično deževno in oblačno vreme nas je spremljalo vse dni v čudovitem hotelu ob jezeru Windermere. Lake District je eden od narodnih parkov v Angliji, kjer se tudi čudovito leti, žal ne tokrat. Verjamem, da bi bilo v sončnem vremenu čudovito. Na skupščini smo, razen klasičnih finančnih planov in ostalih obveznih delov skupščine, razpravljali tudi o bolj pomembnih stvareh:

Sprememba poimenovanja klas padal

Večina zvez se strinja, da je dosedanje poimenovanje zavajajoče, saj je višja EN - B klasa samostojna klasa in nima nikakršne povezave z EN - B klaso. Z veliko večino je bila izglasovana sprememba. Vsaka nacionalna zveza lahko poda svoj predlog novega poimenovanja. Predloge lahko pošljete meni osebno na e-mail.

Predlagan je bil nov član upravnega odbora EAS

Izvolili smo Rodolfa Sacanija, predstavnika italijanske zveze FIVL. Sedaj čakamo samo še na skupščino EAS, ki to potrdi. Tako bomo tudi mi imeli neposrednega predstavnika v EAS. To je pomembna pridobitev za proste letalce, za katero sem lobiral od leta 2019, ko sem bil v Lisboni na skupščini EAS. Zakaj je to pomembno? V bližnji prihodnosti lahko pričakujemo vsi vse večje omejitve prostega letenja, če nismo v upravnem odboru EAS pomeni, da nas ni. Naše zahteve pa so odrinjene nekam v kot, seveda kot manj pomembne, saj smo v očeh prave aviacije

"ne bodi ga treba (plankton)".

Zračni prostor U-space, prostor za brezpilotne letalnike

To pripravlja Francija, katera namerava na OI naslednje leto prvič vzpostaviti tako linijo. Na EASA evropski varnostni agenciji pripravljajo EU uredbo. V grobem bo brezpilotni letalnik peljal ljudi iz točke A na točko B. Organizator prevoza bo moral zagotoviti vso ustrezno varnost ter zakupiti zračni prostor. Kakšne razprave se o tej temi razvijajo sploh ni za omenjati, kako bodo mestne občine služile na račun prodaje zračnega prostora itd ...

Visoko občutljiva območja

Le-ta se že uvajajo v Franciji pod imenom HSM (zone de sensibilité majeure). Naravovarstveniki v narodnih parkih zahtevajo prepoved preletov preko takih območij. Eno prvih takih je v Ardenih (na slikah spodaj: območje označeno z rumeno piko). Več informacij pa lahko pridobite na sledeči spletni strani: <http://www.pap08.eu/Pelerin.htm>



Zelo zanimiva tema **spodbujanja in povezovanja prostega letenja** je bila predstavljena s strani Švicarske zveze. Ker imajo tudi oni velik problem prostega letenja, so s precejšnjim vložkom, finančnim seveda, predstavili izvedbo organizacije okroglih miz in diskusij na zelo visoki ravni. Povabili so vse vpletenne, vojaščino, civilno letalstvo, naravovarstvenike in lokalno skupnost, torej vse akterje, ki so uporabniki zračnega prostora. Vse skupaj so organizirali z novinarji, mediji ter profesionalnimi povezovalci, v upanju, da bodo v prihodnje imeli manj težav. Ali se jim bodo lažje ognili, nam bodo naslednje leto tudi poročali.

Po zaključku glavnega dela je predsedovanje EHPU-ja prevzela naša sosedna Avstrija z gospodom Ewaldom Kaltenhoferjem na čelu. Mnogi ga poznamo, saj je Ewald bil večkrat pri nas, pa tudi sorodnike ima na Krasu. V naslednjem letu bo skupščina tako potekala na Dunaju.

Lep pozdrav in veliko lepega in varnega letenja v prihajajoči pomladi!



VABILO NA SKUPŠČINO ZPLS

S poštovani,

V skladu s statutom ZPLS vas vabimo na skupščino, ki bo v četrtek 30. 3. 2023 ob 18.00 v zgornjih prostorih picerije

Avtor: Peter Kocjan

ZAKLJUČNA PRIREDITEV 2022

Pa je le uspela zaključna prireditev v prvotno planiranem terminu dne 26. 11. 2022.

Prireditve se je zaradi močnega povečanja stroškov in zasedenosti dvorane v Novi Gorici preselila v drugo dvorano in sicer v kulturni dom Bukovica, Renče-Vogarsko. Z zmanjšanjem stroškov dvorane smo lahko tudi izboljšali ponudbo pogostitve med in po prireditvi. Zmanjšali smo tudi količino predavateljev in s tem omogočili boljšo kakovost le teh ter več časa namenili za druženje. Najlepša hvala tudi Letalski zvezi Slovenije, ki je s finančno pomočjo pomagala pri prireditvi.

Pod Jenkovo lipo v Gradu pri Cerkljah.

Dnevni red:

1. Otvoritev skupščine
2. Letno poročilo predsednika s programom dela 2022 ter 2023
3. Poročilo nadzornega odbora
4. Finančno poročilo za 2022 ter plan za 2023
5. Razno

V primeru, da se skupščine društvo ne bo udeležilo prosimo, da pooblastite drugo društvo katero vas bo zastopalo. Predsedniki društev naj to uredijo tudi v primeru, da pošljejo svoje namestnike. To lahko uredite na e-mail naše tajnice najkasneje do 29. 3. 2023 na brigita.jarc@ejglej-naprej.com.

Lepo vabljeni.

Za UO ZPLS
Bojan Žižmond



Sklepno dejanje je bila podelitev priznanj najboljšim v sezoni 2022.

Že v prejšnji številki Ikarja smo objavili rezultate Zelenega izziva za leto 2022, rezultate ZPLS OLC 2022 za jadralne padalce in za jadralne zmajarje ter rezultate državnega prvenstva v prostih preletih (XC-liga) 2022.

Tokrat objavljamo še rezultate lige v preletih z jadralnimi padali za leto 2022 in uvrstitev najboljših treh v natančnem pristajanju z jadralnimi padali za leto 2022.

Podelitev lige v preletih z jadralnimi padali 2022

EN B razred

1. Matej JARM
2. Jernej FIDLER
3. Veronika ŠTAMPFL

EN C razred

1. Blaž KEŠNAR
2. Rok LORGER
3. Marko KEJŽAR

EN D razred

1. Dušan DURKOVIČ
2. Luka FABČIČ
3. Damjan ČRETNIK

Ženska razvrstitev

1. Veronika ŠTAMPFL
2. Urša ROJEC

Skupna razvrstitev

1. Jurij VIDIC
2. Jože MOLEK
3. Dušan OROŽ

Ekipna razvrstitev

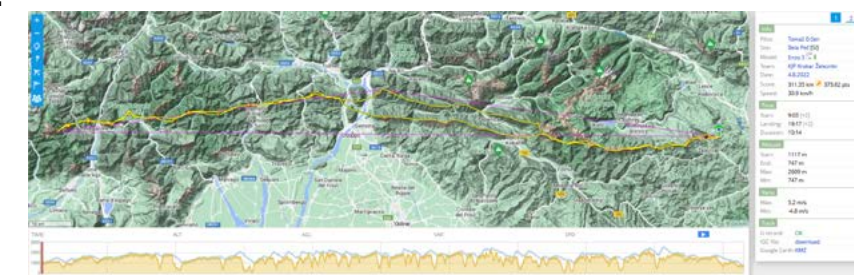
1. Klub letalcev Vrhnika
2. Metulj Rimske Toplice
3. Polet Nova Gorica

Uvrstitve najboljših treh - v natančnem pristajanju z jadralnimi padali za leto 2022

1. Matjaž SLUGA
2. Jaka GORENC
3. Matjaž FERARIČ

Najboljši prelet leta 2022

Tomaž ERŽEN
311 km trikotnik
Bela peč, 4. 8. 2022



Priznanje za najdaljšo serijo zaporednih letov

**Več kot 800 zaporednih dni je
dobil Frenk LOKOVŠEK.**

ZAVAROVANJE

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, Mol-

dova, 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.





3. TRADICIONALNI IKARJEV FOTO NATEČAJ ZA "IKARJEVO FOTKO LETA 2023"

Pravila

- 1. Tema je poljubna (to pomeni, da izberi in pošlji fotografije, za katere meniš, da so tvoje najboljše) z malenkostno omejitvijo: na vsaki fotki se mora videti vsaj košček krila jadralnega padala ali zmaja, selfiji ne veljajo.
- 2. Vsak lahko pošlje največ 3 (tri) fotografije, seveda lahko tudi samo eno. Lahko vsako posebej, ali vse naenkrat. Kadarkoli v času trajanja natečaja.
- 3. Tri najboljše fotografije bodo objavljene v Ikarju v rubriki nagrajencev fotonatečaja. Nagrajene bodo s praktičnimi nagradami. Fotografom pripadata seveda tudi večna čast in slava. Nagrade bodo podeljene, če bo na natečaj prispelo vsaj 30 fotografij.
- 4. Avtor dovoli objavo fotografij v reviji Ikar tudi kar tako za polepšanje revije izven konteksta foto natečaja, kar je eden izmed razlogov, da organiziramo fotonatečaj. Avtor bo naveden.
- 5. Pošiljatelj fotografij zagotavlja, da je njihov avtor.

- 6. Če bomo ugotovili, da kdo krši pravila, bodo vse njegove fotografije izločene.
- 7. Žirija sestavljena iz treh članov (urednica Ikarja Mojca Pišek, fotograf Matevž Gradišek in še povabljen-a član-ica) bo izbrala najboljše tri fotografije. Odločitev bo dokončna, pritožbe ne bodo mogoče.
- Izbor bo potekal po že ustaljenem principu:

Vsak član žirije bo samostojno in anonimno izbral najboljših 5 fotografij in jim dodelili točke za mesta. 1. mesto ena točka, 2. mesto dve točki, itd. do 5. mesta. Vse druge fotke bodo dobile 6 točk. Fotka z najmanjšim seštevkom točk bo zmagovalna, in tako naprej. V primeru delitve števila točk, bo odločalo število boljših mest, če si bosta dve fotografiji mesto še vedno delili, bo moje mnenje štel manj od drugih dveh zaradi čim večje objektivnosti, ker urejam vse fotografije in nekatere sodelujoče osebno poznam, saj mi bo nehote kakšna kombinacija fotografije in njene avtorja ali avtorice ostala v spominu.
- 8. Fotografije naj bodo realistične, obdelane zmerno, brez podpisov ali drugih „watermark-ov“.
- 9. Velikost fotografije naj bo vsaj 2500px po daljši stranici (to zmore vsak tudi kar nekaj let star fotoaparati ali telefon), format obvezno .jpg.
- 10. Fotografije, ki ne bodo ustrezale tehnični specifikaciji (točka 9.) bodo brez milosti izločene, tokrat je že čas, da smo strogi, pa tudi zmanjšali smo zahteve na minimum.
- 11. Zaželeno je, da fotografije naložiš kamor hočeš, na e-poštni naslov ikar@bigopensky.com pošlješ

- samo povezavo do njih. Če je to zate res prezahtevno, lahko fotografije pošlješ tudi neposredno na e-poštni naslov.
- 12. Zadnji dan za sodelovanje v natečaju je 14. 9. 2023. To je dan, ko se zaključi tudi OLC sezona.
- 13. Brez skrbi, vsi, ki kakorkoli sodelujemo pri organizaciji fotonatečaja, seveda ne bomo sodelovali v natečaju, čeprav bi si zaradi lepih nagrad to zelo želeli.

Sponzorji:

"ŠVIC MAJČKA" Flow		1x NOČITEV Z ZAJTRKOM 1x PREVOZ NA KOBARIŠKI STOL Jelkin Hram	
NAHRBTNIK AirDesign		DARILNI BON (40 €) Stenar	
HARMONICA Phi		LONČEK Kimfly	
NAKUPOVALNI NAHRBTNIK Niviuk		3x VZLET Z VITLOM 1x PROFESIONALNI SERVIS RAČUNALNIKA V 100€ Z DDV. (vse stroške dostav plača nagrajenec)* Intely d.o.o.	INTELY *info: vrednost nagrad ni izplačljiva, jo pa lahko dobitnik podari drugi osebi!
3X MAJICA 3X COPATI Naviter		KAPA IN BUFF Tomato Sport in BGD	
CONCERTINA BAG 777		PODKAPA IN LETNE ROKAVICE Tomato Sport in Ozone	
VETRNA VREČA SkyGuru			
3x KOLEDAR BigOpenSky			

Pripravil: Damjan Čretnik

MaxFly googles mk2

Cim Alps Max Fly so očala namenjena jadralnemu padalstvu in zmajarstvu. Z zadnjim modelom so jim še dodatno zmanjšali težo na skupno le 45 g, izboljšali vidnost in prezračevanje. Oblaki ne bodo več zabrisani in padalce boste dobro videli pred sabo – razen, če ste vodilni v skupini.

www.cimalp.fr



Akcijske kamere

Na tržišču so se pojavili novi modeli akcijskih kamer. Prosti letalci jih radi uporabljamo. Sicer včasih tudi varnostno negativno vplivajo, zato naj bo njihova uporaba tehtna in kamere naj bodo nameščene na pravilnem mestu.

Osmo action 3

Kamera ima 150° kot snemanja, filmčke dela v 120 sličic v sekundi, v kvaliteti 4K. Ohišje je vodotesno do -16 m globine, steklo pa kvalitetno Gorila na dveh touchscreen ekranih. Baterija naj bi v pripravljenosti zdržala kar 150 h. S priloženim hitrim polnilcem se zelo hitro napolni. Nov stabilizacijski sistem Rocksteady naj bi deloval fenomenalno. Ima tudi glasovno upravljanje.

www.dji.com



Gopro hero 11

HERO11 Black Creator Edition je vse-v-enem naprava za zajemanje vsebine, ki olajša vlogiranje, snemanje filmov in pretakanje v živo kot kdaj koli prej. Ta celoten sistem vključuje video profesionalne kakovosti 5,3K, z stabilizacijo videa **HyperSmooth 5.0**, izboljšan zvok, močno LED osvetlitev in 4 ure snemanja 4K z enim polnjenjem. HyperSmooth 5.0 dviguje merila za stabilizacijo in vam omogoča neverjetno gladke posnetke. Za profesionalne rezultate ni potreben kardan ali posebna programska oprema. S tehnologijo HyperSmooth 5.0 HERO11 Black **samodejno določi raven stabilizacije videa**, ki jo potrebujete, glede na vašo hitrost in gibanje za najbolj tekoče in najširše možne posnetke. Kaj še potrebujemo? Vreme, da gremo z njo v zrak!



Insta 360 X3

Insta360 one X3 je naslednica vrhunske kamere Insta360 One X2. Nova športna kamera Insta360 X3 ima večji senzor, velikosti 1/2", ter omogoča osupljive 5,7K videoposnetke, ki ohranjajo izjemne podrobnosti tudi med povečanjem – stabilni in širokokotni posnetki so tako pripravljeni na deljenje s publiko. Snemate lahko tudi v ločljivostih 4K, 3K, 1440p in 1080p, zraven videa pa lahko posnamete jasne, kakovostne fotografije z ločljivostjo do 72 milijonov slikovnih pik. Kamera Insta360 One X3 je opremljena s sprednjo in zadnjo lečo ter sprednjim večjim, 2,29", zaslonom na dotik, ki dogajanje zajame z izjemno ločljivostjo 5,7 K in kodiranjem H.265. Žepna kamera je opremljena z najmodernejšo tehnologijo stabilizacije do sedaj! FlowState vključuje izravnavo horizonta s funkcijo Horizon Lock, ki stabilizira videoposnetke SteadyCam ali 360. Insta360 X3 lahko zajema stereo zvok z zmanjšanim šumom vetra in 360° izboljšavo. Z uporabo štirih vgrajenih mikrofонов in nadgrajenega zvočnega algoritma X3 snema bolj naraven in uravnotežen zvok kot njegov predhodnik. Omogoča tudi uporabo glasovnega upravljanja 2.0, ko je kamera nameščena izven dosega na palico za selfije ali na naglavni trak. Al samodejno preoblikuje vaš posnetek v 360°, medtem ko preklapljate med različnimi načini zajemanja. Način »Me« ustvari učinek nevidne selfie palice in snema video do 1080p pri 30 in 60 fps. Učinek ustvari ekvivalent 5,7K in podpira razmerja stranic 16:9 in 9:16. Ta vmesnik z umetno inteligenco odpravlja potrebo po preoblikovanju vaših posnetkov v objavi, medtem ko zajemate kote iz zraka in perspektive tretje osebe, ne glede na konfiguracijo palice za selfije. X3 zagotavlja ultra gladek, stabiliziran posnetek, da vaši posnetki ostanejo stabilizirani zahvaljujoč 6-osnemu stabilizatorju in tehnologiji stabilizacije FlowState. 360° aktivni način HDR je posebej zasnovan za akcijske športe, kot je jadralno padalstvo. Po pristanku oziroma doma boste videli vse, kar se je dogajalo okrog vas.



Letalni inštrument AIR 3 7.3+

Vse v enem ONE RUGGED 7" ANDROID VARIO, GPS, LIVETRACKING, tablica.... in še veliko več.

AIR³ 7.3 & 7.3+ !

1000 nits screen - Octacore 2.0 Ghz - Ram/Rom: 8Gb/128 Gb - NOVO - FLARM IN FANET. Vse v Android tablici, z integriranim varoimetrom, na katerega si lahko naložite tudi NAVIGATOR-ja, prednaložen pa je program XC TRACK pro, ki je posebej popularen pri tekmovalcih.

<https://www.fly-air3.com/en/>



Niviuk

Španski Niviuk je na trg poslal nove modele za začetnike in sicer Koyot 5 in lažjo 5P različico (obojje EN A). Nov model je tudi HOOK 6 (LOW EN B), ki je izdelan v obeh različicah. Težko pričakovani ARTIK R, dvolinijec v klasi EN C, je že viden na slovenskem nebu, prihaja pa tudi novi PEAK 6 v EN D razredu, za katerega konstruktor OLIVER NEF trdi, da bo popoln in da so popravili vse napakice, ki jih je imel predhodnik.



▲ Artik R

Niviuk je v Vietnamu odprl posebno tovarno, kjer bodo proizvajali vse sedeže, nahrbtnike in drobni material in s tem skrajšali dolge čakalne dobe. Napovedujejo novi tekmovalni sedež DRIFTER 2 (enica je bila plod bratov Valič), ter lahki sedež ARROW P.



Piloti paramotorjev pa lahko v naslednjih mesecih pričakujejo R BUS 2, refleksno krilo primerno za trike.

<https://www.niviuk.com/>



▲ Arrow

Flow

Doživlja razcvet, ko je letos proizvodnjo padal preselil na Šrilanko. Na trg lansirajo posodobitev skoraj vseh modelov. Future (EN A), Freedom2 (visoki B), Spectra2 (CCC) so prišli že lansko leto in so na zalogi. Novi Cosmos2 (nizka/srednja B) je že tudi na zalogi, XCRacer2 (D klasa) je že certificiran in v proizvodnji, prihaja še tandem Panorama2 in seveda novi modeli za

motorno letenje. Zelo kmalu pa naj bi prišel tudi prvi XC sedež (udoben, enostaven in aerodinamičen).

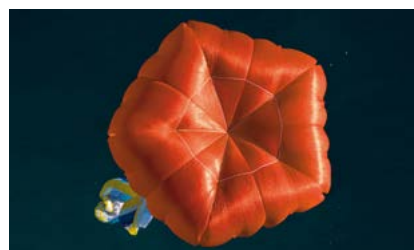
<https://www.flowparagliders.com.au/>



Nova

Po izredno uspešnem Mentorju7 Light, so pri Novi sedaj pripravili še "normalno/robustno" verzijo v velikosti XS, S in M. Nove standarde pa postavljajo tudi v nizkem B razredu, kjer bodo lansirali ION7 in ION7 light (padala so že certificirana in v proizvodnji). Novi je uspelo tudi stabilizirati proizvodnjo v Vietnamu, tako da so se čakalne dobe zmanjšale, nekatera padala imajo tudi na zalogi. Poleg odličnega lahkega nahrbtnika Ferus 80 in 105, bo sedaj na voljo še x-alps nahrbtnik X-Pack50. Prihaja pa še lahka rezerva Pentagon light 85 (810g) in Pentagon light100 (915g).

<https://www.nova.eu/si/>



▲ Ion 7

▲ Pentagon light

Nearbirds

Podjetje zaradi stanja v Ukrajini deluje razmeram primerno, seveda si konstruktor privoščiti tudi kakšen službeni izlet na tekmo v Kolumbijo, da testira nove ideje. Poleg zelo priljubljenega sedeža Vibe, se sedaj razvija sedež za tekmovalce (v stilu podmornice). <https://harnesses-nearbirds.com/>



Drift

Konstruktor pravi, da so Drift padala narejena za širšo populacijo, kar pomeni, da so prijazna za letet in da pilotu ponudijo največ kar se da. Tako je zasnovano tudi novo padalo v C razredu, dvolinijec Merlin, ki je v dveh velikostih že certificiran in v proizvodnji.

<https://driftgliders.com/>



Skywalk

Spirit je nov mini wing, ki ima kot vsa krila od SKYWALK t.i. jet flapse, s katerimi težje dosežemo točko zastoja. Na sprednjem delu krila so zanke, za lažji vzlet na zasneženem delu vzletišča. Krilo je primerno za hitre akcije, ko vzletišče ni prav veliko. Proizvajajo ga v štirih velikostih in sicer od 75 do 120kg vzletne teže. Zelo zanimiva je tudi vreča za hitro zlaganje. Najdete jo na njihovi spletni strani. Naš prvak v X-Slovenia v Hodi in leti Lenart Oblak, že leti in testira njihovo krilo X Alps 5. Ali bo z njim sodeloval na tekmi RED BULL X Alps pa bomo izvedeli kmalu.

<https://skywalk.info/project/spirit/>



Phi gliders

Legendarni konstruktor Haness Papesh lansira nove modele po tekočem traku. Sam pravi, da so izkušnje ena od najpomembnejših dejavnikov pri razvoju. V svoji karieri je naredi 350 modelov (upoštevajoč vse velikosti). Letos je podjetje zaposlilo nekaj novih sodelavcev, saj se je lani prodaja povečala za 200%. Maestro 2 in Maestro 2 light spet žanjeta velike uspehe na nemško govorečem področju.

Prihaja novi Tenor 2, Viola 2, SOLA GT in x Alps Scala 2 light. Tudi Symphonio 2 je mogoče dobiti v lažji različici. Ponujajo garancijo za eno leto, pri kateri poškodbe, ki so posledica malomarnosti ali nesreče pilota, brezplačno popravijo, pri večjih poškodbah pa padalo kar menjajo za novo.

<https://phi-air.com/>



▲ Symphonio 2 light

Advance

Novi EPSILON DLS – zaradi lahke konstrukcije in skrbno izbrane mešanice uporabljenih materialov sodi deseta različica Epsilona med lahka padala. Padalo je kljub nizki teži robustno in zelo obstojno. Prinaša najboljše možno ravnovesje med stabilnostjo v pospešenem režimu letenja in izredne karakteristike pobiranja. Pet velikosti ter majhen razpon vzletne teže omogoča preprosto izbiro. Namenjen je tako izvajanju prvih preletov kot Hike & Fly letenju.

▼ Epsilon DLS



Napovedujejo pa tudi nove sedeže AXESS 5, tandemski pilotski sedež Bipro 4 in potniški Bipax2, ter ultralahka sedeža z izboljšano nožno podporo in snemljivim zračnim protektorjem Strapless 3 in Strapless 3 B. <https://www.advance.swiss/en/products/paragliders>



Ozone

PHOTON je nova generacija EN C 2-linijca, ki je zapolnil manjkajoči člen med tradicionalnimi 3-linijci in naprednejšimi/tekmovalnimi padali, kot sta Zeno 2 ali Enzo 3, s tem da je po zmogljivosti blizu Zeno 2, po varnosti pa spada v EN C razred. Prvič je bil javno predstavljen na Stubai Cup-u.

MOXIE je čisto novo padalo v EN A kategoriji, posebej narejen za začetnike, ki želijo hitro napredovati pri letenju. Vzlet je zelo enostaven, rokovanje intuitivno, zaviranje natančno, ravno prav za zabavno in učinkovito letenje v termiki. Zelo popularna pa je tudi nova concertina CONCERTO LIGHT, ki se dobi v dveh velikostih 2,55m in 3m. Ali pa CONCERTO COMPRESS v enakih velikostih. Tekmovalni sedež SUBMARINE je že nekaj mesecev na trgu, sedaj se ga lahko naroči tudi v L velikosti. Narejen je za vrhunske tekmovalce in je rezultat 5-letnega razvoja, ki je vključeval obsežno testiranje, tudi v vetrovniku.



V kratkem pa pričakujemo tudi naslednika popularnega sedeža FORZA. <https://flyozone.com/paragliders/>



▲ Photon

Air design

Vivo 2 bo veliko več kot osvežitev vsem priljubljenega Viva. Je najsodobnejši, ima visoko učinkovit nadzor BC, ima vse notranje šive za daljšo življenjsko dobo, nov učinkovit profil - zlasti pri visokih hitrostih - in posebno površino brez gub. Livi bo lahka verzija Viva.

