

# I K A D

INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE

# I K A D

avgust 2022



Slovens Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije





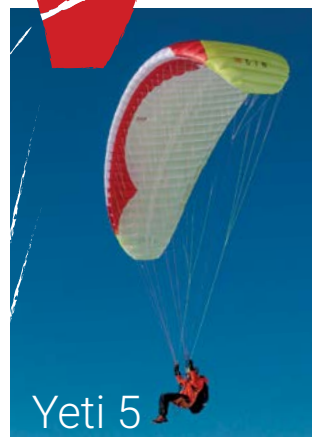
*Dream. Touch. Believe.*

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

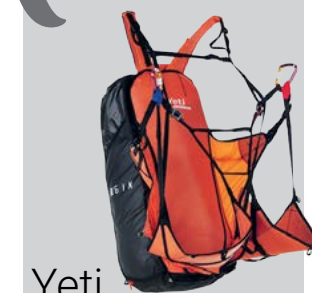
Lahko padalo z velikimi preletaškimi apetiti.



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 | avgust 2022

ZVEZA ZA PROSTO LETENJE SLOVENIJE

10



**VISOKOLETEČI CILJI (EVROPSKI ŽENSKI HITROSTNI REKORD FAI50)**

Avtorica: Veronika Štampfl

16



**XSLOVENIA**

Avtor: Komisija za Jadralno padalstvo in zmajarstvo, LZS

24



**XC SAVINJSKA OPEN**

Avtor: Rok Volovlek

30



**INTERVJU: BRATA VALIČ**

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

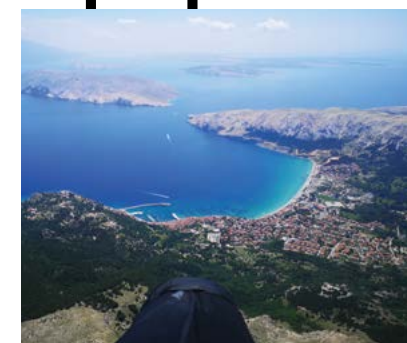
39



**KAKO IZBRATI SVOJE DRUGO PADALO | 1. DEL**

Avtor članka: Aimilios Apostolopoulos  
Prevedla: Mia Zupančič

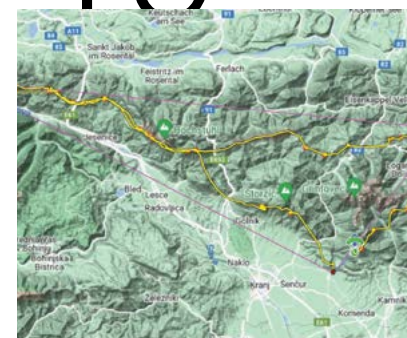
44



**BAŠKA - MORJE IN LETENJE V ENEM**

Avtor in foto: Igor Damjan

46



**SKOK IN ŠEST STOTIC ZA ZNAČKO »7«**

Avtor: Jernej Bodlaj

58



**V DEŽELI NEKJE IN NEKOČ**

Avtor: Matevž Kramer,  
Foto: Matevž Gradišek

IKAR, INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE, avgust 2022  
**Odgovorna urednica:** Mojca Pišek  
**Oblikovanje:** Tina Červan  
**Izdajatelj:** ZPLS - Zveza za prosto letenje Slovenije  
**Avtor fotografije na naslovnici:** Miha Kavčič  
**Tisk:** Tiskarna GRAFIKA SOČA, d.o.o.  
**Naklada:** 1220 izvodov

KAZALO



Avtor: Bojan Žižmond

# ESTC

ALI EUROPEAN SAFETY  
COMMITMENT

Varnostni posvet ali ESTC  
se je letos zopet odvijal  
v Nici pod okriljem EHPU-  
ja ter Francoske zveze za  
prosto letenje FFVL.

Kar nekaj udeležencev  
ni bilo prisotnih fizič-  
no, so pa imeli mož-  
nost virtualne udelež-  
be.

Vsako leto se na tem posvetu  
predstavijo novosti, ki posredno  
ali neposredno vplivajo na našo  
varnost letenja. Francozom mo-  
ram priznati, da so že drugo za-  
poredno leto predstavili inovaci-  
jo v padalstvu. Naj vas spomnim,  
da so lani predstavili napravo, ki  
te zvočno opozori na neprivezan  
sedež. Letos so predstavili sistem  
zračnega žepa, ki učinkovito iz-  
vrže rezervno padalo. Deluje na  
podobnem principu kot zračna  
vreča za snežne plazove in se ga  
lahko vgradi v vsaki padalski se-  
dež ter večkrat uporabi. Prepri-  
čan sem, da bomo imeli več in-  
formacij v naslednjem letu, ko bo  
vse atestirano.

Prav tako je bila izpostavljena  
baza podatkov naših nezgod ter  
nesreč. Sam sem izpostavil, da  
naši člani ne kažejo zanimanja za  
vpisovanje tovrstnih dogodkov. V  
večini evropskih držav je vpisova-  
nje tovrstnih nesreč ter nezgod  
zakonsko obvezno. Pri nas pa ne.  
Sicer je vpisovanje nesreč tudi pri

nas omogočeno in to lahko počnemo na naši spletni strani.

Zakaj je dobro, da naši člani vpisujejo nesreče in nezgode, ki so se jim  
pripetile v zraku? V prvi vrsti zato, da se iz tega lahko tudi drugi kaj  
naučimo. Prav tako se lahko marsikaj naučimo tudi s prebiranjem član-  
kov, ki jih drugi napišejo na to temo. Iz člankov, ki opisujejo tovrstne  
nesreče in nezgode, lahko marsikaj dobrega odnesemo in mogoče celo  
v nekem trenutku preprečimo lastno nezgodo. Tudi naši učitelji v šo-  
lah bi morali učence seznanjati z dejstvi vpisa nezgod in nesreč. To so  
dejstva, ki jih moramo vzeti za svoja. Prav na tem posvetu v Nici sem  
s kolegi prišel do ugotovitve, pravzaprav dejstva, ki ga poznajo drugi  
in sicer da so opisi nezgod, ki se nam pripetijo, najbolj brani članki v  
revijah. Takoj ko sem prišel nazaj, sem poklical Mojco in ji predlagal, da  
bi tudi v Ikarju imeli rubriko z opisi nezgod ali nesreč. Definicija ne-  
zgoda ali nesreča je bolj na kratko nezgoda oziroma pripetljaj, ki mine  
brez kakšnih večjih poškodb, nesreča pa ima za posledico poškodbe ali  
smrt. Naša urednica se je strinjala, za prebiti led pa sem ji predlagal, da  
sam opišem mojo nezgodo. Seveda v upanju, da spodbudimo tudi dru-  
ge člane, da opišejo svoje nezgode in da opise nato objavimo v Ikarju.

## Pomladni dan na Vremščici

Lep pomladni dan pred prvomajskimi prazniki leta 2016 sva se z Uro-  
šem Komelom dogovorila, da greva na Vremščico. Damjan je tam imel  
tečajnike, mi pa smo šli malo povadit ter poletkat tam okrog. Vreme je  
bilo kot nalašč – v popoldanskih urah je pričel pihati lep jugozahodnik.  
Tudi termika, ki se je začela formirat v balončkih, je bila lepa. Kar nekaj-  
krat sem vzletel in pristal na pobočju Vremščice. Vse je bilo super. Ko  
se je dan prevesil v popoldne, so prišli tudi naši Kraševci – Bojan Do-  
lenc, Gorazd Širca, Rajko Sila in drugi. Tečajniki so bili bolj prizemljeni,  
mi pa smo sem in tja lepo vrteli male stebre, ki so se šele formirali. Sam  
sem letel že kar nekaj časa padalo C klase in sem se tam počutil udobno  
ter samozavestno. No, od nekega trenutka naprej pa je padalo letelo,  
vendar glej ga zlomka, proti zahodu so vsi pobirali, jaz pa sem se vlačil  
in nikakor ni šlo kot bi moralo, stebrčka pa ni in ni bilo. Majhna višina  
nad terenom me sploh ni skrbela, saj sem letel nulo oziroma majhen  
plus ter sem samozavestno želel iz moje tkanine nad glavo izvleči ma-  
ksimalno. Padalo sem letel zelo zavrto, ker sem hotel pobirati mini-  
malke ter parirati ostali skupini. Gledal sem prijatelje, kateri so bili višji  
kot jaz in so pobirali. Nato pa je prišel bolj konkreten balonček, prav  
zadosti močen, da je moje zavrto padalo nizko nad terenom, cca 15m,  
naredilo fronto in mi ga je zaprlo ravno dovolj, da sem zgrešil manjši  
bor pod seboj. Pribil sem na tla, padalo pa se je zopet formiralo. V tem  
hipnem trenutku sem podzavestno stegnil levo roko, da bi se ulovil. Ta  
je prestregla kar nekaj energije. Ko sem pribil na tla, me je k sreči teren  
v naklonu odbil in sem se nekako povaljal. Brez sape sem lovil zrak. Tis-  
ta minuta je bila neznansko dooolga! Ko sem prišel k sebi, sem povlekel  
levo roko k sebi, da bi se popravil. Nekaj ni v redu! Glava je dala koman-  
do, roka pa ni ubogala, ostala je tam in se ni hotela premaknit. V tistem  
trenutku se zavem kako nebogljen sem. Nad mano je Uroš kričal: »Si  
v redu Bojan?« jaz pa sem bil brez glasu. Nič nisem mogel spraviti ven  
iz sebe. Tudi premakniti se nisem mogel. Po par minutah so prijatelji  
pristali blizu mene. Tega ne bom nikoli pozabil! Uroš in Damjan sta mi  
nekako pomagala, da sem vstal. Bila sta moja angela. Nisem si mogel  
zamisliti kaj bi bilo, če bi bil sam. Leva roka je bila izpahnjena in prav  
čudno je izgledala, ampak čez nekaj časa sem s pomočjo in mukoma

prišel do avta. Od tam me je Uroš odpeljal na urgenco.

Kasneje sem sam pri sebi in tudi s prijatelji analiziral kaj sem naredil  
narobe. Dejstvo je, da v nas nikoli ne usahne želja po tem, da bi bili bolj-  
ši od ostalih. Vedno se želimo primerjati z drugimi. Seveda nas to tudi  
žene naprej, ampak vsak od nas se mora tudi zavedati, da bo jutri še en  
dan in jutri ali drugi dan bomo spet leteli. In potem pride tudi trenutek,  
ko se moramo zavedati, da pa ni pravi čas, da bi hrepeneli po več. Da  
pa zdaj ni pravi čas, da se primerjamo z ostalimi. Pride trenutek, ko

Pripravil: Peter Kocjan

# ZAKLJUČNA PRIREDITEV ZPLS

## Jadralni padalci ZPLS OLC

### POSAMEZNO 2020

- 1. Franci REVEN
- 2. Jernej BODLAJ
- 3. Franek RAKUN

### POSAMEZNO 2021

- 1. Tomaž ERŽEN
- 2. Ambrož MIKELJ
- 3. Primož SUŠA

### EKIPNO 2020

- 1. POLET KAMNIK
- 2. LUFTMANDLC
- 3. SKY KLUB VELENJE

### EKIPNO 2021

- 1. KJP KROKAR ŽELEZNIKI
- 2. KLUB LETALCEV VRHNIKA
- 3. METULJ RIMSKE TOPLICE

## Jadralni zmajarji ZPLS OLC

### POSAMEZNO 2020

- 1. Jure BEČAN
- 2. Janez GRM
- 3. Davide FINZI CARRARO

### POSAMEZNO 2021

- 1. Janez GRM
- 2. Jure BEČAN
- 3. Peter KEJŽAR

### EKIPNO 2020

- 1. DELTA KLUB LJUBLJANA
- 2. DPL POSOČJE
- 3. DPL PREPIH

### EKIPNO 2021

- 1. DELTA KLUB LJUBLJANA
- 2. DPL PREPIH
- 3. DPL POSOČJE

se moramo ustaviti in prisluhniti  
sebi in svojemu notranjemu glasu!  
Bojan počakaj, je več dni kot klo-  
bas! Tako je rekla že moja stara  
mama.

Upam, da vam je bil opis všeč. Pa  
pogumno napišite vaše pripetlja-  
je, da jih objavimo.

Dne 2. 4. 2022 je le us-  
pelo po vseh omeji-  
tvah speljati zaključno  
prireditev za zadnji  
dve sezoni, ki smo jo v  
letošnjem letu združili tudi z Le-  
talsko zvezo Slovenije. Za udele-  
žence so bila najprej pripravljena  
predavanja, kjer so lahko slišali  
zanimivosti s potovanj, sprego-  
vorilo se je o varnosti v zraku in  
osebnih izkušnjah. Po predavanjih  
je sledilo še sklepno dejanje – po-  
delitve priznanj najboljšim v sezo-  
nah 2020 in 2021.



## Zeleni izziv

### OVERALL

- 1. Jaka BRINOVŠEK
- 2. Jošt NAPRET
- 3. Miha VOVK



Podelitev lige v preletih z jadralnimi padali 2021:

EN B RAZRED

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

SKUPNA RAZVR.

- 1. Primož SUŠA
- 2. Bojan GABERŠEK
- 3. Rok KAVAR

EN C RAZRED

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

EKIPNA RAZVR.

- 1. KLUB LETALCEV VRHNIKA
- 2. KLUB LETALCEV TRIGLAV
- 3. METULJ RIMSKE TOPLICE

EN D RAZRED

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

ŽENSKA RAZVR.

- 1. Veronika ŠTAMPFL
- 2. Brigita PLEMENITAŠ

Podelitev državnega prvenstva v prostih preletih 2021

MLADINKE

- 1. Anja ZALAŠČEK
- 2. Nežka ČERVAN
- 3. Špela KRNC

MLADINCI

- 1. Blaž KEŠNAR
- 2. Jernej MARČIČ
- 3. Luka FELICIJAN

ŽENSKA RAZVR.

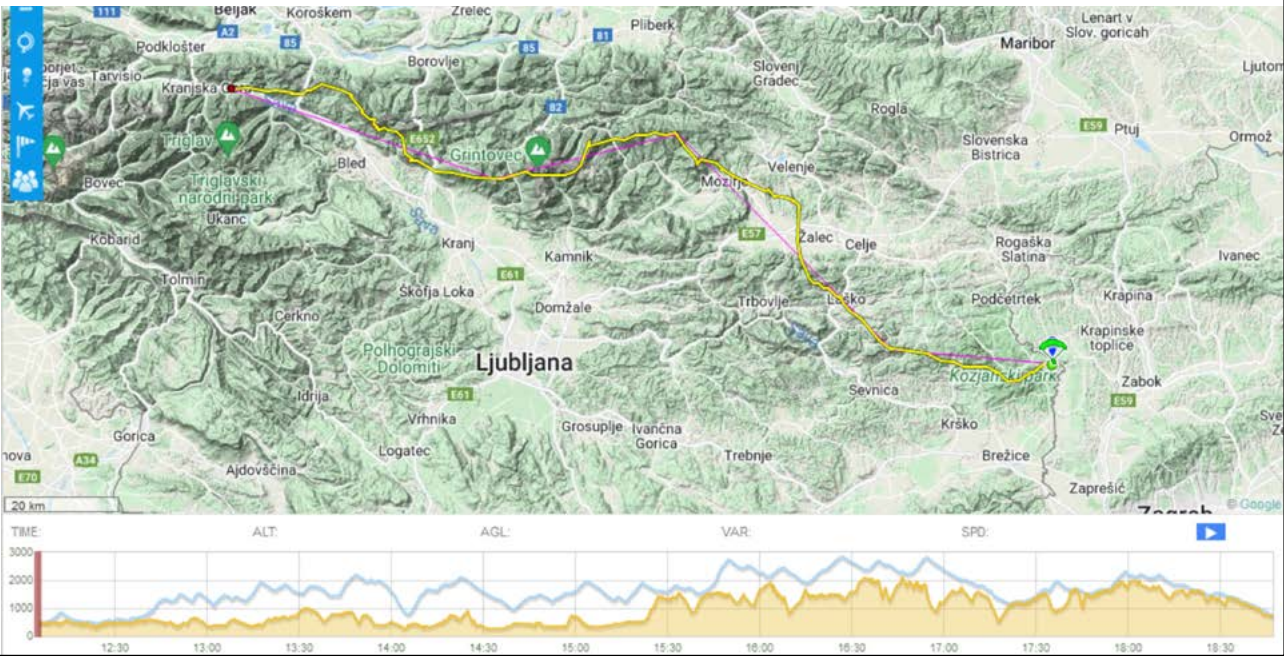
- 1. Veronika ŠTAMPFL
- 2. Vesna SELJAK
- 3. Mojca PIŠEK

SKUPNA RAZVR.

- 1. Tomaž ERŽEN
- 2. Ambrož MIKELJ
- 3. Primož SUŠA

Najboljši prelet leta 2021

Tomaž ERŽEN in Rok LOTRIČ  
165,1 km preko treh točk, Orešje, 31.3.2021



2. IKARJEV FOTONATEČAJ ZA "IKARJEVO FOTKO LETA 2022"

Ponovno vas vabimo k sodelovanju na foto natečaju povezanim s prostim letenjem (JP ali JZ). Opogumi se in pošlji svojo najljubšo fotko!

- Pravila foto natečaja so sledeča:
- 1. Tema je poljubna, seveda povezana s prostim letenjem (JP ali JZ).
  - 2. Vsak pilot lahko pošlje samo eno fotografijo.
  - 3. Pet najboljših fotografij bo nagrajenih. (Nagrade bodo podeljene, če bo na natečaj prispelo vsaj 15 fotografij.)
  - 4. Avtor dovoli objavo nagrajene fotografije v decembrski številki revije Ikar, avtor bo naveden. Fotografije ne bodo uporabljene za noben drug namen.
  - 5. Pošiljatelj fotografije zagotavlja, da je njen avtor.
  - 6. Če bomo ugotovili, da kdo krši pravila, bo njegova fotografija izločena.

- 7. Žirija, sestavljena iz treh članov, bo izbrala najboljše tri fotografije. Odločitev bo dokončna, pritožbe ne bodo mogoče.
- 8. Fotografije naj bodo realistične, obdelane zmerno, brez podpisov ali drugih "watermark-ov".
- 9. Velikost fotografije naj bo vsaj 4000px po daljši stranici, format 3:2 ali 16:9, format .jpg.
- 10. Fotografije, ki ne bodo ustrezale tehnični specifikaciji bodo izločene.
- 11. Fotografijo naložiš kamor hočeš, na e-poštni naslov [ikar@bigopensky.com](mailto:ikar@bigopensky.com) pošlješ samo povezavo do fotografije.
- 12. Zadnji dan za sodelovanje v natečaju je: 15. 10. 2022. Čakajo vas bogate nagrade!

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

Nagrade prispevajo:

Pripravi: Matej Belčič

## 777 GLIDERS

Verjetno ni več novost, da je v zraku Queen 3, ki bi naj postavljala nove meje v EN-C razredu. Demo polet si lahko rezervirate na povezavi spodaj. Z Rookom 3 pa je na švicarskem odprtem prvenstvu blestela Slovakinja Viera



Schwery Stieberova. Osvojila je tretje mesto med dekleti in prav tako v športnem razredu.

(<https://777gliders.com/request-a-demo-flight/>)

AIR<sup>3</sup>

7.3+

je tablica z operacijskim sistemom Android, namenjena prostemu letenju. Opremljena je s priključki: WiFi, Bluetooth, 2G, 3G, 4G, USB-C, USB Pogopyn, 3.5 Stereo. Premore tudi kamero, vse mogoče senzorje, velikost



zaslona je 7" (1920x1200). Nameščena aplikacija je XCTrack Pro, ki med drugim omogoča Flarm protokol. Skratka, vse na enem mestu. Li-Ion baterija ima kapaciteto 10000 mAh.

(<https://www.fly-air3.com/en/products/air3-73-specs/>)

## EPIC 2

EN-B padalo, spodnjega B razreda je zabavno in varno. Namenjeno je pilotom, ki se ne morejo pohvaliti z veliko urami v zraku, a si kljub temu želijo kak prelet. Primer-



no je tudi za začetnike v akro letenju. 45 celic in vitkost 5.2 je nekoliko več, kot pri predhodniku. Upravlja ga lahko tudi s pomočjo B/C sistema. Med petimi velikostmi, boste prav gotovo našli pravnjo.

(<https://www.flybgd.com/en/paragliders/epic-2--paraglider-2021-1782-0.html>)

## BGD

## SQR PRIME

je menda prvo rezervno padalo, ki ga lahko odprete pri padanju s hitrostjo 50 m/s (180 km/h). Poseben, elastičen blažilni element v sredini kupole ublaži šok pri odpiranju. Zahvaljujoč prenovljenim zračnim šobam in novi geometriji kupole je padanje počasnejše (~5 m/s) in z manj nihanja. Velikosti so v razponu od 27.8 do 40 m<sup>2</sup>. name-njene obremenitvam od 100 do 140 kg. Padalo tehta od 1.3 do 1.8 kg.

(<https://companion.aero/en/products/sqr-prime>)



## COMPANION

## SOUL 2021

je lahek, udoben, zaprt sedež. Po teži (3.5 kg) je primerljiv s Supair Delight 3 in celo z Woodey Valley GTO Light 2. Vreča se zdi, kljub lahkotnosti, dovolj trpežna. Poleg glavnega protektorja, ki prenese obremenitve 46 G, je med rezervnim padalom in hrbtnim delom še manjši protektor iz penaste gume. Vpenjanje je enostavno, rezervno padalo je nameščeno pod spodnjim delom hrbtnišča, uporaba dveh rezerv pa ni predvidena. Primeren je za pilote višin od 157 cm do 2m.

(<https://dudek.eu/en/produkt/soul-2021/>)

## DUDEK

## GIN

## GENIE X LITE

je najlažji (3-3.5 kg) Ginov zaprt sedež, namenjen XC in vol-bivouac letenju. Kljub solidni aerodinamiki je dovolj prostoren in udoben. Vanj boste lahko spravili vso vol-bivouac opremo in ga stlačili v 80 litrski nahrbtnik. Sedem centimetrski protektor je EN/LTF certificiran in je tudi nekakšen nadomestek sedalne deske. ABS (Anti Balance System) omogoča nastavitve geometrije sedeža med letenjem.

(<https://www.gingliders.com/en/harnesses/genie-x-lite/>)



## CONDOR2

je tandemsko padalo za paramotor ali trike. Osnova zanj je tandem Fuse. Nov profil zagotavlja boljši vzgon pri nižjih hitrostih, bolj ploska kupola pa zmanjšuje nihanje. Površina padala je 37 ali 41 m<sup>2</sup>, kar omogoča obremenitve od 110 do 472 kg. Material Myungjin 40, iz katerega je padalo izdelano, je ostal cel tudi pri obremenitvi 5.25 G.

(<https://www.gingliders.com/en/paramotoring/condor-2/>)



## MENTOR 7 LT

je presenečenje, saj je lahka različica padala na voljo prej kot standardna verzija. Zaradi omejenih proizvodnih kapacitet, je Nova morala sprejeti odločitev in njihovo mnenje je bilo, da je več zanimanja za lahko verzijo padala. Je »2.5« linijec. Le kje je tiste pol linije? Theo de Blic trdi, da se obnaša kot dvolinjec z varnostjo EN-B padala. Tudi upravljanje s C linijami je enostavno, z občutkom dvolinjca. Razpon tež je od 55 do 130 kg.

(<https://www.nova.eu/en/gliders/mentor-7/>)



## NOVA

## E-GLOVE 4 URBAN

Če trpite zaradi Raynaudovega sindroma, vam bodo kljub poletni vročini prišle prav rokavice s tremi stopnjami ogrevanja, nastavljivega s pomočjo bluetooth tehnologije. Za pravilno razporeditev toplote skrbi mikroprocesor. Uporabljeni materiali so softshell, usnje in nepremočljiva membrana iz Polymaxa. Le kaj bi Amundsen ali Scott porekla na vse to?

(<https://www.racer1927.com/en/219-urban>)

RACER  
SKYWALK

## X-ALPS 5

je serijska različica padala, ki so ga uporabili na X-Alps 2021. Je lahko, zloženo zavzema malo prostora, spada v kategorijo EN-D in je dvolinjec. Posebej so se posvetili vzletom na zahtevnih terenih, 18 cm hod pospeševalca, pa zagotavlja dovolj veliko rezervo hitrosti. Razpon vzletnih tež je od 60 do 107 kg, tehta od 3.4 do 3.7 kg. Barvne kombinacije so vsečne.

(<https://skywalk.info/project/x-alps-5/>)



## TAPA X-ALPS

je zelo lahko, kvadratasto, rezervno padalo, namenjeno pilotom, ki se udeležujejo Hike&Fly tekem, kot je na primer Red Bull X-Alps. Izbirate lahko med dvema velikostma za obremenitve do 90 ali do 105 kg. Površina padala je 24.8 / 28.05 m<sup>2</sup> in tehta 784 / 895 g. Zloženo zavzema prostornino 2 oziroma 2.6 litra. Skywalk pravi, da je padalo trpežno, zanesljivo in stabilno. Deklarirana hitrost padanja je 5.3 m/s.

(<https://skywalk.info/project/tapa-x-alps/>)



## EXOS 2

je nov EN-C model češkega proizvajalca. Odlikujejo ga dobre zmogljivosti in natančno upravljanje. Padalu lahko zaupate na dolgih poletih, v močnih pogojih. Vitkost je 6.4. Prevelikim deformacijam kupole in s tem poslabšanju zmogljivosti, se lahko izognete z uporabo B/C sistema za krmljenje. Prihaja v štirih velikostih in je primeren za pilote, ki prihajajo z B razreda.

(<https://sky-cz.com/en/exos-2>)



## SKY

## SPOT

## GEN4

vam lahko pride prav, če se odpravite v kraje, kjer pokritost z GPS signalom ni preveč dobra ali pa je sploh ni. Tudi na nekaterih tekmovanjih zahtevajo uporabo take ali podobne naprave. Ko se znajdete v težavah, lahko s pritiskom na gumb posredujete svojo lokacijo ustreznim ljudem ali službam. Za komunikacijo uporablja Globalstar satelitsko omrežje. Cena samega instrumenta morda ni tako visoka, je pa za uporabo potrebno plačevati naročnino (~15 € na leto), za dodatne funkcije pa še kaj več.

