

# Plkar

December 2019

Interno glasilo za jadralne padalce in zmajarje | Za interno uporabo



Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije



**Lepe praznike  
in srečno novo leto**  
Vam želi ZPLS

2 Uvodna beseda | 3 ZPLS | 4 Članarina ZPLS za leto 2020 | 4 Namenitev dela dohodnine za donacijo zvezi | 5 Vsakoletni seminar za podaljšanje pooblastil T in U | 6 Zaključna prireditve ZPLS | 8 V spomin - Nal Kraja | 8 Mojih 306 km | 11 Novice iz Koroške: Ivan Gostenčnik - 80 let | 13 Preko 500 km | 14 Tekmovanja | 16 Najboljši ZPLS piloti v 2019 | 17 Flysafe za iPhone | 18 "Perfect day" na Lijaku | 20 Hike & Fly & Pika - Potoška gora 2019 | 22 Intuicija in letenje | 24 Leteti zgoraj brez ... Da, ali ne? | 30 Intervju: Albin Grmek | 35 14 stvari, ki sem se jih naučil v zadnji zimi | 38 Kako hitri smo in kako izmerimo hitrost jadranskega padalca? | 42 Zmanjšanje tveganja pri prostem letenju | 48 Dolina miru in letenja | 52 Pogled nazaj: Ikar, leto 1994, številka 4 | 54 Iz Erzotovega dnevnika: Prvi let na jadranski otok | 56 Krizanka

8

ČLANEK

## Mojih 306 km

16

REZULTATI

## Najboljši ZPLS piloti v 2019

24

ČLANEK

## Leteti zgoraj brez ... Da, ali ne?

30

INTERVJU

## Albin Grmek

42

ČLANEK

## Zmanjšanje tveganja pri prostem letenju

54

IZ ERZOTOVEGA DNEVNIKA

## Prvi let na jadranski otok

Ikar, interno glasilo za jadralne padalce in zmajarje  
December 2019

Odgovorni urednik: Srečko Jošt  
Oblikovanje: Tina Červan  
Izdajatelj: ZPLS, Zveza za prosto letenje Slovenija

Avtor fotografije na naslovnici: Siniša Krizaj  
Pilot: Matjaž Klemenčič  
Lokacija: Kanin; arhiv: Red Bull Content pool

Tisk: tiskarna GRAFIKA SOČA, d.o.o.  
Naklada: 1150 izvodov

# Uvodna beseda

**L**eto je hitro naokoli, prosti letalci ponavadi v tem času razmišljamo, koliko dni nam je bilo dano, da smo lahko leteli. Vedno več je nezadovoljnih, češ, vremena ni bilo. Pa to ni ravno res, čeprav nas je mesec november res kar prizemljal s cikloni in stalnim dežjem. Problem je bolj v tem, da se velikokrat išče samo dneve, ko bo za jadranje, pa še za kakšne dobre prelete. Glede na njihovo redkost, se nam morajo takrat poklopiti še ostali dejavniki – služba, družinske obveznosti,... No, in na koncu rečemo, da je bila pa letos spet slaba sezona.

Zadeve je treba jemati na drugačen način. Treba je oditi na hrib tudi le zato, da odletimo navzdol. Tudi takrat bo prisotno veliko užitkov. Odločimo se za vzpon peš, naredimo nekaj za svojo rekreacijo. Zraven bomo tako še bolj čutili naravo. Če se bomo na vzletišču malo podružili

s padalskimi ali zmajarskimi kolegi in izmenjali kakšna mnenja, pa mogoče hkrati še odstranili kakšno zel ali robidovje, bo tudi to prispevalo k našemu dobremu razpoloženju. V lepem, mirnem poletu bomo imeli več časa za opazovanje pokrajine iz ptičje perspektive in spočili svojo dušo. Tudi morebiten povratek v dolino, če ne bo pogojev za letenje, ne bo 'konec sveta', saj smo uživali v naravi.

Razen letenja se lahko vključimo k ostalim zadevam, ki so iz področja naše dejavnosti.

Preko naše zveze je bila v oktobru organizirana ZPLS krvodajalska akcija, za prvo leto sicer slabše obiskana, a verjamemo, da bo vsako leto vključenih več članov. Zahvala vsem, ki so darovali!

Prispeva se lahko zanimivo branje za našo revijo Ikar. Kot urednik čim bolj vsepovsod spodbujam k pisanju. Opogumite se, sigurno je v vas nekaj žilice, da zapišete kakšno vaše razmišljanje, dogodivščine, tudi kakšna slika vam je verjetno zelo uspela.

Priključimo se k delovnim akcijam

urejanj vzletišč in pristankov vsepovsod, kjer letimo. Prispevajmo svoj finančni delež za pokritje najemnin in stroškov vzdrževanja vzletišč in pristankov v svoji ali bližnji regiji.

Ko dnevi niso za letenje, izkoristimo čas za izobraževanje – revije, internet,... Nikoli ne vemo dovolj o aerodinamiki, vremenu; osvežimo postopke v sili, ponovimo stvari iz našega pravilnika o JP in JZ, pogledimo karto zračnega prostora in omejitve,...

No, in tako bomo lahko vedno ob zaključku leta ugotovili, da pa le ni vse v štetju opravljenih poletov. Tudi ostale našete aktivnosti nas zapolnijo, pripomorejo k temu, da se še naprej ukvarjamo z našo lepo dejavnostjo.

Srečno v 2020 in veliko pristoletalskih aktivnosti!

**Urednik glasila Ikar**  
**Srečko Jošt**



**K**ar nekaj časa sem premišljeval, kakšen članek naj napišem za to številko Ikarja.

Naposled sem vendarle, tik pred zdajci, le dobil malo navdiha in sicer predvsem na račun zdajšnjih dogodkov in obenem, da povlečemo črto nad iztekajočim letom. **ZPLS** s svojim Upravnim Odborom lepo deluje. Ne bi se rad hvalil, vendar delujemo usklajeno in se dobro razumemo. **Srečko Jošt** se neizmerno trudi z našim glasilom Ikar. Sestaviti tako glasilo ni mačji kašelj. Ogromno priganjanja k pisanju ter samoiniciative je potrebno, da lahko z veseljem vzamemo glasilo v roke in preberemo zanimive članke. Naj samo pripomnim, da vsako leto nesem kakšen izvod na skupščino EHPU-ja, kjer se vsi čudijo, kakšno lepo revijo imamo. Srečko s svojimi izkušnjami iz vseh področij tudi pomaga na konstruktiven način reševati vse zaplete, ki se pojavijo v zvezi s prostim letenjem. **Gašper Prevc** ureja našo spletno stran, FB profil in skrbi, da so prave informacije vedno na razpolago v danem trenutku. **Sandi Krč** je v lanskem letu urejal naročila za letalne drese (speedarms-e), katere smo tudi malenkostno subvencionirali. Prav ponosen sem, ko na vzletišču vidim naše pilote v teh dresih. **Ivan Brovč** pa kot starosta tega zmajarskega športa poskrbi, da je vedno pestro, tako z zmajem, ko sam odleti na Kobali ali Lijaku, kot s predstavitvami te lepe panoge mlajši generaciji. Naša tajnica **Brigita Jarc** poskrbi, da jo gledamo s čudovitimi sinovi po televiziji v »reality showu« (-). Seveda pa opravi vse malenkos-

ti, katere so za delovanja naše zveze nepogrešljive.

Hvala vsem za sodelovanje in trud, katerega ste vložili v ZPLS.

ZPLS je krovna organizacija vseh društev za prosto letenje, to najbrž že veste. Članarina 25,00 EUR letno na posameznika je namenjena, da zveza lahko normalno pokrije stroške za ugodnosti, ki jih uredi za članstvo. To je njen edini vir prihodka, poraba tega in plan za vnaprej se predstavi in sprejme vsako leto na skupščini. Če kaj ostane, se lahko kakšen malenkostni prispevek nameni še urejanju posameznih vzletišč, pristankov, ter spodbudi društva, da so vzletišča zgledno urejena, čista, pokošena, označena s tablami, vetrnimi vrečami,.. Z vinjetami, ki jih dobi vsak član društva, lahko mirno vzletamo po vsej Sloveniji in to je čudovito. Zveza ni finančna ustanova, ki pokriva stroške vzletišč in pristankov v Sloveniji, niti ni bila za to ustanovljena. Ne more tudi financirati tekmovanj in tekmovalcev, imajo pa le-ti možnost predstavitve dejavnosti v Ikarju, hkrati pa lahko s skrbjo zveze za urejanje področja prostega letenja koristijo posredne učinke (urejena vzletišča in pristanki, plačana UKW frekvenca za proste letalce, ukinitve registracije naših letalnih naprav, ureditev področja tehničnih pregledov, ...)

Nekatera društva delujejo bolj aktivno v povezavi z občinami, ki vidijo tudi tržno turistično nišo in pridobijo sredstva za namen urejanja in vzdrževanja vzletišč. Nekate-

ra društva nimajo na skrbi nobeno vzletišče, vendar se z društvi v regiji med seboj dogovorijo o skupnem kritju vseh stroškov ter o skupnih delovnih akcijah na vzletiščih. Tako je tudi pravilno in pošteno do drugih društev, ki vzletišča urejajo.

Včasih pa se stvari začnejo razhajati in tudi tukaj pride, čeprav redko, do anomalij, ko posamezniki na račun dela društev izvajajo tam posel za svoj žep s tandemiranjem, prodajo padal in opreme, z 'demo' predstavami na vzletiščih in pristankih društev, ... Nič ni narobe, če dotični vpraša društvo za soglasje in kako se oddolžiti društvu za uslugo. Posebna zgodba pa je tudi kakšen posameznik, ki ni član nobenega društva, saj ga je lahko sram da se 'šverca' po vzletiščih, za katera skrbijo drugi.

Prav sedaj, ko pišem ta prispevek, se UO intenzivno ukvarja z zaključno prireditvijo, ki bo potekala v Perli v Novi Gorici. O njej pa boste lahko več prečitali seveda v našem Ikarju. Naj Vam v naslednjem letu zaželim prijetno letenje z lepimi preleti in pristanki.

**Predsednik ZPLS**  
**Bojan Žižmond**



# Članarina ZPLS za leto 2020

Članarina ZPLS za leto 2020 je 25 EUR za vsakega posameznega člana društva. Članarina mora biti plačana do 29.2.2020. Plačilo na: Zveza za prosto letenje Slovenije, Kamnik pod Krimom 72d, 1352 Preserje; T.R. 02013-0051157716

Zastopnike društev naprošamo, da po opravljenem plačilu točne podatke o društvu s seznamom vseh članov pošljejo na elektronski naslov: brigita.jarc@ejglejnaprej.com

Seznam izpolnite na Excelovem obrazcu, ki je objavljen na spletni strani ZPLS (<http://sffa.org/dokumenti>) in bo tudi poslan vsem društvom. Podatke članov potrebujemo za ureditev zavarovanj proti tretji

osebi, uporabe radijske frekvence, pošiljanja Ikarja in vodenja seznama članov, ki uporabljajo vzletišča.

Naprošamo vas, da preverite točne naslove, saj je bilo vsako leto poslanih kar precej napačnih naslovov članov.

Po prejemu plačila in poslanem spisku boste na naslove društev prejeli vinjete za čelade in nalepke za izkaznice za vaše člane za leto 2020.

Članstvo v ZPLS nam nudi naslednje ugodnosti:

- uporaba vseh vzletišč po Sloveniji za vse člane ZPLS (za nekomercialno letenje)
- zavarovanje odgovornosti proti tretji osebi (skupinsko)
- zavarovanje avtomatskih vremenskih postaj
- uporaba UKV frekvence 147,800 brez izpita za radioamaterje in brez plačila individualnih pristojbin za uporabo radijske frekvence
- interno glasilo IKAR, ki izhaja že od ustanovitve brez prekinitve in je namenjeno izključno jadralnim padalcem in zmajarjem
- zgledno urejeno spletno stran,

kjer predstavljamo svojo dejavnost, novice, objavljamo strokovno literaturo in članke

- pomoč pri vpisu v evidenco registriranih vzletnih in pristajalnih mest ter pridobivanju mnenja Zavoda RS za varstvo narave
- članstvo v EHPU (European Hang Gliding and Paragliding Union)
- organizirani dnevi ZPLS
- popusti pri prevozih na vzletišče
- popusti pri prevozih na nekaterih kabinskih žičnicah in nihalkah
- popusti pri nakupih v nekaterih trgovinah s športno opremo in opremo za prosto letenje

**Društva, ki bodo pravočasno poravnala članarine za leto 2020, bodo prejela za svoje člane tudi obeske ZPLS.**



## Namenitev dela dohodnine za donacijo zvezi

V oktobrski številki Ikarja je bila navedena tudi možnost donacije dela dohodnine naši zvezi, ZPLS-ju. Po pomoti je bila navedena napačna davčna številka zveze. Pravilna davčna številka za izpolnjevanje podatkov za donacijo ZPLS-ju je 40156192, objavljena je tudi na spletni strani ZPLS. Opravičujemo

se za napako (kdor dela, nehote tudi greši ;- ( ) in vas še enkrat pozivamo k namenitvi dela dohodnine za še boljše delovanje zveze.

O napaki smo takoj po izidu Ikarja to objavili na SLO paragliding forumu in na »EOL« tabli. Če je kdo vseeno že navedel napačno številko,

ga naprošamo, naj ponovno uredi prijavo na:

[https://edavki.durs.si/EdavkiPortal/OpenPortal/CommonPages/Opdynp/PageD.aspx?category=namenitev\\_dela\\_dohodnine\\_fo](https://edavki.durs.si/EdavkiPortal/OpenPortal/CommonPages/Opdynp/PageD.aspx?category=namenitev_dela_dohodnine_fo)



*Skupaj tekstilu dodamo nov pomen*

PROIZVODNJA IN PRODAJA ZAŠČITNIH SREDSTEV IN STROJNO VEZENJE  
Eldamedo Marketing d.o.o., Podjetniško naselje Kočevje 6, 1330 Kočevje

tel.: +386 1 893 10 33, fax.: +386 1 893 10 34,  
e-pošta: info@eldamedo.si

WWW.ELDAMEDO.SI





OBVESTILO

# Vsakoletni seminar za podaljšanje pooblastil T in U

**S**trokovni seminar za pilote tandem jadralnih padal (T) bo v **soboto, 8. februarja 2020, ob 10. uri**, v sejni sobi gostišča pod Jenkovo lipo v vasi Grad pri Cerkljah. Ob 12. uri bo vzporedno tudi seminar in izpit za pridobitev potrdila o opravljeni prvi pomoči za komercialne pilote tandem jadralnih padal. Komercialni piloti tandem jadralnih padal lahko podaljšujejo pooblastilo - T

tudi na način, da namesto potrdila o obnovitvi teoretičnih znanj, k vlogi za podaljšanje pooblastila pilota tandem jadralnega padala priložijo pisno potrdilo o, v obdobju zadnjih dvanajst (12) mesecev, opravljenem letnem usposabljanju.

Cena strokovnega seminarja je 80 Eur, cena seminarja in izpita za prvo pomoč je 40 Eur.

Strokovni seminar za učitelje jadralnega padalstva (U) bo v **soboto, 8. februarja 2020, ob 14. uri**, v sejni sobi gostišča Pod Jenkovo lipo v vasi Grad v Cerkljah. Plačnik seminarja je ZPLS. Vabljeni vsi aktivni učitelji, ne samo tisti, ki potrebujete seminar za podaljšanje pooblastil, saj je seminar hkrati vsakoletno strokovno srečanje aktivnih učiteljev jadralnega padalstva.

**Morebitna vprašanja na 041 677595 - Sandi Marinčič. Prijava na seminarje in ostale informacije: [info@kimfly.si](mailto:info@kimfly.si)**

[info@kimfly.si](mailto:info@kimfly.si)

tel.: 051 255 451

[ad-gliders.com](http://ad-gliders.com)

  
AIRDESIGN













# Zaključna prireditev ZPLS

**D**a je letos zaključna prireditev sploh bila izvedena, je poskrbel UO zveze, saj za izvedbo, podobno nekaterim v prejšnjih letih (zraven še sejem rabljene opreme, predstavitev nove opreme s strani proizvajalcev in zastopnikov, hrana in pijača...), s strani kakšnega društva ni bilo nobenega interesa, kljub temu da izvedbo organizacije vedno izdatno finančno podpremo. Glavni namen takšnih prireditev naj bi bilo, poleg druženja, seveda predvsem tudi izobraževanje, zato je bil tokrat podarek na kakovostnih predavanjih z odličnimi predavatelji, katerim smo se za njihovo vloženo delo in čas tudi zahvalili. Pred predavanji je bilo, s strani DJP Polet Nova Gorica, organizirano 'hike&fly' druženje, po koncu predavanj pa je bila, ob slikovni predstavitvi prejemnikov, še tradicionalna podelitev priznanj najboljšim pilotom ZPLS.

Lokacija prireditve je bila na ravni dogodka, dvorana ravno primerena za takšne stvari. Malenkost višji strošek najema ni šel na račun zveze, saj je polovico stroška pokrila Agencija za civilno letalstvo, glede na to, da je bila tematika predavanj naravnana predvsem na varnost pri letenju. Tako je bil strošek prireditve precej manjši kot v nekaterih prejšnjih letih in upamo, da bo agencija tudi v prihodnje sodelovala z nami na tak način.

V času predavanj je bilo skupno prisotnih več kot 200 poslušalcev. Že dopoldne se je na vzletišče Lijak, ki tudi ob takšni okoliški burji, čudežno ne razočara, na hike&fly odpravilo okoli 50 udeležencev. Za nagrado za trud, jim je bil omogočen tudi polet navzdol.

Glede na, zaradi burje, neletalen dan, je bila udeležba v Novi Gorici kar solidna. V primeru ugodnega letalnega dneva bi sigurno prišlo še 100 Štajercev, pa še toliko ostalih. Je pa žalostno, da si ne vzamemo čas in se ne odpravimo nekam, kjer bomo dobili več znanja in izkušenj kot na en letalni dan, katerih bo še kar precej, takšen dogodek pa je enkrat letno.

Vidi se, da manjka srečanj, ne samo pri letenju, kar se je pokazalo tudi v obeh odmorih, v avli, ko so se udeleženci, ob pripravljeni majhni pogostitvi, zapletli v medsebojne pogovore in smo zato odmora malenkost podaljšali. Takšna srečanja nas povezujejo. Ponavadi poznamo le lokalne pilote, ostale pa, bolj kot ne, le po priimkih iz XCGlobe-a, pa mogoče še koga po čeladi, sedežu in padalu ali z maju iz kakšnega terena.

Za pohvaliti se je, da je bil prostor vsaj enkrat takšen, kot si ga prosto letenje v Sloveniji, glede na tradicijo, organiziranost in uspehe tudi zasluži. Za izobraževanje ne sme biti žal nobenega Eura, ki se vloži v to. Zveza je dala izdelati tudi vetrne vreče

za registrirana vzletišča, katere so lahko prevzeli predstavniki društev, upravljalcev vzletišč.

Poleg ostalih članov je ogromno dela pred in med izvedbo opravil predsednik zveze. Se pa najdejo nezadovoljneži, ki skriti pod psevdonimom na kakšnem forumu, ponavadi razen kritiziranja kaj drugega niti ne spravijo skupaj. Mnenja, razlage, predlogi, konstruktivne kritike; vse to je dobrodošlo, že na sami prireditvi ali pa kasneje, seveda z normalnim načinom komuniciranja.

O organizaciji in vsebini zaključnih prireditev je veliko govora predvsem na skupščini zveze. Vsako leto iščemo društvo - organizatorja, ki bi naredil dobro prireditev, katerih smo tudi v preteklosti imeli kar nekaj. Za izvedbo je seveda potrebno ogromno zagnanosti in volonterstva, kar pa na koncu vseeno prispeva k prijetnemu občutku, da se je nekaj naredilo za dobrobit naše prostotalske skupnosti. Torej – korajža velja, skupščina bo spomladi, tam se že pričakujejo prijave.

## Predavatelji:

[Simeon Klokočovnik: Dvig krila, različne tehnike](#)

[Simon Čopi: Zasilni pristanek, kako naprej?](#)

[Ambrož Mikelj: JP potepanje po Himalaji, Indiji in Portugalski](#)

[Primož Suša: Letenje v Braziliji](#)

[Vlasta Kunaver. Prva pomoč v našem športu](#)

[Sandi Marinčič: Reševalno padalo in pravilno odpiranje](#)

[Samo Hribar: Zakonodaja v jadralnem padalstvu](#)

[Nejc Simič: Predstavitev mladinske reprezentance v preletih](#)





# V SPOMIN

## Nal Kralj

Avtor: Janez Križnar

**N**ekatere novice težko sprejmemo. Sploh, kadar gre za slovo prijateljev ali znancev, s katerimi smo si kdaj delili nebo in preživljali skupne ure na tleh. Piloti, mlajši po stažu, ga verjetno sploh niso poznali. Vsem ostalim pa se je, če ne zaradi drugega, vtisnil v spomin, ko je kot drugi človek na svetu z jadralnim padalom presešel 300 km. V letu 2019 sta nas zapustila kar dva člana legendarne XC odprave v Južnoafriško republiko (JAR) leta 1995. Najprej je v nesreči pri vzletu preminul Jurij Kurnik, zdaj se je mnogo prezgodaj, v domačem okolju, poslovil še Nal Kralj.

Pisal se je december leta 1995, ko je v JAR krenila slovenska jadralno padalska odprava v zasedbi: Marjan

Grah, Nal Kralj, Jurij Kurnik, Bojan Marčič, Marko Novak in Domen Slana. Na isti dan, 25. decembra, je Bojan odletel 337 km, Nal 306 km, oba prosti prelet, Domen pa 280 km v preletu na določen cilj. Če sta bila Domen in Bojan stara preletaška mačka, je Nal dotlej opravil vsega en krajši prelet.

Bil je navdih vsem nam, mlajšim pilotom, ki smo svojo pot tedaj šele začinjali. Na izjemen način je pokazal, da se je kljub vsemu moč kosati tudi s prekaljeno jadralno padalsko elito.

Tako, kot njegov afriški prelet, so nepozabne tudi tragikomične zgodbe o venezuelski izkušnji, o vasi hudobcev, pa o poškodbi, ko je nemočen obsedel na betonski plošči, medtem, ko so ga žrle mesojede mušice. Za vedno bom pomnil naše skupno letenje, ki se običajno ni končalo zgolj s pristankom. Začeni povsem benigno, se je nadaljevalo in največkrat zaključilo na neslutnih 'obratnih točkah'. Hecno, a prav po njegovi zaslugi še danes rad poslušam Avsenike. Nal je znal uživati življenje. Ne



le kot vsestran športnik, dokazal se je tudi kot uspešen podjetnik.