<https://ad-gliders.com/>



Neo

NEO je svojo spletno stran preimenoval v *neoatelier.fr* in pred kratkim objavil, da prihaja druga generacija zaprtega sedeža StayUp 2.0, narejenega iz ekskluzivnega materiala ripstop dyneema, ki se je v zadnjih petih letih izkazal za izjemno odporne. Zelo podoben je »pro« modelu, ki se uporablja na H&F tekmah. Preoblikovali so njegovo 3D obliko, s čemer so dosegli več udobja, stabilnosti in natančnosti pri upravljanju. Ta druga generacija sedeža je rezultat tesnega sodelovanja z njihovima ambasadorjema Maxom Pinotom in Timom Alongijem.

Stayup 2.0 je tudi prvi sedež pri NEO, ki ima Boomtag®. To je NFC čip, ki vključuje informacije o izdelku. S pametnim telefonom skenirate NFC čip in izkoristite prednosti Boomtag® tehnologije: registracija izdelka, navodila, varnostne informacije, ...več na:

<https://boomtag.com/>



BGD

Je predstavil novo H&F lahko padalo ANDA v EN-A kategoriji, ki v M velikosti do 95 kg tehta 3,22 kg. S svojo široko paleto velikosti pa obsega tako zelo lahke, kot tudi tiste nekoliko težje pilote, od min. 50 kg, pa tja do 130 kg. Vsaka velikost obsega standardni razpon, npr. XS od 50 kg – 70 kg in razširjeni razpon od 70 kg – 80 kg, kjer je obremenitev krila večja, padalo pa hitrejša in boljše.

<https://www.flybgd.com>



Sky Paragliders

GAIA 3 je odlično krilo za začetek letalske kariere. Je enostaven za uporabo, zagotavlja maksimalno varnost in ostaja zabavno jadralno letalo z velikim

potencialom, ki ga tečajniki ne bodo hitro prerasli. Odlično razmerje med kakovostjo in ceno je ena od mnogih lastnosti, pri katerem bodo lastniki zelo zadovoljni.



Supair

Supair predstavlja nov model kombiniranega sedeža z vgrajenim nahrbtnikom. Zaradi svoje lahke

sestave in reverzibilne strukture je idealna izbira za hike & fly. Altirano Lite 2 predstavlja kar nekaj novosti. Zadek sedeža je sedaj precej bolj eleganten, volumen odstranljivega nahrbtnika lahko zelo preprosto prilagajate vaši opremi. Teža sedeža v M velikosti je 2,83 kg (z vključenimi karabini).

V "floti" jadralnih padal predstavljajo novi padali v razredu EN-B: LEAF 3 in LEAF 3 Light.

Padalo od svojega priljubljenega predhodnika ponuja še večje udobje pilotiranja, tudi v turbulentnih razmerah. Na voljo je v 2 barvah (Ocean in Volcano) in v 5 velikostih (XS, S, M, ML, L). Prve dobave velikosti S, M, ML in L bodo na voljo v začetku marca, velikost XS pride konec marca.

<https://supair.com>



Gin

Bolj izkušenim pilotom bo od marca na voljo prenovljena Bonanza (EN-C). Bonanza 3 je dvolinjsko padalo z GIN tehnologijo Wave Leading Edge (valovit sprednji rob krila). Ta tehnologija omogoča zakasnitev zajezne točke in pri visokih vpadnih kotih poveča aerodinamično učinkovitost.



Za pilote z manj letalnimi izkušnjami oziroma pilote, ki letijo samo občasno, je GIN pred kratkim predstavil padalo EVORA. Odlikuje ga odlič-

no izkoriščanje termičnih dviganj, kar je Ginov zaščitni znak pri vseh padalih. Nova optimizirana tlorisna oblika omogoča bolj položne, bolj uravnotežene zavoje. Nihajna stabilnost je idealna za učne letenja z večjo hitrostjo. Na voljo v 6 velikostih in 3 barvnih kombinacijah.

<https://www.gingliders.com>



He paramotorji in trajki

Špansko podjetje za proizvodnjo motorjev za paramotorno letenje v mesecu marcu pri nakupu paramotorja od 125 do 185 cm³, podari trike Mini moto transformer. Garancija za motorje pa je kar dvoletna, kar potrjuje veliko kvaliteto. Okvirji so izdelani iz inox ali titan materiala. V Sloveniji jih distribuira podjetje Intely d.d.o.

<https://www.heparamotors.com/paramotors/>



Dudek paragliders

Vodilno podjetje na področju proizvodnje motornih jadralnih padal in sedežev, Dudek Paragliders, je v zadnjem času spet predstavilo nekaj mojstrov in Piotr Dudek-a in njegovega team-a. Warp 2 je trenutno zagotovo eno najhitrejših motornih jadralnih padal na svetu. Je idealno krilo za tekmovanja in cross-country letenje. Snake 3 je slalomsko krilo za vrhunske tekmovalce in izkušene pilote, ki želijo zelo hitre in dinamične zavoje z izjemno odpornostjo na kolapse. Nucleon 4 je klasično reflexno paramotorno krilo. Odlikujejo ga trden REFLEX, zelo enostavno vzletanje, prijetno krmljenje, ekonomičnost, okretnost in dober »flar« pri pristajanju, kar je idealno za rekreacijska, cross-country in športna krila.



Avtor: Vili Vončina

FOLLOW ME

NASTAVEK ZA AKCIJSKO KAMERO (CHASECAM, FOLLOWCAM, SKYBEAN, CHASE XC)

Morda je v redu ali pa ne, je pa vsekakor čedalje bolj "normalno" da se pri svojih "podvigih" snemamo. Tudi jaz se kdaj rad snemam, saj lahko potem kateremu prijatelju ali ženi pokažem kako je tam zgoraj med oblaki.

O bičajno sem uporabljal le držalo na čeladi. S pomočjo le tega sem enkrat snemal potek letenja naprej, spet drugič pa nazaj. Poskusil sem tudi s 'selfie stick', a sem ugotovil, da me prej moti kot kaj drugega. Najraje imam kamero nameščeno tako, da o njej ne potrebujem več razmišljati.

Ker pa sem si želel še kateri drugi kot snemanja in sem na YT (youtube) videl že nešteto posnetkov s snemanjem od zadaj, sem začel to možnost bolj resno raziskovati. Ugotovil sem, da nekateri uporabljajo sistem priveza kamere na zadnjo "C" linijo oziroma na komande preko daljše vrvice. Tako lahko zajamejo celotno panorama in sebe z delom padala. Na ta način nastane zelo lep posnetek.

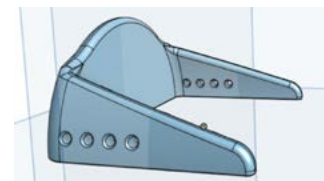
Poiskal sem ime nastavka za kamero in ceno nekaterih modelov. Najcenejša varianta, ki sem jo zasledil, je znašala 84 € brez pristote poštnine. To niti ni tako drago, a tudi poceni ni, za to da bi na koncu ugotovil, da pa mi spet ne ustreza ...

Tako sem prišel na zamisel, da izrišem svoj nastavek, ki bi ga natisnil na 3D tiskalniku. Zraven tega bi načrte dal na razpolago vsem, ki bi se, tako kot jaz, želeli kdaj od daleč snemati.

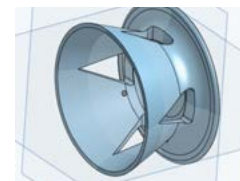
Sprva sem naredil zelo robustno varianto, ki pa je bila precej težka in mi ni najbolj ustrezala zaradi napačnega težišča.



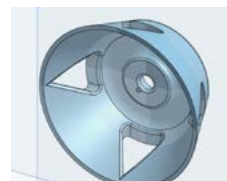
Nato sem naredil novo, izboljšano verzijo, kjer je celota razdeljena na 3 dele (A, B in C).



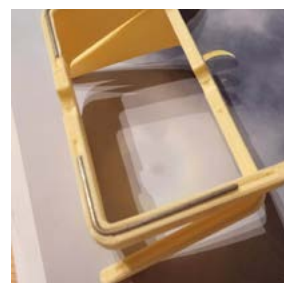
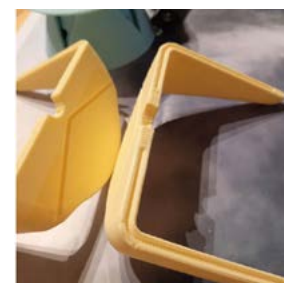
▲ A del



▲ B del

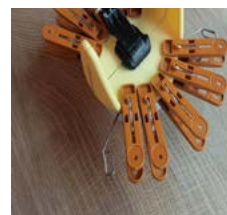


▲ C del



A del je potrebno sprintati dvakrat, potem pa med ta dva dela dodamo (lahko tudi žičko za večjo togost) dvokomponentno lepilo.

Nato iz zadnje strani izvrtamo majhne luknjice za pričvrstitev nosilca kamere ali pa ta nosilec samo prilepimo.



V B del vstavimo vijak M6, dolžine 40 cm ali pa ga natisnemo iz plastike. Nato A del, ki je sestavljen iz dveh polovic, in B del zlepimo skupaj kot na sliki, vendar med njima ne pozabimo še pred tem vstaviti žičko, debeline 1,2 mm (lahko je tudi tanjša).

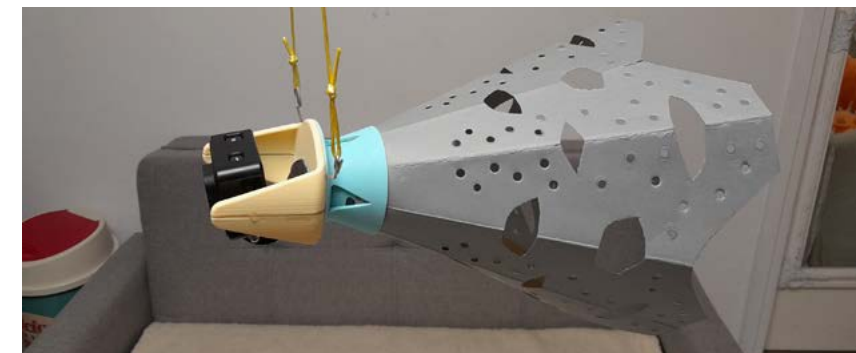
Ta žička nam bo kasneje služila za pritrditev špagice. Žički bomo kas-

neje na vsaki strani naredili dve zankici (pri čemer si pomagamo s kleščami).

Sedaj moramo izdelati samo še rep, ki ga bomo vstavili v B del, zadaj pa bomo dodali še C del. Vse skupaj bomo privijačili.



Svoj rep sem naredil iz lepenke, tako da sem naredil približen konus in ga vstavil v B del ter privijačil še C del. Nato sem konus obrezal, snel, zalepil ter ga 4 krat prepognil. Tako prepognjenega lahko nemoteče nosim okoli. V konus je najbolje, če vrežete odprtine za pretok zraka, da se ne bi zadaj delali vrtinci in tako spodbudili nihanje kamere v letu.



V zanki žičke med A in B delom privežemo daljšo špagico (pribl. 1 meter), tako da en konec privežemo v eno zanko drugega pa v drugo. Poiščemo sredino špagice in nanjo privežemo daljšo špagico katero bomo potem pripeli na sredino padala v zanko C linije.

Ko je vrvica pripeta, montiramo kamero in kartonček za upor ter preverimo težišče (naprej-nazaj). Kamera mora biti v težišču. To dosežemo tako, da železno žičko primerno nakrivimo. Dobro je, da je vse skupaj toliko dolgo kakor C linija. Prekratka vrvica povzroči, da se kamera

"gunca" v zraku.

Glede nastavitve in uporabe takega sistema, je podana dobra razlaga v videu na YT:

https://www.youtube.com/watch?v=D2h0aYQjZR8&ab_channel=SkyBean

Moje risbe oz STL datoteke za tiskanje pa najdete tukaj:

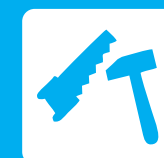
<https://www.thingiverse.com/thing:5865267>

Lahko tudi samo vtipkate številko 5865267 na spletni strani www.thingiverse.com in boste takoj našli mesto z datotekami.

Kot H&F padalec želim čimlažji in kompakten sistem. S to obliko in repom iz lepenke je vse skupaj možno poriniti v čelado, zaradi česar ne vzame nobenega dodatnega prostora.

Če ima kdo pomisleke ali je to varno in ali se lahko zaplete v druge linije, lahko povem, da meni se je to že naredilo. V mojem primeru je bila razlog za to prekratka vrvica. Da se v takem primeru izognemo nezgodi, je pomembno da pri vzletu ne pozabimo na pet kontrolnih točk, ki so osnova za varno letenje.

reševalna padala **Fgplus**



Vgradnja REŠEVALNIH PADAL v letalni sedež. Pregled in prelaganje REŠEVALNIH PADAL.

Pooblaščen servis za redne tehnične preglede jadralnih padal. Tehnične preglede opravljamo po enotnem evropskem programu in priporočilih proizvajalcev.

Popravila jadralnih padal in opreme

KIMFLY
paragliders



M: +386 41 677 595 E: info@kimfly.si

www.kimfly.si



Avtor: Janez Križnar

DOMNU SLANI V SLOVO (1967 - 2022)

Ne bom pisal faktografskih, v okviru nepisanih a strogih smernic okovanih nekrologov. O prijateljih ne. Odhajajo mi, drug za drugim, s strašljivim tem-pom in mnogo, mnogo prezgodaj. Raje bom obudil nekaj spominov.

◀ Po preletu

Bila sva precej let someščana, pa vendar sva se spoznala šele, ko sem pričel leteti z jadralnim padalom (JP). Vedel sem, da je sin Dore Plestenjak in Franceta Slane ter, da so vsi trije akademski slikarji. O njegovih letalnih dosežkih sem bral v reviji Krila. Tedaj je bil že evropski viceprvak, večkratni državni prvak, zmagovalec lige, XC rekorder in tudi JP konstruktor. Skratka, nekdo, ki ima dovolj razlogov za gojenje statusa nedostopnosti in vzvišenosti, sem domneval.

Že na najinem prvem srečanju je pokazal povsem drugačen obraz, kot sem si ga prej zmotno predstavljal. Še danes mi ni povsem jasno, čemu nas je tedaj par 19-letnih smrkavcev, JP začetnikov, vzel pod svoje okrilje. Hlastno sem srkal znanje, ki ga je delil z nami. Poudarjal je, da se največ naučiš na tekmovanjih v preletih in me skorajda pehal na to pot. Vedel je o čem govori.



Vodil me je s seboj, najsibodi se je namenil doseči rekordni prelet, preizkusiti novo padalo lastne konstrukcije, ali pa zgolj jadrati na lep dan. Tedaj je bil najboljši slovenski JP pilot. Z njim sem po pravilu pristal v družbi izjemnih ljudi. Ne le pilotov, tudi povsem običajnih "zemljanov", v katerih je prepoznal to ali ono genialnost. Za slednjo je Domen imel občutek. Tako, kot za kvaliteto, estetiko in uporabnost. Bil je moj mentor in učitelj, a nikdar vsiljiv ali oster. Skušal je usmerjati z vzgledom.

Pod njegovo streho pa se nismo dobro počutili le piloti, prijatelji, znanci, ljubitelji umetnosti,... pač pa so pri njem našle zavetje tudi živali. Prisegel bi, da se je v živalskem kraljestvu razširil glas, kam se je potrebno zateči, ko zaideš v škripce. K Domnu v Puštal!



Pred pogubo je rešil krokarja, veverico, mačko. Tudi psi so ga spremljali lep del življenja.

◀ Z Gomzijem

Zgodilo se je, da sem ga obiskal in na mizi ter tleh njegove dnevne sobe našel številna papirnata mini letalca, vseh mogočih oblik. Na kavču pa škarje in blok lističev iz katerih je strigel vedno bolj izpiljene modele. Drugič sem naletel na polno sobo lesenih bumerangov. Tretjič na JP sedež, narejen iz kajaka, s katerim je potem zmagal na državnem prvenstvu leta 1998.

Imel je obilo idej, kako izboljšati letalne naprave, jih narediti varnejše in bolj enostavne.

Če se mi je porodila zamisel in sem jo želel uresničiti, je bil najboljši svétnik. Obenem pa neposreden kritik, če je kje zaslutil pomanjkljivost. In takšno mnenje je bilo marsikdaj neprecenljivo.

Domnove umetniško poreklo in doslednost sta segli na številna področja. Česar koli se je lotil, je bil predan s srcem. Ni bil polovičar. Polnost pa je znal uporabiti, kjer in ko je bilo to potrebno.

Užival je v športih in dejavnostih povezanih z naravo. Naj je šlo za letenje, jadranje na vodi, deskanje na snegu ali na vodi s kajtom, kolesarstvo, kajakaštvo, lokostrelstvo, odbojko, plavanje v Poljanski Sori in še številne druge aktivnosti. Bila sva celo skupaj v ekipi na tekmovanju v streljanju z vojaško puško in prav on je poskrbel za odličen rezultat. Tudi biljard in skvoš je imel rad, pa ribolov, backgammon, ...

Skvoš je običajno igral za kondicijsko pripravo pred odhodom na XC odprave v Južnoafriško republiko. Ko mu je enkrat zahinavil njegov dogovorjeni soigralec, me je poklical in povabil. Sem odvrnil, da skvoša še v življenju nisem igral in da nimam ne opreme ne znanja. Pa je dejal, da to ni problem, saj si lopar lahko izposodim, pravila igre pa so enostavna. Privolil sem in niti sanjalo se mi ni, da bo to ena najbrutalnejših izkušenj za moj kardiovaskularni sistem. Čeprav je najem dvorane trajal 45 minut, sem se že po pol ure skoraj plazil po tleh. Domen je to opazil in predlagal, da končava za tistikrat. Trmasto sem odvrnil, da so problem zgolj neunošene superge ter bolečine v križu, posledica stare drvarske poškodbe. "Pih, teh 15 minut bom zlahka zdržal," sem še pristavil. Domen se je do konca tiste partije le hinavsko nasmihal, saj je lisjak vedel, kaj prestajam in kaj me še čaka. Prave bolečine, ne le tiste zlagane "drvarske" v križu, sem potem občutil v naslednjih dneh.

Ko so bile "superge unošene" in "križ saniran" sva se še dostikrat pomerila. Vendar nimam v spominu, da bi kdaj slavil jaz.

Julija 2022 sem ga povabil na praznovanje, ko je na svet privekal moj drugi sin.

Prišel je skoraj 20 km daleč s skuterjem, ki je bil zadnje desetletje njegovo priljubljeno prevozno sredstvo. Prinesel mi je leseno rezljano skulpturico Sonca, rekoč: "Pomisli, to južnoameriško božanstvo sem zadnjič našel na produ Sore. A ni fantastično?!" Tak je bil Domen. Skozi njegove oči je bil svet dru-

gačen. In tisto izrezljano Sonce ima globlji pomen. Mojemu drugorojencu je namreč ime Svit.

Nanj me veže tisoč spominov. Tudi tisti, ko me je pred desetletjem poklical in z ganjenim glasom dejal, da je govoril z našim skupnim prijateljem Matejem Jocifom. Matej bi ga rad še poslednjič v življenju videl, je dodal. Napredovani rak in bolezen v terminalni fazi. Take reči človeka pustijo brez besed in le strmiš nekam tja v dalj, medtem, ko se ti po glavi podi retorična želja: "Reci, da se hecaš!?" Ampak s takšnimi rečmi se ljudje ne šalimo.

Ko sem ga novembra 2022 poklical in vprašal, kako se ima, je odvrnil, da glede na diagnozo še kar dobro. V hipu me je prešinil tisti zlosluten in nezmotljiv občutek, da se za Domnovimi besedami skriva nekaj slabega, zelo slabega. Ko sva nadaljevala s pogovorom, je dejal, da se bori z rakom. A je bil kljub težki diagnozi poln optimizma in dejstvu, da je pred največjo preizkušnjo življenja, ni dovolil, da bi ga hromilo. Sprejel in spopadel se je z njo, kot z mnogimi dotlej. Verjel sem, da te bitke ne bo izgubil. Zato je novica, ki sem jo prejel od prijatelja Staneta Krajnca, da Domna ni več, zarezala kot britev. Stotero vprašanj in le malo odgovorov. Pri vsega 55. letih je odšel strasten letalec in izjemen človek.

Razumeli boste, če rečem, da mi na tej točki tok misli brezupno uhaja drugam. Zato le še - prijatelj, hvala Ti za vse! Pogrešam Te. Tvoj Džanezi.

PGAEC KOBARID OPEN IN DRŽAVNO PRVENSTVO

Avtor: Klavdij Rakušček

V NATANČNOSTI PRISTAJANJA Z
JADRALNIMI PADALI 2022

V lanskem letu je društvo Adrenalin paragliding team organiziralo tekmovanje za evropski pokal, ki je štel tudi za državno prvenstvo. O tem dogodku iz lanskega leta je zapis pripravil Klavdij Rakušček.



Društvo Adrenalin paragliding team je po svetovnem pokalu v 2017 in evropskem prvenstvu v 2018 lansko leto organiziralo tekmovanje za evropski pokal, ki je štel tudi za državno prvenstvo. Planirani so bili 4 letalni dnevi, od tega dva trening in dva tekmovalna dneva med 29. 9. in 2. 10. 2022. Žal je bila vremenska napoved tako slaba, da se je sprva sploh odločalo ali tekmovanje bo ali ne, nato pa se je odločilo, da tekma bo, pa četudi se izpelje samo eno serijo od planiranih 8. Tako se je iz dneva v dan odpovedalo prva dva trening dneva in nato še sobotni tekmovalni dan. Na srečo

je očitno festival na kobariškem placu pregnal oblake in se je v soboto popoldne le opravilo nekaj trening poletov. Napoved za nedeljo je obetala celodnevno letenje in tako se je tudi zastavil dan. Praktično od zgodnjega jutra do večera se je iz vzletišča na Ozbeu letelo. Tekmovalci so vzletali na minuto in pol in pristajali na pristajalnem mestu v Kobaridu. Logistika in sama organizacija je tekla kot dobro namazan stroj, brez problemov in napak. Tako se je samo v nedeljo izvedlo 6 serij in tekmovanje je bilo pod streho. Žal je bila udeležba zaradi zelo slabe vremenske napovedi slabša kot se je pričakovalo, vseeno pa se je tekmovanja udeležilo 45

tekmovalcev iz 13 držav. Skupni zmagovalec je postal Čeh Vlastimil Kricnar pred Matjažem Ferrarichem, Slovenija in Mohmedom Asiryjem iz Savdske Arabije. Nov državni prvak je postal Matjaž Ferrarich, podprvak pa član domačega društva Adrenalin Jaka Gorenc. Nova državna prvakinja je postala Špela Krnc, ekipno pa so slavili člani KPL Kanja Dolenske Toplice.

Rezultati: <https://civlcomps.org/event/pgaec-kobarid-open-slovenian-paragliding-championship-in-acc/results>



NATANČNO PRISTAJANJE Z JADRALNIMI PADALI

- KOLEDAR TEKEM V 2023

SLO Državno prvenstvo

Radoboj (Hrvaška), 8. - 9. 10. 2023

12. Svetovno prvenstvo

Sopot (Bolgarija), 20. - 28. 10. 2023

Svetovni pokal

Nongkhai (Tajska), 16. - 19. 2. 2023

Alanya (Turčija), 27. - 30. 4. 2023

Taldykorgan (Kazakhstan), 15. - 18. 6. 2023

Lombok (Indonezija), 27. - 30. 7. 2023

Wasserkuppe (Nemčija), 28. - 30. 9. 2023

Evropski pokal

Loudenvielle (Francija), 18. - 20. 5. 2023

Uroi (Romunija), 09. - 11. 6. 2023

Beskydy (Češka), 18. - 20. 8. 2023

Zlatibor (Srbija), 23. - 24. 9. 2023

Pripravil: Srečko Jošt

Ostala tekmovanja v bližini

Vlora - ALBANIA OPEN (Albanija), 10. - 14. 5. 2023

SRBIJA - LIGA TEKME:

Vršac open, 24. - 26. 3. 2023

Trofej Beograda - S.Mitrovica, 31. 3. - 2. 4. 2023

Kostolac kup, 22. - 23. 4. 2023

Vršac - Prvenstvo Balkana, 13. - 17. 9. 2023

Prijepolje open, 4. - 5. 11. 2023

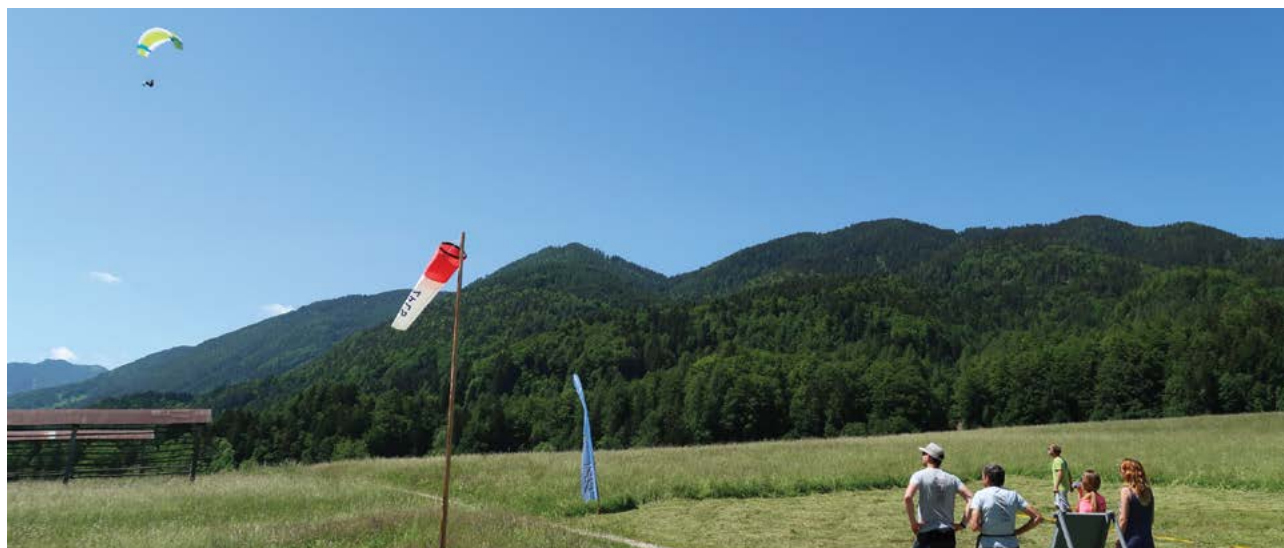
ČEŠKA - LIGA TEKME:

Rana Accuracy open, 22. - 23. 4. 2023

Krkonoše, 15. - 16. 7. 2023

Czech open, 18. - 20. 8. 2023

Mimonska Tečka, 9. - 10. 9. 2023



Pripravil: Sandi Marinčič

ZELENI IZZIV 2023

DRUŽENJE – REKREACIJA – LETENJE – TEKMA ...



