

IKAD

INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE

IKAR

avgust 2023



Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije



Jadralna padala

Sedeži

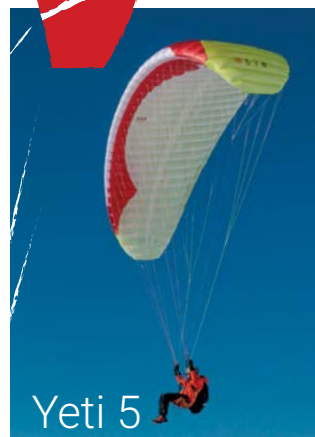
Velika izbira opreme

Dream. Touch. Believe.

Novi lahki materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.



GIN



Yeti 5

Vsestransko padalo za turno letenje, jadranje in sproščene prelete.



Atlas 2

Zaupanja vredno rekreativno padalo s potencialom za dolge prelete.



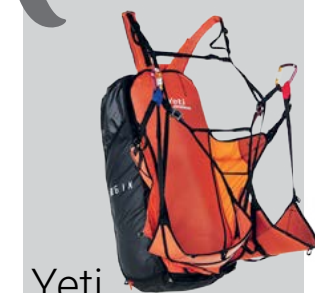
Camino

Lahko padalo z velikimi preletaškimi apetiti.



Yeti tandem 3

Za letalne dogodivščine v dobri družbi.



Yeti

Convertible 2

Ultralahki obrnljivi sedež/nahrbtnik.



Verso 3

Udobje, varnost in priročnost v kompaktnem ter lahkem paketu.



Genie Lite 3

Lahki zaprti sedež za brezkompromisno udobje na dolgih preletih.



Safari

Ujemajoča sedeža za pilota in potnika v tandemu.



Yeti UL

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



ogrevane

Rokavice

Dobra izbira rokavic za prosto letenje. Tudi z ogrevanjem.



Kompresijska concertina

Lahka vreča za hitro, preprosto in kompaktno pakiranje.



Hitri nahrbtnik

Hitro zlaganje in enostavno prenašanje.

stenar.si

040 153 490 (Gašper Prevc)

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

KAZALO

IKAR | avgust 2023

ZVEZA ZA PROSTO LETENJE SLOVENIJE

5



LETENJE NA PODROČJU IN V OKOLICI LETALIŠČA CERKLJE

Avtor: Gašper Ferme

17



AEROS WINTER RACE 2023

Avtor: Stojan Pislak

22



NAVITER OPEN 2023

Avtor: Matej Jarm

28



ZELENI IZZIV V BOHINJU

Avtor: Jože Markeš

29



POT NA X-ALPS

Avtor: Ambrož Mikelj

39



RED BULL X-ALPS

Avtor: Lenart Oblak

48



LETALSKI KREDITI IN OBROKI

Avtorica: Maruša Grešak

54



NADZOR NAD JADRALNIM PADALOM: ZGRABI KOMANDE!

Avtorica: Mateja Kravos Pljakoski

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

KAZALO

Avtorica: Mojca Pišek

UVODNA BESEDA

LETENJE NAJ BO VESELJE

Zarezali smo že v drugo polovico letalne sezone. Težko smo pričakovali pomlad, ki pa letos ni bila precej radodarna z letalnimi pogoji. Slalomirali smo med deževnimi in vetrovnimi dnevi in iskali tiste, ki so nam postregli z dobro termiko. Kljub muhastemu vremenu se je nekaj letelo, izvedenih pa je bilo tudi kar nekaj tekem in o nekaterih izmed njih boste lahko prebrali povzetke na naslednjih straneh.

Realnost je takšna, da včasih letimo več in včasih letimo manj. A ne glede na količino letenja nam le to vedno lahko prinese nekaj novega. To je ena najboljših strani letenja. Vedno lahko vidimo nekaj novega, se naučimo nečesa nove-

ga, morda spoznamo koga novega in z njim poklepetamo o čem novem.

V svetu prostega letenja se neprestano nekaj dogaja. Preletene razdalje se večajo in naša pričakovanja postajajo večja, tehnologije pa se nenehno razvijajo. Hiter razvoj padalske opreme je vsekakor pripomogel k temu, da so naša pričakovanja vedno večja in da od sebe zahtevamo vedno več.

Vsakodnevno lahko odkrivamo nove poti. Lahko izberemo lahko opremo in se odpravimo na hike&fly, lahko si natočimo balast, povečamo svojo hitrost in se odpravimo na prelet. Padalu lahko dodamo motor in odkrivamo čare letenja nizko nad terenom. Lahko vzamemo spalko in odletimo v hribe ter tam prespimo. Lahko si nastavimo zamašek in ga poizkušamo na pristanku pohoditi. Možnosti je neomejeno.

Svoje padalsko znanje lahko širimo na različne načine. Najboljši je seveda letenje samo 😊, po letenju pa je tako dobro dobiti se s prijatelji in predebatirati vtise tistega letalnega dne. Ko nam vreme ni naklonjeno, lahko v roke vzamemo knjigo, ki govori o tehnikah letenja. Lahko pregledamo filmčke na youtube in še marsikaj bi se našlo.

Dober vir informacij o tem kako in kje se leti so prav gotovo tudi različna XC tekmovanja, ki jih najdemo na spletu. Lahko bi rekli, da so neke vrste socialni medij v jadrlnem padalstvu in s seboj prinesejo tako dobre kot slabe strani.

Dobra stran XC tekmovanj je prav gotovo ta, da nas objavljeni preleti navdihujejo in spodbujajo k temu, da podiramo svoje osebne rekorde. S strahospoštovanjem občudujemo prelete najboljših pilotov, ki podirajo rekorde in peljejo nove nepredstavljive linije. Analiziramo številne objavljene lete, se iz njih učimo in širimo svoje znanje. Na kratko – takšna tekmovanja pomagajo pri prestavljanju mej in odkrivanju novih dimenzij našega športa. Slaba stran teh tekmovanj pa je to, da lahko postaneš popolnoma odvisen od njih in te vsakodnevno spominjajo, da je tam zunaj nekdo, ki leti boljše in dalje od tebe.

Sezona se počasi bliža koncu. Ob njenem začetku smo si zadali najrazličnejše cilje. Ni važno ali si si za cilj postavil odleteti 50, 100 ali 150 km, odleteti neko novo linijo, se naučiti novega akro manevra – v vsakem primeru si si postavil neko izhodišče za primerjavo z drugimi. In potem pride sezona, stvari pa se nikakor ne sestavijo. Klišeji zaradi katerih bi se naj počutili bolje enostavno ne funkcionirajo. Razočaran si, ker nisi dosegel zastavljenih ciljev. Ampak... ali pri letenju res gre samo za rekorde, za prestavljanje lastnih mej? Ali ni včasih enostavno bolj navdihujoče odkrivanje novih stvari, ki te osebno navdahnejo? Ali pa je to le

◀ Sreča po letenju



še en kliše?

Sezona se bo zaključila in tam bo tistih par tvojih najdaljših letov. Ne boš dobil dodatnih točk, ker si se v zraku s prijatelji počutil odlično. Ne boš dobil dodatnih točk, ker si odletel neko novo linijo. Ne boš dobil dodatnih točk za polet z novega vzletišča, ki je bilo tako čudovito. Ne boš dobil dodatnih točk, ker si v zraku občudoval sončni zahod. Ne boš

dobil dodatnih točk za vse tiste nasmeške, ki ti jih je letenje dalo. Dejstvo je, da se pri teh tekmovanjih gre predvsem za številke, letenje pa je marsikaj več kot le številka.

Realnost je takšna, da ni nujno, da bo med tvojimi zmagovalnimi leti tudi prelet, ki ti je najbolj pri srcu. Zato je dobro, da k najrazličnejšim XC tekmovanjem na spletu pristopimo z distanco, da jih sprejmemo kot vir informacij in pomočnike pri našem učenju in ne pustimo, da nam kvarijo veselje, kajti pri letenju bi navsezadnje moralo iti predvsem in samo za veselje.

Avtor: Bojan Žižmond, Predsednik ZPLS

NEKOMERCIALNO LETENJE PRI NAS IN V EVROPI

Pred nekaj dnevi sem dobil e-mail s strani DPL Posočje, v katerem je predsednik društva, Andrej Fon, prosil za razjasnitev navedbe ugodnosti za vse člane ZPLS: *Uporaba vseh vzletišč po Sloveniji za vse člane ZPLS (za nekomercialno letenje).*

Pojem je, po našem mnenju, zelo preprost in jase, za nekatere posameznike, ki lahko ugodnost drugače razumejo, pa prilagamo podrobnejšo razlago.

Prvo pravilo ZPLS je, da štiti društva, ki so pod njenim okriljem, kar velja tudi v tem primeru. To pomeni, da je potrebno skleniti dogovor z društvom, če želimo komercialno opravljati tandemske polete.

Ker posameznik v primeru, omenjenem s strani DPL Posočje, nima sklenjenega dogovora z upravljalcem vzletne točke, se sklicuje na dejstvo, da je član ZPLS in da ne vozi komercialno, na upravljalcu vzletne točke pa naj bi bila odgovornost, da dokaže nasprotno, kar pa je izjemno težko doseči.

Da v prihodnosti ne bi prihajalo do tovrstnih nejasnosti, bomo to ugodnost članov spremenili, in sicer: *Vsak pilot, ki želi v Sloveniji tandemske polete opravljati nekomercialno, mora pred poletom dobiti soglasje društva oziroma upravjalca vzletno-pristajalne točke, čeprav je član*

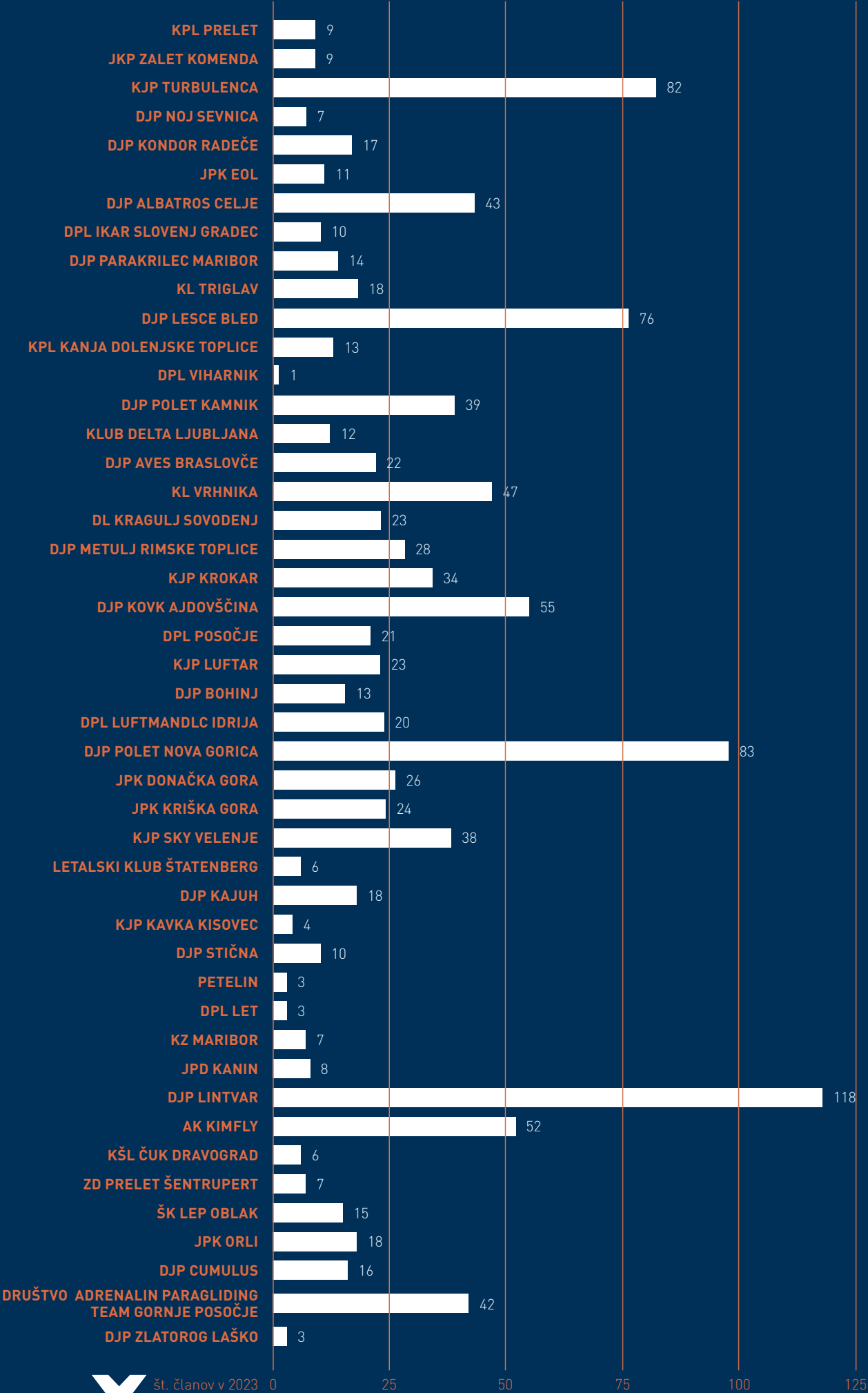
ZPLS. To bomo v kratkem popravili tudi v vseh uradnih zapisih.

Nekomercialnih poletov s tandemmi ne želimo preprečevati, saj bi bilo to nespametno. Vsak tujec, ki pride k nam, lahko v tandemu pelje prijatelja ali sorodnika, ampak mora pred poletom pridobiti soglasje društva. Na ta način bomo lahko tudi slovenski piloti v tujini v tandemu peljali prijatelja ali sorodnika.

V pripravi je tudi prva tandem-ska EHPU kartica pilota, s katero bo lahko izkazoval svojo usposobljenost, da lahko nekomercialno opravlja tandemske polete kjerkoli v Evropi. Ta dogovor usklajujemo na sestankih EHPU-ja že 7 let in je sedaj v zaključni fazi.

V upravnem odboru ZPLS se strinjamo, da vsako društvo štiti svoj teritorij, saj z njim upravlja in ga vzdržuje. Naš sistem upravljanja vzletno-pristajalnih točk je zelo podoben sistemom drugih društev v Evropi in tako tudi v praksi deluje.

Predlog društvom, ki razpolagajo z vzletno-pristajalno točko za tandemske polete, pa je, da ceno dovoljenja za nekomercialni polet s tandemom pilotom, ki niso člani ZPLS, temu ustrezno tudi prilagodijo, člani ZPLS pa naj pridobijo samo soglasje upravjalca.



št. članov v 2023

Avtor: Gašper Ferme

LETENJE NA PODROČJU
IN V OKOLICI

LETALIŠČA CERKLJE

CTR in TMA 1-7 Cerklje

Slovenija je majhna, a hkrati še vedno dovolj velika država za dolge in zanimive polete. Na eni strani imamo veliko željo narediti čim večjo razdaljo po najkrajši možni liniji, po drugi strani pa nas omejujejo zračni prostori, katere je potrebno upoštevati. Če upoštevamo te, se nabor možnih preletov precej skrči. Vsi se spomnimo, kako je bilo lepo leteti po odprtem

zračnem prostoru brez omejitev, ko je izbruhnil vulkan Eyjafjallajökull.

Prihodnost kaže, da se zračni prostori v Sloveniji ne bodo sproščali, ampak bo čedalje več omejitev. Ena od novejših omejitev, ki prekriža pot marsikateremu pilotu na poti dolgega preleta, je tudi CTR Cerklje, ki ga je Ministrstvo za obrambo uvedla z odredbo dne 22. marca 2021:

CTR Cerklje

Volumen zračnega prostora kontrolirana cona Cerklje »CTR Cerklje« je zračni prostor razreda »D«. »CTR Cerklje« sega od površine zemlje do 3 100 čevljev (945 m) nadmorske višine. V času, ko služba letališke kontrole zračnega prometa ni zagotovljena, sega zračni prostor razreda »G« od površine zemlje do višine 2 500 čevljev (762 m) nad površino zemlje, in zračni prostor razreda »E« od višine 2 500 čevljev (762 m) nad površino zemlje do 3100 čevljev (945 m) nadmorske višine.

Ostale omejitve:

V ČASU OBRATOVANJA LETALIŠČA CERKLJE		V ČASU ZAPRTJA/NEOBRATOVANJA LETALIŠČA CERKLJE		
	sega zračni prostor razreda »G«, od tal do	sega zračni prostor razreda »D«, od-do	sega zračni prostor razreda »G«, od tal do	sega zračni prostor razreda »E« od-do
CTR CERKLJE	Prepoved letenja	0 m AGL – 945 m MSL	762 m AGL	
TMA CERKLJE 1	305 m AGL	305 m AGL – 2286 m MSL	762 m AGL	762 m AGL – 2286 m MSL
TMA CERKLJE 2	762 m AGL	1371 m MSL – 2286 m MSL	762 m AGL	1371 m MSL – 2286 m MSL
TMA CERKLJE 3	762 m AGL	1371 m MSL - 2286 m MSL	762 m AGL	1371 m MSL – 2286 m MSL
TMA CERKLJE 4	762 m AGL	1676 m MSL – 2286 m MSL	762 m AGL	1676 m MSL – 2286 m MSL
TMA CERKLJE 5	762 m AGL	1676 m MSL – 2286 m MSL	762 m AGL	1676 m MSL – 2286 m MSL
TMA CERKLJE 6	762 m AGL	1981 m MSL – 2286 m MSL	762 m AGL	1981 m MSL – 2286 m MSL
TMA CERKLJE 7	762 m AGL	1981 m MSL – 2286 m MSL	762 m AGL	1981 m MSL – 2286 m MSL

Kaj to pomeni za jadralne padalce, ko letališče Cerklje obratuje? Naš prostor za letenje je prostor razreda »G«. V času obratovanja se ne smemo nahajati v CRT Cerklje, lahko pa letimo pod TMA Cerklje 1-7. Severno, vzhodno in del južnega dela TMA Cerklje 1, je letenje v G prostoru omejeno z višino 305 m AGL. Na Zahodni strani se nahajajo TMA Cerklje 2-7, kjer je omejitev letenja v G prostoru do višine 762 m AGL. Med G in D prostorom se nahaja E prostor. Jadralni padalci lahko letimo v G prostoru in pogojno v E prostoru, vsekakor pa je prepovedno leteti v D prostoru.

V območju TMA Cerklje 1-7 se nahaja kar nekaj vzletišč: Lisca, Križe, Straški hrib, Orešje, Švarč, Žusem, ... Letenje na teh območjih je omejeno in se pričakuje od prostih letalcev, da bomo upoštevali omejitve.

Lisca: Lisca leži skoraj na robu TMA Cerklje 1. Tu je omejitev 305 m AGL. V kolikor bi nadaljevali pot proti Bohorju, nas vse skozi spremlja enaka omejitev. Drugačna je situacija, če se odpravimo severno ali zahodno. Tam hitro pademo iz TMA Cerklje 1 in potem lahko letimo 762 m AGL. Na Lisci se leti večino časa na J in JV vetru, zato je smiselna smer za prelete proti severu, zahodu in vzhodu. Drugačna zgodba je na Žusmu, kjer je vzletišče obrnjeno in primerno za letenje na V in SV veter. Potencialni preleti so usmerjeni proti JZ in Z. Tu nas vseskozi spremlja omejitev letenja 305 m AGL. Na poti pa srečamo tudi CTR Cerklje, kjer se sploh ne smemo nahajati.

Podobna situacija je za preletaše, ki vzletajo na priljubljeni Ivanjščici – Ivki. S SV vetrom ponuja dolge prelete do in čez Slovenijo. Večina preletašev vstopi v Slovenijo malenkost severno od Bizeljskega. Tam je omejitev G prostora s 305 m AGL, ampak že po nekaj kilometrih se znajdemo v CTR Cerklje.

Na južni strani TMA Cerklje se nahaja tudi zelo priljubljeno vzletišče Smuk. Najbolj primeren V in JV veter ponese letalce večinoma v smeri SZ. Tu se srečamo z TMA Cerklje 5 in 7, kjer je omejitev v G prostoru 762 m AGL. Nad njem je D prostor, kjer je prepovedano letenje.

Na našo srečo, je obratovanje vojaškega letališča v Cerkljah fiksno urejeno z urnikom. Obratovalni čas je prikazan z UTC (universel temps coordonné) časom. Ker imamo v Sloveniji zimski in poletni čas, je potrebno uradne podatke pravilno interpretirati. Poletni čas CEST je +2h UTC, medtem kot je zimskem času CEST +1h UTC. Primer: v zimskem času bo letališče obratovalo od ponedeljka do srede 07.30-14.00 UTC, kar pomeni 8.30-15.00 CEST. V poletnem času bo letališče obratovalo 6.30-13.00 UTC, kar pomeni 8.30-15.00 CEST.

PON - SRE: 07:30 - 14:00 (06:30-13:00)

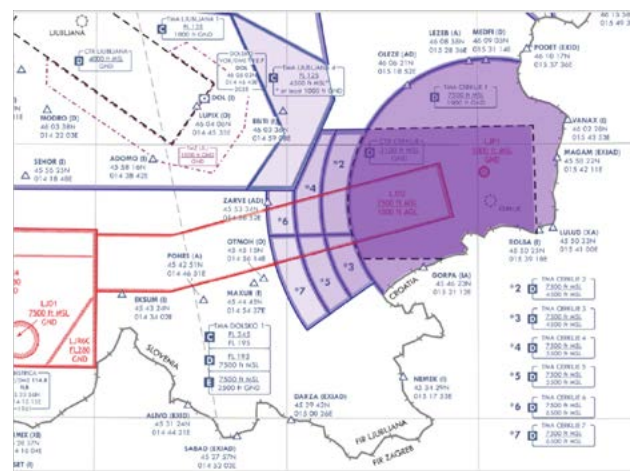
ČET: 14:00 - 21:00 (13:00 - 21:00)

PET: 09:15 - 14:00 (09:15 - 13:00)

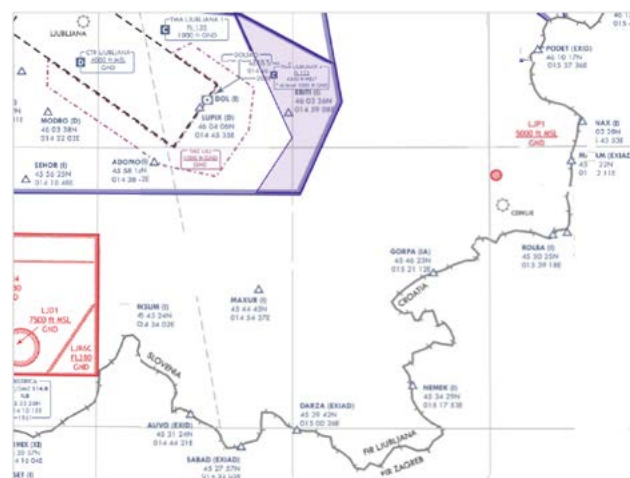
SOB-NED: zaprto

Na našo nesrečo pa je lahko letališče v obratovanju tudi izven uradnih ur. Z izdajo NOTAM-a, se lahko zračni prostor CTR Cerklje aktivira kadarkoli. V tem primeru moramo spremljati objave na spletni strani kontrole zračnega prometa Slovenije: www.sloveniacontrol.si

Vsak pilot prostega letenja mora biti odgovoren in zgled ostalim, s tem ko upošteva pravila in omejitve. Le tako lahko naredimo stabilno letalno družbo. Kot lokalni padalec in opazovalec, vam lahko zagotovim, da omejitve niso nesmiselne. Vsak dan se Pilatusi in helikopterji urijo po celotnem označenem TMA Cerklje. Lahko si predstavljate, kako bi bilo, če bi se srečala jadralni padalec in Pilatus pri 300 km/h s tem, da bi bil jadralni padalec v prepovedanem zračnem prostoru.

