

IKAR

INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE

INAR

december
2021



Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letanje Slovenije



Jadralna padala

Sedeži

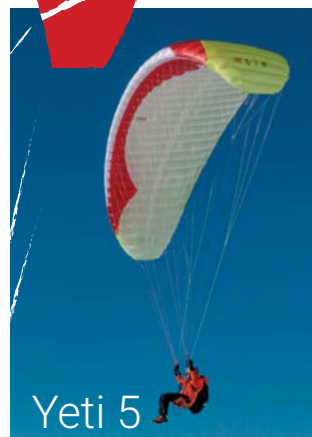
Velika izbira opreme

Dream. Touch. Believe.

Novi lahki materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.



GIN



Yeti 5

Vsestransko padalo za turno letenje, jadrnanje in sproščene prelete.



Atlas 2

Zaupanja vredno rekreativno padalo s potencialom za dolge prelete.



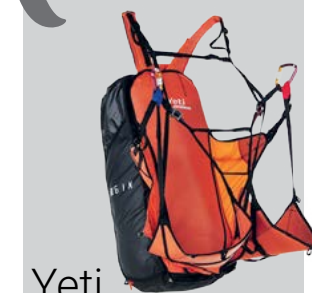
Camino

Lahko padalo z velikimi preletaškimi apetiti.



Yeti tandem 3

Za letalne dogodivščine v dobri družbi.



Yeti

Convertible 2

Ultralahki obrnljivi sedež/nahrbtnik.



Verso 3

Udobje, varnost in priročnost v kompaktnem ter lahkem paketu.



Genie Lite 3

Lahki zaprti sedež za brezkompromisno udobje na dolgih preletih.



Safari

Ujemajoča sedeža za pilota in potnika v tandemu.



Yeti UL

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



ogrevane

Rokavice

Dobra izbira rokavic za prosto letenje. Tudi z ogrevanjem.



Kompresijska concertina

Lahka vreča za hitro, preprosto in kompaktno pakiranje.



Hitri nahrbtnik

Hitro zlaganje in enostavno prenašanje.

stenar.si

040 153 490 (Gašper Prevc)

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

KAZALO

IKAR | december 2021

ZVEZA ZA PROSTO LETENJE SLOVENIJE

4



PRVI IKARJEV FOTO NATEČAJ - OBJAVA NAGRAJENCEV IN POVZETEK

Avtor: Matevž Gradišek

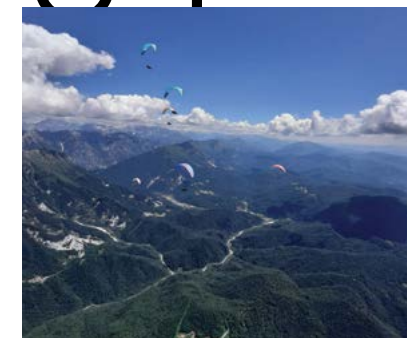
14



ZELENI IZZIV 21

Avtor: Sandi Marinčič

34



KAKO VODI SPREJEMANJE VREMENA DO ŽELJENIH DOBRIH PRELETOV

Avtor: Bojan Gaberšek

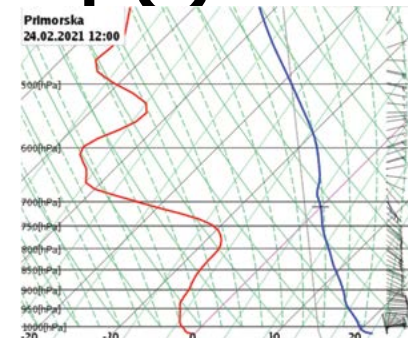
36



KAKO ZAČETI S HIKE&FLY?

Avtor: Aimilios Apostolopoulos
Prevedla: Mia Zupančič

40



SONDAŽA

Avtor: Rok Kaver

46



H&F TRANSFERZALA SKOZI ŽENSKO OČI

Avtorica: Ana Senegačnik Kurnik

50



BRAZILIJA

Avtor: Tilen Ceglar

60



KAMNIŠKI VENČEK - H&F NA POSKOK

Avtor: Žiga Bajt

IKAR, INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE, december 2021
Odgovorna urednica: Mojca Pišek
Oblikovanje: Tina Červan
Izdajatelj: ZPLS - Zveza za prosto letenje Slovenije
Avtor fotografije na naslovnici: Luka Murn
Tisk: Tiskarna GRAFIKA SOČA, d.o.o.
Naklada: 1220 izvodov

KAZALO

Avtorica: Mojca Pišek

TA TRENUTEK

Verjetno ste že mislili, da smo pozabili na Ikarja in na vas. Pa nismo. Prihranili smo ga za ta veseli praznični čas in z njim poskrbeli, da bodo prazniki še bolj veseli. Upam, da vam bo zanimiv. Upam, da vam bo privabil nasmešek na obraz. Upam, da vas vsaj v mislih popelje med oblake in upam, da vas tudi kaj novega nauči.

V naše uredništvo smo prejeli članke, prevode in fotografije in hvala vam, da vaše izkušnje delite z nami. Naj vam ta mesec veselo mine in naj vam novo leto prinese vsega lepega polno, predvsem pa naj vam izvabi nasmeške na obraz.

Imejte se skrajno lepo in (kot bi dejal moj prijatelj) se vidimo na 2000 metrih :-)

In ne pozabite... pišite in fotografirajte... mi vas čakamo!



ČLANARINA ZPLS ZA LETO 2021

Članarina ZPLS za leto 2022 je 25 EUR za vsakega posameznega člana društva. Članarina mora biti plačana do 28. 2. 2022. Plačilo na naslov:

Zveza za prosto letenje Slovenije,
Kamnik pod Krimom 72d,
1352 Preserje;
T.R. 02013-0051157716 ali
SI56 0201 3005 1157 716

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

Seznam izpolnite v 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 2022.

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 prevozi na vzletišče,
- popusti pri prevozi na nekaterih kabinskih žičnicah in nihalkah,
- popusti pri nakupih v nekaterih trgovinah s športno opremo in opremo za prosto letenje.