Hodi-leti dogodki pod enotnim imenom Zeleni izziv in pokroviteljstvom ZPLS gredo v novo sezono.

reditvi ZPLS v kolikor bodo izpeljani vsaj trije ZI dogodki. Takrat se bo tudi žrebalo velike sponzorske nagrade med vse udeležence ZI. Prisotnost za prevzem nagrade obvezna.

Izziv ostane nespremenjen – druženje s preizkusom v hitrosti vzpona in natančnosti pristanka. Za letošnje leto bo nekoliko spremenjen način točkovanja za skupnega zmagovalca-ko ZI 2023. Ta bo razglašen na Zaključni pri-

Organizatorji in termini za 2023

POGORELEC	15. april	Kanja Dolenjske Toplice
VOGAR - BOHINJ	29. april	DJP Bohinj
KAMNIŠKI VRH	14. maj	AK Kimfly in DJP Polet Kamnik
VITRANC	27. maj	Agencija Juliana in DPL Lesce Bled
KOPITNIK	3. junij	DJP Metulj Rimske Toplice
OZBEN	24. junij	Društvo Adrenalin
LISCA	5. avgust	DJP Kondor Radeče

Sponzorji:



POTOŠKA GORA 16. september KJP Turbulenca

GORA OLJKA 30. september Aves Braslovče

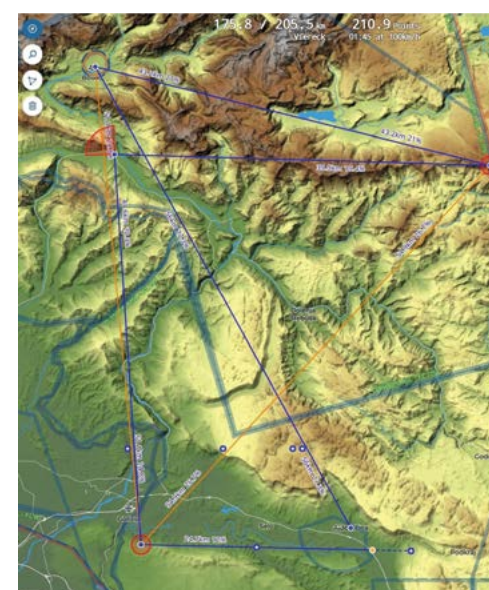
Podrobnosti o vsem na strani www.hikeandfly.si povezava na ZPLS Hike&Fly.

Pripravili: organizatorji
DJP Kovk Ajdovščina

X-SLOVENIA 2023

Se še kdo spomni lanskoletne dirke X-Slovenija in napetega zaključka s ciljem v Mojstrani? Dirka je bila prva izvedba državnega prvenstva v disciplini hodi-leti, v kateri je po napetem dirkanju, že drugi dan, zmagal Lenart Oblak.

Letos se bo na slovenskih tleh odvijalo drugo državno prvenstvo v disciplini hodi-leti X-Slovenija 2023. Tekmovanje bo potekalo 10. 5. – 14. 5. 2023. Organizator dirke, DJP Kovk Ajdovščina, je že objavil celotno traso dirke, ki bo letos dolga preko 200 km.



Ta bo tekmovalce vodila iz Ajdovščine v Bovec, na Ratitovec, v Kobarid, na Cerje in nazaj v Ajdovščino. Prijavljenih je že več kot 40 tekmovalcev iz enajstih držav. Kdor se želi prijaviti, to še lahko stori, vendar ima čas le še do zapolnitve prostih mest, ki pa jih ni več veliko. Leto 2023 je tudi RedBull X-Alps tekmovalno leto in nekaj tekmovalcev, ki se je uvrstilo na X-Alps, bodo naše državno prvenstvo izkoristili za dober trening in primerjavo z ostalimi tekmovalci. To bo zagotovo še dodatno dvignilo nivo tekmovanja ter poskrbelo za napeto dirko. Dogajanje bo moč v živo spremljati preko livetracking aplikacije Airtribune in na Facebook strani tekmovanja X-Slovenija 2023. Se vidimo na trasi dirke. 😊



KOLEDAR TEKMOVANJ V XC PRELETIH

Pripravi: Anže Pristov

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 9* tekmovanj za slovensko ligo, državno prvenstvo v preletih pa bo tokrat v Tolminu, skupaj s testnim tekmovanjem za svetovno mladinsko prvenstvo. Tako kot že lansko leto, pa skozi celotno sezono (do 30. 9. 2023) poteka državno prvenstvo v prostih preletih na www.xc-liga.si.

V maju bo prav tako potekalo državno prvenstvo hodi in leti, s star-

tom in ciljem v Ajdovščini.

Tisti malo bolj nabrušeni se podajajo tudi na tekme svetovnega pokala (PWC), reprezentante čaka svetovno prvenstvo v Franciji, 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	18. 3. - 19. 3. 2023	Dobrovlje	Liga	DJP Aves
DOBRČA OPEN	14. 4. - 16. 4. 2023 rezervni datum: 21. 4. - 23. 4. 2023	Dobrča	Liga	DJP Lesce Bled
X-SLOVENIA H&F	11. 5. - 14. 5. 2023	Ajdovščina	DP-hodi in leti	KJP Kovk
ADRENALIN CUP	18. 5. - 21. 5. 2023	Kobarid	Liga	Adrenalin
ALPENCUP 2022	8. 6. - 11. 6. 2023	Engelberg (CH)	Liga	
ALPE ADRIA CUP	24. 6. - 25. 6. 2023	Graifenburg (AUT)	Liga*	*še ne uradno
RATITIOVEC OPEN	13. 7. - 16. 7. 2023	Ratitovec	Liga	KJP Krokari
METULJMANIA	5. 8. - 6. 8. 2023	Lisca	Liga	DJP Metulj

SLOVENIA OPEN	26. 8. - 2. 9. 2023	Tolmin	DP	KL Triglav
LIJAK OPEN	8. 9. - 10. 9. 2023	Lijak	Liga	Polet NG
SVETOVNI POKAL PWC				
Naziv tekmovanja	Datum	Kraj	Rang	Organizator
PWC BRAZIL	18. 3. - 25. 3. 2023	Castelo	PWC-FAI2	PWC
PWC SPAIN	7. 5. - 13. 5. 2023	Pegalajar	PWC-FAI2	PWC
PWC ROMANIA	24. 6. - 1. 7. 2023	Brasov	PWC-FAI2	PWC
PWC TURKEY	29. 7. - 5. 8. 2023	Aksaray	PWC-FAI2	PWC
PWC FRANCE	26. 8. - 2. 9. 2023	Targassonne	PWC-FAI2	PWC
PWC SUPERFINAL	5. 3. - 16. 3. 2024	Baixo Guando	PWC-FAI2	PWC

SVETOVNO PRVENSTVO

Naziv tekmovanja	Datum	Kraj	Rang	Organizator
18. SVETOVNO PRVENSTVO FRANCIJA	20. 5. - 3. 6. 2023	Chamoux (FRA)	FAI - 1	

FAI-2 TEKMOVANJA V NAŠI SOSEŠČINI

Naziv tekmovanja	Datum	Kraj	Rang	Organizator
TROFEO MONTEGRAPPA	6. 4. - 10. 4. 2023	Bassano (ITA)	FAI-2	
FREEDOM OPEN 2023	29. 4. - 6. 5. 2023	Tolmin SLO	FAI-2	
AUSTRIAN OPEN	15. 6. - 18. 6. 2023	Hinterstoder (AUT)	FAI-2	
NAVITER OPEN 2023	17. 6. - 23. 6. 2023	Tolmin SLO	FAI-2	Naviter
DESANT NA DRVAR	8. 8. - 14. 8. 2023	Drvar BIH	FAI-2 Pre-PWC	
GERMAN OPEN	16. 8. - 20. 8. 2023	Graifenburg (AUT)	FAI-2	

Pripravil: Aljoša Čoh

NEKAJ EKSOTIČNE STATISTIKE ZA 2022

(vse tabele so dostopne na naslovu <https://xcglobe.com/docs/stat22>)

Kdo najbolj na ozko suče stebre?

In ali je to sploh pomembno?

Čeprav je širina stebra odvisna od termičnih pogojev in terena, se zrak vselej najhitreje dviga v središču. Majhni krogi so zato pogosto poplačani z najmočnejšim dviganjem. Seveda pod pogojem, da znaš središče tudi najti.

V povprečju velika večina pilotov kroži s premerom med 100 - 200m. Približno 10% pilotov ima premer pod 100m. Zgovoren pa je podatek, da ima ta majhna skupina ozkosučnih pilotov v povprečju za tretjino boljše osebne dolžinske rekorde od ostalih.

	pilot	premer
1.	Mohor PREVC	67 m
2.	Jan KLOPČIČ	71 m
3.	Uroš BERGANT	73 m
4.	David ZAGORC	75 m
5.	Uroš JAZBEC	78 m
6.	Jan TIŠLER	79 m
7.	Matej PELJHAN	81 m
8.	Igor KREMŠAR	82 m
9.	Damjan TRŽAN	82 m
10.	Marko KEJŽAR	82 m

Zajeti so slovenski piloti z več kot 10 prijavljenimi leti.

Še zanimivost: Mohor je eden od samo dveh pilotov na svetu (med skoraj 40.000!) z radijem pod 70 m.

Kdo se v stebrih najhitreje dviga?

Naslednja lestvica je po eni strani zanimiva, saj kaže tisto, kar si med vrtenjem stebra najbolj želimo – da gre kar najhitreje gor. Po drugi strani je zavajajoča, saj je dviganje močno odvisno od termičnih pogojev in ne le od spretnosti pilota. Primerjava je smiselna kvečjemu med piloti, ki pogosto letijo skupaj ali na istih terenih.

	pilot	dviganje
1.	Boštjan KLEMENČIČ	1.59 m/s
2.	Miha KNIFIC	1.56 m/s
3.	Damjan ČRETNIK	1.54 m/s
4.	Jože MOLEK	1.53 m/s
5.	Gregor MALENŠEK	1.51 m/s
6.	Sebastjan PODBREGAR	1.48 m/s
7.	Robert ČEBULAR	1.48 m/s
8.	Sašo SLABAJNA	1.48 m/s
9.	Vid BAJEC	1.47 m/s
10.	MALI	1.47 m/s

Zajeti so slovenski piloti z več kot 10 prijavljenimi leti in več kot 50 stebri.

Kdo leti dlje od soletalcev?

Ko se na vzletišču zbere več pilotov, so letalni pogoji za vse približno enaki. Naslednja lestvica pokaže, kdo v povprečju najpogosteje leti dlje od soletalcev. Visoko mesto na lestvici lahko pomeni dvojce: ali da je pilot dober preletaš, ali pa da njegovi kolegi to niso. 😊

Količnik na desni pove, koliko dlje leti pilot v povprečju od drugih pilotov, ki so v istem dnevu po-

leteli iz istega vzletišča.

Primer: količnik 2.0 : 1 pomeni, da ima pilot v povprečju 2x daljše lete od soletalcev.

	pilot	količnik dolžine
1.	Franek RAKUN	2.3 : 1 km
2.	Frank SPURFELD	2.1 : 1 km
3.	Ridge FLYER	2.0 : 1 km
4.	Uroš BERGANT	2.0 : 1 km
5.	MOJCA	2.0 : 1 km
6.	Lenart OBLAK	2.0 : 1 km
7.	Sebastjan PODBREGAR	1.9 : 1 km
8.	Boris ČEBULJ	1.9 : 1 km
9.	Primoz SUŠA	1.8 : 1 km
10.	Borut HAFNER	1.8 : 1 km

Zajeti so slovenski piloti z več kot 10 prijavljenimi leti

Kdo (v resnici) leti najhitreje?

Hitrost se pri preletih ponavadi računa iz razdalje med obratnimi točkami in časa letenja od prve do zadnje točke. Dejanske hitrosti letenja so seveda višje. Kaže jih naslednja tabela. V njej so povprečja hitrosti, kot jih med letenjem kaže instrument.

	pilot	povpr. hitrost
1.	Jernej MARČIČ	41.2 km/h
2.	Nejc SIMIČ	40.0 km/h
3.	Klemen RAJH	39.6 km/h
4.	Jože MOLEK	39.4 km/h
5.	Primoz SUŠA	39.4 km/h
6.	Rocco CAVERIČI	39.0 km/h
7.	Dušan OROŽ	38.3 km/h
8.	Lenart OBLAK	38.0 km/h
9.	Slim TOM	37.4 km/h
10.	Damjan ČRETNIK	37.4 km/h

Zajeti so slovenski piloti z več kot 10 prijavljenimi leti.

NOVO

NIVIUK

JADRALNA PADALA:

ARTIK RACE (DVLINER)

ZAPRTI SEDEŽI:

HAWK

ARROW

DRIFTER 2



NOVO

MAESTRO 2

/ NAJVERJETNEJE
NAJBOLJŠI EN-B

KONTAKT

Damjan Čretnik | 031336441 | damjan.lintvar@gmail.com
Intely d.o.o, Tomatosport d.o.o.

Avtor: Rok Kaver

NE ČAKAJ POMLADI, NE ČAKAJ NA MAJ

Ko sedim za računalnikom in zunanaj žvižga burja, si mislim, naj že enkrat pride pomlad! Vsi že komaj čakamo daljše dneve in baze na 2k, da bomo realizirali vse plane, ki smo jih zastavili čez zimo. Še preden pa zavrtimo prvi spomladanski steber, lahko marsikaj postorimo že prej, da bo pomlad razlog za veselje in ne za stres.

Oprema

Pred začetkom sezone preverite svojo opremo! Tudi, če ste čez zimo leteli in niste opazili nobenih posebnosti, je vredno vsaj 1x letno preveriti trim padala, preložiti rezervo, pregledati sedež, Naj vam ne bo težko dati tistih nekaj 10 €! Ko boste potrebovali rezervo, bo njena brezhibnost neprecenljiva! In če jo boste že preložili, izkoristite priložnost še za zipline, da potrenirate simulacijo izmeta rezerve (kontaktirajte Misty Duleta).

Vsaka težava, ki jo rešimo še preden pridemo na vzletišče, je ena skrb manj zraku; +5 km več xc-ja, če hočete drugače.

Check liste

Pridete na štart in nimate rokavic? – konec dneva. Nimate napolnjenih inštrumentov – konec dneva, ...

Pripravite si check liste. Napišite si seznime za:

Priprava doma pred odhodom: sedež, padalo, čela-

da, rokavice, bunda, napolnjeni inštrumenti, voda, hrana, denar, telefon, kondomi....

Pakiranje v kombi za prevoz na vzletišče: nahrbtnik, voda, hrana, telefon, denar, ...

Pred vzletanjem: 5 kontrolnih točk, inštrumenti, voda, hrana, ...

Zgoraj je samo nekaj primerov seznamov, seveda ima vsak drugačno opremo in drugačne priprave, ampak kljub temu, lahko v vsaki fazi pozabljen korak pomeni manj xc km ali celo nič letenja za tisti dan.

Odleteti brez stresa ali brez skrbi, ker smo nekaj pozabili? +5 km več xc-ja

Ne čakaj pomladi, ne čakaj na maj

Ne čakaj na močan spomladanski dan, da greš prvič letet po dolgem zimskem spancu. Večina pilotov zimo prehibernira in naredi le kakšen kratek let ali dva. Potem jih pa na začetku pomladi pokliče kolega: "pridi gremo na Lijak, danes bojo baze na 2k". In ker že dolgo nisi letel, seveda hočeš stresti prah iz padala in se pridružiš ekspediciji. Naslednji dan v zraku pa hitro ugotoviš, da so v zraku že lepe trojke in da si na komandah zakrnel, tako da padalo bolj pelje tebe, kot ti njega. Po slabi uri si na tleh. Vesel, da nisi več v zraku in razočaran, da si zapravl cel dan za 1 uro letenja, v katerem sploh nisi užival. Zato pojdite že pred pomladjo nabrati letalno kondicijo in koordinacijo rok. Saj pred poletjem gremo tudi vsi v fitnes. ☺ Če nimate možnosti letenja v okolici doma, pa se zagotovo najde kak travnik, kjer lahko malo "groundhandlate" in potrenirate obvladovanje padala na tleh. Biti suveren na štartu? +10km xcja!

Planiranje xc-ja

Ravno ko to pišem, je Aljoša objavil novo orodje, ki ti s pomočjo umetne intelligence pomaga načrtovati prelet: <https://tools.xcglobe.com>. Orodje iz preteklih letov poiskuje povezati različne rute in termična področja, da ti ponudi prelet po tvojih kriterijih. In ravno to počnemo tudi padalci sami, ko čez zimo načrtujemo svoje prelete. Poiščemo vzletišče od koder planiramo let in od tam rišemo črte in trikotnike, s katerimi poiskujemo razpotegniti let nekoga pred nami ali pa povezati več znanih področji v nekaj novega. V življenju je potrebno imeti cilje, zato da imamo izziv in da napredujemo. Pomembno pa je, da naše sposobnosti omogočajo doseganje teh ciljev. Za primerjavo, lahko pogledamo povprečne hitrosti pilotov

na preletih:

- 15 - 20 km/h povprečen xc pilot
- 20 - 25 km/h dober xc pilot
- 30 km/h top xc piloti
- 35 km/h piloti svetovnega pokala

Koliko je pa vaša povprečna hitrost na preletih? Najlažji korak za dvig povprečne hitrosti je, da imate plan/cilj, še preden greste v zrak. Zamislite si ruto, ki jo boste na ta dan poskušali odleteti in poskušajte to narediti čim hitreje. Recimo 2x do zmajarske rampe in na Škabrijel. Ko vam to ni več dovoljšen izziv, podaljšate naprej do Sabotina in zopet poskušajte čim hitreje odleteti nalogo. Poskušajte prepričati kolega, da skupaj odletita zastavljeno nalogo. Tako boste videli kdo je izbral boljše linije, kdo je bolje izkoristil dviganja, kjer so kritične točke, ... Ko boste imeli občutek, da ste že zelo hitri, se prijavite na kakšno manjšo tekmo in boste ugotovili, da se da še hitreje leteti. Zakaj bi si želeli hitreje leteti? Zato, ker xc je dirka, dirka proti soncu! Če boste imeli višjo povprečno hitrost, boste v urah kolikor traja dan, lahko naredili več xc km. 5 km/h višja povprečna hitrost? +25 km več xcja na povprečen dan.

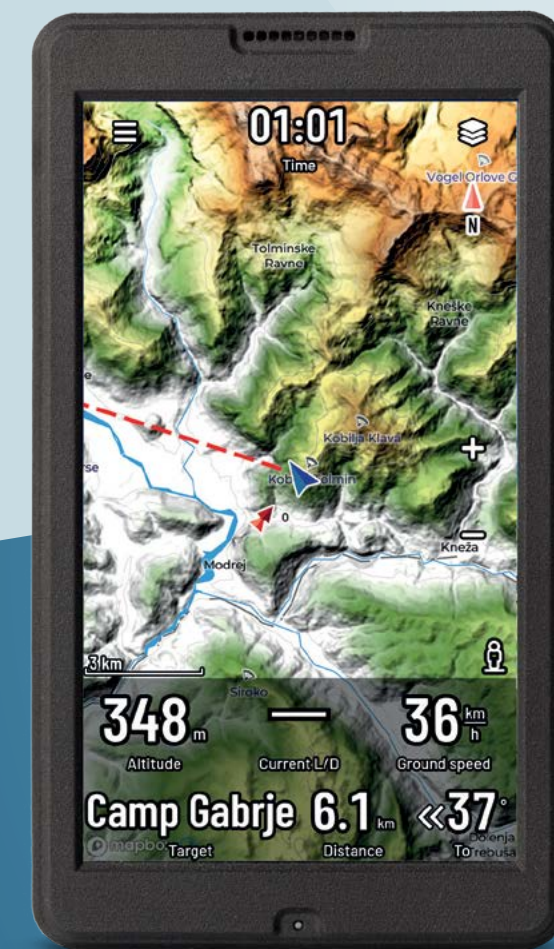
Pa imate kondicijo za 8h letenja? Tako kot v fitnesu, je potrebno tudi v letenju imeti kondicijo. Kot sem že omenil, je potrebno čim prej poslati spet aktiven, da se kondicija nabira v blagih razmerah in smo v formi, ko se pomlad dokončno prebudi. Kondicija za 1h več letenja? +20 km več xcja.

- Oprema: +5 km
- Check liste: +5 km
- Obvladovanje padala: +10 km
- Višja povprečna hitrost: +25 km
- Kondicija: +20 km

Tako kot se seštevajo malenkosti, se na konec dneva seštejejo tudi kilometri. Se vidimo v spomladanskih dviganjih.

*Ne čakaj pomladi, ne čakaj na maj,
brž opremo pripravi in ven se podaj,
saj veter že ziba veeeeeeeeje,
na vzletišču se sonček smeeeeeeje!*

OU DIE^N



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.



intervju ROK LOTRIČ

**Z Rokom Lotričem
se je pogovarjal
Gašper Prevc.**

Rok Lotrič je eden izmed najbolj perspektivnih slovenskih pilotov. Čeprav je star šele 28 let, ima za seboj že 13 letalnih sezon in nas vsako sezono navdušuje z zanimivimi preleti in tekmovalnimi uspehi. Še vedno je zelo motiviran za letenje in tekmovanja, pravi, da vedno bolj. Kako mu to uspeva, razkriva v intervjuju.

Prihaja pomlad in z njo odlični pogoji za prelete, te že kaj "srbijo prsti"?
Seveda. Pravzaprav »finiširam« še zadnje nastavitve opreme, pred kratkim sem preklopil na dvolinijsca, na Zenota. Do sedaj imam na letenih nekje 30 - 40 ur.

A si imel kaj strahospoštovanja, ko si šel iz trolinijskega padala na dvolinijsko?
Sigurno, čeprav samo bolj na začetku - dva/tri lete, potem je steklo.

Je bila opazna razlika v letalnih lastnostih?
Ja, sploh večja hitrost se opazi. Končna hitrost in tudi trim hitrost. To se opazi že pri samem vzletu, pri pospeševanju moraš razviti večjo hitrost.

Kako se padalo obnaša v termičnih dviganjih?

Kakšne večje razlike ne opazim, mogoče to padalo malo težje obračaš v dviganju. Ampak se da lepo zavrteti, odlično leti.

Oprema torej pripravljena, kakšni so plani?

Ne vem, če bi šel v detajle, to je zelo nehvaležno govoriti. Marsikdaj potem kaj ne uspe, tako da rajši kakšne stvari zadržim zase. Oziroma ideje predebatiramo v ožjem krogu, niso pa za objavo v Ikarju. Imam pač neke svoje ideje, rad letim drugačne linije kot večina pilotov.

Če bi ugibal, bi rekel, da letos planiraš polet na otok Pag?

Prej na Krk, Pag je kar daleč.

Vprašam, ker si nas lansko leto začetek avgusta presenetil z letom iz Dražgoš na otok Cres. Je bila ta ideja znana že začetek leta in si jo skrivaval do realizacije ali je šlo za spontano odločitev?

Bi rekel, da nekaj vmes. Imel sem idejo, da bi letel do morja. Prva ideja je bila, da bi letel do slovenske obale. Ampak v tej liniji sem že v treh poskusih naletel na maestral v zadnjem delu leta. Zato sem začel razmišljati, da bi v drugem delu poleta raje nadaljeval proti Hrvaški. Sicer ta dan nisem imel točnega plana, na štartu sem se hecal, da bom letel na Cres, nisem pa bil prepričan, da mi bo uspelo.

Ko sem videl ta tvoj polet, sem pomislil, da si najverjetneje odletel k puncu, ki je bila na morju na Cresu?

Ne, je pa res, da sem imel rezervacijo počitnic na Cresu par dni kasneje.

Torej si jo tam počakal in po gorenjsko prišparal na karti za trajekt?

Žal ne. Polet sem naredil v četrtek, v petek sem imel še službo. Moral sem se vrniti nazaj. Domov sem prišel zelo pozno. Če bi letel v petek, bi verjetno počakal tam. Tako pa sem čez nekaj dni pot ponovil še z avtomobilom. Med vožnjo mi je bilo zanimivo analizirati odleteno "špuro". Časovno je bilo verjetno nekaj podobnega. Je bilo pa po zraku precej bolj zabavno.