(<https://www.findmespot.com/en-us/products-services/spot-gen4>)



## STEVE HAMART

Ljubitelji karikatur in stripov znanega gostitelja padalcev v Piedrahiti, Steva Hama (med slovanskimi narodi znanega tudi kot Štefan Šunka), se bodo razveselili njegove oblačilne kolekcije, lončkov za kavo, posterjev in vsega drugega. Steve skrbi za zmanjšanje ogljičnega odtisa in transportnih stroškov, tako da izdelke tiska v 33 različnih državah. Kolekcija je res pestra in zanimiva.

(<https://stevehamart.com/>)





NOVIČKE

## STODEUS

## ULTRABIP

je solarno napajan variometer. Za meritve sprememb višine uporablja senzorje pospeška in žiroskop. Z Bluetooth protokolom ga lahko povežete z aplikacijami za Android ali iOS. Če ga dvakrat potapkate, vam bo glasovno sporočil višino, hitrost, povprečno dviganje in trajanje leta. Zabeležen let lahko izvozite v KLM ali iGC formatu.

([https://www.lebipbip.com/stodeus\\_paragliding\\_instruments\\_range/](https://www.lebipbip.com/stodeus_paragliding_instruments_range/))

## SUPAIR

## RADICAL 4

je reverzibilni sedež namenjen Hike&Fly pilotom. Ima integrirano rezervno padalo, modul z airbagom pa je mogoče odstraniti. Srednja velikost tehta 920 g, z airbag modulom pa 2190 g.

(<https://supair.com/en/produit/setlette-supair-radical4/>)

## SYRIDE

## SYS'NAV XL

je majhen instrument a premore vse, kar imajo veliki. Najbolj veseli ga bodo Hike&Fly in piloti tandemov. V primerjavi s prejšnjimi modeli je ekran 30% večji, audio in Bluetooth povezljivost je boljša, ohranil pa je vse funkcionalnosti prejšnjih modelov (opozarjanje na zračni prostor, navigacijo tekmovalne naloge, ...). Antoine Girard in François Ragolski sta ga uspešno preizkusila v Pakistanu, tudi na višinah čez 8000 m. Povežete ga lahko s Syride aplikacijo za Android ali iOS. Live Tracking je mogoč le na proizvajalčevi strani.

(<https://www.syride.com/en/instruments>)

## HONEY 3

je namenjen začetnikom, torej kategorije EN-A, vitkosti nekaj čez 5. Vzlet je enostaven, zato ga bodo veseli tudi H&F piloti, zmogljivosti pa dovolj dobre tudi za kak krajši XC prelet. Kljub temu, da je lažji od predhodnika, uporabili so Porcher Marine Skytex 38g/m2, bo brez težav vzdržal stotine ur uporabe.

(<https://windtech.es/en/products/honey-3/index.html>)

## WINDETCH

komplet, ki vsebuje kondom in meter dolgo cev, bo prišel prav fantom na dolgih preletih. Cev lahko speljete ob nogi ali pa izven sedea. Sistem uspešno uporablja na tisoče pilotov že od leta 2010. O dekletih pa nič ...

(<https://xcmag.com/shop/product/xcpce-base-kit/>)

## XCPEE

Imate težave z upravljanjem telefona ali tablice med letom? Potem vam bo prišel prav XC Pen. Pisalo z velkrom pritrdite na ploščo z instrumenti, kjer vas čaka pripravljeno za uporabo. Med vzletom ga lahko namestite v drug položaj, da ne bo moteče. Pripraven pripomoček, le cena je, glede na to, da podobne stvari stanejo približno nič, malo zasoljena.

([https://www.xc-pen.com/?page\\_id=229&lang=en](https://www.xc-pen.com/?page_id=229&lang=en))

## XCPEN

## GUINNESSOVA KNJIGA REKORDOV

## BEN JORDAN

Ozonovega pilota Bena Jordana so navdihnili metulji monarh, ki se selijo iz Kanade do Mehike in nazaj. Za enako pot (v eni smeri), dolgo 2835 km, je potreboval 150 dni. Zavidanja vredno, a pravi zmagovalci so vseeno metulji. Še vedno je skrivnost, kako jim po tako dolgi poti, uspe najti isto lokacijo, kjer so njihovi predniki prezimili leto nazaj.

(<https://www.flyozone.com/paragliders/news/monarca-expedition-world-record-vol-bivouac-flight>)

# Hot Paragliding Summer

## PARALISCA 2022

**KONDOR RADEČE**

LETENJE JE TISTO, KAR IMAMO RADI,  
LETENJE JE BOLJ ALI MANJ VSE, KAR SMO.

**SOBOTA - NEDELJA**  
**6.-7. AVGUST 2022**  
PROLOG 5. AVGUST 2022

**DJP KONDOR RADEČE**  
organizira 2-dnevni "padalski žur" festival

**-ZABAVA IN DRUŽENJE S PADALCI-  
: LIVE MUSIC :  
MODRE ZVEZDE---MAKADAM**

**Vrhunska jedača in pijača: Tončkov dom na Lisci**

**TRIPLE SEVEN** **BRUCE GOLD SMITH DESIGN** **ADVANCE**

**Druženje na lastno odgovornost**



**Avtorica: Veronika Štampfl**

# VISOKO-LETEČI CILJI

EVROPSKI ŽENSKI  
HITROSTNI REKORD  
FAI50

*V nedeljo, 19. 6. 2022, sem postavila nov ženski evropski rekord v hitrostnem preletu na FAI50 s hitrostjo 30,46 km/h. Prejšnji rekord je bil 22,3 km/h. Ni švoh, ane? Tole se bo morda bralo kot hvalospev sami sebi. Pa naj se. Tokrat si ga zaslužim in mislim, da si sploh prvič na glas upam reči, da sem letela dobro.*

deja o rekordu se je v glavi pajcala od novega leta, zanj pa je vedela le peščica ljudi. Ker če ti ne rata, ti je potem manj nerodno... In definitivno se je slišalo precej visokoletče – da bom jaz odletela rekord. Pa v bistvu sploh ni bila zares fora v rekordu kot takem. Fora je bila imet kategorizacijo za naslednje leto, ker mi pridela kakšen ekstra dan dopusta. Da jo dobiš, pa moraš nekaj pokazat. Ena izmed opcij je bil tudi tale FAI50, ki se je z 22,3

km/h edini slišal vsaj morebitno izvedljiv. Predvsem pa sem ga izbrala zato, ker je vseboval vse tiste stvari, ki jih ne znam, mi ne grejo dobro, ali me jih je strah: letenje blizu grebena, gas ob grebenu, hitro letenje (kar ne pomeni, da samo tiščiš gas) in vnaprej rečt, da ti bo uspel točno določen let. Zastavila sem si torej izziv, od katerega imam korist tudi, če ne odletim z zastavljeno hitrostjo. To je bil predvsem izziv za mojo psiho in zaupanje sami sebi ter svojim sposobnostim. Ker bi bila mala zmaga že, če bi se samo po Stolu odpeljala brez konstantnega stresa. [Glasbeni vložek: Na tej točki prosim poslušajte komad od Zmelkoow – Zmagali smo.]

## Report

Teden prej je v Tolminu potekal Naviter Open, tekmovanje namenjeno začetnikom v tekmovalnem letenju. Leteli smo vsak dan, veljavni pa so bili le trije taski od šestih (ostali prekinjeni zaradi slabega vremena), dolgi med 45 in 75 kilometri v precej ugodnih razmerah. Na vseh sem letela precej dobro, vendar vsakič naredila tri napake, ki so pomenile rezultat vsaj dvajset mest nižje. Vse skupaj je bilo ravno prav, da sem se dobro uletela, si pokazala, da sem napredovala v lanski sezoni, kljub rezultatu pa sem vedela, kje sem delala napake. Vse to me je zmotiviralo, da sem si v soboto zvečer rekla: »Zakaj pa ne bi šla jutri probat?« Pripravim si inštrumente, vnesem task in spišem najavo opazovalcu (rekord je treba vnaprej najaviti), ki ga shranim med osnutke. »Se vseeno odločim jutri.«

Na štartu je bilo en kup inverzije in dan se je delal bistveno počasneje, kot je bilo predvideno. Za popoldne je bilo napovedanega nekaj jugozahodnega vetra, ki ga je bilo kar precej že dopoldne. Nič kaj po planu. Na štartu sem še malo oklevala, pa se na koncu vseeno odločim, da poskusim. Mail – Osnutki – Pošlji. Izpeljem svojo klasično proceduro spravljanja v zrak in že vrtim nekaj 'švohtnega' nad Kobalo. Nikakor ni izgledalo tako, kot cel pretekli teden, ko nisem imela težav se spraviti pod bazo. Grem proti Kobilji glavi, kjer tudi nič pametnega, Miha pa potegne naokoli po grebenu na Tminski Triglav. Na poti tja se mi zdi ogromno vetra in že začnem oklevat, če iz tega sploh kaj bo. Na nek način že obupam in po postaji najavim, da se mi zdi, da ne bo nič. Si vzamem dve minuti, da se zjezim sama nase, ker obupavam že pred začetkom, in si rečem, da greva vsaj probat. Če bo trening, bo pa trening.

Na Triglavu le pobereva in se z 2000 m odpeljeva na prvo obratno malo pred Volče, ki jo obrnem na 1700 m. Gas proti grebenu Mrzlega vrha, vmes pa si ponavljam začetno višino in čas štarta ter preračunavam, kdaj in kje moram biti v cilju. Zaključiti je namreč treba v višini, ki od začetne ne odstopa več kot 2 % od preletene dolžine – v mojem primeru je to 1000 m, za vsak slučaj, če bi mi navbox s hitrostjo lagal, pa preračunam, kdaj je treba biti v cilju, da stvar velja. Ko preračunam, ugotovim, da se peljem preveč proti Mrzlemu in popravim v Vodil vrh. Naredim par krogov, dokler me steber ne pljune ven – ni časa centri-rat, zato se peljem naprej in se poskušam skoncentrirat. Brez dobro odvrtjenih stebrov ne bo nič. Na Mrzlem že malo boljše popravim in se pustim potegniti stran od grebena, kjer modra termika nekoga na A klasi kar pozavga v ravnem letu. Gas čez plato, kjer ujamem zadnji prdec Mihovega stebra in se odpeljem naprej proti Planici, kjer priklopim steber, ki je do baze izstrelil Marlija na tandem. Miha se nižji odpelje na Stol, jaz pa za dobro psiho raje zvrtilim na 1900 m. Ziher je ziher. Linijo

popravljam čez Ozben, pogledam na inštrument in povprečna hitrost kaže okoli 25 km/h. To je pa kar po planu!

Ko se bližam grebenu Stola, se že pripravljam na grebensko letenje na gasu. Groza. Ampak, za to smo trenirali. »Mam to.« Cel preskok za mano linijo popravljaj neka Delta, zato malo pred grebenom spustim gas na pol in ga spustim pred sebe. Zdaj boš pa ti mene peljal. Koncentracijo poskušam dvigniti kolikor se da in priklopim malenkost pod grebenom – idealno! Miha je že nekaj sto metrov pred mano in kaže, da se je res treba samo peljat. Sledim grebenu in v bistvu sploh ni tako grozno. Po par sto metrih me na desni strani vžge, šolsko nagnem levo in popumpam ušesek. Se umaknem (še dodatnih) 20 m stran od grebene in si vzamem minuto za psihoanalizo: »Ne, nič ni bilo grozno, vse si okej naredila, Stol je pač grd, je blo za pričakovat, samo pelji dalje, ker ti gre super. Maš to.« Fokus je nazaj in spet sledim Mihi, Delti in grebenu. Naslednja točka je slab kilometer ven od antene na Stolu. Na točki se naredi baza, ki Mihata potegne 500 m višje. Jaz ravno zamudim interval, zato malo dlje potegnem po Stolu in nato ven na točko. Gor ne gre, držim pa prijetno nulo in greben priklopim nazaj v enaki višini. Na glajdu si v mislih čestitam za uspešno prestano prvo psihološko preizkušnjo. »Vidiš, da znaš. Ajde, zdaj pa še Polovnik.«

Po Stolu se odpeljeva do nižje točke grebena, kjer je lažje narediti preskok. Miha mi po postaji reče, naj raje še malo povrtim, ampak ga zaradi vetra ne slišim. Pa v bistvu še dobro. Sem v svojem ritmu, imam plan, imam naštudirano, ne sekiram se, da je nekdo v boljši poziciji kot jaz, ostale le izkoriščam v svoj prid. Vem, da je veliko vetra in da letim v rotor. Ni prvič, da grem s Stola na Polovnik. Je pa šele drugič ali tretjič, tako da nervoza definitivno je. Ampak vem, kam grem, in dobro uletena si zaupam, da bom odletela, kot je treba. Vidim Miha pred sabo, ki ga požira (menda je bilo 7 m/s) in Omega mu začne malo migat. Spustim še tisto malo gasa, kot sem si ga upala imet, preverim pritisk na komandah in čakam, če bo štala. Gre sicer 5 dol, ampak žveči pa ne. Izdihnem, »še dobr.« Na Polovniku en kup vetra, zato se brez gasa vozim ob grebenu. Definitivno predaleč stran od pobočja, ker Mi-hatu ves čas leti gor 3 m/s, jaz pa s prijetno enko potujem proti koncu grebena, kjer bo sigurno steber, ki me bo istrelil do baze. Že malo pred koncem grebena je zadnjih 20 minut rasla baza, taka, žmohtna, ki samo cukne gor. Izpod baze se odpeljem proti tretji točki v Krnčico.

Dobra linija mi ohrani višino in že dokaj visoko priklopim v nov greben. Točka je skoraj na vrhu grebena, zato se peljem na pobočje malo pred točko in računam, da me bo peljalo direktno v točko. In me. V ravni špuri inštrumenta zapiskata, da sem obrnila točko. Hitrost pa

28 km/h. »To!« Zdaj pa samo še domov. Se poskušam umirit in skoncentrirat, ker se da še vedno vse zasrat. Vreme pred mano je idealno, v Krnu baza, čez plato tudi fecke. Samo pelji. Poln gas do Mrzlega, kjer priletim v neko hudo dviganje. Spustim gas in lovim padalo. Brez gasa čez greben – ziher je ziher. In spet s polno hitrostjo in vetrom nazaj na prvo točko. Inštrument kaže povprečno 30 na uro. To ziher nekaj čudno računa. Ampak ziher je tut vsaj mal več kot 22,3 km/h. Ja, ratal je. Dejansko je ratal. »Bravo Rush!«

SeeYou Cloud: <https://seeyou.cloud/flight/public/6gvtk9KDQeigOU-iKpEvKbF?u=m>

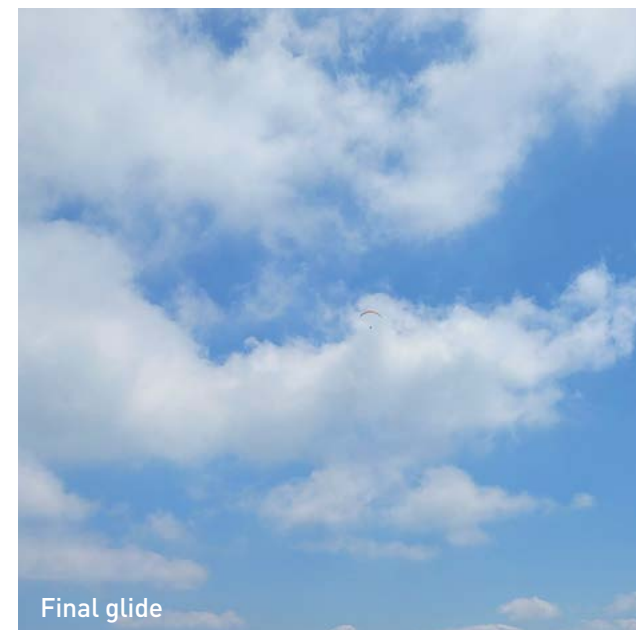
## Za konec

Saj ni važno, kakšne cilje imamo. Majhne ali pa velike. Važno je, da jih imamo. In jaz sem izjemno vesela, da sem obdržala koncentracijo v letu in ne obupala čisto takoj, ko me je malo zrukalo. Poznalo se je, da sem prejšnje mesece veliko razmišljala točno o tem letu, o trasi, med letenjem pa bila pozorna predvsem na tiste elemente, ki mi ne gredo

dobro. In na koncu je pomagalo še vreme. Res sem bila ob pravem času na pravem mestu.

*Hvala ljudem (v kronološkem zaporedju):*

- Tilnu Ceglarju za spisek dosežkov, ki so mi menda dosegljivi. Zdaj ti mogoče malo bolj verjamem, da imam šanse še kaj od tistega odletet.  
- Primožu Suši, za študiranje špure, za brifinge, mnenja in nasvete. Pa za: »Ti sam pejt«.  
- Sergeju Čujcu, ki me je prepričal, da je vseeno ta ruta boljša.  
- Mihi Vovku za družbo in markiranje poti.







Avtorji: Društvo Adrenalin  
paragliding team

10 LET.

Včasih... včasih se nam zdi, da živimo v neki neskončni sedanosti in nas vse okoli nas prehiteva. Včasih pa se zazremo nazaj in vidimo kaj vse je že za nami... starejši smo, več mislimo na preteklost, in tam nekje si ostal.

Na misel mi je prišel dan, ko sva prvič pogledala pod Furlansko kiklo, se iz Kobale preko Stola zagrnala proti jugu. Bil je lep aprilski dan pred 14 leti. Na Matajurju še nisva vedela točno kaj bi, ampak gnalo naju je naprej po Nadiški dolini čez Staro goro nad Čedadom in nato čez Korado. Stalno sva se vlekla bolj pri tleh, ampak dovolj visoko, da sva stisnila čez Sočo na Sveto goro in tam nekje med daljnovodi pred Škabrijelom sem pristal in gledal kako si odletel naprej do pristanka pod Lijakom...

Lepo je bilo leteti z nekom, ki mu lahko zaupaš in lahko z njim deliš nebo v zraku in na tleh.

...



Jani je vedno rad pogledoval proti nebu in tam iskal svobodo. Že kot šolar se je rad ukvarjal z modelarstvom, rad je "visel" v Bovcu na letališču, privlačila so ga letala in letenje nasploh. Svojo strast do letenja pa je dokončno našel in udeležil v svetu jadralnega padalstva. Bil je nadobuden pilot, preletaš, ambiciozen tekmovalec, naš soletalec, predvsem pa prijatelj. Posebno veselje je imel, ko je strast do letenja in svobode, ki jo začutimo, ko nam zmanjka tal pod nogami, želel približati tudi drugim. Bodisi na lokalnem travniku ali pa visoko na nebu s tandemom. S pozitivnim pristopom in iskrico v očeh je marsikoga navdušil nad letenjem.

Tako se te spominjamo soletalci, prijatelji in družina s katerimi si delil svoj čas, ki je žal obstal, tam nekje, povsem nepričakovano in mnogo prezgodaj ...

In vendar bomo vedno zrli v nebo, kjer si tudi ti še vedno v tistem stebru... vrtiš, vrtiš, vrtiš....

Janiju v spomin  
1984 - 2012

Avtorica: Marina Globočnik

40 LET

DRUŠTVA ZA PROSTO LETENJE  
IKAR SLOVENJ GRADEC

Le kdo ne pozna zgodbe o Dedalu in Ikarju?

Vemo, da se je Dedalu ob gledanju ptic utrnila ideja kako bi se rešil iz otoka, kjer je moral na željo kralja Minosa zgraditi labirint za Minotavra. Gledal je ptice, kako lahko letajo po zraku in se domislil ideje, da je zase in za sina Ikarja naredil krila in sta tako skupaj odletela iz otoka.

Želja, da bi tudi človek letel kot ptica, je torej že zelo stara. Zato je bilo leta 1982 ustanovljeno Društvo za prosto letenje IKAR Slovenj Gradec. Ustanovili so ga takratni zmajarji. Klub je na začetku štel 12 članov in njihov prvi predsednik Janko Knez ima še danes lepe spomine na tiste dni. Zmajarji so bili zelo aktivni, udeleževali so se raznih srečanj in seveda tekmovanj. Kasneje so se pridružili klubu Delta Maribor. Okoli leta 1990 pa se je začelo v Slovenj Gradcu zanimanje za jadralno padalstvo in tako lahko rečem, da so jadralni padalci postali nasledniki DPL IKAR. Zanimanja je bilo takrat zelo veliko in tako so na Koroškem delovali tudi učitelji jadralnega letenja, ki so letenja naučili kar nekaj jadralnih padalcev. Priljubljeno vzletišče je bil Rahtel nad Slovenj Gradcem na katerem se je kalilo kar nekaj padalcev, ki danes dosegajo lepe rezultate. Med njimi je seveda tudi Bojan Gaberšek. Priljubljena vzletišča na Koroškem so še Ošven, Kremžarica, Pernice, Rahtel in Kope.

Ob 40. obletnici DPL IKAR smo v nedeljo, 15. maja, priredili srečanje na pristanku pod Ošvenom. Vreme je bilo čudovito, sončno in z lepo sapico. Vsi skupaj smo se odpravili na Ošven, ter lepo zajadrali v začetek praznovanja tako visoke in lepe obletnice. Prav lepo je bilo pogledati barvno paletu padal na nebu. Na Uršlji gori smo postavili tudi klopco ljubezni, kjer se bo lahko spočil marsikateri pohodnik, pa tudi jadralni padalec pred vzletom. Nadaljevali smo potem druženje ob dobri hrani iz žara in hladni pijači in seveda dobri volji. Razšli smo se v želji, da bi klub deloval še dolgo vrsto let.



Uršlja gora, 1989 ▼





▼ Rahtel, 1988



Sele, 1987 ►



Avtor: Goran Rapuc

# PADALSKA KLOPCA

NA URŠLJI GORI

**K**lopce na naši priljubljeni Uršlji gori imajo zdaj že kar neko zgodovino in že skoraj pripovedujejo svojo zgodbo. Redni obiskovalci Uršlje smo prvo klopco opazili pred nekje šestimi leti. Postavljena je na sam vrh Gore, obrnjena proti zahodu. Z nje se odpira prekrasen pogled na Peco, Pliberško polje, Šentanel, Karavanke, Kamniške in Julijske Alpe. Ob dovolj čistem zraku se vidi celo sam mogočni Triglav, je pa iz nje tudi mogoče opazovati prelepe sončne zahode. Druga klopca se je pojavila pred približno tremi leti, postavljena pa je tik nad najvišje ležeči čebelnjak v Sloveniji. Obrnjena je na vzhod. Seveda za opazovanje magičnih sončnih vzhodov in praktično vse vzhodne Slovenije.

Nekje tisti čas se mi je porodila zamisel še o tretji, jadralsko padalski klopki, ki bi bila postavljena ob skali na južnem startu, od koder tudi največ vzletamo kadar se gremo H&F na Uršljo goro. Ker sem vedel, kdo je imel prste vmes pri prvih dveh, sem Branka vprašal, koliko bi to stalo, pa je rekel, da bi verjetno bilo dovolj plačati porabljeni material. Svojo idejo sem malo sramežljivo predstavil članom DPL Ikar, zadeva pa neka-ko ni vzbudila zanimanja. No, ravno vztrajen res nisem bil, potem je prišla še Corona in .....

No, potem pa me pred dobrim mesecem kontaktira Branko, pošlje sliko klopce in mi pravi, »Zdenko je naredil klopco, če plačate za material, je lahko vaša«. Prepošljem sliko nekaj drugim članom kluba, in takoj so pokazali navdušenje nad njo. Itak, naša bo!

Tiste dni smo imeli na Uršlji Gori še snega »za izvažat« in ker klopca ni ravno najlažja, je bilo treba počakati še nekaj tednov, da je sneg na gori skopnel in da je pot na vrh postala prevozna. Vmesni čas sem porabil, da sem se z oskrbnico Doma na Uršlji Gori dogovoril glede dovoza, saj cesto na vrh zapira Rampa, oziroma zapornica in ravno vsak naj se ne bi vozil z avtom na Goro. S Sonjo sva se hitro zmenila, prav tako je bilo treba dobiti dovoljenje za postavitve. Oboroženi z vsemi soglasji, nam je preostalo samo še, da čakamo primeren dan.

Končno je bilo tudi konec čakanja, slučajno pa se je poklopilo, da smo na isti dan, to je 15. maja, imeli tudi klubski piknik in 40 letnico delovanja DPL Ikar. Z Boštjanom, našim novim predsednikom, sva se tisti dan navsezgodaj odpravila po klopco in jo prepeljala na naš uradni pristanek, kjer se je kasneje odvijal tudi piknik. Ko smo se tako počasi zbrali, je prišlo do spremembe načrtov in smo se najprej odpravili na Ošvena, od koder smo opravili po en let. Po pristanku in potem, ko smo zložili opremo, pa... Veliki trenutek. V trenutku je bil Boštjanov Pick-Up naložen s klopco, padalci, potnico za tandem, Kajo in Ronjo. No, »verjetno« v in na avtu kaka duša preveč, a pssst, saj vemo kaka je padalska. Vožnja proti vrhu je bila za puncu prava avantura. Za nameček smo videli ob cesti še srno in divjo kuro. Oskrbnica Sonja je držala besedo in pustila Rampo za nas odklenjeno. Zadnjih par 100 m do vrha sta puncu celo sedli na klopco zadaj na tovorni del skupaj z Zdravčnom in tako smo ob navdušenja polnim vriskom in smehom obeh deklet, na veliko začudenje nekaterih planincev prispeli na vrh.



Ker je bil tudi veter zelo ugoden za odletet, nismo čakali niti sekunde, ampak smo takoj pljunili v roke. Raztovorili smo klopco, »zapela« je rovka, da se je naredilo ležišče za našo klopco, jaz pa sem med tem zamenjal drog, na katerega smo pripeli nove trakce za smer vetra in že je klopca stala. Seveda smo naredili par obveznih fotk, pripravili opremo in že smo odleteli v dolino. Potnica v tandem, sicer njen že drugi let tisti dan, je bila tako navdušena nad letenjem, da baje celo razmišlja o vpisu v tečaj. Mogoče pa, ..... bomo videli.