Avtor: Matevž Gradišek

PRVI IKARJEV FOTO NATEČAJ - OBJAVA NAGRAJENCEV IN POVZETEK

Najprej hvala vsem fotografom za sodelovanje!

Naj omenim, da je vsak izbor subjektiven, tudi ta. Kljub neizogibni estetski subjektivnosti, smo se potrudili, da je izbor potekal strokovno in transparentno.

Naj razložim: Trije smo povsem anonimno izbrali najboljših 5 fotografij in jim dodelili točke za mesta. 1. mesto ena točka, 2. mesto dve točki, itd. do 5. mesta. Vse druge fotografije so dobile 6 točk. Fotografija z najmanjšim seštevkom točk je zmagovalna, in tako naprej. V primeru delitve števila točk, bi odločalo število boljših mest, če bi se mesto še vedno delilo, bi moje mnenje štel manj od drugih dveh zaradi čim večje objektivnosti, ker nekatere sodelujoče osebno poznam.

Nagrajenci fotonatečaja:

- 1. mesto, povsem brez dileme, Luka MURN, 3 točke (tokratna naslovnica Ikarja), nagrada BigOpenSky koledar in SkyGuru vetrna vreča
 - 2. mesto Igor OKORN, 7 točk, nagrada BigOpenSky koledar
 - 3. mesto Miha GORJANC, 12 točk, nagrada BigOpenSky koledar
- Plosk, plosk!

Izžrebani nagrajenci (v žrebanju za glavno izžrebano nagrado - concertina bag 777, so sodelovali vsi sodelujoči, tudi nagrajenci najboljših fotografij):

- Primož TRILAR - concertina bag 777
- Blaž KOROŠEC - „švic majčka“ Flow
- Boštjan SODJA - majica Naviter
- Franek RAKUN - majica Naviter
- Gašper FERME - majica Naviter
- Igor PRINZ - copati Naviter
- Lukas FELICIJAN - copati Naviter
- Maks PROJE - copati Naviter
- Marcel KUKOVEC - vetrna vreča Nova
- Matija SHILLANI - nakupovalni nahrbtnik Niviuk
- Matjaž GORIŠEK - majica Phi
- Milan ZUPANČIČ - vetrna vreča SkyGuru
- Sandi BIZJAK - darilni bon Stenar
- Sašo SLABAJNA - nahrbtniček Ozone
- Tadeja SOKLIČ - „buff“ in kapa BGD

Nagrajenci, na ikar@bigopensky.com sporočite naslov, kamor vam pošljemo nagrade.

Nekaj misli in opažanj

Glede na to, da imamo vsi vedno s seboj vsaj telefon, je na natečaj prispelo manj fotografij od pričakovanj. Ker se je nabralo lepo število nagrad, sva se z Mojco odločila, da natečaj vseeno izpeljemo in da rajši malo spustimo kriterije.

Boli naslednja statistika: povprečen jadralni padalec je precej izobražen (nekaj vas poznam in to vem), a kljub temu zna le 22% udeležencev brati, do 2 (ja prav piše, do dve) ne zna šteti vsak, številke do 4000 pozna 62%, ulomke pa razume le 33% sodelujočih.

Naj razložim: na natečaj je prispelo 26 fotografij od 18 avtorjev. Pogoj je bil en avtor, ena fotografija (kar sem strogo upošteval), trije so ga torej brcnili v meglo. Formatu je ustrezalo 6 fotografij (čeprav je bil zahtevan format 3:2, kar imajo za osnovo praktično vsi fotoaparati in format 16:9, ki je tipičen format telefonov), velikosti 11, vsem kriterijem skupaj, kot bi bilo edino prav, pa le 4!

Pogrešal sem še (marsikoga, ki vem da ima dobre fotke. Zakaj ne? Morda naslednjič? So nagrade preslabe?

Tudi tale je zabavna. Po tem, ko sem pred iztekom natečaja na Eolovi tabli objavil malo provokativen opomnik, da se natečaj izteka, sta me nasmehnili dve elektronski sporočili v smislu: „Vidim, da rabiš fotke, zato ti pošiljam...“ Ne, sploh ne rabim fotk.

To je natečaj, da se Ikar še malo poživijo, da bo še lepši in še bolj naš, da se še kdo opogumi in pokaže svoje lepe posnetke. Da se še koga spodbudi in v roke vzame fotkič ali vsaj telefon in naredi kaj več od selfija, da si ne ploskamo samo na fb-ju in insti.

Zato na tem mestu kar povabilo na 2. Ikarjev foto natečaj. Trajal bo eno leto, zmagovalna fotografija bo dobila naziv „Ikarjeva fotka leta“.

Upam, da bodo naslednje leto nagrade podeljene na zaključni prireditvi ZPLS. Poleg kakšne praktične nagrade zmagovalcu pripada še objava v Ikarju, neomejena čast in seveda večna slava.

Pravila foto natečaja - še malo enostavnejša kot tokrat, se ve zakaj :-)

1. Tema je poljubna (to pomeni, da izberi in pošlji fotografijo, za katero meniš, da je najboljša) z malenkostno omejitvijo: na fotografiji se mora videti vsaj košček krila jadrnega padala ali zmaja, selfiji ne veljajo.

In kakšna je najboljša fotografija?

Takšna, ki bi jo gledal-a na zidu ali imel-a na zaslonu za ozadje vedno z veseljem, takšna, ki je inspirativna

in ki vzbudi željo po letenju, takšna, ki prikazuje nenavaden trenutek letenja, takšna, ki je posneta v čudoviti svetlobi pri čemer ti je žal, ko jo vidiš, da te ni bilo zraven, takšna, ki je tehnično nekaj posebnega, kar se je ne da posneti kar tako, takšna, ki prikazuje nekaj, ob čemer ti zastane dihanje, takšna za katero ravno ti meniš, da je tvoja najboljša,...