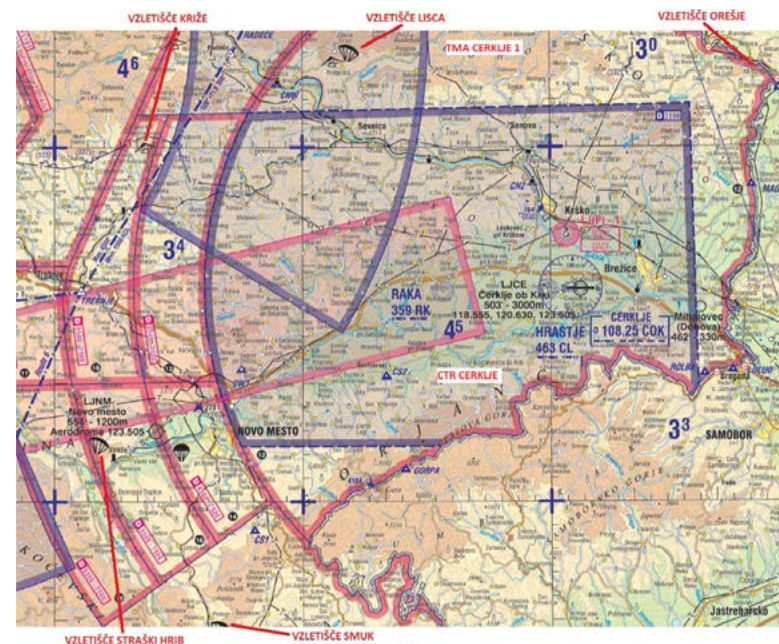
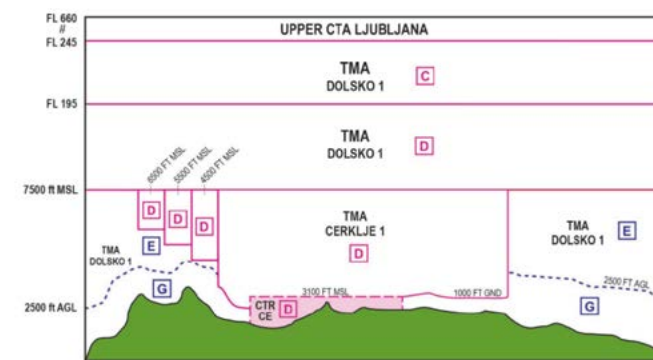


▲ Vizualna predstava zračnih prostorov CTR in TMA 1-7, v času obratovanja letališča



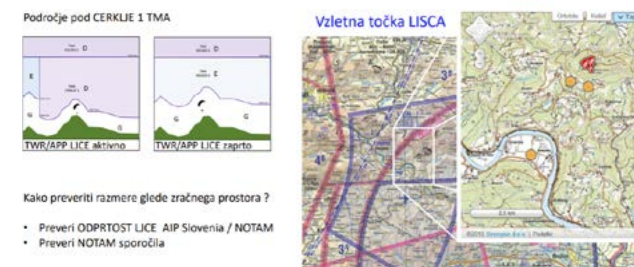
▲ Vizualna predstava zračnih prostorov CTR in TMA 1-7, v času zaprtja letališča

RAZVRSTITEV ZRAČNEGA PROSTORA V FIR LJUBLJANA znotraj obratovalnega časa letališča Cerklje
ATS AIRSPACE CLASSIFICATION WITHIN FIR LJUBLJANA within Cerklje airport operational hours



▲ Prikaz CTR Cerklje v času obratovanja letališča Cerklje ob Krki

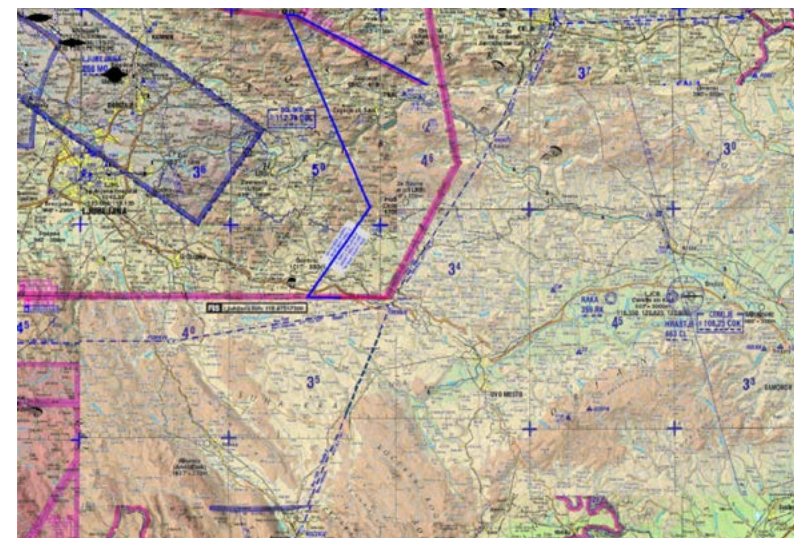
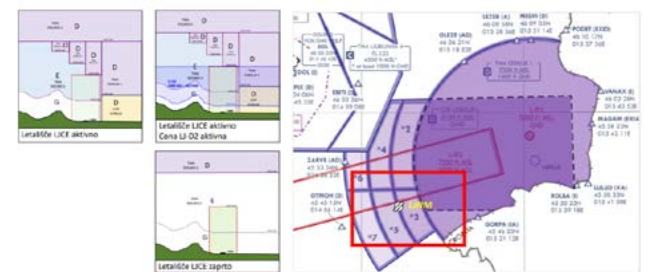
Prosto letenje jadralni padalci/zmajarji



Prosto letenje jadralni padalci/zmajarji



Športno letališče Novo mesto - LJNM



▲ Stanje zr. prostora v času zaprtosti letališča Cerklje (LJCE)

Viri

1. Uradni list - odredba

<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2021-01-1068/odredba-o-dolocitvi-volumnov-zracnega-prostora-ctr-cerklje-tma-cerklje-1-tma-cerklje-2-tma-cerklje-3-tma-cerklje-4-tma-cerklje-5-tma-cerklje-6-tma-cerklje-7-tma-ljubljana-1-in-tma-ljubljana-4>

2. Pravno-informacijski sistem - Odredba

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ODRE2643>

3. Slovenia control

<https://www.sloveniacontrol.si/>

https://www.sloveniacontrol.si/Documents/Prijeti%20dokumenti/Novice/Predstitev%20zra%C4%8Dnega%20prostora%20na%20podro%C4%8Dju%20letali%C5%A1%C4%8Da%20Cerklje%20ob%20Krki%20od%2022APR2021%20Final%20V1_0%20.pdf

Avtorji: Društvo jadralnih padalcev Polet Nova Gorica

NOVA INFORMATIVNA TABLA NA VZLETIŠČU ŠMIHEL - LIJAK

Prva informativna tabla na pristanku pod vzletiščem Lijak je nastala pred devetimi leti. Navdih za tablo so takratni člani društva Polet dobili ob obisku znane padalske destinacije Annecy v Franciji. Žal so se po vsem tem času začeli kazati znaki dotrajanosti in obnova je bila neizogibna.

Od maja letos na pristanku stoji tabla v povsem novi podobi. Kontrast med temno-sivim ozadjem in belimi napisi omogoča, da lahko tabla beremo tudi ob močnem soncu. Za obstojnost pa poskrbi material, ki je odporen na UV žarke.

Seveda ni posodobljen samo izgled, ampak tudi informacije na tabli, ki so zapisane še v angleškem in italijanskem jeziku. Nedvomno nam najprej pade v oči velika slika domačega grebena, ki je razdeljena na polja in opremljena z imeni posameznih predelov pobočja. S tako shemo lahko obiskovalci lažje sporočijo približno lokacijo morebitnega

ponesrečenca, saj reševalna služba uporablja ta isti koordinatni sistem. Prav tako se obiskovalec lahko seznani tudi s postopki v primeru nesreče.

Poleg tega na tabli najdemo fotografijo pristanka Šmihelj, kjer so narisane vse možne variacije šolskega kroga ob različnih smereh vetra in prostor za zbijanje višine. Shemo lahko uporabljajo tudi inštruktorji, da tečajnikom lažje ponazorijo pristajalne manevre. Za tiste, ki pa se na vzletišče radi odpravite peš, je na mapi začrtana tudi pot do vzletišča Lijak.

Poleg tega informativna tabla služi kot opomnik, da tudi v jadralnem padalstvu obstajajo pravila, ki jih je potrebno spoštovati, da zagotovimo svojo varnost in varnost drugih. V ta namen bralec lahko najde ilustracije pravil letenja in shemo slovenskega zračnega prostora. Posebej izpostavljena so pravila letenja na območju Ajdovskega letališča.

V društvu si želimo, da bi nova tabla obstala vsaj toliko (ali več) časa kot njena predhodnica.

Avtor: Luka Murn, predsednik KJP Turbulenca

V TURBULENCI DOGAJA...

»Sej okoliški klubi so super... sam kaj pa, če bi mi ustanovil svojga, ker Preddvora

in okolice še noben ne pokriva pa tko, da se bo skos nekej dogajal in se bodo tanovi piloti mel km za vpisat...«

Tako nekako je potekala debata osmih ustanovnih članov dobrih štiri leta nazaj in nastal je Klub jadralnih padalcev Turbulenca. In danes, nekaj let kasneje smo z 88 člani že tretji največji klub v Sloveniji in

kljub temu je naše vodilo ostalo nespremenjeno - v Turbulenci skrbimo za to, da člani poleg vinjete v klubu najdejo še marsikaj drugega.

Vsako leto poleg najbolj obiskane hodi in leti tekme Zelenega izziva na Potoško goro organiziramo tudi klubski piknik, skupinske izlete po Sloveniji in tujini, hodimo na enodnevne izlete in se udeležujemo dogodkov drugih klubov. V klubu imamo med člani nekaj izkušenih in nekaj nadobudnih novih tekmovalcev v tekmovalnem sektorju, za katere poskrbimo, da dobijo potrebne informacije, usmeritve in podporo. Druženje in rekreacijo najdemo tudi v drugih športih, klub med drugim financira najem igrišča za odbojko na mivki.

Poleg fizično aktivnih dejavnosti v hladnejših mesecih skrbimo tudi za pridobivanje novih znanj prek najrazličnejših izobraževanj o tematikah kot so prva pomoč, meteorologija, varnost, letalne sposobnosti na padalu in potopisna predavanja.

Poleg pestrega dogajanja znotraj kluba pa smo imeli od nekdaj željo postaviti zanesljivo vremensko postajo na Potoški gori. Spodobi se namreč, da se domače vzletišče Potoška gora priključi ostalim okoliškim vzletiščem, do podatkov katerih je že dlje časa mogoče dostopati (Gozd, Kriška gora in Ambrož Zg.). Tako smo letos le prešli od želje k realizaciji. Zaradi omejenosti klubskih sredstev smo se s prošnjo za finančno pomoč obrnili na ZPLS, kjer smo naleteli na pozitiven odziv. Dogovorili smo se, da bo ZPLS delno sofinanciral nakup postaje. Ob koncu meseca junija smo tako na vzletišču Potoška gora uspešno namestili novo vremensko postajo, ki podatke že pošilja na Skytechovo spletno stran in v mobilno aplikacijo. Da pa bo padalska izkušnja na Potoški od sedaj naprej v še večji užitek, smo poleg montaže vremenske postaje na željo članov poskrbeli za novo klopco z naslonom, ki bo služila za počitek po naporni hoji in opazovanje vremenskih razmer pred vzletom.

Še enkrat v imenu vseh članov hvala ZPLS-ju za finančno pomoč pri nakupu postaje.

In kot že rečeno, v Turbulenci dogaja, zato lepo vabljeni tudi vsi nečlani v našo turbulentno družbo v Preddvor in okoliške hribe.



Ker nam v klubu veliko pomenijo dobri odnosi z lokalno skupnostjo, si na zemljevidu prosim pogledajte lokacijo našega pristanka z vetrno vrečo, ki se nahaja ob Preddvorskem jezeru Črnava. Iz zemljevida je razvidno, kje je možen pristanek ter kje v okolici pristanka se lahko gibljemo (in kje ne), da domačinom ne bomo povzročali sivih las. Hvala!





▲ Foto: Jernej Rozenberger

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

Pravila

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

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

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

Sponzorji:

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

Pripravi: Damjan Čretnik

Triple Seven

MATRIX je novo šolsko padalo, ki stavi na svoj širok spekter uporabnosti. Umirjen karakter bo poskrbel za mirne začetke, a vseeno bo zables-tel, ko bo treba zavrteti tudi kakšen močnejši ste-ber. Primerjalno se postavi ob bok zmogljivostim njihovega zadnjega visokega A padala, pa vseeno, z umirjenim karakterjem, ki je dosežen tudi z uporabo zavihkov "winglet-sov". Na voljo za testni let pri sedmicah na 08 200 43 52.



Phi

Phi je novi TENOR 2 in TENOR 2 light certificiral v vseh velikostih. Povratne informacije o Tenor 2 so odlične. Takšne ravni zmogljivosti, dinamičnega opravljanja in varnosti še niso naredili v tem razredu.



SCALA 2 velikosti 18 in 19 ima-ta certifikat EN C! Ugotovili so, da je ta koncept tako varen, da lahko prenese tudi dodat-no težo večih in daljših palic. S temi spremembami SCALA 2 (običajna različica) prekaša SCALA 2 light. To krilo spre-meni letenje v »igro« v razredu EN C! Velikosti 20, 21 in 23 bodo kmalu na voljo za certificiranje.

Tudi VIOLA je dobila naslednji-co – dvojko seveda. Hannes hvali...a bežj no bežj

V prihodnosti načrtujejo izdela-vo novega tandem. Obljubljajo tudi PHI sedeže ter reševalna padala. Več na COUPE ICARE.



Stodeus inštrumenti

Novi BlueBip je bil zasnovan tako, da ustreza potrebam pilotov, ki iščejo variometer, ki ga je mogoče povezati z njihovo najljubšo aplikacijo za letenje na pametnem telefonu (FlyMe), če ne potrebujete zapisovalnik GPS.

Tukaj so glavni poudarki BlueBip:

- Instant Vario z enakimi senzorji kot UltraBip;
- Bluetooth povezljivost (Android in iPhone) za preprosto integracijo z vodilnimi aplikacijami za letenje;
- Napredna konfiguracija prek spletne aplikacije Configurator in intuitivnega vmesnika Vario Tone Editor;
- Vdelano programsko opremo je mogoče poso-



dobiti, da izkoristite najnovejše izboljšave v preteklih letih;

- Izhod za slušalke preko USB-C;
- Na sončno energijo do 100 ur delovanja.



Zoom

Nova blagovna znamka jadrlnih padal lastnika Alexa Höllwartha se bo imenovala ZOOM! Sode-lovali bodo s Hannes Papesch, znanim avstrijskim konstruktorjem (Nova, Advance, Phi). Ekipa te-stnih pilotov je zaposlena s testiranjem in izpo-polnjevanjem njihovega no-vega prototipa EN C dvolinij-ca. Predstavi-tev na COUPE ICARE.



Drifter

Mlada, a vedno bolj uveljavljena Češka znamka jadrlnih padal Drift Paragliders, je z njihovim najnovejšim dvolinijskim padalom C razreda Mer-lin zopet dokazala, da gredo stvari v zelo pravo smer.

Številni piloti, kateri so testirali Merlin-a so potrdili, da je letenje z njim, v razredu no-vih dvolinijcev, najbolj enostavno, ter da nudi odlične performanse. Podobno so že prej dokazali tudi s padalom B+ razreda, Hawk. www.driftgliders.com



Ozone

BUZZ Z7 je padalo spodnjega EN-B razreda. Je zelo popularno in legendarno padalo, ki slovi po svoji



učinkovitosti, hitro-sti in dobrem pla-niranju. Vse glavne vrvce so oplačene, v 4 standardnih bar-vah.



HALO je nov šolski sedež, opremljen z »ne-pozabi-se-zapeti« sistemom. Narejen je iz robustnih materialov. Priporočene velikosti: S od 145 cm do 165 cm, M od 165 cm do 185 cm, L od 185 do 210 cm. Opcija: s protektorjem iz pene ali zračni protektor (teža M 3.08 kg z zračnim protektorjem) . ARC je speedwing, osredotočen na letenje s smučmi, velikosti 12m / 10m / 8m / 6.5m .

Za paramotor trike navdušence prihaja na trg ROADMAX s 32 m2.



BGD

ANDA pomeni »dihati« ali »duh« v islandščini. Je lahko hike&fly padalo, ima manj kot 3 kg v XS in S velikosti. Za razpone tež vse do 130kg.

EPIC FREESTYLE na osnovi EPICA 1, »the Spin Doctor« zelo primeren za učenje upravljanja pa-dala, SIV, freesyle in akro.

LYNX 2 je lahko EN-C padalo, 2.5 linijec, 3.2 kg do 4.3 kg, brez veliko plastike, tako da se spravi na majhno, klasičen BGD sproščen handling, visoka stopnja varnosti.



ADAM 2 je novo šolsko EN-A padalo, 5 velikosti, vzdržljivi in trpežni materiali, zelo visoka varnost...



Advance

Novi BOUNDLESS združuje dobro uveljavljene lastnosti Advance sedežev, ki jih povezuje inovativen način. Tokrat se sedež ne obrne kot je to običajno, ampak se nahrbtnik z zadrgo in oblazinjenjem pospravi v predal na hrbtne strani pasu. Lahko pa ga enostavno zamenjate z drugim nahrbtnikom.

OMEGA ULS je bila razvita za vse tiste izkušene pilote, ki želijo doseči opazne meddržavne lete, zmagovalne stopničke in obvladati nove izzive, kar so tekmovalci na X ALPS tudi dokazali, OMEGA ULS je na voljo v 4 velikostih in navdušuje pilote s preprostim upravljanjem, izjemno zmogljivostjo in zelo nizko težo od 3,05 kg.



Niviuk

Arrow P je lažja različica uspešnega modela zaprtega sedeža ARROW in je že v proizvodnji, prvi kosi pa bodo dobavljivi v velikostih S in M. Njegova bolj ekstremna različica, zasnovana iz-

ključno za X-Alps - Arrow P Race, je na voljo za naročanje in bo zelo kmalu predvidena za proizvodnjo.



Supair

Zabavni LEAF 3 v lažji različici je LEAF 3 Light, ki vam omogoča napredovanje do vrha, bodisi peš ali po zraku, zahvaljujoč varnemu rokovanju in optimizirani teži.



To krilo EN-B je idealna izbira za pilote, ki želijo večjo zmogljivost in hkrati uživati v letenju. Teža: 3,66 kg v velikosti M.



Avtor: Rok Volovlek

XC SAVINJSKA OPEN 2023

D JP Aves je v letu 2022 organiziralo krstno preletaško tekmo. Dobri odzivi tekmovalcev so botrovali odločitvi, da tekmo ponovno izpeljemo v letu 2023. Zaradi večje zanesljivosti izvedbe in, da opravičimo ime tekme, smo zopet vključili štiri vzletišča po celotni dolini. Poleg naših Dobrovelj še Malič, Konjiško goro in Kopitnik. Tako imamo pokrite vse najpogostejše smeri vetrov v teh koncih, vzhodnik, jug-jugovzhod, jugozahod in sever. Tekma je cel teden pred datumom visela v zraku, saj se je napovedoval, za našo dolino neugoden, močan in turbulenten jugozahodni veter. Žal je zato nanoslo, da smo z odločitvijo o izvedbi tekme čakali do zadnjega trenutka. Na koncu nam je, vsem v veselje, v soboto uspelo izpeljati tekmovalno nalogo, v nedeljo pa je bil veter že res premočan.

Zaradi koprene šibki pogoji, z na koncu zmernim jugozahodnikom, so poskrbeli za precej zahtevne pogoje, zato v cilju ni bilo veliko pilotov. Ni pa bilo veselje ob odpeljani prvi tekmovalni nalogi v sezoni nič manjše. Ta jih je odpeljala s Konjiške gore do Velenja, cik-cak na ravnino in nazaj do pristanka v Frankolovem.

Tekme se je udeležilo 42 tekmovalcev iz Slovenije, Avstrije, Hrvaške, Madžarske in Belgije. Tekmovali so vsi najboljši slovenski piloti, ki so zelo visoko na svetovni lestvici, kar je dvignilo nivo tekme na visoko raven.

EN-B

- 1. Jure TISELJ
- 2. Jernej ROZENBERGER
- 3. Berkes IMRE (HUN)

EN-C

- 1. Željko KUMER (CRO)
- 2. Jurij KURNIK
- 3. Ivan BARNJAK (CRO)

EN-D

- 1. Gabriel GANGL (AUT)
- 2. Blaž KERŠNAR
- 3. Sara LOVREC (CRO)

Ženske

- 1. Sara LOVREC (CRO)
- 2. Urša ROJEC SLEJKO
- 3. Veronika ŠTAMPFL

Skupno

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

reševalna padala

Fgplus

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

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

Popravila jadrlnih padal in opreme

M: +386 41 677 595

E: info@kimfly.si

www.kimfly.si

KIMFLY

paragliders

Pripravili: organizatorji
DJP Kovk Ajdovščina

X-SLOVENIA 2023 - NOV TERMIN

Ledeni možje so poskrbeli za to, da je prvotni termin dirke X-Slovenia 2023 odpihnilo in odplaknilo. To pa ne pomeni, da letošnje izvedbe državnega prvenstva v disciplini hodi-leti ne bo. Na sporedu je nov termin dirke. Ta se bo odvijala med 14. in 17. septembrom. Trasa dirke ostaja enaka. Ta bo tekmovalce vodila iz Ajdovščine v Bovec, na Ratitovec, v Kobarid, na Cerje in nazaj v Ajdovščino. Ponovno so odprte prijave preko aplikacije Airtribune, vse informacije pa dobite tudi na Facebook strani tekmovanja: X-Slovenia Hike&Fly Challenge.

Vabljeni in se vidimo na trasi dirke!