Še bi lahko našteval, a menim, da bo bolje, če si v slovo preberemo zapis, ki ga je prispeval za posebno izdajo glasila Ikar v letu 1996. Govori o enem njegovih veselih in srečnih trenutkov življenja. In tak bo ostal tudi v spominu svojih padalskih tovarišev.

## ČLANEK

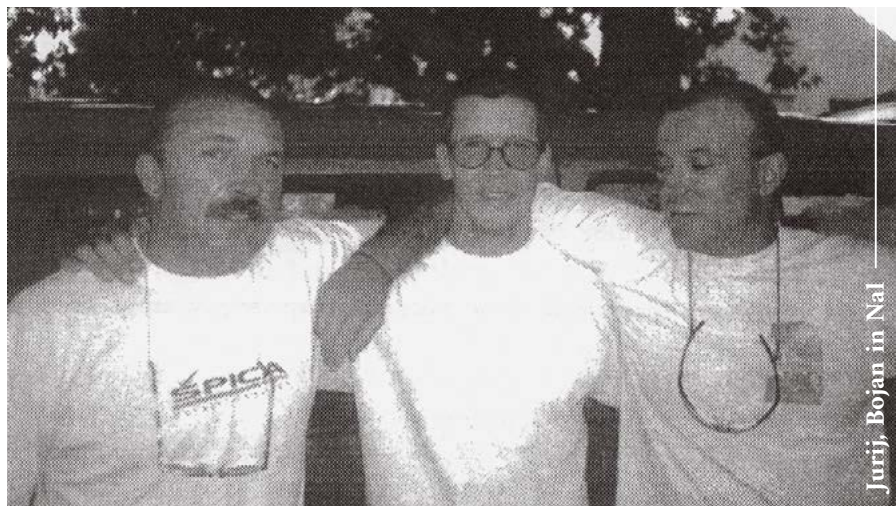
# Mojih 306 km

Avtor: Nal Kralj

**K**uruman – Južna Afrika, 25. december, prekrasno božično jutro. Zajtrk kot ponavadi ob 9h, zunaj pred bungalovom, kjer sicer spijo organizatorji. Praznik je, zato je ljudi pri zajtrku precej več kot običajno. Happy Christmas, juice, slanina, to-

ast in še moja omiljena hrana sladko pekoč fižol. Po zajtrku vsakodnevna borba za jutranjo kavico, kjer sva z Juretom ponavadi najbolj tečna in nama jo Alex ali Thomas končno le

privošči. Precej nenavaden občutek, Božič mora biti bel, pravimo pri nas, v Afriki pa: »Christmas must be black – because of thermals.«



In tako smo se, kot že mnogokrat poprej, tudi to, božično jutro, odpeljali proti letališču, kake 3 km iz Kurumana. Dan je lep, sončen, brez oblaka. Tudi v daljavi proti J – JZ še ni videti oblačnosti, zato so naši obrazi veseli. Marko, Domen in Bojan vneto izpolnjujejo obrazce, študirajo vremensko napoved. Juretova sopotnica pride v supergah – smejimo se, Jure pa ji očetovsko dopove, da zamenja obutev. Ura je že 11:45. Že spet ta Japonec, si mislim, čisto vsak dan gre prvi na 'vinc'. Takoj za Minegišijem se odpravita Domen in Marko. Moj formular je za spremembo svež, saj je stari že popolnoma prečrtan od menjave datumov. Prisiljen sem bil napisati novega. Danes ne bom čakal, si rečem, se oblečem, oprtam sedež in se postavim v vrsto za 'šlep'.



Kuruman, vzletna steza

Veter piha ravno prav močno, le precej bočno na pisto. Na avionski pisti se znajdemo kar trije naši. Jure je že pripet v tandemu, Bojan in jaz čakava. Jure ujame idealen trenutek in šolsko štarta. Veter nekoliko ojača. Tudi Bojan se odpelje. Veter se obrne, piha premočno in skoraj 90° na pisto. Trije mi držijo padalo, vsi skupaj pa čakamo na boljše pogoje. Vroče je in že čutim, kako mi iz podkape polzijo kapljice potu za očala. Ko bom le enkrat v zraku, se tolažim, mi veter posuši obraz in pozabim na vročino. Na šlepu je Alex, pomaga mu novinka Luiza. Ne zaupam ji preveč, raje imam drugi dve ekipi. Padalo postavim čisto pravo-

kotno na pisto in ob 12:33 štartam. Avto me potegne precej postrani, padem, vlečejo me po tleh, vendar kontroliram kupolo. Končno vzletim, avto pelje čisto počasi – veter je še vedno močan. Nad hangarjem začutim dviganje, odpnem se in obrnem. Že pri drugem obratu je jasno, da ni več povratka na pisto, veter piha premočno. Vrtim zelo šibka dviganja in pustim, da me veter odnaša. Komaj 280 m višine imam nad Kurumanom, zagledam Marka, ki vrti kake 2 km pred mano, precej višje je. Vrtim v levo in ne upam zamenjati smer vrtenja. Končno staknem nekaj močnejšega in zavrtim v desno ter sledim Danielskvil cesti in nato bolj Z cesti proti Reivilu. Kje je Marko, se vprašam, ne vidim ga več, a že v naslednjem trenutku zaslišim njegov glas po postaji. Thomasu sporoča svoje koordinate tik pred pristankom. Zagledam ga kake 100 m nad tlemi, 1 - 2 km pred menoj. Tu je torej konec današnjega poleta, si mislim in odletim dalje, malce bolj desno od ceste. Vsak čas bom padel v totalni 'abwind' in v eni minuti bom na tleh.

Nasprotno, ujamem precej močno dviganje in zvrtilim na 2800 m (štart je na 1400 m). Skoraj na istem mestu, kot Mare, ima težave tudi Domen. Tako nizko je, da z moje višine izgleda, kot bi bil v višini drevesnih krošenj. Marko že razlaga Thomasu, kje naj ga pobere, Domen pa, da bo pristal par sto metrov naprej.

Marko je na tleh, zdaj še Domen, torej le ni tako dober dan, kot izgleda, si rečem in vklopim GPS. V naslednjem trenutku že zapeljem v 3 do 4-metersko padanje in v samo štirih minutah sem le 300 m nad tlemi. Sledi prvi močnejši steber, razmere v zraku so zelo 'moške', bi rekel Jure. Na mojem Edel Energyju se poču-

tim izredno varno, kompaktnost padala je neverjetna, v močnem dviganju se obračam skoraj na mestu. Zaradi močnega vetra so stebri precej zanešeni, zato popravljam vrtenje v veter in že, ko skoraj padem iz stebra, na privetrni strani ponovno obrnem. Uspe mi scentrirati steber, višina 3300 m. Odlično, si mislim, če 'scurim', mi vsaj ne bo treba hoditi. Dan prej sem namreč prepešalil debelih 12 km.

Letim proti lepo urejeni farmi. Dol, dol in samo dol, 400 m nad farmo se morija neha in ujamem naslednje dviganje. Križišče večih makadamskih cest, tla so precej razgibana, termika zelo raztrgana. Premetava me, a le ujamem dovolj za vzpenjanje na 2200 m, kjer pokasiram lepo štirico. Ravno, ko si dobro oddahnem, zagledam za seboj zeleno padalo. Kdo je pa to? To je lahko le domačin Zigi. Le on ima, poleg Domna, zeleno padalo. Pa ni bil Zigi. Domen je bil. Kako se je uspel pobrati iz 'totalnega podna' verjetno še njemu ni jasno. Prikazal se je kot duh. "Svaka mu čast," pravim na glas in se veselim nove družbe. To je bil račun brez krčmarja. Že v naslednjem dviganju je Domen višji, izbere si svojo smer in odleti dalje. Verjetno je prav Domnova družba kriva moji manjši koncentraciji. Ne sledim več cesti, veter me precej odnaša in nimam druge izbire, kot da jo mahnem kar 'počez'. Plazim se od 700 – 900 m nad tlemi in zgroženo opazujem gostoto grmičevja za katero vem, da je polno bodic. Če bom 'tlele scuril', sem pa definitivno v p. m. in me čaka najmanj 4 – 5 ur hoje. Mučenje je trajalo 15 minut (po barografu), meni pa se je zdelo, da je trajalo celo uro.

Zavrtim ponovno v lepem stebru na 3300 m, kjer mi uspe ostati celih 20 minut. Par kilometrov pred sabo zagledam Domna, čez nekaj minut pa zaslišim njegov glas po postaji: "Čestitam ti za prvo stotko." Zahvalim se čestitki in na GPS-u pritisnem

tipko GO – TO. Na zaslonu se pojavi napis PISTA, pritisnem ENTER, in res, od piste sem oddaljen že 102 km. Pogledam hitrost letenja: 85 – 92 km/h glede na Zemljo. Veter je torej zelo močan, še dobro, da mi zdajle ni potrebno pristajati. Ponovno kliče Thomas iz kombija, ki nam sledi in prosi za koordinate. Vprašam ga, če ve, kje so ostali. Odgovor: "Domen je malce pred teboj, z Bojanom imamo slabo vezo, Kat (Angležinja) pa naj bi bila med Bojanom in Domnom." "Kaj pa ostali?" "Ostali so na tleh."

Tako torej, trije Slovenci proti eni Angležinji, se hecam sam s seboj.

Pokrajina postaja vse lepša in lepša. Veliko bolj zelena je, reka in veliko jezero na levi. Precej nizek sem. Pri akumulacijskem jezeru sem še dobrih 300 m nad tlemi. Na robu jezera dobim lep steber in v 20. minutah sem na 3400 m. Stebri so vedno močnejši – od 5 do 7 m/s in širši.

Ura je 15:30 in letenje postaja pravi užitek. Po postaji slišim Bojana in Domna, ki sta preletela Boshof na 220 km, tudi sam že vidim simpatično mestece kvadratne oblike. Približujem se mu točno nad cesto, bolje rečeno planiram. Kot, da bi termiko ukinili. Propadanje 2, 3, 4 m/s, in če sta samo dva meterčka, sem že vesel. Kjer so močna spuščanja, so v bližini tudi dviganja, se tolažim. Tla so povsod enaka, nič ne bo. In res ni bilo nič vse do mesta, kjer sem bil le še 700 m nad tlemi. Z veseljem se poslovim od Boshofa v zelo močnem in enakomernem stebri, ki me popelje na 3980 m, kjer prvič začutim problem višine. Malce utesnjeno se počutim in za trenutek se mi zamegli pred očmi. Riga se mi. Zrak je izredno suh, zapenjam kombinizon in flis pod njim, podkapo pa si navlečem čez usta. Po 20-ih minutah sem spet na 3500 m in problemov ni več. Kilometri na GPS-u so se kar namnožili: 224 km.

Bližam se naslednji civilizaciji.



Jurij, Nal in Bojan z opremo za safari

Zgodba o planiranju je popolnoma enaka, kot pri Boshofu. Na 750 m nad tlemi 'zapnem orjaka'. Konstantno dviganje 7,5 m/s, popolnoma mirno letenje, ne morem verjeti.

Ura je 17:30. Vrtim vse višje in višje in na 4000 m pogledam GPS, kjer piše 264 km. Nato zaslišim Bojana po postaji: "Hej fantje, ravnokar prečkam 300 km." Domen je na tleh, na 280 km. Čestita Bojanu. Vrtim dalje in zvrtilim na 4494 m. Riganje me spomni na višino, vendar ostalih problemov ne čutim več.

Čakaj fant, to pa zdaj ni več šala, si rečem. 4494 m in 264 km daleč, to pomeni, da skoraj lahko odplaniram na 300 km. Izklopim GPS, baterije so pri kraju. Poizkušam pozabiti na kilometre in se koncentriram izključno na letenje. Vrtim vse mogoče in nemogoče 'nulce' in pozorno opazujem višino na variu.

Ura je več kot šest popoldan, propadanja so na srečo majhna, maksimalno do 2,5 m/s. Zavrtim še zadnjo 'dvojkico', naberem 400 m in se najdem na 3500 m. Od tu naprej beleži barograf le še padanje. Ponovno prižgem GPS, baterije so se nekoliko popravile. Pri 300 km zavriskam in javim po postaji. Sledijo čestitke. Bojan pristaja. Domen ga opozarja na prepovedano cono in

mu daje navodila, kje naj pristane. Tudi mene zajame panika, gledam na zemljevid, vendar se ne najdem. Za nasvet vprašam Domna. "Pristani desno od ceste," mi pravi. "Vas, ki jo vidiš pred seboj, mora biti na levi strani."

Številna mala jezerca, vas na levi strani. Preletim jo. Sledi črnsko naselje. Sem 200 m nad tlemi – sporočam koordinate, 305 km, še letim, 30 m nad tlemi pa se obrnem v veter in pristanem. 306 km. Ura je 18:38. Nepopisna sreča, sončev zahod, zlaganje mojega ljubljénčka, zadnje fotografije na pristanku, črnc v avtomobilu, sledi farma, papirče, podpisi in mnogo piva v kombiju.

[Pilot: Nal Kralj](#)

[Padalo: Edel Energy](#)

[Vzletno mesto: pista Kuruman](#)

[Čas letenja: 12:33 – 18:38](#)

[Naj dviganje: 7,5 m/s](#)

[Naj višina: 4494 m](#)

[Datum: 25. 12. 1995](#)

[Dolžina preleta: 306 km](#)

[Disciplina: Open distance](#)

## Ivan Gostenčnik - 80 let

Zapisala: Marina Globočnik,  
DPL IKAR Slovenj Gradec

Ivan se je rodil 30.10.1939 v Radušah. V svojih otroških letih, ko je bil star komaj 3 leta, je bila v času vojne cela družina izgnana v Srbijo. Po nekaj letih so se vrnili nazaj v Slovenijo in sicer v Stari trg pri Slovenj Gradcu.

Ko se je izučil, se je zaposlil v Železarni Ravne, kjer je spoznal tudi svojo bodočo ženo in si ustvaril družino. Po nekaj letih službe v Železarni, se mu je ponudila priložnost za novo zaposlitev in napredovanje v Tovarni ivernih plošč v Otiškem vrhu, kjer je delal do upokojitve. Brez dela seveda še danes ne more in ne more se ločiti od železja in svojih »šraufov«.

Prav tako ima rad planine, gore in seveda tudi morje. S svojo prikolico že 30 let hodi kampirat na slovensko obalo, zadnjih 18 let samo v Ankaran. Posebej pa uživa v jadralnem letenju. Z jadralnim padalstvom se je začel ukvarjati pred 27.-imi leti, kjer še vedno aktiven član našega Društva za prosto letenje IKAR Slovenj Gradec. Vrsto let je opravljal tudi blagajniške posle.

Skupaj z njim smo tako proslavili njegov 80. rojstni dan. Da pa slučajno ne bi kdo mislil, da so ljudje pri 80-ih že za odpis? Takšno razmišljanje je zelo napačno. Najboljši vzgled je naš Ivan, ki je še vedno aktiven na vseh področjih in je in ostaja vzor vsem nam, mlajšim.

Pravijo, da so trenutki, ko je treba na novo začeti in dojeti nekatere stvari drugače. Nekje sem prebrala,



da življenje ni roman, ki so nam ga dali v roko in ga preberemo, ampak je življenje roman, ki smo si ga sami izbrali. Življenje hitro teče naprej in vsi se zavedamo, da nimamo na razpolago večnosti, da bi odkrili svoje sanje, imamo pa čas, da se posvetimo sami sebi, svoji družini, svojim prijateljem. Z veseljem smo se tudi mi posvetili Ivanu in skupaj nazdravili njegovi okrogli obletnici.

Vedno smo veseli, ko se nam Ivan pridruži na Rahtelu. Čudimo se njegovi neverjetni energiji, njegovemu nasmehu in iskricam v očeh. Lahko rečem, da skoraj vsakega od nas da v koš s svojim mladostnim videzom in vztrajnostjo. Včasih že vsi obupamo, ker pač pogoji za letenje niso najbolj prijetni, Ivan pa še vedno vztraja.

Takrat velikokrat kdo reče: »Poglej, Ivan pa se ne da.« In še kako to drži. Na misel mi prihaja pesem, ki jo pojejo Štirje kovači in gre takole:

Kam le čas beži,  
le kam se mu mudi,  
leto za letom gre,  
hitro tak mine vse.

Pri Ivanu se je čas ustavil. Vsi, ki ga poznamo in z njim preživljamo prijetne trenutke v lepotah jadralskega letenja, smo veseli, da smo del njegovega življenja. Cenimo ga in ga imamo radi. Želimo mu, da ga življenje še naprej mika, naj bo nasmeh

še naprej na njegovem licu. Njegova neverjetna energija pa naj še naprej tako močno odseva. Vsi si želimo in upamo, da se nam čim večkrat pridruži pri letenju, piknikih, pa tudi na kakšnem pivu.

Naj ostane še naprej pozitiven, aktiven in seveda naj mu zdravje še naprej dobro služi.

# BigOpenSky koledar

Izgovor, da si s fotografijami za eno leto okrašiš prostor



Brez njih ga ne bi bilo:

Simeon je bil spet glavni kaskader, ki mi je pomagal na senzor spraviti nekaj najzahtevnejših idej, v hribih sem v lepih dneh očitno preživel največ časa z Matejem in Danijem, na Voglu sva dva dni uživala z Gregorjem, nekaj je "naključnih" - na pravem mestu v pravem trenutku, dušo pa sem uspel ukrasti celo "najboljšemu".



Naročiš ga na: [www.bigopensky.com](http://www.bigopensky.com) ali 041 636 319, tudi QR koda te pripelje do cilja.

# Preko 500 km

V letošnjem letu je slovensko podjetje Triple Seven Gliders dokončalo razvoj jadralnega padala v CCC (tekmovalni klasi), z imenom Gambit. Planirano je bilo, da bosta na svetovnem prvenstvu z njim tekmovala Tilen Ceglar in Dušan Orož. Izpolnjene so bile zahteve, ki so potrebne pred tem tekmovanjem, žal pa Gambitu še ni bil dovoljen nastop. Kasneje so v jesenski sezoni piloti tega padala dosegali odmevne rezultate na različnih svetovnih tekmovanjih

V oktobru je šla večja ekipa slovenskih pilotov v Brazilijo, z namenom izboljšati svoje osebne rekorde v preletih. Vzleta se na vitlo v kraju Caico in leti z vetrom v SZ smer. Primož Suša je skupaj z Italijanom Aaronom Durogatijem, oba sta letela na Gambitu, želel izboljšati svetovni rekord, ki znaša 588,27 km. Ta cilj je imel

tudi Jošt Napret s padalom Ozone Enzo3. Italijanka Nicole Fedele je z Gambitom napadala 552,82 kilometrski rekord v ženski konkurenci. Oba svetovna rekorda sta bila dosežena na izjemen dan v prvem delu oktobra, ko tam še ni bilo naših pilotov.

Na žalost niso dočakali zares vre-

menško 'top' dneva. Primož in Aaron sta odletela 374 in 410 km, dne 27.10.2019 pa preseгла sedanjo magično mejo, izboljšala njun lanski dosežek za 1 km in odletela 510,4 km, s povprečno hitrostjo 46,25 km/h. Nicole Fedele je isti dan preletela 449,77 km, Jošt Napret pa dva dni kasneje 421,39 km.



Gambit pod "domaćimi oblaki"



Gambit - novo CCC  
jadrarno padalo

## TEKMOVANJA v preletih

V kraju Loma Bola v Argentini je bilo od 9.-16. novembra, peto, zadnje letošnje tekmovanje svetovnega pokala v preletih z jadralnimi padali. Od naših pilotov sta tja odšla »veterana« Marko Novak in Jurij Vidic. Tekmovalo je 112 pilotov, ki so leteli 6 tekmovalnih dni, z nalogami v razdaljah od 50-94 km. Marko je z zmago v posameznem dnevu tekmovanja postal najstarejši dnevni zmagovalec na tekmah svetovnega pokala, na koncu je zasedel 11. mesto. Jurij je potrdil svoje mojstrstvo in na tekmovanju osvojil 1. mesto. Naslednje tekmovanje PWC-ja bo v mesecu marcu Superfinale v Braziliji, kjer se

bo pomerilo 50 najboljše uvrščenih v svetovnem pokalu, 3 najboljše tekmovalke in zmagovalci posameznih dnevov na tekmovanjih.

Na FAI svetovni lestvici so naši preletaši zaključili leto 2019:

- [3. Tilen Ceglar](#)
- [7. Jurij Vidic](#)
- [12. Dušan Orož](#)
- [17. Bojan Gaberšek](#)
- [24. Jože Molek](#)
- [64. Primož Suša](#)
- [80. Tadej Krevh](#)

## TEKMOVANJA v točnosti pristajanja

Zadnja letošnja tekma za evropski pokal je bila od 25.-27. oktobra v Prilepu v Severni Makedoniji. Zmagal je Jaka Gorenc, drugi je bil Matjaž Sluga.

Končna uvrstitev v evropskem pokalu:

- [1. Matjaž Sluga](#)
- [3. Jaka Gorenc](#)
- [6. Renato Herega](#)
- [25. Duško Gorenc](#)
- [26. Špela Krnc](#)

Kot smo že zapisali v prejšnji številki, se je letošnji svetovni pokal končal v oktobru, v skupni uvrstitvi je zmagal Matjaž Sluga, tretji je bil Matjaž Ferarič. V skupnem je v 21-ih serijah, na štirih tekmovanjih, tekmovalo preko 200 tekmovalcev iz 33 držav.