- 2. Vsak pilot lahko pošlje samo eno fotografijo.
- 3. Tri najboljše fotografije bodo objavljene v Ikarju in tudi nagrajene z neko praktično nagrado. Nagrade bodo podeljene, če bo na natečaj prispelo vsaj 20 fotografij.
- 4. Avtor dovoli objavo nagrajene fotografije v reviji Ikar, avtor bo naveden. Fotografije ne bodo uporabljene za noben drug namen.
- 5. Pošiljatelj fotografije zagotavlja, da je njen avtor.
- 6. Če bomo ugotovili, da kdo krši pravila, bo njegova fotografija izločena.
- 7. Žirija, sestavljena iz treh članov, bo izbrala najboljše tri fotografije. Odločitev bo dokončna, pritožbe ne bodo mogoče. Izbor bo potekal po enakem postopku kot letos.
- 8. Fotografije naj bodo realistične, obdelane zmereno, brez podpisov ali drugih "watermark-ov".
- 9. Velikost fotografije naj bo vsaj 2500px po daljši strani, format 3:2 ali 16:9, format .jpg.
- 10. Fotografije, ki ne bodo ustrezale tehnični specifikaciji, bodo izločene.
- 11. Fotografijo naložiš kamor hočeš, na e-poštni naslov ikar@bigopensky.com pošlješ samo povezovalno do fotografije.
- 12. Zadnji dan za sodelovanje v natečaju je: 15.10.2022.
- 13. Brez skrbi, vsi, ki kakorkoli sodelujemo pri organizaciji fotonatečaja, seveda ne bomo sodelovali v natečaju, pa tudi kuvert ne sprejemamo ;-)



2. mesto Igor Okorn ▲



3. mesto Miha Gorjanc ▲

**KNIGHT 2**

EN B razreda je vreden zaupanja, pravijo pri bratih Valič. Zaupali mu ne boste ne le v zraku, ampak verjetno že prej, saj je tudi sam vzlet pomembna faza letenja. Knight 2 se uvršča med modela Pawn in Rook in je namenjen naprednim začetnikom. Vitkost 5.2, teža od 4.4 do 5.5 kg.

(<https://777gliders.com/gliders/knight-2>)

**777****ADVANCE****WEIGHTLESS**

je nekoliko preoblikovan in ojačan sedež, ki so ga tekmovalci uporabljali med Red Bull X-Alps. Aerodinamični dodatek zadaj pripomore k manjšemu upor in vzdolžni stabilnosti. Vreča je zamenljiva in jo seveda dobite v več velikostih. Najmanjše



tri velikosti tehtajo 1.9 kg, največja, za pilote težke do 120 kg, pa 2.1 kg. Kdaj bo dobavljiv, pa je odvisno od razvoja znanih dogodkov, ki nas pestijo, pravijo pri Advancu.

(<https://www.advance.swiss/en/products/harnesses/weightless>)

**APCO****JETCOM**

je lahka čelada izraelskega proizvajalca, namenjena tako jadralnim padalcem, kot tudi pilotom paramotorjev. Odlikuje jo bogata izbira vizirjev. Ima certifikat EN966. Zapenjanje je, s pomočjo magnetkov, mogoče tudi z debelejšimi rokavicami.



(<https://www.apcoaviation.com/jetcom>)

F3 BI

bi se naj kmalu pojavil na tržišču. Namenjen je letenju s trike-om do skupne teže 450 kg. Osnova zanj je solo padalo F3, razpon hitrosti je zelo velik, profil kupole je seveda reflex, kar je pri tovrstnih padalih običajno. Certifikat DGAC pričakujejo kmalu.

(<https://www.apcoaviation.com/f3>)



NOVIČKE

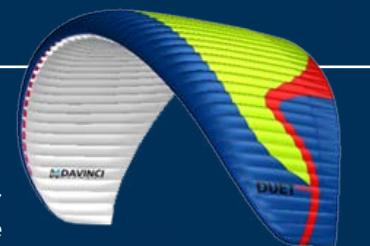
Pripravil: Matej Belčič

**BASE 2 LITE**

lahka različica Base 2, je posebej primerna za vol-bivouac, hike-and-fly in za vse, ki imajo radi lahko opremo. Padalo je od originala lažje od enega do 1.3 kg, pač glede na velikost, XS tehta 3.5 kg. Neoplaščene vrvice in softlink karabini so standard.



(<https://www.flybgd.com/en/paragliders/base-2-lite--paraglider-2021-1689-0.html>)

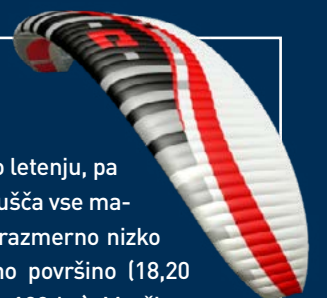
BGD**DUET PRO**

tandem, s katerim ciljajo na profesionalne pilote. Uporabili so Smart Nose tehnologijo (SN+), ki s pregradami ob odprtinah celic preprečuje iztok zraka. Le to omogoča lepše obnašanje padala pri zapiranjih in zmanjšuje možnost prevlečenega leta. V



prednjem robu so nameščene žice iz nitinola. Je DGAC certificiran v velikostih 40 in 42m2.

(<https://flydavinci.com/products/paragliders/duet-pro>)

DAVINCI**FREEWAY 3**

padala bodo veseli začetniki v akro letenju, pa tudi tisti nekoliko izkušenejši. Dopušča vse manevre, vključno s tumblingom. Sorazmerno nizko vitkost (5.20) so združili z majhno površino (18,20 in 22m2, za skupno težo od 58 do 120 kg). Mrežica na nekaterih odprtinah celic pomaga vzdrževati pritisk v njih pri izvajanju manevrov. Nosilni trakovi so opremljeni s trimerji, dolžina komandnih ročk pa je nastavljiva. Padalo izdelujejo na Poljskem.

(<https://dudek.eu/en/produkt/freeway-3>)

**DUDEK**

NOVIČKE

FLYMASTER

LIVE DS

je opremljen s kar dvema ekranom. Levi prikazuje barvne zemljevide, desni, črno-beli, pa ostale potrebne podatke. Oba sta nebleščeča in dobro vidna tudi na soncu. Gumbi so veliki in jih zlahka uporabljamo tudi z rokavicami. Standardno sta vgrajena Flarm in glasovni pomočnik. Baterija vzdrži približno 30 ur.