Look up! Check your glider!
TOMATOSPORT

Tomat Šport d.o.o., info@tomatosport.si, +386 68 170540

Tehnični pregledi in prodaja opreme
BGD, OZONE, NEO, CHARLY, CHIBA,...

PHOTON

OZONE



nova generacija 2-linije EN C

Size	XS	S	MS	ML	L	XL
No. of Cells	71	71	71	71	71	71
Projected Area (m²)	16.1	17.4	18.9	20.2	21.5	23.1
Flat Area (m²)	19.1	20.7	22.3	23.9	25.5	27.3
Projected Span (m)	8.7	9.0	9.4	9.7	10.1	10.4
Flat Span (m)	11.1	11.6	12.0	12.5	12.9	13.3
Projected Aspect Ratio	4.7	4.7	4.7	4.7	4.7	4.7
Flat Aspect Ratio	6.5	6.5	6.5	6.5	6.5	6.5
Root Chord (m)	2.17	2.25	2.34	2.43	2.5	2.59
Glider Weight (kg)	4.17	4.47	4.64	4.98	5.2	5.41
Certified Weight Range (kg)	60-75	70-85	80-95	90-105	100-115	110-130



Avtor: Stojan Pislak,
Klub zmajarjev Maribor

Rezultati po dnevih:

Dan 1 (102.3 km)

AEROS WINTER RACE 2023

Glede na vremensko situacijo je bilo potrebno leteti zelo preudarno. Ta dan je poseben izziv predstavljala obratna točka Trstelj, katero je uspešno doseglo le sedem pilotov, od teh pa so le trije prispeli do cilja.

Rezultati prvega dne:

Class 1

1. Primož GRIČAR (NEM)
2. Christian CIECH (ITA)
3. Gerd DÖNHUBER (NEM)

Class 5

1. Christopher FRIEDL (AUT)
2. Claudio DEFLORIAN (ITA)
3. Marzio DIGIUSTO (ITA)

Dan 2 (69.9 km)

Zaradi nekoliko slabše vremenske napovedi smo nalogo drugega dne omejili le na področje Ajdovščine. Dejansko vreme je bilo

Po triletnem premoru smo končno znova dobili zeleno luč za organizacijo dirke Aeros Winter Race. Letošnjo izvedbo, na katero se je prijavilo 61 tekmovalcev, ocenjujemo kot uspešno, saj so jo vsi piloti odnesli brez poškodb. Vreme nam je omogočilo tri zaporedne letalne dni, z nalogami dolgimi do 102 km. Letos je bilo tekmovanje prvič odprto tudi za trdokrilce (Class 5), ki so še dodatno popestrili dogajanje v Vipavski dolini.

mnogo boljše od napovedanega, zaradi česar je bilo posledično več pilotov v cilju.

Rezultati drugega dne:

Class 1

1. Marco LAURENZI (ITA)
2. Christian CIECH (ITA)
3. Gerd DÖNHUBER (GER)

Class 5

1. Christopher FRIEDL (AUT)
2. Alfred MAYER (GER)
3. Claudio DEFLORIAN (ITA)

Dan 3 (65 km)

Tretji dan smo zaradi napovedane fronte nalogo postavili nekoliko bolj konzervativno. Prav gotovo si ni nihče predstavljal, da jo bo možno odpeljati brez enega samega zavoja. Ker ta naloga ni zahtevala nobenih tehničnih elementov, je šlo za čisti hitrostni tek na 65 km, v katerem smo lahko jasno opazili razlike v zmogljivosti zmajarjev.

Rezultati tretjega dne:

Class 1

1. Marco LAURENZI (ITA)
2. Primož GRIČAR (GER)
3. Christian CIECH (ITA)

Class 5

1. Andreas SAND (AUT)
2. Jochen ZEYHER (GER)
3. Christopher FRIEDL (AUT)

Poleg tega velja omeniti izjemne povprečne hitrosti, ki so jih tekmovalci dosegali tretji dan. Marco Laurenzi je s svojim zmajem (Aeros Combat GT 13.5 EC 22) letel s povprečno hitrostjo 78,8 km/h, kar je absolutni rekord dirke Aeros Witer Race. Letel je celo hitreje od najhitrejšega med trdokrilci, ki je dosegel povpreč-



no hitrost 75.4 km/h.

Lepo je videti, da proizvajalci jadralnih zmajev nenehno razvijajo boljše in varnejše zmaje. Primož Gričar nam je zaupal, da tretji dan z modelom 2017 nikakor ni mogel dohiteti Marca Laurenzia, ki je letel model 2022. Pri Aero-su še zatrjujejo, da je model 2023 celo nekoliko boljši od predhodnika. Christian Ciech pa nam je spet potrdil, da za skupno zmago ni dovolj le najhitrejši zmaj, ampak tudi znanje pilota.

Končni rezultati:

Skupno Class 1

- 1. Christian CIECH (ITA)
- 2. Primoz GRICAR (GER)
- 3. Gerd DÖNHUBER (GER)

Skupno Class 5

- 1. Christopher FRIEDL (AUT)
- 2. Claudio DEFLORIAN (ITA)
- 3. Marzio DIGIUSTO (ITA)

Podjetje Aeros iz Ukrajine nam je do sedaj vedno pomagalo pri organizaciji in praktičnih nagradah. Zaradi težkih razmer, v katerih so se znašli, smo se letos organizatorji odločili, da mi pomagamo njim in doniramo sredstva od tekmovanja.

Vsem tekmovalcem se zahvaljujemo za udeležbo in upamo, da se naslednje leto ponovno vidimo!



Zahvala s strani podjetja Aeros

Dragi Ivan,

iskreno se ti zahvaljujem za organizacijo tekmovanja Aeros Winter Race. To zgodnje spomladansko tekmovanje je dobra tradicija. Cenimo tvoj čas in trud, da ohranjate tradicijo in vodite prireditelje. Zahvaljujem se vam za organizacijo zbiranja sredstev v podporo našemu podjetju. Zelo smo hvaležni vsakemu pilotu, ki je prispeval za Aeros.

S tem potrjujemo, da smo prejeli vašo velikodušno donacijo v višini 1500 evrov na moj osebni bančni račun. Ta denar bomo porabili za kritje dodatnih stroškov testnih poletov naših zmajev v Nemčiji. Zaradi trenutnih razmer je nebo v Ukrajini zaprto za civilno letalstvo, zato je treba vse zmaje, izdelane v Ukrajini, prepeljati

v Nemčijo, kjer jih naši piloti preizkusijo v letu, preden jih pošljemo strankam. Vaša podpora je za nas zelo pomembna, z vso pomočjo skupnosti pilotov lahko ohranjamo delovanje podjetja. S podporo ukrajinskemu podjetju pomagata Ukrajini in številnim ljudem v naši državi.

Vsi upamo na mir, verjamemo v ukrajinske obožene sile in pričakujemo zmago v tej vojni. Upamo, da bo podjetje Aeros lahko kmalu ponovno sponzoriralo tekmovanje Aeros Winter Race, kot je to počelo že vrsto let prej.

Lep pozdrav,
Aleksander Voronin



Avtor: Jernej Pavlič

DOBRČA OPEN 2023

Na Dobrči je od 21. do 23. aprila potekalo mednarodno tekmovanje v hitrostnih preletih z jadralnimi padali Dobrča Open 2023. Tekmovanja se je udeležilo 70 tekmovalcev iz 5 držav.

V petek je lokalnim organizatorjem spet zagodlo vreme - kot že celih pet let v tem obdobju. Se je pa vse sestavilo v soboto in nedeljo. Izpeljani sta bili dve tekmi.

Sobota je tekmovalcem postregla s čudovitim spomladanskim vremenom z močno termiko, velikimi višinami in čudovitimi razgledi. Leteli so na območju od Valvasorjevega doma in Potoške gore pri Preddvoru. Zaradi odličnih razmer je letenje potekalo zelo hitro in nekega taktiziranja ni bilo. V cilj 73 kilometrov dolge dirke je prispelo 43 tekmovalcev.

V nedeljo je pred vremensko fronto zapihal jugozahodnik. Razmere so bile zaradi povečane oblačnosti in šibke termike otežene. Organizator je 75 kilome-

Tekmovalec nad Zgornjesavsko dolino
Foto: Daniel Krušelj

trov dolgo disciplino pripravil večinoma po grebenu. Po tretjini dirke je selekcijo opravila Dobrča, ki zaradi dolinskega vetra nizkim tekmovalcem ni pustila nadaljevanja proti vzhodu. Ko so jugozahodni vetrovi dosegli nižje plasti doline, so leteči nastopajoči nastali pobočnik izkoristili za hitro napredovanje do Zaplate in nazaj do cilja v Poljčah. Disciplino je odletelo 18 tekmovalcev.

Zasedba je bila mešana, saj so nastopili mnogi, ki posegajo po najvišjih mestih v svetovnem pokalu kot tudi piloti, ki v hitrostnih preletih šele dobivajo prve izkušnje. V Zgornjesavski dolini prizorišča takšne tekme še ni bilo. Razmere za letenje so odlične, kar dobro že več kot 70 let vedo jadralci z letališča v Lescah.



Pristanek v Poljčah, Foto: Bizjak



▲
Pisano nebo nad Dobrčo, Foto: Bizjak

Društvo prostih letalcev Lesce – Bled se je z organizacijo zelo potrudilo, tako da so bili odzivi na dogodek pozitivni. Trasa obeh tekem je bila postavljena tako, da je tudi manj izkušenim omogočala varno letenje.

Se vidimo naslednje leto!

Avtor: Matej Jarm
Foto: Luka Fabčič

NAVITER OPEN 2023

Po odpovedi Adrenalin Cupa zaradi slabega vremena, me je Joštovo obvestilo o dodatnih prostih mestih in posebnem popustu na prijavnino za slovenske pilote za tekmovanje Naviter Open 2023 spodbudilo, da uredim vse potrebno za teden letenja v Tolminu.

Letošnji, sicer sedmi Naviter Open, je potekal med 18. 6. in 23. 6. z bazo v kampu Gabrje in primarnim vzletiščem na vsem znani Kobali.

Naviter Open je namenjen pilotom, ki se s tekmovalnim letenjem še spoznava, jadralna padala morajo tako pripadati kategorijam med EN-A in EN-D. Ker je tekma namenjena »začetnikom« je temu prilagojena tudi težavnost dnevnih nalog, zavoljo učenja je bila vsak večer organizirana tudi analiza odletenega taska, letalnih razmer in zmagovalne taktike s pripadajočo razpravo. Po analizi je sledila še predstavitev tematik, ki so tako ali drugače povezane z jadralnim padalstvom – tu so svoje delo odlično opravili Naviterjevi team piloti.

Rezultati

<https://comps.sffa.org/en/event/dobrca-open-2023>

Overall

1. Jurij VIDIC
2. Rok KAVER
3. Jože MOLEK

EN-B

1. Jernej ARH
2. Jernej ROZENBERGER
3. Jernej PAVLIČ

EN-C

1. Jure TISELJ
2. Rok LONGER
3. Urban JERNEJČIČ

EN-D

1. Mark BEDE-FAZEKAS
2. Josip OSMANN
3. Gaspar BALCZO

Ženske

1. Sara LOVREC
2. Anamarija LOVREC
3. Eva BARHOFF

Vremenska napoved je po slabem vremenu v dnevih pred tekmo končno kazala na daljše obdobje ugodnejših razmer, zato smo vsi komaj čakali na prvo nalogo. Na vzletišču se je nabralo precej slovenskih pilotov, ki smo se čez teden borili z mednarodno konkurenco povečini angleških tekmovalcev.

Ker je bila baza skozi celotno obdobje tekmovanja prenizka za letenje v višjih hribih, smo dnevno leteli taske dolžine med 40 in 70 km cik-cak po dolini Soče med Kobalo in Krasjim vrhom. Tekmovalni dnevi so si sledili en za drugim brez premora, organizacija je bila izvrstna in vse je potekalo gladko. Ker je tekmovanje v prvi vrsti namenjeno nabiranju tekmovalnih izkušenj, je vsak dan cilj doseglo približno 90 od 124 pilotov. Prisotnih je bilo tudi nekaj zelo izkušenih pilotov, ki niso izpustili priložnosti pokazati, da se lahko od njih še veliko naučimo.

Zaradi nizke višine baze na štartnem cilindru smo vsak dan na začetek dirke čakali nekje med 1200 in 1500 metri nad Tolminskim Triglavom. V družbi 123 pilotov je to izgledalo kot mešanica vrtenja v širokem krogu, kjer si konstantno padal iz stebra, ali ozkega vrtenja znotraj velike skupine. Vrtenje v tako veliki skupini relativno neizkušenih pilotov je bilo zelo stresno in je zahtevalo stoddotno pozornost, da ne bi prišlo do zapleta.

Skoraj vsak dan se je izkazalo, da so bili pogoji za letenje boljši od napovedanih. Organizatorju je na koncu uspelo izpeljati pet od predvidenih šestih tekmovalnih dni. Ker je bil scoring brez discardov (FTV), se je izkazalo, da je bil za visoko končno uvrstitev odločilen vetroven tretji task, ko je v cilj uspelo prileteti le 12 od 124 pilotov.



V kategoriji padal do EN-B (Standard) smo imeli na stopničkah dva slovenska predstavnika: 1. mesto je osvojila Veronika Štampfl, 3. mesto pa Jernej Rozenberger. Omeniti velja tudi, da je bilo v prvi deseterici 5 slovenskih pilotov. V kategoriji padal do EN-C (Sports) je 3. mesto osvojil Jernej Fidler, ki je bil tudi v skupni razvrstitvi (overall) najboljši slovenski predstavnik na 5. mestu. Med ženskami je prepričljivo 1. mesto osvojila Veronika Štampfl (24. mesto overall).

Tekmovalne naloge, rezultate in veliko slikovnega materiala si lahko ogledate na naslovu <https://airtribune.com/no2023/blog>.

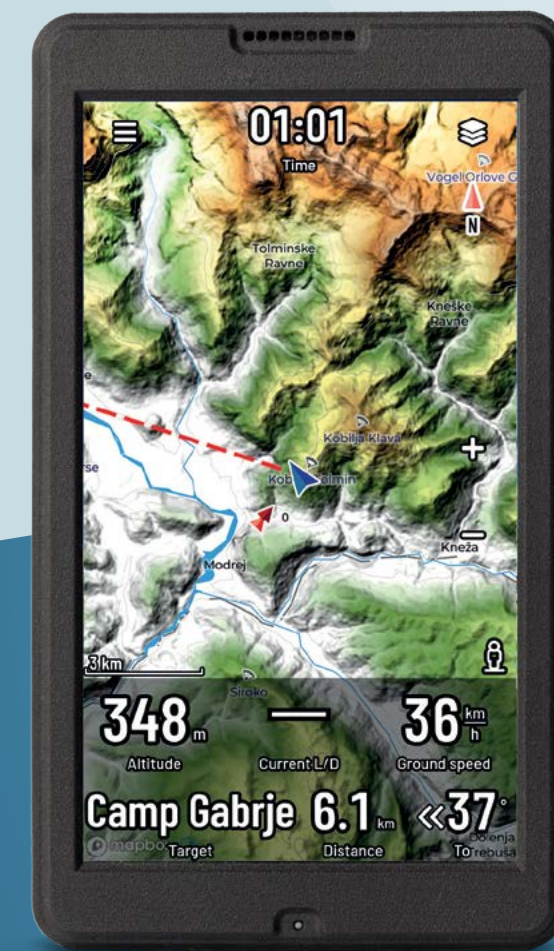


Če povzamem, smo bili zopet priča odlično organiziranemu tekmovanju, ki je v celoti uresničilo svoje poslanstvo - da nabere mo čim več izkušenj v hitrostnih preletih z jadralnim padalom. Podjetje Naviter je kot glavni pokrovitelj tekmovanja na koncu organiziralo žreb za tekmovalce, kjer so bile poleg praktičnih nagrad podeljene tudi tri najnovejše Naviter-jeve vario-navigacijske naprave Oudie (2x Oudie N in 1x Oudie Fanet+).

Na koncu se posebej zahvaljujem podjetju Naviter, ki v sodelovanju z organizatorjem podpira slovenske pilote, ki se želijo preizkusiti v tekmovalnih disciplinah in nam je omogočil poseben popust pri startnini in enoletno SeeYou naročnino!



LOUDIE^N



Nov operacijski sistem
za enostavnejšo uporabo

Nova generacija senzorjev
za natančnejše vhodne podatke

Wifi, Bluetooth in 4G/LTE
za hitro povezljivost

Kontrasten in oster zaslon
tudi v najsvetlejših pogojih

Izjemna baterija
za več kot 15 ur uporabe

Brezplačna enoletna SeeYou naročnina
za načrtovanje in analizo letov

Nisi prepričan?

Preizkusi SeeYou Navigator
na svojem telefonu.



www.naviter.com | support@naviter.com



Pripravil: Srečko Jošt

NATANČNO PRISTAJANJE Z JADRALNIMI PADALI V 2023

- REZULTATI TEKMOVANJ

Svetovni pokal

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

(88 tekmovalcev)

21. Matjaž Sluga

27. Jaka Gorenc

Alanya (Turčija), 27. - 30. 4. 2023

(88 tekmovalcev)

7.- 9. Jaka Gorenc

7.- 9. Matjaž Sluga

69. Matjaž Ferarič

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

(88 tekmovalcev)

23. Jaka Gorenc

43. Matjaž Sluga

Evropski pokal

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

(45 tekmovalcev)

3. Renato Herega

7. Jaka Gorenc

24. Domen Višnar

34. Špela Krnc (6. v Ž kategoriji)

Ostala tekmovanja:

Vlora – Albania open (Albanija), 10. - 14. 5. 2023

(103 tekmovalcev)

5. Matjaž Sluga

43. Anton Svoljšak

Taldykorgan – Kabanbai Bayr Paragliding Cup

(Kazakhstan)

(88 tekmovalcev)

3. Matjaž Sluga

Srbija – liga tekme:

Vršac open, 24. - 26. 3. 2023

(62 tekmovalcev)

4. Matjaž Sluga

17. Anton Svoljšak

Trofej Beograda – S.Mitrovica, 12. 5. - 14. 5.

2023 (40 tekmovalcev)

3. Jaka Gorenc

5. Renato Herega

9. Špela Krnc (1. v Ž kategoriji)

Uvrstitve na svetovni lestvici – natančno pristajanje z jadralnimi padali

(STANJE NA DAN 1. 7. 2023)

Uvrstitve posameznikov

moški

(1837 tekmovalcev)

1. Yamg Chen (Ljudska republika Kitajska)

391,2 točk

2. Feng Li (Ljudska republika Kitajska)

371,4 točk

3. Matjaž Sluga

351, 1 točk

18. Jaka Gorenc

294,0 točk

28. Matjaž Ferarič

276,7 točk

45. Anton Svoljšak

220,3 točk

53. Renato Herega

209,8 točk

ženske

(264 tekmovalk)

18. Špela Krnc

91,1 točk

mladinci (do 26 let)

(247 tekmovalcev)

33. Domen Višnar

89,9 točk

Uvrstitve držav (62 držav)

1. Ljudska republika Kitajska

1321 točk

2. Srbija

1302,6 točk

3. Češka

1150,1 točk

4. Slovenija

1142,1 točk

(Matjaž Sluga, Jaka Gorenc, Matjaž Ferarič, Anton Svoljšak)

5. Republika Koreja

1073,8 točk

6. Kosovo

1028,8 točk

7. Indonezija

1026,9 točk

8. Kazakhstan

981,1 točk

9. Turčija

946,5 točk

10. Savdska Arabija

910,6 točk

Avtor: Jože Markeš

ZELENI IZZIV V BOHINJU

Zadnjo aprilsko soboto se je tekma Zelene-ga izziva prvič odvijala na Vogarju. Čeprav se govori, da ima v Bohinju dež mlade, smo bili tokrat tega neslavnega običaja oproščeni, saj nas je pričakal sončen dan s šibkim vetrom, kar je omogočalo idealne razmere za izvedbo tekmovanja.

Zbralo se je več kot 30 teka in letenja želj-nih tekmovalcev, ki so prvi del poti ob Bohinjskem jezeru opravili v prijateljskem tempu, ob vznožju Vogarja pa se je začelo zares. Boj s strmino je bil srdit, da o mu-havosti našega pristanka raje ne omenjamo. Temu navkljub so bili prav vsi kos izzivu, čeprav je sem ter tja kdo pristal meter ali dva izven dogovorjenega trikotnika.

Na tem mestu še enkrat čestitamo vsem tekmo-valcem in tekmovalkam - med prvimi je največ spretnosti pokazal Vid Bajec, med tekmovalkami pa Leonida Selišek. Posebne čestitke gredo tudi Mihi Arhu, ki je zastopal barve našega kluba in osvojil tretje mesto.

Tekmovanja ne bi bilo mogoče izvesti brez na-potkov AK Kimfly in njegove staroste Sandija, ter požrtvovalnih članov DJP Bohinj, ki so nesebično pomagali pri organizaciji dogodka. Iskrena zahvala tudi Žičnicam Vogel in Turističnemu društvu Bo-hinj, ki so donirali praktične nagrade.

Verjamemo, da se vidimo tudi v prihodnjem letu!

Društvo jadralnih padalcev Bohinj

▼ Foto: Meri Simjanov



Avtor: Ambrož Mikelj

POT NA X-ALPS

Z Lenartom sva se spo-znala leta 2020, ko sva se z Jerryem (Jernej Marčič) peljala na spo-mladanski XC na Am-broža pod Krvavcem. Midva sva se na vzletišče seveda peljala z avtom, ob poti pa sva opazila pa-dalca, ki je hodil, no skoraj na pol tekkel proti vzletišču in se spraše-vala kdo je to. Mislila sva si, da je to verjetno Klemen Bauer, kdo drug bi pa še tako treniral... Na vzle-tišču sva bila že pripravljena za v zrak, ko se je prikazal prej videni padalec in mu zavpijem: »Kje si Bauer, power?!« Oglasi se in pove, da ni Klemen ampak Lenart Ob-lak! Po super letenju se ponovno srečamo na pristanku in pademo v debato o letenju, nakar se zme-nimo, da se slišimo za naslednje letalne podvige in tako se je začela naša skupna zgodba.

Skupaj smo leteli XC, poleti treni-rali akrobacije v Bohinju, Lenart je naredil izpit za tandem in se nam pridružil v Kumulus paragliding ekipi.