Zaradi izredne popularnosti te panoge, predvsem v azijskih državah, bo v naslednjem letu šest tekem namesto dosedanjih štiri. Lokacije in datumi: 13.-16.2.2020 Indija, 20.-23.5.2020 Francija, 25.-28.6.2020 Portugalska, 12.-15.7.2020 Avstrija, 17.-20.9.2020 Kitajska, 8.-11.10.2020 Indonezija

Na FAI svetovni lestvici v točnosti pristajanja so naši tekmovalci zaključili leto 2019:

- [1. Matjaž Sluga](#)
- [3. Matjaž Ferarič](#)
- [6. Jaka Gorenc](#)
- [27. Renato Herega](#)
- [52. Anton Svolišak](#)
- [68. Rok Preložnik](#)
- [32. Špela Krnc](#)  
(ženska lestvica)





Jurij Vidic -  
zmaga v Argentini



Renato, Matjaž S., Špela, Tone



# NAJBOLJŠI ZPLS PILOTI V 2019

## ZPLS - preleti liga - JP tekmovalni razred

- Bojan Gaberšek DPL Ikar Slovenj gradec
- Tadej Krevh Adrenalin Gornje Posočje
- Dušan Orož DJP Kovk Ajdovščina

## ZPLS - preleti liga - JP športni razred

- Peter Kocjan DPL Lesce Bled
- Stojan Kranjc DJP Kovk Ajdovščina
- Timotej Majdič KJP Krokav Železniki

## ZPLS - preleti liga - JZ

- Matjaž Klemenčič DPL Posočje Tolmin
- Franc Peternel DJP Let Škofja Loka
- Boštjan Klemenčič DPL Posočje Tolmin

## ZPLS - preleti XC Globe - JP

- Franek Rakun JPK Sky Velenje
  - Bojan Gaberšek DPL Ikar Slovenj Gradec
  - Uroš Bergant JPK Kriška gora
1. JPK Kriška gora

## ZPLS - preleti XC Globe - JZ

- Peter Kejžar DPL Let Škofja Loka
- Jure Bečan DPL Prepah Tržič
- Boštjan Klemenčič DPL Posočje Tolmin

## 1. DPL Posočje Tolmin

## ZPLS - točnost pristajanja - JP

- Matjaž Sluga DJP Zlatorog Laško
- Matjaž Ferarič Čuk Dravograd
- Renato Herega DJP Kanja Dolenjske Toplice

reševalna padala **Fgplus**



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

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

Popravila jadralnih padal in opreme

**KIMFLY**  
paragliders



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

www.kimfly.si

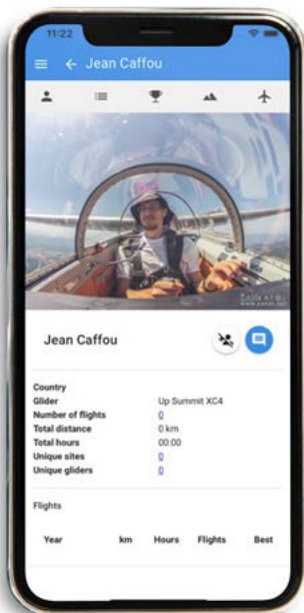
# FlySafe za iPhone

Izšel je FlySafe tudi za Apple-ove telefone iPhone. Tako lahko delite lokacijo s prijatelji, objavljate lete, se pogovarjate zasebno ali v skupini z drugimi piloti, prejimate obvestila o novih letih, vsečkah in sporočilih, ter brskate po zemljevidu, ki vsebuje veliko koristnih informacij.

Da deljenje lokacije s prijatelji na iPhone čim bolj zanesljivo deluje, vključite »Always on« pri lokaciji. Ostale možnosti so »Only while using the app« in »Never«.

FlySafe za iPhone je dostopen na App Store in Google Play pod imenom »FlySafe paragliding«:  
<https://apps.apple.com/us/app/flysafe-paragliding/id1478795036>

FlySafe za PC:  
<https://www.flysafe.io/>



XC & PRO  
RAZLIČICA

VIDI IN BODI VIDEN  
S SISTEMOMA FANET+ IN FLARM



Variometer s pospeškometerom  
za najhitrejše dviganje

Maksimalno izkoristi termiko  
z asistentom za centriranje

Prednaloženi zemljevidi sveta  
za najboljšo navigacijo

Berljiv barvni zaslon  
tudi v močnem soncu

Osvajaj lovorike  
s PRO različico

# »Perfect day« na Lijaku

## Trava pa ne raste :-)

Avtor: Uroš Komel

Lep jesenski, že novembrski dan, se je nakazoval v nedeljo, nihče si ni upal napovedovati takih razmer, pa so se le-te zgodile. Burja počasi popušča, soliden gradient, na Lijaku pa se počasi zbira vsa slovenska in tudi hrvaška jadralno padalska družba. Parkirišče polno zasedeno, na vzletišču pa vsaj za 10 nogometnih ekip jadralnih padalcev. Prišli so iz vseh društev, šole, tekmovalci in ostali, vsi so se nadejali popolnega dneva, ki ga lahko pričakujemo zgolj na Lijaku. Baze oblakov opoldne nakazujejo nekaj izjemnega. Prvi, začetniki in pa tudi tekmovalci, so že v zraku. Nekateri takoj na pristanek, drugi do baze. Sam še nekaj časa počakam na štartu, vendar se kmalu odločim za vzlet. Množica se širi, z vsako minuto je več ljudi. V nekem trenutku jih Bojan našteje okrog 150. Res izjemna in prekrasna kulisa za tale članek.

Pa vendar me obdaja občutek nemoči, ko opazujem množico, ki je po-teptala sleherni bilko trave, ki smo jo pred meseci posejali. Zgornja primerjava z nogometnimi moštvini naključje. Seveda na takšen dan ne moreš pričakovati, da bi se ljudje izogibali trati in ji pustili zrasti. Upam, da spomladi ne bo slabe volje zaradi blata in erozije.

Proti Goriškim Brdom se kaže lepa kumulusna avtocesta in ni časa za razmišljati o težavah ali gremo letet. Malo po malo se v bazah poigram celih dve uri. Ponovno se zamislim

nad lepoto tega športa. Običajno proti zahodu letimo bolj malo. Danes pa kot na šolskem izletu. Morje jadralnih padalcev od Medane v Brdih pa do Ajdovščine. No, naprej ni šlo. Burja na Kovku ne pojenja. Samo Franek se odpravi po 100tko, pa ga na Čavnu odpihne do Vipave. Spet se zamisli, kako je Lijak nekaj posebnega.

Na pristanku ob dobri volji se padalci razgovorimo. Damjan iz domačega Poleta speče nekaj krompirja, nekaj pijače dopolni že tako popoln dan. Na koncu pa debata nanese tudi

na težave naše zveze. Dogovor, da vsako društvo skrbi za svoje vzletišče in da vsi člani ZPLS-ja uporabljajo vsa slovenska vzletišča je super. Čeprav se Primorci prav pogosto ne odpravimo letet drugam po Sloveniji, v Ikarju vedno z veseljem prebiram zgodbe, kako društva urejajo nova in pa stara vzletišča.

Tudi društvo Polet Nova Gorica je letos, po dveh desetletjih, začelo s celovito obnovo Lijaka. Projekt je zelo obsežen, skoraj preveč. Po vseh borbah z birokracijo nam je končno uspelo nekaj izjemnega. V Sloveniji



Novembrska gneča



Vzletna razsežnost



Sabotin in Sveta gora

dobivamo skoraj popolno vzletišče. Načrti so obsežni, gradbena dela so končana. Manjkajo še klopi, table, pa tudi WC je v planu. Žal nam pa za vse to zmanjka financ. Na pomoč nam je priskočila občina, prepričan sem, da bo tudi zveza razumela pomen Lijaka za celotno slovensko padalsko sceno. Navsezadnje imajo na Lijaku vse slovenske šole tečaje in izpite.

Projekt še zdaleč ni zaključen. Na pristanku poteka pridobivanje soglasij za vkop nevarnega daljnovoda ob cesti. Tudi gostinski lokal čaka na boljše čase. Projekti zanj so tudi pripravljene. Takoj, ko bo lokalna skupnost razumela pomen tega območja, bomo dobili objekt, vreden nas, prostih letalcev.

V društvu Polet si želimo, da bomo lahko, ob pivu in dobri hrani, po letenju na pristanku skupaj malo posedeli. Za zelenico na vzletišču in njeno obnovo pa smo vsi posamezniki isto odgovorni. Čim manj nepotrebne hoje, smeti pa v dolino.

Srečno!



Odličan letalni dan



Na pristanku

# HIKE & FLY & PIKA

## Potoška gora

### 2019

Avtor: Veronika Štampfl,  
KJP Turbulenca Preddvor

#### Uh, kako smo se imeli luštno!

Jadralni padalci zelo radi hodimo v hribe ter odkrivamo nova vzletišča. V zadnjih letih se je pod vodstvom KimFly-a iz Vodice odlično razvilo tudi občasno druženje padalcev iz vse Slovenije, ki sta jim blizu hoja in letenje. Angleškega izraza »hike and fly« (hike&fly ali h&f) se je tako prijel tudi slovenski »hodi in leti«. Slednje se da početi tudi na naši omiljeni Potoški gori.

KimFly-ev Sandi je dal pobudo, da bi se prijateljskega druženja na Potoški gori tokrat lotili skupaj. Poskrbel je za oznake na pristanku in tablo, kamor so se lahko vpisali vsi, ki so prišli hoditi na vzletišče in leteti na točko. Slovenci, kakršni smo, še posebej pa jadralni padalci, seveda radi vemo, kdo je boljši. Zato smo »malo za hec, malo pa za res«, priskrbeli še nekaj parov klobas in kosov sira, da so se tisti, ki so se res najbolj potrudili, lahko malo okrepčali. Da pa ostali nismo kislo gledali, smo pristavili še lonc golaža. Pa smo bili vsi zadovoljni!

Pravijo, da dober glas seže v deveto vas. In očitno imamo padalci res dobre glasove! Člani KJP Turbulenca smo namreč zbrani z vseh vetrov. In ko je vsak od nas povedal svojim

letalnim kolegom, da gremo v soboto, 5. oktobra 2019, peš na hrib, so naši dragi prijatelji rekli: »Ja, pejmo pa še mi!« In so šli. Na koncu se nas je nabralo toliko, da so ljudje mislili, da se nekaj zastoj deli. No, saj se je – sama sreča in veselje! Če nam ne verjamete, si oglejte nasmejene obraze na fotografijah.

Hvala Sandiju za pobudo in pomoč, Kompetenči za golaž, športno-rekreacijskemu centru Fitko za super postrežbo, občini Preddvor za splošno podporo, Niceclouds-u za številčen padalski podmladek, vsem turbulentnim članom in pa seveda udeležencem! Skupaj smo pokazali, kako fina skupnost smo in s kakšnim lepim športom se ukvarjamo. Upamo, da se kmalu spet nabere v tako lepem številu!





# Letenje in intuicija

Avtor: Aljoša Čoh

dean

**P**omislite, kako fino bi bilo, če bi imeli poseben čut za odkrivanje termičnih stebrov. In če opazujete vrhunske preletaše na delu, bi lahko prisegli, da ga nekateri zares imajo. Zagotovo ga imajo kanje in drugi pernati »profesorji«, ki zlahka najdejo dviganje, četudi niso prebrali knjig o meteorologiji in fiziki. Ali bi lahko običajni smrtniki uporabili tak šesti čut? Bi ga lahko razvili?

Pisati resno o šestem čutu ali intuiciji ni preprosto. Piscu se namreč lahko hitro zgodi, da zaide na področje mistike in paranormalnega. Čeprav so take razlage privlačne, se jim bom na široko ognil. Nobe ne magije ni v intuiciji. Kar sledi, je povzeto izključno iz znanstveno

podprtih dognanj s področja psihologije in nevroznanosti.

Med XC preletom je velik del naše pozornosti usmerjen v iskanje naslednjega termičnega stebra. Da bi ostali v zraku, moramo najti dviganje, preden tla najdejo nas. Nenehno se moramo zato odločati: katero linijo leta ubrati? Pohoditi pospeševalnik ali potipati naokoli za dviganjem? Na katero stran zaviti, ko krilo vzdrhti in začuti termiko? Se tisti kumulus pred nami šele formira ali razpada? Nas čaka dviganje na levem ali desnem hribčku?

Dobri piloti na takšna vprašanja večinoma najdejo prave odgovore. Natanko tudi zato so dobri piloti. A

kako jim to uspeva?

## Razum in intuicija - počasno in hitro razmišljanje

Ljudje imamo v glavi dva sistema za odločanje. Nobelovec Daniel Kahneman ju je označil kot počasno in hitro razmišljanje. Počasnemu razmišljanju lahko rečemo razum, hitremu intuicija. Razum uporabljamo, ko analiziramo različne opcije in z logičnim sklepanjem poiščemo najboljšo. Razum je natančen in zanesljiv, a lahko naenkrat obdeluje le omejeno število informacij. Raziskave kažejo, da lahko naši možgani istočasno procesirajo okrog pet neodvisnih podatkov. Pri problemih



z večjim številom neznank začne razum samodejno posploševati in takrat njegova zanesljivost močno pade. Gibanje zračnih tokov v atmosferi je blazno zapleten fizikalni proces, z nepredstavljivo mnogo spremenljivkami. Če bi želeli napovedati formiranje termičnega stebra, bi morali v vsaki točki opazovanega območja izmeriti številne parametre (tlak, temperaturo, hitrost,...), jih vnesti v zapletene matematične enačbe, ter ponavljati izračun za vsako naslednjo sekundo. Ni ga genija, ki bi to zmožgel med letenjem razumsko preračunavati. V ravno takih primerih se zato najbolj spleča dati priložnost občutkom. Če jim seveda znamo prisluhniti.

## Kako deluje intuicija?

Naši možgani nikoli ne spiyo. Četudi se tega ne zavedamo, kot spužva srkajo podatke iz okolja in jih v ozadju nenehno obdelujejo. Iz spominov in preteklih izkušenj možgani samodejno spletajo nepregledno mrežo vzorcev, prav ti vzorci pa so podlaga za delovanje intuicije. Naj navedem primer. Izgubljaš višino in se že oziraš po pristankih, ko najdeš rešilni steber. Ves vesel ga navijaš, ter bežno opazuješ, kako se pod tabo oddaljujejo travniki in hiše in drevesa in cesta in pokopališče in še kaj. Naslednjič se ti zgodi podobno in spet pobereš nad nekim pokopališčem, ki ga zavestno niti ne registriraš. Vseeno se v možganih ohrani spominska sled, ki povezuje »britof« z dviganjem. Ko boš naslednjič zagledal hribček s pokopališčem, se ti bo preprosto zazdelo, da bi tam lahko bil steber, čeprav ne boš imel pojma, zakaj. Intuicija je kot avtopilot, ki se preko občutkov in čustev vtika v naše odločitve, ne da bi mi to sploh opazili.

## Se na občutke lahko zanesemo?

Nobelova nagrada za psihologijo ne obstaja, zato so jo prej omenjenemu Kahnemanu dali za ekonomijo. Zakaj ekonomijo? Ker ekonomisti in tržniki njegova dognanja izredno uspešno uporabljajo pri nategovanju potrošnikov. Intuicija nas namreč zlahka zavede, saj deluje neodvisno od razuma, kar z drugimi besedami pomeni, da je neumna »kot noč«. Pri letenju se moramo tega še prav posebej zavedati in držati občutke na vajetih. Intuicija ne bo nujno postavila varnosti na prvo mesto, zato bi moral vsako intuitivno odločitev potrditi še razum.

Zanesljivost intuicije je močno odvisna od znanja in izkušenj na določenem področju. Pilot začetnik, ki nima še skoraj nobenih uporabljenih spominskih vzorcev o letenju, svojim občutkom ne bi smel pretirano zaupati. Lahko pa jih pozorno spremlja in testira, ter tako pospeši tkanje nezavedne mreže znanja, ki napaja intuicijo. To je tudi najboljši recept za ostrenje intuicije: pridobiti kar največ znanja in izkušenj ter s pomočjo povratnih informacij preverjati pravilnost svojih odločitev.

## Ko se spopadeta razum in intuicija

Komu zaupati, kadar nam razum dopoveduje eno, občutki pa nasprotno? V zadnjih 10-20 letih je bilo narejenih ogromno raziskav iz strategije odločanja. Proti pričakovanjem se je izkazalo, da razum ni vedno boljši razsodnik od občutkov. Celo nasprotno - pri problemih z zapletenimi ali nejasnimi pravili (npr. nakup avtomobila ali stanovanja), so se najbolje obnesle tiste odločitve, ki so bile sprejete na mah. Dlje ko so se ljudje odločali in razumsko analizirali svoje možnosti, manj so bili pozneje zadovoljni z odločitvijo. Pri športnikih in trenerjih se je prav tako potrdila prednost intuitivnega odločanja pred razumskim. V vrhunškem športu še izraziteje kot

pri amaterjih, kar je razumljivo - profesionalci imajo več izkušenj in posledično boljšo intuicijo.

Intuicija se je praviloma bolje odrezala pri nalogah v dinamičnem in manj predvidljivem okolju (npr. športno igrišče), razum pa v stabilnem (npr. pisarna), ter pri reševanju natančno definiranih problemov. Če je okolje preveč nepredvidljivo (npr. igranje lota), sta tako razum kot intuicija enako nemočna. Razum je uspešnejši pri dolgoročnih napovedih, intuicija pa pri napovedovanju takojšnjih dogodkov.

## Tisti čudni občutek, da raje ne bi šel v zrak

Evolucijsko je intuicija veliko starejša od razuma. Podedovali smo jo od najzgodnejših prednikov pred mnogimi milijoni let. Razvila in ohranila se je iz enega samega razloga - v kritičnih trenutkih je reševala življenje. Kadar grozi nevarnost, so intuitivne odločitve samodejne in hitre, ter najpogosteje pravilne. Ker je v našem športu prisotnega kar nekaj tveganja, bi bilo nespametno zamenjati opozorilne znake, ki jih preko občutkov sporoča naš intuitivni sistem. Občutek strahu ali nelagodja, ki se nepričakovano pojavi na vzletišču, bi lahko bil zgolj posledica slabo prebavljenega zajtrka ali filmske grozljivke, ki smo si jo ogledali prejšnji večer. Še bolj verjetno pa je, da je naša intuicija v okolju (ali telesu!) zaznala nekaj, kar bi nas lahko ogrozilo, ter zato sprožila alarm.

Zaključim naj zato z varnostnim nasvetom. Kadar nas občutki napeljujejo v lahkomiselnost, naj ima zadnjo besedo razum. Če občutki narekujejo previdnost, pa jim raje zaupajmo. Morda poznajo dejstva, ki jih je razum spregledal.

# Leteti zgoraj brez ... Da, ali ne?

Avtor: Matjaž Klemenčič

**Z**adnja leta smo vsi zmajarji pristaši »topless« vijuganja po zraku. Zgodilo se je, da imamo celo eno fletno punco, ki ravno tako preletava vršace, zgoraj brez. Tako sem si tokrat zadal nalogo, da raziščem ali je ta fenomen med zmajarji in zmajarkami sploh upravičen.

Da podučimo še padalski del bralcev,.. Nobena zmajarka ne skače zgoraj brez po Kovku. To kvečjemu pomeni, da leti zmaja, ki nima več jamborja na zgornjem delu krila.

Ob koncu 90-ih let se je zgodila zadnja večja revolucija v razvoju zmajarstva, kjer so aluminijasto prečno cev zamenjali v cev, izdelano iz karbonskih vlaken. S tem se je izgubila potreba po dodatni ojačitvi krila z jamborjem, kateri je preprečeval nezaželen zlom zmaja pri negativnih silah. Z majhno tehnično rešitvijo so rešili tudi zagato z zvitjem zadnjega krila in tako smo pridobili preskok v zmogljivostih na račun znatno manjšega upora.

Ti novi zmaji so bili od začetka zahtevni, okorni. Vseeno pa so do danes prišli do takšnega razvoja, da takega tekmovalnega zmaja lahko pelje vsak povprečno motorično razvit pilot s 100 urami pod zmajarskim dakronom.

Seveda se je istočasno delal razvoj tudi na prejšnjih, tako imenovanih »intermediate« zmajih, kjer se je, kar se je dalo, oklestilo raznih jeklenic, platna se je ukrojilo tako, da se zmaja pelje z mezincem, hkrati pa ti

zmaji letijo tudi dokaj konkurenčno, nekako do 60 km/h.

Še ena velika razlika je omembe vredna. Cena. Medtem, ko so tekmovalni zmaji z vso navlako karbona nekje 10.000 € +, so tile zmaji srednjega razreda cenejši skoraj za polovico.

Poraja se vprašanje, zakaj 80 % zmajarjev v Sloveniji leti »topless« zmaje?

Če bi mene kdo to vprašal kakšno leto nazaj, bi »iz topa ustrelil«, da seveda zato, ker so danes zmaji že tako nezahtevni za letenje, da ni potrebe po tem, da bi letel kaj »slabšega«.

Zadnji zmaj srednjega razreda, ki sem ga letel, je bil Seedwings Space in po pravici povedano, na njem nisem prav nič kaj dosti užival. Takoj za mano ga je dobil v roke brat, ki se je ravno izvalil iz objema zmajarske šole in je tako z njim nabiral prve ure letenja. Po enem letu sva zamenjala na tekmovalnega »toplessa« in prvi komentar po pristanku je bil: »Madona, kako je to »simpl« za letet.«

Človek bi rekel, da je zmajem srednjega razreda odzvonilo.

V letošnji sezoni se mi je ponudila priložnost, da dobim za potrebe »demo« letov v regiji, zmaja srednjega razreda z imenom Gecko. Ta zmaj je zadnja generacija jamborašev, zato sem bil še posebej vesel, da preizkusim kaj lahko v teh časih ponudi tak zmaj.



Zmaja sestavljam na Kovku in pregledujem, da ne naredim kakšne napake. Ko se navadiš enega sistema, je potrebno malenkost več koncentracije, da pripraviš zmaja z malo drugačnimi sistemi sestavljanja. Vseeno je zmanjšano število letvic dobrodošlo pri samem času sestavljanja. Priprnem se na zmaja in obrnem proti štartu. Prva stvar, ki jo opazim, je lahkotnost zmaja. Naši zmaji, kljub karbonu, dosegajo približno 35 kg teže, medtem ko ima ta kar 5 kg manj.

Na štartu je zmaj lepo uravnovežen, kar se lepo pokaže tudi pri prvih korakih, kjer krilo ne sili nazaj, kot je to navada pri prenekaterih. Ta uravnoveženost je še pomembnejša pri tistih bolj »vikend pilotih«, saj tako dopušča manj prostora za prevlečen štart in s tem povezane težave.

Pri skalah, zahodno od štarta, me



Jambor na zgornji površini krila



Sestavni deli so enaki tem, ki jih uporabljajo pri tekmovalnih zmajih



Unikaten sistem variabilne geometrije pri Geckotu

čakajo prvi zavoji, kjer me takoj preseneti moja suverenost vrtenja blizu skal. Nekako čutim, da imam boljšo možnost upravljanja zmaja po osi, o čemer priča tudi pogled proti krilu. Zmaj ima dosti manjšo vitkost kot moj tekmovalni RX. S tem, ko je

vitkost zmanjšana, je zmanjšan tudi razpon kril, kar se lepo odraža tudi pri moči, potrebni za upravljanje zmaja. V zavoj skoči brez nekega odpora, tam pa potem tudi lepo obsedi in pilota pušča skorajda v brezdelju. Po tisti zadnji izkušnji na Space-u,

se je tukaj kar naenkrat odprl čisto nek drugi svet. Moje mišljenje, da so naši zmaji dejansko najlažji za upravljanje, je hitro izpuhtelo.