(<http://flymaster.net>)

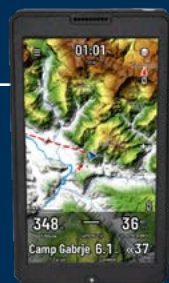


NAVITER

ODIE N

je opremljen z velikim 5.5 colskim (14 cm) zaslonom, dobro čitljivem tudi na soncu, resolucije 1920x1080. 16000 mAh baterija ga lahko napaja 15 ur pri največji svetlosti, po pristanku pa lahko še napolnite svoj prenosni telefon. Z njim boste dobili SeeYou Navigator, vse dobrote WiFi, Bluetooth LE in 4G/LTE povezljivost. Fanet+ (Flarm) je opcija.

(<https://naviter.com/oudie-n-free-flight>)



lahek sedež (3.6 – 3.8 kg) je opremljen z baterijsko črpalko, ki napolni protektor v le 20 sekundah. Le ta lahko ostane tako oblikovan ves dan in ga med posameznimi poleti ni treba izprazniti. Posebej so se posvetili izmetu rezervnega padala, ki ga je mogoče izvreči v devetih možnih smereh.

(<http://skywalk.info>)

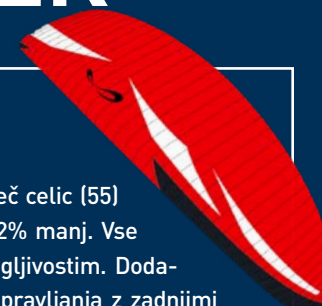


SKYWALK

ATMUS 3

je nekoliko vitkejši (5.38), ima več celic (55) kot predhodnik, vrvic pa je za 12% manj. Vse skupaj doprinese k boljšim zmogljivostim. Doda-li so možnost upravljanja z zadnjimi nosilnimi trakovi. Dobiti ga bo mogoče v kar sedmih velikostih, od XXS do XXL.

(<https://www.solparagliders.com.br/solid/atmus3.php>)



je prepoznaven po valovitem prednjem robu. Ta bi naj izboljšal aerodinamične lastnosti in pripomogel k poznejšemu prevlečenemu letu. Gin je sodeloval z južnokorejskim inštitutom za znanost in tehnologijo, inspiracijo pa je našel pri plavutih kitov grbavcev. Vendar kiti plavajo v dosti gostejšem mediju, padala pa so v zraku precej počasna?



Podobni eksperimenti so pravzaprav že bili. Bomo videli. Padala še ni na tržišču, ga je pa bilo opaziti na nekaterih večjih tekmovanjih.

(<https://bit.ly/3nrC0aQ>)

GIN

GOPRO

HERO 10

najnovejša kamera GoPro je opremljena s hitrejšim GP2 procesorjem. Fotografije zajema na 23 megapikslih, video pa je kvalitete 5.3K. Posnetki bodo ob slabši svetlobi kvalitetenjši, stabilizacija slike pa še boljša, kot doslej. Če želite lahko vse kar ste posneli, samodejno prenese v oblak.

(<https://gopro.com/en/si/shop/cameras>)



SKY

QUATRO LIGHT 160

je kvadratasto rezervno padalo, namenjeno paramotor-nemu letenju, lahko pa ga uporabijo tudi zmajarji in piloti tandemov. Prenese obremenitve do 160 kg, zavzema prostornino 5.3 litra in tehta 1.7 kg. Sky trdi, da se odpira hitro in da je stabilno. Ima certifikat EN-12491.

(<https://sky-cz.com/en/news-quadro-light-160-rescue>)



SWING

MIRAGE 2 RS

speedfly padalo, ki omogoča vzlet s smučmi, če teh ni, pa z lastnimi nogami. Sistem RAST (Ram Air Section Technology) in nitinol palčke v sprednjem robu zagotavljajo stabilnost pri kakršnemkoli vpadnem kotu. RAST tehnologija razdeli kupolo na več prekatov in omogoča nadzor pretoka zraka med celicami. Nitinol je zlitina, odporna na temperaturo in korozijo, ter ima sposobnost pomnjenja oblike.

(<https://www.swing.de/produkte/mirage-2-rs/?lang=en>)



XC BUDDY

je spletno orodje za analizo in primerjavo IGC datotek. Ustvari statistiko in jo prikaže na grafih (planiranje, pobiranje). Z združenjem več IGC zapisov, lahko prikaže polaro in McCready speed-to-fly podatke, mogoče pa je tudi primerjati posamezne lete odlete na isti dan. Demo verzija je zastoj, drugače pa stane paket od približno 12€ naprej.



(<https://www.xc-buddy.com>)

KOK

Za potrebe prikaza hitrosti vetra na različnih tekmovanjih je podjetje Kok, proizvodnja elektronskih naprav izdelalo led anemometer za prikaz trenutne hitrosti vetra. Velikost prikazovalnika je 65x18cm, višina števil pa 16 cm. Vidljivost števil je preko 100m. RGB displej odlikuje odlična svetilnost in dobra vidljivost tudi v močnem soncu. Napajanje je lahko iz 12V akumulatorja ali preko ustrezne adapterja 230V. Za anemometer je mogoče dobiti tudi ustreznega certifikata o točnosti.



SVETOVNO

PRVENSTVO V JADRALNEM PADALSTVU

je potekalo v Argentini od 2. do 12. novembra 2021. Pogoji menda niso bili optimalni (šibko, pokritost, dež, ...), ampak Argentina je zanimiva dežela, pa si je mogoče marsikaj ogledati. Zmagovalec je Russel Ogden (Velika Britanija, Ozone). Od naših je najboljši Jurij Vidic (5. mesto, čestitke), sledijo mu Miha Vovk (29., super), Bojan Gaberšek, Jože Molek, Rok Kaver in Marko Novak, ki si prav tako vsi zaslužijo čestitke.