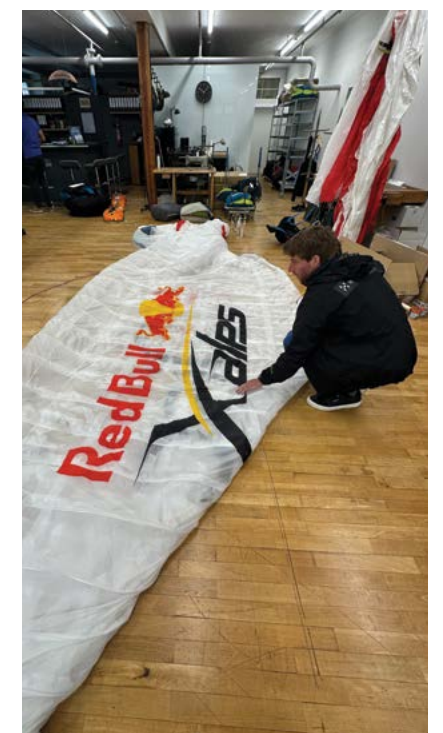
Lenart prihaja iz Polanske doline in je v športu že od malih nog. Za-čel je s hribolazenjem, potem res-no začel trenirati biatlon in dose-gel vrhunec kariere na Olimpijskih igrah leta 2018 v Pyeongchangu. Tudi poklicno se je usmeril v tre-nerstvo biatlona, tako da znanja in izkušenj mu ne manjka. Poleg tega je aktiven tudi v gorskem teku, kolesarjenju, turnem smučanju, leta 2017 pa se je spoznal tudi z ja-dralnim padalstvom.

Po treh letih je Lenart pokazal velik napredek v jadralnem padalstvu, tudi motivacija in apetiti so bili vedno večji. Ni se zadovoljil samo z navadnim letenjem, ampak si je želel raziskovati in napredovati tudi na tem področju, zato smo ga dostikrat pohecali: »Ej Lenart, kdaj gremo na X-Alps?« Tako so minevala leta in lansko leto ga je še Dule pohecal glede odprtih prijav za X-Alps 2023 in Lenart se je res prijavil! Nestrpno smo pričakovali razglasitev oktobra in ravno, ko sva se z Jerryem potepala v Indiji, sva ujela signal ter izvedela, da je po zelo dolgem času mesto tekmovalca dobila Slovenija, ki ga bo zapolnil Lenart Oblak! Juhuuuuu smo vriskali in se veselili novih izzivov!

Ko je Lenart zaključil svojo profesionalno pot v biatlonu, je nadalje-val kot trener članske in sedaj mladinske ekipe, zato je bil čez zimo zaseden, vendar je vseeno kot vedno pridno treniral. Po zaključeni zimski sezoni se je začela priprava na X-Alps, potrebno je bilo poiskati sponzorje, urediti opremo in vse ostale stvari. S pomočjo Jošta Nap-reta je Lenart stopil v kontakt z različnimi padalskimi proizvajalci in od vseh mu je šlo najbolj na roko podjetje Skywalk, ki ga je sprejelo in mu ponudilo odličen dogovor za opremo. Vreme nam ni bilo najbolj naklonjeno, zato ni bilo dosti možnosti za letenje in testiranje nove opreme, smo pa veliko časa namenili pisanju elektronskih sporočil, prošnjam za sponzorstvo in mnogo drugih stvari, ki se tičejo doku-mentacije in pravil. Naviter nas je založil z zadnjimi verzijami Oudijev, znanje direktorja Andreja Kolarja, ki je zelo uspešen jadrilčar, pa je pripomoglo k razumevanju razsežnosti naših Alp in vremenskih po-sebnosti na različnih delih poti.

Med prošnjami in pisanjem ele-ktronskih sporočil je prišlo tudi dobro vreme. Lenart in Alen Ci-zej sta ga izkoristila in sta skočila v Kitzbühel in Merano, kjer sta preverila poti na vzletišče in le-tenje v okolici. Dnevi in tedni so hitro minevali. Začetek tekme se je neizprosno približeval, stvari za urediti pa je bilo še vedno kar precej. Medijska izpostavljenost Red Bulla je kar velika, zato je bilo potrebno urediti sponzorske nalepke na padalih. Pri Paraclini-cu v Innsbrucku so poskrbeli za profesionalno lepljenje, vmes pa sva z Lenartom skočila na hrib ter odletela do pete obratne toč-

Paraclinic nalepke ►



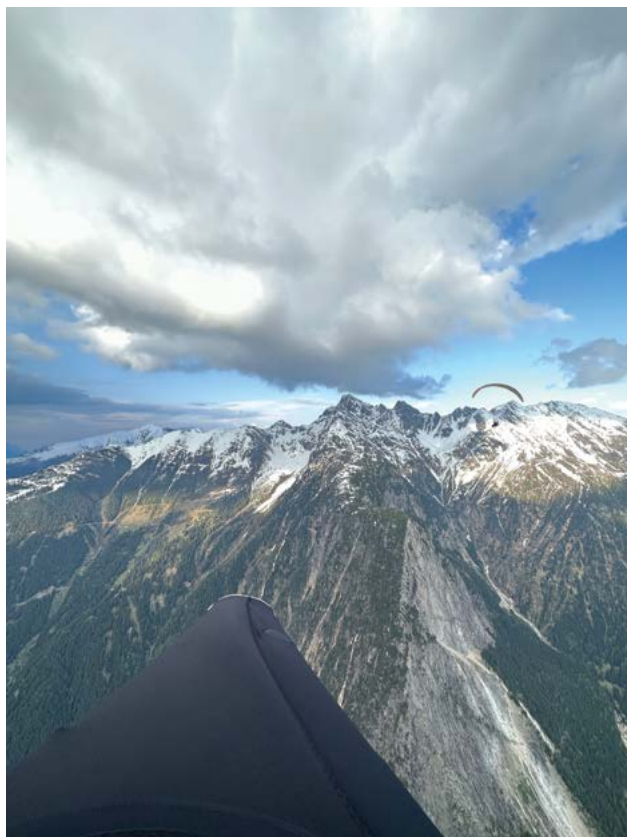
ke Piz Buin v Švici. Kljub odličnemu vremenu se je čez dan začelo pokrivati. Slalomirala sva med dežjem, pokritostjo in dolinskimi vetrovi. Uspelo nama je prileteti skoraj nazaj do Innsbrucka.

Naslednji dan je zaradi dežja plan letenja padel v vodo. Odpeljala sva se v Skywalk, kjer sva prevzela še manjkajoče dele opreme in se vrnila nazaj domov. Število sponzorjev je pridno naraščalo in stvari so se počasi sestavljale.

V zadnjem tednu maja sva se še enkrat odpravila v Avstrijo na drugo obratno točko Wagrain. Raziskala sva poti na izhodišče proti tretji obratni točki. Kljub dobri napovedi sva se na startu prepirala s preveliko pokritostjo. Vseeno sva vzletela in se en čas hčala z močnim SV vetrom ter na koncu klonila premoč ter pristala nazaj v

►
Priprave
Wagrain

▼
Priprave
let proti
Piz Buinu



►
Priprave
Innsbruck



Wagrain. Ker se je čez dan zjasnilo, sva skočila na gondolo in šla na vrh smučišča nad Wagrainom ter se podala v smeri proti tretji obratni točki. Kljub borbi z močnim SV vetrom sva naredila lep krog v smeri točke in nazaj v Wagrain.



▲
Priprave
Wagrain
pristanek

◀
Priprave štart
Hochgrundeck

Ostal nama je še en dan. Prestavila sva se v Marquartstein, kjer je tretja obratna točka in Skywalk-ova glavna pisarna. Napovedan je bil dober dan, zato sva si zastavila konkreten prelet proti četrti obratni točki Lermoos in nazaj. Na poti na vzletišče sva spoznala še dva tekmovalca, ki bosta na X-Alpsu, Richarda iz Avstralije in Emoto Yuji iz Japonske. Kljub pogovoru in slikanju se nama je mudilo v zrak, saj sva hotela izkoristiti dan. V zraku je bila dvojna inverzija in močan veter iz Nemčije. Porabila sva kar veliko časa, da sva se pobrala in nadaljevala let po zastavljeni trasi. Baze so se lepo razvile in kljub močnejšemu vetru sva lepo napredovala po meji med Avstrijo in Nemčijo. Po preskoku v večje hribe sva v daljavi zagledala ogromne nevihtne oblake in se po postaji zmenila, da je nesmiselno nadaljevati, saj naju je čakala senca in dež. Obrnila sva in se s pomočjo vetra pobrala ter nadaljevala nazaj proti avtu. Ko sva letela mimo znane vzletišča v Kossenu, se mi je na ekranu Oudija zrisalo toliko padalcev, da je zgledalo kot mravljišče mravelj.

Kljub temu, da nama je uspelo pogledati in poskusiti samo eno tretjino zastavljene trase, sva bila zadovoljna, ker sva preletela ključne točke, ki bodo na trasi X-Alpsa. Na poti domov sva še predebatirala preostanek trase in tako je ostal še slab teden do odhoda.



▲ Priprave Kossen

Avtorica: Tadeja Mikelj

RED BULL X-ALPS SKOZI SUPPORTER- SKE OČI

Kljub temu, da nisem dolgo časa v padalski sceni, sem se razveselila povabila na X-Alps kot del ekipe Lenarta Oblaka. Nekaj podobnih izkušenj imam od prej iz večdnevniških gorskokolesarskih maratonov, vendar je bila ta izkušnja nekaj čisto novega in norega, predvsem pa smo se zelo veliko naučili; o konceptu same dirke, taktiki, spoznavanju terena, sprejemanju odločitev, reševanju situacij, posledicah delanja napak... Predvsem o tem smo se veliko naučili, saj so nas napake drago stale in priznam, da mi trenutno

ni lahko pisati o tem, vendar so to dejstva in tudi o tem moramo govoriti.

V začetku junija smo se vse ekipe zbrale v campu Schwarzsee blizu Kitzbuehla, kjer smo se spoznavali in urejali vse potrebno za dirko. Napetost in pričakovanja so iz dneva v dan naraščala, Lenart je bil dobro pripravljen in veselil se je prologa, vendar nas je že tam presenetil »domino effect« vseh možnih napak. Res je, da smo bili tam prvič, totalno neizkušeni kar se tiče tekm, poznavanja terena in na splošno vseh možnih pravil glede tekmovanja, a kljub temu nas je presenetil razplet. A vendar smo ostali motivirani in smo se veselili začetka dirke. Ob tej priliki bi se rada zahvalila vsem slovenskim navijačem od doma, še posebej pa tistim, ki so se nam tam pridružili in skrbeli za vzdušje in podporo.

Foto: Matjaž Klemenčič,
Rio de Janeiro





◀ Štart na prologu v Kirchbergu

Pristanek na prologu. Sledi še tek z namolzenim padalom do cilja ▼



gledali njegov 'track', ga z daljnogledom iskali po zraku, mu sledili z avtodomom in avtom ter izbirali čimbolj optimalne ceste, da smo mu bili čim bližje. Opazovali smo ostale, gledali veter in ga usmerjali. Veliko akcije, v glavnem. Dobro se je boril in prav stresno ga je bilo opazovati na preskokih, ko se je trudil nabrati višino, v dolini pa je na polno pihal dolinc. Na srečo se je vse dobro izteklo in uspelo mu je prileteti do tretje obratne točke v Chiemgau. Vzdušje je bilo super, Lenart se je dobro počutil in je na hitro

Vidim ga! Visoko je! Ok super, upajmo da mu uspe preleteti čez... ▼



Intervju z Gavinom McClurgom ▲

► Lenart s slovenskimi navijači pred štartom dirke



▲ Obratna točka Chiemgau, super vzdušje po dobrem letenju

Prvi dan dirke se je začel z vzponom na Hahnenkamm, potem pa v smeri druge obratne točke v Wagrainu. Tokrat je šlo vse po planu. Lenart je dobro letel in se boril, mi pa smo ga spremljali z avtodomom in avtom. Gledali smo 'track' in se vmes ustavljali, da smo mu bili čim bližje. Precej samozavestno smo se že usmerili proti prvi obratni točki, ko nas preseneti z informacijo, da bo pristal in da je na neugodnem terenu. Hitro polkrožno obrnemo in iščemo njegovo lokacijo. Najdemo ga na precej strmih travnikih. Ves raztresen nam pove, da ga je ujela rahla ploha in da padalo ni več letelo, zaradi česar je precej neugodno pristajal, ampak da je vse ok. Sledil je tek po dolini in vzpon do Wagrainu, kjer smo prenočili.

Naslednji dan je bil zelo razburljiv. Najprej smo morali odslužiti kazen s prologa, kar je pomenilo da smo štartali 2 uri kasneje kot ostali. Dan se je začel z Lenartovim vzponom na Hochgrunddeck, kjer je počakal termiko, potem pa odletel proti Nemčiji. Kako je bilo leteti, vam bo več povedal Lenart, z naše perspektive pa je izgledalo tako, da smo

zmazal dva sendviča, potem pa naprej na hrib. Od tam je odletel proti četrti obratni točki. Po nekaj urah borbe, ga je močan veter vendarle ustavil in bil je prisiljen pristati in sicer 15 km/h v 'rikverc'. Vmes smo imeli težave, ker smo se vozili po območjih brez signala, a nekako smo ga vedno uspeli ujeti in mu slediti. Ko je 'scuril', nam je poslal lokacijo in po hitrem postopku smo prišli do njega, spakirali opremo v nahrbtnik, zmazal je sendvič z Nutello, potem pa tek naprej po dolini in nato še vzpon do parkirišča pod smučiščem Sudelfeld, kjer smo prespali. Ko je Lenart po tleh nabiral kilometre, sva vmes z Zalo v 'kafičih' polnile zaloge pitne vode in elektrike ter mimogrede v potokih prali posodo in se na hitro umili. Dogodivščin vsekakor ni manjkalo.

Naslednji dan je šel na vzletišče na vrh smučišča, kjer sta bila tudi Coconea in Španec. Ker se je dan zelo počasi prebujal, se je Coconea odločil 'odglajdati' v dolino in potem na nov hrib, Lenart in Španec pa sta počakala, da so se začele delati bazice, potem pa sta odletela proti Lermoosu. Tudi tokrat je bilo napeto, ko sta se nizko vozila nad 'no landing zone', mi pa smo v dolini škripali z zobmi, če jima bo uspelo ali ne. Z mirnostjo in potrpežljivostjo sta se vendarle vztrajno premikala naprej. Pokrajina je bila fantastična, polna lepih gozdov, cvetličnih travnikov in jezer, zato tudi toliko omejitev glede zračnega prostora.

Po dolgi borbi sta priletela do četrte obratne točke. Po kratki malici sta se povzpela na smučišče in ker je bilo po dolini precej vetra, sta odletela kar nizko, se pobrala na dinamiki in se odpeljala proti naslednji obratni točki. Mi smo med tem v dolini gledali ali se bosta uspela pobrati ali ne, kar je bilo še kar stresno. Nekaj časa sta se vozila skupaj, potem pa vsak po svoji liniji, nakar je Lenart 'scuril', Španec pa vrtel na 3000 m. To so bili še kar naporni momenti, ko se je znašel na tleh in bi se najraje razpočil od jeze, a treba se je bilo premikati naprej. Sendvič z Nutello in bodrilne besede in že je preobut v te-

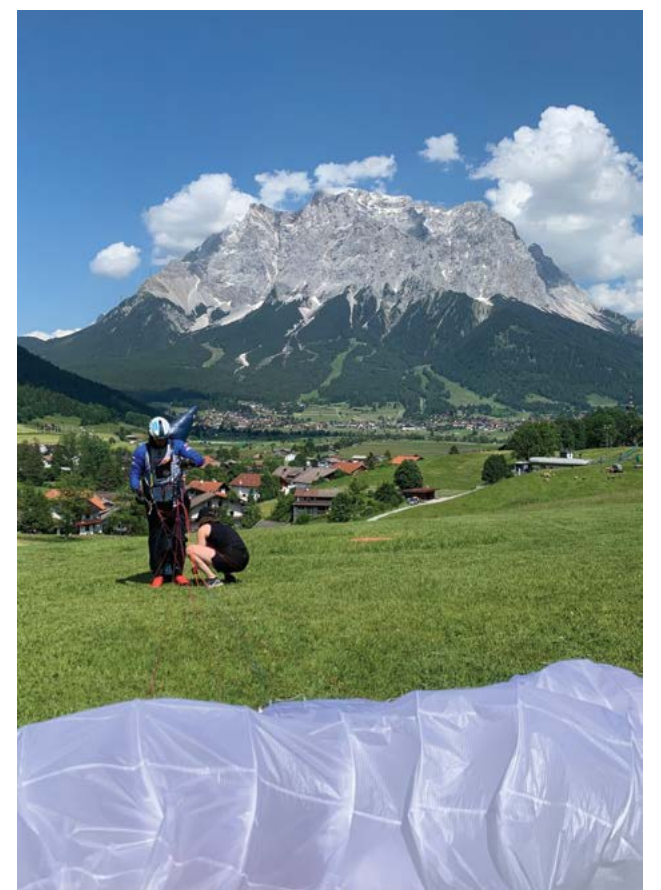
► Pristanek v Lermoosu na 4.obratni točki



◀ Pakiranje padala, mazanje sendvičev z Nutello, preobujanje v tekaške superge in pot pod noge

▲ Krasna pokrajina in stresen dan zaradi vseh omejitev (tu je bila na vsakih 500 m tabla za območje zaščitene ptice)

▼ Po pristanku kratka pavza za malico in sestavljanje plana za naprej



kaške superge. Vzel je pot pod noge in odtekel do izhodišča za naslednji dan. Vmes je Španec 'scuril' v hribih in čakalo ga je vsaj 1500 višinskih metrov pešačenja v dolino, tako da smo bili spet na istem.

Naslednji dan je Lenart odletel nad smučiščem Venet in je letel po južnem grebenu, Španec pa po severnem. Kmalu sta prišla do Švice. Obrnila sta peto obratno točko Piz Buin. Mi smo vmes imeli težave, ker kar nekaj časa nismo našli bencinske črpalke, ki bi imela švicarske sim kartice. Škoda, da tega nismo že prej uredili, bi imeli precej manj težav, tako sva bili pa z Zalo brez signala in Lenartovega 'tracka'. Ko sva se vmes priklopili na Wi-Fi in pogledali kje je Lenart, naju je skoraj kap in ni nam bilo jasno, zakaj je šel toliko na jug. Tu se je prava kalvarija začela. Znašli smo se na južni strani Piz Buina, kjer je bilo precej vetra, doline so bile ozke in dolge, hkrati pa smo bili z več strani ogroženi s prepovedanimi zračnimi prostori. Vozili smo se čez prelaz, kjer je bil še sneg in zamrznjena jezera, Lenart pa se je v močnem vetru počasi premikal naprej, se nizko pobiral in na sploh je bilo zelo stresno, ker je bil nekako ujet na sedlu, zaradi močnega vetra pa se ni mogel prebiti naprej. Ko se je že več kot eno uro trudil in ostajal na istem mestu, se je odločil pristati malo pod sedlom. Kljub močnemu vetru in neugodnim razmeram za pristanek, je uspešno pristal in smo si kar oddahnili. Tokrat smo si privoščili malo daljšo pavzo, ker je bil Lenart prezebel in psihološko izmozgan.

Ker smo imeli še kar nekaj ur, smo se odločili, da bo odletel na hribu nad sedlom in se po grebenu odpeljal do Davosa. Žal ta plan ni uspel, saj je ob prihodu na

Utrujen, sestradan in premražen po napornem letenju južno od Piz Buina ▼



Švicarska panorama ▲

Zimske razmere v Švici na prelazu Fluelapass ►

Pristanek v močnem vetru na sedlu Fluelapass ▼

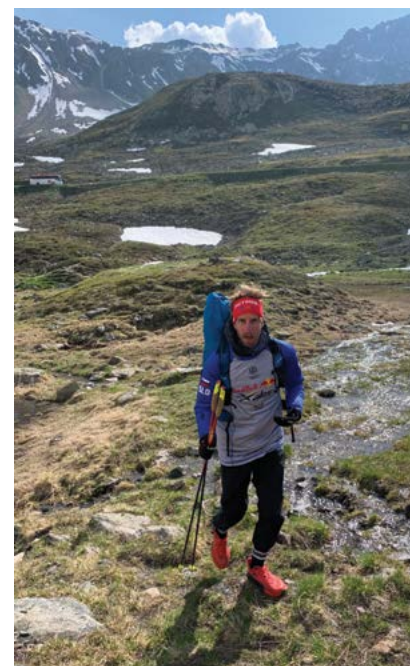


Iskanje primerne štarta, vendar zaradi premočnega vetra neuspešno. Sledil je tek do Davosa ►

greben pihal tako brutalen veter, da ni imelo smisla niti odpirati padala. Nekaj časa smo še čakali in opazovali, a upanje je počasi umiralo in ostala je edina opcija – samo še po tleh do Davosa, kjer smo prespali ob jezeru. Mimo-grede, ful je bilo lepo. Na splošno je Švica res lepa; visoki travnati hribi, za njimi beli velikani, na vsakem ovinku pa slap ali jezero.

Naslednji dan je vzletel na hribu Gotschnagrat in se usmeril proti šesti obratni točki. Lepo je napredoval in kljub težavam z orientacijo in vetrom je uspel premagovati ovire. Vmes je dvakrat 'top landal', enkrat zaradi vetra, drugič zaradi dežja. Mi smo imeli kar veliko vožnje, ker ko je Lenart skakal z grebena na greben, smo se mi vozili čez prelaze in doline, da smo mu uspeli slediti. Tu smo se naučili, da naslednjič ne bomo taki dinozavri, ki komunicirajo preko postajice, ampak bomo imeli brezžične vibracijske slušalke, tako kot ostali tekmovalci.

Naš cilj je bil odleteti čim bližje do Fiescha, a so se plani kar hitro zrušili, saj je moral Lenart precej časa čakati na hribu, da je bila ploha mimo, ko pa je odletel, se je kmalu zaletel v veter in 'scuril'. Vmes smo izvedeli še, da smo prejšnji dan nad sedlom kršili zračni prostor in smo dobili kaznen 12 ur mirovanja. To je bil kar velik udarec. Odnosi znotraj ekipe so bili vedno slabši, kar je še poslabšalo situacijo. Tudi glede sestave ekipe smo se veliko naučili in sicer, da je na taki tekmi kot je X-Alps potrebno sodelovanje vseh v skupini in če ni medsebojnega spoštovanja, iskrenosti in komunikacije, je nemogoče ohranjati vzdušje in kvalitetno delo. Še posebej v večji skupini (nas je bilo 5) ni prostora in časa



Spremljanje tracka na takšnih in drugačnih placih ◀

Panoramski maraton po 12 urnem penalty-ju ▼



za osebne frustracije in obrambne mehanizme, ki hromijo celotno skupino. Žal smo morali tudi to dati čez, da bo naslednjič bolje.

Dejstvo je, da je za tako vrsto tekme potreben mlad team, ki je sposoben 'multitaskanja', ki obvlada aplikacije in različne instrumente, ki je sposoben obvladovanja stresnih situacij in ki zna poskrbeti zase in za ljudi okoli sebe.

Naslednji dan smo lahko štartali šele ob 16.30, tako da smo imeli dovolj časa za pregledovanje opreme, masažo, palačinke in druge stvari. Zaradi pozne ure ni bilo kaj dosti možnosti za letenje, saj smo se nahajali pod prelazom. Lenart se je pripravil za tek in v 4h 40 min odtekel 42km, s tem da je šel čez dva prelaza in s tem naredil še 1800 višinskih metrov.