Po dobre pol ure jadriranja smo pristali na našem uradnem pristanku, kjer smo nadaljevali s piknikom. Ni manjkalo niti jedače niti pijače, celo torta se je našla, saj je naš dotedanji predsednik Mitja proslavljal rojstni dan, sicer enega več od DPL Ikar.



Očitno pa, »tista mušica« ni dala miru, in je moral Bojan še enkrat na Uršljo na H&F, da je tudi po padalsko krstil Klopco in sicer stoje in s kupolo nad sabo.

Glede na število objav po družbenih omrežjih in po objavljenih fotografijah, se je

klopca kar lepo prišla. Obiskovalci Uršlje gore radi posedijo na njej in je bolj kot ne zasedena. In za konec, vabimo vsem, pridite v naše kraje. Pridite pogledat in poizkusit našo klopco, se sprehoditi in odleteti z Uršlje gore. V primeru poprejšnjega dogovora se bomo tudi Ikarji z veseljem pridružili odpravi.





**Avtor: Komisija za Jadralno padalstvo in zmajarstvo, Letalska zveza Slovenije**

## XSLOVENIA

HIKE&FLY CHALLENGE IN 1. DRŽAVNO PRVENSTVO V TEJ DISCIPLINI

deja o večdnevni hodi-leti tekmi, ki bi vključevala hojo in letenje čez daljše razdalje, se je v glavah nekaterih porajala že dolgo. Vsaka resna padalska država ima tudi tovrstno državno prvenstvo in edino spodobilo bi se, da ga ima tudi Slovenija. Pozimi so se idejni vodje iz Letalske zveze Slovenije (LZS) skupaj s slovenskimi hodi-leti legendami (Primož Susa, Zlatko Koren, Simon Čopi, Simeon Klokočovnik) opogumili, strnili glave ter skovali načrt za prvo tovrstno tekmo pri nas. Januarja je LZS potrdila nov pravilnik o državnem prvenstvu hodi-leti in projekt se je lahko tudi uradno pri-

čel. Organizacijo prvega tekmovanja XSlovenija je prevzel KJP Kovk-Ajdovščina, ki je poskrbel za celotno izvedbo, lokalni klubi na trasi tekmovanja pa so prevzeli načrtovanje lokalnega dogajanja na obratnih točkah.

V četrtek, 23. 6. 2022, se je pričela dirka. Z začetka v Ajdovščini so se vsi tekmovalci najprej odpravili na Čaven, kamor je prvi prispel Lenart Oblak, kmalu za njim pa Bojan Gaberšek, ki je vodilnega ujel v zraku na poti proti Novi Gorici. Dva tekmovalca zaradi močnega vetra nista odle-



tela in sta pot proti naslednji obratni točki nadaljevala peš. V centru Nove Gorice so jih čakali člani kluba Polet Nova Gorica in tekoča osvežitev v peklenski vročini. Od tam so se peš odpravili na Sabotin, kamor sta prva spet prispela Lenart in Bojan, ki jima je uspelo odleteti še pred dežjem. Sledila sta jima tudi Jošt Napret in Zlatko Koren, ki pa ju je zadržala nevihta ter sta morala pristati v dolini proti Tolminu. Tam je pristal tudi Lenart, ki ni uspel najti takšnega dvigalja kot Bojan, ki mu je edinemu uspelo prileteti do Kobarida. V Kobaridu so Bojana kot prvega sprejeli člani kluba Adrenalin in Jelkin hram. Preostali tekmovalci so na Sabotinu čakali boljše vreme, ki pa jim je omogočilo le krajši spust kar se je dalo daleč v dolino proti naslednji točki. Od tam so se nekateri odločili za pot po ravnini, drugi pa so se lotili hoje v hrib. Do konca dneva sta Bojan in Lenart že napredovala proti planini Razor.

*Prvi dan je postregel z vsem – soncem, dežjem, letenjem, predvsem pa hojo in tekom. Bojan je prikazal vrhunsko letenje v slabih razmerah, medtem ko je Lenart uspel nadoknaditi ogromno razdalje po tleh (menda dobrih 70 km!) in prikazal formo, ki je je redko kdo deležen.*







Drugi dan je bil najuspešnejši zopet za prva dva, ki sta edina uspela odleteti z vzletišča na Voglu. Jošt in Zlatko sta se v dolino morala spustiti peš, medtem ko se je nekaterim na južni strani Bohinjskih hribov nasmehnila sreča ter so kljub izredno močnemu vetru uspeli preleteti na drugo stran. Precejšnjo razliko so naredili tisti, ki so prejšnji dan odšli na grebene ter so lahko vsaj del poti preleteli. Nekaj ostalih tekmovalcev je ocenilo, da ni vredno nadaljevati poti ter popoldne v dežju odstopilo od sodelovanja na tekmi. Na drugi strani hribov sta prva dva že dosegla Gače, kjer sta se zopet srečala in pot po zraku nadaljevala skupaj. Na področju kluba DPL Lesce-Bled sta se sicer dobro znašla, vendar so jima razmere dopuščale le let v Begunje. Od tam sta se odpravila na Sv. Petra ter po dveh poskusih preskoka na Dobrčo uspela odleteti vse do obratne točke nad Gozdom ter skoraj do Mojstrane.

*Za zmago je odločal zadnji del leta, kjer je Lenart uspel ohraniti nekaj več višine ter pristal bližje cilju. Zadnji kilometer do cilja pri Planinskem muzeju v Mojstrani je pretekel v družbi*

*svoje podporne ekipe ter celo precej gostobeseden. Še isti dan je v cilj uspelo priti Tomažu Erženu, naslednje dopoldne pa Alešu Žumru, ki je navdušil z letenjem po povsem drugi trasi, kot ostali. V cilju so do konca tekmovanja v soboto bili še: Lukas Zangl-Jagiello (AUT), Zlatko Koren, Tomaž Ivenčnik in Rok Lotrič.*

Izredno predstavo tekmovalcev na tej zahtevni ruti je z navdušenjem spremljala celotna slovenska padalska skupnost preko sledenja v živo, objav na družbenih omrežjih ter marsikdo tudi v živo! Kljub mnogim neznankam je prvo tovrstno tekmovanje pri nas v celoti uspelo, zahvala pa gre v prvi vrsti tekmovalcem ter ekipi iz KJP Kovk-Ajdovščina in LZS za organizacijo. Ideje za naslednjo izvedbo že rojijo po glavah, vi pa medtem pridno trenirajte za XSlovenia Hike&Fly Challenge 2023!

Rezultate in ponovljen posnetek celotne tekme si lahko ogledate na: <https://airtribune.com/x-slovenia-hike-and-fly-national-championship/results>







Rezultati:

| MESTO | TEKMOVALEC           | NARODNOST | PREOSTALA RAZDALJA | ČAS              |
|-------|----------------------|-----------|--------------------|------------------|
| 1     | Lenart OBLAK         | SLO       | 0 km               | 23 h 27 min 43 s |
| 2     | Bojan GABERŠEK       | SLO       | 0 km               | 23 h 41 min 6 s  |
| 3     | Tomaž ERŽEN          | SLO       | 0 km               | 25 h 41 min 41 s |
| 4     | Aleš ŽUMER           | SLO       | 0 km               | 31 h 27 min 24 s |
| 5     | Lukas ZANGL-JAGIELLO | AUT       | 0 km               | 32 h 53 min 29 s |
| 6     | Zlatko KOREN         | SLO       | 0 km               | 32 h 57 min 19 s |
| 7     | Tomaž IVENČNIK       | SLO       | 0 km               | 35 h 8 min 0 s   |
| 8     | Rok LOTRIČ           | SLO       | 0 km               | 35 h 21 min 31 s |
| 9     | Danilo KUNŠEK        | SLO       | 43,1 km            |                  |
| 10    | Till GOTTBATH        | GER       | 46,6 km            |                  |
| 11    | Dušan DURKOVIĆ       | SLO       | 59,8 km            |                  |
| 12    | Jošt NAPRET          | SLO       | 67,6 km            |                  |
| 13    | Rok VEGELJ           | SLO       | 83,0 km            |                  |
| 14    | Vid BAJEC            | SLO       | 85,6 km            |                  |
| 15    | Jure TISELJ          | SLO       | 90,5 km            |                  |
| 16    | Jan KLOPČIČ          | SLO       | 90,6 km            |                  |
| 17    | Rok VOLOVLEK         | SLO       | 103,4 km           |                  |
| 18    | Jaka BRINOVŠEK       | SLO       | 103,4 km           |                  |
| 19    | Igor MIHAJLOVIĆ      | SLO       | 116,7 km           |                  |

Avtor: Micko Pidalc

# KAKO JE LENART OSVOJIL X-SLOVENIA

(SUPPORTER REPORT)

Ko se je začelo govoriti o tem tekmovanju, sem na spletni strani opazil, da se je prijavil tudi Lenart Oblak. Poklical sem ga in hitro sva bila dogovorjena, da bom njegov spremljevalec, skupaj z Zalo.

Lenarta poznam kot odličnega športnika, bivšega biatlonca. Skeptičen sem bil samo pri njegovem letenju. Je sorazmerno mlad pilot. Ima sicer nekaj odličnih XC preletov, vendar pa so njegove odločitve v zraku kdaj pa kdaj meni nerazumljive. Pa sem si rekel, bomo že!

V pripravah smo se dogovorili, kaj bomo vse vzeli s seboj. O ruti in taktiki pa se nismo pogovarjali, to smo prepustili trenutnemu vremenu na tekmovanju.

Pa se je začelo! V Ajdovščini je bilo zbranih cel kup znanih obrazov, vsi našpičeni. Vremenska napoved ni bila zelo obetavna, kar močan vzhodni veter in nevihte popoldan. Načrt je bil, da se teče na Čaven in odleti proti prvi obratni točki v Novi gorici. Določil sem najhitrejšo pot do cerkve v Lokavcu, kjer je začetek peš poti na Čaven.

Takoj po štartu so vsi zavili v neko ozko ulico, ni bila ravno v mojem načrtu. S kolesom sem pohitel za njimi in Lenarta preusmeril preko ozke brvi na glavno cesto. Končno na pravi poti. Odhitel sem naprej in mu pri cerkvi pripravil palice in pijačo. Ko je odhitel naprej, po pešpoti, je imel že kar lepo prednost pred ostalimi.

Z Zalo sva se odpeljala proti Novi gorici. Ustavila sva se na parkirišču kjer se je videlo na čavenski štart. Njegovo GPS sled sva spremljala preko telefona. Že je prišel na travnik, a ni zavil proti štartu, nadaljeval je proti koči. Hitro ga pokličem in ga preusmerim.

Na Čaven je prišel prvi in se takoj pripravil za let. Ko sva ga videla v zraku, sva se takoj odpeljala naprej proti dogovorjenemu pristan-ku. V zraku je bil precej hitrejši od naju. Na pristan-ku mu je Zala pomagala pospraviti opremo, jaz pa sem pripravil kolo. Vodil sem ga po meni najbližji poti do spome-nika Rusijanu kjer je bila obratna točka. Po njegovem podpisu na tablo sva odhitela skozi Gorico in Solkan proti Sabotinu. Razšla sva se na ovinku nad mostom, kjer se začne pešpot. Vrnil sem se do parkirišča kjer je čakala Zala.

*Lenart je odletel s Sabotina. Sprva še nekako ni našel dobrega dviganja. Nad njim se je že pojavil Bojan in ravno takrat sta oba zavrtela v dviganju. Odletela sta proti Bovcu, Bojan kakšnih sto metrov višje. Nebo je postajalo vse bolj oblačno, na jugu je že grmelo. Vozila sva proti Kanalu in spremljala dogodke. O ne, Bojan se je pobral nad Avčami, Lenart pa ne. Dohitela sva ga, ko je pristal ob cesti. Kmalu za njim je pristal tudi Jošt. Pospravili smo opremo, pripravili kolo in pot pod noge. Do Kobarida je bilo kakšnih petindvajset kilometrov, vreme pa čedalje slabše.*

S kolesom sem se vozil za njim, medtem ko je tekel in mu vozil hrano in pijačo. V Volčah sva se z Zalo zamenjala, ona na kolo, jaz v kombi. Začelo je rahlo deževati, grmelo je na jugu in zahodu. Lenart si je zaželel Coca Colo.



Odhitel sem naprej, da jo nabavim. Medtem sem opazil Bojana, ki je letel z Ožbna proti Tolminu. Lenart je pritekel v Kobarid, se podpisal na tablo in takoj krenil naprej. Na kakšen Ožben tudi pomislili nismo, saj smo imeli nevihto za hrbtno. Skovati sem moral načrt, kako optimalno izkoristiti preostanek dneva, kajti letelo se ne bo več. Preusmeril sem ju čez most proti Kamnem. Odhitel sem naprej v Kamp Gaberje. Napadel sem Zokija naj mi hitro pripravi nekaj sveže hrane, medtem pa mi je Sergej razložil najboljšo pot v Čadrg. Dohitel sem ju, ravno ko sta šla mimo ceste, ki zavije v kamp. Poiskal sem klopco, da smo pojedli. Prvič smo se ustavili za petnajst minut. Lenart je nadaljeval čez Zatolmin in mimo Tolminskih korit proti Čadrgu. Ob dvajsetih smo dosegli skrajno točko, križišče, kjer se pot nadaljuje proti Tolminskim ravnem. Tu smo se morali ustaviti, kajti zaradi časovne omejitve Lenart ne bi dosegel Tolminskih raven. Poiskali smo prenočišče, onadva v kombiju, jaz pod kozolcem s tisočnimi kresnicami.

Zbudili smo se v mokro in megleno jutro. Deževalo je večji del noči. Napoved zopet ni bila obetavna, pihati naj bi začel močan jugozahodni veter. Lenart je začel hoditi nekaj čez šesto uro na mestu, kjer smo včeraj končali. Bojan je bil kakšno uro pred njim, v Tolminskih ravnah.

Tu smo se razšli. Lenart peš prek Tolminskih raven na planino Razor in naprej proti Voglu, midva z Zalo na vlak in v Bohinj. V Bohinju vreme ni bilo obetavno, nizki oblaki so se šele začeli dvigovati, na južni strani pa je že kuhalo. Lenart je dohitel Bojana na štu Vogla. Počakala sta, da se jima je dolina za trenutek odprla in poletela. Nad Rudnico sta dobila dviganje, katerega je Bojan izkoristil bolje od Lenarta.

Lenart je pristal pri Nomnu, Bojan je odletel naprej. Zopet sva se spremenila v pešce in nadaljevala do Bohinjske Bele, kjer sva se razšla. Lenart je nadaljeval proti vzletišču Gače. Po poti je zopet ujel Bojana. Nadaljevala sta z letenjem in pristala v okolici Vrbe. Bojan je odletel nekaj dlje. Peš sva nadaljevala proti Begunjam. Močan vzhodni veter po dolini nama je dajal vprašljivo upanje ali sploh iti na Svetega Petra. Po pogovoru z nekaj prijatelji sem mu svetoval, da je vredno poizkusiti. Bojana sva dohitela v Rodinah, kjer je zavil proti vzletišču. Midva sva nadaljevala do Poljč. Tam sem Lenarta usmeril proti Sv. Petru.

Bojan je že bil pripravljen na polet, ko je Lenart prišel do njega. Ko sta odletela, sta dobila odlično dviganje vse do baze oblakov, veter pa ju je zanašal proti Begunjsčici. Z Zalo sva vse opazovala in ko sva se že hotela uvesti v kombi, sta se Lenart in Bojan vrnila nazaj nad Begunje nekaj višje od Petra. Med Begunjsčico in Dobrčo sta naletele na močan čelni veter. Zopet sta se dvignila nad dolino. Tokrat vetra ni bilo preveč in odletela sta proti Gozdu, kjer je bila zadnja obratna točka. Višino sta šla popravljat na Tolsti vrh in nato je sledil let proti cilju. Lenart se je trudil, da bi Bojana dobil pod sabo in uspelo mu je. Že sta imela cilj v doletu,

ko se jima je nekje nad Hrušico "vdrlo pod nogami". Kombinacija jugozahodnega vetra po višini in vzhodnika po dolini jima je preprečila, da bi cilj dosegla po zraku. Lenart je izkoristi višino in odletel je nekoliko dlje. Na mestu pristanka je vladalo izredno stanje, saj je šlo za zmago. Zala mu je pomagala pospraviti opremo, jaz sem pripravil kolo. Lenart je odtekel naprej, Zala se je usedla na kolo in za njim, jaz pa v kombi. Do cilja sem se ustavil, da sem ju preusmeril po bližnjici na brv preko Save. Malo naprej je Lenart kot prvi prečkal ciljni cilinder, kjer se mu je ustavil čas. Tekel je še do ciljne table, kjer je moral potrditi svojo zmago. Bojan je pritekel v ciljni cilinder dobrih trinajst minut za Lenartom. Lahko smo začeli slaviti.

Tekmovanje je bilo zelo lepa avantura. Izkazalo se je, da smo bili zelo dobra ekipa, najboljša!

Zahvalil bi se organizatorju za dobro organizacijo in vsem prijateljem, ki so nam pomagali in Lenarta bodrili ob progi.

**Še nekaj statistike: Lenart je za 144 km dolgo ruto potreboval 23 ur in 28 minut, prehodil oziroma pretekel je 100 km in 4860 višinskih metrov in odletel 118 km.**



**PGAWC 2022**  
D O B R O V L J E

**23. - 25. 9. 2022**

**DOBROVLJE OPEN**

FAI-2 - SVETOVNI POKAL



V Tehniškem muzeju Slovenije (tms.si) je na ogled razstava "Po zraku s cunjjo nad glavo". Razstavljenih je 17 jadrarno padalskih fotk. Na ogled bo vsaj še do 23. septembra, morda dlje - če se ne bo preselila na še eno lokacijo. Jadralni padalec Matevž Gradišek z izbranimi fotografijami predstavlja različne obraze jadrarnega padalstva in spodbuja obiskovalce k odkrivanju dogodivščin v naravi. Fotografije so bile posnete v Sloveniji.





Avtor: Rok Volovlek

# XC SAVINJSKA OPEN

*Otvoritvena preletaška tekma sezone 2022 se je začela 19. in 20. 3. 2022 s tekmo na Dobrovljah. Društvo Aves, smo se po uspešni organizaciji hike&fly tekem ter tekme v natančnosti pristajanja, odločili, da se preizkusimo še v organizaciji preletov. Odločitev je padla po tipanju terena med tekmovalci, kjer so nekateri sicer dejali, da preletaška tekma na Dobrovljah ne more biti zanimiva, a med najboljšimi tekmovalci je bilo veliko odobravanja. Želeli so si tekmo, ki ne poteka na standardnih terenih na Gorenjskem in Primorskem.*

**O**rganizacija je ponudila drugačne izzive kot že organizirane tekme. Najtrši oreh je bil kompleksen zračni prostor. Zaradi prisotnosti številnih športnih letališč, različnih koridorjev in izbor kar štirih vzletišč (Dobrovlje, Kopitnik, Malič in Konjiška gora) je bila priprava dokumentacije zahtevna. Želeli smo si tudi še petega vzletišča – Mozirske planine (Golte) a nam ni uspelo pridobiti vseh dovoljenj. Upamo, da nam uspe v prihodnje, saj Golte predstavljajo izjemen teren za organizacijo tekem. Kompleksen zračni prostor je povzročil tudi manjšo zmedo med samo tekmo, a je vodstvo tekme za-devo, po našem mnenju, izpeljalo korektno.

Vremenska napoved je napovedovala vetroven vikend. Močan vzhodnik je za vzletišče izbral domače Dobrovlje, česar smo si tudi želeli. V soboto je tekmovalna naloga tekmovalce peljala iz Dobrovelj do Črete, nazaj na Dobrovlje, v Prebold pa vse do Vojnika in nazaj na Dobrovlje. Močan veter v kombinaciji s termiko je poskrbel za zelo zahtevne pogoje. Že pred štartom v zraku smo morali zbijati

višino, da nismo zašli v prepovedan prostor. Po odprtju cilindra je tekma stekla, a se je za tiste z nižjimi klasami padal hitro končala nekje pod Dobrovljami. Tisti z višjimi klasami pa so nadaljevali, najboljši so na koncu prišli skoraj do Vojnika.

V nedeljo je bil napovedan še močnejši vzhodni veter. Kljub temu smo tekmovalce zvozili na vzletišče, sestavili tekmovalno nalogo in upali, da se napoved ne uresniči. Vremenska postaja na Dobrovljah ni obetala nič dobrega, kar so potrdile tudi sonde, ki smo jih poslali v zrak. Zato je vodstvo sprejelo varno odločitev in dirko za nedeljo odpovedalo. Večino tekmovalcev smo prepeljali nazaj na pristanek, nekateri pa so šli vseeno v zrak in samo potrdili odločitev vodstva.

Sledila je podelitev najboljšim, ker pa je napoved bila odlična za po-bočno jadranje v Šoštanjskih Goricah, pa smo se vsi skupaj odpeljali še tja. Odlične razmere za igranje s padali na nekoliko drugačen način, so zopet narisale nasmeške na obraze tekmovalcev, kar je najpomembnejše.

Kljub nekoliko slabšim razmeram smo dokazali, da je lepa tekma mo-

žna tudi pri nas v Savinjski dolini, zato se XC Savinjska prihodnje leto zopet vrača na koledar.

Tekme se je tokrat udeležilo 49 tekmovalcev iz 4 držav, poleg Slovenije še Hrvaške, Avstrije in Madžarske.

## Rezultati:

### SKUPNO

1. Bojan GABERŠEK
2. Dušan OROŽ
3. Tilen CEGLAR

### EN-D

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

### EN-C

1. Rok LOTRIČ
2. Nick PETRIČ
3. Peter KOCJAN

### EN-B

1. Uroš JAZBEC
2. Jernej ROZENBERGER
3. Luka FELICIJAN

### ŽENSKE

1. Sara LOVREC (HRV)
2. Veronika ŠTAMPFL
3. Urša ROJEC





Avtor: Tilen Ceglar

# NA GOSPODOV DAN

DRŽAVNO PRVENSTVO  
V PRELETIH 2022 / IVANEC OPEN

*Letošnje državno prvenstvo v hitrostnih preletih je bil pravi preizkus potrpežljivosti in trme. Prvenstvo je bilo organizirano s strani bratov Hrvatov v Ivancu pod okriljem lokalnega junaka Antona Lovreca (Toni) in klubov Let Ivanec ter DJP Metulj. Ideja je bila super, ampak potem se je zgodilo vreme. Prvotni termin v začetku maja je odplaknil dež, rezervni termin konec maja je odpihnil veter. Nekaj časa je kazalo, da je s tem odšlo tudi prvenstvo, a Toni je le direktor po poklicu in mu je uspelo izveči še drugi rezervni termin med 9. in 12. junijem. Vreme pa je brez usmiljenja za te naše tekme. Močan sever je gladko prizemljlil prve tri tekmovalne dni, potem pa je prišla nedelja. Gospodov dan. In gospod nas je uslišal!*

**K**ljub temu, da smo Slovenci pobožni narod in pridno verujemo ob nedeljah, tega žal ne morem reči za padalsko rajo. Po svoje razumljivo, vremenska napoved za tekmovalje ni bila optimalna, ampak to le je državno prvenstvo in v bistvu državljanska dolžnost. Ta miselnost, da se tekme spleščajo samo če je lepo vreme, je po mojem mnenju zgolj oportunitizem. Bistvo tekmovalj je učenje in napredek, ta pa je pogosto največji, ko je vreme in letenje težavno.

Ok, sem si izlil dušo in bom končal s pametovanjem ter nadaljeval z lepšimi reči. Letenje. Po bazah. Na ravnini. S hrbtnim vetrom. Uf, ali sanjam?