(<https://airtribune.com/17th-world-paragliding-championship-tucuman-argent/results>)



VIŠINSKI SVETOVNI REKORD

Ozonov pilot Anotine Girard se je z jadrlnim padalom povzpел nad goro Broad Peak na meji Pakistana in Kitajske. To mu je uspelo kljub vetrovom, ki so dosegali do 70 km/h (ali pa prav zaradi njih?). Dosegel je višino 8407 m, kar je najvišje, do koder se je kdo dvignil prostovoljno ... vsi poznamo primer Ewe Wišnierske, pa še koga, ki so bili višje, a ne po svoji volji. Padalo je bilo Ozonov model BV 1.



(<https://bit.ly/3oES4p5>)

NAJBOLJŠI ZPLS PILOTI V 2021

JADRALNI PADALCI

(upošteva se 5 najboljših letov):

<http://xcglobe.com/comp/zpls/solo/2021>

			točke
1.	Tomaž ERŽEN	KJP Krokro Železniki	1100.5
2.	Ambrož MIKELJ	Metulj Rimske Toplice	1035.7
3.	Primož SUŠA	Klub letalcev Vrhnika	958.80
4.	Franci REVEN	Luftmandlc	867.30
5.	Marko KEJŽAR	Luftmandlc	807.80
6.	Jernej BODLAJ	Zalet Komenda	796.40
7.	Žiga BAJT	KJP Turbulenca	774.20
8.	Franek RAKUN	Sky klub Velenje	754.10
9.	Jože MOLEK	Cumulus Bela Krajina	704.00
10.	Sandi KRISTIC	KJP Krokro Železniki	690.50

Zmagovalni leti Tomaža Eržena:

Sorica	337.1	Enzo 3	16. 6. 2021
Bela Peč	287.2	Enzo 3	24. 4. 2021
Kržišče - J	177.4	Enzo 3	11. 9. 2021
Orešje	165.1	Enzo 3	31. 3. 2021
Kobariški Stol - zgornji	133.8	Enzo 3	12. 8. 2021

JADRALNI PADALCI EKIPNO

1. KJP Krokro Železniki	1645.7 točk
2. Klub letalcev Vrhnika	1606.3 točk
3. Metulj Rimske Toplice	1493.6 točk

ZMAJARJI

<http://xcglobe.com/comp/zplshg/solo/2021>

			točke
1.	Janez GRM	KAL Slov. Bistrica	284.0
2.	Jure BEČAN	DPL Prepah	264.7
3.	Peter KEJŽAR	Let Škofja Loka	258.5

PRAVILA TEKMOVANJA | Trajanje:
15.9.2020 – 14.9.2021, prijave letov na
XCGlobe. Sodelujejo vsi člani ZPLS, s
prebivališčem v SLO. Pilot mora biti v
celi sezoni predstavljen z imenom in pri-
imkom. Vzleteti mora z vzletišča v Slo-
veniji. Pilot ne sme imeti v svoji spletni
letalni knjižici nobenih letov z grobimi
kršitvami zračnega prostora.



RAZVRSTITEV TEKMOVALCEV

V TOČNOSTI PRISTAJANJA V LETU 2021

upoštevane so vse tekme FAI1
in FAI2 kategorije:

A12 kategorije:		društvo	točke
1.	Matjaž SLUGA	Zlatorog Laško	480
2.	Jaka GORENC	Kanja Dolenjske Toplice	411
3.	Matjaž FERARIČ	Čuk Dravograd	390
4.	Anton SVOLJŠAK	Zlatorog Laško	294
5.	Špela KRNC	Kanja Dolenjske Toplice	235
6.	Duško GORENC	Kanja Dolenjske Toplice	224
7.	Lara LEBAN	Adrenalin Posočje	218
8.	Srečko JOŠT	Albatros Celje	204
9.	Urh HUDOKLIN	Albatros Celje	170
10.	Domen VIŠNAR	Albatros Celje	164
11.	Luka FELICIJAN	Aves Braslovče	88
12.	Dušan DURKOVIČ	Metulj Rimske Toplice	84
13.	Ervin KOSIČ	Metulj Rimske Toplice	82
14.	Vladimir DURKOVIČ	Metulj Rimske Toplice	80
15.	Matej JARM	Aves Braslovče	78
16.	Mitja JANČIČ	Metulj Rimske Toplice	74
17.	Tadej ROZMAN	Metulj Rimske Toplice	72
18.	Stojan KLENOVŠEK	Metulj Rimske Toplice	70
19.	Matej GOŠTE	Aves Braslovče	66
20.	Renato HEREGA	Kanja Dolenjske Toplice	64
21.	Veronika ŠTAMPFL	Turbulenca Predvor	62
22.	Radko ŠTRITOF	Čuk Dravograd	60
23.	Vid BAJEC	Albatros Celje	58

XC

DRŽAVNO PRVENSTVO
JADRALNO PADALSTVO

REZULTATI

XC LIGE

ŠTEVILO PILOTOV: 503
ŠTEVILO LETOV: 1432
RAZDALJA: 61.570 KM
TRAJANJE: 1. 10. 2020 – 30. 9. 2021

OVERALL

			točke	Σ KM
1.	Tomaž ERŽEN	KJP Krokav Železniki	801.7	612.7
2.	Ambrož MIKELJ	Metulj Rimske Toplice	789.6	564.0
3.	Primož SUŠA	Klub letalcev Vrhnika	717.9	512.8
4.	Tilen CEGLAR	Metulj Rimske Toplice	672.6	516.9
5.	Jernej BODLAJ	Zalet Komenda	644.6	553.9
6.	Rok LOTRIČ	KJP Krokav Železniki	639.4	526.3
7.	Vid BAJEC	Albatros Celje	580.4	483.6
8.	Franci REVEN	Luftmandlc	565.4	449.3
9.	Klemen RAJH	Sky klub Velenje	557.3	464.4
10.	Boris ČEBULJ	Zalet Komenda	553.6	461.4

OVERALL ŽENSKE

			točke	Σ KM
1.	Veronika ŠTAMPFL	KJP Turbulenca	321.9	268.3
2.	Vesna SELJAK	Luftmandlc	303.7	303.7
3.	Mojca PIŠEK	DJP Lintvar	240.9	200.8
4.	Irena KAMPLET	DJP Lintvar	169.6	159.4
5.	Alenka MAUSAR	JPK Donačka Gora	159.0	148.4