Preskok proti grebenu Nanosa pokaže, da so moja ušesa navajena hi-



trosti 80 +, kar pa zmogljivostim takega zmaja ni ravno po godu. Vseeno pa že majhna korekcija na 70 km/h pokaže krivuljo in dolet, kot sem ga vaju iz naših zmajev. Po pravici povedano, nas je tako ali tako bore malo, kateri letimo nad 80...

Za zaključek me čaka še pristanek. Sam s tem nimam problemov, vseeno pa se mi zdi, da Geckota lahko zvrtilim v res vnaprej določen cilj in na koncu brezkompromisno odričem ter dejansko stopim na tla.

Uf, neka nova izkušnja. Moji ideji, da se spleča leteti le zgoraj brez, so se zamajala tla.

Da počasi zaključim, kjer sem začel. V Sloveniji je trend, da smo vsi na tekmovalnih zmajih. Kovk je en tak prostor, kjer se živemu človeku ni treba bati pristanka, saj nas čaka spodaj travnik, ki je kot letališče. Tudi če »scuriš«, boš našel nekaj spodobnega. Tukaj je ob vikendih tudi

največ zmajarjev.

Potem pridemo v Posočje, kjer je letih že veliko manj. Julijci bi morali vabiti slehernega pilota, da jih obišče večkrat, a temu ni tako. Povečan promet v zraku, kakšen pristanek manj v dolini ter seveda malo »rock n rolla« v zraku botruje k temu, da se število naših zmajarjev tam zmanjša.

Naši tekmovalni zmaji, pokažejo svojo pravo plat in neuletenemu pilotu se hitro zazdi, da ni kos »off-roadu«, ki ga čaka na poti k ekstazi Julijcev.

### Ali je zmaj srednjega razreda odgovor za takega pilota?

Sam sem sedaj popolnoma prepričan, da ja. Verjamem, da bi marsikateri pilot odletel kakšno urico in tudi kilometer več, če bi lahko občutil, kaj ti zmaji danes predstavljajo.

Udobje, varnost ter še vedno zavirljive zmogljivosti, bi morale prevladati na stran same funkcionalnosti zmaja. Pilot bi lahko spet raziskoval brez strahu, da bo pristanek premajhen njegovim izkušnjam. Cena je prav tako pomemben faktor. V zraku je ogromno starejših »topless-ov«, ki bi za isto ceno lahko bili novi zmaji. To pišem predvsem iz vidika varnosti. Prepričan pa sem tudi, da bi tako lahko kakšnega spečega pilota, na ta račun, povrnili spet med oblake. Edina in res edina stvar, ki bi lahko prevladala v korist zmajev brez jamborja, je zmogljivost pri višjih brzinah, a kot sem že omenil, malo nas je, ki v tistem rangu sploh kdaj letimo.

**Gecko 155 bo še nekaj časa na voljo v Sloveniji. Najdete ga pod Kovkom na številki 051 237081.**

**Optimalna teža pilota za verzijo 155, ki je tukaj, je 70 - 85 kg.**



— avtor fotografije: Rok Kukovec  
lokacija: Lijak, 22.3.2019  
Aeros winter race 2019





ALBIN GRMEK

# Albin Grmek

Ko pogledamo letošnjo statistiko letov na XCGlobe-u, kar nekako izstopa nekdo, za katerega večina slovenskih prostih letalcev ne ve, kdo bi to bil. S preko 900 opravljenimi leti si v letu 2019 namreč krepko pred ostalimi. Glede na to, da lete prijavljaš še četrto leto, bi marsikdo pomislil, da si bolj začetnik v naši panogi, vendar si pa eden začetnikov jadralnega padalstva pri nas, še posebej v štajerskem koncu.

Res je, moja pot v jadralnem padalstvu je namreč precej posebna. Že v mladosti sem služboval v Avstriji in nekaj malega tudi že zmajaril. Jaz sem lahek, zmaj je težek, to je bilo treba nositi, pa so mi zadevo odsvetovali zaradi hrbtenice. Kupoval sem revijo Drachenflieger in tam zasledil, da so se pojavila prva padala, ki jih je takrat bilo težko imenovati jadralna. Bilo je leto 1986, ko sem to prvič videl v živo na Schöcklu blizu Graza, kjer se je drugače dogajalo zmajarstvo, tja pa so takrat prišli eni študentje iz Švice in Francije in poleteli s temi padali. Po pogovoru z njimi sem ugotovil, da je to tisto, kar želim. V jeseni sem že začel, od enega študenta sem kupil padalo, bilo je znamke Salewa. Niti nisem vedel, kakšna mora biti velikost. On je bil velik, močan fant in meni je bilo seveda preveliko. Preko 30 kvadratnih metrov, imelo je devet celic. Preko vikendov sem doma, na naših hribčkih, seveda to raztegoval in dvigal, učil sem se na svojih poizkusih. Za malenkost poleteti je obvezno morala biti velika strmina, finesa je bila 1:3, pri prvih poletih na Čoklečovi gori je šlo komaj do podnožja hriba. Videli so me okoliški fantje in se pridružili. Pokazal sem kakšnemu tisto, kar sem vedel, vedel pa nisem nič, kot se takratnemu mojemu znanju reče. Ko sem naslednji teden prišel domov, je on še tri druge 'naučil' zraven. Začel sem v oktobru, v januarju je bilo tam pri nas že deset padalcev. Tako se je to širilo, v letu dni





sem zamenjal po tri, štiri padala. Ko sem prišel domov, so mi ga že strgali iz rok in sem ga moral prodati, pa sem nato kupil že malenkost boljšega.

Nato sem spoznal Sandija Marinčiča, pa Toneta Svovljsaka in tudi Marka Malovrha iz Velenja, to so bili takratni proizvajalci jadrlnih padal pri nas, tujih firm pa ni bilo, saj so bile precejšnje carinske dajatve. Začel sem kupovati njihova padala, vse po vrsti. Med tednom sem letel višinske skoke na Schöcklu, za vikende pa doma. Leteti se je začelo na Donački gori, bile so tudi Dobrovlje s starim, jugovzhodnim štartom. V Sloveniji se je začelo tudi že izobraževati, dalo se je delati izpit v okviru Zveze za prosto letenje, saj iz strani države, glede na mladost športne panoge, še ni bilo nobenega pravilnika in s tem uradno priznanih pilotskih dovoljenj.

**V letu 1999 je bila sprejeta Uredba o jadrlnem padalstvu in zmajarstvu, kjer je bilo v prehodnih določbah na-**

**vedeno, da se opravljene izpiti iz strani izobraževalne komisije naše zveze lahko priznajo. Poslati je bilo treba le tisto malo izkaznico o izpitu in dobilo se je pravo, uradno dovoljenje. Si to uredil zase?**

V tistih časih sem bil član avstrijskega štajerskega kluba jadrlnih padalcev. V letu 1993 smo šli enkrat leteti na Gerlitz. Nekaj dni prej je bila tam nesreča z jadrlnim padalom, pa so pri vstopu v gondolo preverjali dokumente in izpite. Tisto izkaznico seveda niso priznali za veljaven izpit. To me je tako razjezilo, da sem se naslednji dan v Grazu prijavil za opravljanje izpita in sem tam dobil nato avstrijsko dovoljenje.

Glede slovenskega dovoljenja sem zadevo takrat nato pravočasno uredil, poslal sem izkaznico in dobil to naše dovoljenje, ki ga pa imam od takrat spravljenega doma, še vedno v kuverti, tako kot sem ga prejel, zato ker me je presenetilo, da je tako velikega forma-

ta. S sabo imam vedno avstrijsko dovoljenje, ki je bilo že vseskozi povsod veljavno.

**Doma si iz Moškanjc pri Ptuju. Ste s temi tvojimi prijatelji letalci tudi ustanovili jadrlnopadalsko društvo?**

Nabralo se nas je veliko, bili smo zelo zagnani in ustanovili smo društvo Cirrus Ptuj. Najbolj aktivni so bili Vlado Aracki, Sandi Turk, Dani Planec, Milan Golc, Jože in Milan Zupanič, Janez in Primož Kostanjevec, Ivan Emeršič in pa Miran, poimenovan Vzhodnik. Njegovega priimka se še redko kdo spomni, saj smo ga vsi klicali po tem nadimku. Vedno nas je namreč na vzletišču na Donački gori ob južnem vetru prepričeval, da piha vzhodni veter. Leteli sta tudi dve predstavnici lepšega spola. Letelo se je seveda največ na Donački gori, kjer smo tudi urejali vse glede odnosov z lastniki, skupaj z nekaj domačimi lokalnimi letalci, bilo



Leto 1989 - osemnajst celično padalo HP9 Kondor



Leto 1993 - Venti od Kimfly-a



Letel tudi z motornim zmajem



Jadranje z Montano

jih je vedno več, svojega društva pa še niso imeli. Po nekaj letih je društveno delovanje malo zamrlo in raztepli smo se po okoliških društvih. V tistem času sem imel tudi motorni zmaj in bil član društva motornih zmajarjev Lastovka iz Ptuja. Društvo je imelo sedež na športnem letališču v Moškanjcih. Nekaj časa sem bil član še v DJP Albatros Celje, ko pa je bilo ustanovljeno društvo JPK Donačka gora, sem imel tja bližje in sem od takrat član v tem društvu. Zatem sem vmes gradil hišo, ker ni bilo toliko časa, sem si kupil paramotor. Doma sem več letel z njim, čez teden pa prosto v Grazu. Smo jih tudi sami sestavljali in potem preizkušali v Leskovcu v Halozah, na lepem golem hribčku, tam je bilo pri tem kar nekaj dogodivščin. Ni nam posebej uspevalo, ker smo imeli pretežke motorje. So ga vedno kar obesili meni na hrbet – ti največ letiš, imaš največ izkušenj,... Ostali so bili starejši, manj spretni, jaz pa mlajši in včasih naiven, pa sem šel s tistim v zrak. Vpetje koša z motorjem seveda ni bilo na pravem mestu in ko sem dal 'gas', je mene 'prevagalo' nazaj in je bila sila potiska kvišku in ne naprej. Ni šlo do travnika na ravnini, ampak le v sredino koruze na njivi ter sem samo še slišal, kako je koruza letela naokrog.

### Lete prijavljaš šele štiri leta, kako to?

To je pa ena dolga zgodba. Lete na višjih terenih sem si vseskozi pisno vpisoval v svojo knjižico letenja in to delam še zdaj. Letov z manjšimi višinskimi razlikami si nisem pisal. Na Donački gori me je vedno Tone Jus nagovarjal, naj objavljam lete na internetu, ker se vodi tudi statistika za meddruštveno tekmovanje. Meni to ni bilo v interesu, vedno sem letel za svojo dušo, za rekreacijo. »Ja, Tone, drugič bom,...« Ker me je vedno nagovarjal, sem nato le v 2016 prijavil štiri lete.

Vsako leto se dobimo 1. januarja lokalni piloti na Čoklečovi gori in letos reče moj sosed: »Da ne boš pozabil vklopiti FlyMe, danes je prvi dan v letu.« Smo celo pojadrili in jaz tisto objavim, zvečer pa si mislim sam pri sebi, pa zakaj ne bi jaz zase vedel točno koliko letov naredim?

### Torej, si že prejšnja leta letel tako veliko, čeprav nisi objavljaj vseh letov?

■ Ja, enako sem letel, le da nisem vsega

prijavljaj. Odkar sem že štiri leta upokojenec, poskušam vsak dan poskrbeti za rekreacijo. Velikokrat gre zraven žena. Prej sva hodila brez cilja, zdaj pa jaz vzamem nahrbtnik, ona palice in greva peš od doma do Čoklečove gore, oddaljene približno pol ure. Potem naredim nekaj letov, nazaj v hrib pa seveda vedno peš. Žena gre ta čas malo naokoli ali pa posesti na vzletišču. Seveda nato spet peš domov, pa se dobiva kje na poti ali šele doma. Tako poskrbim za svoje zdravje in dobro počutje, to mi je 'dnevna fiskultura'.

### Se pravi da se oba rekreirata, bravo! Kaj pa število zaporednih dni letenja, nekateri celo med sabo tudi v tem tekmujejo in postavljajo rekorde. A si kdaj štel?

Ne, to mi ni namen in niti ne štejem. Včasih so bil dnevi, da je to kar šlo, šlo,... Če ni vremena, pa da bi moral 'na silo', ne, to pa ne. To mi ni v interesu že zaradi materiala, obrabe padal. Se pa da verjetno pogledati na računalniku, koliko je bilo največ.

### Kako je vzletišče dobilo ime in kakšne so njegove karakteristike?

Sam hrib je dobil ime po priimku lastnikov zemljišča, ki so bivali v bližini, pisali so se Čoklec. Spodaj in na pobočju je bilo takrat še vse nezaraščeno in ker je precejšnja strmina, naokoli pa veliko ravnine, so hribu rekli kar gora. Višinska razlika je 64 metrov, obrnjeno je proti jugozahodu. V primernih pogojih se da pojadrati, greben je strm, dolg skoraj dva kilometra, uporabnega je prva polovica. Tukaj je vedno tudi dober 'dežurni steber', kar s pridom izkoriščajo piloti jadralskih letal. V neposredni bližini, nekaj sto metrov stran, je namreč športno letališče.

Povzpeti se je treba peš. Vzletišče je široko, v fazi odleta strmo, pristanek prostoren manjši travnik v ravnini. Urejamo ga lokalni piloti. Postavili smo male table, kje se pride na štart. Na vrhu smo uredili klopi. Tu naokoli imamo še nekaj manjših lokalnih vzletišč, za vse smeri vetra, največkrat letimo na sever pri gradu Borl in na vzhod na lepem šolskem terenu v kraju Brezovci.

### Nekaj si letel tudi naokoli po Sloveniji,

### bil si parkrat v Oludenizu v Turčiji. Kaj pa tekmovanja, si se jih kaj udeleževal?

Za nas, od pravih hribov precej oddaljene jadralske padalce, je kar velika razdalja in strošek oditi leteti na drugo stran Slovenije. Do Lijaka dobre tri ure. Na naših glavnih vzletiščih sem bil. Vsakih nekaj let grem nekam na letalne počitnice, v Oludenizu sem bil sedaj že tretjič. Včasih grem ven sedaj odleteti še na Schökl, pa na hrvaško Ravno goro, ki je blizu.

Pred okoli dvajsetimi leti je bilo veliko organiziranih tekmovanj v točnosti pristajanja, kamor je prišlo tudi do 150-200 pilotov. Nagrade za udeležence, na koncu muzika in veselica, veliko smo se udeleževali. Med tednom sem bil v Avstriji in Vlado Aracki je v petek zvečer že imel plan, kam bomo šli. Takrat so bili to res dogodki. Tekmovali smo tudi s paramotorji. Enkrat v Prekmurju, pa spomnim se tekme tam nekje na Primorskem, na ravnini pod Slavnikom, je bilo kot ena lunina površina, neke take luknje. Tja smo šli Ptujčani in še nekaj Avstrijcev sem peljal tja zraven. Tam je bilo 'fajn'.

### Bi približno vedel, koliko padal si do sedaj zamenjal?

Uf, to pa je težko vprašanje. V tistih prvih letih sem imel padalo mogoče mesec, dva in ga več že ni bilo. Se je zgodilo, da sem bil v enem mesecu trikrat pri Marinciču, pa potem sem bil še pri Svoljšaku, pa pri Malovrhu. Lokalni fantje so začenjali, bil je velik interes, padal ni bilo, novih še posebno, oziroma jih večinoma niso mogli kupiti in če je bilo malo rabljeno malo cenejše, si lahko takoj prodal. Nato sem vedno seveda kupil sposobnejše padalo, kajti razvoj je šel zelo, zelo hitro. Zdaj letim na padalu BGD Tala, ter na Mentorju od Nove, za te hitre, krajše lete pa Montano od Gradienta, ki je lažje padalo, v kombinaciji z lažjim sedežem.

### Kaj pa kakšne prigode pri letenju? Spomnim se ene lani na Gozdu. Od začetka, ko si bil bolj samouk, si jih imel verjetno kar nekaj?

Lahko potrkam, svojega drevesa še nimam. Na Čoklečovi gori je bilo enkrat le padalo na drevesu. Ko sem vzletal v rotor severnega vetra, je padalo vrglo



Steza na Čoklečovo goro



Pripravljen za vzlet



Vzletišče  
Čoklečova gora



Kombinezon - zvesti  
spremljevalec že tri  
desetletja



Pred vzletom na Maliču

pred mene in na drevo, visoko okoli šest, sedem metrov, jaz sem ostal na tleh. Sem pa, ko sem se učil na Borlu na severni veter, zagnezdil v 'otok' trnja. Sem imel novo padalo, ki je že bolje letelo in me je malo dvignilo. V tistem trenutku sem malo narobe odreagirjal in odložilo me je, v kratkih hlačah, v trnje do vratu. Enkrat sem prodajal padalo Twist in sta ga prišla za vikend, le takrat sem bil doma, od nekod kupovat oče in sin. Na vsak način sta hotela videti, kako to leti. Vreme ni bilo primerno, veter je pihal iz vseh smeri. Poletel sem, a okoli pet metrov nad tlemi mi je zaradi turbulence kar zmanjkalo padala, kot bi bil brez vrvic. K sreči je bil ravno tam velik kup vej, ki je nastal, ko so obžagovali sadno drevje in ga še niso pospravili. Padel sem točno v sredino v ta kup in sigurno me je to rešilo kakšnih resnih poškodb. Onadva sta rekla samo, da naj se le hitro spravim ven, odštela sta denar za padalo in ga odnesla. To so bile v tistih časih moje največje dogodivščine.

Lani smo leteli na Gozdu in je prišlo do zelo nevarne zadeve v zraku. Po vzletu sem začel vrteti v stebru, letalec, ki je vzletel prej, pa je priključeval k meni v nasprotni smeri mojega kroženja. Izginil mi je iz vida, kar naenkrat pa je bila njegova kupola preko mojega telesa in so bile vrvice vsepovsod po meni. Uspelo mi je v nekaj potegih sneti vse vrvice, nekatere so zaradi teže pilota precej zarezale v moj kombinezon. Nekako sem nato odletel naprej, soletalec pa ni uspel sestaviti kupole za let in je obvisel na drevesu, nepoškodovan in tudi brez poškodb padala.

### **Letel si zmaj, motorni zmaj, jadralno padalo, paramotor, kaj pa jadralna in motorna letala?**

S petnajstimi leti sem odšel v Avstrijo. Sem hodil v šolo, denarja ni bilo. Letel bi jadralna letala, tudi motorna letala, saj sem doma odraščal ob letališču, vendar nisem imel možnosti za to. Pri dvajsetih še ni bilo denarja, pa potem avto, tudi ko sem začel graditi, ga ni bilo dovolj. Tečaj sem vseeno nekako začel delati, a je bil problem, ker sem bil doma samo za vikend. Ko sem že imel opravljen zdravniški pregled in vse, kar je potrebno, smo se dobili parkrat, potem pa so rekli, da ne bo tečaja, ker nas je samo šest. Malo sem zato obupal nad tem. V tem času sem spoznal nekoga, ki je imel 'ultralight'

letalo, sva se dogovorila, da me izšola. Letela sva nekaj ur. Ker je bilo več lastnikov letala, so se nekaj skregali in tudi ta želja mi je propadla. Da zares poskusim prave letalne naprave, sem si kasneje nekajkrat kupil let z jadralnim letalom z učiteljem, tam sem lahko tudi vmes pilotiral in to mi je potešilo te moje želje.

V Grazu sem spoznal tudi prijatelja, ki je imel svoje motorno letalo in je imel željo poskusiti leteti z jadralnim padalom. Prišel je k meni, sem ga malo naučil in je začel leteti. On je za protiuslugo mene večkrat vzel s sabo v letalo, da sem poskusil osnovno pilotiranje.

### **Kako imate urejeno s športnim letališčem? Ali morate najaviti letenje?**

Če se na Čoklečovi gori jadra, je to pobočno jadranje na vetru, maksimalna višina, ki se doseže, je 150-200 m nad pobočjem. Pobočje leži na levi strani letališča. Režim je takšen, da imajo jadralna letala levi šolski krog, ta ne gre blizu pobočja, motorna letala pa letijo po desni strani letališča, od pobočja stran. Ni se treba najaviti za letenje. Ko sem letel paramotor, sem letel tudi pri njih, ko so proti večeru prenehali z dejavnostjo. Ob temi so mi celo osvetlili vzletno stezo, na okvirju motorja sem imel luči, predpisane za nočno letenje. Tudi ko 'vitlajo', lahko letim iz vzletišča, oni pa letijo nad mano. Če pa bi kdo od prostih letalcev prišel letet od drugod, se mi naj javi, da se dogovorimo za režim našega letenja.

### **Zdaj si v društvu JPK Donačka gora, ki je v zadnjem obdobju kar precej živelo?**

Lepo, da se je v zadnjem obdobju kar precej stvari premaknilo, prišli so novi člani, zavel je svež veter. Upajmo, da bo tako tudi naprej. Društvo je kupilo vzletišče in je lastnik, odlično so urejeni odnosi z lastniki pristanka. V letošnjem letu se je s pomočjo ZPLS uredila registracija vzletišča in pristanka, izdelana je lepa informativna tabla. Jesensko srečanje ob koncu oktobra je prikazalo prekrasno kuliso, ko je ob idealnem vremenu jadralo po pobočjih Donačke gore in Ženčaja tudi po več kot 40 jadralnih padalcev naenkrat, dogajanje so popestrili še paramotorni letalci.

**Danes smo bili, skupaj s tabo, pred intervjujem, v teh decembrskih dneh, nagrajeni z lepim jadranjem na Maliču. Ogleдали smo si lahko tudi tvoj častitljiv arhivski kombinezon, verjetno je med najstarejšimi še letalnimi pri nas, na katerem so dobro vidne zarezze od vrvic, kot posledice zapleta na Gozdu. Lepo, da si si vzel čas in pridi še kaj naokoli, mi te bomo pa kmalu obiskali na tvojem vzletišču.**

**Hvala za razgovor, lahko se pohvaliva, da si prvi Štajerec, s katerim se je delal intervju za Ikar ;-)**

**Srečko Jošt**

# 14 stvari, ki sem se jih naučil v zadnji zimi

**Avtor:** Hugh Miller,

**Vir:** *14 things I learnt last winter, Cross Country št. 199, maj 2019*

**Prevod:** Jernej Bodlaj

**S**vojim 777 Queen 2, jadrlnim padalom športnega razreda, je Hugh Miller na začetku letošnjega leta na prvi dan British Winter Open v Kolumbiji pometel s tekmovalno CCC kategorijo (CIVL Competition Class). Tekmovanje je nadaljeval s tekmovalnima padaloma Zenom in Enzom 3 in v naslednjih tekmovalnih dneh dosegal slabše rezultate. Z nami tukaj deli pridobljene izkušnje.