Kje si pa letel, kakšna je bila "špura"?

Prvi del podobno kot velikokrat letim iz Dražgoš. Proti jugu čez Poljansko dolino, mimo Idrije, preskok čez Trnovski gozd na Kovk. Tu sem naredil malo drugače kot običajno, namesto na Nanos sem preskočil na Kras in potem proti Vremščici. Od tam sem letel v smeri Slavnika, kjer sem se nevarno približal tlom in nato po grebenu do Učke.

Zakaj odločitev za Kras in ne za Nanos?

Tam sem imel lepe baze, sicer bi najbrž vseeno nadaljeval po Nanosu. Če

imam možnost, se Nanosu na takšne dni raje izognem. Zgodi se, da kar nima dobrega stebra ali pa je skoraj cel greben v konvergenci, kar pomeni da imaš težavo z zračnim prostorom. Sem že bil v situaciji, ko smo na Nanosu s spiralo zbijali višino v stebru. Tako da se mi zdi na dober dan nekako lažje leteti po Krasu. Seveda pa je to čisto nekaj drugega kot na povprečen dan, ko je edina pravilna odločitev leteti po grebenu.

Kako je bilo z vremenom tisti dan?

Kar lepa višina baze, čez 2000 m. Zadnji steber na Učki celo 2500 m. Od Kovka naprej se je čutil zahodni, jugozahodni veter. Pri Vremščici recimo se je že čutil maestral, tako da polet do slovenske obale ni bil možen. Tudi iz tega vidika je bila edina opcija, da nadaljujem v smeri proti Učki.

Ko si na Učki, si pa že tako rekoč v doletu?

Iz Učke še nisi na najkrajši liniji za preskok, moraš še kar raztegniti proti jugu. Sicer je tam greben popoldne zelo lepo postavljen, zahodna stran je v soncu, dobro dela, stalno drži.

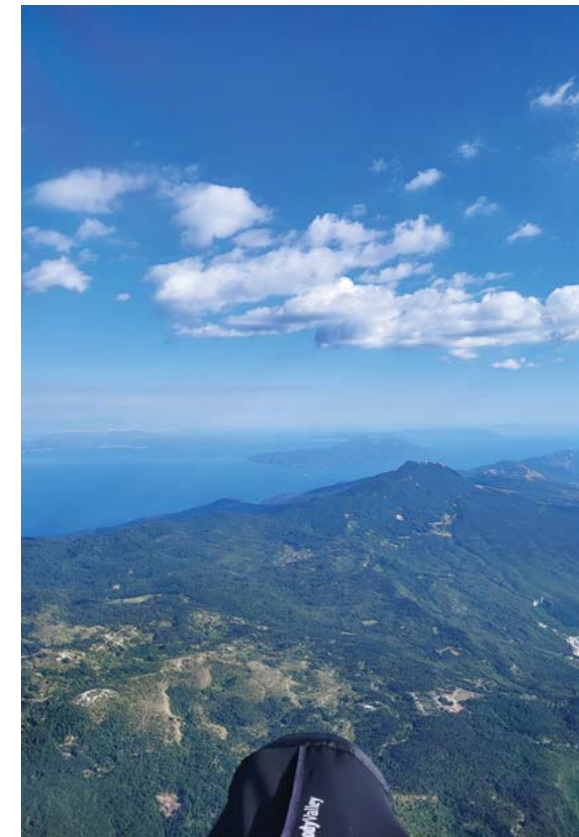
Potem, ko pobereš za preskok čez morje, pa pride situacija, ki je verjetno pred tem še nisi imel - preskok na otok čez morje. Ali je bilo kaj strahu, nelagodja? Kakšni so bili vremenski pogoji?



Vremenski pogoji so bili v redu, ni bilo nekega močnega vetra. Pred poletom sem si rekel, da pridem do tja in potem vidim kakšna je situacija, če bo višina, grem čez. Strahu niti ni bilo. Na začetku preskoka opazuješ, kako je z višino in da si stalno varno v doletu nazaj na obalo oziroma na otok. Potem nad morjem sem se povsem sprostil, samo še slikal sem in tekmoval s trajektom, kdo bo prvi na otoku. Ni bilo nobenega problema. Pozabiš, da si nad morjem. Predvsem zato, ker sem bil visoko. Če bi bil nizko in če bi imel kak močan veter, bi bila situacija drugačna.

Pred leti sem na OLC-ju zasledil polet Jožeta Pojeta, ko je letel iz celine na Krk. V komentarju poleta je zapisal, da je bil pripravljen tudi za pristanek v morju (prazne plastenke, tupperware posodo za inštrumente). Si se tudi ti kaj pripravil v tej smeri?

Ne, nič podobnega. Je pa sočasno z mano prek morja odrinil trajekt - v primeru pristanka v vodi ti najbrž pride prav, da je v bližini kakšna ladja ali čoln. 😊



Sicer tega poleta od Jožeta nisem točno poznal, sem pa vedel, da so že prej leteli na otoke, da jim je uspelo tudi leteti na Cres. Če se ne motim, je Erzo letel iz Velebita na Krk.

Kako je s pristanki na Cresu, si doma kaj pogledal, kje bi lahko pristajal?

Malo sem pogledal že doma, da sem dobil okvirno predstavo. V najslabšem primeru sem si rekel, da pristanem na kaki cesti ali obali. Nisem pa imel izbranega točnega pristanka, opazoval sem iz zraka. Dejansko me ni nikoli skrbelo. Tudi grmičevje tam je precej redko, tako da ga že parkiraš med dvema drevesoma, če je treba. Jaz sem se na koncu odločil za obalo, tako da sem pristal ob morju. Sicer ni bila lepa obala, malo grmičevja je bilo še zmeraj. Pri tleh je bilo ravno prav vetra za lep pristanek in se je vse super izšlo.

Si skočil v morje? Kopalke si imel s seboj, si verjel pred poletom, da bo uspelo?

Sem skočil ja, to itak. Kopalk pa nisem imel s seboj. Na štartu, ko sem rekel, da bi letel za Cres, nisem bil prepričan, da bom letel tja in da mi bo uspelo. Odločitev je bila spontana.

Kako pa pravzaprav zgleda pri tebi analiza in priprava na polet? Kdaj se med različnimi idejami odločiš, kaj bi letel na izbrani dan? Kdaj si se odločil za polet na Cres?

Odločam se sproti. Pred sezono imam več različnih planov, ki so primerni za različen tip vremena, predvsem vetra. Vreme za take daljše polete mora biti že na splošno dobro. Zelo pomemben faktor mi je stabilnost ozračja, predvsem ker veliko letim bolj ravninske "špure". Za tako letenje je pomembno, da je dan malo bolj nestabilen, z več bazami. Zanimivo, da sem tole letel šele v avgustu. V avgustu so na splošno že bolj stabilni dnevi.

Poznavanje vremena je ključno pri izbiri trase. Ti si eden izmed pilotov, ki zna zelo dobro "prebrati" vreme. Kateri so tvoji glavni viri informacij? Predvsem se ne zanašam samo na en model, zmeraj pogledam več napovedi. Kadar kaže na zelo dober dan, sem lahko dan prej tudi par ur "priklopljen" na različne strani. Pogledam več različnih virov in si naredim neko sliko glede na izkušnje.

Za Slovence je ARSO zelo aktualen, pogledam tudi evropski ECMF in ameriški model GFS. Dostop do teh modelov je omogočen prek več spletnih vremenskih strani in aplikacij, razlika med njimi je samo v prikazu. Ti trije so mi nekako glavni. Pogledam tudi k Avstrijcem, registriran sem na www.austrocontrol.at So kar v redu, ampak tako kot vsi tudi oni "kiksnejo". Tako da je treba kar vse pogledati, če se hočeš optimalno pripraviti.

Kako pa spremljaš in primerjaš vremensko napoved in realno situacijo, kdaj se odločiš, katero od idej boš naslednji dan poskušal realizirati?

Dan prej sem večinoma že odločen, ni pa nujno. Zjutraj še enkrat preverim in potrdim plan prejšnjega dneva. Redko kdaj je treba tudi odstopiti od plana.

Ali med letenjem popolnoma slediš zastavljeni trasi ali se veliko prilagajaš?

Te "špure", ki jih jaz ponavadi letim, zahtevajo precej prilagajanja v zraku. Letim veliko po razgibanih nižjih terenih, to pa je precej drugače kot npr. Sorica. Tam imaš greben in če gre, gre, če ne gre, pač ne gre. Tu se pa stalno prilagajaš situaciji in spreminjaš smer leta levo ali desno od planirane poti leta.

Seveda si kdaj tudi prilagodim in zamenjam zastavljeno "špuro", marsikdaj si prisiljen v to. Če imaš na izbiro curažo ali letenje dalje, izberem raje letenje dalje. Poskušam se čimbolj držati zastavljene trase, nisem pa popolnoma zavezan temu. To so poleti, ki sem si jih sam zadal, mi jih ni noben vsilil. Vedno poskušam kaj lepega odleteti, ni mi pa toliko pomembno, da je točno tako, kot sem si zamislil.

Malo več svobode torej kot na tekmah, ki se jih tudi pogosto udeležuješ?

Drži, na tekmah mi pogosto ni všeč, da se predvsem na dobre dneve to premalo izkoristi. Marsikdaj je sicer težko oceniti, kako dobri bodo pogoji in glede na to postaviti disciplino, pa vseeno se mi zdi, da smo pogosto preveč konzervativni. Na tekmah se tako velikokrat leti bolj osnovne špure.

Pri načrtovanju tekmovalne discipline je problem tudi, ker na tekmi tekmovalci letijo padala različnih varnostnih razredov, letalne sposobnosti so precej različne. To se poskuša usklajevati na več načinov, med drugim z večjimi cilindri za nižje klase padal. Kakšno je tvoje mne-

nje o tem?

Nad tem nisem najbolj navdušen. Dnevi so različni, težko je korigirati s takimi faktorji, vedno bodo neki problemi. S tem sistemom težko primerjaš pilote, ki letijo različne varnostne razrede. Na koncu dobiš nekega zmagovalca, ni pa popolne primerljivosti, ne veš ali je bil dejansko najboljši ali ne. Boljša ideja se mi zdi, da se ločeno uveljavijo dirke, kjer je omejitev do določenega varnostnega razreda, npr. do EN-C.

Ena izmed prvih takih tekem, kjer je bila udeležba omejena na padala nižjih varnostnih razredov, je bila Serial Cup. Tu si postal serijski zmagovallec.

Drži, Serial Cup dirka mi je zelo všeč. To je tudi eden večjih dosežkov, kar mi je sedaj uspel v tekmovalnem smislu. Na tekmo pridejo resda tudi manj izkušeni piloti, ampak precej tekmovalcev je tudi zelo izkušenih. Tako da je konkurenca kar prava, čeprav se leti s padali nižjih klas.

Sedaj ko si predsedal na dvolinijsko padalo nimaš več padala za tovrstne tekme?

Kakšne tekmo imaš sedaj v prvem planu?

Pravzaprav imam še vedno primerno padalo tudi za take tekme doma, ga nisem še prodal. Mogoče pridem še kdaj na kako tako tekmo, so pa sedaj v prvem planu tekme višjega ranga.

Za tekme sem še zelo motiviran, mogoče celo vedno bolj. V planu je slovenska liga, državno prvenstvo, radi bi šel tudi na kakšen svetovni pokal, če se mi uspe kvalificirati. Menim, da bi s tem padalom, ki ga imam sedaj in z nabranimi izkušnjami lahko dobro oddelal tudi take tekme.

Če govoriva za državno prvenstvo, imaš kakšen cilj v rezultatskem smislu? Tvoj oče Roman je postal državni prvak leta 2000, torej državnega prvaka v družini že imate.

V rezultatskem smislu je zelo težko govoriti, sploh tu v Sloveniji, kjer je konkurenca nora. Zdi se mi pa, da se da s pametnim letenjem narediti dober rezultat. Ampak s tem se ne obremenjujem preveč, hočem samo, da se potrudim, kolikor lahko. Če bom dobro letel, rezultat ne

bo izostal.

V našem športu pogosto vidimo, da je nekdo že po dveh letih na tekmovalnem padalu, potem ga pa po nekaj sezonah ni nikjer več. Ti si pa v tem športu že več kot deset let in si šele zdaj na tekmovalnem padalu.

Mislim, da bo letos moja trinajsta sezona. Drži, šel sem precej drugače kot marsikdo, ki je bil že po parih letih na tekmovalki. Če odštajem to, da sem se sam naučil leteti na tekmovalki.

Kako? ...

V letenje sem vpet že od majhnega. Oče je letel, tako da sem hodil po padalskih tekmah že kot mulc. Bil sem tako kot marsikdo, entuziast za letenje. Kot otrok sem bil modelar, ogromno ur sem naletel v Condorju itd.

Ko sem bil star 12 let, sem očetu na skrivaj vzel tekmovalko, šel za hišo na travnik in letal. Obvladovanja padala na tleh in osnov sem se tako naučil na Boomerangu 3 in Njam-Njamu. To so bile odslužene tekmovalne mašine. Ampak za moje potrebe kot nalašč. 😊

Ni bil pa oče tisti, ki ti je pokazal osnove?

Osnove mi je pokazal bratranec, Domen Pogačnik, ki je takrat že letel. Kot 12-letni mulc sem ga stalno gnjavil, da greva "hendlat". Tako da mi je on dal osnovna navodila, potem sem se pa sam kaki dve leti igral tam ok-



Foto: Matevž Gradišek
Pilotka: Tina Kastelic z boljšega profila



rog hiše po travnikih. Nisem pre-tiraval, lahko bi bilo pa tudi kaj narobe, ker nisem šel po pravi poti.

Tako da ja, naučil sem se na tek-movalkah, potem kasneje sem pa šel lepo počasi, po predpisih in se vpisal tudi v šolo.

Si bil najmlajši tečajnik?

Ne, sam sem se vpisal pri 16-ih. Takrat smo bili v tečaju trije Roki, stari 15 in 16 let. To je bila kar eki-pa.

Se spomnim tega ja, kot vaš in-štruktor takrat sem se na trenutke počutil, kot da bi delal v vrtcu. ☺
Upam, da nisem bil jaz kriv.

Niti ne, ti si bil precej odrasel za svoja leta, če te primerjam z osta-lima dvema. ☺

Kako je bilo po zaključenem teča-ju, ko si prišel pod okrilje Krokar-jev (Klub Krok)? Kako je potekal razvoj, si imel kakega mentorja?
Po tečaju sem šel takoj h Krokar-jem, tu sem imel odlično okolje in zanimiv teren za letenje. Z očetom smo od začetka leteli skupaj. Ka-kšnega mentorja nisem imel, bolj smo se s kolegi povezali. Marsikdaj smo tudi leteli skupaj na preletih, v okviru manjše ekipe. Letel sem tudi sam.

Ali je oče kaj nadziral, kaj počneš ali ti je v glavnem zaupal?
Niti ne, sem imel proste roke. Gle-de padalstva sem se sam odločal, tako kot sem se.

Ali je bilo kaj podpore doma pri nabavi opreme?
V začetku je bilo, ja.

Vezano na rezultate v šoli?
Ne vem, ni bilo nekih hujših zah-tev.

Katero je bilo tvoje prvo padalo?
Najprej sem letel Edna trojko (Ma-cpara EDEN 3). Dejansko se mi zdi, da sem v teh desetih letih šel

INTERVJU

od bolj zahtevnega padala do manj zahtevnega. Od Edna trojke, Rook-a, Delte 3 in Delte 4. Vsak od teh je bil boljši in tudi bolj varen. Največ-je probleme sem imel na Ednu, enkrat sem imel večje zapiranje in sem sestavljal padalo 100-200 višincev, ko je bilo to še bolj problematično kot sedaj, ko so mi stvari bolj jasne.

S čim misliš da je to povezano? S tvojim znanjem, ki je raslo iz leta v leto ali z razvojem športa?

Bi rekel, da kar oboje. Padala danes so bolj zmogljiva, a tudi bolj varna. Jaz sem pa tudi v teh trinajstih letih dal toliko čez, da imam kar nekaj izkušenj.

Padalo Eden 3 je bil varnosti razred spodnji EN-B, mogoče preveč zah-tevno za začetek? Bi bilo mogoče bolje če bi začel na EN-A padalu.

Tako je, bil je tudi malo specifičen, klasifikacije tudi ne povejo vsega. Če primerjam z Delto 4, začetniku bolj priporočam Delto 4 kot Edna 3. De-jansko je šport toliko napredoval, da so bile reakcije padala Edna 3 slabše od Delte 4. Seveda je pa res, da sem Delto letel, ko se imel za seboj že kar nekaj let letenja.

Te je mogoče Eden tako prestrašil, da si potem tako počasi prehajal na višje klase?

Ne, ne bi rekel. Tudi tisti dan, ko se mi je zgodilo zapiranje in me je pre-metalo, nisem šel pristajati ampak sem letel naprej. To je pomembno, da letiš naprej, da te taka stvar ne zavre preveč.

Glede prehajanja na višje klase pa ne vem, tako sem se počutil. Nisem hotel leteti tekmovalke, če ne bi mogel spraviti iz nje, kar bi mi omogo-čala. Vsako padalo sem prerasel, preden sem šel naprej. Zdaj se res dobro počutim na dvoliničju, se mi zdi, da sem kar dobro naredil. Boljše tako, kot da bi takoj vzel tako padalo in bi bilo potem preveč strahu.

Če pogledaš nazaj, bi se kake stvari drugače lotil, bi šel hitreje?

Mogoče bi šel določene stvari hitreje. Če me kak začetnik vpraša, če je treba tako počasi, bi reke, da najbrž ni treba. Marsikdo gre precej hitreje, če greš malo hitreje kot jaz ni nič narobe, če se tako počutiš. Nikoli ni prepočasi, bi pa lahko šel hitreje.

Ali je bila v teh 13 letih kakšna res nevarna situacija?

Predvsem tista, ki sva jo že omenila z Ednom 3. Razen tega nisem imel nekih incidentov, razen na pristanku kakšno obešeno padalo na drevesu.

Zadnja leta si bil tudi član mladinske reprezentance, ti je bila to pozitivna stvar v tvojem razvoju?

Mislim, da je bila to kar dobra stvar, ja. Dušan se je zelo potrudil, tako da se mu moramo zahvalit da je imel toliko volje in potrpljenja. Glavno je, da je nadobudna skupina in se tudi med samo malo priganja.

Ste bili sami mladi?

Kolikor toliko. ☺ Jaz sem bil najmlajši. Padalstvo je pač tak šport.

V okviru mladinske reprezentance si šel tudi na SIV tečaj?

Drži, delal sem ga z reprezentanco in potem tudi sam izven. Z SIV tečaji je tako, da se težko spraviš tja, je pa kar potrebno. Tudi sedaj, ko sem delal SIV s tekmovalno opremo, mi je bilo zelo koristno. Ko si vprašal, če imam kaj strahospoštovanja do dvoliničja ... Kar precej sem si pomagal

s tem, da sem na SIV-u videl, da se padalo da obvladati. Če tega ne veš, mu težko zaupaš. Če se hočeš malo bolj "zares it", je SIV potre-ben.

Lansko leto si uspešno tekmoval tudi na hike&fly tekmi X-SLOVE-NIA. Bil si eden izmed tistih, ki jim je uspelo zaključiti celotno traso. Greš na to tekmo tudi letos?

Imam v planu ja, ampak bom še videl. Na hike&fly tekmah mi je predvsem všeč ideja. Na vrhunski rezultat ne morem računati, ker na tleh nisem dovolj konkurenčen. Sicer bi rekel, da sem kar v formi, ampak če se primerjam z ostalimi, ki se to grejo bolj zares, ni primer-jave. Tako da grem tja bolj uživati.

Lansko leto mi je kar uspelo ja, prišel sem do cilja. Na sredini dir-ke sem imel sicer kar precej smole. Če bi se tam situacija obrnila, bi bil lahko v igri še za podium, mo-goče celo za zmago.

Katera situacija je to bila?

Po obratni točki v Kobaridu sva bila s Tomijem (Tomaž Eržen) sku-paj na štartu na Planici. Treba je bilo leteti proti Bledu. Lenart (Ob-lak) in Bojan (Gaberšek) sta bila takrat že precej naprej. Tisti dan smo imeli precej jugozahodnika, tako da če ti je uspelo skočiti čez Bohince, si bil lahko v trenutku tam. To je uspelo Tomiju, jaz pa sem bil v odločilnem trenutku na Vodel vrhu kakih 50 m nižje od njega in sem pristal v Tolminu. Tomi je pobral in se izstrelil naprej proti Bledu. Imel je celo možnost, da ujame prva dva. Na koncu je bil tretji. Povsem drugače je, ali greš čez Bohinje po zraku v 10 minu-tah ali peš, kar ti vzame pol dneva, v kar sem bil primoran sam.

Tisti dan je bilo zelo veliko vetra, verjetno je bila tudi borba v glavah tekmovalcev ali sploh leteti ali ne. To drži. Ampak če bi bil takrat v tisti situaciji s Tomijem, bi šel zraven, kljub temu da je bilo treba

INTERVJU

zares zelo "stisnt" zobe. Poleg vetra je bil tisti dan še razvoj, tudi to je bil faktor, da sem zaključil v Tolminu. S Tomijem sva pred tem vrtela steber, kjer sva se zavestno odločila, da greva naprej. Na sredini dviganja sva se drla drug drugemu: "greva ven". Par kilometrov zraven je bil razvoj nevihtnega oblaka, tako da sva morala iti stran sredi dviganja in sva v naslednje prišla prenizko.

Tisti dan zjutraj sva se slišala po telefonu, spomnim se, da si bil zelo skeptičen glede vetra, nisi bil prepričan, da se sploh bo letelo tisti dan.

Na začetku smo bili vsi precej prepričani, da bomo morali ta dan narediti nekaj po tleh. Ampak vseeno nas je velika večina šla gor na Planico in smo leteli. Posočje je bilo letljivo na sprednjem delu, tu se marsikdaj leti tudi na močan veter. Zada je bilo pa precej pestro, na Bohinjcih je bilo marsikje tudi že čez mejo. Jaz sem potem



hodil čez Bohinjce peš, tako da lahko iz prve roke rečem, da je kar brutalno pihalo. Gledal sem, če bi bila kje možnost varnega vzleta. Na koncu sem se raje odločil, da letim naslednji dan z Vogla, kjer sva tisto noč s pomočnikom tudi prespala.

Ko sva zvečer izmučena in lačna prišla v gostilno je bila ta odklenjena, ampak povsem prazna. Vse kar sva "pojedla" za večerjo je bil za vsakega po en pir.

Kdo je bil tvoj pomočnik?

V prvi vrsti Rok Kavčič, sodeloval je še Andrej Krajnc. On je bil kot drugi pomočnik, večino je Rok podelal, mi je pa tudi Andrej veliko pomagal. Za tako tekmo je zelo dobro imeti dva pomočnika. Eden ti pomaga po tleh, drugi gre s teboj na hrib. To je kar velika prednost, če si sam takoj neseš kak kilogram več.

Ali misliš da se taka tekma odloča bolj v zraku ali na tleh?

Sigurno bolj v zraku, zato je meni tudi zanimivo iti na tako tekmo. Vem, da na tleh nisem tako konkurenčen, da pa lahko po drugi strani v zraku nekaj naredim. Če si pa tudi na tleh dober, imaš ogromno prednost, kar se je videlo lansko leto pri Lenartu. Če ne bi toliko naredu po tleh, bi se lahko tudi drugače razvijala tekma. Kljub temu, da je tudi v zraku dobro oddelal.

Kakšen se ti zdi nivo varnosti na takih hike&fly tekmah, primerljivo s hitrostnimi dirkami v prostih preletih?

Glede varnosti je drugače kot na preletaških tekmah. Tu si sam precej bolj odgovoren za to, kar delaš. Sam se moraš odločiti, ali boš tvegati ali ne. Meni je to mogoče lažje, ker tudi na preletaških tekmah ne grem z glavo skozi zid in ne tvegam vsega. Do neke mere se še sprejme neko tveganje, ampak mora biti meja.

Kaj si se lansko leto na tekmi naučil in boš uporabil letos?

Med drugim to, da je vedno treba res dobro premisliti, kako boš te metre, ki si jih naredil po tleh, izkoristil za letenje. Veliko truda vložiš, da narediš 500 m ali 1000 m višincev. Potem jih pa lahko hitro in za brezveze "skuriš" v parih minutah. Splača se premisliti, ali boš šel takoj v zrak ali boš raje npr. 2 uri počakal in potem več naredil kot nekdo, ki ni bil dovolj potrpežljiv, in takoj scuril. Mislim, da se je pametno na taki tekmi tudi kdaj ustaviti. Saj to je umetnost, kdaj ja in kdaj ne. To je čar igre, zato je pa tudi zanimivo.



Pripravil: Sašo Slabajna

KAJ JE ŽE TO GRADIENT?

Prav vsaka skupina ljudi, ki se ukvarja z določeno dejavnostjo, naj bo to poklicna ali prostočasna, za medsebojno sporazumevanje uporablja nek svoj nabor besed. Ta je sestavljen iz slengovskih besed ter strokovnih izrazov, ki se drugim ljudem slišijo kot nekakšna kitajska izmišljotina, ni pa neobičajno, da nekaterih besed ne razumejo niti pripadniki taiste skupine. Jadralno padalstvo pri tem seveda ni izjema.