JUNIOR MOŠKI

			točke	Σ KM
1.	Blaž KEŠNAR	KJP Turbulenca	542.1	451.7
2.	Jernej MARČIČ	Klub letalcev Vrhnika	473.8	397.3
3.	Luka FELICIJAN	DJP Aves Braslovče	308.5	288.4

JUNIOR ŽENSKE

			točke	Σ KM
1.	Anja ZALAŠČEK	Adrenalin Gor. Posočje	25.4	25.4
2.	Nežka ČERVAN	Sky klub Velenje	24.1	24.1
3.	Špela KRNC	Kanja Dolenjske Toplice	16.3	16.3

19	88	Iztok TOMAZIN	20	01	France MEGUŠAR Krvavec	20	12	Primož SUŠA Tolmin
19	91	Domen SLANA	20	02	Jurij VIDIC Kobarid	20	13	Primož SUŠA Buzet
19	92	Aleš ŠUSTER	20	03	nobene tekme, napolitanke za lunch paket	20	14	Primož SUŠA Kopaonik
19	93	Rok PRELOŽNIK	20	04	Aljaž VALIČ	20	15	Jurij VIDIC Lijak
19	94	Domen SLANA	20	05	Primož PODOBNIK	20	16	Dušan OROŽ Makedonija
19	95	Bojan MARČIČ Kobarid	20	06	Aljaž VALIČ	20	17	Primož SUŠA Krvavec
19	96	Aleš ŠUSTER	20	07	Urban VALIČ	20	18	Jurij VIDIC Niš
19	97	Bojan MARČIČ	20	08	Urban VALIČ Kobarid	20	19	Jurij VIDIC Tolmin
19	98	Domen SLANA Krvavc	20	09	Urban VALIČ	20	20	Jože MOLEK Tolmin
19	99	Miha REPOVŽ Kobarid	20	10	Primož SUŠA Tolmin	20	21	Primož SUSA Krvavec
20	00	Roman LOTRIČ Tolmin	20	11	Urban VALIČ Makedonija			



Lahko je tudi družinski ali kakšen drugačen ZI.

Avtor: Sandi Marinčič

TEKMOVANJA ZELENI IZZIV 21

Hoja, letenje, druženje, rekreacija, spoznavanje, preizkus sposobnosti in lastnih meja je bilo združeno pod vsebino in idejo ZELENEGA IZZIVA (ZI), ki je bil letos prvič izveden pod okriljem Zpls in poenotenimi pravili. Združeval je šest hodi-leti dogodkov v organizaciji lokalnih klubov.

Zelenega izziva se je udeležilo nekje med 30 in 60 pohodnikov. V tekmovalni del se jih je uvrstilo najhitrejših 20, ki so svojo uvrstitev hoje z natančnim pristankom izboljšali ali poslabšali.

Končni zmagovalec ZI za letošnje leto je po seštevku treh najboljših uvrstitev Jaka Brinovšek, sledi mu Jošt Napret in na tretjem mestu Matjaž Sluga.

Letošnja razglasitev in žrebanje nagrad udeležencev ZI bo na zaključni prireditvi ZPLS, ki bo.... Ko bo.

Za naslednje leto bodo pravila ZI nekoliko spremenjena. Ostaja šest prizorišč, je pa dobrodošel vsak klub oz posamezniki, ki je pripravljen organizirati tak dogodek.

Termini in prizorišča ter nova pravila igre bodo objavljeni na spletni strani <https://hikeandfly.si>, ki jo za Zpls ureja Tomaž Kokalj.

Sponzorska pomoč: Kimfly ,777, Naviter, Airdesign

▶ Potoška gora je bila absolutni zmagovalec s preko 60 H&F udeležencev



Končni rezultati ZI

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

◀ Trikotniki so krojili usodo in rezultate....

▶ Eni v teku, drugi bolj zmerno in v pogovornem tempu....

▼ Na koncu so svoje povedali... napisali sodniki in tako je potem bilo... brez pritožb...





Avtor: Jože Molek

17. SVETOVNO PRVENSTVO – SAN MIGUEL DE TUCUMAN, ARGENTINA 2021

Selektor Dušan me je prosil, da za Ikar na papir zlijem nekaj vtisov na preživetih 14 dni v Argentini. Take naloge ni bilo moč zavriniti, še posebej, ker smo imeli s strani selektorja oziroma vodje ekipe res veliko podpore pred in v času samega prvenstva.

Po spomladanski odpovedi svetovnega prvenstva v Franciji, v Savojskih Alpah, smo nekaj časa ugibali o nadomestni lokaciji in ko je bila za kraj prvenstva izbrana Loma Boma v Argentini, nekako ni bilo pretiranega navdušenja. Malo tega na račun korone, verjetno pa precej več zaradi, po pripovedovanju predhodnikov, ne najbolj stabilnih pogojev za letenje. Gre za teren, ki je lociran na obrobju tropskega pasu, kar razumljivo pomeni precej vlage in z njo povezane oblačnosti oziroma padavin.

Pa gremo najprej na začetek. Pred samim odhodom je bilo potrebne kar precej birokracije, da smo pridobili vsa dovoljenja za odhod v Argentino, saj do 1. novembra dostop v državo iz turističnih razlogov ni bil dovoljen. Levji delež bitke z birokracijo, urejanja letalskih kart in namestitve je opravil selektor in vodja ekipe Dušan Durković. Delo je bilo odlično opravljeno, tako da ob prihodu v Argentino ni bilo nobenih težav, le nekaj časa je trajalo, da smo uspeli pokazati vsa dovoljenja, ki jih je bilo kar za eno 'oreng mapco'. Seveda je bilo treba »delo« pregledovalcev na licu mesta tudi dobro plačati.