## 1. Sproščenost pomaga

Resnica je, da sem bil pred tekmovanjem res prestrašen. Na treningu, namesto da bi skupaj z vodilno skupino na polno tiščal mojega Enza 3, sem odjadral nazaj v Roldanillo v predčasni pristanek. Nisem imel poguma za letenje. V zadnjih nekaj mesecih so me zapustili prijatelji in dobri piloti Innes Powell, Pierre Naville in Anthony Allen in spraševal sem se, kaj počnem tu. Svojo Queen 2 sem s seboj pripeljal »za vsak slučaj« in se odločil, da bom z njo letel prvih nekaj dni tekmovanja. Ob dejstvu, da sem na tro-linijcu, sem se osredotočil, da me ne bo skrbelo za rezultat in da se bom predvsem zabaval.

## 2. Zadovoljni morate biti s tem, s čimer letite

Občutek, da lahko popolnoma obvladujete svoje krilo, je velika psi-

hološka prednost, in to je vsekakor veljalo, ko sem letel s Queenom 2. Vem, da sem se pogosto spodbujal, da lahko obvladujem tekmovalno padalo, a ga verjetno še ne. Zato se bom udeležil dodatnih tečajev ekstremnih postopkov. Tekmovanje se udeležujejo piloti, ki prevzemajo večja tveganja od običajnega in v igri je čutiti »normalizacijo odstopanja«. Ob tem sem opazil tudi, kako strah lahko strah še krepí in potreboval sem nekaj razumnih klepetov s prijatelji, da sem spoznal, da me je moj strah omejeval in da prestop na Zena ni bila velika stvar.

## 3. Osredotočite se na užitek, ne na rezultate

Theo Warden, za svoj lanski uspeh na evropskem prvenstvu v jadrlnem padalstvu, priznava osredotočanje na užitek v letenju. Le-to vam pomaga tudi, če vam na tekmovanju ne gre najbolje. Mark Watts je pred zadnjim dnem tičal na četrtem mestu in zadnji dan letel za zmago. Kmalu je pristal in končal na 17. mestu. »Koga briga?«, je kasneje razmišljal.

## 4. Finesa pri počasnem letenju v dobrem zraku je vedno boljša od finese pri hitrem letenju v slabem zraku

Na začetku prve naloge sem dobil veliko lekcijo. Vodilna skupina tridesetih pilotov se je razletela vzdolž grebena in se v bistvu znašla v spuščajočem zraku. Tisti, ki smo malo zaostajali, smo se izognili luknji in

zavili desno pod dobro vidno linijo oblakov. V petih minutah smo prednjačili za okoli 700 metrov. Kot poročil izvedenec jadrlnega padalstva in avtor knjig Kelly Farina, bo pilot padala B na dobri liniji vedno premagal pilota padala D na slabi liniji.

## 5. Če ste zadaj, lažje sprejemate boljše odločitve

Alex Coltman je z Zenom zadnji dan zaključil na tretjem mestu. »Kako?« sem ga vprašal.

»No, pred končnim glide-om sem bil približno trideseti, gledal sem, kako na različnih linijah vsi padajo z neba in si izbral najboljšo.«, je odgovoril. »Bilo je enostavno!«

Presenečen sem bil, kako mi je bilo resnično v veliko pomoč, da sem na Queenu 2. Znašel sem se v položaju, da gledam naprej kot na »televizijski zaslon«, kako poskušam opaziti, katero izmed petdesetih kril se najhitreje vzpenja in da sem res izbirčen glede svojih linij.

Nekateri piloti, kot je Xevi Bonet, so mojstri »vračanja v igro«, medtem ko drugi hitro izgubijo glavo, ko ostanejo zadaj.

## 6. Krila športnega razreda so (do neke točke) zelo zabavna za letenje na tekmah

Omogočajo vam užitek pri resnično kompaktnem vodenju in prednost v termiki, saj lahko smuknete v sredino in vrtite med ostalimi. Uživate lahko tudi v resnično nervoznih pogledih drugih pilotov. Po drugi strani lahko rečem, da ni nič hujšega, kot da vidim nekoga na športnem krilu pred mano, ko sem že na pol poti.

## 7. Tro-linijce je težje leteti, ko jih tiščite do konca



Veliko govorjenja sem slišal na temo, da piloti na jadralnih padalih EN-B in EN-C letijo hitreje, ker se počutijo bolj samozavestni. Tega ne verjamem. Queen 2 ima resnično uravnovežen B-C povezovalni sistem, ki verjetno nudi najučinkovitejšo kontrolo v C razredu med padali, ki sem jih letel, vendar je sistem okoren, delo je trdo in občutek ni tako intuitiven in povezan, kot pri dvo-linijcih. Pri hitrem letenju sem se počutil veliko varneje na Zenu. Če želite tekmovati, vam resnično priporočam, da si naberete veliko izkušenj, nato pa si umislite dostopen dvo-linijec in se z njim udeležite tečaja ekstremnih postopkov, dokler se na njem ne počutite resnično samozavestno, saj ne dvomim, da je dvo-linijec edina vrsta krila, s katerim bi si želel tekmovati v prihodnosti.

## 8. Če letite s krilom manjše vitkosti kot prijatelji, ne glejte navzgor!

Na drugi dan je seveda vse šlo narobe. Začelo se je, ko sem kolega s Queenom 2 videl v vodilni skupini. Poblížje sem si ogledal to zaobljeno majhno stvar, kako se je vrtela v morju vitkih »morskih psov«, in na

svojo grozo sem nenadoma spoznal, da gledam krilo, ki sem ga letel! Mentalno me je uničilo.

Prejšnji dan se mi je zdelo, da se mi je uspelo pretvarjati, da sem na bolj začinjenem krilu, ker preprosto nisem gledal gor. Kako za vraga sem si mislil, da bom tekmoval na tem rekreativnem padalu?!

Še vedno sem imel prijetno dirko, a ugotovil sem, da sem bil v šibkejših pogojih kaznovan, saj je razlika med razredi takrat veliko bolj opazna. Dvo-linijci so prileteli na mesta, ki jih preprosto nisem mogel doseči. Po dveh nalogah s »kraljico« mi je organizator Lucho Jimenez prijazno posodil njegovega Zena, da sem z njim letel tri dni.

## 9. Pomembna je hitrost jadriranja

»Kakšna mislite, da je finesa Enza 3 pri polni hitrosti?«, je med zajtrkom na tekmi lansko leto vprašal testni pilot Ozona, Russell Ogden. Okrog 8 ali 9:1 je bilo slišati okrog mize. »Ne. Približno 5,5:1«, je dejal Russ.

To se mi je zares usidralo v spomin. Krila športnega razreda, kot je Queen 2, so pri polni hitrosti očitno veliko počasnejša in imajo veliko bolj strme krivulje polare kot CCC krila.

Ampak pri polovici pospešitve se mi je zdelo, da se brez težav kosam z Zenom in nekaterimi CCC krili. Letenje do polovice pospešitve, razen v resnično neugodnem zraku, ni dajalo občutka, da se močno pozna na zmogljivosti. Ne poskušajte leteti v koraku s tekmovalnimi krili – pustite jih naprej, namenite čas iskanju jedra termike, nato pa se jim pridružite v najmočnejšem delu.

## 10. Pravzaprav je hitrost jadriranja zares pomembna

Pri četrti nalogi sem se v »final glide« odpravil z drugim Zenom. Bila sva na isti višini, pod enakima kriloma, enakih barv, vse enako. Pred nama je bilo 7 km in moj kalkulator finese je pokazal, da potrebujem 10:1. K sebi sem stisnil roke, prisesal lička in se spomnil nasvetov Russella - jadraj na trimu.

Prijatelj poleg mene ga je pohodil in se odpeljal naprej, a tudi začel drseti pod obzorje. Malo podobno kot pikado na travi. Po 5km je prijatelj komaj dosegel ESS (end of speed section), medtem ko sem križaril nad njim in pridrsel v cilj 2 km naprej s 70 m višine. Moje drsenje na trimu je bilo vsaj 35% boljše od njegovega pri polni hitrosti.

## 11. Ko stvari postanejo zapletene, je treba vztrajati

Do bistva prve naloge je prišlo prav na koncu. Organizatorji so po radiju sporočili, da je začel pihati pacifiški morski vetrič iz zahoda, s 35 km/h v dolini. Nebo nad nami je postalo modro in vodilni so zajadrili nizko v vznožje, v petkilometrsko borbo proti čelnemu vetru proti ESS pred njimi.

Morski vetrič ponavadi ubije termiko, jaz pa sem bil višje in bolj naprej v veter, tako da sem se ustavil v 1 m/s termiki, da bi razmislil. Nihče ni bil tako visok in pomislil sem, da je igre konec. Nato sem se pridružil Michalu Gerlachu v presenetljivo 2 m/s jedro. Nekaj jastrebov je bilo v navzkrižnem vetru, zato sem malo raziskal in našel ozko jedro s 3-4 m/s. S frontami morskega vetra sem imel od doma kar nekaj izkušenj. Običajno so jedra v morskem zraku ozka in razbita, dvigajo se nekaj sto metrov, nato pa se samo ustavijo... ampak to se je kar nadaljevalo.

Zgoraj, sredi modrega, sem zagledal meglico in nato nekaj minut kasneje sem bil v bazi, moj Oudie pa je kazal, da bom cilj dosegel s 500 m rezerve! Rezultat!

Ker pred seboj še vedno nisem imel nobenih sotekmovalcev, sem pospeševalnik pritisnil do polovice, a hkrati opazil, da je moja hitrost približno 50 km/h. Bil sem z vetrom v hrbet in mislil, da bo najbolje, če ohranjam višino čim dlje, preden padem v čelni morski vetrič, ki naj bi znatno pokvaril mojo fineso.

ESS sem dosegel še v kvalitetnem zraku visoko, a nizko spodaj je bil veter tako močan, da sem navpično pristal v cilju. Na pristanku je bil običajni šotor, z glasbo in prisotnimi gledalci, toda mislim, da nihče ni verjel, da je ta prikazen na tro-linijcu prva pristala v cilju. Niti sam nisem verjel, če sem iskren – zato sem

tiho spakiral padalo in se spravil na avtobus!

## 12. Pazi na opico

Seb Ospina je zmagal tako na kolumbijskem, kot na britanskem zimskem odprtem tekmovanju. Za naravnega pilota z več kot 1000 urami pod pasom v dolini Cauca si je bilo Seba možno predstavljati kot super-pilota in njegove zmage pričakovati. Toda Seb ima tudi svoje demone – in njegov glavni sovražnik je tisto, kar imenuje »*notranja opica*«. Njegova vihrava stran, ki vedno želi napredovati in zmagati v majhnih bitkah. Po nekaj sestankih s športnim psihologom Thomasom Theurillatom (nekdanjim pomočnik Chrigela Maurerja na Red Bull X-Alps) je Seb spoznal svoje prioritete; in sicer varnost, učinkovitost in zabavo – in te »*sidrne besede*« zapisal na svoj kokpit.

Na tem in prejšnjem kolumbijskem odprtem prvenstvu je prevladoval v vodilni skupini in po potrebi uspel tudi voditi, pri čemer je osvojil naloge in tudi ukrotil svojo notranjo opico. Nikoli to ni bilo pomembnejše kot na zadnji dan, ko smo pet ur čakali, da je dež ponehal in se je megla razblinila, preden so sestavili nalogo.

Seb z letenjem dodatne naloge ni imel ničesar pridobiti, le veliko je lahko izgubil. Večina bi se zgrudila v dvoličnosti takšne situacije, a Seb je ostal pri sebi, in sicer z uporabo vaje za pozornost v jutru. »*Že pravo dihanje je izredno učinkovito*,« mi je povedal, »*samo koncentracija na dihanje, ko sem v stresu, umiri zadeve v meni in jih postavi na pravo mesto*.«

## 13. John Cohn ima običajno prav

Opazil sem, da se je Josh dva tedna prej dobro odrezal na svojem Omega X-Alps na Monarca Open, zato sem mu poslal e-poštno sporočilo z vprašanjem, kaj se je naučil iz izkušnje.

»*Užival sem v tem, da se počutim super varno in da vrtim med vsemi ostalimi*,« je odgovoril Josh. »*Da bi mi vsi ubežali: niti ne toliko*.« Ni mi podal mini trditve z argumenti o tem, kako premagati dvo-linijce, na katero sem upal, a Josha ne moreš prekositi v tem, kako direktno vse pove.

Tekom tekme sem bil v stalni navezi z Joshem in mu povedal, da si mislim, da je bil moj dober rezultat prvega dne verjetno posledica tega, da mi je bilo povsem vseeno, kje končam. »*Si že prebral knjigo Maxima Bellemina o tekmovanju?*«, me je vprašal Josh. »*Ne*,« sem odgovoril. »*Tam piše nekaj o tem, kako sam sebi kopati jamo*,« je nadaljeval. »*Kaj točno?*«, sem vprašal. »*Da vzletimo s šibkejšim padalom zato, da si damo razlog za slab nastop, še preden vzletimo*,« je odgovoril. Hvala Josh!

## 14. Pogosto nimam prav

Med superfinalom svetovnega pokala v jadralnem padalstvu leta 2013 sem napisal članek z naslovom »*Jadralno padalstvo ni dirkaški šport*.« V bistvu sem tekmovalno jadralno padalstvo zatrl, rekoč, da nikogar ne brigajo podrobnosti, kdo je koga premagal v cilju za koliko sekund.

To je zvok mene, kako jem juho, ki sem si jo zakuhal. Je precej cenen, bolj plastičen od slame, kupljene za 50.000 pesov na trgu, tako da je nekoliko žvečljiv. Toda brenčanje v ciljnih vrstah, družabnost, smeh, način, kako se dvo-linijci čutijo, da so narejeni samo za hitrost, ter pomembno dejstvo, da smo cel teden epsko leteli, brez enega samega incidenta, je dovolj, da me je prepričalo, da sem se motil.

Zagotovo tekmovanja niso za vsakogar – in prosim, ali je moč kaj narediti glede smešne prenatrpanosti pilotov na začetku? – ampak lahko rečem, zdaj tekmovanja razumem.

# Kako hitri smo in kako izmerimo hitrost jadralnega padala?

**Avtor: Hugh Miller**

**Vir: *How fast is it? How we test paraglider speeds, Cross Country 172; avgust 2016***

**<https://xcmag.com/magazine-articles/how-fast-does-it-go-testing-paraglider-speeds/>**

**Prevedel in priredil: Primož Marinčič**

**D**oločitev natančnih letalnih lastnosti jadralnega padala je bilo od nekdaj zelo težavno. Nove merilne tehnike in merilni instrumenti zdaj to omogočajo. Cross Country-ev testni pilot Hugh Miller podaja rezultate, ki jih je pridobil v letu 2016 ob testiranju jadralnih padal različnih proizvajalcev.

Z razvojem Flymaster-ovega True Air Speed (TAS) instrumenta so Cross Country testni piloti začeli meriti trim hitrost in maksimalno hitrost testiranih jadralnih padal. Nad rezultati so bili zelo presenečeni, saj so meritve pokazale, da letijo počasneje od pričakovanih večine pilotov in proizvajalcev.

Nekaj znanosti za začetek. Za pilote letal je pomembno, da poznajo hitrost leta glede na okoliški zrak. Ne glede na vpliv vetra, letala zaradi nižjega zračnega tlaka v višinah letijo hitreje kot na nižinah – zato komercialna letala letijo tako visoko. Njihovi instrumenti temeljijo na Pitot-ovi cevi in merijo indicirano hitrost (IAS – Indicated air speed) IAS je pridobljena s pomočjo razlike statičnega in dinamičnega tlaka, ki vedno upošteva enako gostoto zraka in posledično podaja hitrost, ki je neodvisna od višine leta. Posledice zmrznjene Pitoeve cevi so lahko katastrofalne saj pilot izgubi informacijo o 'stall' hitrosti letala. Prav to, pa je tudi eden od morebitnih vzrokov za nesrečo letala Air France na relaciji Rio-Paris v letu 2012.

## Opis instrumenta

V jadralnem padalstvu in zmajarstvu hitrosti smo se merjenje hitrosti za dolgo opirali na anemometre, ki delujejo na principu vetrnic, ter na GPS. Noben od navedenih pa ni popolnoma natančen. Jadralno padalo,

ki leti 51 km/h tik nad morsko gladino, na višini 3000m leti 58km/h. V redkejšem zraku se leti hitreje, tega pa anemometri ne kompenzirajo.

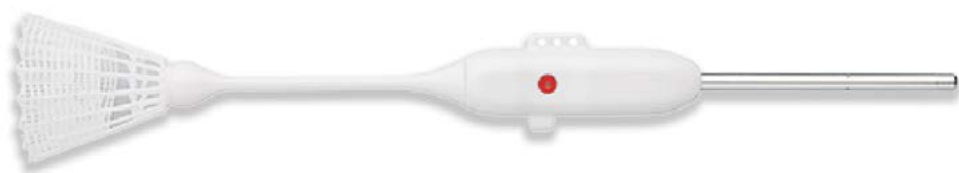
GPS podatki zanemarjajo razlike v temperaturi, gostoti zraka in zračnem pritisku, hkrati pa na podatke močno vpliva hitrost vetra in smer vetra. GPS je odličen za določanje hitrosti glede na zemljo, pri merjenju hitrosti glede na okoliški zrak pa so neuporabni.

Ker so bile izmerjene hitrosti testiranih jadralnih padal presenetljivo nizke, so Flymaster TAS (True air speed – dejanska hitrost) poslali na univerzo v Oxfordu na test natančnosti, na primerjavo z njihovimi anemometri z ogrevano žico. Ti se uporabljajo že veliko let pri raziskavah dinamike tekočin. So ekstremno občutljivi in so skoraj univerzalni za podrobno preučevanje turbulentnih tokov. Na univerzi so s pomočjo zračnega tunela preverili natančnost instrumenta in ugotovili, da so pridobljeni podatki celo nekoliko višji od dejanskih razmer.

Univerza je glede na teste v vetrnih tunelih pripravila rekalibracijsko formulo za računanje indicirane hitrosti, ki je primerljiva z GPS hitrostjo tik nad morsko gladino.

Da so se prepričali, da rezultatom, pridobljenih s pomočjo TAS instrumenta, zares lahko zaupajo, so na obali kolesarili gor in dol opremljeni s TAS in tremi GPS instrumenti. TAS in GPS hitrosti so se popolnoma ujemale.

Očitno je, da proizvajalci jadralnih padal hitrosti ne merijo na tak način. Nove modele primerjajo glede na stare in merijo samo razliko, oziroma 'delto', med trim hitrostjo in maksimalno hitrostjo. Za CCC klasifikacijo jadralnih padal podajajo razmerje med tekom pospeševalnika in pridobljeno hitrostjo (delta). Na







Srednji EN-B  
43-45 KM/H

Visoki EN-B  
46-48 KM/H



HITREJŠI EN-C  
&  
EN-D  
48-52 KM/H

primer, tek pospeševalnika jadralskega padala Boomerang 10 je 15 cm, pridobljena hitrost pa je 18 km/h.

## Je sploh pomembno?

Je maksimalna hitrost sploh pomembna? Na tekmovanjih zagotovo. Nekateri testni piloti poročajo, da so najnovejša CCC jadralska padala sposobna leteti 67 km/h. Testni piloti Cross Country-ja menijo, da je to zaenkrat še nedosegljiva indicirana hitrost. Testirali so Ozone R11, ki ga splošno ocenjujemo kot najhitrejšo do sedaj proizvedeno serijsko padalo in izmerili maksimalno hitrost 65 km/h. Na testiranem padalu so uporabljali standardne nosilne trakove, brez dodatnega trimerja (CCC padala tovrstnih nosilnih trakov ni-

majo, saj so prepovedani).

Testni pilot in so-konstruktor GIN-ovih padal Adrian, pravi da, kljub uporabi celotnega pospeševalnika na Boom 10, zelo malokrat doseže hitrosti 60 km/h ali več. Po drugi strani pa pravi, da leti tako hitro kot vsi ostali in se sprašuje, če je ta številka sploh pomembna.

Piloti so doumeli, da trimanje padala na večje hitrosti hkrati pomeni slabše "pobiranje" v stebrih in slabše izkoriščanje termičnih dviganj v letu naravnost. Na Superfinalu leta 2016, so bile dolžine vrvic testiranih padal vse v rangu nekaj milimetrov od referenčnih dolžin, ki jih podajajo proizvajalci.

## Obravnavani primeri

Merjena je bila hitrost treh najzmogljivejših trolinijskih padal tistega časa: UP-ev Trango XC 3, Ozone-va Mantra M6 in GIN-ov GTO2. Najvišje izmerjene hitrosti vseh treh padal so bile nekje med 50 do 51 km/h. Vsa tri padala so bila obremenjena 3 kg pod največjo certificirano obremenitvijo. 777 King je bil nekoliko hitrejši. Tu govorimo o indiciranih hitrostih, ki so neodvisne od višine leta, oziroma gostote zraka. Če poskušamo to dopovedati pilotu EN-D padala, ki pravi, da je zjutraj pri letenju v Alpah, na GPS-u razbral hitrost 55-56 km/h, bo nekoliko zmeden. Pri tem pa vsi pripovedujemo enako stvar.

## Kako so testirali

Leteli so z obremenitvijo 3 kg pod najvišjo certificirano obremenitvijo jadralskega padala. Za letalni sedež so uporabljali Lightness 2 ali Impress 3. Leteli so v mirnem ozračju, s spreminjanjem smeri letenja v intervalih 20 sekund in hkrati analizirali podatke GPS-a in TAS-a.

Nato so pospešili do maksimalne hitrosti (kolesčka pospeševalnika se prekrivajo) in ko se je hitrost ustalila, so jo 15 sekund analizirali s pomočjo obeh inštrumentov. Da so bili rezultati zagotovo natančni so opazovali tudi razliko med trim hitrostjo in maksimalno hitrostjo po GPS-ju. Konsistentnost so zagotovili s trikratno ponovitvijo testa.

Preverili so tudi vpliv letalnega sedeža. Teste so ponovili še s tekmovalnim letalnim sedežem X-Rated 7 (ob enaki krilni obremenitvi). Testi so pokazali manjše spremembe pri maksimalno pospešenem letu v rangu 1 km/h.