V nedeljo zjutraj sem se zbudil v svojem jeklenem konjičku. Po lokalnem žuru ob enem ribniku v okolici Ivancu in pred spanjem pri enem drugem ribniku malo bližnje Ivancu sem naredil najboljšo stvar. Avto sem si prekril s cerado. Posledice tega dejanja so bile ogromne in jih nisem prepoznal vse do poznega popoldneva. Ker mi sonce ni svetilo v glavo, sem se uspel dokaj kvalitetno naspiti, kolikor se pač da v prtljažniku avtomobila srednjega razreda. Izvehem se iz tega temnega prenočišča in opazim ribiče kako mirno namakajo trnike. Spokojno je, kakor se za nedeljo zjutraj spodobi. Družba se začne zbirati na mestu, kava, zajtrk, registracija ter spontani pogovori s prijatelji, katere vidim le parkrat letno na tekmah. Severni veter še kar vztraja, zato se napotimo na severni štart Ravne gore. Tam se je potrebno obleči, ker ni ravno toplo za junij. Sledi priprava opreme, hrana, instrumenti, več pogovorov s prijatelji ter naposled le pade disciplina na plano. Praktično samo dve točki, po štartu iznad Ravne gore se gre na vzhodni rob Ivanščice in potem v cilj pri Zaboku. Da organizacija špila pove dejstvo, da je cilj točno zraven zdravstvenega doma. Veter počasi pojenja in potem ko predebatiramo vse razen politike, kjer se rajši držimo nazaj, gremo v zrak. Ker imam novega Boomeranga, se spravim prvi v zrak, da se še malce bolje spoznavam. Vetra je tam okoli 20 km/h, ampak je lepo in z bazicami po-



sejano. Tik pred odprtjem štarta se praktično vsi lepo spravimo na višino in začnemo tekmo malce pod bazami na 1700m. Do prve obratne letimo z bočnim vetrom. Marli v svojem stilu neusmiljeno napade in pelje direktno linijo proti obratni, s sabo pa pelje še par tekmovalcev, ki si verjetno v zraku mislijo "ko bom velik hočem bit tak kot Marli". Ostali si tudi to mislimo, samo se peljemo malce bolj upwind, ker saj veste, da je v močnem vetru vedno boljše biti postavljen malce bolj upwind glede na ostale. Če tega niste vedeli, veste zdaj. To bi se lahko tudi na sami tekmi naučili, ampak nazaj na temo. Pred prvo obratno nekako vsi skupaj skonvergiramo v en steber. Stari mački in maline skupaj z uho ob uho. Lep prizor, dokler se dva skoraj ne zapneta. Je le državno prvenstvo in tako kot vreme smo tudi mi včasih neusmiljeni. Tik pred prvo obratno gre precej proti tlorisu in skupina se razleti, posledično imajo eni več sreče kot ostali. Na tem mestu se naredi prva selekcija. Stari mački malce pošolamo maline in z lepo linijo pod bazami obrnemo točko ter usmerimo svoje falange proti cilju. Prvih par stebrov gre malce po jajcih in občasno spuščamo neučakane naprej, da nam pokažejo pot. Verujemo v njih. Zadnjih 20 km pred ciljem predvsem verujemo v Sušo, ki se postavlja na čelo skupine. Za razliko od začetka se tokrat postavim malce bolj downwind, ker nekako voham, da je energijska linija tam boljša, saj letimo vzdolž rahle a signifikatne črte med ravno dolinco in malimi hribčki. Dobrih 10km pred ciljem lokalnemu junaku Toniju rukne steber in s tem pripravlja napad od zgoraj kot kakšen sokol. Očitno je moj nos prav vohal in linija se mi obrestuje. Če je že velik, naj bo vsaj uporaben. Slabih 10km pred ciljem me Oudie opozarja, da nimam dovolj višine za cilj, ampak

foto: Marko Kolonjak



to je državno prvenstvo in to edini dan državnega prvenstva! Ali zmagáš ali pa je vseeno kateri si. Tako pohodim Boomeranga do konca in začnem loviti Primoža. Gre gor ali dol, noge so zaklenjene in v glavi je zapečaten, da grem do konca. Nos še kar dela in ostale puščam za in pod sabo, ampak se nam vsem začne udirati. Čakam samo še ivanškega sokola, da me sname iz mrtvega kota. Rajši gledam kje je cilj in na inštrumentu odštevam metre do ESS, v katerega se preko 70km/h zaletim prvi! Uf, najprej kratko olajšanje, da me ni nihče snel, potem pa nervoza kako priditi do cilja, ki je še kilometer naprej. K sreči me zračna blazina nad tlemi popelje do tja in tako zaključim dirko s par deset metri viška. Primož je bil prenizko, da bi prišel do cilja, ostali pa tik pred ESS za vsak slučaj še popravljajo višino v primeru, da bi tudi mene požrlo. Pri tem jih iz neba sname ivanški sokol ter novogoriški galeb Rok Kaver. Pristanem, naključni mimoidoči avtomobili piskajo in prijatelji, ki so bili še 5 minut nazaj moji tekmeci, se veselijo z mano. To je padalstvo!

Tako, po treh naslovih državnega podprvaka sem končno prišel do vrha slovenske (kisle) smetane in spisal tole zgodbo. Vabim vas, da se nam ob naslednji priliki pridružite in spišete svojo zgodbo, vsaka ima svojo vrednost in svojo moč.



▼ foto: Matej Jarm

foto: Marko Kolonjak ►

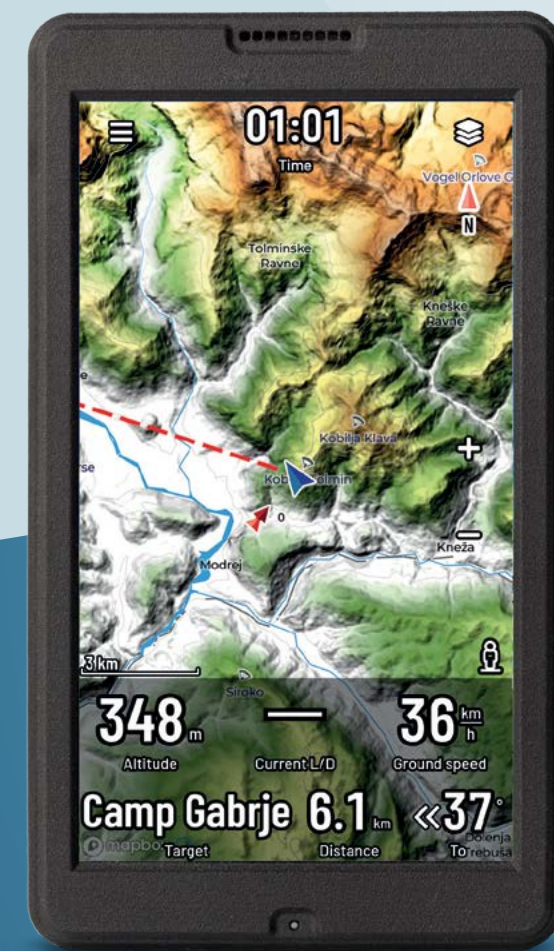
foto: Dražen Kolonjak ◀

Čestitke Veroniki Štampfl za naslov državne prvakinja, Petru Kocjanu za naslov državnega prvaka v Sport razredu (EN C), Mateju Jarmu za naslov državnega prvaka v Fun razredu (EN B) ter klubu Letalcev Vrhnika za klubski naslov. Podelitev najboljšim na državnem prvenstvu bo potekala ob koncu sezone na zaključni prireditvi ZPLS in LZS.

Rezultati: <https://civilcomps.org/event/ivanec-open-2022-croatian-slovenian-national/results>



# OUDIEN



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.





# BRATA VALIČ | 2. DEL

intervju

Miran: Inspiracija imena 777?

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

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

Miran: 777. Lani je bilo deset let vajinega delovanja v lastnem podjetju. Kako je minilo? Je hitro minilo, se vleče?

Urban: Še malo pa bo penzija. Še enkrat toliko.

Aljaž: Če ne bi Klemenčič povedal, ne bi niti vedela.

Aljaž: To pa nima nič z nama. V začetku smo bili štirje partnerji. Skupaj nas je zbobnal četrti partner in brez njega nas nikoli ne bi bilo. Potem pa je tudi zelo hitro odšel. Je pa on vse marketinško nastavljal, ker je bil pač dober v tem. V organizaciji, v brandu. Znal je narediti zelo dobro figuro, nastop je imel dober. Ostalo pa je bilo bolj slabo. Izvedba pa je bila zelo slaba.

Urban: Meni samo ime ni bilo ne vem kako všeč, nisem pa imel nekih drugih predlogov, tako da sva midva bolj ali manj le potrdila predlagano. Takrat je vsak pokrival svoje področje in ime je vsekakor bolj stvar marketinga kot pa razvoja.

Miran: Torej je vaju bolj zanimalo kako narediti padalo in se nista toliko ukvarjala z imenom?

Aljaž in Urban: Tako ja.

Miran: To pomeni, da je firma zasnovana v partnerstvu. Koliko od teh partnerjev je še danes prisotnih?

Urban: V začetku smo bili štirje. Tega četrtega smo po približno enem letu prosili, če bi šel ven in smo ga izplačali. Nobeden ni z njim čutil neke sinergije, da bi se dalo mogoče še naprej delati z njim. Tako smo bili ostali trije za to, da gre ven. Prodal nam je svoj delež in je šel.



foto: Matjaž Klemenčič

Aljaž: Potem je ostal zraven naju še Alojzij Slak – Slavec. On sodeluje pri poslovnem delu, vendar zelo minimalno, le pri generalnih odločitvah in pri poslovnih odločitvah, vse drugo prepušča nama. On ima še drugo službo oziroma drugo podjetje in mu delo pri 777 ne predstavlja polnega delovnega časa.

Miran: S kakim namenom oziroma kaj je bil glavni razlog za ustanovitev lastnega podjetja?

Urban: Malo je bil sigurno izziv, malo pa sva tudi že bila naveličana teh izletov na Kitajsko, Španijo oziroma v Švico.

Miran: Verjetno pa vseeno obstaja razlika med tem, ko si na neki firmi samo konstruktor in si zadržan za neko konkretno delo in med tem, ko imaš svojo firmo in si na nek način zadržan za vse?

Aljaž: Sigurno je dosti lažje biti samo konstruktor. Sploh pa v začetku, ko firma nastaja. Mi smo ustanovili 777 z zelo majhnim proračunom za padalsko podjetje. Pošteno povedano – prvi dve leti nisva imela niti plač. Na začetku je bilo malo drugače zastavljeno, potem pa se je koncept porušil. Tako, da je bilo dosti entuziazma in bi bilo najlažje reči, da greva nazaj k drugemu podjetju delat.

Miran: To je tudi moje naslednje vprašanje. Ali sta prišla kdaj do točke, da bi najraje vrgla puško v korožo?

Aljaž: Jaz osebno ne. Sem kar vztrajen človek.

Urban: Na začetku niti ne, potem kasneje pa ja. Mene kar prime, da bi kam šel in da bi delal za koga drugega.

Miran: Ali imata še kake zunanje sodelavce, ki vama pomagajo s kreativnimi idejami, s tehnično podporo ali karkoli takega ali vse kar proizvedete na 777 leži na vama?

Aljaž: Midva skrbiva za razvoj padal, nimava pa nič z marketingom. Za marketing skrbi v celoti Matjaž Klemenčič. Bom rekel, da skupaj delamo, on pa zastavljeno realizira. Zraven občasno pomagajo še kakšni zunanji sodelavci za kakšne tekste, grafiko in take bolj detaljne reči. Za medije in oblikovanje pa skrbi Matjaž.

Urban: Kar se pa tiče samih padal pa delava sama, smo pa konec leta 2020 začeli uvajati še enega, ki bo najina desna roka in bo deloval kot samostojen konstruktor.

Aljaž: Težko zmoreva vse sama, tako da je plan, da uvedeva še kakega pomočnika. Midva nisva samo dizajnerja, sva tudi testna pilota in vse. Zadnji dve leti nam tu pomaga Nicole Fedele, ki testira padala na spodnji obremenitvi. Prej je bila to zmeraj neznanka. Posamezne velikosti padal se zelo različno obnašajo in če nisi znotraj teže niti ne moreš oceniti reakcij, se pravi certifikacijskih manevrov. Zdaj nama tukaj veliko pomaga Nicole. Sva jo veliko priučila, veliko pa se je tudi sama izobrazila zunaj. Z nami je začela kot testna pilotka in nama zelo pomaga. Dela pa tudi za Air Tourquoise kot testna pilotka, za certifikacijsko hišo v Švici, tako da z njo smo dosti pridobili in nam je marsikaj olajšala. Prej si na primer sploh nismo mogli zamisliti XS modela, zdaj pa lahko tudi to realiziramo in certificiramo.

Miran: Kakšen je bil v osnovi vajin motiv? Izdelovati le tekmovalna padala ali cel razpon padal? Sta imela v času ustanovitve podjetja željo, da naredita enkrat res vrhunsko tekmovalno padalo, ki bo stalo ob boku vsem ostalim velikanom? Je bila to vajina prioriteta ali sta želela narediti podjetje z celim razponom padal?

Urban: V tem času, ko smo mi ustanovili podjetje, pa tudi zdaj ne velja nič kaj drugače, s samim tekmovalnim modelom padala itak ne moreš preživeti, tako da smo že v osnovi začeli z idejo, da bomo imeli vse modele padal. Od začetniških do tekmovalnih.

Aljaž: Kot sva že prej razložila, sva bila pred tem 80 odstotkov fokusirana v razvoj tekmovalnih padal, potem pa sva z ustanovitvijo lastnega podjetja kar naenkrat padla v razvoj vseh modelov padal. Tako da ti tisti fokus v tekmovalna padala pade na 20 odstotkov, kar je tudi realnost pri drugih firmah, razen pri Ozone je mogoče kaj več. Generalno nam je začelo tudi zmanjkovati časa in energije za tekmovalno padalo. Urban ga je sicer razvijal kar dolgo časa in ga je zdaj tudi končal. Gambita. Tako da po desetih letih firme imamo zdaj tudi tekmovalno padalo.

Miran: Ali menita, da je dobro tekmovalno padalo tudi dobra reklama za samo podjetje in za prodajo ostalih modelov padal?

Urban: To te vsekakor naredi malo bolj prepoznavnega in ti odpre kakšna vrata. Samo tekmovalno padalo sploh ni nujno potrebno, saj kar nekaj padalskih firm nima že trideset let tekmovalnega padala.

Aljaž: Samo tekmovalno padalo ni ključ za narediti zdravo firmo. To jo malenkost dvigne, je pa ne naredi. Ja, naredi jo tehnologija, ki jo to padalo vsebuje. Če ti znaš narediti dobro tekmovalno padalo, verje-









foto: Matjaž Klemenčič



foto: Matjaž Klemenčič



foto: Matjaž Klemenčič

tno znaš tudi drugo narediti. Pomaga sigurno, ni pa to ključ. Mogoče je kdaj bilo, danes pa moraš imeti vse segmente. Saj v bistvu, če potegnemo črto, sta tekmovalni padali danes le dve, dobri tekmovalni padali. Generalno stvar pa je tu naredila certifikacija. Le-ta je naredila to, da so padala danes monotipi oziroma so vsa več ali manj ista oziroma, da imamo danes monopol dveh firm. Ostale firme morajo zelo dosti vložiti, večina dobrih pilotov pa leti ti dve padali, ker je to najbolj sigurno. Nekdaj, ko smo še imeli prototipe, je bilo to drugače. Takrat je bilo še dosti tekmovalnih pilotov, ki so leteli neko firmo padala zato, ker so bili tam plačani. Tega danes ni več. Tedaj so dejansko še obstajali timski piloti. Takrat je firma plačala tekmovalna in vse ostale stroške. V situaciji, kakršno imamo danes, so za dve firmi tekmovalna padala postala celo posel, kar prej niso bila. Danes se vsa tekmovalna padala prodajo po prodajni ceni, pilotov ne rabi-jo več plačevati, pa tudi nobenih nagrad ni več. Tako bom rekel. Ozone sigurno dela tudi s tekmovalnimi padali posel. Če prodaš ti 500 Enzotov na leto, je to zelo dober posel.

**Miran:** Tekmovalno padalo je težavno izdelati, da je lahko konkurenčno na trgu. Me pa zanima kako je z nižjimi klasami. Tudi tukaj je verjetno velika borba na tržišču. Narediti kvalitetno, varno in sposobno padalo.

**Urban:** Tukaj marketing odigra veliko vlogo. Zelo je pomembno koliko in kako ima kateri proizvajalec razširjeno prodajno mrežo, kako si tu učinkovit in razni prijemi dilerjev na tržišču. To je pa to. Sigurno tukaj marketing malo več odtehta kot pa pri samih tekmovalnih padalih. Z dobrim tekmovalnim padalom si podjetje naredi nekaj reklame. Predvsem pa so prestiž.

**Aljaž:** Preden sva ustanovila lastno podjetje sva imela malo drugačen pogled na posel. Prepričana sva bila, da bova dobro padalo, ki bo prekašalo ostale, z lahkoto dobro prodajala. Ampak dejansko ni tako. To sva šele kasneje spoznala. Vsekakor je pomembno, da imaš za seboj dobrega trgovca. Ko je prišel na tržišče Rook, je bil sigurno ultimativno padalo. Tudi druga naša padala so zelo dobra. Samo to ti nič ne pomaga, če nimaš na primer nekje v Franciji za seboj najboljšega trgovca. Še sedaj ga marsikje nimamo. In najboljšega trgovca ne dobiš, ker ga ima že Advance. Zaradi takih stvari se je težko iti rivala z enimi firmami, ki so že 30 let na tržišču in imajo že urejen vse kanale. Največji problem pri novi firmi je ravno to, da lahko imaš ti noro dobre proizvode, a ti to nič kaj ne pomaga, saj je večino dobrih prodajalcev že zasedenih in le malo jih želi zamenjati firmo, razen če se ne skregajo. Pogača je ena in za tiste delčke se vsi borimo. Padalo – to vidijo piloti, stranke; trgovca pa to skoraj minimalno zanima. Če imaš zelo dober produkt, se bo mogoče počasi začel kateri trgovec zanimati zanj, drugače pa sploh ne bo nobenega zanimal. To je realnost padalskega trga. Pa te ljudje zahtevajo od trgovca, ga sprašujejo zakaj ne prodaja tega, če vsi pravijo da je dobro. In zato rabiš čas, da se lahko uveljaviš. Predvsem čas. Ne glede na to kakšen imaš proizvod, rabiš čas. Padalstvo je tak šport pri katerem ljudje rabi-jo neko zaupanje in tega si ne ustvariš v enem letu. Za to rabiš 20, 30 let. Ljudje in zastopniki gredo predvsem na zaupanje, katero pa traja, da si ga izgradiš in prvih par let smo imeli kar težave, kako se prebiti na tržišče. Saj jih še sedaj imamo marsikje. Ni tako lepo kot zgleda na prvi pogled. Je pa tudi padalstvo tak šport, ki zelo stagnira. Sigurno se število padalcev v Evropi ne večja nekaj. Populacija padalcev je prav tako zelo stara, tudi v drugih državah. Je nekaj prirasta, a ni taka ekspanzija kot je bila pred 20 leti.

**Miran:** Jaz sem govoril z nekaterimi inštruktorji, ki vedo povedati, da se je število ljudi, ki grejo v ta šport enormno povečalo, je pa danes vseeno prisotna drugačna miselnost kot je bila v časih, ko smo mi začeli z jadrnim padalstvom. Dejansko se v športu ne obstane dolgo. Probajo, dve ali tri leta letijo, potem pa izginejo in jih ni več, saj najdejo nekaj drugega.

**Aljaž:** Probajo, narediti kljukico, dvakrat objavijo na facebook, potem pa jih ni več.

**Urban:** V stilu tandem.

**Miran:** Stare generacije, ki smo začele leteti pred 20-25 leti, smo še vedno tu.

**Aljaž:** Bom rekel, da je večina pilotov teh. To je vse-

eno tak šport, pri katerem rabiš neko vztrajnost, izkušnje in leta, da začneš uživati. Tisto v začetku je seveda uživanje, a tistega se hitro naješ. Potem pa sledi tista baza, ki jo gradiš dolgo časa oziroma je večina nikoli niti ne zgradi. V tem športu rabiš dosti časa in vezan si na vreme. Ne moreš ti kar iti, zunaj pa dežuje. Potem pa se moraš še peljati nekam 100 km in potem je hitro konec tega športa.

**Miran:** Gambit se je rodil z velikimi pričakovanji. Je zadovoljil tudi vajina pričakovanja kar se tiče samih letalnih sposobnosti?

**Urban:** Zaenkrat še ni. Bomo videli, če se bo kje še kaka tekma odvijala. Bomo videli kako bo.

**Aljaž:** Kar sem sedaj jaz letel par tekem z Gambitom in če bi moral tako izbirati s katerim padalom bi šel na Svetovno prvenstvo, potem bi šel z Gambitom. Pa ne zato, ker je 777. Koliko sva sama doma primerjala z Ozone so bili definitivno plusi. Moraš pa biti dober pilot, nikoli nisva delala Gambita za nedeljske pilote. Namen je bil narediti neko specialko. Sigurno je pa zahtevno padalo.

**Miran:** Kako vidita firmo po desetih letih delovanja? Kaj se je spremenilo, kaj sta se naučila, kje je največji napredek?

**Urban:** Veliko smo napredovali na terenu, se pravi da smo veliko močnejši z zastopniki po svetu. Tudi obseg naših padal je danes popoln, saj danes ponujamo vse razrede padal, razen tandem. Padala ponujamo tudi v lahki različici.

**Aljaž:** Če imaš samo en model, nisi aktualen za zastopnika. Dobro izgrajena zastopniška mreža pa je prav gotovo najpomembnejša stvar za neko podjetje. Na koncu vidiš, da je to največ vredno.

**Miran:** Sledita trendom, drugim proizvajalcem? Imata koga posebej na očeh? Vsi vemo, da je v zadnjem času velik porast lahke opreme in hike&fly discipline. Tudi sama stremita k temu, da imata tudi ta del pokrit? Ali vama to predstavlja problem?

**Aljaž:** V osnovi imaš tako štiri ali pet modelov padal, ki jih potem razdeliš po velikostih in po navadnem in lahkem materialu.

**Miran:** Ali je problematično narediti lahko padalo? Ali je to druga konstrukcija ali ista?

**Aljaž:** Pri 90 odstotkov padal gre samo za drugi material, razen teh specialk za X-Alps. Mogoče so prisotne samo kakšne minimalne spremembe, kakšna



ojačitev več. Generalno pa je isto. Ne vem, če ima katera firma samo lahko padalo, ne pa navadne verzije.

Urban: Eni sedaj delajo že v osnovi padala kar iz lahkega materiala in nimajo sploh več regularne verzije.

Aljaž: Če pa ima firma dve padali, na primer Alpina in Delta, to pa gre za isto padalo, samo material je drug.

**Miran: Laično vprašanje. Po vsej verjetnosti je sama konstrukcija prirejena?**

Urban: Načeloma gre za isto padalo in ni nekih sprememb že zaradi tega, ker se načeloma v večini primerov nanaša na deloma isto certifikacijo, v takem primeru je lahko spremenjeno samo blago. Je pa potem še drugo vprašanje koliko si posamezen proizvajalec vseeno upa posegati v posamezne stvari. V kolikor gre za drugačno konstrukcijo, se mora delati nova certifikacija, a se noben proizvajalec ne spušča v to, marveč naredijo samo tako imenovani skrajšan postopek certifikacije in load test. Firma pa garantira, da je padalo isto. Če pa si upa kdo znotraj tega kaj manipulirati, to pa je druga stvar. Lahko ga pa kompletno na novo certificiraš, samo to se ne dela.

**Miran: Kaj vama je osrednje vodilo, ko se lotita novega projekta, novega padala? Letalne sposobnosti ali varnost?**

Aljaž: Gre za težko primerljive zadeve, a se trudiva za oboje maksimalno.

Urban: Zelo je pomembno kako ti kot proizvajalec definiraš padalo na trgu. To je prva spremljevalka, ki potem spremlja padalo naprej. Prvo je torej to kam ga ti umestiš kot proizvajalec, drugo pa kaj pokaže čas, kaj rečejo ljudje. Midva začneva delati tako, da stremiva k maksimalni varnost in k maksimalnim letalnim sposobnostim, kaj nama pa uspe je pa drugo. 😊 Saj veš kako je rekel kovač. Če bo ploščato bo lopata, drugače bodo pa vile. 😊

**Miran: Že leta nazaj smo rekli ob kakšnem novem padalu, da višje več ne gre. Ali menita, da je danes jadralno padalstvo prišlo na neki svoj maksimum?**

Urban: Sigurno je treba veliko več vlagati za pridobitev že minimalnih letalnih sposobnosti. Ni nekih velikih korakov več.

Aljaž: V danem certifikacijskem modelu, ki ga imamo. Če bi dovolili neke nove stvari, potem bi bilo

drugače. Sedaj prva sprememba, ki se obeta so folding lines, ki jih bodo dovolili v C razredu. Midva sicer nisva zagovornika tega, ampak dosti francoskih lobijev tišči v to smer, Ozone z drugo besedo. In zelo verjetno je, da bodo to sprejeli. To bo verjetno pomenilo konec D razreda. Vsi tisti, ki pa sedaj letijo C razred, bodo verjetno šli po dveh letih v B razred.

**Miran: Misliš, da se obeta tak napredek?**

Urban: Tako bom rekel, če bi bil narejen popolnoma nov standard, potem ja. Če pa bo to vpeljano v isti standard in bodo samo pri odzivih na reakcije pri certificiranju dovoljeni ti freelajni, potem pa je to malo čudno. Tu pa bomo potem v realnosti imeli opravka z drugimi padali, z drugim zahtevnostnim razredom. Pri razvoju bo to sicer odprlo kar nekaj novih poti. Vsekakor se bo odprlo novo poglavje. Sigurno nove poti ne glede varnosti navzgor temveč glede letalnih sposobnosti navzgor. Kar se tiče varnosti ne bom nič rekel.

Aljaž: Za podjetja bo sedaj delo zelo olajšano.

Urban: Vsa padala, ki bodo s temi folder lines naredila test, ga prej vsa ne bi naredila.

Aljaž: Ko boš imel neke v zraku večje probleme, si boš po moje želel trlinijca. Jaz mislim, da če bodo to sprejeli, da bo to dolgoročno gledano napaka. Se bo pa to pokazalo pri samem letenju. Midva sva sicer proti temu, a se bojim, da se bo to sprejelo. Bom pa rekel, da bo vseeno lažje narediti Queena. Ne vem pa kaj bo to pomenilo za uporabnika.

Urban: To bo pa čas pokazal. Saj tudi za boeinga je čas pokazal.

**Miran: Pa tudi za konkorda.**

Aljaž: Konkord je imel malo smole, bom rekel. Konkord je bil zelo uspešno letalo, Max pa je bil polomija. Blamaža za boeing oziroma Ameriko.

**Miran: Zdaj pa še eno bolj umetniško vprašanje. Ali sta zadovoljna s to službo? S tem kar počneta? Počneta stvari kot sta si jih želela v življenju, vaju ta posel izpolnjuje? Ali delata to zgolj za denar?**

Aljaž: Če bi delala za denar, potem verjetno tega ne bi delala. Vsaj jaz ne.

Urban: Delo je v redu.