V našem športu bi lahko besednjak razdelili na štiri faze. Nekaj izrazov se uporablja pri pripravi na let, npr. kuhanje, gradient, pokrivanje, nekaj v fazi priprave padala in vzleta kot so celice, kravata in sonda. Potem se v fazi leta pogosto sliši klofar, frontal, rotor, pobiranje, glajd, na koncu v fazi pristanka pa ful je držal. Analiza po letenju je skupen vseh štirih faz, v kolikor pa je analiza preveč poglobljena, se besednjak lahko tudi razširi.

Večino teh besed je sicer možno precej hitro dekodirati, manj intuitiven (če nisi ravno matematik ali fizik) in zato tudi strokoven izraz pa je gradient. Namen tega članka je torej razčistiti, kaj to je.

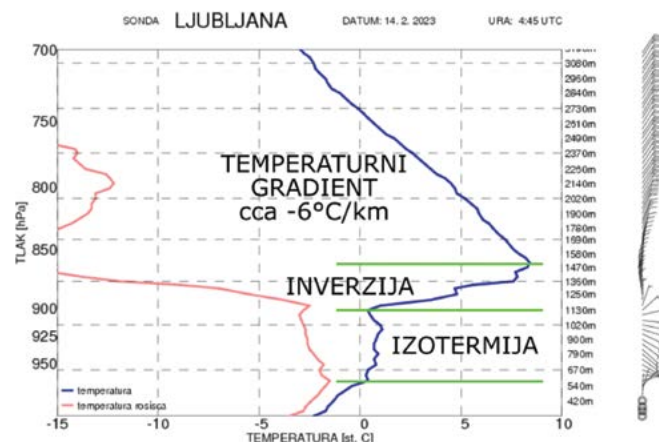
Da ne boste članka na tej točki prenehali brati, se bomo izognili strašanski matematični definiciji, poenostavljeno pa gradient predstavlja spremembo določene količine na neki razdalji. To je lahko na primer sprememba temperature od spodnjega do zgornjega dela radiatorja ali pa sprememba koncentracije soli od Tržaškega zaliva do Sredozemskega morja. Ker pa nas bolj zanima dogajanje v atmosferi, se bomo raje osredotočili na spremembo temperature.

Jadralni padalci največ uporabljamo izraz gradient temperature zraka, to spremembo pa si tudi precej z lahkoto predstavljamo, saj jo tako ali drugače občutimo na lastni koži. Temperatura zraka se spreminja tako v horizontalni kot v vertikalni smeri. S horizontalnimi spremembami temperature zraka je npr. povezan veter, vendar so te spremembe temperature običajno precej majhne, vsaj v primerjavi s spremembami v vertikalni smeri, kjer se temperatura zraka na kratkih razdaljah intenzivno spreminja. To nas kot jadralne padalce tudi najbolj zanima, saj je to ena ključnih informacij za oceno, ali so/bodo pogoji za termiko ugodni ali ne. Potek temperature zraka po višini najbolj vidimo iz vertikalne sondaže, ki se jo enkrat dnevno opravi z meteorološkim balonom na Agenciji RS za okolje. Same sondažne meritve ne bom opisoval, saj je na to temo v eni izmed prejšnjih številčk revije IKAR zelo lep članek napisal Rok Kaver (priporočam v branje, kdor še ni). Za namen tega članka bomo gledali le modro črto na prikazu vertikalne sondaže v spodnjih 3000 metrih nadmorske višine (slika 1). Ta črta prikazuje izmerjeno temperaturo zraka po višini. Ko govorimo o temperaturnem gradientu, oz. po padalsko kar samo gradientu, govorimo za koliko se temperatura zraka spremeni od ene pa do druge višine.

Slika 1 prikazuje vertikalno sondažo z dne 14. 2. 2023. Če pogledamo razliko v temperaturi recimo na 600 in 1150 m, vidimo, da je razlika praktično enaka 0. V sami plasti so sicer manjša nihanja temperature za pol ali največ eno stopinjo, ampak razlika med spodnjo in zgornjo mejo te plasti, ki smo jo vzeli, je enaka 0 in prav toliko znaša gradient, 0°C/km. To je torej izotermna plast oziroma plast v kateri se temperatura z višino ne spreminja, pogosto pa lahko med padalci slišimo tudi izraz izotermija. Ta plast je stabilna, kar pomeni, da se topel zrak ne more prosto dvigati, saj bi se ob dvigu ohladil ter postal hladnejši in posledično težji od okoliškega zraka, zato bi se pričel spuščati nazaj dol. Na kratko – takšen potek temperature z višino ni ugoden za termiko.

Oglejmo si sedaj drugo plast, med 1150 in 1550 m. Vidimo, da z višino temperatura naraste za neke 7,5°C, torej je gradient približno enak +19°C/km (zaokroženo, decimalke niso pomembne). Tej plasti rečemo inverzna plast ali inverzija. To je prav tako stabilna plast, torej ni ugodna za nastanek termike. Pogosto pa se zgodi, da pod inverzijo nastanejo ugodni pogoji za jadranje. V takšnem primeru inverzija onemogoči dvigajočemu se toplemu zraku napredovanje višje gor iz istega razloga, kot je opisano v prejšnjem odstavku. To občutimo, kot bi se med vrtenjem termičnega stebra zaleteli v strop.

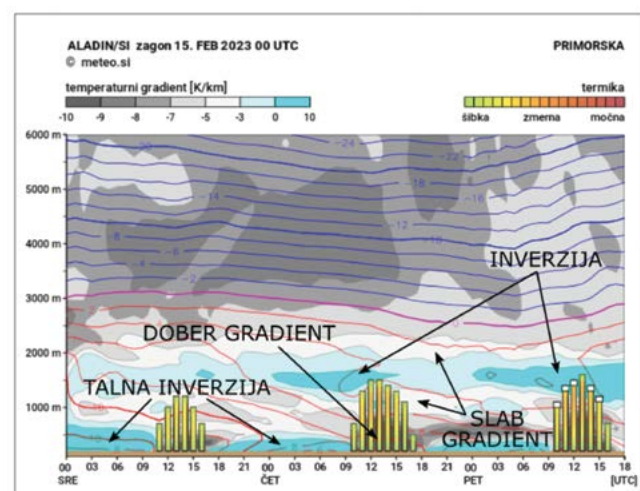
Dviganje se ustavi, običajno pa je burna tudi reakcija padala, saj lahko na robu inverzije pride do turbulence.



▲ Slika 1

Nazadnje pogledimo zračno plast nad 1550 m. Tu se temperatura z višino zniža za približno 6°C v 1000 metrih, torej je gradient enak -6°C/km. To je glede na izkušnje že ugoden gradient za termiko, če imamo seveda v teh višinah kakšne hribe, da bi termika sploh lahko nastala. Idealen gradient za vrhunski letalni dan pa je -10°C/km, saj omogoča toplemu zraku, da se ta brez težav dviguje. Zanimivost – boljši gradient od -10°C/km je skoraj nemogoče doseči. Naj razložim. Ozračje je narejeno tako, da samega sebe vrača nazaj v ravnovesje. Namreč, če bi na primer prišlo do gradienta -12°C/km, bi bilo ozračje tako nestabilno, da bi se termika prožila sama od sebe in prišlo bi do turbulentnega mešanja zraka, na ta način pa bi se gradient vrnil nazaj do -10°C/km. Do teh situacij sicer lahko pride v tanki plasti zraka pri tleh, v neki debelejši plasti pa do tega ne more priti. Obratno pa gradient v inverziji navzgor ni omejen! Ni namreč neobičajno, da se je-seni ali pozimi naredi močna inverzna plast, v kateri se v 200 višinskih metrih temperatura dvigne za več kot 10 stopinj.

▼ Slika 2



Kako to znanje sedaj uporabiti v praksi? Načeloma je ogled jutranje sondaže dovolj dobra ocena, kakšen bo dan v smislu termike, moramo pa upoštevati, da se stanje v atmosferi lahko prostorsko precej razlikuje, saj imamo lahko npr. na Primorskem popolnoma drugačno zračno maso kot v Ljubljanski kotlini ali na Štajerskem. Poleg tega pa se vertikalni potek temperature do neke mere spreminja tudi tekom dneva. Na žalost nimamo sondažnih meritev na željeni lokaciji in ob času, ko bi nam najbolj ustrezalo, da bi takšne spremembe videli. Zato je naša edina možnost ogled produktov meteoroloških modelov. Zelo dobrodošla je modelska napoved termike, ki jo najdemo pod zavihkom Letalstvo na spletni strani meteo.arso.gov.si (slika 2). Ta nam poleg stolpcev, ki nam s svojo barvo in višino povejo, kako visoko in hitro bo čez dan šlo v termičnih stebrih, prikazuje tudi temperature po višini in času (črte z oznakami temperatur) ter temperaturni gradient (barvni odtenki v ozadju). Za dober letalni dan tu iščemo čim bolj temno sive odtenke v spodnji plasti ozračja, ki ponazarjajo dober gradient. Debelejša kot je plast temno sive barve pri tleh, boljši so pogoji za nastanek termike, v tej plasti pa lahko pričakujemo dviganja. Ti odtenki so običajno skriti za stolpci termike, ampak so dovolj dobro razločni. Svetlejši odtenki sive ponazarjajo slabši gradient, kar pomeni, da bodo tam dviganja lahko že dušena. Včasih pa vidimo, da se stolpci termike dvigajo v območja zelo svetlo sivih odtenkov, ali celo že v modre odtenke, ki ponazarjajo izotermno plast ali inverzijo. Dvigajoč zrak ima sicer nekaj vztrajnostnega momenta, vseeno pa je treba včasih višino dviganj vzeti malenkost z rezervo.

Treba je razumeti, da je to kljub vsemu modelska ocena razmer in da majhnih inverznih plasti model "ne vidi". Model napovedi termike ima torej svoje napake in kot vsak meteorološki model zaradi fizikalnih in računskih omejitev ne bo nikoli popoln, se pa aktivno dela na izboljšavah. Kljub vsemu se mi zdi, da je to trenutno eno najboljših orodij za čim bolj optimalno izrabo dopusta ali prostih dni za naše padalske podvige.

Ker zdaj vemo kaj je gradient, kakšnega iščemo in katera orodja nam omogočajo njegovo vizualizacijo, lahko vso to znanje s pridom izkoristimo in lažje najdemo tisti pravi letalni dan.

Avtor: Phil Clark

LETENJE PO DALJŠI PREKINITVI

Prevod: Domen Višnar

Povzeto po: »Flying after a layoff«, <https://flybubble.com/blog/flying-after-a-layoff>

Vsi piloti vemo, da je za dobro in varno letenje nujno, da redno letimo in da smo uleteni. Kaj pa se zgodi, ko dalj časa ne letimo??? Izkušen pilot Phil Clark deli nekaj modrosti, ki vam bodo pomagale, da boste ostali na varni letalski poti in da boste izboljšali svoje letenje.

O teh stvareh sem razmišljal že dalj časa, je pa dejstvo, da sem te misli potiskal nekam na stran in jih poskušal zakopati. V meni je bil prisoten občutek nelagodja, ki je že od poletja rasel in mi dajal občutek, da sem del nečesa nevarnega. Mislim, da je takšen občutek izhajal iz zavedanja, da stvari niso več tako intuitivne kot so bile.

Če smo iskreni sami s sabo – grozljivo, a hkrati nujno je, da se zavedamo posledic, ki se lahko zgodijo že zaradi manjše nepazljivosti, kaj šele, če precenimo sami sebe. Lahko povzamemo Whymperja, znanega plezalca, ki je predlagal: "Ne delajte ničesar v naglici; dobro preverite vsak korak in se že od začetka zavedajte, kako se lahko konča."

Po tem, ko sem po šestih mesecih prvič spet poletel, se dejansko nisem počutil tako brez občutka. Ampak če sem iskren, zavedna kompetenca pri vzletu, med pregledom, v zraku in pri pristanku po samo tridesetih minutah je bila nujna. Med letenjem nisem počel nič intuitivno in vesel sem bil, da ni bilo gneče in močne termike.

Kljub temu sem se večkrat dvignil več kot petsto metrov nad vzletišče in mislim, da je to zame veliko boljše kot samo jadranje gor in dol po sipinah ob obali.

Kako se varno vrniti k letenju po daljšem premoru?

Vsako leto se zgodijo incidenti, nesreče in skorajšnje nesreče. Navsezadnje je jadralno padalstvo "nevaren šport", zato vedno obstaja neko tveganje.

Ko sem bil varnostni častnik v svojem klubu, sem pri branju poročil o incidentih ali debriefingu pilotov ugotovil, da so številni incidenti posledica napak pri presoji. To je še posebej očitno spomladi po zimskem premoru. Mnogi piloti se v tem času soočajo z daljšim premorom kot običajno. Ko sem začel pisati ta članek, nisem letel že skoraj šest mesecev!

Pri ogledu BHPA poročil o incidentih lanskega leta sem ugotovil, da je bilo sedem incidentov v prvih dveh dneh po sprostitvi omejitev gibanja, vključno s štirimi "resnimi" poškodbami: trkom v zraku, pristankom na drevesu in udarcem propelerja.

Samo v prvih dveh dneh, ko smo se lahko vrnili v zrak po prvi omejitvi gibanja, je prišlo že do toliko nesreč ... Sprašujem se o koliko skorajšnjih trkih in drugih incidentih pa sploh ni bilo poročano tisti prvi vikend?

Kombinacija močnih pomladanskih razmer in neredno letenje ter neuletenost pilota močno povečuje tveganje. Rešitev, ki jo moramo upoštevati, da zmanjšamo izpostavljenost tveganju, je bodisi odpraviti neredno letenje pilota ali počakati, da se razmere čez dan umirijo.

Že do konca junija, je bilo prijavljenih 36 nesreč in ena smrtna žrtev. Tudi znani in priljubljeni piloti so objavljali svoje dogodivščine. Metanje rezerv pod oblaki, trk pri pristanku, skorajšnja izguba čelade po slabem pregledu pred letom... Vse te zgodbe lanskega poletja imajo skupno misel: "hudiča, imel sem veliko sreče".

Namen tega članka je, da vas spodbudi k razmišljanju o tem, kako boste vi končali svoj let v prihajajoči sezoni.

Kaj lahko storite, da se izognete temu, da postanete statistika?

1. Samo ena nova stvar naenkrat!

Vsi bi morali biti pozorni na ta nauk, saj prav po premoru postane že letenje nova stvar ... vaši prvi poleti po premoru niso namenjeni temu, da se spopadete z novimi napravami in opremo.

Za prve polete po dolgem premoru bi bilo idealno, da greste leteti s kompletom, ki ga poznate, in da greste na vzletišča, ki jih poznate. Ker je v resnici dejstvo, da lahko dejansko letite, nova stvar.

Vaša možganska kapaciteta za dražljaje ima svojo mejo in vaši prvi poleti po katerem koli premoru so skoraj zagotovo že dovolj stimulativni.

2. Je danes dan za letenje?

Ali je res? So pogoji popolnoma primerni za nekaj nežnega in dolgočasnega jadranja, da se boste lažje navadili?

Če pogledam nazaj v svoj dnevnik iz prejšnjega leta, sem šel po zapiranju lani najprej leteti na Long Mynd. V zraku sem skupno preživel več kot dve uri, ki sem jih razdelil na tri ločene lete. Vmes sem vabil tudi vodenje padala na tleh. Eno uro sem samo sedel in gledal, preden sem sploh razpakiral svojo opremo. Kraj, ki sem si ga izbral, je bil velik, s prostorom na tleh in v zraku, s čim manj ovirami / nevarnostmi in na katerem sem že letel. Imel sem zmeren veter in šibko do zmerno termiko v pretežno modrem nebu.

3. Pred poletom vsakič opravite podroben pregled opreme.

Poskrbite, da je vaša oprema nedavno pregledana, še posebej, če je bila zapakirana več kot 6 mesecev ...

Ste letos pozimi preložili svoje rezervno padalo? So karabini na trakovih trdno priviti? So se vrvice kaj poškodovale?

Vedno najprej čelada na glavo pred sedežem na telo. Če lahko najdete mesto za pripravo, ki je zaščiteno pred sunkovitimi pogoji, vam lahko to zelo pomaga pri mirni pripravi.

4. Je zdaj dober čas za vzlet?

So ostali padalci v zraku v redu, so sunki vetra v redu, ali se bo kasneje umirilo...? Že tako dolgo čakaš na letenje, vendar, ali je morda bolje še malo počakati do poznejšega popoldneva?

Spomnim se, da sem se počutil kot da nisem izkoristil svojega dneva v Westburyju, ampak ali mi je dejansko spodletelo? Lokalno sem letel 1 uro, medtem ko so ostali šli na prelete. Dejansko sem se dvignil z Andyjem, ki je zapustil hrib in nato odletel vse do obale in je opravil krasen polet dolg petdeset milj. Ker sem začutil, da nisem »naštiman«, sem pristal, klepetal, jedel in pil, nato pa spet poletel. Nazadnje sem se le dvignil, zbral misli, zapustil hrib ter šele pozno v dnevni šel po poti Andy-ja. Dosegel sem svoj najdaljši let od leta 2015 in morda najdaljši let, kar sem jih kdaj imel v Združenem kraljestvu. (Ne letim pogosto XC, saj moram biti vedno doma pravočasno... zato je večina mojih letov lokalnih z malo tveganja za »scuriti«.)

5. Pomembna je presoja, ne pa »mišični spomin«!

Pomembno je, da vidite kar se dejansko dogaja, ne pa tistega, kar si želite ali pričakujete.

Ste prepričani v svojo presojo? Lahko to razpravljate z zaupanja vredno osebo? Po daljšem premoru boste verjetno malo iz prakse glede odločanja.

Nadzorovanje krila je kot vožnja s kolesom - ne boste pozabili goniti in zavijati, vendar se vam lahko pri presojanju hitrosti drugih vozil zatakne. V letalskem smislu to lahko pomeni, da nepravilno ocenjujete svoj položaj glede na druge pilote, v turbulentni termiki ali da slabo ocenite moč vetra in sunkov.

Obvladovanje krila je zakoreninjeno in verjetno ste nezavedno kompetentni v tem. Ampak to so spretnosti, o katerih morate razmišljati, saj so se verjetno malček poslabšale med premorom.

Klubi za prosto letenje v Veliki Britaniji imajo običajno glavnega trenerja in varnostnega oficirja, ki vsako leto predstavijo nasvete in upajo na najboljše. Sodelujte z njimi, da ostanete varni, delite zgodbe o nezgodah, da se drugi lahko kaj naučijo iz njih in se izognejo istim napakam.

Zaključek

Kot zaključek: "Včasih lahko le s prestopom meje ugotovite, kje je in kaj je onkraj nje."

Da bi to uravnotežili, še vedno menim, da je naslednji citat jadrarno padalskega pilota Toma Schraya eden najboljših, kar jih izhaja iz jadrarno padalskega foruma: "Če ne želite, da vaši otroci doživijo vašo smrt, morate reorganizirati svoje vedenje."

Vidimo se kmalu v termiki,

Ostanite varni ali imejte srečo, Phil

Avtor: Uroš Komel

NESREČE IN PRIPETLJAJI

Ko med prijatelji po pristanku govorimo o naših letih, velikokrat predelamo vse dogodke, ki so se nam v zraku zgodili. Tak pogovor pozitivno vpliva na naše letenje, saj nam pomaga razumeti dogajanje v zraku in nas pripravi na ponovno soočanje z razmerami v zraku, ki so velikokrat nepredvidljive. V eni od predhodnih števil je Bojan začel s člankom v katerem je opisal svoj pripetljaj in ker sem bil v njegovem primeru tudi sam udeležen, sem se odločil opisati tudi moje osebno srečanje z razmerami v zraku, ki si jih ne želimo.

Če se vrnem na začetek – upam, da imamo vsi, ki letimo, na koncu dneva prijatelje s katerimi predebatiramo letalni dan. To so namreč neprecenljive izkušnje in velikokrat se učimo na napakah drugih. Žal se ta del letenja vse pogosteje zanemarja in se lete ocenjuje samo po dosežkih na XC globe. Na žalost so tam informacije skope in pomanjkljive in neizkušenega pilota velikokrat zavedejo, saj so fantje, ki postavljajo rekorde na neki drugi ravni letenja z ogromno znanja in izkušnjami.

Moj dogodek sega v obdobje, ko sem kar hitro napredoval. Naletel sem preko 100 ur letno – najprej na padalu A razreda, potem dve leti na padalu B razreda, nato pa sem suvereno prešel v C razred in se na njem tudi odlično počutil. Večino letov odletim na Lijaku, od tam pa z veseljem odletim proti Alpam ali morju, če mi to razmere omogočajo.

Zgodilo se je enkrat aprila, ko sem odletel proti Tolminu. Cilj je bil Bled. Podoben let sem že izvedel in počutil sem se dobro, samozavestno.

Lep dan je. Hitro preletim banjško planoto in priklo-

pim na Kobalo. Tam lepo navijem nad Kobiljo glavo in se odpravim naprej v smeri Žabiškega Kuka. Višine imam dovolj. Zahodni veter me sicer rahlo zanaša, tako da smer ves čas popravljam, ampak – bo že šlo. Tiščim gas, do polovice sicer, in rinem dalje. V glavi preračunavam višino in dolet. Kot izkušen pilot si mislim in imam tudi več rešitev, če se slučajno ne bi izšlo. Občutek imam, da me vedno bolj zanaša proti vzhodu in tudi kaj hitro požira. Tu storim prvo napako, ko se odločim, da zavijem izven te doline za Kobiljo glavo v kateri ni pristankov in rinem proti vetru proti planini Lom. Propadanje je močno, ampak z mojo višino suvereno rinem naprej. Planina je skoraj pod mano, ko se padalo nad mano spravi v kepo. Hitro odreagiram. Padalo se ponovno formira. Izgubim nekaj višine ampak še vedno rinem dalje, nato se mi ista stvar ponovi še dvakrat. Sedaj sem pa že nizko! Sicer padalo ponovno formiram in v tem kratkem času, ko se ukvarjam s padalom, moram sprejeti odločitev ali rezerva ali kaj drugega. Seveda mi prva možnost ne diši in se v trenutku odločim zapeljati z vetrom stran od rotorja v katerem sem se znašel. Zavijem v dolino potoka Lipušček za Kobiljo glavo, kjer pa ni ne izhoda in ne pristanka. Na hitro zberem misli in začnem izbirati območje z drevesi kamor bom očitno zapeljal, razmišljam kako bom priletel v krošnjo smrek in ali ima telefon signal, ali me bo kdo opazil. Let je ponovno miren, saj sem globoko v dolini za hribi. Potem pa vseeno pregledam okolico in na pobočju Masovnika (pod Voglom) vidim strm travnik, kjer bi pogojno lahko pristal. Zapeljem v tej smeri, travnik je na južni strani in pomislim kaj pa, če bo kaj dal. Na dogajanje pred par minutami hitro pozabim in se probam rešiti iz te luknje. Nad travnikom vleče malenkost navzgor tako da hitro dobim upanje, z veliko truda poberem, se počasi dvignem nad Vogel in odločim, da nadaljujem z letom. Ko odletim čez Bohinjsko jezero na Pršivec in me tam začne malenkost premetavati se odločim, da bo za ta dan dovolj in odjadram do Bohinjske Bistrice, kjer grem lepo z vlakom domov.

Pri vsem skupaj se mi zdi najpomembneje poudariti to, da sem naslednji dan ponovno odletel v Tolmin si od daleč ogledal kraj dogajanja, kasneje pa s prijatelji predelal dogodek in na podlagi njihovih izkušenj ugotovil, kaj je bil razlog zapiranja in kaj bi moral storiti, da se to ne bi zgodilo. Rinil sem v veter in kljub višini sem bil v rotorju stebra na jugozahodni strani Tolminskega Triglava.

Čeprav sem dogajanje analiziral in pošteno premlel, se ti take stvari globoko vtisnejo v podzavest in ne vedoč je to tisto sezono močno vplivalo na moje letenje. Verjetno sem zaradi tega bolj konservativen letalec – kot bi rekli »ziheraš«. Ker najpomembnejše je imeti se lepo in odleteti tako, da te trenutke lahko deliš s prijatelji, najraje še isti dan na pristanku.

**Avtorja: Veronika Štampfl
in Miha Vovk**

KOLUMBIJA ZA PADALSKÉ TELEBANE

*Zimovanje v Kolumbiji je za slovenske
jadralske padalce že skoraj kot dopust v Po-
reču za navadne smrtnike – če se odpraviš
v sezoni, ni hudič, da ne boš srečal kakšne-
ga sorojaka. Čemu taka fama? Pa sva šla
preverit.*

Najino dopustnikovanje je trajalo dobra dva tedna. Prvi teden sva izkoristila za letenje v Roldanillu, drugega pa preživela na severu Kolumbije, na karibskem delu. O slednjem morda kdaj drugič, tole poročilo pa bo bolj v stilu "Kolumbije za telebane". Tja sva se namreč odpravila z bolj malo načrtovanja in v bistvu nisva imela pojma o letenju in logistiki. Najino načrtovanje je obsegalo bolj kot ne le letalske prevoze in rezervirano sobo za prvi teden v Roldanillu. Morda bo tole pripomoglo, da se odpravi tja še kdo, ki je sicer mnenja, da v življenju nima časa načrtovat tako velike dopuste. Ker pretirana organizacija res ni potrebna.