Testirana padala:

- Nova Mentor 4 (EN-B, 48 km/h)
- Swing Nexus (EN-C, 50-51 km/h)
- 777 King (EN D, 52-53 km/h)

- Ozone Enzo 2 (CCC, 58 km/h)
- Ozone R11 (65 km/h, standardni nosilni trakovi)

Trim hitrosti so bile večinoma vse v okolici 34-35 km/h, ne glede na klaso padala.

Vredno pa je omeniti tudi določanje smeri vetra s pomočjo GPS-a. Večina letalnih inštrumentov, vključno z XCSoar in Oudie, podajajo podatek o smeri vetra in njegovi jakosti. Vsi tisti, ki to redno uporabljate, ste opazili, da podatek niha. Leteti je potrebno v natančnih krogih, da je inštrument sposoben podati približen rezultat. Sistem na podlagi Pitot-ove cevi, kot je naprimer FlyMaster TAS, je edini način za določanje natančnih informacij o vetru. Ta deluje na principu primerjave GPS hitrosti in hitrosti pridobljene s TAS.

Da še dodatno malo zakompliciramo, kratica TAS označuje 'True Air Speed' oziroma dejansko hitrost obtekačnega zraka. S stališča aerodinamike je to narobe, saj indicirana hitrost, ki nas zanima in jo TAS inštrument podaja in dejanska hitrost, nista eno in isto.

### Kaj vse to pomeni?

Jadralni padalci smo očitno vedno mislili, da letimo hitreje kot letimo v resnici. Nekateri piloti trdijo, da je trim hitrost njihovega jadralnega padala 40 km/h. Po drugi strani pa proizvajalec zmajev Moyes pravi, da je trim hitrost njihovega tekmovalnega zmaja Litespeed RX med 35 in 37 km/h. Opazite razliko?

Piloti prezirajo idejo, da njihov 60 km/h padalo v resnici leti le 51 km/h in proizvajalci razumljivo nočejo objaviti potencialno nižjih števil. Nihče noče biti počasnejši od drugega pilota, oziroma drugega proizvajalca. Kljub temu so rezultati pokazali, da večina srednjih EN-B padal doseže maksimalno 44-45 km/h, padala visoke EN-B klase in večina EN-C med 46 in 48 km/h. Samo EN-D in nekateri zelo hitri EN-C presežejo mejo 50 km/h.

**Seveda pa, "visoke" hitrosti v mirnem ozračju ne pomenijo nič, če ob tem občutimo nestabilnost, oziroma neuporabnost v realnih razmerah. Za hitro letenje v turbulentnem termičnem ozračju, je stabilnost ob pospešenem letu veliko bolj pomembna kot končna hitrost.**



Odprti razred  
65 KM/H ✦

CCC 2-Linijci  
58-59 KM/H





# Zmanjšanje tveganja pri prostem letenju

Reduction risk for free flyers; Flybubble, 2013

Vir: <https://flybubble.com/blog/reducing-risk-for-free-flyers>

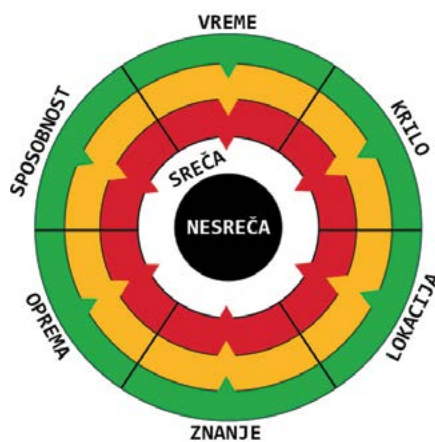
Prevod: Jernej Bodlaj

Adel

**P**rosti letalci smo izpostavljeni številnim tveganjem. Z določitvijo največje nevarnosti lahko na drugih področjih povečamo svoje varnostne rezerve. Z ogledom elementov tveganja po vrsti - vreme, krilo, oprema, lokacija letenja, sposobnost in znanje - upamo, da bomo podali nekaj vpogleda v možnosti zmanjšanja tveganja pri letenju.

Včasih nas mika letenje v manj idealnih pogojih. Če uspete določiti, kje se na izbrani dan skriva največje tveganje, lahko mirno presodite situacijo in sprejmete previdnostne ukrepe na način, da povečate varnostne rezerve v ostalih segmentih. Spodaj je znan znanstveni diagram. Naredite X, kjer mislite, da se trenutno nahajate v posameznem segmentu, ki predstavlja določen vir tveganja.

Ideja je zmanjšati število tveganj, ki vodijo v območje belega obroča, kjer vas pred nesrečo ščiti le sreča. Če želite leteti varno, poskusite v vsakem segmentu doseči »zeleno luč«,



tako da poiščete načine za zmanjšanje posamezne nevarnosti, preden se le-ta poveča preblizu k središču.

Običajno lahko obvladujete eno tveganje hkrati, ko pa dve ali tri konkurirajo med seboj, postanete hitro preobremenjeni. S preučitvijo posameznih segmentov v zaporedju odstavkov upamo, da bomo razjasnili, kako ohraniti dober varnostni nivo.

## Zmanjšanje tveganja: Vreme

Ne glede na količino izkušenj vas lahko nenadno slabo vreme spravi v zadrego. Vreme predstavlja najpomembnejši element tveganja.

Prva stvar, ki jo lahko storite, da bi aktivno omejili tveganje je, da preučite vremensko napoved. Sliši se preprosto, vendar vam le-ta da predstavo, kaj lahko pričakujete. Recimo, da vremenska napoved napoveduje, da bo zjutraj prišla hladna fronta, veter pa se bo nato obrnil za 180° in okreplil do 50 km/h. Če se dan prične s šibkim vetrom 10 km/h, že zvonijo opozorilni zvonovi: bolj kot bo vreme spremenljivo, večje bo tveganje, saj bosta napoved in vaša lastna presoja na vzletišču manj natančni.

Pomembno je preučiti napovedi za jadralsce, saj so napovedi za običajne ljudi podane za nivo tal. Kar moramo zvedeti je, kakšen je pričakovani veter na višini hriba in višje. Ko dan napreduje in termika meša zračno maso, se lahko veter iz višjih plasti

spusti v spodnje, tako da vsak močnejši veter pod 1000m nad terenom že predstavlja nevarnost.

Če se veter na višini opazno razlikuje od vetra pri tleh, pričakujte turbulenco zaradi mešanja. Takšni dnevi so običajno varnejši pozneje v dnevu, ko je mešanje že pripomoglo k normalizaciji vetra.

V Veliki Britaniji na primer je zrak zaradi vse okoliške vode in mokrega podnebja dovolj vlažen, da se tvori oblak že ob najmanjšem dviganju zraka. Ko je nebo modro (brez oblakov), to običajno pomeni, da je zračni tlak visok in zračna masa se spušča. Ta postopek zrak ogreva in nastaja temperaturna inverzija. Običajno takšen dan ne predstavlja posebnega tveganja, je meglen in ni zelo spremenljiv, vendar lahko prisotnost inverzije povzroči, da se nižinski veter okrepi nad višjimi legami. Če je povsem sončno, pa lahko pričakujete ozke stebre z izrazitim

striženjem na robovih (ostri, razbiti robovi).

Nizek tlak vodi do konvergence in dviganja zraka. Čeprav je to dobra novica za letalce, je dobro, da je nekje blizu oblakov prisotna rahla inverzija, ki ustavlja dviganje, sicer lahko vertikalni razvoj postane izjemen. To vodi do kumulonimbusa s povezanim tveganjem prekomernega dviganja, sunkovitih front in dežja. Dnevi z nizkim tlakom so bolj spremenljivi.

Sončen dan z nizkim tlakom bo botroval močnemu segrevanju podlage in pričakovanimi širokimi stebri z oblaki v notranjosti, ki bodo prejeli močan veter z morja. Na ravninah to običajno predstavlja le zmerno tveganje, vendar vas v času kosila že lahko ujame, če še vedno vijugate v hribih na vetriču. Pripravite se na hitro spremembo smeri in moči vetra.

Vsaka vremenska fronta bo prinesla spremembe in navadno veliko oblakov. Najbolje je leteti po tem, ko fronta preide področje.

Dež sam po sebi predstavlja tveganje. Nevarno je leteti z mokrim krilom, padavine pa močno ohladijo zrak, ki spodaj ustvari piš. Ko leti udari ob tla, vas lahko ujame v neugoden položaj.

Preden se odpravite na hrib, preučite poročila o vetru, in to storite ponovno, ko na hribu spremljate, kako hitro se stvari spreminjajo.



V bližini fronte morskega vetriča



Vetrna vreča. Najboljša je tista, ki prikazuje veter, ki si ga želite.

Ko ste na hribu, si pomagajte z vetrno vrečo ali trakcem. Če se giblje iz ene strani na drugo stran, je veter spremenljiv, kar poveča tveganje za turbulenco.

Če veter piha npr. med 10 in 30 km/h, bo tveganje za turbulenco večje, kot če recimo piha enakomerno z 20 km/h.

Določite povprečno smer vetra. Čim bolj je enakomerna (pravokotno na

linijo grebena), več težav boste imeli s prodiranjem stran od hriba in večje bo tveganje, da vas odpihne za greben. Če veter piha iz strani, je tveganje, da vas odpihne za greben manjše, vendar je tveganje za turbulenco večje.

Moč vetra je bistvenega pomena – močnejši kot je, manj drugih tveganj lahko sprejmete, ker gredo stvari lahko zelo hitro narobe.

Torej če na grebenu piha močan in ustaljen veter, je lahko tveganje srednje veliko, če pa je bil predhodno napovedan šibak veter iz druge smeri, torej precej spremenljiv, je nevarnost velika. Če imate zmerno sunkovit veter, boste morda lahko leteli, če le-ta piha naravnost (srednje tveganje), če pa piha prečno, bo tveganje veliko.

V takšnih razmerah »v rdečem področju« si ne morete privoščiti, da bi v rdečem področju imeli še kakšno drugo tveganje. Prvič na vzletišču? Raje ne leteti. Novo krilo, morda celo v višjem razredu? Raje pojdite vaditi na tleh. Če pa je to vaše lokalno vzletišče, ki ima varno to-

pografijo in ste večši letenja s svojim krilom, vse ostalo pa je v »zelenem segmentu« in se lahko osredotočite le na en sam tvegan element, pa se tako odločite za letenje v srednje rizičnih okoliščinah (močan veter), vas neljube kombinacije presenečenj ne bodo ujele.

Pazljivo spremljajte vremenske napovedi in preučite, kako so se le-ta razlikovale od razmer, ki ste jih dejansko doživeli, ko ste prišli na vzletišče in med letom.

### **Zmanjšanje tveganja: Krilo**

Poskusite izbrati krilo, ki ga boste obvladovali ves čas, ne le v idealnih pogojih. Za jadralne padalce je razred EN koristno vodilo, vendar le-ta ne govori o tem, kako stabilno je krilo, le na kakšen način se po zapiranju sestavi, tipično brez posredovanja pilota. Krila, ki so na vrhu v svojem razredu, imajo običajno slabšo pasivno varnost. Tu je dobrodošel dober nasvet inštruktorja – nekoga, ki vam bo znal priporočiti opremo, primerno vašim letalnim sposobnostim.

Krila EN-A so idealna za pilote, ki so v zraku nervozni, pogosto letijo v nemirnih razmerah ali so v prvem letu letalne kariere. Takšna krila dajejo omejene povratne informacije, njihov odziv je dušen in enostaven, vodenje je umerjeno. Njihovo zmanjšano drsno razmerje in hitrost letenja pomenita, da letenje z njimi traja malo dlje, vendar vas hkrati, medtem ko raziskujete okolico, ne bodo silila v učenje novih in razburljivih stvari o jadralnem padalu. V celoti se lahko osredotočite na svoje odločitve pilotiranja. Zaradi tega lahko nudijo ugodje brez stresa pri dolgoletnem letenju, še posebej, če radi potujete.

Krila EN-B so primerna za pilote, ki so pred kratkim opravili izpit. V najboljšem primeru z vsaj 10 urami naleta. Če ste začetnik v preletih ali je letenje vaš hobi, potem je to razred, v katerem bi morali biti. Potrebovali boste 150 ur, preden začnete uporabljati ves potencial takega jadralnega padala. Prav tako boste ohranili največjo vrednost pri nadaljnji prodaji, če razmišljate o menjavi v prihodnosti. To je krilo, ki vam bo odpustilo marsikatero

Vreme. Ne dovolite, da vas ujame.



napako in kljub temu letelo naprej. Preden krilo nadgradite, morate opraviti varnostni tečaj izrednih situacij v zraku, se udeležiti nekaj družabnih tekmovanj in opraviti veliko preletov.

Krila EN-C so primerna za redne, kompetentne pilote s 75-urnim letnim naletom v termičnih razmerah. Če je letenje vaš glavni šport, letite vsak konec tedna, pogosto letite prelete in imate v žepu nekaj let letenja brez incidentov, potem bi to lahko bil vaš razred. Nepravilno pilotiranje v izrednih razmerah lahko upočasni okrevanje takšnega padala, zato priporočamo tečaj izrednih postopkov in redno vadbo različnih manevrov (wingoverji, spirale, stranska zapiranja...).

O krilih iz razreda EN-D razmišljajte le, če v termičnih pogojih letite vsaj 100 ur na leto in imate naraven občutek za letenje. Povečanje zmogljivosti v primerjavi z zmanjšano varnostjo postane vprašljivo, opazno korist pa lahko dobite le, če ste sposobni leteti dolgo, pod živahnim krilom in na polni hitrosti.

Za obvladovanje tveganja pri izbiri krila si izberite krilo enega razreda pod maksimalnim, za katerega mislite, da ste ga še sposobni leteti. Z znižanjem razreda navzdol boste tveganje krila dobro postavili v zeleno cono, kar vam bo omogočilo letenje v zahtevnejših pogojih in raziskovanje novih področij ob hkratnem ohranjanju zdrave meje varnosti, saj tveganje krila ne bo zašlo v kombinacijo z drugimi tveganji.

Poceni krila so pogosto vzrok, da so piloti podvrženi visokemu tveganju. V višjih razredih je vrednost krila pri nadaljnji prodaji neugodna in pogosto lahko naletite na »dobro kupčijo«. V kolikor krilo ne prihaja od uglednega/poznanega prodajalca in z nedavnim poročilom o pregledu, se nakupu raje ognite. Preden z Ebay-a (ali Bolhe pri nas) kupi-

te nekaj poroznega, se vprašajte, če ni vredno odšteti nekaj več in s tem preprečiti tveganje letenja?



**Pravkar sem dobil poceni visokozmogljivo padalo od nekega fanta, ki mi je ponudil popust. Mislim, krilo je krilo, kajne? Kaj bi lahko šlo narobe?**

Upoštevati je treba še nekaj drugih vidikov.

Čeprav ljudje radi navajajo največjo hitrost svojega jadralnega padala, je uporabna hitrost navadno nižja in se poslabša v turbulentnih razmerah, zlasti pri visoko zmogljivih modelih (ker se preveč bojite, da bi leteli pospešeno). Preden se v zrak podate s svojim zaupanja vrednim EN A, vsekakor kritično ocenite letalne sposobnosti vašega jadralnega padala, sploh v močnih razmerah. Če je zrak umirjen, lahko vitkejša padala izkoristijo vso hitrost in lahko letijo, ko z EN A ne boste mogli. Nekatera krila so morda tudi bolj obremenjena. Imeti počasnejše krilo lahko pomeni tudi večje tveganje. Še vedno velja staro pravilo: bolje si želeti v zrak, kot biti v zraku in si želeti biti na tleh!

Obremenjenost krila vpliva na stabilnost in hitrost, s tem pa tudi na tveganje. Z vso opremo na hrbtu stopite na tehtnico in se prepričajte, da ste v mejah predpisane obremenitve vašega padala. Premajhna teža navadno vodi v bolj neprijetno izkušnjo kot prekomerna teža (dobivate več zapiranja padala, več guganja in hitrost letenja bo nižja). EN certifikat za vaše krilo velja le znotraj predpisane obremenitve.

Če je vetrovno, lahko tveganje krila zmanjšate z dodatnim balastom. Če preizkušate novo krilo in veste, da ste na spodnji meji teže, morate leteti v šibkejšem vetru, kot bi sicer še smatrali za ugodne razmere.

Način, kako zlagate krilo, vpliva na njegovo varnost, saj ko se postara, morda ne bo več imel popolne oblike profila. Priporočamo, da padalo zlagate z uporabo koncertina vreče. Če zlagate vlažno padalo ali za dalj časa, se prepričajte, da se dobro zračni. Če je krilo mokro in mu ne pustimo, da se posuši, se lahko na tkanini in nitih razvije plesen in gniloba.

Starost krila vpliva na tveganje, ker tkanina s starostjo in izpostavljenostjo UV degradira, ta učinek pa še poslabša abrazija, slan zrak, slabo zlaganje in dolgotrajno skladiščenje v omari pod stopnicami. Vlaga lahko povzroči, da se ovojni vrvi ob izsušitvi skrčijo, kar je izraziteje na neobremenjenih zadnjih vravicah, zaradi česar krilo počasneje leti in pod visokim vpadnim kotom, bližje točki popolnega zastoja (stall).

Nekatere od teh stvari s prostim očesom niso vidne, zato so redni pregledi bistvenega pomena pri upravljanju s tveganjem. Preglede priporočamo v skladu s proizvajalci.

Pred vsakim vzletom preverite stanje padala. To je preprost način, kako tveganje ohraniti v zelenem področju – ena stvar manj, za katero bo treba skrbeti.

## Zmanjšanje tveganja: Oprema

Tu preučujemo različne vidike vaše letalne opreme. Zmanjšanje tveganja zaradi opreme je preprosto: nadgradite toliko elementov opreme, kot si jih lahko privoščite.

**Sedež** s certificirano zaščito hrbtišča je absolutno obvezen del opreme, najbolj zanesljiv je sistem protektorja s peno, ki se uporablja od sredine 90-ih let. Lahki potovalni sedeži z zračnimi blazinami so zasnovani, da ublažijo le en trk in šele ko so povsem napihnjeni. Upoštevajte tudi, da je na vzletnem mestu po zgrešenem vzletu, posebno na skalnatem terenu tveganje večje, ker bo med vami in tlemi manj materiala. Hibridne zasnove navadno združujejo prednosti obeh različic: pazite na sistem za pred-napihanje protektorja oz. vgrajeno peno, da bo pasivna varnost zagotovljena.

Sedeži prispevajo k varnosti na več načinov. Dober dizajn zagotavlja najboljše razmerje med udobjem, varnostjo in občutkom. Vaša prsna vez mora biti nastavljena na priporočenih 42 cm med karabinoma (oziroma to preverite v navodilih) ali pa boste deležni povečanega tveganja za navitje. Upoštevajte, da je razdalja med karabinoma težko izmeriti, če niste v letečem položaju. Za izboljšanje stabilnosti je vaš položaj telesa prav tako pomemben. Zato po nakupu novega sedeža vztrajajte z nastavljanjem, da boste sedež resnično optimalno nastavili.

Po mnenju nekaterih strokovnjakov tečajev izrednih postopkov letenje z ležečimi sedeži povečuje tveganje, da vas bo navilo. Vendar je to sporno, saj večina pilotov v odprtih sedežih leti s počivalniki in se tako postavlja v enak položaj. V obeh primerih je najbolje, da v močnejši turbulenci sedete pokonci, tako da bo v primeru zapiranja padala vaše telo lažje sledilo gibanju le-tega.



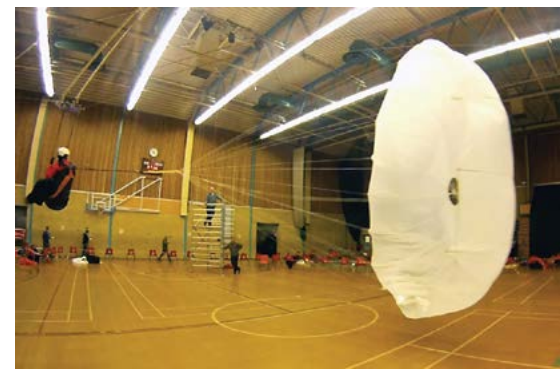
**V močnejši turbulenci je bolje sedeti bolj pokonci.**

Dobra **čelada** zmanjšuje vaše tveganje, vendar a starostjo izgublja na moči, še posebej, če se v lupini pojavijo razpoke. Ker je vsaka zasnova čelade usklajena z drugačno obliko glave, se prepričajte, da ste izbrali popolnoma primerno. Prepričajte se, da je ni mogoče enostavno potegniti z glave – morda boste presenečeni, če potegnete za bradnik. Čelada s polno zaščito obraza nudi maksimalno zaščito, vendar so številne čelade odprtega tipa še vedno certificirane in nekoliko lažje ter zmanjšajo velikost vaše opreme, saj se lepo prilegajo na vrh zloženega padala. Najboljša čelada je vsekakor tista, ki vam ostane na glavi.

Če letite z običajnimi pohodniškimi **čevlji**, razmislite o nadgradnji na čevlje za jadrnalne padalce, ki vsebujejo zaščito proti udarcem, so lahki in vodoodporni. Ponujajo dodatno podporo gležnjev, ki pomaga pri trših pristankih in je uporabna na gorskem terenu. Imajo tudi zaprta ušesca vezalk, tako da ni nevarnosti, da bi se vam ob vzletu vanje ujele vrvice.

**Rezervna padala** rešujejo življenje, vendar tveganja ne zmanjšamo z nakupom. Če želite zmanjšati tveganje, se morate naučiti, kako jih uporabljati, in jih letno prelagati. Vsako leto se ponekod izvajajo tečaji za izmet in prelaganje rezerv: preverite kole-

dar dogodkov za tečaje v vaši bližini. Razmislite o novih vodljivih modelih rezerv, ki močno izboljšajo vaše možnosti pristajanja.



**Pilot izvrže rezervo na tečaju izmeta.**

Za nekatere rezerve se v tečajih izkaže, da se ne odpirajo dobro, običajno zaradi zlepljenih trakov za pritrditev, nerodnih modelov sedežev ali zaradi napačne vstavitve rezerv v sedež. Napake pri zlaganju so manj pogoste, vendar vseeno poudarjamo potrebo po razumevanju rezerve, preden lahko le-ta deluje za vas in ne proti vam.

Ko imate rezervo v sedežu, pred vzletom preverite varnostne zatiče. Nenamerna odpiranja rezerve so tvegani trenutki, ker boste prisiljeni pristati na stvareh, na katerih niste želeli pristati.

DHV je izvajal študijo o različnih





Vodljiva rezerva z neverjetno nizko stopnjo propadanja in hitrim časom odpiranja.

ležečih sedežih in kritiziral namestitve ročaja za izmet rezerve. Bodite prepričani, da veste, kje je vaš ročaj! Med vsakim letom vadite dostop do ročaja, da gib postane povsem naraven.