**Miran: No, potem sta srečna človeka. Meni je eden slavnih rekov Gorana Bregovića od Bjelo Dugme.**



foto: Matjaž Klemenčič

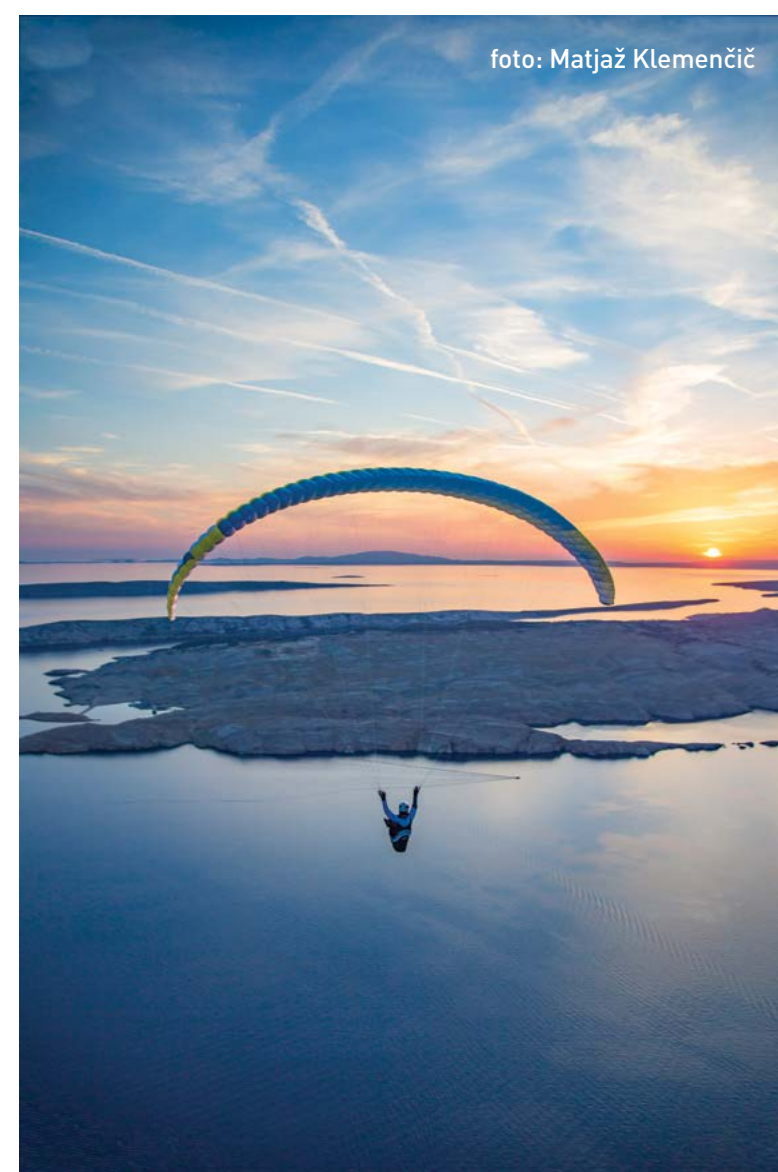


foto: Matjaž Klemenčič



foto: Matjaž Klemenčič



V enem intervjuju so ga vprašali, kaj se mu zdi kot največji uspeh v življenju. Odgovoril je, da misli, da je njegov največji uspeh v življenju to, da je celo življenje počel stvari za denar, ki bi jih sicer počel tudi zastonj.

Aljaž: Ja, dejansko je tudi pri nama tako.

Miran: Zanima me ali imata še kake druge vizije. Vem, da sta se dosti ukvarjala tudi s kajtanjem. Verjetno še kajtata. Vaju je mikalo, da bi tudi na tem področju naredila še kaj poslovnega? Da kak kajt sešijeta?

Aljaž: Priznam, da zadnje čase spremljava kajte malo bolj. Malo se tudi igramo, tudi naredimo kakšne kajte, ampak malo drugačne kot so te tube. Zadnje leto delava svoje kajte, ampak tako zase, se malo igrava. Hydrofojle. Trenutno je faza igranja.

Miran: Lahko pričakujemo, da bodo tudi kajti del vaših proizvodov?

Aljaž: Mogoče ja. Če ne druga, bo pa vsaj poizkus. Če se bo prijelo, se bo, če ne pa ne. Vložek pa tukaj tako ni tako velik, ker ni potrebno nobeno certificiranje. Če pa bova kaj naredila, potem bova naredila malo drugačno stvar kot jo imajo drugi, ker se ne misliva ukvarjati z istimi rečmi kot jih imajo drugi.

Miran: Kje imate proizvodnjo vaših padal?

Aljaž: Šri Lanka. Gre za večje podjetje, razdeljeno na več oddelkov.

Urban: Vse delajo. Kajte, surfe, jadra za večje jadralnice, balone, padala, napihljive šotore. Generalno pa delajo kajte in padala.

Miran: A je kaj težav z dobavo v teh časih?

Aljaž: Malenkost, a dosti majn kot pri drugih.

Urban: Zaenkrat smo imeli kar srečo in upam, da bo še tako naprej zdržalo.

Aljaž: Lansko leto je bilo zelo uspešno za nas ravno zaradi tega. Generalno gledano imamo dobro zalogo, druge firme pa je nimajo.

Urban: Šri Lanka je bila malo majn prizadeta zaradi korona virusa, medtem ko je bil Vietnam bistveno bolj.

Aljaž: Ozone, Advance, Niviuk, ti imajo vsi težave.

Miran: Kaj bi sporočila mladim pilotom, ki nosijo v sebi potencial kaj več kot le leteti? Vajina pot je bila dejansko res čudežna. Malo ljudem uspe na tak način. Verjetno obstaja kak ključ? Kaj je bil vajin ključ do uspeha?

Aljaž: Moje mnenje je, da je vedno majn pilotov, ki imajo entuziazem.

Po mojem mnenju pa je ključ do uspeha ravno to. Da te neka stvar zanima in da o tem razmišljaš noč in dan. Potreben je fokus. Midva nikoli nisva gledala na zasluge. Mogoče bi dosti boljše delala in zaslužila, če bi končala fakulteto in šla v neko službo. Ampak midva se nisva nikoli tega spraševala. Stvar naju je zanimala in midva sva zanimanju sledila. Nisva se spraševala ali bova kaj zaslužila. To nama ni bilo toliko pomembno, je pa potem enkrat sledil tudi zaslužek. Delala sva to kar nama je bilo fajn, pa še plačana sva bila za to. Tako kot Goran Bregović. 😊

Miran: Se pravi, da je to ključ do uspeha. Da počneta to za denar kar bi drugače tudi zastonj.

Aljaž: Ne moreš pa na začetku pričakovati zasluga. Večina mladih misli, da bodo po končani fakulteti kar takoj ustvarjali velike zasluge. Samo na žalost to ne gre kar tako. Šola ti da samo neke smernice.

Miran: Torej lahko rečemo, da ob entuziazmu, ki ga gojita do tega športa, štejejo tudi trud, volja in da to počneš z ljubeznijo, ne samo zaradi denarja.

Aljaž: Ja saj to je povsod enako. V športu in tudi v poslu.

Miran: Obstaja še mogoče kdo na vajini poti, ki bi ga želela izpostaviti oziroma se mu zahvaliti?

Aljaž: Če ne bi odraščala v padalski družini, ne bi nikoli prišla v to. Tako, da so nama bile že v zibelki dane neke smernice. Najbolj nama jih je dal oče, potem pa še vsi ostali v družini, ker so sodelovali oziroma nama pomagali pri razvoju, največ pa sva sigurno naredila sama.

Avtor članka: Aimilios Apostolopoulos

# KAKO IZBRATI SVOJE DRUGO PADALO | 1. DEL

Članek objavljen v reviji Cross Country št. 201 (julij 2019)

Prevedla: Mia Zupančič

Za pilote, ki so šele na začetku svoje letalne poti, je lahko izbira drugega padala (po šolskem) precej stresna – ne le zaradi veliko ponujenih možnosti, ampak tudi zaradi ogromne količine informacij iz ogromnega števila različnih virov. Izkušen pilot Hugh Miller se je s sveže pečenim pilotom Laurentom Boninfantejem pogovarjal o celotnem procesu.

**H**ugh Miller (HM): Izkušeni piloti pogosto svetujemo svojim manj izkušenim kolegom, naj za nasvet vprašajo druge pilote, ki imajo več izkušenj od njih. Ne le v primeru izbire padala, temveč kadarkoli niso prepričani v svoje odločitve, saj so lahko drugi piloti neprecenljiv vir informacij, vezanih na razmere, pravila in tehnike letenja. Ampak ali je to res najboljša odločitev v primeru nasvetov, vezanih na padala nižjih razredov (npr. nizkega do srednjega B razreda)? Zelo verjetno je, da izkušeni piloti podobnih padal niso leteli že leta in leta. Zato me zanima, Laurent, kako poteka proces odločanja glede izbire padala pri tebi? A začniva na začetku – nam lahko poveš, kdaj si opravil izpit za pilota jadralnega padala in kako si izbral svoje prvo, šolsko padalo?

Laurent Boninfante (LB): Izpit sem opravil poleti leta 2018. Ko sem izbral svoje prvo padalo, sem imel občutek, da so vsa nova padala v izbranem razredu bolj ali manj primerljiva, v fazi začetkov letenja pa neizkušeni piloti tako ali tako ne opazimo večjih razlik med njimi. V resnici je bil verjetno največji faktor, ki je vplival na mojo izbiro, da kupim padalo Niviuk Koyot, njegova barva! Zdaj se sprašujem, ali ne bi bila boljša izbira, da bi kupil padalo nizkega B razreda, saj bi ga lahko po končanem šolanju verjetno bolje izkoristil. Prav tako nizka B padala niso zelo opazno manj varna kot padala A razreda, bi pa lahko padalo zagotovo obdržal dalj časa, preden bi začutil potrebo po naprednejšem padalu. Če razmišljam cinično, se mi zdi, kot da so nasveti, da naj začetniki kupijo padalo A razreda, samo način, kako šole in prodajalci

prodajo več padal kmalu po tem, ko piloti opravijo izpit. Mogoče pa sem vseeno nekoliko preveč ciničen?

HM: Mislim, da je tvoj cinizem še v meji zdravega. Res je, da je prodaja padal pomemben vir zaslužka za nekatere prodajalce in šole jadralnega padalstva, tudi zato, ker je šolanje tako zelo odvisno od vremena, da pogosto ne prinaša zadostnega dobička. Kljub temu pa mislim, da je večina inštruktorjev zelo razumnih in izkušenih in tečajnikom predlagajo padala A razreda, ker so za njih resnično primernejša od padal B razreda. Če pomislimo drugače: veliko pilotov, ki kupijo svoje prvo padalo in opravijo izpit, bodo leteli le zelo občasno, prav tako pa je po dveh letih po opravljenem izpitu izjemno velik upad tistih, ki še vedno redno letijo (če sploh). Občasnim, novopečenim pilotom pride pasivna varnost padal A razreda še kako prav. Laurent, ti si eden izmed pilotov, ki še vedno redno letijo in hitro napredujejo, ampak ne moremo predvidevati, da so vsi piloti takšni. Vseeno pa me zanima, kako si izbral svoje prvo padalo in kako pri tebi poteka proces izbire drugega padala?

LB: Kot veliko pilotov, sem svoje prvo padalo kupil prek svojega inštruktorja. Vprašal sem ga, na kaj moram biti pozoren pri izbiri padala in kaj mi lahko on ponudi oz. priporoča. Vzel sem si nekaj časa, da sem raziskal različna padala, ki so mi bila na voljo, in pregledal cene, nato pa sem na koncu padalo res naročil prek mojega inštruktoja, saj sem tako dobil najboljše padalo zase po najboljši ceni.



Izbral sem padalo Niviuk Koyot 3, ker mi je dal inštruktor jasno vedeti, da je najboljša izbira zame padalo A razreda. Glavni razlogi, ki so vplivali na mojo odločitev, so bili, da je tudi inštruktor letel ta model padala, vseh mi je znamka Niviuk in njihove barve, prav tako pa nisem našel nobenih negativnih informacij glede te znamke. Mislim, da je bila izbira na koncu samo moja, a kljub temu imam občutek, da je težko najti povsem iskrena mnenja glede posameznih modelov padal, ker imajo piloti pogosto obvezo do proizvajalcev, da padalo pohvalijo in zaradi tega ne morejo biti popolnoma objektivni. Tega je pri katerihkoli drugih izdelkih manj, saj lahko prebereš mnogo mnenj drugih ljudi, in kljub temu, da morda ne verjameš čisto vsem v celoti, dobiš zadovoljiv splošen občutek glede izdelka. Pri padalih je to nekoliko težje.

HM: Počakaj – kaj pa mnenja v reviji Cross country ali tista, ki jih napiše Ziad Bassil? Razmisli malo o tvojem argumentu, da popolnoma iskrena mnenja ne obstajajo. Ne preizkušamo namreč rolk, filmov ali čevljev, ampak letalne naprave. Težko je objektivno oceniti, ali je eno padalo res bolj varno od drugega. Ekstremen primer: tekmovalna padala dajejo občutek večje varnosti pri hitrem letenju kot EN C padala, tako pač je. Jadralno padalstvo je zelo kompleksen šport, ki uporablja zelo kompleksne letalne naprave. EN testi v veliki meri prispevajo k objektivnosti, a njihova pomanjkljivost je v tem, da preizkušajo vedenje padala po tem, ko gre nekaj narobe, v obzir pa ne vzamejo veliko drugačnih primerov. Predstavlja si, da bi EN testiranje namesto na padalih opravljali na avtomobilskih pnevmatikah. Rezultati bi ti povedali, koliko se posamezna pnevmatika obrača levo in desno, ko je pnevmatika predrta, ne bi pa vedel, kako enostavno jo je predreti ali v kakšnih cestnih razmerah jo je varno uporabljati. Mi, ki preizkušamo padala in poskušamo razložiti razlike med njimi vsem ostalim, smo pri ocenjevanju vedno neliko subjektivni glede na naše izkušnje letenja v različnih razmerah. Nikoli pa ne more biti naše mnenje popolnoma objektivno in celostno – to je po mojem mnenju nemogoče, pa imam več kot 20 let izkušenj z jadralskim padalstvom. Vem, da se to morda sliši kot izgovor. Izmerimo lahko zmogljivost padala (bolj ali manj), opišemo lahko rokovanje s padalom, podamo lahko subjektivno mnenje, kako padalo leti v zahtevnih in enostavnih razmerah, a težko je biti 100 % prepričan v svoje mnenje, razen če je posamezen pilot letel dve padali, ki ju primerja, več kot 150 ur v vseh mogočih razmerah. Žal pa trenutno v našem športu nihče nima zadostnih virov, da bi podajal mnenja na tak način.

LB: Mislim, da je najpomembnejši vidik izbire prvega padala še vedno pasivna varnost, nisem pa vedel vsega tega glede EN testiranja. Vem, da nisem pripravljen na višji razred padala kot na visoki EN B. Iskreno ne vem ali bom kadarkoli čutil potrebo po tem, da bi za dodatno zmogljivost padala višjega razreda žrtvoval pasivno varnost nižjega razreda.

HM: Tudi to je smiselno. Mi lahko poveš več o tem, zakaj pa si zdaj želiš zamenjati padalo?

LB: Večina tečajnikov, s katerimi smo skupaj opravili izpit, je že zamenjalo svoja padala za padala B razreda. Veliko so govorili o tem, kako omejeni so se počutili na prejšnjih EN A padalih. V naši WhatsApp skupini smo se pogovarjali o tem in naši naslednje razloge za občutek omejenosti:

1. EN A padala se v močnem ne napihnejo tako enostavno kot padala višjega razreda. To je sicer res, a samo po sebi to ni zadosten razlog za

menjavo padalo, vsaj po mojem mnenju. Če ne znaš dobro rokovati s padalom, ki je na tleh, ga ne bi smel leteti. Veseli me, da znam vzvratno vzleteti tudi s svojim EN A padalom, tudi v močnem vetru, če je potrebno. Mislim, da me to dela boljšega pilota.

2. Z EN A padalom se je težko obdržati visoko v zraku v šibki termiki. Na začetku nisem vedel, kako leteti na način, da maksimiziram termično dviganje, zdaj pa se mi zdi, da sem se tudi glede tega izboljšal, a kljub temu večkrat opazim, da zaradi razmer pristajam, medtem ko drugi piloti s padali višjega razreda še vedno letijo. To je res nadležno!

3. EN A padala ne prodirajo dobro skozi zrak. Po opravljenem izpitu mi je bilo za to vseeno, saj nikoli nisem letel v močnem vetru, zdaj pa lahko varno vzletim tudi v primerih, ko so razmere nekoliko močnejše, a se mi večkrat zdi, da me veter potiska nazaj, tudi če uporabljam pospeševalnik (morda pa je to le posebnost padala Niviuk Koyot). To je precej velika omejitev, saj opažam, da drugi piloti ostajajo v zraku tudi v takšnih razmerah in pri tem uživajo, poleg tega pa je to razlog tudi za oteženo pristajanje v močnem vetru.

Na splošno mislim, da si vsi želimo naprednejša padala, da se lahko lotimo resnejših preletov in termičnega letenja.

HM: Zelo rad bi izkoristil priložnost za monolog o tem, kako koristno je delati prelete na EN A padalih – kar je popolnoma izvedljivo – a verjamem, da ni prijetno gledati drugih pilotov z naprednejšimi padali, kako letijo visoko v zraku, medtem ko se ti trudiš ujeti kakršnokoli dviganje nižje spodaj. A med EN A in EN B padali ni veliko razlike v maksimalni hitrosti med dviganjem v mirnem zraku. Največja razlika je v tem,

da EN B padala bolj učinkovito prodirajo skozi zrak (kot vroč nož skozi maslo), kar pomeni manj nihanja in bolj konsistentno hitrost. To jih dela tudi bolj učinkovite pri dviganju. A premakniva se naprej k razmisleku o tvojem novem padalu – kako se boš odločil zanj?

LB: Edini piloti, ki letijo dovolj EN B padal, da lahko opazijo razlike med njimi in podajo informirano mnenje, so tudi ljudje, ki jim je v interesu, da niso popolnoma iskreni, temveč priporočajo padalo, od prodaje katerega dobijo največji delež – prodajalci! Vem, vem, spet sem ciničen. Prebral sem vse, kar je na spletu in v revijah mogoče prebrati o modelih padal, ki me zanimajo. Pozoren sem bil tudi na znamke in podjetja, na to kako se o njih govori, ter na njihove distributerje. Če sem kdaj na vzletišču ali pristanku srečal pilote, ki letijo modele padal, ki me zanimajo, sem jih vprašal, kakšno mnenje imajo o njih. Mislim, da sem samo v zadnjem mesecu porabil približno deset ur za raziskovanje padal. A na koncu se vedno znova vrnem na dejavnike, ki so vplivali tudi na izbiro mojega prvega padala. Praktično nemogoče je dobiti objektivno povratno informacijo o padalih. Vprašal sem se tudi, kaj pa vse ostale znamke padal, za katere sem slišal, a ne bom o njih nikoli resno razmišljal, ker niso zelo razširjene v mojem okolju ali v mojem socialnem krogu, kot npr. Little Cloud, Sky, U-Turn, Icaro, Skyman in druge? Za vse te znamke sem že slišal, a njihovih padal ne morem preizkusiti, zato o njih sploh ne razmišljam. Ali bi bilo kaj drugače, če bi živel blizu francoskih Alp ali če bi tečaj obiskoval v Nemčiji ali Avstraliji?

HM: Torej – kaj pa bi ti najbolj pomagalo pri odločitvi?

LB: Kot nov pilot lahko rečem, da bi bilo zelo koristno, če bi bilo mogoče dobiti vodič po različnih



foto: Bojan Dravec

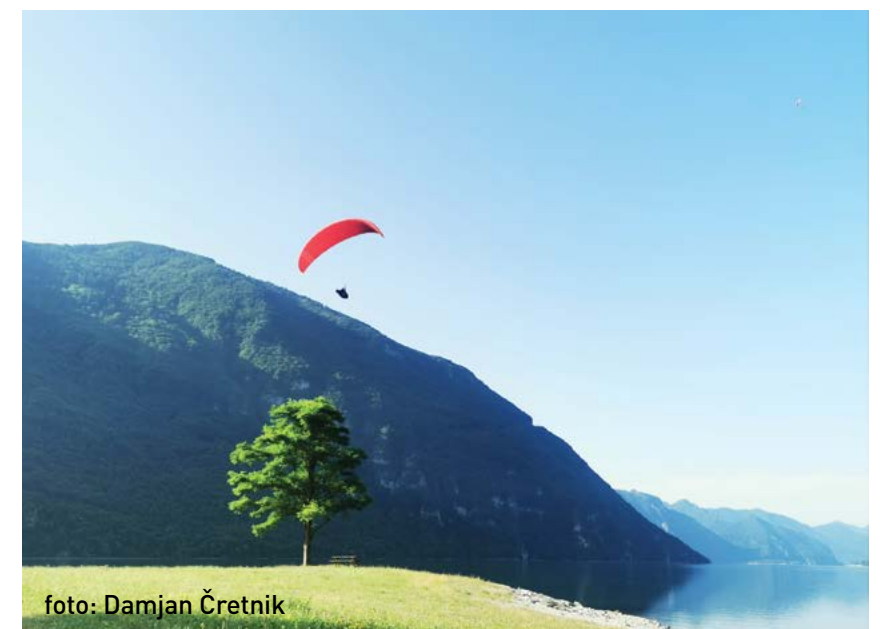


foto: Damjan Čretnik



foto: Bojan Dravec



znamkah in modelih padal. Kdo je odgovoren za posamezno znamko, kdo je oblikovalec, kakšni so različni tipi padal, kaj so pomanjkljivosti lahkih padal in podobno. Prijatelj se je odločil za nakup padala Ozone Jomo namesto Ozone Mojo (EN A), saj je mislil, da bo nižja teža padala velika prednost, ker vozi motor, a je odločitev obžaloval, ko se je učil vzvratnega vzleta v močnejšem vetru. Zelo koristno bi bilo, da bi lahko že vanprej poznal vse prednosti in slabosti! Druga stvar, ki bi si jo želel, je vedeti, katera znamka izdeluje kateri model padala za katere pilote. Če je moja želja jadranje nad vzpetinami Združenega kraljestva, ne pa termično letenje v gorah, katera znamka bi bila za to najbolj primerna? Če bereš le kataloge posameznih znamk, vsa padala označujejo kot "zabavna", "tvoj varni partner pri letenju" ali kaj podobnega. To pa mi ne pove nič o tem, komu so v resnici namenjena in za katera okolja so najbolj primerna, v primerjavi s tem, za katere razmere niso primerna ali kdaj so lahko celo nevarna! Glede barve, vzorca, materiala in drugih dodatkov, kot je npr. t.i. „sharknose“: moje mnenje je, da je vse to predvsem marketinški trik, če lahko sklepam po drugih izdelkih, ne po jadralnih padalih. Večina znamk verjetno kopira tehnike in velika odkritja druga od druge. Če pa tega ne počnejo, pa zadeva že ni tako pomembna, da bi v tej fazi, v kateri sem sam kot pilot, dejansko lahko opazil razliko.

HM: Če se pogovarjava o tehnološkem napredku, se je v zadnjih nekaj letih zgodil velik premik naprej in majhne razlike so lahko zelo opazne. Morda bi lahko mi, ki testiramo padala, to bolj poudarili in jih razložili. Različne znamke padal se res razlikujejo po tem, kakšno je rokovanje s padalom, a v splošnem so padala narejena z namenom, da lahko letijo v najrazličnejših razmerah. EN B padalo, ki bi bilo zelo neučinkovito v šibki termiki in daleč najboljše v močni termiki v primerjavi z drugimi primerljivimi padali, ne obstaja. Opazil pa sem, da so padala, ki jih izdelovalci redno testirajo v močnejšem vetru in dinamičnem dviganju opazno boljša tudi na tleh oz. pri vzletu v močnih razmerah, v primer-

javi s padali, ki jih oblikujejo alpski piloti, navajeni mirnih razmer na vzletiščih – a razlike so še vedno minimalne. Strinjam pa se, da so lahka padala lahko nočna mora za vzlete v močnem vetru! To sem se začel resnično zavedati šele po tem, ko me je lansko pomlad lahko padalo vleklo skozi vrsto kravjekov. Prav imaš, da novim pilotom ni na voljo dovolj informacij glede teh razlik. Glede tega, katera znamka ustvarja padala za katere pilote, pa mislim, da si znamke v nobenem primeru ne bi želele biti preveč specifične na tem področju, saj bi s tem izgubile kupce. Res pa je, da so padala določenih znamk bolj dinamična pri rokovanju z njimi, a to lahko boljše ugotoviš prek pogovorov z drugimi piloti. Zavedam pa se, da je lahko za nove pilote odločitev zelo težka, še posebej zaradi velike količine infomacij, ki so jim na voljo in med katerimi je potrbeno izluščiti tiste, ki so za posameznika najbolj relevantne.

LB: Pa saj ni tako pomembno – greva v zrak!

Avtor: Matej Jarm

## IZLET NA G-FORCE TRAINER

Ko si je Dušan Durkovič – Misty Dule, selektor naše mladinske jadralno – padalske reprezentance, ogledal zadnji Top Gun, je dobil idejo, da

bi svojim varovancem pokazal, kako se je v svojih vratolomnih akcijah počutil Tom Cruise. Tako smo se na sončno junijsko soboto zbrali v Flieger Base na obali Osojskega jezera (Ossiacher See), pod znanim vzletiščem na Osojščici (Gerlitzten), kjer imajo na prostem postavljeno napravo »G-force trainer«, ki zgleda kot manjši vrtiljak iz zabavišnega parka in simulira povečan občutek težnosti.

Ob prihodu smo najprej skupaj s pristojnim inštruktorjem opravili krajši bojni posvet in določili, kako bo potekala izvedba. Razložil nam je, da bomo s stiskanjem predvsem nožnih in trebušnih mišic lažje zdržali povečane obremenitve, ter pokazal pravilno tehniko izvedbe globoke spirale (vstop, spirala in izhod). Pripravili smo si sedeže in se labilnih želodcev postavili v vrsto. Kot se spodobi, je selektor prvi stisnil zobe in pokazal, kako se stvari streže.

Za njim smo se vsak s svojim sedežom izmenjali še ostali in simulirali vstop v spiralo s pravilno izvedbo izhoda iz globoke spirale. Po ogrevalni rundi s silami do 3,5 G smo dobili prve vtise, kako bo vse skupaj potekalo in se nekoliko sprostili. V vsaki nadaljnji rundi smo nato opravili dve do tri ponovitve in v skupnem dogovoru z inštruktorjem dvigovali maksimalno obremenitev.