V San Miguel de Tucuman, skrajšano Tucuman, smo prispeli v soboto zvečer po skorajda 40 h potovanja. Da ne bi nevede prinesli kaj iz Slovenije,



so nas na letališču močno popraskali po nosu, da so se solze ulile še najbolj klenemu Martinu Krpanu. Na dan otvoritve smo opravili spoznavni let, zvečer je sledila uradna otvoritev in seveda kot je že v navadi ob prihodu elite jadrlnih padalcev, je kraj dobil prve padavine po več kot dvomesečni suši. Uradni deževen trening dan smo izkoristili za aklimatizacijo, spoznavanje centra mesta in nabavo pozabljenih zobnih past, šminkic in podobnih nujnih rekvizitov. Slabo vreme se je nadaljevalo tudi na prvi dan dirke, zato se je večji del ekipe odpravil na izlet v Valle del Tafi in še naprej čez prelaz na 3 tisočakah v deželo kaktusov v Andih, kjer smo obhodili ruševine

junaškega indijanskega plemena Quilmes. V nasprotju z oblačnim in deževnim Tucumanom, smo v puščavi Andov uživali v sočnem in toplém vremenu, pa čeprav smo se gibal na višini 2 tisočakov in občudovali štiri tisočake. Pokrajina z mogočnimi gorskimi grebeni je burkala našo domišljijo, a realnost z močnim vetrom je ravno tako hitro odpihnili naše sanjarjenje o možnih jadranih nad temi vršaci. So pa ti grebeni menda kot nalašč ustvarjeni za naše trdokrilne sorodnike, jadrnalna letala.

Naslednji dan smo končno dočakali prvo dirko. Razmere so nas že takoj postavile v realnost tega terena, saj smo bolj ali manj ves čas leteli v oblačnem vremenu in izredno šibkih dviganjih. Ker je bil start zaradi megle na vzletišču precej pozen, nobeden od tekmovalcev ni prišel do cilja. Dviganja so bila namreč zelo šibka, saj praktično nikoli ni šlo več kot 700 m nad ravnino. Skratka, pravi čudež je, da smo v takem vremenu odleteli skorajda 40 km discipline.

Naslednji dan je bila dirka po dobri uri ustavljena zaradi men- da nevarnih razmer. O tem je bila kasneje kar živahna polemika, saj je bila še pred ustavitvijo dirke praktično cela francoska ekipa na tleh, njihove 'postajce' pa so prav živahno čivkale 'Level 3'. Po moji osebni oceni razmere niso bile toliko nevarne kot so bile zahtevne, saj je greben slabo delal in se je bilo potrebno posledično pobirati nizko po prečnih grapah poraslih z džunglo in nasadi limon. Kasneje se je polemiziralo predvsem zato, ker je direktor tekme javil, da je tekma ustavljena po WhatsApp, ker pa ni imel pri sebi postaje, je po le tej ustavitve javil šele slabih 10 minut kasneje. Ker je bil naslednji dan deževen, je bilo časa za zasedanje komisij in vodij ekip

več kot dovolj. Veliko glav veliko ve, posledično je bila ustavljena dirka izglasovana za odpovedano. Tu je imel veliko dela tudi FAI 'steward', Igor Eržen.

Sledile so še tri dnevne discipline, kjer smo se bolj kot za hitrost večino časa borili za vsak meter višine, saj je bilo nebo bolj ali manj pokrito, dviganja pa šibka in nekonsistentna, tako da se je bilo ves čas potrebno prerivati znotraj dviganj, da si lahko ujel kakšen balon bolj živahne termike. Tu so se pokazale kvalitete izkušenih in predvsem uletenih pilotov, tudi krilna obremenitev na spodnji meji je najverjetneje imela pozitiven doprinos. Naš zimzeleni Jurij je z eno številko preveliko coto kar lepo pariral najboljšim, ostali pa smo se trudili po najboljših močeh, a po moji oceni, nekako niso bile to razmere, v katerih bi lahko pokazali največ, kar znamo.

Vmes je organizator žal nespametno skenslal »naš« dan, za katerega se je izkazalo, da bi bil eden boljših. Po oblačnem jutru se je naredil sončen dan, ki je bil dopoldne še razburkan, kasneje pa se je naredilo pravo letenje z močnimi stebri in višinami okoli 2 jurja. Kot da bi se nam Loma Bola želela odkupiti za prejšnje boje preživetja, je zadnji tekmovalni dan končno zadišalo po pravi dirki, ko smo lahko obremenili naše škipce in pohodili polno plinko. Zopet se je izkazal Jurij, ki je z drugim mestom potrdil skupno končno 5. mesto med svetovno elito. S tem je še enkrat več dokazal, da spada med najboljše tekmovalce v našem prelepem športu. Od 11. razpoložljivih dni smo odleteli 6 tekmovalnih disciplin, od tega so bile bolj ali manj borba za preživetje v zelo šibkih pogojih. Le ena dirka je bila v stilu, ki smo ga bolj vajeni.

Verjetno se strinjate, da ni moja naloga, da ocenjujem ostale člane reprezentance, a poleg že postavljenega Jurija, ki je s končnim 5. mestom dal obliž na ekipno slabe rezultate, gre pohvaliti tudi Miho Vovka, ki je ob prvi udeležbi na SP dosegel odlično 29. mesto. Po moji oceni je letel konstantno in ima zelo dobro osnovo, da ob primernem razvoju hitro naredi še korak bližje najboljšim.

Mogoče bi Jurij lahko posegel tudi po stopničkah, če ne bi bilo na tekmi treh ozonovih »podmornic« (novi prototipi tekmovalnih sedežev). Nekako nas



je večina imela občutek, da jim le te dajo nekaj prednosti v letalnih sposobnostih. Ali je bilo to zaradi podmornic ali zaradi katere druge zvijače na sicer serijskih Enzo 3 krilih, bo pokazal čas.

Sam sem prvenstvo zapustil z močno grenkim priokusom. Končni rezultat je bil daleč od pričakovanj. Sicer moje letenje najverjetneje ni bilo tako obupno, kot se zdi na prvi pogled, pa vendar. Glavni krivec je definitivno curaža na sredini drugega tekmovalne dne, ko se v močnem vetru nekako nisem znal pravilno »pregoljufati« skozi grmičasto dolino do stebra na drugi strani. Ker na tokratnem svetovnem prvenstvu praktično ni bilo »discarda«, 'zaf...' na dan, ko je bilo za zma-

go dodeljenih cca. 1000 točk, ni bilo več možno popraviti. Ko k temu dodamo še nespametno (po moji krivdi) kršenje zračnega prostora in dejstvo, da sem večkrat, ko se je dan že podrl oziroma končal, vedno vztrajal do konca v balonih in nabiral minus metre, namesto da bi letel v smeri dirke. S tem sem izgubljal dragocene točke napram drugim in je jasno, da vrhunskega rezultat ni moč pričakovati. Nekako sem imel občutek, da karkoli sem naredil, je bilo narobe. Upam, da bo to vsaj šola za naprej.