Ne pozabite na stanje svojih **karabinov**! Sčasoma prihaja do utrujenosti kovine. Čeprav so okvare karabinov redke, morate preveriti, ali so dotrajani ali videti obrabljeni. Sistem karabinov za hitro odpenjanje in/ali nožek za rezanje gurten je bistvene pomena pri letenju v tandemu in priporočljiv, če izvajate prelete v vetrovnih območjih. Če vas vleče po neugodnem terenu, je zelo pomembna možnost odstranitve krila, medtem ko ostanete znotraj zaščite sedeža.



Karabini za hitro odpenjanje: uporabite jih s sistemom za odpenjanje pospeševalnega sistema.

**Radijska postaja** pomeni, da lahko skupno znanje delite in sprejemate opozorila drugih pilotov v vaši bližini. A v žepu je precej neuporabna. Prepričajte se, da je pripeta v dobro nameščeno torbico, da je antena med letom navpična in se ničesar ne dotika. Najboljše mesto je v žepku, pritrjenem na dno vašega karabina.

Popolnoma napolnjen **mobilni telefon** je ključnega pomena, vendar razmislite, kam ga boste pospravili. Stranski žep sedeža se lahko ob trku zmečka. Žep na prsih ali rokavih na jakni je bolj zaščiten in dostopen. Na pametnem telefonu lahko z aplikacijami, kot je npr. Google Latitude ali Flysafe, delite svojo lokacijo s prijatelji. To olajša iskanje padlih ali izgubljenih pilotov.

**Satelitski GPS oddajnik**, npr. SPOT ali Garmin InReach, omogoča

Satelitski GPS oddajnik



sledenje tudi kadar raziskujete zunaj pokritosti mobilnega omrežja in reševalce lahko pokličete s preprostim pritiskom na gumb SOS. Če letite v divjini, s tem močno zmanjšate tveganje.

GPS je koristno orodje pri preletih, saj vam zagotavlja nenehno informacijo o hitrosti nad tlemi, kar zmanjšuje tveganje, da vas odpihne za greben v vetru, ki ga niste predvideli. Nepogrešljiva je tudi naprava za navigacijo po zračnem prostoru in morda FLARM, saj zmanjšuje verjetnost trka z letalom.

Tu je nekaj glavnih točk, ki jih morate upoštevati. Obstaja veliko majhnih stvari, ki zmanjšujejo vaše tveganje v zvezi z opremo. Z malo premisleka in priprave lahko svoj komplet opreme izboljšate, tako da boste na hrib prispeli z manjšim kumulativnim tveganjem in večjo rezervo varnosti.

Ne pozabite opraviti vsakodnevnega pregleda opreme, da omejite tveganje, ki ga predstavlja vaša oprema ali manjkanje le-te.

# Dolina miru in letenja

**Avtor: Arnold Lešnik**

**N**i prav veliko proizvajalcev jadralskih padal, ki bi na tako simpatičen način občinstvu ponudili testiranje jadralskih padal, kot to počne zadnja leta tirolska Nova. Veliko zaslug za dogodek, ki so ga poimenovali Nova Hike and Fly Days, imajo ekipni piloti Vera Polaschegg, Thomas Hofbauer, legendarni Toni Bender in verjetno še kdo. Preizkušanje vseh aktualnih modelov padal, ki poteka v enkratnem gorskem okolju, je zabava, učenje in družabni dogodek hkrati.

Vse se je pričelo leta 2013 na avstrijskem Štajerskem, ko sta Thomas in Vera prvič organizirala testiranje padal v stilu hodi in leti. Predstavitve je popolnoma uspela in postala tradicionalna. Leta 2014 se je odvijala v Alt Ausseeju, medtem ko je leta 2015 in 2016 odpadla zaradi slabega vremena. Šele leta 2017 je vreme v Alt Ausseeju ponovno omogočilo srečanje, a žal se je tega leta končalo tragično, saj se je smrtno ponesrečil 46-letni pilot, ki je nad pristajalnim prostorom izvajal akrobacije. Leto kasneje, 2018, je prireditev potekala na Južnem Tirolskem, v idilični dolini Sarntal.

## Dobro jutro, Nova

Letošnjo jesen je Nova organizirala srečanje ponovno na Južnem Tirolskem. Zadeva se mi je zdela zanimiva in poučna, zato sva se z Ireno dogodka udeležila. Mirna dolina Gsies (Valle di Casies) leži kakšnih 70 km severovzhodno od Bolzana. Gre za manjšo, 22 kilometrov dolgo doli-

no, ki se od večje, Pustriške, odcepi proti severu, kmalu za Toblachom (Dobbiacho). Obkrožena je s številnimi vrhovi, ki segajo vse do 2.837 metrov visoko. Iz naših krajev najhitreje pripotujemo preko Beljaka, Lienza in čez Sillian do Toblacha. Spomladi in poleti se tukaj v zraku dogaja marsikaj, tudi zelo dolgi preleti, jesen pa je vendarle rezervirana za pohodnike in seveda tiste, ki s hribov tudi letijo.

Idilična dolina je turistično dobro razvita v vseh letnih časih, vendar tukaj ne bomo našli gosto delujoče mreže vlečnic, ki bi pozimi polnile številna smučišča. Ne, resnici na ljubo je treba reči, da je vlečnica le ena sama in pozimi deluje ob eni in edini krajši progi, ki je primerna zgolj za začetnike ali izrazito nezahtevne smučarje. Poleti seveda ne obratuje. Popolnoma jasno, da je večino zanimivih vzletišč moč doseči le peš.

Tukaj živi večinsko nemško govoreče prebivalstvo, italijansko jih govori komaj slaba 2 procenta, še manj ladinsko (jezik iz podskupine romanskih jezikov, ki je preživel prav zaradi alpskih geografskih značilnosti). Največji kraj je St. Martin, naš dogodek pa se je odvijal nekoli-ko severneje, v St. Magdaleni. Najsi- bo turizem, arhitektura ali človeški odnosi. Prvobitnost, spoštovanje in iskrenost se tukaj pišejo z velikimi črkami. Domačini so sproščeni, že kar toplo prijazni tudi v odnosu do tujcev in jadralskih padalcev. Izgleda, da je množični, nebrzdani turizem zaenkrat zaobšel to čudovito dolino, zato tukajšnji prebivalci dokaj blagohotno gledajo na redke jadralske padalce, ki pristajajo na njihovih bohotnih pašnikih. Vsa dolina je nabita

s pozitivno energijo, zato ni čudno, da jo domačini imenujejo kar »*poppek sveta*«.

Celotna prireditev je potekala na bazi prostovoljstva in z veliko mero srčnosti. Člani lokalnega društva Para Alpin Gsies, s Tobiasom Grafom na čelu, so z veseljem priskočili na pomoč in kot lokalni poznavalci odlično odigrali vlogo vodnikov. Za nas so pripravili ture različnih težavnosti, nekako po receptu - za vsakogar nekaj. Najbolj enostavna v ponudbi je bila planšarija Uwaldalm (2000 m), Ta je bila edina na repertoarju, ki je imela dostop tudi z vozilom. Ostale ture so imele bolj visokogorski značaj. Naprej proti severu Hochkreuz (2739 m), na zahodu doline Fellhorn (2518 m) in Durra (2299 m), na severozahodu Hühnerspiel (2238 m) in na vzhodu veličastni razglednik Pfannhorn/Hochhorn (2662 m).

## Rana ura

Ob 8. uri zjutraj se je na lep jesenski dan, pred enim od lokalnih hotelov v kraju St. Magdalena, začela zbirati četica nadobudnih ljubiteljev narave, hoje, hribov in letenja. Ena ura je bila rezervirana za razdelitev padal, ki smo si jih rezervirali že doma, preko spleta.

Ob devetih smo se potem odpravili do uradnega pristanka. Tam so nas prevzeli domači fantje in nam v izdatnem »*briefingu*« razložili vremensko situacijo in postopek pristajanja na njihovem terenu. Ker je dolina dovolj široka in polna pašnikov, večjih problemov ni bilo. Organizator je glede na nesrečni dogodek iz leta 2017 še posebej poudaril, da nikakršni akrobatski manevri niso zaželeni ali dovoljeni in apeliral na nas, da se dogovorjenega strogo držimo.

Simpatična planšarija Uwaldalm nas je pričakala na dobrih 2000 metrih višine. Vzpeli smo se kakšnih 600



Toni Bender



“briefing”



St. Magdalena

višinskih metrov, kar je bilo ravno prav za uvod in ogrevanje. Na planini je bilo veliko živine, predvsem krav, največ slave pa so poželi simpatični kosmati pujski. Vsi smo tekali kot obsedeni za njimi in prav vsak si je želel vsaj enkrat pobožati to veličastno živalco. A ni bilo dolgo, ko se je zgodba obrnila. Ko smo se naveličali in odložili svoje nahrbtnike v travo, so pritekli pujski nad nas in prav nesramno so se lotili vsebine naših nahrbtnikov. Nekomu so pregriznili plastenko za vodo, drugemu odprli nahrbtnik in pričeli raznašati njegovo vsebino povsod naokrog, medtem ko je tretji pohodnik že vlekel svoje pohodniške palice iz požrešnih pujskovih čeljusti. Te živalce se nikakor niso pustili odgnati. Pomagala ni ne lepa, ne grda beseda. Potem smo bežali mi in slednjič smo dokončno pobrali šila in kopita



dolina Gsies

in nadaljevali še zadnjih 200 m do vzletišča, pod Spielbühel, kjer je bila vetrna vreča. Sicer je bilo možno vzletati kar nad planšarijo, a Slovenci smo že takšni patroni, da vedno silimo do vrha, če se le da. Tudi midva sva šla. Širok plato je ponujal enostaven vzlet in veliko možnosti za igranje s padalom. Zadeva nama je bila tako všeč, da sva se popoldne še drugič odpravila na vrh peš.

Po letenju je bilo v petek in v soboto zvečer predvideno krajše predavanje, ki je bilo prvenstveno namenjeno druženju. Če smo se že zjutraj držali »padalske točnosti«, je bila dogovorjena večerna ura še veliko bolj raztegljiva. Vsi smo leteli do teme in čas je tekel hudimano hitro. Slednjič smo se vendarle zbrali. Brez hude krvi, seveda. Bilo je eno takšno ležerno, sproščeno srečanje in čas ni bil tisti, ki bi nas v naši sproščenosti oviral.

Prvi družabni večer smo tako preživeli ob predstavitvi pohajkovanja od Bodenseeja do Königseeja. Till Gottbrath, Klaus Eberle in Vera Polaschegg so se na pot odpravili v jesenskem času, ko je bila termika že redka dobrina in pri avanturi jih je vodila le ena misel – čimbolj sproščeno in umirjeno. Dolgi preleti in velike hitrosti niso bile njihova prioriteta. O svojem pohajkovanju so posneli daljšo reportažo, ki jo je v

priljubljeni oddaji o gorah prikazala bavarska televizija, na kar so bili še posebej ponosni.

## Led je prebit

Drugi dan zjutraj smo se dobili prav tako pred hotelom in najprej spet razdelili padala. Tokratna avantura je terjala nekoliko več previdnosti in razumevanja, saj je v kraju potekala tradicionalna prireditev, ki je še najbolj spominjala na kravji bal pri nas. Z visokogorskih pašnikov so prignali živino. Priljubljena turistična prireditev je v kraj privedla množico turistov. Naš pristajalni prostor je bil tokrat prepolovljen in dodobra zaseden z avtomobili, saj so ga preuredili v parkirišče. Ceste in poti, ki so vodile mimo, so bile polne krav, ki so se vračale v dolino. Tako je veljal v zraku poseben režim, kjer ni bilo zaželeno in tudi ne dovoljeno preletavanje živali, ker bi jih naše sence dodatno plašile pri že tako stresnem pohodu s planin na nižinske pašnike. Vesele turiste so vabile številne stojnice z dobrotami in pijače je bilo na pretek. Živa glasba je igrala sproščenim ljudem in nekje so se slišali celo zvoki domačih Avsenikov. No, mi nismo podlegli skušnjavi. Vodila nas je strast do letenja.

Poleg že znane poti na Uwaldam, je tokrat najino zanimanje pritegnil Fellhorn (2518 m). V slabih

štirih urah smo premagali 1200 višinskih metrov. Sama tura ni bila posebej težavna; manjši izziv je čakal le pol ure pred vrhom, kjer smo morali premagati dokaj odprt greben, ki je bil pokrit z nekaj centimetri debelo snežno odejo. A na vrhu smo bili deležni mogočne nagrade, saj se je v trenutku odprl razgled na bližnje Dolomite, vse do oddaljenega Ortlerja na



Proti Fellhornu

zahodu. Vodja ture je na dolgo in široko opisal vso rajsko panoramo, nato pa podrobno razložil postopek vzleta in pravila letenja glede na dejanske vremenske razmere. Opisal je možnosti za termično jadranje ter pokazal smer pristanka in dodal še navodila za najbolj varno pot do tja. Na vrhu smo se izdatno naužili jesenskih hribov in se šele nato v zmernem vetru podali na pot v dolino. Prav nikomur se ni mudilo navzdol.

Zvečer je predavanje pripravil Stefan Lauth. Trenutno imata z ženo Uli priznan evropski in svetovni rekord za tandeme v prostem preletu v trikotniku na razdalji 232,68 km. Tokrat je govoril o svojem podvigu od Nice (Azurna obala) do Dunaja, ki ga je opravil povsem sam leta 2018. Prvo tovrstno pustolovščino je odlično prestal in očitno se pri tem ni ustavil, kajti letos se je napolnil še iz Nice do Innsbrucka in nato še od jezera Garda do Bassana, prav tako sam, brez kakršnekoli podporne ekipe. Predavanje je bilo prava zakladnica znanja, saj je govoril tako o opremi in pripomočkih, ki jih je uporabljal pri svojem podvigu, kot tudi o številnih zankah, na katere

naleti pilot, kadar se sam podaja na takšen izziv, kot je prečenje Alp. Posebej je poudaril upoštevanje zračnega prostora, razumevanje vetrovnih sistemov v Alpah, kot tudi poznavanje terena, ki je marsikje prepreden z jeklenimi vrvmi od žičnic. Hkrati je velik zagovornik uporabe interneta med letenjem in številnih aplikacij, ker mu vedno in povsod omogočajo pridobitev informacij in podatkov za varno letenje. Prav tako zanimivo je bilo tudi slišati, zaradi kakšnih vzgibov se človek odpravi na takšno pot in zakaj potrebuje pri tem vsaj mesec dni neplačanega dopusta. Odgovor se skriva v raziskovanju lastne duše in potrebnem času za to.

## Veliki finale

Tretji dan je vremenska napoved obljubljala prihajajoči fen. Posledično smo določili spet ista cilja. Lenuhi so se odpravili že zjutraj na planšarijo kar s klubskim terenskim vozilom. Tisti z manj kondicije so se odpravili na planšarijo peš, mi močni fantje (in dekleta) pa spet na pravi hrib. Visokogorski pašniki so nas tokrat pričakali brez živine.

Fellhorn je za slovo postregel z

močnejšim vetrom. Bojazen prihoda fena je bila še nekoliko bolj oprijemljiva. Zato se tokrat na vrhu nismo pretirano obirali in smo kar drug za drugim odpotovali s tistega prelestnega hriba. Brez poležavanja, brez prevelike mere razmišljanja in brez sanjarjenja. S pristankom se je potem za večino končala prijetna tridnevna avantura. A nekateri smo vendarle še vedno želeli loviti zadnje sončne žarke na nebu. Zato sva se z Ireno odpravila še zadnjič na Uwaldam. Vendarle je tokrat utrujenost botrovala najini zadnji turi, saj sva se pozno popoldne – proti najinim načelom – na hrib odpravil z avtomobilom. Malce sva mislila pri tem tudi na Tonija, ki je čakal le še na nekaj zamudnikov – na nas. Trikrat lahko uganjete, kdo je v nedeljo zadnji pristal? No, ampak Toni je bil vseeno nasmejan in prijazen, kot vedno.

V treh dneh se nas je zbralo okrog 60 udeležencev, večinoma iz Nemčije in Avstrije. Vreme je dobro sodelovalo z nami, dolina in okoliški vrhovi so žareli v močnih jesenskih barvah, mogoče je malce mešal štrne le prihajajoči fen. Zato smo nekoliko prilagodili naše ture in se



Fellhorn

vedno odpravili na tista vzletišča, ki so po izkušnjah lokalnih pilotov zagotavljala varno letenje. Spremljanje lokalnih pilotov na turi nas je rešilo vseh dilem glede izbire ture, primerne vzletišča ali živčnega spremljanja vremena, kar je bila zelo velika prednost za sproščeno letenje. Večina nas je preizkusila predvsem lahka padala. Midva sva letela z Ibexom 3, z majhno kvadraturjo in Ibexom 4. Preizkusila sva tudi lahko varianto Iona 5 in seveda Novinega paradnega konja za lahka pohajkovanja - Doubleskina. Najbolj pa sva se veselila – tako kot večina udeležencev – da sva se lahko družila z isto mislečimi, spoznavala nove ljudi in njihove letalne tehnike in prakse, in seveda letela v hribih, ki so prav tako lepi, kot naši, in kamor brez Nove, Vere in vseh ostalih prijaznih ljudi, nikoli ne bi segel najin pogled. Vesela sva in hkrati ponosna, da sva spoznala veliko zelo srčnih ljudi. Zato se bova v te kraje zagotovo še vrnila, saj zaradi fena še nisva letela s Pfannhorna, nisva imela časa, da bi poizkusil najboljšo pizzo v kraju, nisva nazdravila s šilcem doma-



Doubleskin

čega žganja, ker sva se preveč gnala in niti enkrat se nisva, na lokalnem kravjem balu, zavrtela v plesnem koraku na kakšno narodnozabavno vižo. Dobro, zadnjo željo mogoče izpustimo, vse ostalo pa velja.

**Še enkrat hvala proizvajalcu Novi, Veri Polaschegg, Toniju Benderju, Tobiasu Grafu in vsem, ki so nama omogočili tri nepozabne dneve na Južnem Tirolskem.**

# POGLED NAZAJ

## Ikar, leto 1994, številka 4

Revijo prelistal: Janez Križnar

**K**ljub temu, da je že od samega nastanka jadrarno padalstvo medijsko izjemno dobro in kvalitetno pokrita dejavnost, je iz potrebe po visoko strokovnem pristopu k podajanju informacij nastala še namenska Jadrarno Padalska Tiskovna Agencija – JAPATA. O nje izvoru in plemeniti vlogi pri obveščanju padalskega življa se je razpisal Andrija Pušić. Z zdravim odmerkom humorja je spomnil na nekatere anahronizme, ki se pojavljajo še dandanes. Tovrstni pristop k lajšanju krutega pilotskega vsakdana je nedvomno dobrodošel in nam ponuja razmislek o vnovični oživitvi podobnega agencijskega poročanja.

### »Rolanje po sceni

Križe, maj '94, od našega dopisnika. Na ustanovni skupščini v gostilni Pri lenem orlu je ustanovljena Jadrarno padalska tiskovna agencija ali skrajšano JAPATA.

JAPATA se bo ukvarjala z zbiranjem in širjenjem senzacionalnih, alarmantnih in nepreverjenih informacij ter ustreznega slikovnega gradiva iz sveta jadrarnega padalstva. Ob tem je predstavnik JAPATE povedal, da računa na ustrezen prostor v jadrarnopadalskih občilih (Ikar, Val 147.050, RTS teletext stran 144, MMTV oddaja »Krvavec«).

Ljubljana, sreda. Sekcija za jezikovna vprašanja pri Zvezi klubov za jadrarno padalstvo je razpisala natečaj za novo, lepše ime za jadrarno padalstvo, ki je v sedanji obliki zelo nerodno za uporabo (jadrarni padalec, jadrarno padalo, ja-

dralno padalska tekma, ipd.). Sekcija priporoča izogibanje besedi »padalo«, ki preveč asociira na padanje, kar je v nasprotju s filozofijo, ciljem, duhom in dobrim imenom jadrarnega padalstva. Predloge zbirajo v redakciji Ikarja. Najboljši predlogi bodo nagrajeni. (Parakrilec Press)

Kranj, torek. Delegacija jadrarnih padalcev se je prejšnji torek sestala s predstavniki območnih pogozdovalnih klubov. Beseda je tekla o novem skupnem projektu z delovnim imenom »Milijon novih smrek do leta 2000«. Pri tem ambicioznem projektu računajo na pomoč Ministrstva za okolje, zelenih in ekoloških strank, skavtov, cicibanov ter slovenskega gozdarskega lobija. (JAPATA Press)

Ljubljana, aprila '94. Iz Združenja za mehke letalne naprave (ZMLN) pri Slovenskem sindikatu letalske industrije (SSLI) so sporočili, da v kratkem pričakujejo nov panožni pravilnik o imenovanju jadrarnih padal domače izdelave. Tako bodo prepovedana vsa tuja imena ter imena s preveč tujim zvenom (Hawk, Follow, Bliss, Venti). Proizvajalci bodo dolžni prošnjo za pridobitev blagovnega imena predložiti posebni komisiji pri ZMLN. Komisija bo kmalu izdala poseben priročnik z nekaj sto priporočenimi imeni s primeri iz ljudskega izročila, slovenskih klasičkov in sodobne literarne zakladnice. (Požiralnik Press)

Innsbruck, maja '94. Znani bližnjevzhodni proizvajalec APCO je iz prodaje umaknil čez 2000 jadrarnih padal zaradi nujnega popravila. Namreč, na varnostnih testih je ugotovljeno, da je material, iz katerega so narejena, preveč neporozen, kar pri določenih situacijah med letenjem lahko pripelje do

zadušitve pilota. Tistim, ki so padala iz problematične serije že kupili (nekaj čez 1000, od tega 870 v Sloveniji), bo APCO brezplačno razdelil ročne porozatorje (tako imenovane »ježke«), s katerimi bodo kupolo lahko obdelali do zelene poroznosti.

(Porocher Marine Press)

Škofja Loka, sreda. Air Systems pripravlja popolnoma novo linijo zračnih sistemov za sezono jesen-zima 1994. Novo šolsko padalo Kekeccc#& (M, L in XL) bo imelo odprtine tudi na zadnjem robu zaradi lažjega štarta.