*Posledice visokih obremenitev in slabe prekrvavitve možganov so bile nedvoumne – glavo je bilo težko obdržati na ramenih, roke so bile težke kot žakelj cementa, obraz pa je bil bržkone bolj podoben postaranemu kokeršpanjelu, kot čemu drugemu. Večina nas je prvič občutila, kako se zoži periferni vid, barve postanejo sive in se začne temniti (tunnel vision). Nekaterim se je začasno tudi popolnoma stemnilo. Seveda se s primerno tehniko napenjanja mišic in konstantnim dihanjem močno podaljša toleranca na povečane sile, čas izgubljanja vidnega prostora pa nastopi kasneje.*

Sile na telo so postajale vse bolj izrazite, vsaka stopnja povečane obremenitve pa je zahtevala več energije za obvladovanje položaja. Ker smo sami izbirali, kdaj želimo končati z vrtenjem in ker smo želeli selektorju pokazati, da je »Maverick« v primerjavi z nami goden za upokojitev, smo kmalu postali precej utrujeni. Sile so se dvignile tudi do 5,5G, kar naj bi bile največja vrednost v »nose down« spirali CCC padal.

V zadnji rundi smo si po dogovoru z inštruktorjem postavili individualni program na simulatorju. Tako smo prvi pilili tehniko izvedbe globoke spirale, drugi izvajali daljše obremenitve pri želeni obremenitvi, tretji pa testirali koliko G-jev prenesemo. Nekateri smo se poskusili tudi pri obremenitvi 7G, kar že posega v področje »top gun« pilotov, ko je že običajno dihanje težak napor. Tako visoke sile redno dosegajo akro piloti pri izvedbah tumbling manevrov, čeprav so le te kratkotrajne. G-force trainer sicer dovoljuje simulacijo sil do 7,5G, najboljši »kerlc« pa je tolikšne napore vzdržal častitljivih 1 min in 50 sek. Po končanem »mučenju« smo bili vsi do zadnjega utrujeni, najhujša posledica na našem telesu pa je bila prav gotovo presušeno grlo. Zato se je še kako prileglo mrzlo pivo, ki ga v Flieger Base ponujajo v steklenicah kar v avtomatu poleg kokakole in ostalih pijač za prijaznih



2,5 €. Nekateri so imeli v načrtu še letenje in trening nad jezerom, vendar je popoldne pojačal dolinski veter, ki je prekrizal letalske načrte.

Na koncu smo lahko vsi potrdili, da je trening na simulatorju najbolj primeren za varno iskanje meja svojih zmogljivosti. Kako naporno je premagovanje visokih g-sil smo se, vsaj nekateri, spomnili tudi kasnejše dni, ko smo v nožnih, trebušnih in vratnih mišicah čutili »prijetno« bolečino. Na koncu smo bili vsi zadovoljni z novo izkušnjo, ki nam bo pomagala pri varnem letenju v prihodnje. Hvala selektorju za idejo, hvala pa tudi LZS, Maister Brewery, Naviter, Zanier in ostalim za podporo.

Video: <https://www.youtube.com/watch?v=4Bq81EykuUo>



PS: Konec junija je območje južne Avstrije prešla fronta z obilnimi padavinami, kar je povzročilo porušitev lokalnega jezua in področje Flieger Base in padalskega kampa blizu pristanka je zalila voda. Več kot meter in pol visoka voda je poplavlila okoli šeste ure zjutraj in zaradi deroče vode z veliko blata je nastala ogromna škoda. Vsak od nas lahko k rekonstrukciji pristanka in kampa pomaga z donacijo na <https://www.gofundme.com/> (Gerlitzten Flood Relief Fund). Sredstva bodo porabljena za plačilo storitev čiščenja, vleke avtomobilov, odstranjevanja umazanije in blata ter takojšnjih popravil poškodovane infrastrukture.



Avtor in foto: Igor Damjan

# BAŠKA – MORJE IN LETENJE V ENEM

**B**liža se eden zadnjih vikendov junija. Napoved je zelo lepa. Razmišljam, kako bi šel v Bohinj, Posočje... Moja draga bi šla na morje. Oba malo popustiva in greva na morje, na Krk. Ker sem bil prisiljen se prilagoditi, vem da bom lahko iztržil en dan letenja v Baški. Letenje nad vodo in morjem mi je bilo vedno nekaj posebnega. Napoved zgleda res super. Na hitro še v Facebook skupino "Jadralski padalci" postnem povabilo. Javi se mi Rok in zmeniva se, da se slišiva v soboto dopoldne.

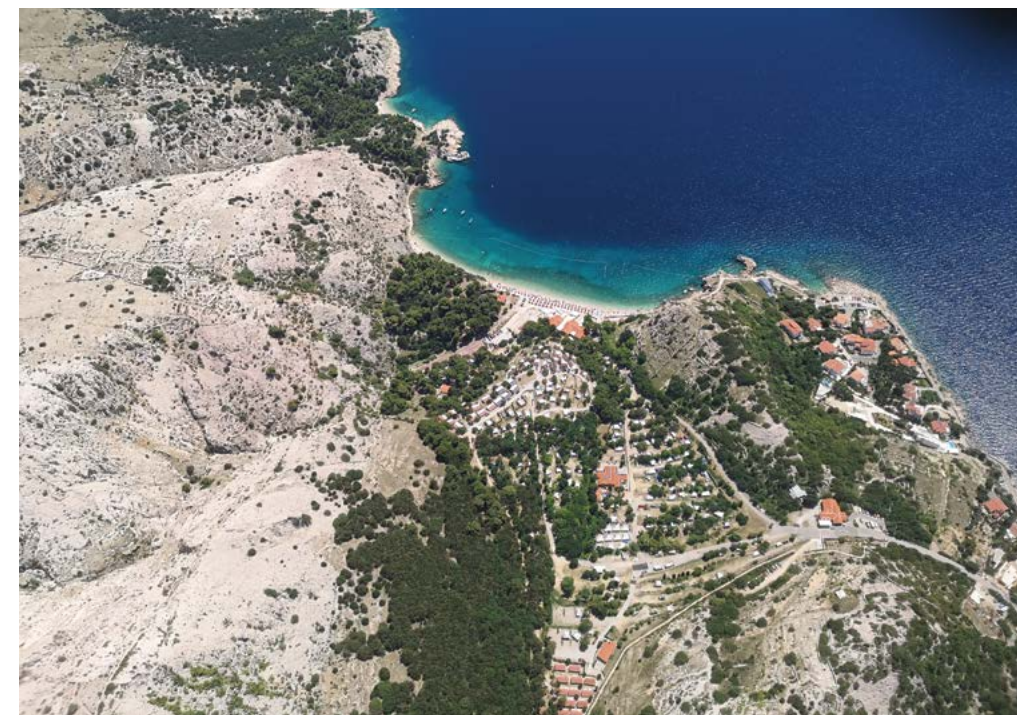
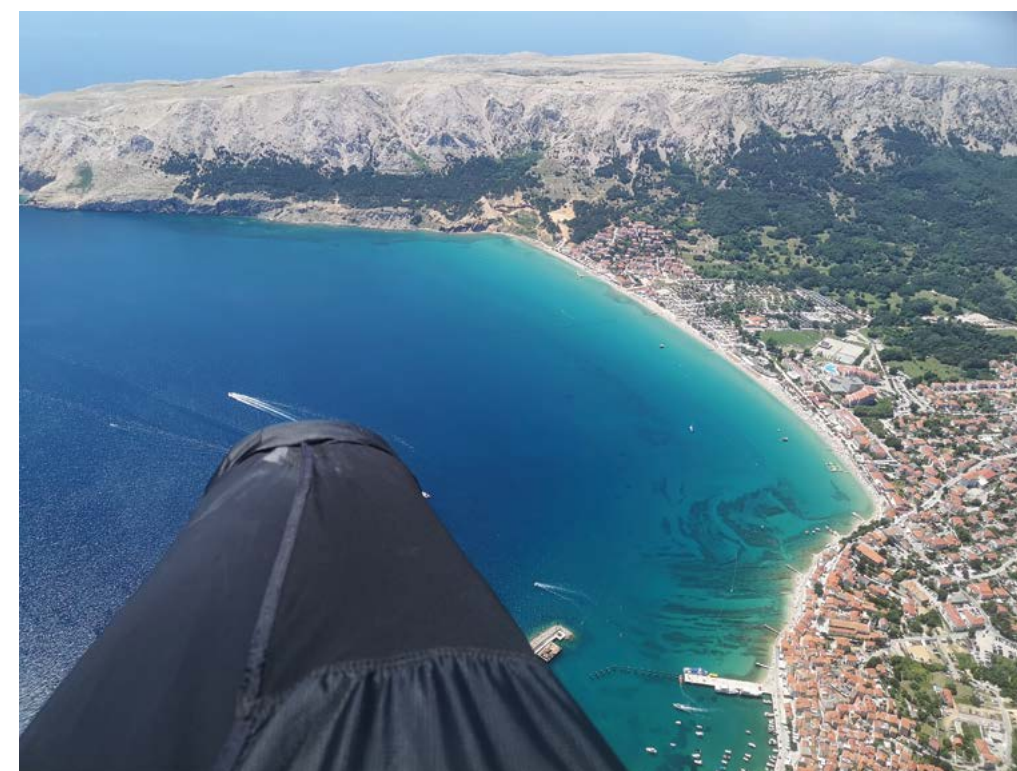
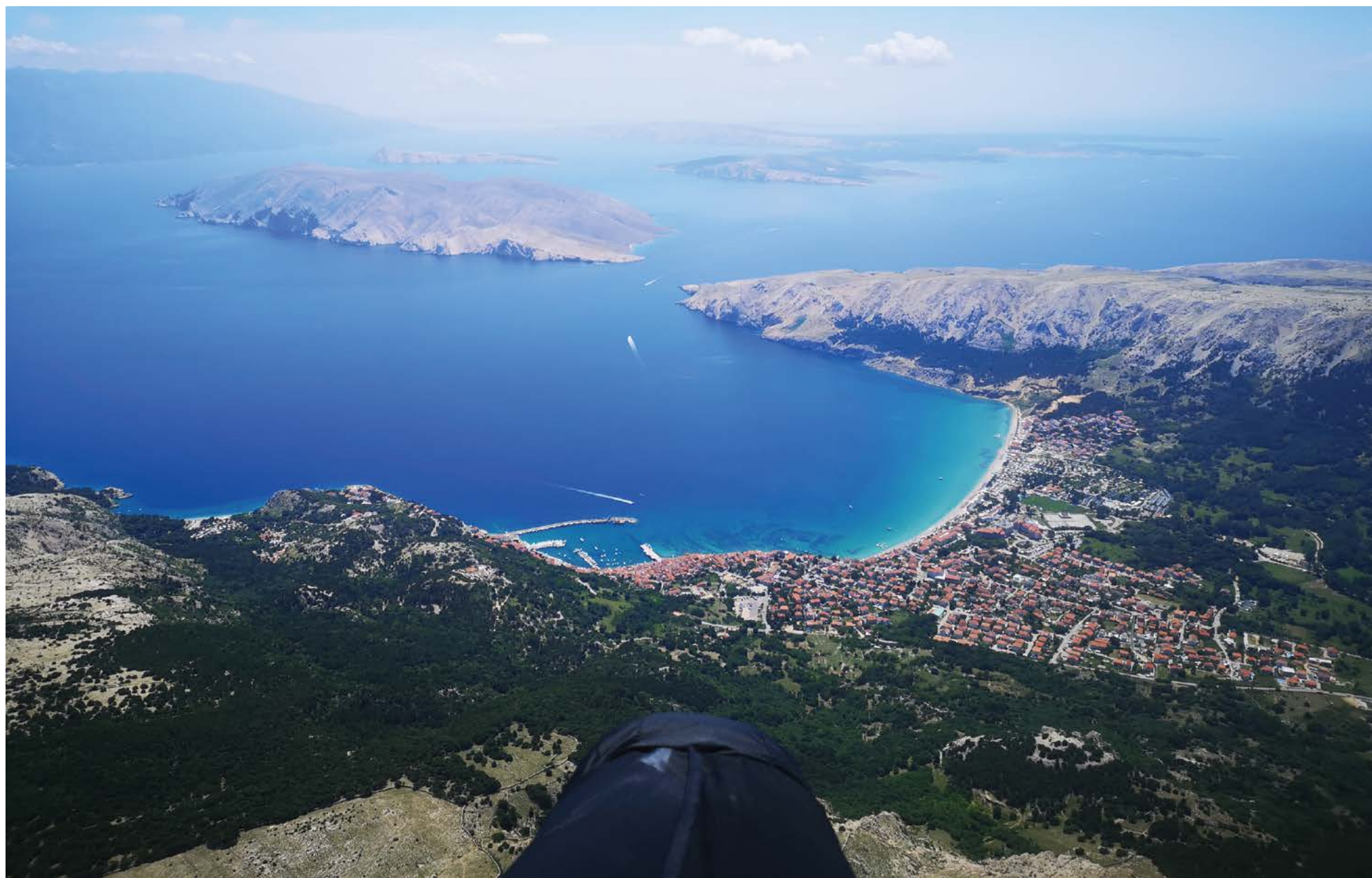
Za vikend se nam je pridružil še moj brat, ki tudi leti. V soboto zjutraj sva ob 11. uri v Baški pred kampom pobrala Roka. Zapeljali smo se do

cerkve svetega Ivana, kar nam je prihranilo kar nekaj višincev in hoje po vročini. Tu se začne pot na Mesečevo planino, ki je kar priljubljena destinacija pohodnikov. Že na sredi poti se odpre prelep razgled na morje ter na prekomerno obljudeno plažo. Rok pozna bližnjico po kateri prihranimo vsaj dvajset minut hoje in pridemo do štarta, ki je malo nižje od tistega klasičnega štarta, kjer sem ponavadi vzletal. Veliko bolj mi je všeč, ker je tisti klasični preveč položen in kar nekaj časa rabiš, da se odlepiš od tal. Ta pa je ravno na robu grebena. Veter že lepo piha.

Počasi se pripravimo in prvi gre v zrak Rok. Štarta lepo in takoj po štartu ga sicer nežno ampak konstantno dviguje. To je to!

Drugi štartam jaz. Veter sproti jača, kar mi je všeč, saj je tako manj šans, da "scurim". Štartam idealno in takoj po štartu grem navpično gor. Ujel sem res pravi trenutek. Po nekaj neuspešnih poskusih ujamem steber, ki me popelje na približno 1100 metrov nadmorske višine.

*Kakšen razgled! Pa ne samo na Baško pod mano in na celoten Krk, ampak tudi na otoke Prvić, Grgur, Goli otok in Rab. Tu ni gneče in ni vočine. Spomnim se na ljudi, ki se cvrejo na plaži kot sardele. Počutim se svobodnega!*





Avtor: Jernej Bodlaj

# SKOK IN ŠEST STOTIC ZA ZNAČKO »7«

**Z**e nekaj časa je minilo od trenutka, ko sem na OLC osvojil vse značke, razen tiste verjetno najenostavnejše, tiste, ki jo dobiš, ko odletiš serijo letov sedem dni zapored. Ne zahteva posebnega znanja ali izkušenj, ne zahteva posebne logistike, ne zahteva prvovrstne opreme, ne zahteva izjemnih vremenskih pogojev, zahteva le nekaj vztrajnosti in željo, da se sedem dni zapored spraviš na vzletišče in odletiš. Pa vendar je zadnja, ki sem jo osvojil. Verjetno še najbolj zaradi tega, ker bi jo lahko opravil kadar koli, a se podviga enostavno nisem lotil. Predstavljal sem si, da jo bom realiziral v okviru h&f podvigov, ali morda v kombinaciji s preleti, a je teden dni ravno kanček preveč, da bi se zgodilo kar sproti. Imel sem opravke, dan se mi ni zdel vreden letenja, bil sem utrujen ali len... Po desetih aktivnih padalskih letih je končno prišel trenutek in z njim presenečenje, ki pojem značke postavlja v nekoliko drugačno luč.

Že nekaj let sem razmišljal o daljšem (neplačanem) dopustu, pa ne povsem padalskem ali potovalnem, preprosto, da zaključim nekaj osebnih projektov, da malo prekinem službeno rutino in si oddahnem od vsakodnevnega vrveža. Da bi lahko čim več letel, sem planiral statistično najugodnejših 30 dni, ki glede na ne preveč poglobljeno analizo iz OLC narekujejo termin od 20. marca do 20. aprila. Lansko leto mi je načrte prekrizala korona, saj so nas pozvali, naj omejimo izvajanje ekstremnih športov, predvsem pa smo bili zaprti v občine. Potencialna curaža bi se lahko sprevrgla v nočno moro. Dopust sem preložil na letošnje leto. (Ugoden mesec je tudi v drugi polovici poletja, ko bom raznim podvigom namenjal redni dopust.)

Glede na znane plane v službi ni bilo posebnih zadržkov pri realizaciji in oddih se je začel. Začetni vikend sem se z glavobolom in ob delu na variometru (o katerem sem že pisal) aklimatiziral na nov režim in začetek letalne sezone 2022 na Gorenjskem. V ponedeljek sem nadaljeval z variometrom, a me je zvečer za naslednji dan na Kamniški vrh povabil Simko (Nec Simič). Jeseni sva tam imela h&f tekmo, eden proti drugemu, za zrezek, na kateri sem bil drugi on pa predzadnji. »Obeleživa spomin,« je rekel: »Grega na polno, da se bo kri pljuvala.«

Naslednje dopoldne sem bil okvirno zmenjen tudi z Bortego (Boris Čebulj), vendar sva oba nekoliko kolebala glede letenja in plan prestavila na naslednji dan, tako da sem se osredotočil na variometer, da popoldanski trenutek izkoristim za kalibracijo GPS za določanje smeri vetra.

Pobral sem Simiča, pridružil se nama je še Slabajna (Sašo Slabajna) in tekli smo navzgor... V zraku se nisem optimalno počutil in če bi me takrat vprašal, bi z gotovostjo rekel, da naslednji dan ne bom dobro letel.

Prišel je nov dan in okleval sem z odhodom, vseeno pokličem Borisa, ki je za akcijo. »Prav, pa greva,« si mislim in dobiva se na pristaniku pod Ambrožem. Kljub zamudi sem, neverjetno, prišel prvi. Bolj pogosto mi to uspeva v zraku. Počakala sva še Bojana Žana, nekdanjega dobrega tekmovalca, kot ga opisuje Bortega, in šibamo na štart. Glede na začetek Gorenjske pomladne sezone, ne-naleten, kakor sem bil, mi je po glavi rojilo vse mogoče. Kako mi bo spet slabo, kako bom predčasno pristajal nekje pod Perotom (Sv. Peter nad Begunjami), kako me bo strah v zraku in podobno. Toda letos sem imel v žepu aduta, izdelal sem si ogrevane rokavice, malo močnejše, kot tiste, ki jih za celo premoženje dobiš v trgovini in ki bolj, raje pa manj grejejo, pa še to samo prste in kvečjemu kake tri, štiri ure. Opazil sem namreč, da če me zebe v roke, mi precej raje postane slabo. Pri tem zato ne bom več delal kompromisov. Svoje čase, ko sem precej bolj redno letel, tudi pozimi na Primorskem, je bilo težav s slabostjo manj, zadnja leta pa me vsak začetek sezone popolno-

ma uniči, kljub temu, da vsakič vzamem tableto proti slabosti. Je pa res, da sem letos nekoliko bolj dosleden in jo uporabim kako uro pred letenjem, za razliko od prej, ko sem jo jemal neposredno pred vzletom.



*Rokavice sem izdelal tako, da sem v najlon oblečeno jekleno žico vžil v pod-rokavice, jo povezal z regulatorjem napetosti in baterijo za akumulatorski vijačnik. Baterijo tekom letenja prikladam, namesto balasta, pospravim v kokpit, regulator pa z ježkom pritrdim na prednjo stran poleg inštrumentov. Preko pod-rokavic natakнем navadne smučarske rokavice in zadeva je nared za šest ur letenja na maksimalnem gretju. Eventualno bi lahko baterijo v zraku zamenjal.*

V teoriji bi morale biti te rokavice vsaj 2x toplejše od komercialnih, s katerimi (res, da so mi bile tudi malo prevelike) sem lansko sezono parkrat letel, in z letošnjo prakso lahko to potrdim. Občutek toplote je precej bolj izrazit, so pa nekoliko bolj nerodne na štartu, ker je treba žico vleči skozi rokave.

In smo šli. Načrtovali smo ogled skokov v Planici. Po štartu sem prevzel pobudo in glede na Borisovo željo, da malo popeglamo vzhodni del grebena, špuro prvič v karieri potegnil okrog Kompotele in nato po ustaljeni praksi s tempom in hkrati v strahu, kje me bo letos prvič zmlelo, do Gozda Martuljka. V dvomih sem jo tam vžgal preko Savske doline proti Mojstrovkam, češ: »Nimam kaj izgubiti, šišta jutri nimam, časa imam dovolj, delavnik je in z njim redni avtobusi...« Tam prav visoko ni šlo, tako da sem se pobral proti severu na Vitranc, kjer sta me ravno preletela Boris in Bojan. Obrnila sta pri Belopeških jezerih. Tačas sem pozdravil Miha Kavčiča, ki mi je priletel nasproti, in pobral nazaj na uporabno višino. Skupaj smo jo mahnili nazaj proti Ambrožu. Bojan je pri Hrušici pristal, z Bortego pa sva se uspela vrniti do Preddvora. Vesel kot radio sem ugotavljal, da taktika z novimi rokavicami in nekoliko vnaprejšnjim jemanjem tablete proti slabosti deluje. Dan se je odlično sestavil, plan je bil praktično odleten, zadnjih nekaj kilometrov pa naju je zapeljal Bojanov oče, ki je Bojana pobral na Hrušici. Če ne bi taval v Julijce, bi tole šlo kot namazano. Prva stotica v seriji je padla, a bil sem precej uničen. Ob pivu in obroku zvečer, misleč, da moram izkoristiti dobro vreme, tudi če ne čisto po volji in počutju, sva se z Bojanom zmenila za naslednji dan, da poizkusiva proti Smrekovcu. Boris je moral prevzeti naročilo, tako da je imel malo manj upanja za prihodnji dan.

Naslednji dan sem se zgodaj prebudil. Slabo naspan in mačkast zaradi dehidracije sem spil kolikor sem mogel, se najedel in se pripravil za napad Smrekovca. Z Bojanom sva se dobila na pristaniku, pridružil se nama je še Sergej Bukovnik in odpravili smo se na štart. Tam sem s kruhom pojedel še dve kuhani jajci in se na glas delal norca, da mi nihče ne bo mogel očitati, da nimam jajc. Malo smo pokramljali o planih in se podali v zrak. Sergej je pravilno ocenil, da bodo pogoji za Smrekovec, spredaj, preko Velike Planine, Črnavca, Lepenatke, prešibki in se odpravil proti zahodu. Midva z Bojanom sva se pošlepala za Jožetom Pojetom, ki je nekoliko za nami z Erzom (Andrej Erznožnik) prišel na štart, proti Črnavcu, kjer je bilo res šibko in inverzno. Poje se je nizko rešil, midva sva nekoliko bolj na sigurno obrnila in šla nazaj proti zahodu. Pri Storžiču sem zajahal prvi lep steber na 2400m in odločitev je bila na dlani. Kot je rekel Sašo Manojlovič: »Saj je pomlad,« sem jo prvič sploh ucvrl severozahodno po njegovi špuri preko planine Konjščice v Košuto. Nad Konjščico sem našel ugoden steber in kot po maslu je bil preskok na Košuto zagotovljen. Mimo mene je visoko in hitro priletel neznani padalec. Zaradi lokacije in padala sem bil prepričan, da je Franek Rakun. Na postaji odgovora ni bilo. Za njim sem nadaljeval do konca Vajneža in si govoril, da sem le srečal nekoga, ki ga ne morem ujeti. Pri Vajnežu je obrnil in takrat šele sem si ga pobliže ogledal in ugotovil, da je pravzaprav Primož Suša. V trenutku je postalo vse jasno. Letel je neulovljivo hitro in uporabljal je drugo frekvenco. Nadaljeval sem mimo Stola proti Golici in na postaji zaslišal Pojeta, ki ga je nekoliko za mano zmlelo nad Vajnežem in je z rezervo pristal v severni steni. Glede na njegovo sporočilo in miren ton sem naprej posredoval njegovo sporočilo, da je z njim vse v redu,



da bo skušal splezati na greben in niti nisem pomislil, da v severni, še v zimske razmere odeti steni, precej tvega, na kar ga je opomnil Erzo, ki je prav tako ujel njegov govor. Rutinsko sem nadaljeval do Kepe in pred obratom na inštrumentu opazil Blaža Kešnarja, ki je preko mene letel na 3000m. Obrnil sem in iz Dovške Babe sva tekmovala za boljšo linijo proti Vajnežu. Na začetku je zmagovala moja direktna linija, proti koncu pa njegova severnejša, bolj proti Golici. Oba sva visoko priklopila Vajnež. Tam sem ga po postaji vprašal, če meni, da je Košuta še primerna za linijo mimo Kočne. Odgovora ni bilo, zato sem v rahlem dvomu nadaljeval v tisti smeri. Odločil sem se, da ta dan Dobrčo obvozim v obe smeri. Načrt se mi je brez težav posrečil, spotoma sem oplazil še Grintovec, za ostale Kamniško Savinjske Alpe pa nikoli ni bilo poguma. Kdo bi si mislil, da bom naslednji dan letel prav tja. Pristal sem na Jezercih, kjer mi je v blatu, ki ga te dneve ni bilo nikjer, spodrsnilo in v nejevolji sem s snegom čistil sedež. Pospravil sem zadeve in se sprehodil do avta. Dan je bil narejen in druga stotica je bila pod streho.

V dolini smo ob tortiljah, picah, kebabih in pivu izmenjali ideje za prihodnji dan. Resnično se mi ni dalo več, a priložnost in družba sta prevladali. Ker Bortega ta dan ni utegnil, je bil toliko bolj nabrušen za prihodnji dan, hkrati precej mladincev in Slabajna. Zbor smo dorekli ob 9h na pristanku, Kržišče. Udeležbo je zvečer potrdil še Turčin (Alojz Turk).