Letala

Možnih letalskih povezav je približno toliko, kolikor časa zapraviš pri iskanju. Iz Evrope se da na drugo stran priti z večih lokacij in tudi na več destinacij, tako da je pametno vseeno pretehtati povezave, ki so v momentu na voljo. Za naju ni bilo debate od kje letiva, ker nama je Brnik tako zelo blizu, da se nama ob povratku domov sigurno ne bi ljubilo vozit iz Benetk.

Izbirala sva lahko med leti v različna evropska mesta, nato pa naprej v Bogoto (Kolumbija), Miami (ZDA), New York (ZDA) ali Panamo (Panama). Izbrala sva slednjo, ker je imela z Brnika povezavo čez Amsterdam, ki je bila cenovno najugodnejša. Pomenila je sicer zelo dolg postanek v Amsterda-

mu, kar pa sva izkoristila za obisk prijateljev. Cenejša je bila le še povezava čez New York, ampak je bilo treba menjati letališča. Kar pomeni možnost prebijanja večih ur iz letališča, popotovanja čez celo mesto in pa vizo za ZDA. Preveč dela za tistih 100€ razlike. Menda je bila cenovno ugodna tudi povezava preko Istanbula, ki je midva sicer nisva našla, ampak časovno daljša. Iz Paname sva nato v Kolumbijo letela neposredno v Cali. Druga možnost končnega letališča je Pereira, oba kraja pa sta od Roldanilla oddaljena približno dve uri z avtom oziroma avtobusom. Nazaj v Evropo sva ravno tako letela iz Calija v Panamo in od tam v Pariz. Še tri ure čakanja in let v Ljubljano.

Malo naju je bilo strah, da nama bodo, glede na količino prestopov, izgubili kakšno prtljago. Vendar je vsa prišla z nama na končno destinacijo. Morda je bil ključ ta, da je med leti vedno bilo vsaj 3 ure časa, da so premetali stvari na pravi avion. Definitivno pa priporočava, da za daljše lete padalske ruzake konkretno zavijete v folijo. Moj se je iz Kolumbije vrnil precej poškodovan, kljub foliji. Si predstavljam, da bi bilo brez nje še slabše. Ne rabiš pa dosti s sabo, ker greš na toplo. Tako da v tistih 23 kg lahko napokaš vso letalno opremo in kakšne čevlje. Inštrumente (po najinem mnenju) obvezno v ročno prtljago. No, tudi baterij ne dovolijo spodaj, tako da jih itak ne smeš dat v tavelik ruzak. Še nekaj cunj v ruzak, ki gre s tabo, in to je to. Dol je vroče, rabiš par kratkih majic in hlač, gate, štumfe in en dolg komplet za takrat, ko je res kriza. V zraku je nekako tako kot pri nas sredi poletja – v zraku pašejo dolgi rokavi, na tleh te pa zalije.

Avtobusi

Najemodajalka nama je ponudila možnost, da naju nekdo pobere na letališču ter dostavi na končno destinacijo. Za slabih 50€ se nama je (še doma) zdelo to čisto sprejemljivo in sva rekla ja. Pri čakanju na enem od letališč sva se končno spravila malo brskati za koristnimi informacijami za naslednja dva tedna in ugotovila, da avtobosi ves čas vozijo, linije so precej dobre in za dva stane slabih 10€. „Evo, prvič so naju že nategnili.“ Ko sva se po dvodnevem skakanju po letališčih in dolgih urah na letalu usedla v udoben avto, za katerega sva vedela, da naju pripelje točno tja, kamor želiva in kamor gre z nama tudi vsa najina prtljaga, se nama je pa zdelo zlata vredno.

Kljub temu so avtobusne povezave res dobre. Med vsemi večjimi kraji vozijo mini busi ali navadni avtobusi, ki so v večini skoraj v boljšem stanju kot naši. Dela jim klima, na zadnjih sedežih pa nihče

ne nabija muzike, ki ni po tvojem okusu. Voznik tudi spravi prtljago v prtljažnik, ki ga zaklene, tako da ni bojazni, da bi na kakšnem postanku kaj izginilo. Avtobusi namreč ustavijo kar tam, kjer si zaželiš. Medkrajevni sicer pobirajo na dogovorjenih mestih (neke večje avtobusne postaje), medtem ko lokalni avtobusi ustavijo, če jim pomaša. Tudi urnika se držijo, tako da se da čisto fino splanirati odhode na letališča.

Spanje

Sobo s kopalnico sva imela za prvi teden v Roldanillu rezervirano že kakšna dva meseca prej. Vedela sva kdaj prideva ter da bova en teden sigurno tam. Ambrož nama je priporočil Mildred, pri kateri je stanoval tudi on. Imela je prosto ravno za prvi teden, tako da z rezervacijo nisva imela težav. Ko sva pa tam želela rezervirati za en teden vnaprej, pa ni bilo tako samoumevno dobiti prostora, kljub temu, da nisva bila čisto nič izbirčna in sva želela le dve ležišči. Morda je bila dodatna gužva zaradi tekmovanja, ki je ravno potekalo, ampak se nama zdi, da je to kar standard. Ko je sezona, je polno in ni izbire. Na koncu nama le uspe rezervirati hostel za lokalom na glavni ulici za dve noči. Glede na prijaznost ljudi se nama pa vseeno zdi, da bodo že zrihtali, da te nekam vtaknejo, pa magari če te dajo na domači kavč.

►
**Hiše so drugačne od naših. So
bolj odprte in prepišne gradnje.**

▼
**Nad Roldanillom – pogled na
dolino in na hribe. Če je zjutraj
tako, bo menda dober dan.**



► **Banane rastejo kot pri nas jabolka.**

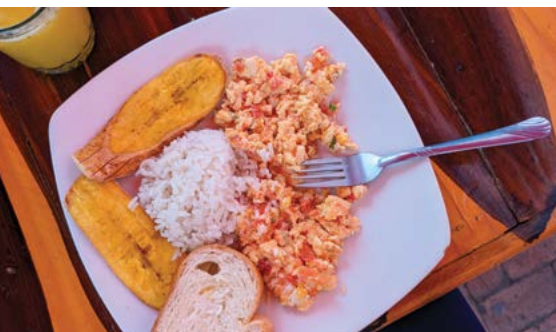
Roldanillo

Roldanillo ni prav zelo velik kraj, ima pa osrednji trg s parkom, kjer se dogaja večina stvari. Sistem ulic je ameriški – sever/jug in vzhod/zahod, oštevilčene. Vse vodijo proti centru, do parka, tako da vedno najdeš središče dogajanja. V parku je nabor kioskov s svežim sadjem, sokovi, sladoledi in kavo, obdan je z lokali in trgovinami z mrzlim pivom. S trga in sosednje ulice cel dan vozijo tudi avti na štart, večinoma so pick-upi, ki imajo zadaj kakšno klopco (ta nobel so oblazinjene). Če jih ne najdeš sam, te najdejo oni. Oziroma, sledi množici – če ni Kolumbijec, je padalec, ki sigurno ve, kam je treba. No, tudi lokalci vejo kam. Če izgledaš zmeden, ti povejo kaj in kako, pa če jih zastopiš ali pa ne. Španščina pride prav, ni pa obvezna. V prvem tednu se naučiš vsega, kar zares rabiš. Sicer nikoli ne razumeš, kaj so ti povedali, da je na meniju, ampak itak je vsa hrana v redu.

▼
V vsakem žbunju so kaktusi.



Kakšne specialne hrane sicer nisva srečala, je bilo pa meso res dobro! Največja razlika je ta, da imajo zraven solate, ki vedno vsebujejo sadje in so precej sladke, ampak dobre, zanimive. Pozna se, da nas je veliko evropejcev in je tudi izbor hrane pogosto prilagojen. Kljub temu najdeš dobre empanade, kolumbijski zajtrk je pa očitno sestavljen iz riža, vmešanih jajc in platan. Normalnega kruha pa ni. Vse je sladko, še tisto, kar izgleda kot navaden kruh, je drugačnega okusa. Tudi polnozrnat prepečenec z najbolj italijansko embalažo od vseh, za katerega pričakuješ poznan okus, je sladek. V primeru želodčnih težav bi bile kakšne slane palčke bolj primerne. In koka kola, ki je tam takšna, kot povsod.



Zajtrk, ki drži do večera. ▲

Kar se ostale pijače tiče, je izbiro dovolj. Od brezalkoholnega je zanimiva Limonada de coco – limonada z zmiksanim kokosom. Piv je nekaj vrst, najbolj pogosta sta Colombia Gold in Poker, Union/Laško nivo. Če pristaneš na kakšnem pogostem pristaniku, se ponavadi najde vedno isti model s čebrom vode in pirčki, ki jih prodaja po en evro. Niso mrzli za naše standarde, ampak še vedno dovolj glede na temperaturo ozračja. Zvečer se splača tudi kakšen koktejl probat, sploh ker se ne rabiš preveč izprsit za takšne eksperimente.

Letenje

Glavna sezona je od decembra

do februarja. Takrat je pri njih poletje, kar pomeni redke padavine in vroče. V spomladi in jeseni imajo veliko dežja, pozimi pa ogromno. V sezoni je v Roldanillu res ogromno padalcev. Preko pogovorov in malo računanja smo prišli do številke okrog 500 štartov na dan, na dveh vzletiščih.

Priti na štart je izjemno enostavno. Se vsedeš na kamijonček in počakaš, da se napolni. Zaračunajo 10000 pesotov (2€), enaka pa je cena za štart. Peljejo te na štart Aguapanela, ki je dokaj prostoren. Ker sva bila na tekmi, smo hodili na drug štart, in sicer na štart Los Tanques. Meni osebno je bil bistveno bolj všeč, ker si hitro ven iz hribov. Na prvem se moraš kar dobro peljati po grebenčku, da dosežeš prve prave pristanke. Drugi je sicer malo siten, če piha sever, ampak ni sile, predvsem je pa večji. Pot na štart je pa zanimiva že sama po sebi, saj se pelješ skozi ta pravo džunglo, čez nasade kave in banan ter drugih zanimivosti. Na Los Tanques morda še bolj, kot na Aguapanelo. Oba štarta sta na slabih 2000 m, dolina pa na 1000 m.

Pot na štart Los Tanques gre skozi kar zaresno rastje, srečaš pa tudi par res lepih razgledov.



Glede vremena ni prave napovedi. Če gledaš vremensko, kaže vsak dan dež. Jutra so pogosto oblačna, zabasana in tudi kasneje je včasih tako črno, da pri nas niti ne pomisliš, da boš na tak dan letel. Kljub temu se oblačnost dvigne, posuši, naredijo pa se nove luštne baze. Menda oni znajo predvideti, ampak nama v dveh tednih ni uspelo razbrati očitne logike. Tudi na tekmi se niso obremenjevali z vremenom in niso nikoli povedali niti besede o njem.

Tako da smo se ukvarjali samo s tem, a piha jug ali sever. Na koncu ugotoviš, da je to v bistvu res vse, kar te zanima. Ker letelo se bo, počasneje ali pa hitreje. Če piha sever, je v hribčkih na robu doline malo

sitno, ker se vali čez grebene. Če je veliko vetra, je spihamo, če ne, je super. Dokaj malo kompliciranja v bistvu.

Vremensko problematičen je lahko le veter, ki popoldne pihne iz zahodne smeri – Pacifika. Veter je močen in pri tleh bo tudi Enzo letel rikverc. Je sicer laminaren, tako da dokler se ne postaviš za ovire, bi moralo biti v redu. Se pa da predvideti, kdaj veter prihaja. Zahodna stran doline se namreč povsem posuši, navadno enkrat med eno in tretjo uro popoldne. Ko opaziš, da baze izginejo, se lahko odpelješ na vzhodno stran doline, kjer boš še varno



pristal. Veter namreč potrebuje uro do uro in pol, da prečka in zajame celotno dolino. Tako da ni tako zelo strašno, kot se morda sliši.

Glavni miselni preskok je morda ta, da hribi ne delujejo kot naši. Če si nizek, se boš prej rešil na ravnini, kot v hribih. Če je res kriza, potem ti bodo pomagala vznožja hribov čisto spredaj, vsekakor je pa ravnina rešitev. Ta dela kot iz učbenika: išči temne površine, stike vode in tal, mesta in gibanje. Ko sladkorni trs požanjejo, polja zažigajo, tako da je črnih površin dosti. Dolino deli reka z meandri, vsak od teh okljukov pa je zelo verjetno steber. Nad vsakim mestom ali samotno kmetijo bo steber in ravno tako nad vsakim traktorjem ali zalivalno mašino. In nad vsakim od teh sprožiteljev je zelo verjetno baza. Na lep dan res ni treba kaj dosti razmišljati,

*ampak le sledit bazicam, ki pomenijo lepe in moč-
ne stebre. Če baz ni, ti pot
pokažejo urubuji. Dokaj
veliki črni ptiči, ki reeees
hudo vrtijo stebre. Tudi če
ga ne vrtijo, se spleča samo
peljat linijo za njimi. Ter-
mika je vse od šibke pa do
močne, pri čemer pa so tudi
4-ke tako mehke, da ne veš
točno, kdaj si šel ven in iz
stebra.*



Nad dolino in pod bazo. ▲

Pristankov sicer ni na pretek, niso pa tako redki, kot se sprva zdi. Po celi dolini večinoma gojijo sladkorni trs, kar izgleda kot ogromna polja malo večje koruske. Predvsem je razlika ta, da so tla dokaj moč-
vurnata, ker jih namakajo. Tako da se spleča najti kako suho cesto
med nasadi. Tudi sicer je veliko požetih polj in se da parkirat. Pri
požganih pa je le za pazit, da ne tlijo več, ker ko nasloniš padalo, se le
stopi. Tudi sicer je ves črn, tako da ni ravno najboljša opcija. Dolino
deli reka Cauca, čez katero gresta le dva mostova. Tako da se spleča
izbrati pristanke na zahodni strani doline, ali pa na povsem vzhodni,
tam kjer gredo ceste. Sicer bo malo dlje trajalo, da prideš domov.

Letenje na ravnini sicer lahko pomeni, da pristaneš res daleč od
doma, kar pa ni problem, saj je pot domov skoraj bolj enostavna kot
na štart. Lokalci, predvsem mulci, so že navajeni, da padalec niz-
ko pomeni evro ali dva zaslužka. Tako da te kar pridejo počakat, da
boš zložil in te za 5000 pesotov peljejo domov s svojim 100 kubič-
nim mototom. Tam jih vozijo vsi in je res prevozno sredstvo št. 1. Z
20-kilskim ruzakom na hrbtu je mogoče malo sitno, ampak ugotoviš,
da se ti sekiraš bolj kot oni in se
pač prepustiš izkušnji. Če nihče
ne pride do tebe, ti bo pa verje-
tno kdo ustavil ob cesti in stopa-
nje ravno tako dobro deluje. Če
si pristal na drugi strani doline,
pride v poštev moto-štop ali pa
tudi avtobus, ki mu le pomahaš
in ti ustavi. Z druge strani doline
je cena malo višja, ampak več kot
2€ človek težko zapravi.

Pod črto

Letenje v Kolumbiji se nama je
zdalo res enostavno. Še nikjer
ni bilo treba vložiti tako malo
truda, da prideš na štart, kaj
še le pot nazaj domov. Res lahko
letiš brez omejitev ter se osre-
dotočiš le na razmere in kam bi
rad šel. Ko opazuješ nebo, lahko
tudi predvidiš bližanje vetra s
Pacifika in najdeš povsem varen
pristanek. Ljudje so prijazni in
kar se tiče varnosti se nama je
tudi zdalo super. Je res, da so
kakšni mlajši fantje malo bolj
pogumni in fehtajo denar, am-
pak načeloma je en „ne“ dovolj.
Po končanem letalnem dnevu
se namestiš v enega od lokalov
ali v park ter si privoščiš ornk
večerjo in kakšno pivo po zelo
ugodni ceni.

In naslednji dan lahko ponoviš
vse še enkrat.



Avtor: Jernej Marčič

VOL BIVY SKOZI SPITI DOLINO

*Jadralnega padalstva nikoli nisem
dojemal zgolj kot xc, akro ali wagga,
pač pa kot skupek vsega, kar je možno
pod mehko konstrukcijo krila. Morda
najbolj nora disciplina se mi zdi po-
tovanje s padalom ter vmesno bivaki-
ranje, v čemer sem se želel preizkusiti
vse odkar letim.*

dejo za vol bivy skozi Spiti dolino je dobil Am-
brož (Ambrož Mikelj) med mojim prvim padal-
skim potovanjem. Ob vrnitvi iz Indije 2019 mi je
predstavil idejo, ki jo je, kolikor vem, dobil od
Horacia in Toma de Dorlodota. V njunem pro-
jektu sta se odpravila iz Bir Billinga, jadrarno padal-
ske vasice v Himachal Pradeshu, proti severu. Od-
letela sta v Kyelang in se nato zaradi premočnega
vetra z avtom odpeljala v Spiti dolino. Navdušile so
ju veličastne gore, med katerimi sta opravila še ne-
kaj letov, in se nato vrnila v Bir.

Ambroževa ideja se mi je zdela fantastična. Pravi vol
bivy skozi Himalajo, z varnostjo ceste. Ta skozi Spiti
dolino obkroži celoten Pin Valley nacionalni park in
tako stalno ponuja dodatno varnost in pripomore
k miru duše. Nemudoma sva kupila letalski karti,
odločena, da idejo izpeljeva. Poleti se je Ambrož s
Triple seven celo dogovoril za padali, ki naj bi ju
uporabila na projektu. Kljub temu, da se nisva kaj
prida pripravljala, se je vse zdalo pripravljeno. Sline
so se mi cedile, če sem samo pomislil na oktober.
Žal pa je bila novost tistega leta korona, in oblasti
so se odločile, da bo bolje, če ostaneva doma. Nas-
lednje leto se je težava z indijsko vizo ponovila in

tako se je projekt prestavil na 2022.

V Slovenijo sem se vrnil kakšen teden pred odhodom in seveda ugotovil, da mi manjka še cel kup opreme. Ambrož je kupil šotor in gorilnik ter nama nabavil hrano. Namesto sončnih celic sem se odločil za 'power banke' in si kupil novo puhovko in najtoplejše rokavice, kar sem jih našel. Triple seven so se ponovno izkazali in dobila sva padali. Rešila sva težave s pretečenimi letalskimi kartami in se končno odpravila na pot.

V New Delhiju sva kupila bombice za gorilnik in v smogu nestrpno pričakala nočni bus za Bir Billing. Vas je pravo padalsko središče, kjer nastanitev in hrano ponuja vsaka druga hiša. Zjutraj sva stopila z busa, pojedla zajtrk in na štart! Odletela sva lep let pod nizkimi bazami. S padalom sem bil zelo zadovoljen in komaj sem čakal na pravo letenje. Vreme v oktobru, ko monsun zamre, naj bi bilo dobro. Najin plan je bil nekaj dni letenja, ki naj bi mu sledilo 5 ali 6 dni aklimatizacije, in nato projekt. Žal pa je sledil kak teden branja in kartanja. Navajen sem pritoževanja pilotov, vendar tokrat nas je vreme res razočaralo. Šele najin 9. dan se je pojavila prva luknja dobrega vremena.

Zgrabila sva priložnost in se odpravila na aklimatizacijo. Namen te je bilo tudi testiranje opreme, ki je bila nova in nepreizkušena. Prvi dan sva opravila krajši let in pristala kakih 15 km vzhodno od štarta, na prvem večjem grebenu »zadaj«. Opravila sva sprehod za aktivno aklimatizacijo in nato postavila šotor na lepi zeleni travi približno 3400 m visoko.

Naslednje jutro sem imel po vzletu težave z gasom. V tretje gre rado in po mojem tretjem vzletu sva odletela čudovit krog skozi

dolino severno od Bira. Zjutraj sva se zmenila, da pristaneva na sosednjem grebenu proti severu. Skoraj sva že bila nad dogovorjenim

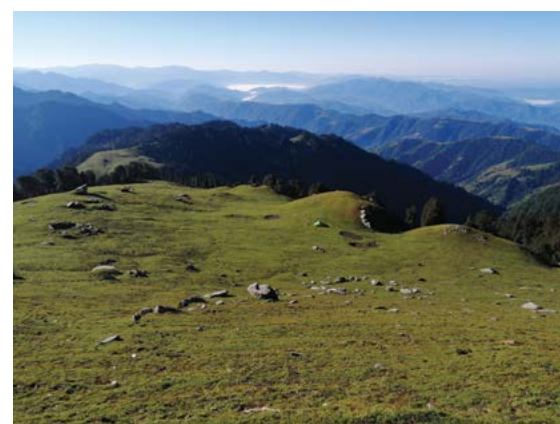


▲ Letenje po prvem grebenu "zadaj". Pogled severno, v dolino proti Manaliju (zadaj desno).

► Letenje po prvem grebenu "zadaj". Z Ambrožem letiva nazaj proti zahodu, proti najinemu prvemu kampu.



▲ Po sprehodu, 1. dan aklimatizacije. Levo od Ambroža sedlo kjer sem pristal 2. dan za vodo.



▲ Najin šotor 1. dan aklimatizacije.

pristankom, ko sem na sedlu opazil trojico jezerc. Ribniki okoli najinega prvega kampa so bili umazani, prav tako sem šparal na kilah, vode nisva imela v izobilju. Po nekaj krikih sem se odločil, da pristanim. Voda je bila seveda polna mušic in med zajemanjem me je dobila snežna ploha. Kljub temu sem poletel in v zraku na srečo opazil Ambroža, ki je od strahu zame skoraj umrl. Sledil je zračni prepir, saj Ambrož ni videl, da sem odvil in pristal, zato me je po zraku ves čas panično iskal. Krivo je seveda tudi dejstvo, da sva se bučka, odpravila

na takšen projekt brez postaj. Kljub temu sva pristala na dogovorjenem mestu, kjer naju je po pristanku, kot dan poprej, dobila majhna snežna ploha. Na srečo sva blizu zagledala zagrajeno votlino, kjer poleti verjetno spijo pastirji. »Super!« sva si rekla, »Še šotor ne bo treba postaviti.« Uredila sva votlino, opravila sprehod in se lotila večerje. Spanje v votlini je bilo najtoplejše na celotnem projektu.

Tretjega jutra po zajtrku sva se odpravila malo višje, kamor sva odkorakala že prejšnji večer. Poletela sva na skoraj 3800 m. Odletela sva do Manalija, znanega mesta na koncu ogromne doline, ki leži vzhodno od Bira in sega proti severu. Žal pa sva odletela predaleč. Brez upanja za vrnitev sva preskočila dolino in se pobrala na razpihianih balončkih. Pravega stebra tisti dan nisva več videla in edina opcija je bil pristanek prav tam na grebenu. Ambrož se je odločil za drugo možnost in odletel v Manali. Nejevoljen sem mu sledil, odločitev pa se je izkazala za pravo. Kupila sva vodo, ki sva jo potrebovala, in se kar s taksijem odpeljala na Rohtang prelaz. Od taksista sva celo izvedela, da Spiti dolina najverjetneje še ni

▼ Sedlo, kjer sem pristal za vodo. Pogled severno v dolino, ki se proti vzhodu izteka v veliko dolino Manalija.



prekrita s snegom, »too, kakšna sreča!«. Vse se je zdelo super, po aklimatizaciji si v Biru sposodiva postaji in na projekt!

Žal pa je spanje na 4000 m Ambroža dobro izdelalo in naslednjega jutra se je zbudil z močnim glavobolom. Kolikor vem, pri višinski bolezni ne zaleže kaj dosti drugega kot to, da se spustiš nižje, vsaj na

▼ Najino prenočišče, po pristanku, 2. dan aklimatizacije.



► Rohtang La proti jugozahodu v dolino Manalija.



▲ Plato s katerega sva štartala 3. dan aklimatizacije. Pogled v dolino proti severu.



dolgi rok ne. Veter se je čez prelaz zlival s severa, zato je letenje odpadlo. Preostala je cesta, ki je na srečo kar popularna. Sprva sem se tudi sam hotel spustiti v dolino, toda Ambrož mi je zagotovil, da bo v redu. Tako sva se na Rohtang passu poslovila. Ambrož je začel s štopom, meni pa prepustil vso robo, ki sem jo potreboval.

Še za kakšno uro sem se zavlekel v spalko v upanju, da sonce pogreje dolino pod mano in mi pihne jug. Odločil sem se, da poskusim kot sva si zamislila. Nameraval sem izpeljati še 2 dni aklimatizacije, se vrniti v Bir po preostanek hrane in začeti pot proti Spitiju. Končno je pihnil jug, poiskal sem lepo mesto za štart in odletel z zicem, ki je kar pokal po šivih od vse robe. Sledilo je več kot pol ure mučnega pobiranja, za povrh vsega pa mi je iz nosa kar naprej curljala kri. Letel sem proti jugu in v zraku sem bil šele kake dve uri, ko je grebena na vzhodni strani doline zmanjkalo. Bil sem prepozen za preskok in zato sem pristal točno tam. Ne ravno na višini, ki sem jo imel v mislih, ampak bolje kot nič.

Postavil sem šotor in se povzpел na bližnji vrh, ki je bil veliko zahtevnejši kakor je zgledal. Nor občutek, sam v gorah! Po treningu sem še povečerjal in se zakopal v spalno.

Zjutraj sem se zbudil v prečudovit dan. Odločil sem se, da odletim proti goram na severo-vzhodu, ki so zgledale fantastično. Po njih sem preletel krajši krog, ki me je resnično navdušil. Končno prave višine in gore, ki jih še nisem videl! Priletel sem nazaj do doline, ki pelje proti Manaliju in se odločil, da jo preskočim proti zahodu. Na jugu je bilo suho, na zahodu pa črno. Na srečo sem se na drugi strani pobral krepko mimo nizke baze in se ob pogledu na črno nevihto odločil izpustiti zadnji dan aklimatizacije. Odletel sem kar v Bir, kjer sem od fantov izvedel, da prihaja ponovno poslabšanje. Odločil sem se pripraviti in za projekt izkoristiti prvo daljše okno dobrega vremena.