42km, 4h40min in 1800 višinskih metrov. Jezero na prelazu Oberalpass ▼



Spali smo kar visoko na prelazu Furkapass, ponoči je bilo okoli 5°C, tako da smo se kar gužvali v avtomodu. Zjutraj je Lenart naredil krajši vzpon in 'odglajdal' v dolino, potem pa odtekel do Fiescha in se podpisal na 6. obratni točki. Tam se je že čutilo splošno navdušenje Švicarjev nad tekmo in tekmovalci. Sledil je vzpon na smučišče kjer je štartal, se pobral in odletel verjetno najlepši let do sedaj. Takih razgledov kot je imel Lenart, ko je letel nad Alteschom, največjim ledenikom v Evropi in gledal slavne širitisočake kot so Eiger, Jungfrau in Monch, mi nismo imeli, saj smo se z avtovlakom peljali skozi tunel na drugo stran hribov proti naslednji obratni točki v Frutigenu. Vmes je Lenart 'top landal' na Loetschenpassu v pol metra snega in gazil do koč. No, to zgodbo naj vam kar sam pove, mislim da si jo bo za vedno zapomnil.

Ta čas smo ga mi čakali na kopališču na sedmi obratni točki v Frutigenu. Vzdušje je bilo dobro in ko je Lenart pristal, so se otroci slikali z njim in želeli podpise. Čutilo se, da je to območje Maurerja in je na splošno folk navdušen nad padalstvom in res spremljajo tekmovanje. Pred tem smo opazovali Avstralca, kako se je povzpел na hrib, nizko štartal in se po dinamiki pobral in odletel na hrib Niesen, kjer je bila naslednja obratna točka. Lenart je imel dve opciji – da tvega in poskusi tako kot Richie, ali da gre peš 1600 višinskih metrov do Niesna. Odločil se je za prvo, a ker smo bili prepozni, je ta čas veter ugasnil in je 'scuril' nazaj v Frutigen. Preostal nam je premik do vznožja Niesna kjer smo prespali, plan pa je bil naslednji dan peš gor in odleteti proti Chamonixu.

Vse je šlo po planu, Lenart se je podpisal na 8. obratni točki, potem pa je dobil klic, da je prejšnji dan spet kršil zračni prostor in da se je komisija odločila, da bo zaradi kršitve diskvalificiran. To je bil hud udarec, saj se je kar naenkrat vse porušilo. Hudo nam je bilo predvsem zato, ker je do takih napak prišlo zaradi malomarnosti in nenatančnosti. Težko je bilo sprejeti, da je sedaj vsega konec, kljub temu da je Lenart motiviran in se fizično dobro počuti. Zadnjih 6 mesecev je veliko časa in energije namenil pripravam na dirko in se zavedamo, da je sposoben več, kot je uspel pokazati.

Bil je težek dan, sploh ker smo se še isti dan vrnili v Zell am See, kjer so bili vsi ostali tekmovalci, vsi zadovoljni ker jim je uspelo priti do cilja. Ampak šli smo tudi čez to in se naučili da je to del tekme. Naslednji dan smo se pogovarjali še z ostalimi tekmovalci in nabirali nasvete in izkušnje, da bomo naslednjič boljši. Kljub težkim občutjem in grenkim zaključkom vemo, da bomo s časoma predelali celotno zgodbo in uspeli videti kaj vse smo se naučili, predvsem pa kje je še ogromno prostora za izboljšave.

Pristanek v Frutigenu na 7.obratni točki ►



Pomiril nas je tudi komentar organizatorja, ko je rekel, da v Lenartu vidijo potencial in si želijo, da se v prihodnje še udeleži X-Alpsa. Kljub vsemu Lenart ostaja motiviran in se veseli treniranja, učenja in napredovanja, da bo na naslednji ediciji lahko pokazal več, predvsem pa na vse skupaj gledamo kot na eno veliko šolo za učenje.



▲ Vzletišče Gotschnagrat nad Davosom

Avtor: Lenart Oblak

RED BULL X-ALPS 2023

Kje začeti? Če bi hotel povzeti vse kar se je dogajalo okrog projekta Red bull X-Alps 2023, bi lahko napisal knjigo, ker pa sem omejen na članek, bom poskušal nekako v strnjeni obliki povzeti zgolj dogajanje na tekmi skozi moje oči in zelo na kratko povzeti kako se je vse skupaj začelo.

Red bull X-Alps je tekmovalstvo, ki sem nekako bežno spremljal zadnjo edicijo 2021. Sicer sem za to tekmovalstvo vedel že prej, ko sem bil še na čistem začetku jadralnega letenja. Takrat mi je bilo takšno tekmovalstvo nekaj neverjetnega in niti pomislil nisem, da bom tudi sam nekoč del tega. Po končani profesionalni karieri v biatlonu sem še vedno vsak dan treniral, teklen na smučeh, hodil v hribe in letel (med treningi), bil v fitnesu in na kolesu in ko so me kolegi iz reprezentance spraševali, zakaj mi je tega treba, sem jim bolj v šali kot zares vedno odgovoril, da se bliža X-Alps. Potem pa mi je Misty Dule lani v začetku septembra poslal sporočilo, naj se prijavim in po nekaj dneh premisleka sem izpolnil prijavo. Moram priznat, da nerad preveč govorim o sebi, tako da mi je bila sama prijava kar precej nadležna. Izpolnil sem jo zelo na kratko in jedrnat in ko je moja punca to videla, se je zgražala in jo kar precej dopolnila.

Da skrajšam... ko sem bil izbran, nisem bil preveč evforičen. Zavedal sem se, da bo potrebnega veliko dela, če želim izpeljati projekt tako, da bom na koncu lahko zadovoljen. Ob tem pa moram priznat, da se nisem zavedal, da bo tako zahtevno. Iskanje in dogovarjanje s sponzorji, opremljevalci, vse obveznosti do organizatorja Red Bulla – to so stvari, za katere bi potreboval človeka, ki bi vse to urejal in bi to pomenilo »full time job«. Če ne bi imel tukaj ogromno pomoči, v prvi vrsti s strani moje punce Zale, ne vem kako bi bilo. Vsak dan je bilo potrebno urediti za dobro stran opomnikov v prenosniku in lahko si samo predstavljate, kako je vsak dan početi vse to – ob službi, fizični pripravi in letenju. Skratka, ko sem bil izbran, sem bil obenem tudi pred tekmovalno zimsko sezono v biatlonu, ko imam v službi najbolj noro in sicer od sredine oktobra do aprila. Tako za kaj drugega kot fizično pripravo, nisem imel časa. Seveda sem vmes postoril še ogromno postranskih stvari. Bil sem tudi v podjetju Skywalk, kjer smo imeli predstavitev opreme za tekmo in smo o njej diskutirali. Letel sem kolikor je bila prilika, sigurno pa ne toliko, kot bi si želel. Skratka, kar naenkrat je

bil tu april in samo še dva meseca do začetka tekme v Kitzbuhelu in moram povedati, da me je na tej točki kar precej stisnilo, ko sem videl, koliko stvari je potrebno še uredit in zorganizirat.

Stvari so se nekako uredile. Do odhoda se je vse sestavilo in 4. junija smo prispeli v Kitzbuhel. Najprej sem v 'competition office-u' potrdil prihod, prevzel vse sledilne naprave in sponzorska oblačila organizatorja, katera smo morali imeti oblečena na vseh fotografiranjih. Ko sem že mislil, da je to to za prvi dan, sta se ob meni že znašla oziroma se mi predstavila dva fotografa. En je hotel, da se kar takoj slikam za njihovo stran, drugi pa da bi šli posnet in poslikat kadre na teren (Hahnenkamm). Za prvo mi ni bil problem, za fotografiranje na terenu sem bil pa precej skeptičen, saj so bile vse naokoli plohe in bolj kot sem fotografu razlagal radarsko sliko, bolj se mi je zdel zainteresiran za 'photoshooting'. K »sreči« smo med vožnjo na Hahnenkamm povozili nekaj, kar je predrlo gumo na avtomobilu, tako da smo vse skupaj prestavili na naslednji dan zjutraj.

Tako so bile vsak dan določene obveznosti, poleg fotografiranja še zdravniški pregled, pregled opreme, 'briefing-i', dva dni pred prologom sem šel pa še 'natrimat' padalo v Skywalk.

'Briefingi' so bili kar precej kaotični, toliko enih pravil, omejitev, da tudi organizatorji na nekatera vprašanja nas tekmovalcev niso imeli odgovora. Največ vprašanj je bilo okrog zračnih prostorov in pa poti iz Kirchberga na Hahnenkamm za prolog. Nekaj odgovorov smo dobili, na kar nekaj vprašanj pa smo dobili le odgovor: »you are professionals, so you know what to do«.

Prolog

Ob desetih dopoldan smo se dobili na Dorfplatzu, v središču Kirchberga, kjer smo imeli še krajši 'briefing' pred samim prologom. Sledilo je čakanje na sam začetek tekme. Vreme je bilo dokaj ugodno in naloge prologa niso kaj dosti spreminjali. Pred štartom sem prižgal vse sledilne naprave, med drugim tudi navigacijo na telefonu za (obvezno) pot na Hahnenkamm. Takoj po štartu sem šel naprej in mislil, da mi bo vsaj kdo sledil, ampak sem takoj ostal sam. Šel sem v svojem ritmu in že po prvih nekaj sto metrih naletel na prvo težavo. Nad mano se je znašel Red bull-ov helikopter, kateri je bil tako glasen, da nisem slišal navigacije iz telefona. Ni mi preostalo drugega, kot prijeto palice v eno roko, v drugo telefon in med tekom gledati na navigacijo. Poti na Hahnenkamm iz Kirchberga je ogromno, kar naenkrat se znajdeš na razpotju, kjer tri različne poti vodijo proti vrhu. Na neki točki sem opazil, da sem povsem izven smeri, tudi poti ni bilo več, tekel sem po močvari, po praktično nepreloženem gozdnatem terenu in ni mi preostalo drugega, kot da se spustim nazaj na pravo pot. Po nekaj minutah sem se le znašel na pravi poti in v skupini nekaj tekmovalcev okoli Maurerja. Iz psihološkega vidika je bil to res slab moment zame. Izgubil sem ogromno časa in energije, a ni mi preostalo drugega, kot nadaljevati v svojem tempu proti vrhu.



▲ Photoshooting Hahnenkamm

Lovil in prehiteval sem tekmovalce pred seboj, vse do Pinota, ko sem ugotovil, da gre zares dobro in da nima smisla iti naprej. Rekel sem si, naj bo kar on spredaj in naj me on navigira. Tako sva z nekaj prednosti prišla na vrh pred Tanguyem in ostalimi. Na tej točki sem opazil kakšni profesionalci s profesionalnimi, uigranimi ekipami so to. Kot bi po televiziji gledal formulo ena, ko voznik zapelje v bokse in mehaniki zamenjajo gume. Dva 'supporterja' takoj zraven, prvi vzame stvari iz nahrbtnika, pripravi instrumente, sedež, pospravi nahrbtnik in ostale stvari, drugi pripravi padalo, med tem se Pinot oblači, nekaj malega poje in popije in že je v sedežu in pripravljen, da odleti. In zelo podobno je bilo tudi pri ostalih, vsak točno ve kaj mu je naloga in kaj mora postorit in kako. Med tem ko se sam pripravljam, seveda v paniki, ko vidim kako so trije, štirje že v zraku ima moj 'supporter' težave s pripravo sedeža, nekoliko mu pomagam, med tem pa opazim že Maurerja kako prihaja po strmini proti vzletišču. Ni bila minuta, ko se obrnem, je bil pa že v zraku. Za celotno pripravo je porabil manj kot minuto. Bil sem v paniki, tako da nisem dobro preveril vseh vrvic. Ko sem odletel, sem imel 'zatwistane riserje', tako da sem lahko uporabljal pospeševalnik

le nekje do polovice. Sam imam vedno padalo pripeto na sedež in imam svoj sistem kako vse skupaj pripravim, tokrat je bila pa moja napaka, da prej nisem tega dobro razložil svojemu 'supporterju' in očitno se je v pripravi sedež obrnil okoli. Po lastni napaki sem imel nato v zraku še težave z variometrom, tako da sem bil lahko na koncu še zadovoljen, da ni bil zaostanek za prvimi v cilju večji od dobre pol ure. Seveda sem bil po koncu prologa precej razočaran, imel sem občutek, da ni šlo nič po planu, ampak je bila na koncu dobra šola za naprej.

Te stvari je potrebno trenirati in to z ekipo, da je na tekmi usklajen, uigran celoten team. Potrebno je imeti »v nulo« naštudirane vse navigacijske instrumente, drugače se na taki tekmi, ko je vse tako 'našponano' in ko si pod pritiskom, zgodi domino efekt. Stvari gredo hitro ena za drugo narobe in hitro se vse podre. Skratka, za nameček je v cilju po prologu do mene prišel še Ferdi (direktor tekme) in mi omenil, da bomo verjetno dobili kazen, zaradi zgrešene obvezne poti na Hahnenkamm. Bil sem presenečen in sem mu razložil situacijo. Glede na vse je na koncu pri tekmovalni komisiji zlobiral »samo« 2 uri kazni, namesto 8! Skratka, potrebno se je bilo umiriti, preanalizirati stvari, prespati in se skoncentrirati na samo tekmo, ki je sledila po dveh dneh premora.

Štart dirke

Ob 9-ih zjutraj smo imeli v kampu, kjer smo bili vsi tekmovalci, pol urni 'briefing', nato pa smo se odpravili v center Kitzbuhela na štart dirke. Čakanje na štart je bilo kar precej mučno. Precej raje bi videl, da bi se tekmovanje pričelo že prej. Smo se še pa vsaj malo podružili z vsemi Slovenci, ki so si prišli ogledat sam začetek tekmovanja. Le-teh ni bilo malo.

3,2,1 in štart. Najprej smo naredili en krajši krog po Kitzbuhelu za publiko, potem pa vsak v svojem ritmu do vrha. Sprva smo bili skupaj jaz, Aaron, Španec in Takats. Tempo mi je bil precej lačen, sem pa opazil, da pri ostalih ni enako, tako da sva s Špancem ostala sama. Njegov 'supporter', kateri mu je nosil stvari, mi je nato dejal, da naj grem naprej, češ da me upočasnjujeta, jaz pa sem mu odvrnil, da je tako čisto v redu, da bom pač sledil, ker nočem dobiti še kakšne kazni.

Seveda nisem mogel iz svoje kože in pred zadnjim delom vzpona sem se odločil, da grem naprej, ker mi je bilo prepočasi. Da pa ne bi zopet zgrešil poti, sem vprašal Španca, če je od tu naprej pot enaka kot na prologu in ker mi je rekel da je, sem brezskrbno nadaljeval sam proti vrhu. In ja, prelepo bi bilo, če ne bi bilo zopet nekaj narobe. Ko sem bil že na zadnji serpentini, ki gre naokoli do vrha, do mene po hribu navzdol priteče nekdo od organizatorjev in se začne dreti, da moram nazaj in po drugi poti do vrha, drugače bom dobil kazen. Vrnem se nazaj, zopet ujamem Španca in skupaj prideva na vrh.

Skratka, po vseh zmešnjavah, ki so se dogajale na progi, tako na prologu, kot na sami tekmi, je moje mnenje takšno, da bi lahko organizator vsaj na kritičnih mestih postavil signalne puščice, ali pa katerega od prostovoljcev in bi vse potekalo brez problemov. Takšna je tudi stalna praksa na vseh naših rekreativnih tekmah, kjer so organizatorji razna rekreativna športna društva in ne organizacije kot je Red Bull. Tukaj lahko rečem, da sem bil precej negativno presenečen. Ves čas sem imel občutek, da se jim gre samo za čimbolj nore fotke, posnetke, socialne medije, skratka za šov.

Na samem vzletišču je tokrat vseeno potekalo vse nekoliko počasneje. Zaradi vremenskih razmer sem imel občutek, da vsi čakajo, da se nekdo opogumi in odleti. Ko se je Takats spravil v zrak, smo si nato sledili en za drugim. Bilo je zelo šibko z nizko bazo, ki je bila le nekaj slabih 200 metrov nad vzletiščem. Ker preskok čez dolino ni tako kratek, smo vsi krožili v nekem rahlem dviganju pod bazo kar dobre pol ure, da bi pridobili čim več višine. Ko smo se odpeljali čez dolino na drugo stran, je bila tam situacija podobna, le S vetra je bilo kar precej, vendar je nizko dobro delalo. Peljem se s skupino, nakar se ostali odpeljejo meni nelogično izpod baze precej nizko v neko dolino, ki je pa bila cela v senci. Odločim se, da nekoliko počakam in da imam pregled nekoliko zadaj z višino. Nekaj časa se mučijo v senci, nakar dobijo interval, ki jih dobesečno izstreli na cca 2500 pod bazo. Medtem se sam na polnem gasu peljem tja, kjer so oni pobrali, ampak nič. Očitno sem zamudil interval in porabil sem kar nekaj časa, da sem pobral in se odpeljal naprej. Držim se bolj severno zaradi S vetra in nad Zell am See-jem lepo poberem in peljem naprej. Nato zagledam pred seboj ogromen črn oblak, nekoliko J od Hochkoniga. Po postaji javim 'supporterjema', da mi je sumljivo in da bi se raje odpeljal kar čez Pinzgau dolino na drugo stran in šel potem po južnih grebenih doline do Wagraina. 'Supporterja' mi javita, da naj ostanem kar v tej liniji, da nič ne pada in da je večina šla v tej smeri. Tako se odločim,

da ostanem v tej liniji in si rečem »nič, enkrat se dobro poberem in sem v Wagrainu«. Ni minila minuta, ko začne rosi po meni, ampak nič strašnega, sem letel že v precej več dežja. Obrnem in ko na sončnem delu grebena Ahornsteina vario zapiska +1,5, si mislim da sem rešen. Ko zategnem komando, padalo pade v 'deep-stall', po domače povedano, preneha letet. Sprva mi ni bilo nič jasno, pomislil sem že, da sem ga preveč pretegnil, zato padalo 'stalliram'. Nič. Ponovim še enkrat in zopet nič. Pod sabo nimam pristankov samo gozd in pa električna napeljava. Pohodim 3/4 gasa, vendar padalo še kar ne leti, kot bi moralo, šele ko pohodim polni gas nekako spelje. Znajdem se v rotorju, ki me splakuje, obenem pa piha po dolini navzgor, tako da komaj prebijam naprej in ko letim ven proti dolini spustim pospeševalec, da vidim če je kaj bolje, vendar ista zgodba, padalo je še vedno v 'deep-stallu'. Postane mi jasno, da moram pristati. Padalo sem pa v tistih razmerah tako lovil na B-jih, da sem imel občutek, kot da letim z acro padalom.

Ko pristanem na travniku v vasici Hochkaseralm, takoj javim 'supporterjem' lokacijo in stresam padalo od katerega je kar teklo. Cela situacija me je zares presenetila in kasneje po pogovoru s fanti iz Skywalka naj bi ta 10 g material vpil toliko več vode in zato moker toliko prej preneha letet. Ne preostane mi drugega kot odteči po cesti 32 km in 800 m višincev do Wagraina. V Wagrain prispem ravno ob taki uri, da mi zmanjka časa, da bi šel še na hrib in naredil 'glide' v smeri Hochkoniga, tako da takoj, ko prispem v Wagrain, aktiviramo na aplikaciji počitek in naredimo načrt za naslednji dan.

Ker je napoved izgledala dokaj v redu, sem imel takoj v mislih vzletišče Hochgrundeck, ki je na dobrih 1800 m na drugi strani doline, bližje Hochkoniga. Zaradi kazni in zaostanka iz prologa, sem lahko drugi dan štartal šele ob 7:40. Napovedan je bil še nekoliko močnejši S veter, zato najprej nisem vedel po kateri linij naj grem proti severu, bolj po sredini ali bolj v hribe. Vseeno se odločim za hribe in bilo je čisto ok. Edino baza zopet ni bila prav visoko, tako da šele na koncu grebena Hochkoniga poberem nekoliko višje. Vedel sem, da moram pobrat visoko kolikor se da, namreč naprej je še kar nekaj grebena, ki se pa spušča, po dolini Lofer-ja je pa izrazit dolinski veter. In res, do konca grebena sem le nekajkrat vmes nekoliko popravil višino, ampak ne kaj dosti, tako da sem se moral pobirati precej nizko v dolincu in rotorju.

Tu sem izgubil sigurno eno uro dneva, vendar sem vedel, da rabim višino za preskok na drugo stran doline. Ko mi je to uspelo, sem na severni strani



grebena lepo pobral, ampak ne kaj več kot kake dobre 200m nad terenom. V bazo nisem upal, ker so pravila na tekmovanju jasna, in sicer da če zapeleš v oblak, dobiš kazen. Tako sem se zaradi S vetra peljal bolj po severni strani grebena proti Steinplatte, kjer sem zopet vrtel praktično vsako dviganje, namreč zaradi močnega S vetra, bi na južni strani grebena lahko hitro končal na tleh. Potem sem pa vedel, da je edina opcija, da priletim do Grassau-a, da se peljem desno od Kossena, tako da sem nekoliko skrit od močnega dolinskega vetra, ki je tu v popoldanskem času vedno prisoten. Tudi ko sem bil le še slabe 3 km oddaljen od obratne točke, sem vedel, da rabim precej višine, če hočem prileteti na njo. Tako sem šel v ciljni dolet z višino 1400 m, ampak kakor hitro sem zapeljal ven proti ravnini, sem na polnem gasu praktično stal na mestu in samo izgubljal višino. Ko sem pristal približno 3 km stran od podpisne table, sta bili Zala in Tadeja takoj pri meni, prav tako je s kolesom prišel šef Skywalka Arne in pomagali so mi pospraviti opremo.

Arne me je nato na kolesu vodil do obratne točke. Glede na jakost dolinskega in splošnega vetra mi je svetoval naj grem na nižji štart, ki je le približno 4 km in slabe 500 višinskih metrov stran od Grassau-a. Pojedel sem sendvič in nekaj popil, Zala mi je zamenjala inštrumente, tako da sem imel zopet polne baterije, nato pa sva z Alenom šla na vzletišče. Vetrja je bilo tam kar precej, na momente tudi čez 10m/s, in vedel sem, da se ne bo enostavno pobrati. Izvedel sem tudi, da je Eli pred mano kar hitro končala na tleh. Pred mano poleti Španec in vidim, kako se po polžje premika, ko rine iz vzletišča ven. Bil je vedno bolj nizko in ko sem že mislil, da tudi njemu ne bo uspelo, je vendarle dobil neko dviganje in uspelo mu je. Zatem odletem in ponovi se precej podobna zgodba kot pri Špancu. Dolgo se mučim in nič. Dviganje je balončkasto in ko obrnem, sem takoj nekaj metrov nižje. Po postaji mi Arne nato pove naj bom potrpežljiv in ko bom malo nad višino vzletišča, naj se odpeljem na drugo stran, kjer se bom lahko nato na dinamiki pobral nad Hochplatte in res mi uspe po skoraj pol ure borbe z dolincem.