Superklasa Mati je radikalno nov računalniški dizajn v velikostih 24, 27 in 30. Visoko sposobno padalo Butnskala (61, 66 in 77 celic) na prvih testih bojda že kaže fineso čez 9. Imena so dodeljena po novem pravilniku ZMLN. (Bliss Press)

Nova Gorica, 17. 5. 1994. Med spretnim vijuganjem nekje visoko nad Goriškimi Brdi se je g. Ferdinandu Golobu zgodil nenavaden pripetljaj. V trenutku je izgubil svoj običajni fotografski pregled nad pokrajino. Po bliskoviti reakciji je sunkovito ugotovil, da mu obraz zakriva neznan neprosojen predmet. Da gre za vrečo za padalo modre barve, neznanega proizvajalca, je ugotovil po zasilnem pristanku z A komandami. Gospod F. Golob prosi neznanega lastnika, ki jo je izgubil v višjih slojih atmosfere, da se zgleda pri njem. (JAPATA Press)

Zanimivosti iz tujine. V Združenih državah razvijajo nov tip jadrarnega padala, ki bo zaradi trdnosti ojačan z aluminjastimi cevmi. Namesto na vrvicah, bo pilot visel na trdni trikotni konstrukciji, upravljal pa bo le s premikanjem lastne teže.

(Not again Press)«

Bojan Marčič je pripravil poročilo o izboru reprezentance za prihajajoče Evropsko prvenstvo.

## »Kvalifikacije za reprezentanco v jadralnem padalstvu

Pred pričetkom DP, 27. aprila, so tekmovalci Lige '94 z glasovanjem 84 : 1 sklenili, da je za izbor reprezentance, ki bo nastopila na Evropskem prvenstvu v Preddvoru konec junija, potrebnih 8 tekmovalnih dni, pri čemer se najslabši rezultat vsakemu tekmovalcu odšteje.

Ker so bili štirje tekmovalni dnevi izpeljani na DP (rezultate glej v že legendarni reportaži prejšnje številke Ikarja, izpod peresa A. Pušiča), se je 24 pilotov, ki so še videli svoje možnosti za uvrstitev v 5-člansko reprezentanco, zbralo 5. maja na Kriški gori.

Sledil je že znani upor tekmovalcev, sedaj združenih v sindikat »Leni(nov)

pilot« – predsednik Mitja, katerega organizator, tradicionalni predstavnik malega človeka in vselej zatiranega proletariata, ta dan ni uspel zadušiti. Monsunsko obdobje, kateremu je organizator na prehodu v vesoljni potop le uspel utrgati 4 letalno sprejemljive dneve, še traja...



Video posnetek o reprezentanci

..Konec; dolgi ksihti in pet nasmejanih. Reprezentanca je znana. Na Evropskem prvenstvu v Preddvoru, od 24.

junija do 10. julija, nas bodo zastopali: Domen Slana, Matej Jocif, Marko Novak, Jurij Kurnik in Bojan Marčič med moškimi ter Ljudmila Pintar med ženskami.

Priprave tečejo (vsak za sebe), naslednja liga tekma bo 16. in 17. julija!«

Reklamiranje proizvajalcev in njihovih zastopnikov je bilo v Ikarju stalnica. V tistem času je obstajalo kar nekaj domačih podjetij, ki so ponujala svoje linije padal. Za obuditev spomina si oglejmo oglas podjetja Funfly (Vili Brecljnik), ki je medtem žal že prenehalo delovati.

Od leta 2019 se s tem prispevkom poslavljam in Vam želim vse dobro v prihajajočem 2020 ter kličem še na mnoge in uspešne lete!

Leto 1994 - Številka IV  
Za interno uporabo

Poštnina plačana  
pri PTT Radovljica

### GLASILO ZA ZMAJARIJE IN JADRALNE PADALCE



I  
K  
A  
R  
J  
A

ROLANJE PO SCENI  
KVALIFIKACIJE ZA REPREZENTANCO  
V JADRALNEM PADALSTVU  
OD KOD TURBOLENCE

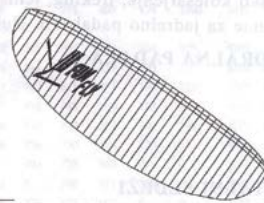
**FUN FLY** LJUBLJANA, Vodnikova 100  
Tel.: 01-2511-42-42, 01-2511-900, 01-2511-994

## DOMINO 23, 26, 29

Nudimo vam vrhunska jadraina padala srednje kategorije DOMINO 26 in 29, katere odlikujejo odlične letalne sposobnosti, izredna okretnost, varnostni razred II. (12 x A)

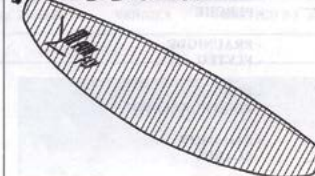
TEHNIČNI PODATKI	DOMINO 26	DOMINO 29
POVRŠINA:	26,5 m <sup>2</sup>	29 m <sup>2</sup>
ŠTEVILO CELIC:	35	35
MIN. OBREMNITEV:	75 kg	95 kg
MAXIMALNA OBREMNITEV:	100 kg	120 kg
VITKOST:	65 - 85 km/h	80 - 100 km/h
TEŽA PILOTA:	4,1	4,1
MINIMALNA HITROST:	22 km/h	20 km/h
IDEALNA HITROST:	31 km/h	30 km/h
MAX. HITROST (s pospeševalnikom):	45 km/h	45 km/h
VARNOSTNA KATEGORIJA:	II.	II.
REGULACIJA HITROSTI:	POSPEŠEVALNIK	

Material: PORCHER MARINE - SKY TEX  
Vrvice: DYNEMA - KEVLAR 1,2 mm in 1,9 mm



## FOLLOW L, XL

Visokosposobno jadraino padalo FOLLOW je namenjeno izkušenim pilotom, ki jih zanima športno letenje, in seveda tekmovalni ter prelet. Odlikujejo ga vrhunske letalne lastnosti, ter nazadnje dopolnilno design.



	FOLLOW - L	FOLLOW - XL
ŠTEVILO CELIC	53	55
POVRŠINA	29 m <sup>2</sup>	30,4 m <sup>2</sup>
VITKOST	4,8	5
RAZPON KRILA	11,8	12,3
VZLETNA TEŽA	75 - 100 kg	85 - 120 kg
HITROST	20 - 48 km/h	20 - 48 km/h
MATERIAL	44g PORCHER MARINE - SKY TEX	
VRVICE	1,2 in 1,9 mm KEVLAR - DYNEMA	
REGUL. HITROSTI	"TRIMERI" in POSPEŠEVALNIK	

## ARROW



Jadraino padalo ARROW predstavlja velik korak naprej v razvoju padal srednje kategorije. To padalo se je v finisi in hitrosti še posebej približalo tekmovalnim padalom, obenem pa ga odlikuje velika varnost in stabilnost v zraku, nenazadnje tudi enostaven štart in velika okretnost. Namenjen je pilotom, ki bi radi dobro leteli, obenem pa ne bi bili obremenjeni z zahtevnostjo padala.

ARROW predstavlja nov trend v jadralnem padalstvu, padalo, ki je v zraku zelo stabilno, odlikujejo pa ga tudi izredne letalne lastnosti.

	ARROW 24	ARROW 27	ARROW 30
Površina:	24 m <sup>2</sup>	27 m <sup>2</sup>	30,5 m <sup>2</sup>
Št. celic:	39	42	45
Teža pilota:	50 - 70 kg	60 - 85 kg	75 - 115 kg
Vzletna teža:	60 - 85 kg	80 - 105 kg	95 - 130 kg
Vitkost:	4,7	4,7	4,7
Hitrost:	7	36/42 km/h	36/42 km/h
Finesa:	7	7	7
Testi:	12 A	12 A	12 A

Material: PORCHER MARINE - SKY TEX  
Vrvice: DYNEMA - KEVLAR 1,2 mm in 1,9 mm

ŠOLA LETENJA Z JADRALNIMI PADALI FUN FLY  
UGODNOSTI: Možnost zamenjave STAREGA padala z doplačilom za NOVEGA

# IZ ERZOTOVEGA DNEVNIKA

## Prvi let na jadranski otok (Rab, 17.8.2010)

**Avtor: Andrej Erznožnik - Erzo**

**K**er sta se letos zgodila prvi (Airie Merlin, start Motovun, 17.6.2019, let opisan v Ikarju, oktober 2019) in drugi (Stane Bajt, start Čela gora, 23.7.2019) let na otok Cres, potem pa še prvi in verjetno za zmeraj edini, let na otok Brač (Jože Poje, štart Ščirovac, 29.10.2019), je morebiti na mestu, da se širši jadralski javnosti predoči, kaj se je dogajalo pred tem.

V poletju 2010 je bilo treba nekam na morje. Ker na Rabu še nisem bil, izberem (o) Rab, ki ima nekaj skalnatih hribov, da si lahko obetam kak 'poletek'. V tem letu se je s pojavom Pojeta na polno odprla tekma za nove - prvenstvene štarte. Prek Marka Hrgetića - Hrge, na Rabu najdem Josipa, otočana, tedaj zadnjega, ki je tam še letel z jadralskim padalom. Že prvi dan sem v bližini vzletišča Kamenjak, le vzletišča ne najdem, saj je vse le krš z ostrim kamenjem. Nahaja se 300 m nad morjem, dobesedno, za naseljem Banjol. Zbit je iz moralov in desk ter je kot nekakšen oder nad štrlečim kamnitim površjem, približnih dimenzij 15 x 15 metrov, ustrezno nagnjen. Tedaj je bila ta 'cimprarija' stara že šest let in v fazi razpadanja. Pod večer, ko je veter pravi, sem v tretje gor in se mi pred odletom, z 90 kg lastne teže zlomi deska pod nogami, ko se prestopam in se vdrem. Tudi

vrvice se zatikajo za konce desk ali pa celo za žeblje, ki vsepovsod štrlijo iz dil. Brez pomoči Josipa, ki sproti rešuje, kejrkoli že, ujete vrvice, ne bi bilo mogoče odleteti, tako mi pa uspe in ves vesel nato še malo zajadram.

Za naslednji dan pa: »Eden iz Celja me je klical, da pride letet.«, pravi Josip. Ugotovim, da je to Frenk z naštudiranim ciljem - Alan na Velebitu, na kontinentu. Seveda me zelo zanima! Peš grem na trajekt in pustim avto na otoku. V Jablancu me pobere Frenk in pogledat greva pristanek v Stinici. Vzleta se kar 1340 metrov visoko, a je do obale 6 km in potem še 2,5 km morja do Raba, kar je bilo s takratnimi padali predaleč, pa še faktor čelnega vetra (lahko) naredi svoje. Ko pa uspem, 3 km od obale, navrteti iz 850 m nazaj na 1000 m, se mi odpre možnost, ne leta na otok (le kdo bi to lahko trezno pomislil), pač pa lagodnega leta nad morje, da se bo ja videl 'track' nad morjem! S 650 m nadletim skalnato obalo pri trajektni luki Jablanac, ki je brez pristanekov in letim nad morje. Pogledujem nazaj na kopno, v smislu - butelj le kaj delaš, saj ne priletiš nazaj, še utonil boš, zavozlan v vrvicah padala! Pa še Stinica s pristanekom je vstran! Dlje ko sem, bolj mi je slabo in me tišči v životu. Ko se nadaljnjo minuto tako sprašujem in hkrati bolj boljšim predse, kot

pa gledam okoli sebe, se zbudim in pogledam nazaj in naprej: dojamem, da sem že bližje Rabu, kot pa nazaj celini!! Torej samo še naprej. Na sredini preлива imam 540 m višine, ob nadletu rabske kamnite obale brez pristaneka še 360 m. Najprej se poi-gravam z idejo, da bi pristal na tedaj edinem betonskem platoju v luki za vkrcavanje, ki je ogromen kvadrat, kjer pa avtomobili v vrsti čakajo po diagonali. Raje ne. K sreči lepo piha, nekako 3m/s in najdem del z od gradnje nasutim peskom, 15 m nad morjem. Hvala bogovom za ta dan in seveda še posebej Frenku.

**PRIŠPARAL ZA TRAJEKT V ENO STRAN, OZIROMA PRVI, KI NI PRIŠEL NA RAB PO VODI !**

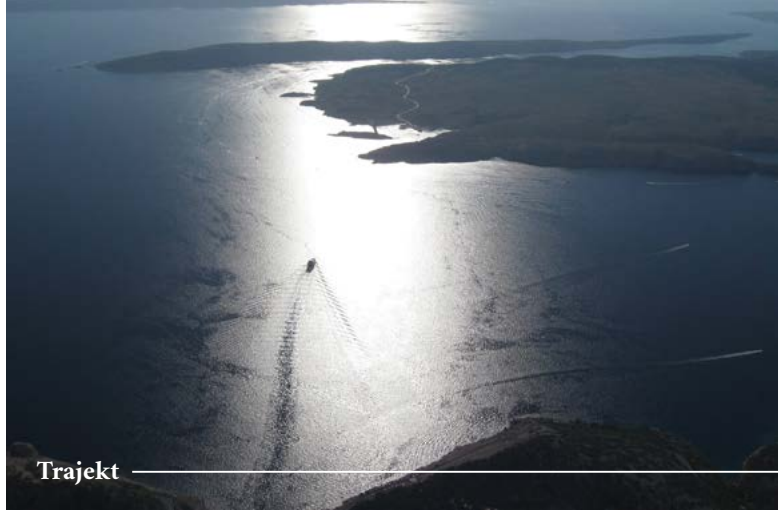
Avgusta 2012 je tu že Poje, ki v enem dnevu leti čez kar dvakrat in pristaja na novem praznem platoju luke na Rabu. In bistveno: danes je let na Rab z Velebita redna linija, ki jo domačini s pridom uporabljajo.

Kateri otok bo četrti? (Krki bi bil čisto preenostaven - pa še CTR je tam; mogoče pa Krk preko Cresa v Punat, kjer ni CTR?)

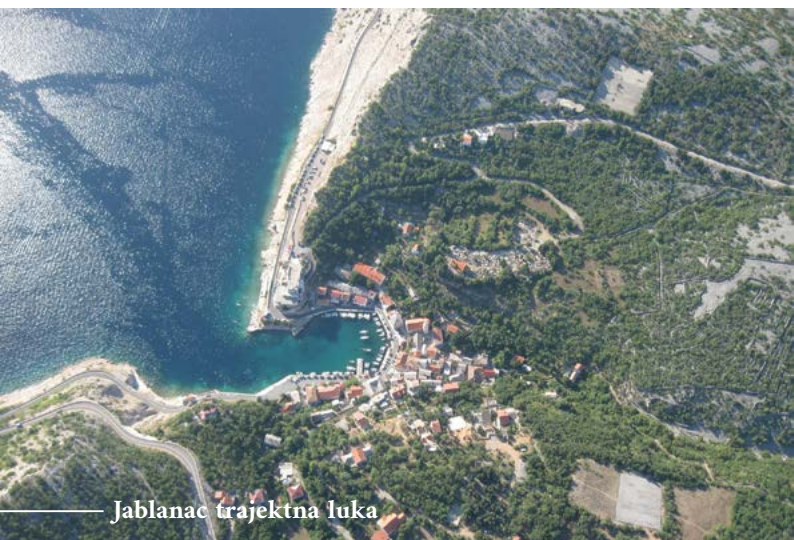




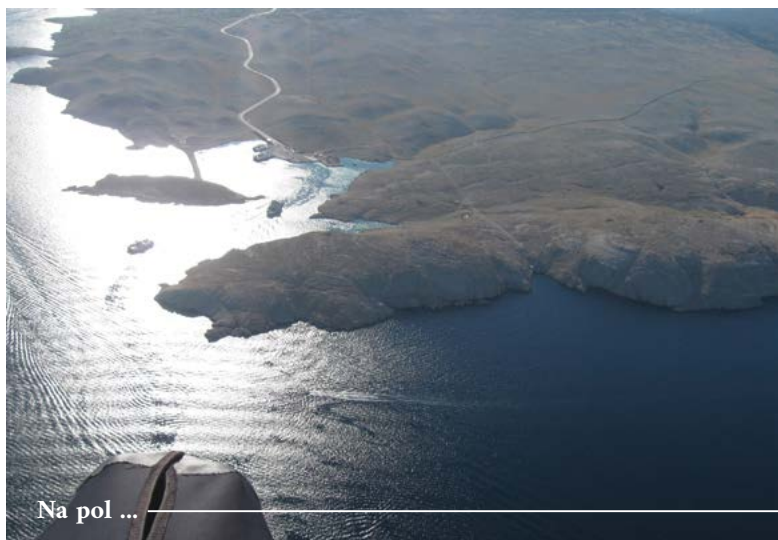
Rab, samo pobožna želja



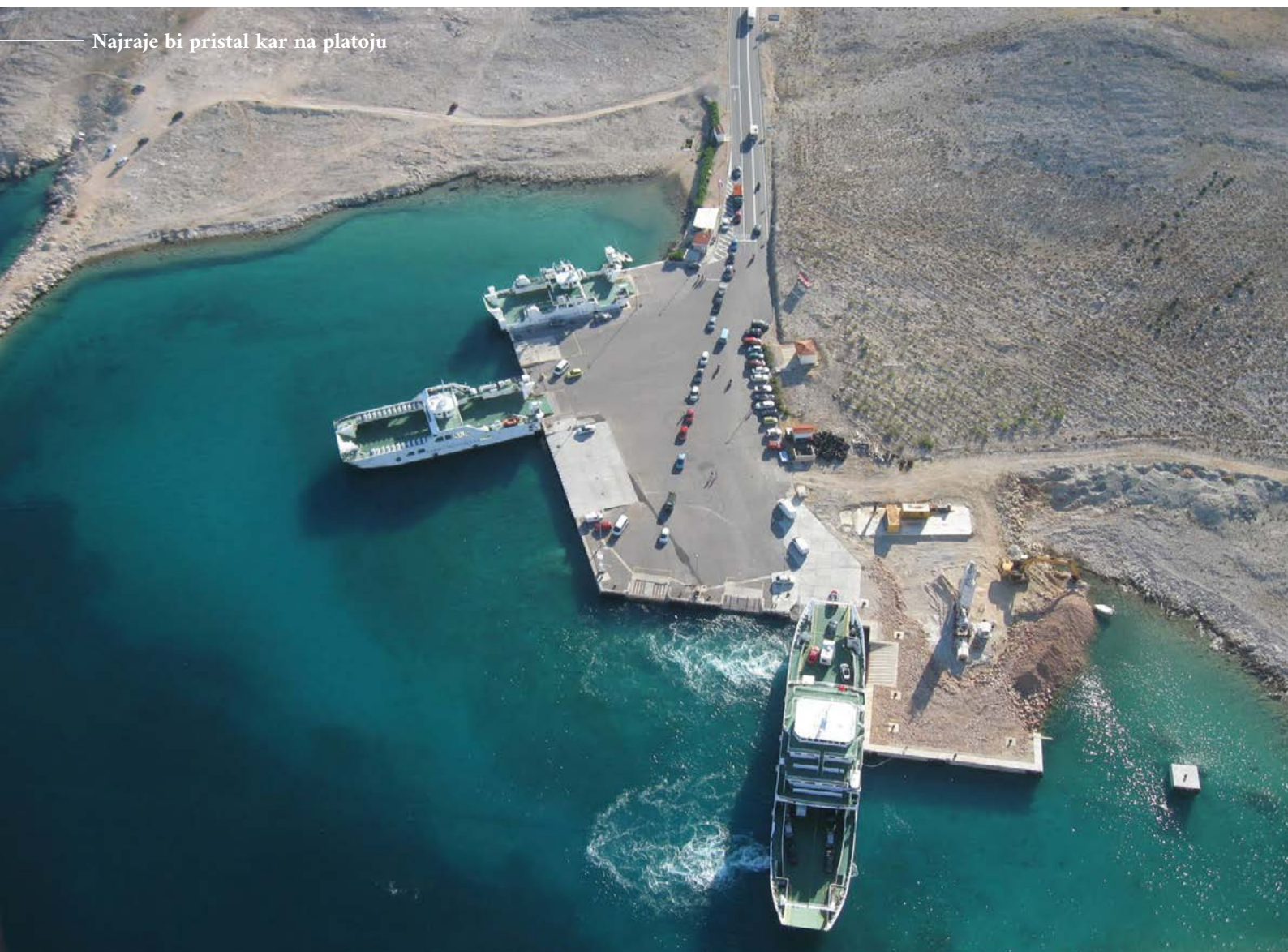
Trajekt



Jablanac trajektna luka



Na pol ...



Najraje bi pristal kar na platoju



SESTAVIL: <b>JAKOB KOVAČ</b>	AVSENI- KOV VALČEK	GLEDALI- ŠKI FESTI- VAL V KRANJU	BOLEČA RAZPOKA NA KOŽI ALI SLUZ- NICI	ANDREJ GRAJŽEL	DOTE- KANJE, PRILIV TEKOČINE	PODOLGO- VAT KOS TKANINE ZA ZAVA- ROVANJE RANE, POŠKODO- VANEGA DELA TELESA	ISTRSKI IZRAZ ZA MOČNIK, KI GA VEČI- NOMA SKUHAJO IZ KORUZNE MOKE	ISTA VOKALA	ZAPORED- NI ČRKI LJUB- LJANA	↓	↓	MEZOPO- TANSKO MESTO
OGRAJEN PROSTOR							SOLO (POGOV.) REKA IN REGIJA NA SLOVAŠKEM					
V OSMRT- NICAH IMENOVAN POKOJNI												
SOCIETY OF EXPLO- RATING GEOPHYSI- CISTS				NEKDAJ ENOTA ZA TLAK BREZVOJ- NO STANJE				DLAKA POD NOSOM	RAVENSKI DOM TELE- SNE KULT. VRŠTA OROŽJA			
NAGOTA (ŠALJIVO)												
SPOJINA VODIKA IN BROMA												
REKA, KI TEČE SKOZI MÜNCHEN					JERNEJ ARH			KABELSKO KOMUNI- KACIJSKI SISTEM			STROKOV- NJAK ZA ANATO- MIJO	EVROPSKI VELETOK

	BANJA			
	ZASTAREL VEZNIK, IN, PA			
	MANJŠA, NAVADNO LESENA, DELNO ODPRTA STAVBA NA VRTU, TUDI LESENA HIŠICA	ANGLEŠKI CLEN ENOTA ZA MERJENJE ČASA		
	PODZEMNI HODNIK			
JAPONSKA NABIRAL- KA BISE- ROV				

**POMOČ**

GLEDOS: festival v Kranju ORAVA: reka na Slovaškem AKKAD: mesto v Mezopotamiji

Vzletišče Kovk, december 2019  
Foto: Jernej Čartner



Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

# ZPLS

# Izobraževalni videi

Geslo za ogled filmov: Zpls2018

<https://sffa.org/zpls-video>

**Vreme**



**Termika**



**Aktivno letenje**