Iz pristanka smo se zvozili na Jezerca in odšli peš na vzletišče. Bila nas je cela delegacija. Na OLC sem naštel 17 pilotov. Vzletišče je znano kot odlično izhodišče za zgoden štart, saj nudi neposreden izhod na vzhodno stran, ki se navadno že dovolj segreje, da je možno pobrati kako uro preden je enako možno iz poseke. Žal vzletišče ni prijazno, veliko je ovir, položno in stopničasto je, veter piha in rotira čez smreke na vzhodni strani, tako da odtehta edino v primeru, da res vzletiš zgodaj, kar pa za vse ni bilo možno že zaradi števila pilotov. Skoraj nihče ni štartal v prvo, nekateri šele petič. Uspelo mi je v drugo. Stres in ponovljeni štarti so nekaj, kar, vsaj meni, rado pokvari dan. Z lahko opremo je enostavno, s 25 in več kilogrami preletaške opreme žal izkušnja ni najlepša. Morda se spleča malo bolj potruditi in iti na vrh Krvavca. Naprave so že delale in niti peš ne bi bilo treba iti. Lahko pa bi preprosto počakati tisto uro, da poseka začne delati. Štart je odličen, a se moramo zavedati njegovih pomanjkljivosti. Če bi se uspeli dogovoriti z lastniki in odstraniti nekaj dreves pri strani, bi lahko postal mnogo prijaznejši.

Večina je odletela, štartal sem med zadnjimi. Ker včeraj nismo uspeli do Smrekovca, je plan ostal enak, vendar po notranji liniji, preko Kamniškega Dedca in Zeleniških špic. Dan prej so tam lepo leteli. Prepričan sem bil, da vem, kam moram, saj sem teren že prehodil in preletel na spustih s h&f opremo. Iz Golt sem že letel zadaj za Kamniškimi na Košuto, kakor je bil tokrat paniran povratek. V praksi se je izkazalo nekoliko drugače. Že na začetku sem pomešal Rzenik in Kamniškega Dedca, a k sreči sta Hanzi (Anže Mihelčič) in Slavc (Slavko Valjavec) vedela, kje se gre, tako da sem se pravilno usmeril. Tam sem v skupini nas treh uspel najbolje pobrati in na 2400m pri Ojstrici vprašal, ali moram v smeri Luč ali v smeri Solčave? Ni bilo odgovora. Kot sem zvedel pozneje, so se fantje spredaj borili za obstanek pod Raduho... Kljub možnim izboljšavam moj gumb na gurti, mikrofoni in slušalke

v čeladi omogočajo sprotno komunikacijo tudi v situacijah, ko človek rabi obe roki na komandah. Postaja na rami ali v žepku je za montažo sicer bolj praktična in manj podvržena kvarjenju, a predvsem pri oddajanju ne nudi takšne fleksibilnosti, včasih pa se v govor vmeša še zvok vetra.

Prepuščen sam sebi sem se narobe odločil za Solčavo. Znašel sem se za Raduho, kjer sem prepoznal teren. Jeseni sem se tam z avtom potepal po lepotah Savinjske doline, Logarske doline, Solčavske panoramske ceste... Spoznanje me prav nič ni potolažilo, saj je tam bore malo ustreznih pristankov in nizko sem bil. »Na koncu doline dela«, sem se tolažil, »mora delati,« so mi narekemale izkušnje. Nek hribček z anteno mi je omogočil, da sem splezal dovolj visoko in se naslonil na pobočje izrazitejšega hriba, kjer je končno dodobra zagrabilo. »Rešen sem,« sem se spodbujal in sporočil ostalim, da sem nad Potočko zijalko. To je vse kar sem vedel o tistem hribu – Olševi, kot me je pozneje podučil Turčin. Logarsko dolino sem že imel v doletu in s tem morebiten zasilen pristanek. Odločil sem se, da nadaljujem proti zahodu in se poskusim rešiti preko Jezerskega na Košuto. V popolni koncentraciji nad relativno položnim in nizkim grebenom na meji med Slovenijo in Avstrijo sem vzdrževal višino. Napredoval sem proti zahodu in s preostankom kognitivne moči občudoval severne stene Kamniških Alp. »Še en skok, pa sem na Jezerskem,« v upanju debatiram sam s seboj. Ko sem skočil preko Pavličevega sedla in mejnega prehoda Jezersko, sem si dokončno oddahnil. »Fa\*, doma sem,« sem zavriskal. Jezersko se mi je v primerjavi z rovtami vzhodno zdelo kot domač teren, čeprav sem tam letel bore malokrat. Še malo sem se moral potruditi in Košuta je bila

na dlani. Včasih meni neznana, nedosegljiva, fantazijska Košuta, zdaj sem jo jemal tako rekoč kot dovoz na dvorišče Begunjščice, Dobrče in Kriške gore, ki jih poznam kot lasten žep. Popolnoma sem se sprostil in potegnil do Kranjske Gore. Pri Golici sem se razveselil srečanja s Sašem Manojlovičem, ki je tam motovil. Golica je bila te dneve precej neobičajna. Ob pobočju spodaj je splakovalo, da sem se dvakrat tudi sam nizko reševal. Verjetno posledica močnega stebra, ki se je formiral nekoliko bolj zunaj. (Anticiklonsko vreme ob močnem gradientu navadno ustvarja redkejšo, vendar izrazito močne stebre.) V Kranjski Gori sem po vsem prestanem razmišljal le še o hitrem povratku, zato sem brez ovinkov odjadril do pristanka v Gradu.

**Smrekovec se mi je ponovno izmuznil, verjetno že četrtil ali petič, vendar ugotavljam, da me je napaka pravzaprav prisilila, da sem prestopil svoje meje in odletel lepši in manj običajen let, s katerim sem si dodatno razširil padalska obzorja in izkušnje. Več si ne bi mogel želeli. Tretja stotica je bila pod streho.**

Na pristanku me je čakal Slabajna. Zložil sem zadeve in odhite la sva po Bortego, ki je pristal v Preddvoru. Ponovno skupaj smo odhiteli v Komendo v picerijo Tri Tačke na klubski sestanek. Po dveh pivih in nekaj kosih vrhunskih napolitanskih pic se je ogrel predvsem Jaka (Jakob Sporn) in že pripravil nalogo zame. Ugotavljali so, da moram serijo nadaljevati s stoticami. Obetal se je nov ugoden dan in tudi Sergej je

imel čas.

Po stresu na Kržišču sem si želel prihraniti nekaj težav pri vzletu, zato sva se zjutraj odločila, da greva na Gozd. Nisva imela posebnih načrtov. Sergej si je v mislih naslikal letenje proti Košuti, vendar se je želel pred tem ogreti proti Potoški. Tako sva skupaj odletela proti vzhodu. Ni se mi dalo vrteti. Po malo in malo sem nabiral višino. Ker smo ničkolikokrat prejadrali Potoško, sem se zapeljal kar zadaj na Javorov vrh ter se vrgel preko sedla proti Kokri do konca grebena. Povsod je delalo. Nazaj grede pred Storžičem me je že znana batina katapultirala na 2500m in izkoristil sem priložnost za nov podvig; naravnost proti severu na Košutnikov turn. Še ena zadeva, ki je poprej nisem upal realizirati. Tokrat sem se popolnoma brezskrbno odpeljal in užival v razgledih in proteinski ploščici. Morebiten pristanek na planini Dolga njiva sem imel v dosegu, višine je bilo dovolj. Našel sem steber, priključil na koncu Košute in vnovič po avtocesti odjadril do Kranjske Gore, skoraj brez obrata.

Dan je bil mlad in sline so se mi cedile po Julijcih. Že dve leti nisem nič pametnega odletel tam notri. Kljub želji nisem uspel nabrati dovolj, da bi preletel Škrlatico. Razmeroma nizko, s stabilizatorjem par metrov ob navpičnih stenah sem užival v alpski divjini. Na Špiku sem ponovno nabral na 2700m, prečil Savsko dolino in se po Karavankah na avtopilotu s kilometrom višine preveč vrnil nad pristanek na Seničnem. Med Begunjščico in Dobrčo se je zgodil še omembe vreden trenutek, ko sva s Francijem Revnom, ki je ta dan opravil izjemen let iz Starega Vrha, letela 15m narazen in se pogovarjala kar direktno brez postaje. Šel je proti Ambrožu.

Pristal sem, pospravil in četrta zapored je padla. Odpravil sem se v restavracijo in si privoščil pivo in obrok. V miru sem podoživljal trenutke in komentarji pod letom so že naznanjali, kaj bom počel prihodnji dan. Jaka, Bortega, Manojlovič, vsi navijajo za novo stotico. Na okus mi je prišla Bela Peč, ki jo je prav ta dan v slogu s kompanijo odletel Marko Kežžar, par dni prej pa tudi nekaj ostalih. Nisem vedel za kakšno vzletišče gre, koliko je hoje, kako težko je od tam priklopiti meni domačo Sorico, a ko je zvečer enake appetite izrazil še Kešnar, mi je postalo jasno, da gremo naslednji dan tja. Moj skromen načrt je bil odleteti 100km in obrniti Montaž, ki sem si ga obetal že vsaj štiri leta. Od Kežžarja sem dobil informacije o Beli Peči, z ekipo smo se dogovorili glede logistike, odšel sem pod tuš in se spravil spat.

Zbudil sem se v nov dan, naspan in sproščen. Sveža ideja z novim štartom in obeti osvežitve v Julijcih so name delovali kot ponastavitev. Kot po navadi, sem zamudil nekaj minut na dogovorjeno mesto v Seničnem. Dva avtomobila smo razporedili na strateški mesti v kolikor se nam ne bi uspelo vrniti v Lipnico pod vzletiščem oz. če bi podaljšali do Ambroža. Bortega, Kešnar in jaz se v Lipnici pridružimo Slavcu in njegovi, ki sta nas zapeljala proti štartu. Sledili so nam Klemen Rajh in Vid Bajec z Leonido Selišek v podpori. Zaradi snega nismo mogli do vrha in nadaljevali smo peš. Med hojo v rahel hrib se me je lotilo nekaj slabe volje, saj smo dobili priporočila, da gremo z južne strani, kjer se je z avtom dalo priti višje. Oblika štarta in splošna volja ekipe me je naravnala v pravo smer in veselo smo se pripravili na vzlet. Ob vzletu nam je pomagal Slavc, pihalo je že nekoliko iz strani. Štartal sem predzadnji.



V začetku leta je uspeh pod vprašaj postavila rahla inverzija, a vsi smo uspeli pobrati in pri Sorici sem potegnil naprej. S polno paro, brez obrata, smo pridrveli do Krna oz. Polovnika, kjer nam je načrte hotel prekrizati močan zahodnik, ki ga je prav tam nekomu omenjal Tom Slejko in nas preletel v obratni smeri. Brez posebnega obotavljanja smo nadaljevali okrog Kanina na Montaž, kjer se je spet začelo lepo letenje. Tam sem se čudil gamsom na 2500m v skalni steni. Cel kup jih je bilo, bolj dolgodlaki in manjši so se mi zdeli. Skala in sneg, nobene trave, naklonina vsaj 60°, tekli so, neverjetno. Na dinamiki smo pobrali nad vrh in poezija se je nadaljevala. Bortegi, ki je nekaj minut zaostajal, sem še razložil, kako proti Mangartu in naprej, ostali pa smo se prepustili zračnim tokovom.

***Za takšno letenje živimo. Prelet z Montaža čez Predelsko jezero, mimo Mangarta, Jalovca, Mojstrovk, Prisanka, Razorja, Dolkove špice, Škrlatice, Špika in Kukove špice je nekaj, kar bi moral v Sloveniji doživeti vsak jadralni padalec. Z besedami je težko opisati občutke, ki te navdajajo v središču Julijcev. Višina, nedotaknjena narava, skale, sneg, še posebej v pomladnem času, ko sneg nekoliko omili termiko. Na obrobju goni, v notranjosti pa je letenje tudi sredi dneva, precej proti pričakovanjem, čista milina in užitek. Edino na kar je treba paziti, je zračni prostor. Vsekakor naj zapišem, da se razmere ob močnejšem splošnem vetru povsem spremenijo in poleti nikakor ne gre podcenjevati dolinskih vetrov, zato previdnost tam nikoli ni odveč.***

Brez večjih posebnosti smo se mimo Kepe, Dovške Babe, Golice, Vajneža in Stola z veliko višino vrnili nad Dobrčo, kjer se s kompanijo odločimo, da se vrnemo v Lipnico. Kešnar in Bortega sta ostala nekoliko zadaj in 10 minut za menoj oba uspešno pristala na mojem travniku. Slavc je od Tolminskega Kuka odletel proti severu in po svoje nadaljeval v Karavanke in se prav tako vrnil na izhodišče. Odkljukal sem Montaž in peti dan zapored zaključil s stotico. Za vse pa je bil tole verjetno eden najlepših letov, ki si ga bomo še dolgo zapomnili.

Seveda dan ne bi bil popoln, če ga ne bi obeležili s pivom in večerjo. Komentirali smo vtise, naredili analizo in debata nikakor ni mogla mimo moje serije. Obetal se je delavnik in z njim služba za večino. Napovedan je bil slabši dan in moja merica letenja je bila čez rob polna. Nisem hotel slišati za dodaten dan... Slabajna je v pogovoru zvečer vztrajal.

Prihodnji dan sem pozneje vstal, pogledal napoved in nič se mi ni dalo. Podoživljal sem teden, a razmeroma ugodna napoved mi ni dala miru. Izgledalo je v redu za še eno preprosto; Ambrož, Vajnež, Potoška, Kriška in nazaj v pristanek na Gradu. Poklical sem Slabajno, do kdaj

ima opravke? Povedal je, da bi se lahko ob 13h odpravil od doma. Velja, greva poskusit. Če bi se spraval prej, bi bilo enostavno, a podzavestno sem odlašal, nekako je moralo biti vsaj malo izziva in na koncu sem spet zamudil, kako tipično. Ob 13:30 sem se pripeljal na pristanek, Sašo me je že čakal z odprtim prtljažnikom. Naložila sva robo in akcija. Na poseki sem se pripravil v 5 minutah in verjetno postavil osebni rekord. Sašo ni mogel verjeti, da mi je uspelo tako hitro, še svojega nahrbtnika ni uspel odpreti v tem času. No, nisem imel ogrevanih rokavic, postajo sem imel že pripravljen, nisem imel pijače, hrane, instrumenti so bili montirani še od dneva prej, nič posebnega... Imel sem le nekaj že razporejenih dodatnih uteži, da bi se v vetru kar najbolje obnašalo moje padalo. Razmere so bile močne, vzletel sem z rahlim stranskim zapiranjem in odletel proti postaji kabinske žičnice na Krvavcu. V zraku je bilo živahno, ni pa hotelo iti gor. Ključni moment je bil ravno na začetku, pobrati sem moral visoko, da bi proti zahodniku uspel v veter priključiti Potoško. Po nekem slučaju sem se zapeljal prek kabinske žičnice naravnost v steber. Nabilo me je v sedež in dobil sem najboljši steber serije – formiran, prijazen, a hiter. V treh minutah sem navil za 800m in se odpeljal. Edino, kar me je še skrbelo takrat je bila Dobrča, ali bo razpihana, kaj me čaka? Glede na tale steber me je bilo kar malo strah, še posebej Begunjščice in Stola. Pa ni bilo nič posebnega. Povprečna hitrost je bila odlična. Gladko sem napredoval do konca Vajneža, nazaj grede edino na začetku ni šlo prav hitro. Pet minut sem grizel v tam tipičen lokalni jugovzhodnik, morda z 10km/h, a se je stanje kmalu izboljšalo in ponovno je letelo 30. Pri Stolu sem se glede na sinoptični zahodnik odločil, da Dobrčo obvozim po zahodni strani, kar se je

izkazalo kot prava izbira. Kriško goro sem priklopil nad kočo in v oddaljenosti opazil dim, ki se je valil iz Potoške gore. Takrat po postaji vprašam, če je kdo zakuril Potoško? Očitno je šlo za požar. Spraševal sem se, kaj naj naredim? »Menda mi na koncu ne bo nekaj tako izrednega preprečilo, da dosežem cilj.« Napredoval sem proti vzhodu in razmišljal, da bi lahko obrnil prej in še enkrat poskusil proti Dobrči, a pri Storžiču sem z lahkoto navil na 2500m, kar je bilo več kot dovolj, da sem se skoraj kilometer visoko nad zanesenim dimom odpeljal do sredine Kokre ter nazaj mimo Zaplate. Takrat se je požar šele dobro razplamtel. Gasilcev še ni bilo, niti helikopterja. Nazaj grede sem opazil eno samo

kot po navadi in nad Sv. Jakobom še malo popravil na 2100m. Zdelo se je dovolj, tudi če bi spodaj gasil helikopter. Še zadnjič sem se previdno odpeljal preko požara, mimo dimnega oblaka, ki je nastajal med Potoško in Javorovim vrhom. Segal je vse do Kalškega grebena in Kočne.

Stotico sem dosegel pri letu mimo vzletišča: »Še kilometerček za rezervo,« in obrnil v pristanek, ker sta me čakala Sašo in Sergej. Delalo je povsod, skoraj nisem mogel dol, ostali so leteli do večera. Tik pred pristankom mi balonček rahlo zapre krilo na desni, tako da ne uspem zadeti pristanka. Varno pristanem na sosednji njivi in si priskrbim Saševo pripombo: »Zna leteti, ampak pristanka pa še vedno ne zna naciljati.«

Šesti dan zapored sem bil s stotico v žepu na tleh. Posvečam jo vsem, ki ste navijali, da mi uspe. Priklon in zahvala! Tokrat sem letel za vas. Bilo mi je v veselje in upam, da še kdaj... Šli smo še na pivo in večerjo, domov in jaz novim dogodivščinam naproti proti Štajerski.

Naslednji dan bi s kakega Perota morda lahko odletel še sedmo stotico, ampak Potoška gora je še vedno gorela, mrgolelo je helikopterjev in hrvaški Canadair je delal prelete. Poleg tega je pojačal jugozahodnik in imel sem opravke. Realnejše bi jo bilo odleteti na dan, ko sem serijo



gasilsko vozilo, kako se vzpenja, in ko sem bil spet pri Storžiču, je vzhodno mimo Tolstega vrha priletel helikopter, še brez gasilske vreče. »Nič, grem naprej po planu,« sem sklenil z mislijo, da bom pri Storžiču še enkrat čim višje pobral. Obrnil sem malo naprej od Kriške in nadaljeval nazaj proti Storžiču. Šibkeje je bilo, a še vedno sem uspel na 2300m. Držal sem se veliko bolj zunaj,

začel z letom iz Kamniškega vrha. Tisti dan sta bili odleteni dve, kar pomeni, da bi se jih dalo odleteti sedem zapored, a nek izziv vendar mora ostati. Le kdo ali katera jih bo na slovenskem prvi/a naklepal/a sedem zapored? Matjažu Šavsu je že uspelo, vendar ne na domačih tleh.

S tistim kratkim letom iz Kamniškega vrha se je vse skupaj začelo in na kraj pameti mi nebi prišlo, da bom serijo nadaljeval na tak način. Proti koncu niti ni bilo več naporno. Zagotovo pa brez vremena, dopusta in malo vzpodbude česa takega ne bi realiziral. Zdaj jo imam, tisto rumeno značko s sedmico na OLC-ju.





**Avtor in foto:**  
**Ambrož Mikelj**

## KAJ PA SEDAJ?

**T**akšno je bilo vprašanje konec septembra, ko sva izvedela, da bo potrebno kupljene karte za Indijo že tretjič predstaviti. V trenutnem času korone se Indija žal še ni odločila odpreti vrata turistom za vstop in potepanje po prečudoviti deželi. Tako je že tretje leto zapored najin vol bivy projekt po Himalaji padel v vodo in sva mislila, da bova spet prikrajšana XC letenja po dolgi in naporni tandemski sezoni v Bohinju. Preden sem prenesel novico Jerryju (Jernej Marčič), sem se na hitro vprašal kakšna bi bila alternativa v času naše bele zime.

Že od začetka padalske kariere sem spremljal po-

potovanja ter dogodivščine naših fantov in med vsemi mi je najbolj padla v oči dežela na drugi strani poloble po imenu Kolumbija! Po prebiranju dogodivščin in gledanju njihovih padalskih slik so se mi dobresedno cedile sline, tako da sem preštudiral vse informacije glede letenja, časa obiska ipd. ter si rekel: »Ko bom velik, bom tudi jaz letel po hribih in ravninah Kolumbije v družbi ogromnih ptic!« Pri- dno sem rastlel, nabiral izkušnje in kaj kmalu me je potegnilo v tan- demsko letenje in posledično obisk ter delo od novembra do aprila v Nepal. S tem sem sanje o obisku Kolumbije v idealnih časih za XC letenje v januarju in februarju preložil za nedoločen čas. No, še preden sem Jerryju sporočil informacijo o ponovni predstavitvi karte za Indijo, mi je kapnila alternativna opcija za XC letenje v Kolumbiji, ki je (pre)dolgo počivala daleč v mojih padalskih mislih.

Kdor pozna Jerryja ve, da ni trajala minuta, preden je z nasmeškom med ušesi skakal in se veselil ponujeni zamisli. Na hitro sem našel in kupil karte za en mesec (30. 12. - 31. 1.) pri Turkish airlines s krajšim prestopom v Istanbulu ter nadaljnjim letom, ki traja »samo« 14 ur in pol do glavnega mesta Bogota. Bilo je jesensko sonce in konec septembra, a vendar sva bila v trenutku nabrušena in se kljub slabim trem mesecem pred odhodom veselila nove dogodivščine. Sam sem se zamotil s potepanjem po Portugalski in Španiji s padalom in sky- diving opremo, Jerry pa s turnimi pobegi v zasnežene hribe in uče- njem otrok pravega smučanja. Dnevi so hitro minevali, naenkrat pa je prišel čas pakiranja in odhoda. Večina poti je, kljub prvem kraj- šem in drugem dolgem letu, minila hitro. Uspelo se nama je celo malenkost pogovoriti glede letenja in oba sva prišla do zaključka, da bova »razturala« in si tako postavila relativno visoke cilje za prelete, kljub temu, da noben od naju ni preveril kakšno je letenje in kakšni so približni preleti. Nadaljevanje poti sem opravil v družbi gledanja novih filmov, Jerry pa v spečem stanju. Tik pred pristankom na zad- nji decembrski dan sva ugotovila, da glavna prestolnica Bogota leži na 2640 metrih, vendar nisva zasledila večjih sprememb, tako da sva na letališču na hitro opravila birokracijo in se odpravila v mesto. Za- radi bega proti zahodu sva pridobila nekaj ur pred vstopom v novo leto, se okrepčala, kupila viski z namenom praznovanja, na koncu pa oba zaspala ob desetih zvečer. Naslednje jutro naju je čakal manjši osebni avto, ki sem ga uredil preko poznanstev, saj nisva pomislila, da sta prva dva dneva kot siesta od praznovanja in posledično av- tobusi ne vozijo. Po dobrih sedmih urah vožnje čez hribe in doline ter neverjetno lepi naravi obdani z džunglo sva prispela v padalsko meko Roldanillo, mesto v Cauca regiji. Ob prihodu sva spoznala Ka- nadčana Grega in Coreya, ki sta bila nastanjena pri najini gostiteljici Mildred. Skupaj smo šli na večerjo, kjer sva dobila informacije gle- de prevozov, letenja, preletov in vse ostale pomembne informacije. Cauca regija je dolga razgibana dolina, ki se razteza s severa proti Medellinu vse proti Caliju na jugu in je obdana z gorovji in hribi, ki so del gorovja Andov in prav tako ravnine kjer prevladuje kmetijstvo. Tako sva si ustvarila približno podobo o precej raznoliki pokrajini obdani s hribovji in precej ravnine, kar omogoča veliko različnih op- cij za prelete.

Naslednji dan sva se zbudila pred sedmo uro zjutraj, da sva se v miru pripravila, pojedla zajtrk in se odpravila na glavno vzletišče Agua- panela, ki leži na grebenu nad mestom. Ob devetih zjutraj sva bila že oba v nizkem štartu in v pripravljenosti na hud prelet, vendar je

našpičenost hitro usahnila zara- di oblačnosti in zelo počasnem zbujanju termičnega dogajanja.

*Prva dva tedna sta bila v znamenju slabših vremenskih razmer, tako da sva raziskovala in spoznavala hribovja in ravnine, ki na momente ne dopuščajo brezglavega letenja in te nagradijo z dolgo hojo čez polja koruze do glavne ceste. Kljub temu se vedno najde kdo, ki ti z veseljem ustavi in te zapelje do bližnje avtobusne postaje ali pa kar v mesto, tudi če jim je iz poti.*

V duhu raziskovanja sem enkrat spremenil načrte in se odpravil na jug. Običajno je zjutraj baza oblakov proti jugu vedno niž- ja, zato je bilo sprva letenje kar počasno, vendar se nisem pre- dal in sem se kljub konkretnem pokrivanju ter temnim oblakom uspešno boril proti prvi obratni točki. Kljub boju sem pristal na travniku med kravami, saj je bila to edina varna opcija zaradi oko- liških hiš in električnih napeljav. Med sprehodom do glavne ceste sem si že ustvaril plan povrat- ka, ki se je še pohitril, ko me je ogovoril lokalce in me prestrašil glede lokacije ter tega, da što- pam in hodim sam. Zdelo se mi je čudno čemu takšna panika, saj do sedaj še nisem imel slabih iz- kušenj, ravno nasprotno, vedno nasmežani obrazi željni pomoči. Zmenila sva se, da me z motor- jem zapelje do sosednje vasi, saj sem tam videl hrib in bom v slo- gu hike&fly odletel nazaj domov. Vse skupaj se je začelo »podira- ti,« saj so se nad ravnino začele prožiti dežne zaves, v ozadju hribov pa je bilo nebo črno sko-





jal natanko šest minut, od tega sem večino časa letel na gasu, da sem lahko prodiral proti vetru zaradi dežne zavesa sredi ravnine, lovil padalo in iskal primeren prostor za pristanek, saj je bilo precej manjših električnih napeljav. Na koncu sem si izbral manjši travnik zraven ceste, ki je šla skozi kanjon in si mislil: »odlično, pridobil sem približno tri kilometre, pa še cesto za štopanje imam«. Ko sem prišel nad cesto sem se dobesedno zabil v »steno«, saj padalo kljub skoraj 70% gasa ni več prodiralo naprej in tudi ko sem pohodil 100% gasa ni bilo spremembe. Vse kar

se je tisti moment zgodilo je bilo, kot da bi vstopil v dvigalo in se spustil par nadstropij nižje. Hitro sem spustil gas in gledal kam bom pristal, saj je bila pod mano samo cesta obdana s kanjonom, do planiranega travnika pa drevesa, premikal sem se pa samo navpično dol in prav nič naprej. Tako sem aktivno letel in parkiral sredi ceste, da sem se izognil stenam kanjona, na koncu mi je padalo padlo na steno kanjona in se še malo zataknilo. Pozabil sem omeniti, da me je malo pred tem ujela dežna zavesa in sem se počutil kot v pesmi Raining man, saj sem bil premočen do kože. Hitro sem zatlačil opremo v torbo in ugotovil, da je cesta zaprta ker se je del stene kanjona zrušil na cesto. Preračunal sem, da bi moral iti kar precej v nasprotno smer mojega doma, zato sem pustil čelado na glavi in stekel mimo bagerja, ki je odstranjeval odpadlo kamenje. Na koncu zapore ceste sem stegnil palec in dobil avtoštop direkt do Roldanilla. Juhu!