Na višini ni nič kaj bolje, še vedno okrog 10m/s severa. Tako peljem tako linijo, da se vseskozi naslanjam na dinamiko. Vetrja je bilo vse več, termika pa proti večeru logično vse šibkejša. Uspe mi prileteti do Erla, kjer pa je bilo nenormalno dolinea. Med pristajanjem sem pogledal na Oudija in kazal je -15km/h. Ko pristanem, pride

do mene kmet, lastnik zemljišča, jaz njemu takoj »entschuldigen«, češ oprostite, ker sem pristal na vaši zemlji. On se pa nasmeje in mi reče, Lenart super, kein problem. Takoj je vedel kdo sem in za kaj se gre. Vpraša me, če bi kaj popil ali pojedel in če mi lahko kako pomaga.

Pove mi, da tudi on nekaj malega leti, tako da si rečem super, potem mi pa lahko pomaga pospraviti padalo in res mi je pomagal. V tistem vetru mi je njegova pomoč prišla zelo prav. Na koncu me je še prosil, če se lahko slika z mano in mi zaželel srečo. Res model, nekaj povsem drugega, kot večina kmetov pri nas.

Ker je bila ura že pol sedem zvečer in ker smo bili v tem območju omejeni samo na uradna vzletišča, je bilo potrebno narediti pameten načrt kaj in kako naprej. Odločimo se, da gremo v hribe pod vzletišče Vogelsang, ki je oddaljeno 20 km in 500 višincev. Ker smo bili v območju od TP3 do TP4 omejeni samo na uradna vzletišča, je bil plan za naslednji dan, da se poizkuša na vsak način odleteti do Lermoosa. Zato z Alenom ob 7:45 štartava na vzletišče Vogelsang. Malo čez 9:00 sva že na vzletišču. Teren tukaj je precej nizek, gozdnat, kot nekakšna Štajerska pri nas, le dolinci so precej bolj izraziti. Ko sva prišla na vzletišče, še ni izgledalo, da bi dan delal. Pred nosom nama 'poštarta' Coconeja in se z vetrom samo spusti v dolino. Vse skupaj mi je bilo precej nelogično, vseeno pa sem bil v dvomih kaj storiti. Ali it za Coconejo in potem z njim na naslednje izhodišče ali še malo počakati in odleteti. Odločim se za slednje in izkazalo se je za pravilno.

Proti Lermoosu tako letiva skupaj s Špancem, vendar ni bilo enostavno. Precej močan S veter, dolinci in pa zelo nizka baza. Vseeno se je s potrpežljivim letenjem nekako dalo in pol štirih popoldan pristaneva v Lermoosu. Tam sta že bili Zala in Tadeja. Prinesli sta mi nekaj na hitro za pojest in popit ter mi spakirali opremo. Ko se podpišem, greva z Alenom na vzletišče, ki je na smučišču, le slabe 200 m višje. To je vzletišče, kjer moraš poleteti v pravi interval, drugače si hitro na tleh, kar se je zgodilo pred tem Eli. Ko s Špancem odletiva, letiva nato nekaj časa skupaj, nakar je v nekem trenutku ostal približno 500 m pod mano in odločim se, da grem naprej sam in da ga ne čakam.

Vendar sem v zraku storil napako. Pomaknil sem se preveč proti jugu in ko se pri toliko dinamike enkrat napačno pozicioniraš, rešitve praktično ni več. In



zopet pristajam v Imstu v rikverc. Res sem bil jezen, da nisem šel bolj severno, ker bi lahko, če bi peljal pravo linijo, priletel zelo blizu Piz Buina. Vendar časa za slabo voljo ni, saj je bilo zopet potrebno narediti plan kam iti, da bomo potem imeli dobro izhodišče za naslednji dan. Tako odtečem 22 km in 500 višinskih metrov do nekega parkirišča nad Zamsom.

Naslednji dan zjutraj opravi 1600 m vzpona na 2512 m visoki Glanderspitze od kjer odletim in po napovedi supporterja, da bo blagi SV veter letim po liniji, katero sem dober mesec pred tem že odletel. Vendar mi v zraku hitro postane jasno, da ni šibak SV, vendar močan SZ. Ves čas se borim s pobiranjem v rotorjih in rinem v veter. Iz grebena na greben rinem vse bolj severno in ko sem že mislil, da sem na zadnjem grebenu, od kjer se lahko dotakneš cilindra na Piz Buinu, še seveda nisem bil tam. Nevede porinem v cilinder in ponovno se znajdem v rotorju, pod mano pa kar precej velik ledenik in ne preostane mi drugega kot da se spustim z vetrom na južno stran Piz Buina, ker nočem pristajati nekje za hribi na ledeniku. Seveda padem v še večji rotor, lovim padalo in se poizkušam v rotorju pobrat, vendar me dobesedno odplakne. Na polnem gasu letim po kanjonu 85 km/h proti dolini, kjer se na drugi strani na dinamiki počasi začnem pobirati. Iz 1300 m nekako splezam do 2500 m, potem pa sredi doline poberem v bazo na 4000 m in si rečem to je to, 'easy' bom prišel čez prelaz Flüela Pass, ki je približno 5 km stran v smeri proti Davosu in ki je na 2400 m.

Seveda temu ni bilo tako. Sprva je šlo še v redu. Ko sem se približal Piz Murteri, gre vse bolj počasi, na polnem gasu se komaj premikam naprej, vario pa konstantno kaže -3-4m/s. Ko se bližam grebenu, me dobesedno izstrelji, priletim v tako bombo, da nisem vedel kje je padalo, številka dviganja na variometru je bila dvomestna in ko zavrtim steber sem zopet 2 km nazaj. Jasno mi je bilo, da tako ne bo šlo, zato poizkušam zopet na drugi strani, kjer pa nisem bil pazljiv in med tem, ko se precej nizko rešujem, zapeljem v aktivno vojaško območje, zaradi česar smo nato naslednji dan izvedeli, da smo dobili 12h kazni.

Na vsak način poizkušam priti čez prelaz in po eni uri poizkušanja in zaletavanja v 10+m/s vetra se odločim, da porinem proti prelazu in pač pristanem magari na cesti. Uspe mi pristat, premražen pojem sendvič in zopet tuhtamo kaj narediti. Nič, gremo odletet na drugo stran prelaza. Fino bi bilo narediti vsaj 'glide' v dolino proti Davosu, vendar je vetra krepko čez 10m/s, prej 15 kot 10, tako da se odločimo, da odtečem 15km v Davos. Tam smo tudi zaključili dan

◀ Obe fotografiji - prelaz Flüela Pass

in to je bilo za naslednji dan izhodišče za naprej – Gotschnagratt (2200m).

Tam se potem naslednji dan zopet srečava s Coconeo. Veter je bil vse močnejši, tako da mi je Coconeo ves čas govoril »crazy wind«, meni pa ni preostalo drugega, kot da mu z nasmeškom le pritrjujem. Razlagal mi je, da pozna teren in da ve kako priti proti Fieschu in da mi bo pomagal. Rekel sem si super, vendar je takoj ostal zadaj in precej pod mano, tako da sem zopet naredil napako in šel po svoje. Zopet preveč proti jugu in zopet sem se mučil s pobiranjem v rotorjih in z rinjenjem v veter, da sem popravljal linijo. Postavljen sem bil preveč južno, tako da sem po 56 km 'top landal' pod Schuechtli-jem (2283 m) na cca 1900 m. Zložil sem opremo in iskal prostor, primeren za odleteti. Po 300 m višincev sem pod vrhom le našel nek prostor, kjer bi se dalo odleteti. Malo sumljivo mi je bilo samo, da je bilo prej toliko vetra, na tem mestu pa samo kak sunek na momente, tako da sem takoj pomislil, da sem verjetno v rotorju. In res sem bil. To sem ugotovil takoj po vzletu, ko padalo ni šlo tako lepo gor kot običajno, potem me je pa tako izstrelilo, da sem bil v minuti 300 m nad grebenom.

Letim naprej in po slabi uri in pol sem zaradi plohe primoran zopet 'top landat' pod Mutto na dobrih 2000 m. Iz zraka je pobočje izgledalo idealno za pristajati, ko pa sem pristal, pa same ostre skale v velikosti košarkarske žoge, vmes pa grmičevje s 30 cm velikimi ostrimi izrastki. Komaj sem se prebil do mesta, kjer sem imel vsaj toliko prostora, da sem lahko vso opremo nekako nabasal v nahrbtnik. Med tem je začelo nekoliko padat po meni, vendar nič hujšega. Odpravim se na vrh Mutte od koder odletim v dolino, bolje povedano, me splakne v dolino. Jezen, razočaran, tečen,

ker cel dan nisem nič jedel in se živciral v hribih, po katerih sem bluzil, izvem še za kazen katero smo dobili. Zopet si rečem, nič, gremo dalje in odtečem do kamp pa v Disentisu.

▶ **Pristanek pred Disentisom.**
Sledil je tek do campa, kjer smo odslužili kazen 12h

▼ **Prelaz Furkapass**



Naslednji dan smo tako lahko štartali šele pol petih in plan je bil, da odtečem čez Oberalp pass v Andrematt in nato do prelaza Furkapass. Teh 42km in 1800 višincev sem potem naslednji dan v jezi odtekel v 4 urah in 45 minutah. Fizično sem se počutil zelo dobro, mentalno sem bil pa zaradi vseh stvari, ki so se dogajale, uničen. Spali smo tako na dobrih 2000m pod prelazom Furkapass, od koder sem naslednji dan zjutraj opravil prvi 'glide' v dolino. Ko pristanem, se takoj odločim, da bom odtekel po dolini do Fiescha, saj bom prej naredil tistih 20km, kot pa da rinem nekam na hrib in odletim tja. V eni uri in petdesetih minutah oziroma pol enajstih sem tako prispel na TP6 v Fiesch. Podpišem, zamenjam nogavice in obutev in hike 900m višincev na vzletišče nad Fieschom.

6. obratna točka Fiesch ▶



Noro je bilo iz zraka opazovat vse 4 tisočake okoli in pa Aletsch ledenik. Res nora kulisa in za trenutek sem bil takoj nekoliko boljše volje. Letim po južnih grebenih, v nižji plasti se čuti Z tendenca, po višini pa S. Po dobrih 30 km zavijem po dolini navzgor in opazim, kako se visoko po grebenu navzgor dela oziroma polni baza in seveda se odpeljem tja, ker sem vedel, da če hočem prit čez Lotschenpass na drugo stran proti Frutigenu, potrebujem precej višine. Zvrtim do baze na 4000 m in pred prelazom izgubim toliko višine, da moram pristat.

Pristanem na Lotschenpassu na 2700 m in se udrem do kolen v sneg. Ko prispem do koč, z nabranim padalom čez ramena, mi nasproti pride lastnica koč. Takoj je vedela kdo sem in me prijazno vprašala, če hočem kaj popit in pojest. Odklonim njeno ponudbo, čeprav sem bil sestradan. Med tem mi vse razloži, kje je možno odletet oziroma, kje so ostali odleteli in zopet me vpraša po hrani in pijači. Nerodno mi je bilo, pa sem ji vseeno odvrnil, da v bistvu nimam pri sebi nič denarja in ona se nasmehne in mi odvrne, da me ni vprašala po denarju, tako da sem ji potem priznal, da sem po domače povedano prazen in da bi mi kar koli za pod zob prav prišlo. Prinesla mi je cel pol litrski 'krigel' kokakole in en velik kos čokoladnega kolača. Res trenutki, ko ti taka prijaznost ljudi ogreje dušo in ostane v spominu za celo življenje.

Do roba, kjer bi se dalo odleteti, je izgledalo precej blizu, a sem se zopet uštel. 250 višinskih metrov se mi je vsak korak udrlo do kolen, v eni roki sem držal padalo čez ramo, z drugo roko pa sem držal spodnji del kokona. Poleg tega mi je še veter razmetaval padalo levo, desno. Po eni uri sem imel vsega dovolj, vetra je bilo okrog 10m/s in rekel sem si, da od tule odletim, pa če je ne vem kaj. Peš v dolino ne grem. Padalo v kepi vržem na tla in ko stopim nekaj korakov nazaj, da preverim vrvice, me zatwistanega katapultira v zrak. Na dinamiki naredim še dve osmici in z lepo višino odletim proti Frutigenu.

V Frutigenu je bilo vzdušje res noro. Ljudje tam vsi spremljajo X-Alps in nasploh je jadralno padalstvo tam zelo popularno, tako do so se vsi tam želeli slikat in imet avtoqram. Ura je bila ravno toliko, da sem si rekel, da bom tvegat in da bom šel probat odleteti nekoliko nižje, pobrat in 'top landat' na Niesen. Bil sem prepozen in mi po neuspelem poizkusu ni preostalo drugega, kot se predstaviti slabih 10km stran na izhodišče za naslednji dan. Naslednje jutro naju tako s 'supporterjem' čaka vzpon na Niesen, slabih 1700m višincev po precej grdi poti, ki gre cik-cak desno od vlakca, ki vozi turiste na vrh. Pot je zares zoprna, konstantno polmetrske skalnate stopnje in mislim, da sem se vsaj 50 krat na poti na vrh spotaknil. Ko prideva po dobrih 2 urah na vrh, naju gor pričaka Zala. Ker ni bila najboljša



Vse fotografije - Ledenik Aletsch ▲



▲ Niesen

Iz Niesena ►

vremenska napoved, je bil vseeno plan, da poizkušam po grebenu odleteti mimo Adelbodna, proti Chammonix-u in nekako priti čim bližje Mont-Blancu, 9 obratni točki. Vendar me kmalu zatem, ko podpišem TP8, pokliče Ferdi (direktor dirke) in mi objasni, da se je tekmovalna komisija zaradi vnovične kršitve zračnega prostora nad Sion-om odločila, da sem diskvalificiran. V telefonskem pogovoru s Ferdijem, sem dobil ogromen cmok v grlu in komaj sem spravil kakšno besedo iz ust. Moram priznat, da sem se zavedal kršitve dan prej, vendar tega nisem hotel omeniti v ekipi, da ne bi bilo nepotrebne še dodatne slabe volje. Razočaranje v tistem trenutku je bilo res ogromno. Obsedel sem na klopci na vrhu in skozi misli se mi je odvrtelo zares intenzivno zadnje polletje.

Zaključek

Dejstvo je, da Red bull X-Alps ni več pustolovska dirka, ampak samo še dirka. To pomeni, da če



želiš biti konkurenčen, moraš biti seveda v prvi vrsti tehnično in taktično dober pilot, z izkušnjami letenja na tem področju, za sabo moraš imeti mlade, sposobne ljudi, ki zdržijo tak tempo, ki so inovativni z idejami, znajo 'multi taskat' in hitro poiskat rešitve, poleg tega pa mora biti ekipa kompatibilna in uigrana. Ob vsem tem je seveda potrebno imeti tudi nekaj sreče in če samo katera izmed teh komponent manjka, si v 'hendikepu'. Tekmovanja, kot je Red bull X-Alps in pa na primer X-Slovenija, ne moreš nikakor primerjati. To je tako, kot bi primerjal v kolesarstvu vzpon na Krvavec za kralja in kraljico Krvavca in Tour de France. Po domače povedano – na eno tekmovalje lahko greš praktično iz gostilne, na drugo pač ne. Razsežnost terena, razmere v zraku, vzletišča, pristanki, dolinski vetrovi, prelazi, grebeni, termika, dinamika, organizacija, logistika in navigacija so pojmi, ki so na Red bull X-Alps tekmovalju na povsem drugem nivoju. Seveda sem razočaran, ampak po drugi strani vesel te izkušnje. Ogromno stvari sem se naučil in edino na tak način je možno napredovati. Sedeti doma za računalnikom, gledat 'tracke' drugih in prebirat padalske kolumne ni nič, potrebno je stvari izkusiti in ko narediš napako, šele takrat se lahko nekaj naučiš. Skratka, da ne bom predolg, kot sem že uvodoma omenil, bi lahko napisal knjigo, tukaj sem le na kratko povzel nekatere stvari, ki so se dogajale na tekmovalju, kaj več pa ob priliki.

Zahvalil bi se samo še vsem, ki ste mi na tej poti kakorkoli pomagali, vsem, ki ste tekmovalje spremljali na terenu ali doma in nas s pozitivnimi komentarji bodrili in še dodatno motivirali. Hvala.

Avtorica: Maruša Grešak

LETALSKI KREDITI IN OBROKI

Laurie Genovese je po nekaj dnevih zaradi prevelikih psihičnih pritiskov in strahu odstopila iz Redbull Xalps 2023. Pred dvema letoma so jo reševali iz drevesa, letos pa je njeno padalo že prvi dan tekme zaradi dežja padlo v prevlečen let. Na svojih socialnih omrežjih je odstop razočarano obrazložila s tem, da je njena fizična pripravljenost sicer na višku, mentalno pa je preveč šibka, da bi lahko zares uživala v »najtežji pustolovski tekmi na svetu«, kot temu ekstremnemu dogodku pravi Redbull. Prizemljeno otožen in nepompozen Maxim Pinot pa je po usvojitvi 3. mesta zapisal, da še nikoli ni letel v tako težkih pogojih, da se sprašuje o učinkovitosti risk managementa na tekmi ter da ga čez dve leti morda ne bomo več videli med tekmovalci.



Redbull Xalps je specifičen dogodek, ki se ga udeleži le atletsko-padalska smetana. Superjunakinje in superjunaki od katerih se pričakuje, da svoje telo potisnejo čez vse človeške meje, le izjemoma odklonijo povabilo na ples z vetrnimi monstrumi in za čim boljšo uvrstitev brez omahovanja vsak dan tvegajo bolj ali manj hude poškodbe. Kljub temu pa lahko tekmovalstvo služi kot model za razmislek o odnosu do padalstva »navadnih smrtnikov«.

Večina padalcev nas je v neki obliki že doživela občutek urgentnosti, ki sili k mrzličnemu iskanju načina, kako se spraviti med oblake – tudi, ko so razmere daleč od tistih, ki jih s pomirjujočim glasom slikamo mamam pri nedeljskih družinskih kosilih. Neskladnost med name-ro, da gremo v zrak, in potencialno neoptimalnimi letalskimi pogoji, občutimo kot psihološko neudobje, ki mu v psihologiji rečemo kognitivna disonanca. Prvi, ki je raziskoval ta fenomen, je bil socialni psiholog Leon Festinger. Ugotovil je, da je ljudem izjemno naporno in neprijetno sočasno vzdrževati dve psihološki stanji, ki sta med sabo nekonsistentni. Na primer, če vemo, da so bonboni zaradi e-jev slabi za nas, pa si jih vseeno zelo želimo, čutimo notranji konflikt. Diskrepanca med željo in tem, da zadovoljitev te želje mogoče ni dobra za nas, ustvari kognitivno disonanco. Ko se znajdemo v takšni situaciji, ljudje mrzlično iščemo načine, da se občutka kognitivne disonance znebimo. To lahko naredimo na dva načina – ali spremenimo namero

(ne gremo letet, ker pogoji niso dovolj varni) ali pa ignoriramo oziroma vsaj zminimaliziramo informacije, ki se ne skladajo z našimi željami (se prepričujemo, da je očiten jugozahod na Maliču praktično jug). Ko se odločimo za slednjo strategijo, nas na poti v zrak doleti še kakšna ekstra dogodivščina. Za predjed lahko na primer izkusimo dirkanje s 70 km/h po makadamu, in če že ne zbijemo kakšne nič hudega sluteče srne, pa zagotovo poškodujemo podvozje avtomobila; sovozniku pa postane tako slabo, da lahko gre tako ali tako šele na večerno. Včasih doživimo tudi spremembo verske usmerjenosti. Štart na Dobrovljah pri 11 m/s jugozahodnika dobi moč, da agnostika transformira v verujočega. Laufaš, laufaš, laufaš, se odlepiš, potem pa bolj kot komande pravzaprav držiš pesti, (naj bog da), da ne fašes rotorja. Med dopustom na kakšnem otoku, kjer je treba izkoristiti vsak dan in smo do razmer še malo bolj popustljivi, pa zauganje ob klifu navzgor in frontalna zapiranja; medtem ko se trudimo spustiti na edini pristanek ob atlantskem oceanu daleč naokoli. In na koncu seveda klasike kot so padalo v drevesu, padalec na drevesu, drevo v padalu.

Če se po prvi reakciji malo ustavimo in stopimo v stik s svojimi občutki, lahko pridemo do istih pomislekov, kot Laurie. Nam je padalska izkušnja pod takšnimi pogoji še v užitek? Vsi odgovori na to vprašanje, ki so pravzaprav neka osebna filozofija o padalskem športu, se lahko razvrstijo nekam na kontinuum; na enem ekstremu najdemo tekmovalce Redbull Xalps, na drugem ekstremu verjetno mene z anksioznostjo na stopnji srne. Nekaterim vam, podobno kot Maurerju, doseganje cilja, zasledovanje čim daljšega leta in čim več letalskih ur na leto, vrtoглаve višine in en-

dorfinški šusi zaradi osupljivih razgledov in skrajne izčrpanosti, predstavljajo srž tega športa, potencial za velike podvige pa odtehta tveganje za poškodbe. Drugi, podobno kot Kinga, jadramo drugačne zgodbe: »Na prelaz Loetschenpass sem prišla pozno, mudilo se mi je. Stvari nisem dobro premislila in tako se mi je vzlet kljub odličnemu vetru pokvaril. Skotalila sem se po snegu, pretrgala dve vrvi in ker je bila ura že skoraj 21.00, sem morala prespati tam. Ampak! Naletela sem na čudovito koč, kjer so mi prijazni lastniki ponudili prenočišče, me nahranili, me želeli peljati s snežnimi sankami in mi priskrbeli sveža oblačila. Ustvarila sem spomine, ki mi bodo ostali za vedno. Nisem tekmovalka. Če me niti vsemogočni Redbull Xalps ne ustavi, da se ne bi povzpela nad 3000 m nad Zugspitze in tam jadrala in mahala ljudem, čeprav vem, da se bom morala potem spustiti več kot 1500 m do Lermoosa. Če si ne morem pomagati, da ne bi prenočila na naključnem prelazu, namesto da bi šla po isti poti kot dobesedno vsi drugi. Če prečkam ledenik Aletsch samo zaradi razgledov, čeprav vem, da je to ovinek, saj se bom morala zaradi močne-

ga severozahodnega vetra vrniti nazaj. No, očitno mi je popolnoma vseeno za rezultate.« Tu se zbiramo posamezniki, ki se zaklepetamo, parawaitamo kakšno uro predolgo, zamudimo pogoje za prelet, zato pa s kakšnim začetnikom stkemo novo prijateljstvo. Nekatere nas termika malo straši in tako se v svojem ekstremnem izogibanju jadriranja čez razrukane pogoje zaljubimo v zatišno letenje ob sončnih vzhodih. Ker preveč piha, da bi bilo to podobno okusnemu letu, gremo rajši peš dol iz Brane, že tretjič letos, vendar zato končno malo ojačamo stegenske mišice. Ko se v nedeljo nad Kitzbühlo na stotine padalk in padalcev zabija v veter, s prijateljico ob kavi razvija teorijo o tem, kdo za vraga prižge zeleno luč, da so nekatera padala tako zelo grda, iz katere bo mogoče nekoč nastal zabaven članek za v Ikarja.