Med mojim čakanjem smo imeli še 2 dobra dneva, ki sem ju izkoristil z Jušem, Lovrom in Ambrožem. Tretji dan smo se poslovili od Ambroža, ki se je odpravil domov, in se ponovno lotili kartanja. Snežna meja se je v naslednjih dveh dneh spustila vse do 2500 m, tik nad štart. Ob misli, da se kmalu odpravljam v gore, ki jih ne poznam, z ne vem kakšno količino snega, priznam, da me je stiskalo. Preganjal me je tudi čas, saj sem se 29. oktobra moral v Biru vkrcati na nočni bus za Delhi. K sreči je slabo vreme trajalo le dva dneva in 22. oktobra sem na vzletišče

prišel v polni bojni opremi.

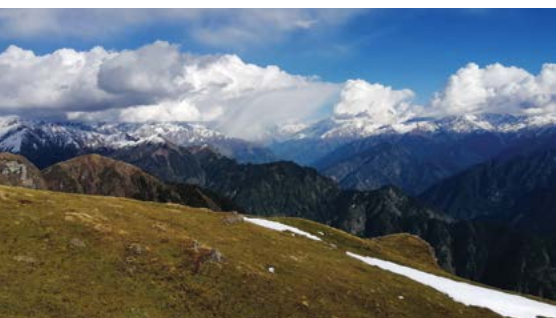
Z vodo nisem hotel šparati in z dvema polnima camel bagoma sem bil kar krepko čez zgornjo mejo padala. Spomnim se, da sem se kakšno uro pobiral, potem pa hitro odletel čez poznan teren. Prvi dan sem si želel odleteti do Rohtang prelaza. Dan je bil odličen in po samo dveh urah letenja sem se spet znašel nad Manalijem. Tam sem proti vzhodu opazil čudovito bazo. »Ja nič, po instinktu, kot po navadi« sem si rekel in preletel mesto proti vzhodu. Na drugi strani sem pobral in se po bližnjici vrgel v največjo dolino, ki se razpotega zahod-vzhod za Rohtang prelazom. Ko sem v to dolino tiščal gas, čez manjši ledeniški jezik, sem bil skeptičen. Slišal sem, da je dolina izjemno vetrovna, toda ta me je lepo sprejela. Kakšne gore, kakšni pogledi, noro! Pobral sem se, kolikor hitro sem se le mogel, ob stenah, ki so mi jemale sapo. Po dolini sem odletel do njenega skrajno vzhodnega konca, kjer pa sem končno začutil zloglasni zahodnik. Tam mi je jokat začel Oudie in moral sem ga priklopiti na power bank. Drugi dan projekta zjutraj, moj prvi kamp. ▼

▼



► Po pristanku 4. dan aklimatizacije. Za mano dolina Manalija proti Rohtang La, od koder sem priletel.

▼ Po pristanku 4. dan aklimatizacije. Hribi proti severovzhodu.



► Moj šotor in hribi proti severovzhodu. 4. dan aklimatizacije.



► Pogled severno v Spiti dolino. Drugi dan projekta zjutraj.

► Spiti dolina proti severovzhodu. V njej vidna Kaza največja vas v Spiti dolini. Drugi dan projekta zjutraj.

čerjal in se zaril v spalno, kjer pa zaradi mraza dolgo nisem zatisnil oči. Kaki 2 uri sem si masiral prste na nogah, ki jih nisem čutil, in končno zaspal.

Zjutraj sem zdelan od spanja nad 4700 m pojedel zajtrk in se odpravi

vil proti grebenu, ki mi je zastiral pogled v Spiti. Ob hoji je glavobol popustil in na vrhu sem kar kričal od navdušenja. Na vrhu sem stal skoraj na 5000 m in se končno razgledal po Spiti. Počakal sem toliko, da sem bil gotov v termiko. Kljub temu sem po štartu skoraj scuril v dolino proti jugu. Končno sem le sem zahakljal en steber in odletel, tokrat prav po južnem robu Spiti doline naprej proti vzhodu. Kakih 7 kilometrov naprej sem opazil popolno štartno izhodišče, a kako naj bi to vedel prejšnji dan, ko je sonce že zahajalo. Med letenjem mimo gromozanskih gor ob nori kulisi sem bil ves iz sebe. Z nekaj težavami sem se prebil do konca Spiti doline, kjer sem se odločil za še eno bližnjico. Sprva težko, na dinamiki, potem nekaj balončkov, na koncu pa le konkreten steber, so me porinili čez vzhodni konec Spiti doline čez goro Manirang. Tam sem uspel doseči tudi svoj skriti cilj. Dvignil sem se čez 7000 metrov. To je to, sem si rekel, čeprav priznam, da sem letel čisto premražen. Brez »rokavčkov« za čez rokavice bi mi roke odpadle.

Iz 7000 m sem se spuščal proti Tibetu, užival v razgledu, in počasi odvijal v desno. Mislil sem, da bom še tistega dne let potegnil daleč proti jugu. Toda pot mi je prekrizal nevidni zid vetra. Od sedla, ki sem ga mislil prečkati, sem bil oddaljen kake 3 kilometre, z več kot 1200 metrov rezerve, ko sem začel toniti. Pred sedlom me je dokončno spustilo in vrnil sem se proti severu, po zalet. Od tam sem se zaradi snežnih ploh na zahodu odločil dolino, ki naj bi ji sledil, prečkati proti vzhodu. To je bila ogromna dolina s cesto, po kateri sem se mislil vrniti proti jugu. Na drugi strani sem se prebil malo dlje, a tudi tu ni šlo naprej od zoženja, leta pa proti Tibetu nisem mislil raztegovati. Proti močnemu dolincu sem še enkrat prečkal dolino in se tik ob steni v zavetrju zaman trudil prebiti na privetrna pobočja. Bliže kot sem bil, bolj me je gonilo, in manjši je bil



mraz, rok nisem več čutil, toda Oudija sem uspešno priključil. Zmaga, brez Oudija, na katerem sem si sestavil task, kot osnutek celotnega projekta, ne bi vedel kam. Nato sem se na dinamiki nekako zbasal čez greben proti vzhodu. Še ena bližnjica. Kar valovil sem čez doline, ki so se proti severu že iztekale v Spiti. Nisem mogel verjeti kje sem. Za dnevni cilj sem imel Rohtang pass, od koder naprej sem mislil leteti počasi in previdno, neprepičan v snežne razmere za pristanek. Izkazalo se je, da je zrak v višjih hribih veliko bolj suh in s snegom nisem imel nobenih težav. Po eni uri hitrega letenja, tudi krepko čez 6000 m, sem tako prečkal četrto stransko dolino. Baze so bile še višje, sigurno nad 7000 m, toda mudilo se mi je naprej. Sonce je že zahajalo za mano. Čisto premražen sem si le rekel »Dovolj je dovolj!« in pristal na platoju na južni strani Spiti.

Po pristanku sem na hitro zložil padalo, delal se je mrak. Kar tresel sem se od mraza in eforije. »To je to?«, sem se spraševal, »haha saj ni nič takega«. V Spiti sem iz zraka celo opazil Kazo, eno večjih vasi v dolini. »Celo civilizacijo imam na dosegu roke«, sem si rekel, »zmaga!« Na hitro sem pove-

napredek. Končno sem se odločil, da pristanem na poti v zavetrju, preden dokončno scurim v ozko vetrovno dolino.

Pristanka sem bil vesel kot redko kdaj. V glavi sem projekt že zaključil. »Samo še povratek«, sem si rekel. Nisem vedel kaj me še čaka. Zložil sem padalo in se po poti odpravil na jug. Izmučen, a izjemno zadovoljen sam s sabo, sem lahkotno korakal. Pristal sem na 3000 m in takoj čutil razliko. Počutil sem se enkratno. Prehodil sem nekaj kilometrov in skozi ozek del doline prišel nad kar veliko vas. Pri najvišji hiši, mimo katere me je peljala pot, sem od radovednega domačina naprosil celo nekaj vode. Počutil sem se, kot da že pol leta ne bi z nikomer govoril. Kljub temu sem se od domačina hitro poslovil in si malo naprej nad vasjo ob potoku postavil šotor. Sledil je dolg in odličen spanec.

Zbudil sem se spočit in pripravljen na akcijo. Odločil sem se, da sledim potoku, ob katerem sem spal, in se povzpnem na greben na moji desni. Med hojo sem se znašel na lepem platoju, od koder sem že hotel v zrak. Vseeno sem odkorakal še malo višje. »Ziher je ziher«, sem si zadovoljno dejal, ko sem stal na 3600 m ob molilnemu zvonu, zagrajenem s kamni. Okoli sebe sem imel malo morje tibetanskih zastavic, ki so mi kazale smer vetra. V miru sem se pripravil na let. Ravno, ko sem bil pripravljen, pa je veter obrnil. Štart sem prestavil, še vedno pa so mi preglavice povzročali štriki, ki so se kar naprej zatikali ob majhne, vendar žilave rastlinice. Navajen sem grdih štartov, tudi delanja svojih, toda kaj takega še nisem videl. Na prvo oko rastlin še opazil nisem, a vanje se je zataknil vsak drugi štrik. Veter je ponovno obrnil in spet sem se prestavil. Tudi na novem mestu so se štriki kar naprej zatikali.

Veter je tokrat zapihal malo močneje in umiril svojo smer. Mislim, da ni pihalo več kakor osem metrov na sekundo. Odločil sem se za štart tik ob hišici. Previdno sem pripravil in cuknil, ko je v padalo priletela batina. Dvignilo me je in že sem skoraj odletel, ko je leva stabila zapela v mojo »vetrovno vrečo«. Spustilo me je nazaj na tla, tako da sem ob vsej robi v zicu kar grdo padel. Raztrgal sem zic, padalo pa je preluknjano plapolalo z lesenega droga. Na srečo je veter zapihal še močneje in napihnil padalo, ki je podrlo celoten mlaj. Čisto besen sem začel pregledovati opremo. Ni mi preostalo drugega kot popravljanje. Poflikal sem zic, zašil ter polepil 3 diagonale in popravil nekaj štrikov, ko me je ujel mrak. Še enkrat sem zaklel in se v večerni luči sprehodil do lepe, ravne police kak kilometer stran. Tam sem postavil šotor. Šival sem še dolgo v noč in si nekaj popravil pustil še za zjutraj.

Naslednjega jutra štart ni bil nič lažji. Prava borba pa se je začela šele v zraku. Po nekaj kilometrih razrukanega letenja, sem priletel na stičišče dveh dolin. Iz doline s cesto, ki naj bi ji sledil, je prižgal tak veter, da sem na 3/4 gasa letel naprej le nekaj kilometrov na uro. V vetru, kot ga še nisem videl, sem borbal cel dan in se po kakih štirih urah letenja končno privlekel iz pekla. Le nekaj metrov nad terenom sem prečkal sedlo in nizko preletel plato. Dolina pred mano se je poravnala proti jugozahodu, veter

▼
Tretji dan projekta zvečer, hišica ob kateri sem raztrgal padalo.



►
Majhna stranska dolina, končno sproščen po peklenskem letu četrtega dne projekta.



Naslednje jutro sem se počutil enkratno. Pojedel sem zajtrk in se počasi povzpnel kakih 150 metrov višje. Sonce je lepo sijalo in delal se je lep dan. Ponoči sem se odločil, da domov poskusim odleteti skozi višjo dolino, po kateri sem letel zadnji dan aklimatizacije. Po štartu sem sledil zahodu, baza pa je bila žal prenizka za skok proti severu. Nisem se sekiral in odletel sem naprej. Čez čudovite hribe sem zavil v desno in kurz naravnal za Bir. Letenje je bilo krasno. Po treh urah sem se znašel prav tam, kjer sem zadnji dan aklimatizacije prečkal veliko dolino Manaliya. Na drugi strani sem se spet nizko rešil v družbi ogromnih jastrebcev.

◀
Zjutraj po sprehodu na štart, zadnji dan projekta. Z najradovednejšim sem se celo spoprijateljil in tik ob krilu me je spremljal kakšnih 45 minut. »To pa je spremstvo za konec!« sem si zadovoljno mislil. Od ptica sem se poslovil šele, ko sem imel dovolj višine za preskok proti jugu.

Priletel sem nad mesto, kjer sva z Ambrožem spala drugi dan aklimatizacije. Tam pa sem opazil še nekaj padalcev, ki so ravno postavili svoje šotore. Nisem se mogel upreti, zategnil sem ground spiralo in se med tem drl kot jesihar. Vedel sem, da mi bo uspelo. Preskočil sem še zadnjo dolino proti jugu in priključil sprednji greben, ki pelje do Bira. Tam ne vem, kaj so si ob mojih akro manevrih po vsakem stebru, mislili ostali piloti. Priletel sem nad Bir, naredil še nekaj helikopterjev in pristal na uradnem pristanku.

Nisem mogel verjeti, da sem s projektom zaključil. Pred aklimatizacijo sva se z Ambrožem v Biru pogovarjala s Ragolskim, ki je menil, da bova potrebovala vsaj kakšen teden. V zahvalo bližnjicam sem potreboval le štiri letalne in en dan, posvečen šivanju. Še kakšno uro sem užival na pristanku. Na srečo sem opazil Pavla, ki mi je ponudil prostor v sobi. Pojedla sva odlično večerjo in počival sem še cel naslednji dan. 28. oktobra sva izkoristila za lep krog po okoliških hribih in 29. sem bil pripravljen na bus za Delhi. Tako sem se od Bir Billinga za leto 2022 poslovil.

Potovanje v obliki vol bivya me je navdušilo. Mislim, da sem od svojega prvega projekta odnesel kar precej. Zahvaljujem se Ambrožu za idejo in Triple seven za super padalo. Pomagala pa mi je seveda tudi zdrava količina sreče. V Bir se letos vsekakor nameravam vrniti, da pokukam še malo dlje v neraziskane gore.

▲
Moje zadnje prenočišče, četrty dan projekta zvečer. Zadaj dolina po kateri sem letel proti jugozahodu.

po njej pa se je zaradi sence karfijol na zahodu umiril. Končno sem normalno letel, toda s termiko je bilo konec. Trdo sem pristal na severozahodni strani doline in si za povrh vsega rahlo zvil gleženj. Vsega sem imel dovolj. V zavetrju na travnatem pobočju sem postavil šotor in zaspal.

Avtorica: Ana Senegačnik Kurnik
Fotografije: Jurij Kurnik

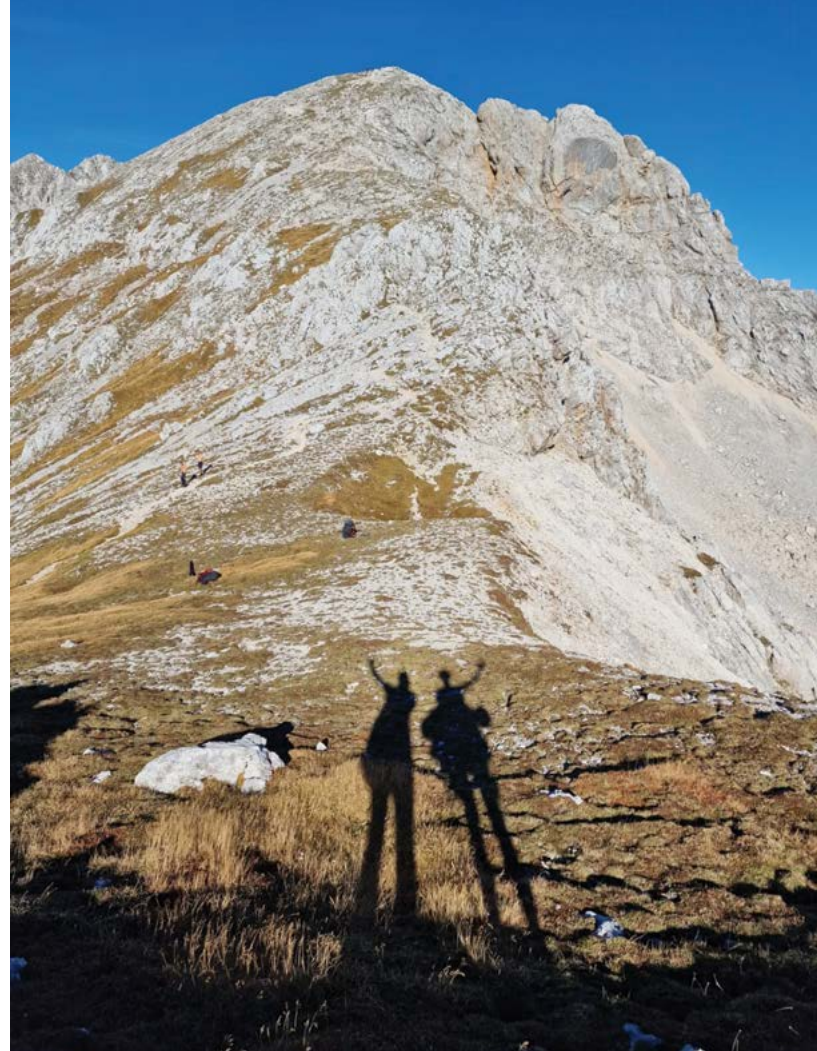
VIKENDAŠI NA PLANJAVI, TOSCU IN GRINTOVCU

Letošnja jesen je bila ekstremno radodarna; tako s soncem kot tudi s termiko in skoraj poletno toplimi inverznimi dnevi. Za deset (s čokolado namazanih) prstov obliž t! V kratkem času nam je na mojo pobudo, z veliko sreče, sodelujočega vremena in v odlični družbi, uspelo odletet kar par zavidljivih vrhov...

Vse skupaj je zrastle v »epidemijo vikend druženja in letenja«, ko smo že kar nekaj vikendov zapored Jure, Vojko in jaz (pa seveda občasno še kdo), leteli skupaj. Tokrat se nas je zbralo celo več in padel je H&F Kovk. Zadovoljni, po prijetnem glancanju grebena, smo se zbrali pri nama doma na kostanjevem pikniku. Tu je naše druženje dobilo epske razsežnosti. Kam pa jutri, smo se spraševali... Ne bodi ga len, sem prižgala računalnik, pogledala napoved in kot iz topa izstrelila: »Na Planjavo!« Ker so fantje vedeli, da ne nosim rada padala dol peš, jim je bila ideja takoj domača. V najini jedilnici je završalo in že smo bili dogovorjeni za nenormalno zgodnjo uro.

Planjava

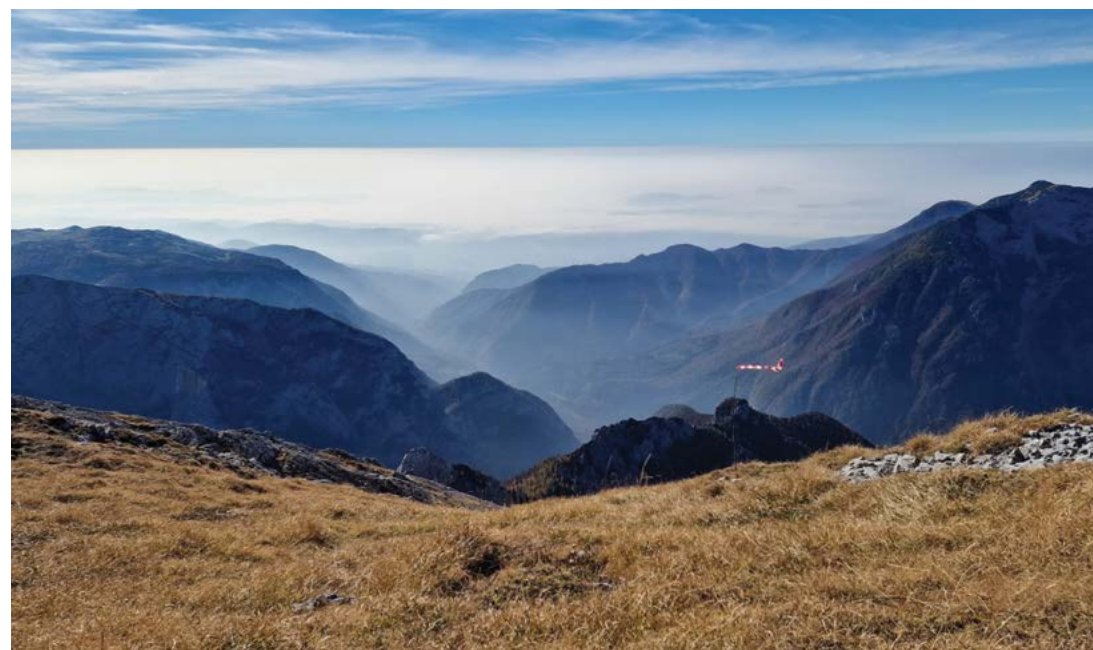
Naslednje jutro en avto pustimo na pristanku v Kamniški Bistrici, z drugim pa se odpeljemo na Jermanco. Pisano družino (Jure, Vojko, Gašper in jaz) vodim po poti skozi Repov kot in čez Srebrno sedlo. Od navpičnih, sivih, kamnitih sten se odbija bučen smeh in oznanja počutje naše četverice. Ko dosežemo sedlo, ugotovimo, da piha iz napačne smeri. Tipično, si mislim in upam, da najdemo rešitev oziroma primeren štart za to smer vetra. Pobožne misli o tem, da bo veter obrnil, sramežljivo skrivam za idejo, da gremo na vrh po žig. Utrujeni se privlečemo z vrha nazaj do prekrasnega travnatega sedelca, kjer odvržemo preznojene nahrbtnike. Bar se odpre in ponudba iz težkih nahrbtnikov je pestra. Mene, med aktivnim prežvekovanjem malice in požiranjem božanskih razgledov, žuli pristajanje v tisti luknji, v Bistrici. Pa saj ni dovolj prostora in kaj, če bodo balončki in kaj, če ne bom imela doleta in kaj, če... brenči po moji



Pozdrav vzletišču na Planjavi. ▲

Vzletišče na Planjavi z lepo vidno mejo inverzije. ►

glavi, ko veter neusmiljeno ziba naš trakec na palici enkrat sem, drugič tja. Večinoma v napačno smer. Modrujemo, da smo najverjetneje v rotorju. Idealno, si mislim, ko me strah spet (dobe-sedno) požene za skale. Nervoza doživi svoj vrhunec, ko pomislim na pristanek. Odleže mi šele, ko na glas oznamim svojo najnovejšo, drzno pogruntavščino: »Jaz bom pristala pri Calcitu (v Stahovici), vi pa kar v Bistrici pristajajte in urejajte logistiko.« Oplazi me nekaj skeptičnih pogledov, saj je do tam bolano daleč. Zrak je miren, veter le še nežno boža naš trakec večinoma v pravo smer in vidna je izrazita črta inverzije. V rotor se prvi vrže Gašper, ki ga pošteno preruka. Ostali presranci mu sledimo in se rukanju probamo čimbolj



Tosc

Bliža se prvi november, praznik spomina na tiste, ki jih žal ni več med nami. Njim v spomin in čast se podamo na novo avanturo na Tosc (v Julijske Alpe). Tokrat stara garnitura, Jure, Vojko in moja malenkost. Zaradi že mnogih skupnih H&F doživetij, nas poimenujem kar »Trio adijo«. Pot začnemo na Uskovnici, kjer si sramežljivo ogledujemo zasilne pristanke. Po slabih treh urah hoje prešvicani, a nasmejani, dosežemo še zadnje pobočje. Začne se iskalna akci-

spretno izogniti. Let je, razen tistega makadama na začetku, miren in tekoč. Na Veliko planino priključim z enormno višino, saj sem skoraj vstric z njenim vrhom. Od zadovoljstva vriskam in navznoter ploskam, saj vem, da z doletom do Calcita ne bo težav! Srečna in zadovoljna pristanem na težko pričakovanem travniku in fantom javim, da sem ok. Ti ta čas uspešno pristanejo brez težav v Bistrici in že urejajo logistiko. Ob snidenju si skočimo v objem, navdušeni nad uspelo dogodivščino. V glavah pa nam že brenčijo nove ideje.

▼ Osvojen vrh Planjave (Vojko, Gašper, Ana, Jure).



ja zmagovalne travnate zaplate, primerne za vzlet naših letalnih konjičkov. Juretov predlog zmaga. Piha ravno prav in celo v pravo smer, zato se nam na ustih stalno rišejo nasmehi. Toplo je. Zaradi diha jemajoče kulise v ozadju, Triglava kot na dlani, parkrat poziramo za foto utrinke, nato pa se pripravimo za vzlet. Prvi je Vojko, druga jaz in nato še Jure. Vojc nam pokaže dviganje in se v parih minutah spretno nasuka dobrih 300 metrov nad štart. Thanks! Brez zavor se zapodim v steber še jaz in v parih ostrih, a povsem mirnih zavojih navijem krep-

Poziranje s kuliso v ozadju na Toscu. ▼



▲ »Trio adijo« na Toscu.

ko nad Tosc. Smeji se mi, tako lahko ni bilo še nikoli, si mislim. Vztrajam in kmalu sem na 2900 metrov. Pomislim, zdaj ali nikoli in v postajco zahreščim, da grem proti Triglavu. Spušča, a ni panike. Sreča je na strani pogumnih, se bodrim, ko vario neprestano poje nizke tone. Nad Planiko pa ... pi, pi, pi ... gremo gor! V solidnem času navijem na

▼ Ana razpira svoja krila na Toscu.