Vsake toliko se je vseeno sestavil dober dan in zato ga je bilo potrebno izkoristiti. Ker mi skoraj vsakodnevno letenje po hribih ni dišalo, sva se z Jerryjem ločila, jaz pa sem porinil na ravnino v lovu za lep trikotnik, ki sem ga že dlje časa imel v glavi. Večino svoje padalske poti sem preživel obdan z našimi, nepalskimi ali indijskimi gorami, zato mi je letenje ravnine predstavljal ogromen izziv. Vseeno me je želja po učenju in spoznavanju drugih padalskih veščin vlekla na ravnino. Uspešno sem se spoprijateljil z dviganji in lepimi bazami ter užival nad razgledi, ki jih ponuja kolumbijska dežela vse do dobre polovice trikotnika, kjer sem ob preskoku pod naslednjo bazo zamudil dviganje. Že med samim letenjem vedno sestavljam izhode v sili v primeru, če se ne izide in je potrebno predčasno pristati, sicer te čakajo dolgi pohodi do bližnje ceste ali naselja. Tako sem se ujel na manjše

hribčke, ki so bili obdani s travnatimi polji in džunglo, daleč stran od poseljenih območij ali asfaltiranih cest ter kljub borbi do konca pristal sredi ničesar. Kljub mojemu boju v glavi zakaj, sem se sprijaznil s situacijo in se veselil povratka, saj nisem vedel točno kje sem in kako bom prišel domov. Ker so bili na desni hribčki, sem na edini makadamski poti zavil levo ter kmalu naletel na reko in jo brez problema prečkal, saj sem s seboj imel natikače, ki so bili kar nuja v teh temperaturah. V glavi sem si zamislil scenarij, da se bo mimo mene pripeljal motor na katerega bom skočil in hitro prišel domov. In glej! Po nekaj minutah hoje sem zagledal motor na zgornji cesti, tako da sem pospešil korak in ga počakal pri razcepu. Mimo se je pripeljal starejši možakar z mačeto za pasom in sva se sporazumela s pantomimo. Sledila je slaba ura vožnje po makadamskih cestah s prečudovitimi pogledi na oddaljene konce obdane z džunglo, ter bližnje srečanje s ptičema, ki sta bila tako velika, da nisem znal oceniti ali sta orla, jastreba ali kondorja. Ko sva prispela do asfaltne ceste me je tam odložil kljub temu, da je nadaljeval pot v isto smer kot sem bil jaz namenjen. Iz hiše ob cesti je prišla starejša gospa in mi povedala, da vozijo avtobusi in naj počakam ob cesti. Rekel sem si, da je dan še dolg in vseeno stegoval palec za čim hitrejšo vrnitev domov. Po kar dolgem čakanju in skrivanju pred vročim soncem mi je ustavil motorist z založenim zadkom motorja in mi ponudi prevoz proti Roldanillu. Občutek, da sem vseeno blizu, se je izkazal za napačnega, saj sva se vozila še dobro uro in me je kljub temu, da je bila njegova pot v drugo smer, odložil v sosednjem mestu-vasi pred mojim domovanjem. Ko sva se ustavila, sem se mu zahvalil iz dna srca ter se mu predstavil, on pa mi je povedal, da mu je ime Jesus. Takrat sem si sam pri sebi mislil: Thank you Ćizs.

Sredi januarja se nama je pridružila ekipa iz Polanske doline in s seboj prinesla odlično vreme in s tem se je začelo »resno« letenje. Tako sva en dober dan z Jerryjem izkoristila za skupno potepanje po ravninah, saj

sva prej večino časa preživela po hribih in malo po ravnini. Že večer prej sva se pogovarjala o preletu in možnih obratnih točkah, zato sem nama sestavil dober FAI trikotnik po ravninah. Zaradi predolgega večernega planiranja sva spustila običajno jutranjo rutino in se za spremembo dobro naspala, v miru pozajtrkovala in se odpravila v zrak malo pred enajsto uro zjutraj. Ker je imel Jerry malenkostne probleme s pripravo vrvic sem ga čakal pred



raj kot ponoči. Tako sem malo pod vrhom našel primeren prostor za padalo, se hitro pripravil in odločil, da kljub slabim pogojem poskusim, saj sem upal, da bo vseeno šlo gor in bom tako bolj kot ne »samo odglajdal« nazaj domov. Kljub vetru, ki je pihal na dol, sem uspel vzleteti in takoj ugotovil, da bi bilo bolje, če bi obrnil in si rekel: »danes žal raje ne«. Obstaja rek, da je bolje biti na tleh in si želeči, da si v zraku, kot da si v zraku in si želiš biti na tleh. Delno se strinjam z njim, saj je polet tra-

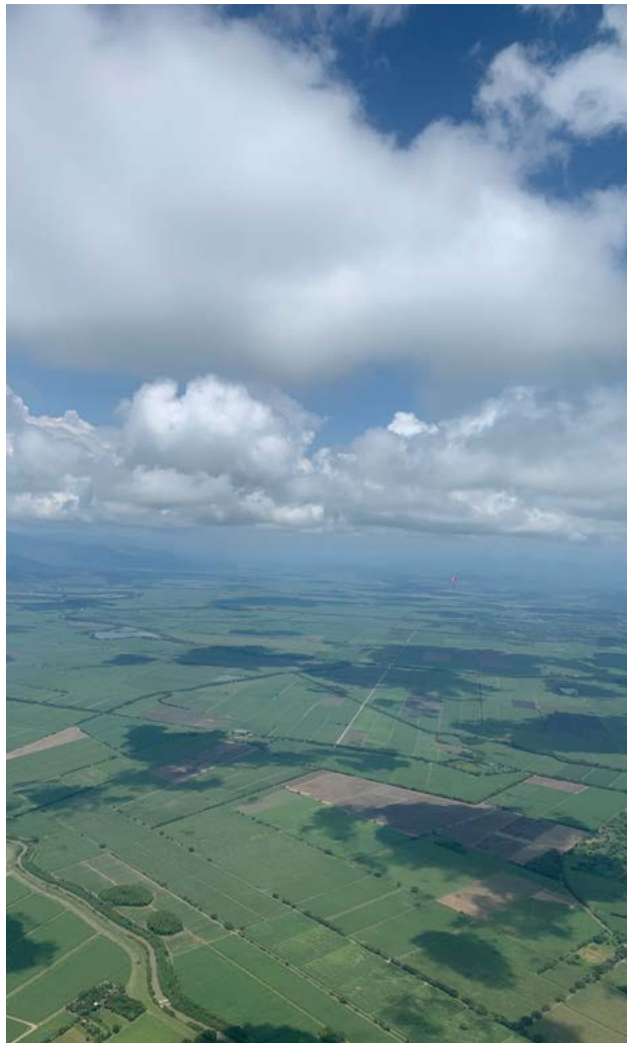




štartom in s špiralami skrbel, da me ni potegnilo v dobro razvito bazo ter se izogibal ostalim padalcem. Običajno sva štartala že bolj zgodaj in sva bila večino časa v zraku sama. Skupaj sva nadaljevala načrtan task proti

ravnini in se vmes na skoraj polnem gasu izogibala ostalim, ki so lovili termiko ter se počutila kot dirkača, ki jih prehitevava po levi ali desni. Dobro razvit dan in bele, skoraj pravilne oblike baz so nama dajale občutek enostavnega letenja, zato sva se močno zataknila, ko sva potegnili na ravnino. Mešanica vetra in intervalnih dviganj nama je pokazala zobe in sva bila skoraj na tleh, a sva se vendarle vsak po svoje pobrala in veselo nadaljevala proti prvi obratni točki globoko na ravnini. Tako sva en čas letela skupaj, se vmes malo ločila, ponovno srečala pod bazo in izmenično potiskala proti naslednji obratni točki, vmes uživala nad razgledi kolumbijske ravnice in na koncu skupaj pristala na štadijonu, ki je bil dobesedno zraven najinega domovanja.

Sedaj sva oba imela v žepu prelete po hribih in



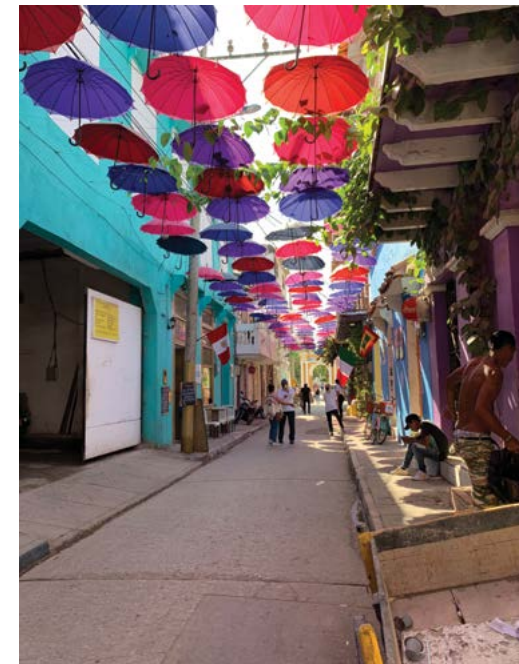
ravninah, zato sva načrtala en velik prelet, ki bo vključeval oboje in s tem kar nekaj kilometrov.

Vsakodnevno napadanje iste špure mi je po treh tednih gledalo skozi ušesa, zato sem se pridružil prijateljici iz Francije, ki sem jo spoznal v Nepalju in si privoščil počitnice od dopusta v Karibskem morju na severu Kolumbije. Pavza me je spreminila v turista in tako sem še bolje spoznal njihovo kulturo in ljudi ter seveda kako močno je sonce blizu ekvatorja. Ko sem se vrnil sva še par dni poizkušala napadati velik trikotnik, a se žal vreme ni sestavilo, tako da je bilo potrebno spakirati prtljago in na nočni avtobus proti Bogoti.

Ob prihodu sva bila oba presrečna in se spraševala, če bova v Kolumbiji res en mesec, sedaj pa sva sedela na nočnem avtobusu za Bogoto in si rekla: to je bilo pa res tik tak. Naslednji dan sva imela dobrih osem ur do odleta z

mislimi že na najinem naslednjem potepanju; akro treningu na El Hierru na Kanarcih. Tik pred odhodom se nama je zalomilo, saj nisva imela covid testa. Kljub najinemu blebetanju in pregovarjanju nama niso hoteli pogledati skozi prste. S časom sva bila zelo na tesno. Kljub temu, da je bilo zunaj skoraj 30 stopinj, nama je v momentu postalo še bolj vroče, saj sta bili do odhoda samo še dve uri. Uslužbenka je

bila vsaj toliko prijazna, da nama je sprejela ogromne torbe in naju napotila na test pred letališčem ter naročila, naj se zglasiva s potrdili v zameno za karte. Pred testno hišo sva se po naše prebila mimo dolge vrste in napadla uslužbenko; malo po angleško, malo po špansko, da naju vzamejo preko vrste, saj imava do odhoda manj kot dve uri. Po dolgi birokraciji so nama vtaknili palčko na drugo stran glave in že sva veselo tekla nazaj z negativnimi testi. Let nazaj do Istanbula, ki je trajal dobrih 18 ur z vmesnim postankom v Panami, sva večino prespala, tako da sva šele na naslednjem letu podoživljala prečudovito letenje, spoznavanje ljudi, kulture in hrane. Definitivno je Kolumbija presegla pričakovanje, naučila sva se veliko glede ravninskega letenja in bila oba sklepčna, da se še vrneva!



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



Avtor: Matevž Kramer

Foto: Matevž Gradišek

# V DEŽELI NEKJE IN NEKOČ

*V deželi nekje in некоč se dogaja marsikaj. Ne moreš verjeti, da leteči Peter Pan užene v kozji rog kapitana Kljuko, pa zadnjič, odkar svet obstaja, volk požre babico in en sam poljub prebudi celo kraljestvo, pa... Ja, marsikaj se dogaja in v tej deželi se je zgodilo tudi sledeče.*

**S**ta šla dva, ki čisto po naključju nosita isto ime, sta čisto po naključju približno enako velika in se čisto po naključju ukvarjata z istimi športi, reševati visoko v gore nekaj česar se rešiti ne da.

V prijetnem nedeljskem marčevskem dnevu, ko v dolini, ob prijetnih 20°C in več, življenje prekipava od radosti prihajajoče pomladi, se ta dva čudaka po ležernem in prijetnem zajtrku, v belem konjiču odpravita reševati svojo lastno srečo in zadovoljstvo nekam visoko v hribe. Pot je bila dolga in naporna, polna odrekanj in bitk. Na poti do lastne sreče sta se spopadala s samim seboj, težavami sveta, najsmrtonosnejšimi gadi daleč naokoli, da o vrsti skalnih previsov, ki zapirajo pogled navzgor in lomijo vratove, pa plošč bolj gladkih kot steklo, ne govorimo. Ko v potu svojega obraza, misleč da je vsega težkega konec, priplezata na vrh stene, ugotovita, da ju tam čaka še trop pra-

vljičnih rogatih bitij, ki ju, kakor sirene Ojdipa, vabijo v raj pogube. Prekaljena in z vsemi žavbami namazana čudaka se ne pustita zmesti in po mukotrnem gaženju le dosežeta zastavljeni cilj ali pač le uraden začetek konca. Ker jima izkušnje, nabrane v letih bitk, pravijo, da se zgodba srečno zaključi šele pri belem konjiču, ki ga globoko spodaj prijetno hladi živahen dolinc, si na smrt utrujena na vrhu vzameta dobro merico odrekanja in bitk s samim seboj in tistimi, čudnimi leteči-

Razprta krila ◀

Orodja sreče ▶







#### ◀ Neznosno trpljenje

#### ▼ Neizprosna vertikala

mi pošastmi, lovilci razdalj, ki v tem prekrasnem dnevu brez težav odletijo stotko. Veliko vsega je bilo potrebnega, da se jim nista pridružila, dolinc je pač dolinc.

Vendar trenutku odločitve nista mogla neskončno kljubovati, dan se je bližal koncu in vetrovi z brega so jima povedali, da je čas slovesa tukaj in zdaj.

Poženeta se z brega, razpreta svoja krila in v prijetnem jadranju, naslonjena na z zadnjimi žarki osončene stene, kot nagrada za muke dneva, mirno odjadrata svoji kratkotrajni sreči naproti, saj v glavah že premlevata in iščeta nove izzive in zgodbe, ki bi ju, pa čeravno samo za nekaj malega časa, približale lastni sreči in miru – prekletstvo vsakega njima podobnega.



## MENTOR 7 LIGHT

Hybrid 2.5-liner

Teža: 4,15 kg (velikost S)

EN/LTF B



## XENON

Pure racing spirit

Teža: 3,15 kg (velikost 17)

EN/LTF D



## Pojdi na prelet z NOVO!

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

[www.nova.eu](http://www.nova.eu)

[mistydule@gmail.com](mailto:mistydule@gmail.com)



# NOVA

Performance Paragliders



Zapis pripravil: Janez Križnar

# POGLED NAZAJ

## IKAR, LETO 1997, AVGUST

**P**oletne izdaje Ikarja običajno niso ravno blestele, kar se obilja zanimivih prispevkov tiče. Tistega daljnega leta 1997 je bilo nekolikanj drugače. Eden plodnejših piscev, Andrija Pušić, je tedaj obiskal rodne kraje in naredil nekaj reklame zanje. Radovednost me je gnala v preverbo današnjega stanja "tam doli" in previdno ugotavljam, da se Andrijine napovedi niso povsem uresničile. Kljub vsemu to ni razlog, ki bi vzel čar krajem, katere opisuje.

### "BUDVA - BRAJICI"

Ne vem, kako je z vami, ampak moj idealen morski dopust vsebuje nekaj letenja. Nisem eden tistih, ki se

lahko ure in ure cvrejo na Soncu, kopajo in mažejo s kremami. Temu najbrž botruje dejstvo, da sem na morju odrasel in me take zadeve ne vznemirjajo preveč. Skratka, nekaj akcije mora biti, po možnosti čim več letenja. Tako ni naključje, da sem tudi letos poizkusil združiti prijetno s prijetnim - tokrat na črnogorskem primorju.

Pravzaprav sem tam nekje doma in sem že dlje časa planiral letenje v teh krajih. Nekoč, davnega leta 1990, sem tudi letel v svojem rojstnem Hercegu Novem, ampak to ne štejem, saj sem takrat bolj skakal, kot letel. Potem je prišla vojna in tiste kraje odnesla nekoliko bolj daleč stran. Šele lansko poletje sem se ponovno odločil za počitnice tam doli in že takrat vzel padalo s sabo.

Ampak tako enostavno pa spet ni. Izkaže se, da Črnogorci neradi letijo - v vsej Črni gori letijo trije ali štirje - ostali se raje držijo tiste: "Nije čó'ek 'tica da leti." Tako lansko jesen nisem mogel najti nikogar, ki bi mi delal družbo. Po drugi strani sem ugotovil, da so tereni v okolici Hercega Novega zelo neugodni za kakršenkoli desant iz zraka. Bolj špičasto pokrajino si težko predstavljate. Tako sem se raje mazal s kremami, plaval hrbtno in zbiral informacije.

Informacija je moč. Izkaže se, da imam celo daljnega žlahtnika, ki je eden "glavnih" padalcev v ZRJ (nekdanja Zvezna republika Jugoslavija, op. p.).

**Od Ivana, ki živi v Beogradu, sem izvedel, da se glavna obmorska točka za letenje nahaja med Budvo in Sv. Stefanom. Pristaja se sredi znamenite plaže v Bečićih, vzletišče pa je pri vasi Brajići, na 700 m. Zadeva je že toliko popularna, da je za družbo skorajda vedno poskrbljeno. Prihajajo padalci iz Srbije - največ iz Beograda in Kraljeva. Letos sicer izjemoma zaradi nekakšne svetovne fuzbal fešte na pesku, ampak zbralo se nas je kar kakšnih 15 komadov.**

In kako zgleda letenje? Morda celo idealno. Glavna cesta proti Beogradu te pripelje 50 metrov od vzletišča. To je seveda kamnito, ampak kulturno in prijetno veliko. Leti se od poldneva do petih, šestih, z obvezno siesto vmes. Namreč, kakšnega hudega putra v zraku ni najti. Je precej zbalonirano, podobno termiki zgodaj v dnevu ali na manjših višinah. Tako mimogrede scuriš in preleti utegnejo biti zahtevni. Spodaj je pač premalo kopnega za razvoj lepe, zrele termike. Baze so nizke - okoli 1000 m. Kar se terena tiče, bežen pogled na karto pokaže krasne grebene z ogromni-

mi potenciali za XC polete. Ob ugodnem vremenu (nekoliko boljšem od pregretega povprečja) stotka ne bi smela biti problem. Na obe strani so same verige - proti severozahodu je Lovčen in potem Orjen vse do Hercega Novega, proti jugovzhodu pa lepa veriga skoraj do Albanije.

Kakorkoli že - tisti bolj ambiciozni bodo našli obilico materiala za obdelovanje, tisti bolj sproščeni, pa se bodo morali vseeno malce potruditi, če bodo hoteli pojadrati. Ravno prav, da ni dolgčas.

Prepričan sem, da bo Budva v naslednjih letih postala popularna mednarodna jadralnopadalska obmorska destinacija. Trenutno ni ravno najbolj dostopna zaradi nerešene situacije med bivšimi jugoslovanskimi republikami, ampak tudi to ne bo trajalo večno. Z Ivanom gruntava, če bi naslednje poletje bil že čas za prvo organizirano skupino iz Slovenije. Če bi se kdo rad odpravil že prej, pa bom z veseljem pomagal z dodatnimi informacijami in kontakti."

V naslovni številki revije je tik pod Andrijinim prispevkom vzbudil pozornost še eden. V rubriki Mali oglasi je med raznotero ponudbo jadralnopadalske opreme močno izstopala gospa Nada.

"Prosim osebo, ki jo iščem, naj me pokliče na tel. št.: 061 5xx xx6, Nada."

Upam, da Nada ni obupala.







|                                                            |  |                                  |                                  |                                              |                                     |                                                                            |
|------------------------------------------------------------|--|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| BELGIJSKI NOGOMETNI KLUB IZ BRUSLJA, USTANOVLJEN LETA 1908 |  | VRH V ARGENTINSKIH ANDIH, 6720 m | S KOVINO OPREDENO KEMIČNO VLAKNO | NEKOČ GLAVNO BERLINSKO LETALIŠČE             | EPILEPTIČNI NAPAD (KRAJŠE, ŽARGON.) | DRŽAJ. ROČAJ                                                               |
| LJUBITELJ, NEPROFESIONALC                                  |  |                                  |                                  |                                              |                                     |                                                                            |
| LASTNOST GRDEGA                                            |  |                                  |                                  |                                              |                                     |                                                                            |
| NASLEDNJIČ                                                 |  |                                  |                                  |                                              |                                     |                                                                            |
| »GLEJ, ČLOVEK! ...!«<br>HOMO!»                             |  |                                  |                                  |                                              | PRIPADNIKI SOKOLSKEGA DRUŠTVA       | PROVINCA V RIM. IMPERIJU NA OZEMLJU DANAŠNJE AVSTRIJE IN SEVERNE SLOVENIJE |
| DODATEK INSTAGRAMA ZA IZMENJAVO VSEBIN                     |  |                                  |                                  |                                              |                                     |                                                                            |
| OBLIKA HOLESTEROLA NIŽJE GOSTOTE                           |  |                                  |                                  | OSEBNI ZAIMEK                                |                                     |                                                                            |
| AMERIŠKA LETALSKA DRUŽBA (EASTERN AIRLINES)                |  |                                  |                                  | OZNAKA KORČULE<br>KODA ZA ODKLEP SIM KARTICE |                                     |                                                                            |
| KROM                                                       |  |                                  | VRSTA ZELENJAVE                  |                                              |                                     |                                                                            |
| OGLJIKOV MONOKSID                                          |  |                                  | PROTROMBINSKI ČAS                |                                              |                                     |                                                                            |

|                                                  |                                    |                                       |                                                |                                           |   |                       |
|--------------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------|---|-----------------------|
| SESTAVIL: JAKOB KOVAC                            | SIFILISU PODOBNA ENDEMIČNA BOLEZEN | DRUŽINA NEGATIVNOVERIŽNIH RNA VIRUSOV | JAPONSKA NABIRALKA BISEROV                     | AZTEŠKI BOG LJUBEŽNI<br>VOZEL, ZADEBELINA | ↓ | ↓                     |
| POSLANEC 1. DZ RS, PODPREDSEDNIK SLS (1992-1996) |                                    |                                       |                                                |                                           |   |                       |
| VARIANTA IMENA RAMZES                            |                                    |                                       |                                                |                                           |   |                       |
| VELIKA IRANSKA LUKA                              |                                    |                                       |                                                |                                           |   |                       |
| RIMSKA 1500                                      |                                    |                                       | TIP ELEKTROMAGNET. VALOVANJA VPRASALNICA       |                                           |   | SLAVNI VODNJAK V RIMU |
| GLAVNA ALUMINIJEVA RUDA                          |                                    |                                       |                                                |                                           |   |                       |
| SLOVENSKA PEVKA BOTO                             |                                    |                                       |                                                | NEJČ RIBIČ<br>PRVI ČLOVEK                 |   |                       |
| BRENDIJEVA PESEM                                 |                                    |                                       |                                                |                                           |   |                       |
| IGOR RAKUŠA                                      |                                    |                                       | NEM. ZVEZA JADRAL. LETALCEV<br>15. IN 21. CRKA |                                           |   |                       |
| HEROJI                                           |                                    |                                       |                                                |                                           |   |                       |
| PLJUČNA BOLEZEN                                  |                                    |                                       |                                                |                                           |   | IKAR                  |



POMOČ

ALUCELL: kem. vlakno   Xochipili: azteški bog   FRAMBEZIJA: bolezen   RAMOSE: Ramzes



Slovo od dneva  
Foto: Marcel Kukovec  
Lokacija: Donačka gora



## QUEEN 3 EN/LTF C

*Postavljen je  
nov standard*

Tretja evolucija Queen 3  
modela je tukaj!

Razvoj je bil usmerjen v  
širok spekter pilotov  
C-razreda. Z malenkostno  
manjšo vitkostjo od svoje  
predhodnice, se  
Queen 3 ponaša z izjemno  
lahkotnim upravljanjem.

Kljub doeseženemu cilju  
bolj dostopnega padala  
pa Queen 3 še vedno  
premika meje zmogljivosti  
v svojem razredu.

Queen 3 je na voljo v 4  
velikostih od 70 pa do 119  
kg.

MS velikost 80 - 95 kg je  
že v Sloveniji in čaka da jo  
preizkusiš tudi sam.

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](mailto:info@777gliders.com).

Veseli bomo vašega klica!



 QUEEN<sub>3</sub>