Kakšno padalsko filozofijo živimo je na koncu dneva osebna izbira, ki jo narekujejo karakter, želje, pomembni sopadalci v našem življenju, pa tudi dosedanje padalske izkušnje. Nekateri razrešijo kognitivno disonanco tako, da dajo letenju vedno znova prednost. Nagrajeni so s stotkami, dvestotkami, ponosnimi (pa kdaj malo jeznimi) partnerji, samozavestjo, presežnimi občutki.

Drugi kognitivno disonanco večkrat rešimo tako, da ostanemo na tleh. Zato pa imamo čas šklocati s fotoaparatom, smo malo manj razočarani, ko sploh ni za v luft in srečamo kakšno divjo svinjo več. Na koncu dneva je tako, da ne glede na to, ali smo mini Maurerji ali mini netekmovalne Kinge in prestrašene Laurie, zračnih mas je dovolj za vse – nekateri jih imamo bolj za zajtrk, drugi za obilna kosila, večerni »putrček« pa zmažemo skupaj.





Adventure

PARALISCA 2023

KONDOR RADEČE
organizira 2-dnevni
"padalski žur" festival

SOBOTA - NEDELJA
5.-6. AVGUST 2023
Prolog 4. avgust

LIVE MUSIC

MODRE ZVEZDE-MAKADAM







Vrhunska jedača in pijača: Tončkov dom na Lisci

Druženje na lastno odgovornost

Avtor: Matjaž Ferarič

SVOBODA LETENJA

*Svoboda letenja, to je
Bojan Gaberšek!*

Toliko interpretacij, toliko različnih oblik in tudi toliko nepri- mernih uporab za to besedno zvezo. Vsak ima svojo. Ampak Bojanova je po mojem mnenju najbližje vsem svobodam, ki se rojevajo v naših glavah.

Seveda je letenje že samo po sebi neke vrste svoboda, ki pa nas hitro ujame na razne načine in nehote ali pa hote postanemo na nek način tudi njeni sužnji. Ampak pri njem imaš občutek, da si je on zaslužnil svobodo.

Včasih za koga rečemo, da mu je kakšna stvar bila položena v zibelko. Za Bojana bi se lahko reklo, da mu je bila zibelka obešena na padalo, saj mu je oče naredil poseben sedež in ga že pri treh letih vzel s seboj v zrak. Pri dvanajstih letih mu je že dal možnost samostojnega letenja. In če je za to, da začneš tako zgodaj, potrebno nekaj sreče (beri - oče pilot), ti pogovor z njim da vedeti, da si je kasneje sam to srečo pridelal in osmisli zelo načrtno in pametno.

Pravi, da ga je zaznamovala očetova izjava, ko je začel leteti visoko sposobna padala, »pa saj niso ostali kaj več kot ti«. Že pri 15 ih je odletel s Kremžarice do Konjic. Z očetom sta letela vsak dan, ko je bilo mogoče. Takoj ko

je dopolnil 16 let, je začel hoditi na tekme. Zakaj? Zato da je spoznal druge pilote in njihov način letenja, se učil na njihovih napakah in da bo lahko vse to izkoristil pri svojem prostem letenju. In ko ti toliko pomeni svoboda letenja, da so ti tekme trening, potem ti mora uspeti.

Pri 17 ih se je odločil, da bo izbral način življenja, ki ga ne bo oviral pri uresničevanju teh sanj (to so sanje za nas, zanj je bilo to dejstvo). Če ne izmisli, si je pa vsaj do potankosti domislil svojo prodajo rabljenih avtomobilov in je zdaj na tem področju prav tako »high class«. In to delo, z nekaj sodelavci, zadovoljuje vse njegove finančne in prostodnevne (letalne) potrebe.

Podlaga je torej dobra. Časa je dovolj. Vreme vedno je – on res tako razmišlja. Skoraj v vsakem vremenu se da nekam leteti in preizkušati nove taktike in tehnike. Ko ostali sedijo doma in čakajo na prave dneve, se on zadovolji tudi z nekaj kilometriskim preletom ali pa vsaj s kakšnim novim zahtevnim štartom, ki ga prej natrenira kje na varnem. Ko pa pridejo dnevi, ko se da, je pripravljen, da jih izkoristi in je lahko suveren v svojih odločitvah.

Seveda posluša mnenja in napotke drugih, ampak včasih tudi zato, da jim potem dokaže, da se da tudi tam kjer nihče ne poskuša. Skratka ni ovca za čredo. Tudi zato si najraje sam izbira trase, se sproti prilagaja vremenu in se vedno znova uči in spoznava z naravo.

Zdaj pa vstopi Hike&Fly, ki vsej tej svobodi doda še dodaten element. Zdaj mu je ta šport res pisan na kožo.

Ob 9 ih končaš obveznosti v delavnici in se odpraviš na kavo v Kobarid. Pa ne z avtom. Peš do Rahtela, zavrtiš do baze, pa do Pece, spet do baze, pa do Karavank, pa čez dolino v Alpe, zavrtiš, pa do Krna in spirala do pristanka pri pumpi v Kobaridu. To sem si zdaj malo, ampak zelo malo, izmisli, je pa zelo podobno njegovim idejam. Potem pa peš na Kuk in nazaj proti Slovenj Gradcu. Morda vmes prespi v Karavankah, ker že vse crkuje in ni šans priti domov. Zjutraj skupaj z ovci dočaka sonce in termiko. Ovce v senco, on pa v zrak in domov. Na poti srečuje ljudi, prepletajo se zgodbe, sklepajo poznanstva, ponudi se hrana, prevoz, osvežitev. Skratka, srečujejo se srečni ljudje. Ampak to ni več sreča, to je naravna privlačnost.

Zanj je privlačen tudi X-Alps. Letos si je privoščil eno tekmo v Švici, da se malo spozna s specifično letenja v visokih Alpah. Še ena zelo premišljena poteza za uresničitev novega cilja. Mnogi pa so že za njim. Eden od takih, na katerega je zelo ponosen, je K24. To je tekaški izziv po vrhovih

in dolinah Koroške. On ga je opravil v enem dnevu, s padalom in pristanki na vseh vrhovih (Uršlja gora, Peca, Olševa, Raduha, Smrekovec) in domov v Slovenj Gradec. Pravi, da ima zanj zadnje čase posebno vrednost let, ki ga začne doma in se domov tudi vrne.

Čisti XC piloti bi dali najvišjo oceno za 200 km prelet, oziroma 170 km FAI trikotnik – Ošven, Velika planina, Stol, Golica (v Avstriji) in nazaj na domače Pohorje (vse to na naši prelepi Koroški, ki se je od nekdanje države oznaka – to ni ravno teren za prelete).

Ne bo mu zmanjkalo idej in ciljev, tudi časa ne. Ker se je tako odločil in to pri 17 ih letih, če se spomnite.

To zanj ni le šport, je njegov način življenja. To je zelo »zlora- bljena« fraza, ki bi jo lahko prilepili le redkim izbrancem. Ampak njemu? Ne, njemu je to treba vtetovirati.

Matjaž Ferarič

Mene je letenje zaslužnjilo na drugačen način (tekme v natančnem pristajanju). Tudi ni bilo slabo. Ampak vzornike sem vedno iskal pri drugačnih od sebe. Pač še ena ovca, ki ni za v čredo.

NOVO

NIVIUK

JADRALNA PADALA:

ARTIK RACE (DVOLINER)

ZAPRTI SEDEŽI:

HAWK

ARROW

DRIFTER 2



NOVO

MAESTRO 2

/ NAJVERJETNEJE
NAJBOLJŠI EN-B

KONTAKT

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

NADZOR NAD JADRALNIM PADALOM: ZGRABI KOMANDE!

Prevod: Mateja Kravos Pljakoski

Povzeto po: »Paraglider Control: Grab that BRAKE!«, <https://flybubble.com/blog/paraglider-control-grab-that-brake>

Krmilne ročke omogočajo direktno povezavo z jadrlnim padalom. Kako jih držimo, ima vpliv na našo moč, nadzor in varnost. V tem članku razpravljamo o nekaterih možnostih, kako lahko držimo komande in prikazujemo najboljšo tehniko.



Držanje krmilne ročke

Najverjetneje so vas tako učili leteti (prva slika zgoraj levo). Ročko primemo na spodnji strani in dlan stisnemo v pest. Ta prijem imenujemo tudi »turistični prijem« ali »študentski prijem«. V tem primeru je hod komande najdaljši, kar preprečuje, da bi prevlekli krilo, med vrtenjem naredili negativni zavoj ali imeli nenamerno napet zadnji rob med letenjem naravnost (kar je slabo).

S to tehniko ni nič narobe in je pravzaprav uporabna, ko jadramo na vetru, ko letimo s paramotorjem, tandemom ali z jadrlnim padalom, ki ima »kratke« komande. Ko pa pridobimo že nekaj izkušenj in začnemo z letenjem v termiki, pa to

ni več najboljši način za držanje komandne ročke. Začenjamo vrteti bolj na ozko in pri taki poziciji rok se hitreje utrudimo, ker so naše roke relativno v nizki poziciji. Tudi moč zaviranja je težje obvladljiva, ker roke niso v poziciji v kateri imamo največjo moč. Večina pilotov tako začenja držati komande drugače in tako poveča nadzor nad upravljanjem padala ter zmanjša utrujenost rok, saj kadar so vaše roke višje od prsnega koša, krmilnih ročk ne potiskamo, ampak jih vlečemo navzdol, kar predstavlja manjšo fizično obremenitev.

Roke damo skozi krmilne ročke

Pri tem prijemu damo komandno ročko okrog zapestja (druga in tretja slika zgoraj), obrnemo roko, da je ročka na strani kjer je naša dlan, zgornji del ročke pa primemo s palcem in kazalcem. S tem dosežemo, da je pozicija zaviranja višje. To zmanjša obremenitev roke pri vlečenju komande, ker je moč vlečenja bolj razporejena na zgornjem delu roke. Veliko pilotov tako leti.

Nadzor nad komandami ohranimo tako, da stisnemo ročko s palcem, drugi prsti pa ostanejo prosti za drugo. To je dobro pri vodenju padala na tleh in v bolj močnih razmerah, ker je ročka okrog zapestja in je manj možnosti, da nam uide iz dlani – samo povlečemo naše roke nazaj in ročki bosta ostali na našem zapestju. Seveda pa moramo paziti, da so naše komande v takem primeru dovolj dolge, da ne zaviramo padala, kar ni dobro niti pri vodenju padala na tleh.

Kritiki tega prijema izpostavljajo, da obstaja nevarnost, da med letenjem ne bomo mogli potegniti roke iz ročke. Če hočemo spustiti ročke, obrnemo palec proti našemu obrazu. V tej poziciji palca oz. pod tem kotom, bi morala vaša roka enostavno spolzeti skozi ročko, razen če imate manjši obseg ročk in debele zimske rokavice. V takem primeru je bolje uporabiti drug način držanja ročke.

Obstaja samo ena situacija, kjer bi hoteli »spustiti komande«: blokirane komande. Kadar vržemo reševalno padalo, poskušamo kontrolirati nihanje padala. Ena možnost je, da pustimo ročko od komande okrog zapestja in zgrabimo ročko od reševalnega padala ali pa damo obe komandni ročki v eno roko (v eni roki ju držimo pred našim obrazom), z drugo, prosto roko, pa odvržemo reševalno padalo.

V primeru, da smo imeli tako situacijo v zraku, da so se vrvice padala navile in blokirale komandne

ročice, ali pa nismo dobro preverili komand pred poletom in so le-te pretaknjene skozi druge vrvice in je zato upravljanje z njimi omejeno, nas lahko zgrabi panika, če ne moramo doseči ročke od reševalnega padala. Trenirajte in ugotovili boste, da z nekaj treninga lahko relativno enostavno potegnemo roko iz ročke. Če pa še vedno niste prepričani, pa uporabite drugo tehniko za držanje ročke.



Kobra prijem

(Slika zgoraj) To deluje dobro kadar so med ročko in komandno vrvico kroglice (glej spodaj). Uporablja se tudi pri ročkah, ki tega nimajo. Skozi ročko damo samo 4 prste, brez palca, nato upognemo vse 4 prste proti dlani tako, da držimo zgornji del ročke med kazalcem in sredincem. Če imamo ročko s kroglico ali akro ročke, primemo s prsti nad kroglico. Kadar hočemo izpustiti ročko, je najboljša, da obrnemo roko tako, da je dlan obrnjena proti nam (glej sliko).

Kroglice nad ročko/akro ročke

Akro ročke ali kroglice nad ročko omogočajo dodaten kontakt s krilom, ker delujejo kot neke vrste amortizer. Nekateri piloti jih imajo radi, saj jim dajejo občutek bolj trdega vzmetenja. Ne glede na to, pa se po daljšem času, ko tako držimo roke, zopet utrudimo.

Polovični ovoj

Ta način je dobro opisan v knjigi Mastering Paragliding avtorja Kelly Farina (koristno branje za naprednejše pilote). Od prvega položaja (ko držimo spodnji del ročke v naši dlani) zaokrožimo z roko tako, da je zgornji del ročke na hrbtni strani naše dlani, komandna vrvica pa na notranji strani dlani.

To je optimalna pozicija za letenje v termiki, saj nam nudi dobro kontrolo. Poleg tega je tudi zelo enostavno spustiti ročko. Komandna vrvica poč-

va na spodnjem delu ročke, ki je največkrat ojačan, tako da ne reže v tvojo dlan. Za še bolj natančen občutek lahko držiš tudi komandno vrvico tudi med palcem in kazalcem. Na splošno lahko rečemo, da je ta način držanja dobra rešitev tako za udobje, kontrolo, kot tudi za varnost med termičnim letenjem.

Pri temu načinu bodi pozoren, da so tvoje komandne vrvice dovolj dolge (ni primerno za vsako padalo). Ne pozabi, da se tukaj tudi spremeni višina točke prevlečenega leta in točke, ko gre padalo v spiralo, zato bodi pozoren na to med vrtenjem in seveda pristajanjem.

Celoten ovoj

To je tehnika »stare šole« in je ne priporočamo: najprej damo roke skozi ročke in potem ovijemo vrvico okrog dlani. V starih časih so bile komandne vrvice večkrat preveč dolge ali pa je bilo padalo bolj neokretno in komande ne tako odzivne, tako da je bilo potrebno skrajšati komandne vrvice, da smo lahko bolj na ozko zavijali v termiki. Ta tehnika je slaba, ker se vrvica zareže v dlan in prekine krvni tok, in stisne roko, tako da je hitro spuščanje ročke oteženo. Cel ovoj tudi preveč skrajša komandne vrvice in je velika nevarnost, da prevlečemo padalo ali da gre le-to v spiralo, večji.

Carlov prijem

"Nimam ene priljubljene tehnike držanja komand. Spreminjam način kako držim komande glede na različne dejavnike: npr. s katerim padalom letim, dolžino / hod / pritisk komandnih vrvic, kako letim, glede na pogoje letenja, termiko, skratka spreminjam in prilagajam način kako jih držim, tako da čim manj utrudim roke, še posebej pri daljših preletih.«

»Sam največkrat letim tako, da dam roke skozi ročke. Moj naslednji priljubljeni način držanja komandnih ročk je nato polovični ovoj ali pa da samo držim na preklapu iz zunanje strani, blizu vrha. Ko se hočem odpočiti in ni potrebno, da veliko upravljam padalo, uporabim »turistični prijem«, torej držim spodnji del ročke. Tako jih držim tudi, ko letim v pospešenem letu in uporabljam zadnje gurtne.«

Igraj se, eksperimentiraj in ugotovi kaj tebi najbolj ustreza.

Avtor: Joe Schofield

PREZAHTEVNO JADRALNO PADALO

Prevod: Prevedel: Luka Felicijan

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

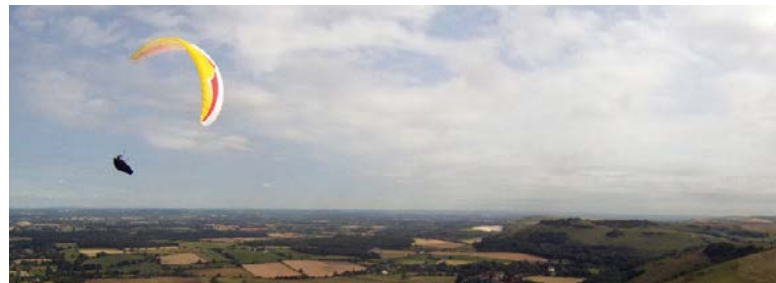
Joe Schofield, urednik revije BHPA Skywings, je zaradi svoje vloge v stiku z mnogimi jadralnimi padalci in zmajarji, ki radi delijo svoje zgodbe. Na žalost se preveč teh zgodb nanaša na jadralne padalce in zmajarje z nizkim številom ur, ki letijo z neprimerno opremo, katere je za njih prezahtevna, kar pogosto vodi do slabih izidov. Tudi če se pilot izogne dejanskemu trčenju ali poškodbam, njegovo zaupanje v krilo in šport močno upade. Postane razočaran, dobi strah do letenja in sčasoma celo izgubi vso zanimanje za to prekrasno panogo. V tem članku Joe deli svoja razmišljanja iz mnogih let, ki jih je preživel v prostem letenju ter ponuja nekaj modrih besed, kako se izogniti pastem in še naprej uživati v tem našem čudovitem, varnem in predvsem zabavnem športu – prostem letenju.

V zadnjih tednih so poročali o naslednjem: pilot jadrlnega padala z 12 urami letenja se je pojavil na SIV tečaju s padalom visokega EN-B razreda, ki naj bi mu ga prodala njegova šola; pilot jadrlnega padala z vsega skupaj 20 urami letenja si je kupil krilo EN-C in zaprti sedež; pilot začetnik s štirimi urami letenja z EN-A jadrlnim padalom si je kupil EN-C paramotorno krilo.

Ne samo pri jadrlnih padalcih, tudi pri zmajarjih je ogromno takšnih zgodb, za katere si vsi lahko mislimo, kako se končajo.

Kaj je narobe z vsemi temi piloti? Bi nam moralo biti mar, da drugi piloti sprejemajo tako zelo napačne in rizične odločitve? Menim, da bi nam moralo biti, saj je takšnih pilotov preveč! Pilotov, ki se hitro navdušijo, hočejo biti »najboljši« in nato po nekaj opoldanskih urah v zraku tudi hitro izgubijo vsakršno zanimanje za ta šport. Ambiciozni in motivirani piloti skoraj čez

noč postanejo razočarani. Jadrarno padalo, katerega ne obvladujejo niti na tleh (razen v zares ugodnih večernih pogojih), postane breme. Vedno bolj jih je strah – strah jih je vzleteti, strah jih je letenja v gneči, pobiranja, turbulenc, pristajanja kjerkoli drugje kot na uradnem pristanku in kot sem že omenil... kmalu se zgodi, da se bojijo celo letenja samega.



▲ Tekmovalno krilo: velik razpon, visoka zmogljivost, visoko tveganje.

Naj omenim, da k tem nepremišljenim nakupom velikokrat ogromno pripomorejo tudi spodbude in dvomljivi nasveti bolj izkušenih pilotov. Vsi smo že kdaj poslušali prežvečene zgodbe kako so včasih leteli na veliko bolj nevarnih – doma narejenih jadrlnih padalnih in da si tudi še ne tako izkušen pilot lahko brez problema privošči visoko zmogljivo krilo. Enkrat je nekdo celo rekel, da so EN razredi samo marketinški trik... Mnogi izkušenejši piloti bodo potrdili, da so doživeli tudi posmeh, ko so se na vzletišču pojavili s padalom razreda EN-A ali spodnjega EN-B razreda.

Pomembno se je zavedati, da smo s tem športom vsi začeli iz enakega razloga – da se zabavamo! Če se ne zabavaš, delaš nekaj narobe. Preprosto. Veliki Jocky Sanderson je to še bolje izrazil: najboljši pilot je tisti, ki se najbolj zabava. Eden od Jockyjevih pregovorov je tudi: "Raje letite manj zmogljivo jadrarno padalo na 100% zmogljivosti, kot zmogljivejšega (in seveda zahtevnejšega) na 60%. Čeprav Jockey izgleda kot 27-letnik, je njegova modrost primerljiva z modrostjo velikega Jedi mojstra Yode. 😊

Še ena dobra zgodba: Možakar se pojavi na hribu, da bi od prodajalca kupil visoko zmogljivo jadrarno padalo. S seboj ima svoje trenutno srednje zmogljivo krilo, za katerega mu prodajalec reče, če mu ga na hitro posodi. Kupec pritrdi. Pogoji v zraku so zelo mili, jadrarno padalo se le stežka dvigne nad vrh hriba... Prodajalec se kljub takšnim pogojem z izposojenim jadrlnim padalom spretno dvigne, odleti do drugega konca grebena, najde še en steber in navije do baze oblakov. Kmalu pristane in navdušeno pripoveduje o res dobrih sposobnostih manj zmogljivega jadrlnega padala ter naposled lastniku reče: "Ne kupuj mojega padala – sovražil ga boš!"



▲ Pilot krila razreda EN-B se odpravi na prelet. Pilot leti že petnajst let, vendar je dovolj samokritičen in se zaveda, da je to krilo, kateremu je sigurno kos.

Zakaj je to pomembno? Ker je pilot takšne vrste po 15-ih letih še vedno tukaj in v športu še vedno neizmerno uživa. Na žalost pa je številka ljudi, ki več ne letijo ravno zaradi prehitrega prehoda na prezahtevno opremo, enostavno prevelika. Tudi sam jih poznam preveč. Dokazi prav tako kažejo, da so nekateri najboljši piloti, preden so prešli na manj odpuščajoča krila, ogromno ur naleteli s srednje zahtevnimi krili. Določen izjemno spoštovan dvakratni svetovni prvak – tako v jadrlnem padalstvu kot v padalstvu – je znan po tem, da je več kot 100 ur letel z zelo nizko zmogljivim jadrlnim padalom, preden je v svetu tekmovalnega letenja postal prava senzacija. Naj še omenim, da situacija ni vedno črno-bela. Prav tako je prodaja zmogljivejšega krila pilotu, ki ima 70 ur letenja, vendar leti redno, poleg tega pa leti na veliko različnih terenih in to v ostrejših pogojih, včasih bolj upravičena kot prodaja zahtevnejšega pilotu, ki ima v 25-ih letih letenja vsega skupaj 150 ur – pa še te je opravil v večerni termiki.