▲ Vojko z Yetijem na Toscu.

► Naš očiak, visoko nad njim pa navdušena in ponosna avtorica Ana.

▼ Nad Toscem v lepem in mirnem stebru, v ozadju pa Triglav.

višino vrha Triglava, kjer se ob kamnitih stenah drzno igram. Pohodniki, plezalci kot odmev zavriskajo mojemu evforičnemu juheju in mi mrzlično mahajo v pozdrav. Pokam od veselja, ponosa in sreče! »Neverjetno, Ana«, si skoraj naglas ponavljam. Dviganja so močna, a lepa, zrak pa umirjen in skoraj brez vetra. In tukaj je že Jure, ki tiho prijadra nad vrh Triglava in si ga tokrat ogleda s ptičje perspektive. Tudi on je vzhičen nad doživetjem. Med tem pa Vojc ponosno zavpije v postajico: »Sem na 3000 metrov.« Sledijo hreščeče čestitke in evforično vzdušje se nadaljuje. Dan vsakemu ponudi svoje zadoščenje, meni in Juretu letenje na Triglav, Vojcu pa dosežek vrtoglave višine nad 3100 metrov (kar je vsekakor Yetijev rekord). Hecno, ko si na višini 2700 metrov se ti zdi, da si (pre)nizek. Povsem nova dimenzija, ki nas vse preseneti. Pijani od višine in prekrasnih razgledov se odločim(o), da jo mahnemo še do Črnega jezera nad Komarčo, kjer nad Bohinjskim jezerom jadramo kot kondorji, mirno in spokojno. Panoramski let nad skalnimi pobočji Pršivca nas še dodatno očara. Po uri in pol mirno pristanemo na uradnem pristaneku v Bohinju, nasmejani in hvaležni za bogata doživetja. Rešimo še logistiko in jo ucvremo na pico v Emo. Dan je popoln! In že skujemo plan za naslednji dan – Grintovec.



Grintovec

Spet je jutro in tokrat se nas kar pet prešverca v enem avtu do Suhadolnika nad Kokro. Ker poti ne poznam, tudi sama uživam v njeni izvirnosti in razgledih, ki jih ponuja. Dokaj hitro se povzpemo na sedlo, kjer si poiščemo sončen košček trave, da pomalcamo. Teža nahrbtnik me tokrat ne upočasnjuje, saj si srčno želim letenja z izbranega očaka. Na strehi zagledamo padalca, ki je svoje krilo razpel na majhni travnati zaplati. Sprašujemo se, kdo je to? Skrivnost se razreši, ko pridemo tako blizu, da se slišimo. Pozdravi nas ženski glas, kar me nadvse navduši. To je Urša. »Si sama?« se usuje iz naših ust. »Ja, sama in nič niste zamudili, saj je do sedaj pihalo dol.« Veseli, da smo se srečali, ji pomagamo pri štartu držati padalo (no, jaz odločim, da naj ji fantje, »gentelmani« pomagajo). Uršo hitro pobere v zrak in vsi navdušeno vriskamo, ko se nam ta še zahvaljuje. Opazujemo jo in beležimo dviganja. »Že dela«, se večkrat oglasimo med pripravo opreme. Vsi si želimo jadrnanja in z Juretom sva največja optimista. Počasi določimo vrstni red vzletanja in prvi je že pripravljen. Kot po tekočem traku se spravimo v zrak. Vario veselo piska in na strehi nabereemo višino. Sama sem hitro na 2900 metrov in se brez pomislekov usmerim proti Brani. Z navdušenjem režem zrak nad grebenom Dolgega hrbta, Skute, Rink vse do Turske gore. Prevzamejo me neverjetni očaki, ki jih tokrat prvič uzrem s ptičje perspektive, ponosna in vzhičena! Za mano malo nižje jadra tudi Vojko. Ker ne en ne drug ne najdeva dviganj, Vojcu svetujem, da obrneva. Ucvreva jo nazaj proti Grintovcu. Močno toneva... Vojc je tako nizek, da mu gre že za nohte in s pogledom je vse pogostejše v dolini Kamniške Bistrice. Sama imam še dovolj višine, da okoli ovinka priključim na streho Grintavca. Rešeno, si mislim. Tudi Vojku za las uspe priti mimo najnižje točke na drugo stran in se zapelje pod Kočno. Tam najde močan steber in se reši iz zagate. Jaz se na strehi Grintavca močno namatram, da spet dosežem solidno višino in se kot pijavka prisesam na Kočno. Steber je močan in nič kaj lep, a vztrajam, saj imam cilj leteti proti Kriški gori. Z Juretom usklajeno navijeva in se v duetu odpraviva do Potoške in še naprej. Zaradi zaloge višine, brez posebnih težav prijadra do Zaplate. Dva od naših (Martin in Gašper) med tem priključita Kalški greben in se usmerita proti Krvavcu. Ker pa se je med tem na Zvohu poškodoval padalec, se usmerita čim dlje od prihajajočega helikopterja. Še dobro, da je imel vsaj eden iz skupine prižgani dve frekvenci. Vojc je po uradni slišal za prihajajoč helikopter ter nas takoj obvestil! Midva medtem na Zaplati spet pobereva in s solidno višino priključiva Storžič, ki ves

razgret ponuja še vroča dviganja. Do Potoške nama sledi tudi Vojko, nato pa varno pristane v Predvdvoru. Utrujena od hoje in termičnih razmer, se na izredno grobem »makadamu« Tolstega vrha odločim, da imam dovolj. Brez napora počasi tonem proti Predvdvoru, kjer brez zaloge višine dosežem pristanek. Kmalu smo na pristaneku vsi, vriskajoč od sreče. Objemanje, petke in čestitke se vsujejo iz vseh strani. Omamljeni od dopinga zadnjih epskih letov, se z zadovoljstvom in ponosom v srcu poslovimo v tistem upanju čimprejše ponovitve...

Kam in s kom greš pa ti ta vikend?

► Na poti na Grintovec (Ana in Gašper).

▲ Martin v elementu na Grintovcu.

▼ Gašper na Grintovcu.





▲ Sete Cidades, najbolj znamenita lokacija na otoku.

Avtorica: Tadeja Mikelj

ZELENE DOGODIVŠČINE

Ko sem že stotič gledala video Weightless od Chandelierja, sem rekla: sem bi rada šla! Ambrož je skočil po računalnik in že sva kupila letalske karte za Azore. November sicer vremensko ni ravno primeren za padalce, vendar sva si rekla, da se bova pač premikala po otoku in iskala sonce. Otok je namreč zelo majhen, vreme pa precej spremenljivo. Izmed devetih otokov sva si izbrala največjega in najbolj popularnega, Sao Miguel. Ko sva prispela tja, sem bila fascinirana nad zeleno, kar pa ni nič čudnega, saj Azorski otoki ležijo v Atlantskem oceanu in vegetacija spominja na tropsko.

Pogledi na široke pašnike, plantaže čaja in ananasa, ogromna drevesa in obcestne hortenzije so res čudoviti, iz zraka pa še posebej. In tega sva bila deležna že prvi dan, ko sva se polna upanja na ne-preveč vetra odpravila na znamenite Sete Cidades. Kakšna srečnica sem bila, ko sem se dve uri vozila nad zelenimi vulkanskimi kraterji zalitimi z jezери, vse je šlo gor, ne da bi rabila vrteti stebre. Super, sem si mislila, tole pa je izi.

Na štartu sva spoznala dva lokalca, Roso in Joela, ki sta naju opremila z informacijami kam in kdaj se spleča letet ter naju povabila na zabavo padalskega društva. In res sva šla, saj naju je zanimalo kakšna je lokalna scena. Sprva sva malo stiskala zobe, ko sva videla goro mesa na žaru in se s pogledi spraševala, če bo za naju vegije tudi kaj. Kljub temu so se izkazali z gostoljubjem, spoznala sva zanimive ljudi in bila deležna padalskih zgodbic.

► Vroči potoki in bazeni obdani z bujnim rastlinjem. Veliko vlage, veliko komarjev, a na srečo jih novembra ni bilo.

Naslednji dan sva šla na plažo Sv. Barbare, kjer se jadra nad klifom. Prvič sem videla, da se lahko štarta tako, da groundhendlaš na plaži pod klifom, potem pa se nasloniš na klif, se dvigneš in jadraš. Tu je res fino imeti padalo, ki ti ga ni preveč škoda, sicer te boli srce, ko se mivka in sol zažirata v blago.

▼ Klif in plaža v Sv.Barbari. V zraku padalci, v morju surferji.

No, saj nisva samo letela. Raziskovala sva tudi gozdove, slapove, jezera, vulkane in nama najljubše vulkanske termalne vrelce. Naravni bazenčki v gozdu s temperaturo okrog 38°C z okusom, barvo in vonjem po železu (pri tem vas opozarjam, ne se kopat v svetlih kopalkah, ker ne bojo nikoli več iste). Vmes sva se ustavljala v čajnici, testirala čaje in se sladkala z natami (portugalska sladica, Pasteis de nata). Ena stvar, ki me je pa res razočarala, so torte. Da otok ne premore ene dobre slaščičarne in da Ambrož za rojstni dan ni dobil torte, je bil velik minus.



▲ Moji najljubši razgledi, polet z Lake of fire.

Sva pa naslednji dan presenetila in osrečila družino in prijatelje, ko sva jim poslala slike s poroke. Je že res, da sva si doma na skrivaj zrihtala prstane in v kovčke spakirala še nekaj nešportnega za obleč, vse ostalo pa sva improvizirala. En večer prej sem spisala tekst za obred, prosila Roso za vlogo »matičarke«, Joela pa za fotografa (poroka je bila simbolična, sicer bi bilo preveč birokracije in kompliciranja). Dobili smo se na štartu nad jezerom Fogo (Lake of fire), na hitro opravili obred in tako sva postala gospod in gospa Mikelj. Simpl, a zelo lepo. Plan je bil, da odletimo dol, vendar je pihalo z napačne strani, nama pa se je že malo mudilo na letališče, saj sva imela karti za na otok Pico. Na medene tedne.

Tam sva bila 5 dni, vendar nama vreme ni bilo najbolj naklonjeno. Veliko dežja, zato sva raziskovala jame in lava tunele, vinarno (mimogrede, ta otok je znan po vinu) in tuhtala, če nama bo uspelo na vulkan Pico (2351m). Izkazalo se je, da bo en dan vendarle sončen in z malo vetra, kar je Ambroža spodbudilo, da je spakiral padalo. Jaz padala nisem hotela vzeti s seboj, ker sva vedela, da je prepovedano leteti in da so strogi z nadzorom. Ob »vstopu na goro« se je potrebno prijaviti in plačati vstopnino, vsak pohodnik pa dobil gps sledilec, ki ga je treba ob sestopu vrnil. Veliko drame z njihove strani, za Slovence pa precej enostaven vzpon. Lepa pot in z vrha fantastičen razgled na morje. Ambrož je nato odletel, jaz pa sem se z dvema gps-oma vrnila v dolino in tuhtala kako se bom zmazala. Seveda me je spodaj pričakalo 5 jeznih uslužbencev s prekrizanimi rokami, ki so mi pridigali kaj vse sva kršila, kar je bil potem tudi povod za najin prvi zakonski prepir. Sem se kar veselila, da sva imela naslednji dan let nazaj na glavni otok. Moram pa priznati, da sem na otoku Pico jedla eno boljših čokoladnih tort.

Na glavnem otoku sva ostala še tri dni, tako da sva jih izkoristila predvsem za letenje in namakanje v vrelih. Kar bi še rada sporočila je, da se spleča povezati z lokalci (tudi naju lahko pocukate za rokav), ker pridejo prav informacije glede lokalnih posebnosti in pravil, predvsem pa potrebujete srečo z vremenom. Večinoma preveč piha, zato sem imela nemalo težav na štartih. So bili pa vsaj pristanki prijazni; prostrani travniki z mehko travo.

Vsekakor se bova še vrnila (na Sao Miguel, seveda), saj se večkrat zalotim, da sanjarim o tem kako je bilo lepo in si želim, da bi šla spet. Do takrat bom pa več groundhendlala, da ne bo drame na štartih.



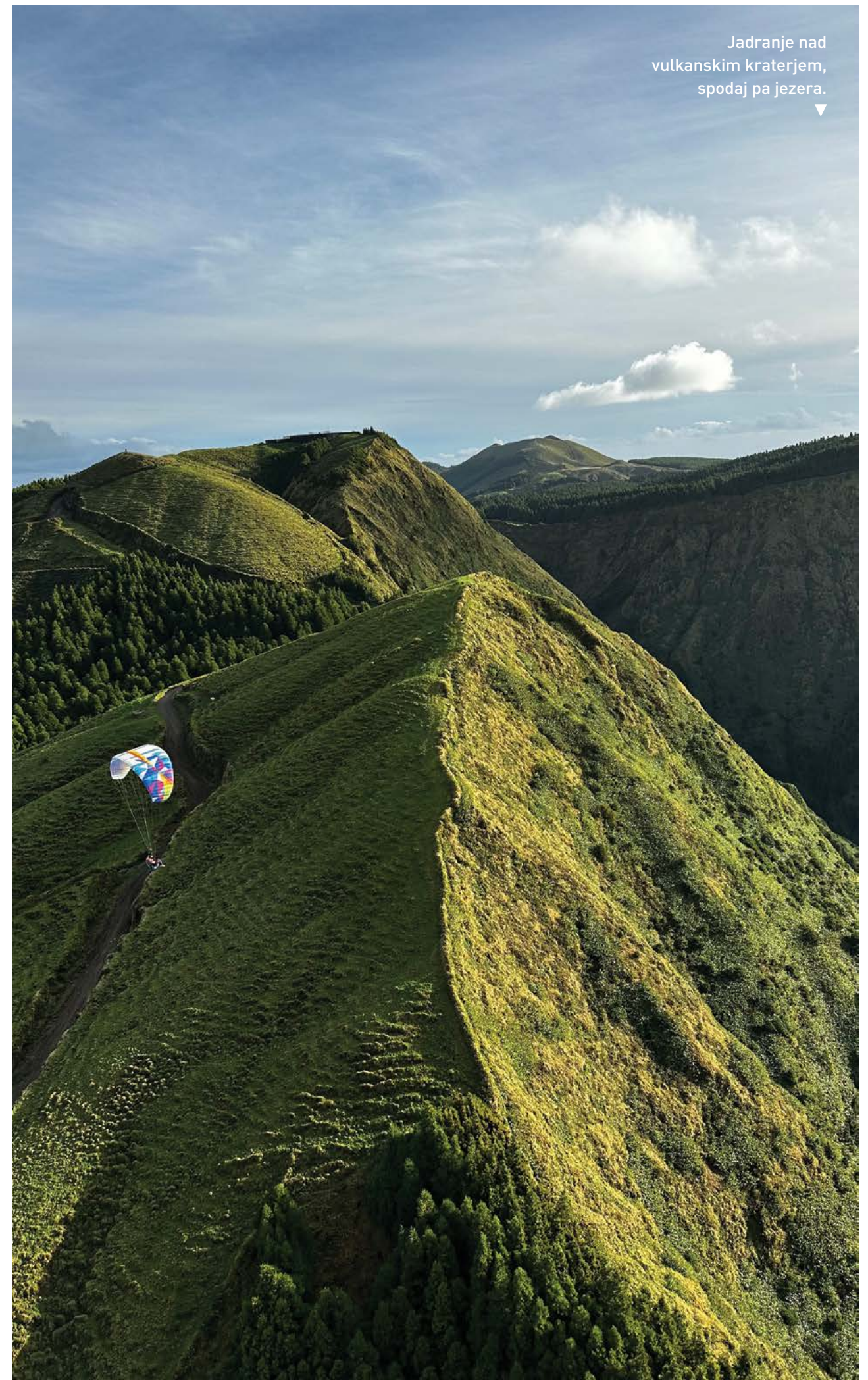
◀ Gospod in gospa Mikelj.

▶ Tudi tam imajo štart na sv. Petru. Nevarnost teh travnatih površin so kravji dreki, namreč na otoku je govedoreja zelo razširjena.

▼ Pogled na najino hiško z vulkana Pico. Ugibajte, kje je pristal.



Jadranje nad vulkanskim kraterjem, spodaj pa jezera.



Zapis pripravil: Janez Križnar

POGLED NAZAJ

IKAR, LETO 1998, FEBRUAR

Nekatera dejanja so tekom naše zgodovine prostega letenja tako pomembna, da si zaslužijo obnovo. Z zbledelih strani Ikarja je moč razbrati, da bo ZPLS letos stara celih 26 let. Meni se sicer niti najmanj ne zdi, da je od tedaj res preteklo že toliko časa. Odkrito priznam, da namerno nisem objektivni časomerilec. Razloge pustimo. Dramatične trenutke ustanavljanja je v prispevek strnil kronist in novopečeni uradni

okoljevarstvenik **Andrija Pušić.**



"Prosti letalci imamo svojo zvezo

V soboto, 6. 12. 1997 se je v prostorih občine Moste-Polje za slovenske proste letalce "dogajala zgodovina". Pol ure po končanju skupščine LZS se je začela ustanovna skupščina ZPLS, Zveze za prosto letenje Slovenije.

Za ustanovitev svoje zveze smo prosti letalci imeli več razlogov. Prvi razlog je vsekakor dejstvo, da so potrebe, ki jih imamo, dokaj različne od potreb ostale letalske populacije. Zato so tudi po svetu prosti letalci organizirani v svoja združenja (Nemčija, Italija, Francija, Združene države,...).

Drugi razlog je potreba, da se prosti letalci bolj močno povežemo za reševanje svoje problematike in doseganje lastnih ciljev. Komisiji za jadrarno padalstvo in zmajarstvo pri LZS nista imeli dovolj močnih mehanizmov in vzvodov s katerimi bi se dalo neposredno urejati razmere v športu. Nova zveza, narejena "po meri", bo imela, upajmo, večje možnosti. Nenazadnje je pomemben razlog bil tudi stanje blokade v LZS, ki je zadnja leta kulminiralo z močnimi nasprotovanji med prostim letalstvom in klasičnimi ali, kakor to nekateri radi poudarijo, "ustanovnimi" panogami letalstva. Čeprav smo spor čutili predvsem kot odpor "starih sil" do sprememb, nismo hoteli vztrajati na svojih stališčih za vsako ceno. Ker nismo hoteli, da zaradi (sicer legitimnega) spora pride do razpada LZS, smo se zavestno odločili za gentlemanski umik. Tako smo "stare sile" sprostili pritiskov in jim pustili prostor, da svoje odnose uredijo med seboj. Iskreno upamo, da se bodo sedaj lažje posvetili svojim resničnim problemom ter, da se bomo vsi skupaj kmalu srečali v novi, boljši LZS, ki bo organizirana kot "zveza zvez".

Zagotovila, da se bodo stvari zasukale v to smer, smo dobili pravzaprav že na skupščini LZS. Upamo, da bo novo vodstvo LZS, ki je bilo tam izvoljeno, uspelo prebiti večno blokado in popeljati LZS v novo obdobje. Računamo, da bo novi predsednik (g. Zmago Jelinčič, motorni pilot), ki ni obremenjen z dosedanjimi spori, bistveno pripomogel, da se načrtana pot materializira.

Če se vrnemo k ZPLS, lahko rečemo, da nam je ustanovna skupščina končno povrnila že omajano samozaupanje. Mislim, da ne pretiravam, ko rečem, da smo vsi navzoči na skupščini (predstavniki 30. klubov) uživali v občutku, da nas veže zelo močno soglasje, delovna vnema in optimizem.

Seja se je začela s pozdravnim nagovorom novega predsednika LZS, ki je z razvitim čutom profesionalnega politika zaključil z obljubo, da bo prosto letenje v novi LZS obravnavano z vso enakopravnostjo. Prava muzika za naša ušesa. Seja je po tem gladko in hitro stekla. Predlog statuta je bil sprejet praktično brez pripomb in tudi volitve vodstva ZPLS so bile izpeljane praktično po predlogih iniciativnega odbora. Tako nas bodo naslednji dve leti vodili:

- Aleš Šuster, predsednik ZPLS,
- Marjan Brglez, podpredsednik ZPLS,
- Matjaž Valjavec, predsednik komisije za tekmovanja zmajarjev,
- Mitja Šuštar, predsednik komisije za tekmovanja jadrarnih padalcev,

- Andrej Mravlje, predsednik komisije za izobraževanje zmajarjev,
- Sandi Marinčič, predsednik komisije za izobraževanje jadrarnih padalcev,
- Stane Krajnc, predsednik komisije za varnostno tehnična vprašanja,
- Matjaž Kačičnik, predsednik komisije za informiranje,
- Andrija Pušić, predsednik komisije za varstvo okolja.

Ustanovno skupščino smo izkoristili tudi za pomemben dogovor, ki bo po mnenju predlagateljev prinesel zvezi novo moč in nove možnosti za boljšo organiziranost. Zmenili smo se, da bo klubska članarina vseh prostih letalcev sestavljena iz dveh delov. Prvi del bo samostojno določal klub za lastne potrebe. Drugi del članarine pa bo za potrebe zveze določila ZPLS oz. Upravni odbor. V drugi del članarine bodo vračunane vse ugodnosti, ki jih prosti letalec, včlanjen v ZPLS, preko svojega kluba uživa. Naročnina na Ikar, uporaba vzletišč po vsej državi, enotna članska izkaznica in podobno. S tem bo zveza dobila tudi ažuren register aktivnega članstva, zanesljiv način za uradno obveščanje vseh organiziranih članov in možnost, da dejansko nastopa v imenu svojih članov. Tako prosti letalci lahko sedaj zremo v prihodnost z novim optimizmom. Pri tem se moramo zavedati odgovornosti, ki smo jo s tem prevzeli nase. Sedaj nas čaka veliko dela, saj se bo treba pokazati in dokazati, da nismo le najbolj množični letalci, temveč tudi najboljše organizirani."



SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	NAJSTAREJŠI PLAZILSKI PREDNIKI ZVEROZOBCEV, AMNIOTI, KI SO SE POJAVILI V KARBONU	MEHIŠKO Pihalno GLASBILO	AFRIŠKA MUHA, KI PRENAŠA SPALNO BOLEZEN	OSNOVNA MERA, KOLIČINA	LJUDJE, KI NEKRITIČNO PRIKIMAJAJO VSEMU						
UMAZAN ČLOVEK, NAVADNO OTROK											
DRUŽABNA IGRA, SPOMIN											
GMOTNI PODPORNKI UMETNIKOV, UMETNOSTI											
KORTIKOSTEROIDNA KREMA											
STROKOVNO IME ZA GOBO OZ. PLESEN CEPLJIVKO											
ČUTILO ZA VID			ANDREJ VELKAVRH SLOVANI, VENETI			ZUNANJI ZAJEDALCI SESALCEV	DIŠEČ SMOLAST IZCEDEK IZ NEKATERIH TROPSKIH DREVES	KAZALNI ZAI MEK	SVETLOBA, ELEKTROMAGNETNO VALOVANJE V RAZPONU 400-100 nm	POBEGEL	RIMSKA BOGINJA LJUBEZNI, TUDI PLANET
ZAGREB, OTVORENA TV				BAKER			BOLTA TADEJ				
SLOVENSKI KULTURNI DELAVEC IN PUBLICIST, NIKO (1885-1975)				ZNAMKA ELEKTRIČ. AVTOV			VENETI		NASPROTNO OD ZGRDA		
GESLO ➡											
RAJTERIČ ANDREJ		NIKALNICA INDUSTRIJSKA RASTLINA			PISATELJ FLEMING 9. ČRKA HEBREJSKE ABECEDE			BREZ VOLJE ZA OPRAVILO VOKALA			
ETRUSČANSKI KNEZ, AULESTES						AVTOMOBILSKA OZNAKA ZA JUGOSLAVIJO	NEM. NOGOMETAS, CHRISTIAN 3. IN 18. ČRKA				
AM. IGRALEC, KI JE V FILMU ZAPEL Z LADY GAGA											
ČRTEŽ, NARIS, ČRTANJE								OKRAJŠAVA ZA AMINOKISLINO ALANIN			

POMOČ ACOCOTL: mehiško glasbilo LINIATURA: črtež BENZQA: drevesna smola ZIEGE: Christian



Foto: Jernej Rozenberger

Q-LIGHT 3 EN/LTF C

*Lahkotnost
dolгих kilometrov*

Q-light 3 je novo, lahko padalo C razreda, izpod taktirke razvojnega oddelka Triple Seven podjetja. Novi, lahki nosilni trakovi, poenostavijo upravljanje na vzletišču, prav tako pa imajo tudi funkcionalen BC sistem. Porcher Skytex 27 (Double coated) z dvojno impregnacijo poskrbi, da bo padalo dolgo služilo svojemu namenu, kljub lažjemu materialu.

Razvoj je bil usmerjen v širok spekter pilotov C-razreda. Od resnih "bivouac" pilotov, do XC mojstrov, katerim doseganje štarta peš ne predstavlja ovire.

Q-light 3 je na voljo v 4 velikostih od 70 (3.7 kg) pa do 119 kg.

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!



 Q-LIGHT₃

Posebni popusti na demo padala!

Skrbno pregledana demo padala, vas čakajo po izjemno ugodnih cenah. Pokličite nas na 08 200 43 52 ali pa nam pošljite sporočilo na info@777gliders.com.