Zato, prosim, začetniki – ne glede na to, kako »talentirani« ste, ne nasedajte "cesarjevim novim oblačilom".

Visoko zmogljivo jadrarno padalo vas ne bo spremenilo v pilota preletaša. Za prelete dolgih razdalj so pred nakupom zmogljivejšega padala potrebne dobro izpiljene še vse druge spretnosti kot so: vreme, veter, odločitve, vztrajnost, ... Vse te spretnosti je najbolje pridobiti varno, brez stresa in to na odpuščajočem in enostavnem jadrlnem padalu.

In prosim, izkušeni piloti – če neizkušenemu pilotu prodajate svoj star EN-C, bo ravno to morda najhitrejši način, da ta isti pilot kmalu neha leteti. Verjamem, da bo ta članek prebralo veliko pilotov, tako nove kot tudi stare generacije in bodo pri nakupovanju naslednjega padala 3x premislili. Iskreno upam, da je temu tako!



▲ Bo krilo v zraku peljalo tebe ali boš krilo peljal ti?

Še komentar Grega Hamertona iz Flybbubbla po tem, ko je prebral ta članek:

Spoštovani Joe, tvoj zapis je res na mestu in bi ga moral prebrati prav vsak prosti letalec.

Po branju tvojega članka sem se odpravil na priljubljeno vzletišče in bil priča nesreči, ki jo je povzročil pilot, ki je letel s preveč zmogljivim jadrlnim padalom. Sicer ima nekaj let izkušenj, vendar je s svojim jadrlnim padalom razreda EN-D hotel obrniti preveč na ozko in tako v stebru napravil negativni zavoj. Imel je dovolj višine, da bi se še lahko rešil ali vrgel rezervno padalo, vendar ni storil nič od tega. Njegov odziv na negativno je pokazal, da njegove spretnosti žal ne ustrezajo razredu, katerega je letel.

Če bi letel s preprostim EN-B razredom, bi se jadrarno padalo kljub njegovim togim reakcijam sformiralo samo in odletelo naprej. Na žalost se je pilot zvrtil do tal... Srečo je imel, da je strmoglavil na zelo vidnem mestu – tako, da so lahko reševalne ekipe hitro posredovale.

Takšni dogodki me razjezijo, saj so povsem nepotrebni in vsem vpletenim povzročajo bolečino, žalost in strah. Jadrarno padalo razreda EN-D je namenjeno pilotom z več sto urami izkušenj in zahteva redno udeleževanje na SIV tečajih.

Stara jadrarno padala razreda EN-D in EN-C se da kupiti smešno poceni. Ne nasedajte! Ceneje je kupiti takšno, ki je primerno vašemu znanju, saj vas lahko drugače že manjša nesreča stane tisoče Evrov ali pa – kot je tudi omenjeno v vašem članku – vzame ljubezen do tega prečudovitega športa. Ali je res vredno tega?

Moje pravilo je vedno bilo: leti z razred nižjim jadrlnim padalom, kot misliš, da ga lahko obvladaš. Tako imaš sigurno še nekaj zaloge varnosti, ko se znajdeš v kakšni neprijetni situaciji.

Lep pozdrav,
Greg Hamerton, Flybubble

Avtor: Rok Vegelj - Wosa

RED BULL X-ALPS 2023

"PRVA DAMA ELIZABETKA PRILETELA NA CILJ"

Življenje po dveh letih zopet piše nove zgodbe.

Takoj po šihu se kapetan Gabi, Danilo in Wosa zbašemo v kombi in oddirjamo po Dragota, spakiramo kufre in seveda, da ne bomo lačni letel, spakiramo še njegov domač slastni bograč. Gasa hop v Ljubljano, kjer se osedlamo na ornk avtodom. Pot nas zanese na gorenjsko, oz. po Andreja in Roka, ki mislita, da sta dva Primorca, ker rada letita z Drazgoč proti morju. Z Lidla natovorimo življenjske potreščine in v večernih urah direkt do Kitzbilla.

V poznih urah se zasidramo gratis v idiličnem ribnik placu Kirchberg-a, mijčken ven od smučarskega središča. Se razkomotimo in ob pirčkanju pripravljamo letalne podvige za naslednji dan, dokler nas zaspane očke in močna noč ne premagata.

Zjutraj naspidirani u nulo, pojemo vrhunski angleški zajtrk z jajci in slanino, ter oddirjamo v kamp, kjer je nastanjenih 32 potrebnih redbulovcev s celega sveta. Kot pravi Slovenci, seveda najprej poiščemo našega dirkača Lenarta Oblaka z njegovo ekipo. Pred njim so že dirkali štirje Slovenci - Uroš Rožič leta 2001, Simon Čopi leta 2007 in Primož Suša leta 2009.... Se končno srečamo, ekipa sproščena po zajtrku in pripravljena na zadnje popravke in trening dnevom za prolog... medtem pa, ko moje očke zaslanjano tavajo po kampu in si prepevam: »In ti, ki si tu, sprašujem te zdaj, ljubim jo še, a vem ne, zakaj, Laure ni več.« Končno jo vidim, jst njo, ona mene, se nasmehneva, saj veva da bova zopet skupaj vrtela romantični ples v zraku, tako kot dve leti nazaj...

Ok, zdaj pa na letenje...

Debelo urco pred startom prologa, se Andrej, Danilo in Gabi, peški vržejo in natrenirajo nogice na vrh Kitzbilla, medtem ko ostali trije - dva Roka in Drago, lepo na izi z »vip redbul« karto zapeljemo z gondolo gor, namontiramo slovensko zastavo in glasno pričakamo tekmovalce. Vedeli smo, da je naš »Leni« kot bivši biatlonec, kondicijsko zelo močan, saj je kot prvi rokiee v štartu potegnil naprej, se odlepil od ostalih in se boril kot lev. Dokler ni zagledal svojo »gazelo« in skrenil s poti, kjer ga je stalo dobre uvrstitve in z kaznijo dveh ur za tekmovalni dan.

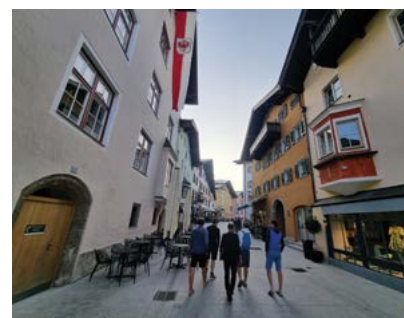
Prolog je, kot prvi med dečki, premagal uni francoz Pinot, kjer redno nastopa in zmaguje tudi na Pwc-ju. Se vidi, da je psihično močan in z mislimi pri stvari. Kao francozi, ko mislijo da imajo najboljše vinček...). Eeeee, med punčkami je zmagala moja Lauri.... Joj, kak jo je bilo lepo videt na stopničkah, kar od sreče so se nama solze ulile...

Ajoj, spet pozabil na naše letenje... Ja itak, mi smo tud dobr letel, prolog je bil za nas avtodomarje, kratak in sladek, zaradi močnega vetra smo bolj kot ne, lizali in raziskovali lokalne hribčke.

Na tleh vržemo sidro na istem mestu, kot sinoči, pogrejemo bograč in veselo napokamo lačne želodčke... ampak ne za dolgo... ko že prijazno pristopi lokalni lastnik ribnika, da žal odsvetuje spanje, tako da smo primorani poiskati novo zavetje. Gabi, kot kapetan barke, mojstrsko najde eno kmetijo, pogumno stopi do glavnega šefa... in beseda da besedo, roka da roko, zraven damo plato pira in milka čokoladico. Zmagaaa, in imamo za štiri noči čistega zalivčka s pogledom na znamenito smučarsko progo Streif.

Naslednji dan so bili pogoji odlični in orenk leteje... vsak najde svojo bazico, povrtimo in vsak v svoj konec. Gabi se šverca z Cooconejevo ekipo proti Zell am Seeju, kjer ga prizemlji dolinc. Drago kmalu scuri južno proti Jochbergu in potem kot tapravi redbulovec z celo bojno opremo, hodi peški nazaj do gondole. Ni kaj, kljub temu da ima kr velik Emšo, je njegovo srce mlado in močno. Svaka mu čast.

Unadva primorca sta se zatoplendala na dvatisočaku južnije na Stuckkogel, se posončkala in hop naprej prot severu Nemčije, kjer nista našla morja... Midva z Danilom pa malo prezračila padalčka in šla preveriti bližnji pašnik pod startom z lepimi belimi konji, ter prešvicano nadaljevala peški gor za drugi let.



Proti večeru smo se vsi zbral na kupu in šli ritke namočiti v Schwarzsee-ja.

Tretji dan so ga že štirje mušketirji Drago, Andrej, Gabi in Rok skup tiščal in se stiskal pod eno bazo, nato so se vrgl južno čez dolino in toplandal na dvatisočak Geaalm, kjer so se romantično objemčkal in fotkal čudovite bele vrsace, ter hop final glide pred dežno zaveso do Zell am Seeja, na pico in pivo. Bogi Roki, ko je pristal osamljeno par km stran na železniški postaji in potem videl, da tirnice sploh ni gor... ni panike, sva z Danilom hop vžgala avtodom in roadtrip v 40 km oddaljeni cilj.

Končno naju je bil vesel, še bolj pa čokaldice in pira. Dolina proti Zell am Seeju je bila že čist pokrita in obdana s plohami, ko se peljemo v mesto še po ostale. A ovi mušketirji optimistično z gondolo na vrh Schmittennhoke-ja, kjer so zračunali, da je možno priti nazaj po zraku do Kitzbilla... Ja ja, kick my ass.

Nam trem se v dolini lepo smeji in ležerno si privoščimo pico in pivce, medtem ko že uni kličejo, da so pristal čist bliz tam, kjer je Rok čakal... in seveda glej ga zlomka... ni tirnice... :)

Jih poberemo in se zapeljemo nazaj v domač kraj z jezerčkom, drugič namočiti ritke. Zadišali so nam čevapi, se hop zasidral na luštnem zalivčku, pripravil roštilj in debata pozno v noč.

Končno četrti dan in s tem začetek dirke Red bull x Alps-a. Poznate že Red Bull zgodbo? Na štartu sama modra barva in rdeči biki, franšiza tko močna, da ne bodo kmalu pozabljeni... žur do konca, da se



ti dela kurja polt... oh in ah prava paša za oči. Skratka, zdaj si predstavljajte še slovenske zastave, ki plapolajo za našega Lenija, in kot prvi slovenski »rokiee« prispel peški na štart znamenite proge Streif.

Mi pa tudi zmagal na dober letalni dan. Naš zmagovalec Andrej je večinoma letel s tekmovalci do druge obratne točke – Wagrain. Rok in Danilo sta se oklicala za šoferja avtodoma, tako da sta se jajcala lokalno naokrog. Dragota je splahnilo v smučarsko središče Saalbach, kjer ga je Češka ekipa pobrala za svojega in ga pripeljala do druge obratne. Midva z Gabijem sma prvo rundo nespametno scurila v dolincu ene 15 km stran, hop na štop in gondolo. Ne morš vrjet, ... v slabi uri sva že bila na vrhu štarta in se v močnem vetru pognala novim zmagam naproti. Po treh urah fajnega letenja in norega razgleda pristala, Gabi južnije pri Hunsdorfu, Wosa pa severno pod steno Hochoniga.

Zadnjo noč se zasidramo v centru obratne točke-Wagrain.

V večernih urah med kuhanjem večerje, priteče lačen in žejen Lenart, kjer podpiše tablo in še



skupaj z njegovo ekipo delimo pašto in posteljo na parkingu.

Zadnji dan v jutranjih urah Lenart in njegov sparing partner Ciza že laufata na bližnji hrib, kjer sta namenjena nazaj severno proti Nemčiji. Po poštenem zajtrku se naposled odločimo nam že poznani izpred dveh let nazaj, za letenje v Flachau-ju. Pridruži se nam še Jerry Fidler, ki je tekmovalne zmogljivosti preizkušal na končani ligi tekmi v Švici. Le Hop na sedežnico, kjer nas zapelje na okoli 1900 m visokega GrieBenkarja.

Beseda da besedo, in da se ne matramo s pobiranjem in vožnjami pozno ponoči domov, se odločimo za letenje po okoliških alpah...Ah kje pa, ta dan je bila bomba akcija posuta z belo smetanco. Rok prileti do konca

doline Zee am Seeja potem se pa vrže južnije in skor poboža znameniti beli Groscglokner. Vredu, si mislimo, naj bo Roki, ga bomo že urco oddaljen kraj po avtocesti dohitel... in glej ga zlomka, Andrej, Gabi, Danilo in moja malenkost v avtodomu, čakamo na našga Dragota. Kličemo ga... iščemo ga... kje za vraga je, ko naposled javi, da je odletel skor nazaj do Kitzbila... Pa jutri v torek imamo šiht!!!! Končno smo dočkal njegov penzionistični nasmeh – TO JE TO... in smo se odločili- KO BOMO VELIKI, BOMO KOT DRAGO. Čestitam!!!

Konec zgodbe tekmovanja vam je pa že tako poznan. Ni da ni... Nesporni zmagovalec je že 8. postal Krigel Maurer via Eagle. Ostalim pa dal vedeti, da bodo mogli še veliko žgancev in špinače popapat...

Kot sem na začetku napisal...ZAKAJ življenje piše nove zgodbe, JE PA TA, da je Avstrijka Elizabetka Egger postala prva dama, ki je prispela do cilja.

Skratka, med vožnjo domov zasajamo dremam z mislimi dve leti kasneje, ko se mi bodo v termičnem stebru pridružile moja kraljica Elizabetka in bivša Laurie... punce moje, hvala za vse in se vidimo čez dve leti.





Zapis pripravil: Janez Križnar

POGLED NAZAJ IKAR, LETO 1998, JUNIJ

Pričenjalo se je dolgo vroče poletje. Zdi se mi, kot bi bilo včeraj, ko so mi piloti iz kluba Sky Velenje z zanosom razlagali o novi letalni destinaciji. Nedavno končana vojna v Bosni je bila še zelo svež spomin in izlet tja je obetal avanturo. Zaključila se je dobro. Z današnje perspektive, zelo dobro, saj je nekatere stvari, kot je pristajanje na minsko polje in reševanje z njega, Iztok Lorenčak – Murki v prispevku previdno zamolčal. Žal je bila ta odprava tudi ena zadnjih z Markom Malovrhom, ki je kasneje v tem letu tragično preminul na Evropskem prvenstvu v Piedrahiti.

"Banja Luka cup '98

Banja Luka je mesto v dolini Vrbasa, ki jo obdajajo zaobljene gore, visoke okoli 1300 m nadmorske višine. Tam živi nekaj takšnih ljudi, ki želijo pokazati lepote in zanimivosti Bosne tudi jadralnim padalcem. Od njih smo dobili v Sky klubu povabilo na Odprto prvenstvo Banja Luka cup '98. Za nas je bil to zadosti velik izziv, da z odločitvijo nismo oklevali.

Na pot nas je odšlo sedem, vsak s svojimi pričakovanji in željami. Tekmovanje se je odvijalo v Kneževem, kjer smo tudi bivali. Prvi dan smo se prebudili v prekrasnem jutru in nemudoma odšli raziskovati nam nepoznane letalne terene. Rahel piš severovzhodnega vetra nas je spremljal ob odkrivanju ugodnih šolskih terenov, ki nudijo veliko možnosti za dobro šolanje. Navdušenje nad čudovitimi kanjoni rek je raslo z vsakim našim korakom bližje vrhu in nestrpnost je postajala vse večja. Panoramski pogledi z vrhov so nam dali slutiti, kje se skrivajo dobri stebri, ki so se dvigali vse tja do 2600 m, kjer se je pričela baza. Ogledali smo si štarte, predvidene za tekmovanje, ki so obrnjeni na jugozahod. Zaradi zaobljenosti vrhov termika ni prebila severovzhodnega vetra, tako da štart ni bil varen, zato smo odšli na drugo stran hriba oziroma planote in tam poiskali štart na severovzhodnik. Popoldan nam je bil naklonjen in jadrali smo vse do večera. Ob pristanku pa smo bili vsem domačinom v veselje, kot pri nas pred leti.

Večer se je odvijal v živahnem razpoloženju s spoznavanjem pilotov iz drugih držav, saj je bila udeležba mednarodna. Največ jih je bilo iz Jugoslavije, Bolgarije in Makedonije, nato pa so sledile po udeležbi še Slovenija, Češka, ZDA, Grčija.

Naslednji dan nam bogovi niso bili ravno naklonjeni, saj je dopoldan deževalo in še vedno je pihal severovzhodnik, vendar precej šibkejši. Z vztrajnimi pogledi v nebo in upanjem na izboljšanje vremena smo dočakali popoldan, ko se je pričelo jasni. Nato je sledilo hrupno presenečenje. Na štart so nas pripeljali s helikopterjem Mi-8, kjer je pihal vzgornik in nekaj pilotov nas je odletelo. Prvi dan še ni bil tekmovalne narave, temveč predstavitev tega športa gledalcem na ciljnem prostoru. Občudovalce smo še posebno navdušili Slovenci, saj nas je šest poletelo hkrati in smo s tem predstavili svoja nova jadralna padala Divine R v vseh svojih zmogljivostih.

Naslednji dan so nas zopet pripeljali s helikopterjem na štart, kjer bi naj po trditvah organizatorja vzgornik prevladal nad severovzhodnikom, vendar se to ni zgodilo. Tako smo izgubili dober tekmovalni dan.

Piloti željni letenja smo odšli na nižji štart sredi pobočja in tam jadrali. Na pristanku je bilo veselo, saj so se ves čas vrteli odojki in jagenjčki. To je povzročilo veliko zadovoljstva nekaterim našim članom, ki so zelo navdušeni nad mesno hrano.

Zvečer se je tekmovalna komisija odločila, da štart prestavi na severno stran hriba, kar se je kasneje izkazalo za pravilno. Naslednji dan je bil zelo termičen, razvoj ugoden, mogoče malo prehitel. Disciplina je bila določena in sicer: dve obratni točki, dolžina discipline 25 km, tekma do cilja. Razlika med štartom in pristankom je bila 250 m. Letenje je bilo na ta dan zelo zanimivo. Štart je bil majhen, stebri po štartu zelo ozki, tako da je bil začetek dirke izredno selektiven. Pobiranje je bilo težavno samo na začetku, nato pa te je močan steber hitro spravil pod bazo (2600 m) in od tu naprej je odločala samo hitrost. Konec tekmovanja je bil najboljši za Tomaža Lednika iz Češke, ki je dobil Banja Luka cup '98, in za Marka Malovrha, saj so prva tri mesta zasedla njegova padala Divine 26R. Ostali rezultati naših tekmovalcev: 2. mesto Marko Malovrh, 3. mesto Iztok Lorenčak.

Zaključek tekmovanja je bil zelo megalomanski, z razkošnim kosilom, ki se je zavleklo vse do večerje. Pot domov je minila hitro in brez težav, spomini so ostali lepi in nepozabni."



SESTAVIL: JAKOB KOVAC	ŠPANSKI ZMAGOVA- LEC TOURA 1973, LUIS (1945-1994)	VOLK LUKA ZVRST AM. JAZZA OKOLI LETA 1940, BOP	↓	↓	ŽENSKI DOLOČNI ČLEN V NEMŠČINI	GLIVA, KI RASTE NA BEZGU, BEZGOVA GOBA	TEMPELJ BABILON- SKEGA BOGA MARDUKA
ZIDOVI OKOLI STAREJSIH MEST, UTRDB							
ŠVEDSKI ASTRONOM ANDERS (1701-1744), CELZIJ							
USTALJE- NO ZA- POREDJE CRK							
GLASBENI ZNAK ZA TON					NPR. (MEDN.), EXEMPLI GRATIA		
HIMALAJ- SKA GORA V SEVERO- ZAHODNEM DELU				TEHNIKA OBJECTIVES AND KEY RESULTS	ŠUMNIK IN VOKAL NEKOČ TOVARNA V SAVLJAH		
NEPALA OB INDIJ- SKI MEJI (7132 m)	PLEMIČ, ZA STOPNJO NIZJI OD GROFA	DVOREZNA SABLJA IZ ETIOPIJE DEVICA ORLEANSKA					
MESTO OBELEZJA NAD DRA- ZGOŠAMI, ... SKALA							
VULKAN- SKO JEZE- RO ZAHO- DNO OD NEAPLJA							KAZALNI ZAIMEK
EGIPČAN- SKI BOG SONCA			IGOR MIKLOZIČ	ŽOGA ZUNAJ IGRIŠCA TADEJ CECI			
MESTO NA VZHODNEM BREGU REKE NIGER							
VIETNAM- SKI PRIPO- VEDNIK (1917-1951)							IKAR



POMOČ

ESAGILA: babil. tempelj ŠOTEL: dvorezna sablja ONITSHA: nigerijsko mesto



Foto: Luka Fabčič

MATRIX EN/LTF A

Matrix je natančno zasnovan, da zadovolji vedno bolj široke zahteve na trgu. Razumemo pomembnost enostavnega ravnanja na tleh in brezhibnih vzletov, zato smo se osredotočili na optimizacijo teže krila Matrix. Z uporabo vrhunskega materiala MJ32MF s P/D premazom smo dosegli impresivno ravnovesje med vzdržljivostjo in lahko konstrukcijo.

RAZŠIRJENI TEŽNOSTNI RAZREDI

Matrix ima certifikat razširjenih težnostnih razredov, kar vam omogoča prilagajanje letalskih značilnosti svojim željam, hkrati pa zagotavlja spoštovanje certificiranih standardov krila. Letenje znotraj teh razširjenih razredov omogoča večjo dinamiko in lahko predstavlja izzive pri ohranjanju vzgona v šibkih pogojih. V primeru, da bivate na območju z močnejšimi vetrovi in lokacijami za jadranje, lahko izberete manjšo velikost in tako doživite brezskrbno jadranje v močnem vetru ali pa zaradi praktičnosti manjšega volumna pakiranja in manjše teže uporabite padalo za hike & fly avanture.

KRILNI ZAVIHKI (WINGLETS), ZAKAJ?

V naše novo krilo Matrix smo se odločili vključiti konice kril (winglete). Med testiranjem smo odkrili, da konice kril prinašajo ključne koristi za začetnike pilotov. Tradicionalno oblikovana šolska krila so primorana biti prilagojena za večjo stabilnost (zmanjšani lok), kar vodi v izgubo igrivosti pri zavojih. Vendar pa smo s pravilno postavljenimi konicami kril dosegli krilo z minimalnim nagibanjem in izboljšano zmogljivostjo pri zavojih. To je omogočilo, da je krilo ohranilo svojo stabilnost, obenem pa je pridobilo tudi večjo okretnost in živahnost pri manevriranju. S tem smo ustvarili krilo, ki je idealno prilagojeno za začetnike, saj zagotavlja uravnoteženo izkušnjo, ki omogoča varno učenje.