Ob tej priložnosti bi rad opisal še nekaj razmišljanj. Mogoče se kdo z njimi ne bo strinjal, a namen je predvsem, da se odpre debata, ki morebiti zaseje seme napredovanja in novih uspehov.

V zadnjih nekaj letih so tekmovanja v hitrostnih preletih prerasla začetno obdobje zanesenjakov, kateri so velikokrat zmagovali tudi bodisi zaradi bolj konkurenčne opreme ali bolj »junaškega« letenja. Naj poudarim, da z zapisanim ne želim omaloževati uspehov naših svetovno znanih predhodnikov – njim kapo dol za vse kar so naredili za prepoznavnost JP in Slovenije – to smo imeli priliko videti tudi v sedaj že znani knjigi obiskov družine Žakelj v Tucumanu.

Kar želim reči je, da se je s certifikacijo tekmovalnih padal krog zmagovalcev razširil, predvsem pa se je izenačenost večine tekmovalcev močno povečala. Posledično se na najmočnejših tekmah dogaja, da v nekaj minutah v cilj prileti tudi do 100 pilotov, ki so se večino časa dirke menjavali v vodstvu. Zmaguje se z nekaj točkami prednosti

po več tekmah. Dejstvo je, da se v taki konkurenci pozna vsaka napaka, vsak preveč narejen krog ali ne najbolj optimalna linija. Vedno bolj so očitne tudi napake zaradi slabe priprave pred tekmo. Že na tleh je pomembno podrobno preučiti kje so najboljše oziroma najoptimalnejše linije, kje je primeren trenutek za napad ipd. Najboljše ekipe imajo tudi med samo dirko dodatne informacije od zemeljske ekipe, ki spremlja dirko po »live-trackingu« in daje »in-time« podatke tekmovalcem v zraku.

V tem segmentu se mi zdi, da je naša ekipa še malo zelena, saj smo najprej individualci in šele nato ekipa. Verjetno k temu individualizmu pripomore tudi dejstvo, da smo (razen SP in EP) sami svoji sponzorji, ki si kaj več kot 2-3 tekme svetovnega ranga na letnem nivoju ne moremo privoščiti, bodisi finančno ali pa časovno zaradi službe. V taki situaciji praktično ni prostora za poizkušanje in tveganje, saj nimamo možnosti popravka. Tokratna udeležba Dušana kot vodje ekipe je zagotovo korak v pravo smer, saj smo bili tekmovalci razbremenjeni udeleževanja »team briefingov«, hkrati tudi nismo skrbeli za medijske objave. Verjetno pa nas v bodoče čaka še napredek pri analizi odletenega, snovanju taktičnih napotkov in psihične priprave, kot je pri večini ostalih športov. Ker pa tovrstna podpora zahteva višjo finančno podporo s strani Zveze, bo le čas pokazal, ali bomo na nacionalnem nivoju sposobni preskočiti to oviro.

Dejstvo je, da jadralno padalstvo v zadnjih letih v tekmovalnem smislu dozoreva v zrelo športno panogo, ki za doseganje vrhunskih rezultatov vse bolj zahteva angažma pri vseh vidikih.

Le talent, pogum in konkurenčna oprema ne zadoščata več za odmevne rezultate. Potrebni bodo bolj ciljno usmerjeni redni treningi, ciljno učenje taktike in psihične priprave.

Kaj naj rečem za zaključek? Loma Bola in pod njo Tucuman nudita precej nočnih zanimivosti, ugodja in zabave, a pravega tekmovalnega letenja vsaj tokrat žal ni bilo kaj veliko. Tudi sam organizator ima kar nekaj težav pri organizaciji, saj odgovorni slabo govorijo angleško, organizacija se pa velikokrat odvija v stilu imitacije argentinskega tanga, kjer nobeden prav dobro ne ve, kaj sledi, a na koncu se imajo vsi dobro!



Avtorja: Rok Kukovec, Filip Ljevar

ODPRTO SLOVENSKO DRŽAVNO PRVENSTVO

V LETENJU Z JADRALNIMI ZMAJI – **KOBALA OPEN 2021**

Lansko leto smo kljub koronakrizi sprejeli odločitev, da organiziramo državno prvenstvo. Letos smo kljub negotovosti in lanskoletni izkušnji, ko nam je v zadnjem trenutku odpovedala večina pilotov, sklenili, da ponovno sprejmemo čast za organizacijo takšnega dogodka. Tako se je med 16. in 20. avgustom v Tolminu ponovno odvijalo odprto slovensko državno prvenstvo v letenju z jadralnimi zmaji – Kobala Open 2021. Izvedli smo ga podobna ekipa kot lani, Klub zmajarjev Maribor s prostovoljci. To je sedaj četrto leto, ko je organizacija pripadla nam. Veseli nas, da nam ljudje zaupajo, saj je bila letošnja udeležba, v primerjavi z lani, podvojena. Govorimo o pilotih iz

vsaj 12 različnih držav širom sveta, število udeležencev je doseglo 35. To je kar zavidljiva številka za zmajarsko tekmovanje v trenutnih svetovnih razmerah. Udeležba je bila višja, saj so prispeli ravno tisti, ki smo jih prejšnje leto pogrešali. Posebej veseli smo, da so se našega tekmovanja udeležile tudi tri ženske pilotke, ki si upajo v zraku



kontrirati pilotom. Ena izmed njih nas je najbolj presenetila, saj se je tekmovanja v Sloveniji udeležila, kljub temu da izvira iz Kazahstana.

Tekmovanje je potekalo pet dni, od tega smo imeli tri letalne dneve. Letošnja novost je bila vpeljava live-trackinga, op. a. sledenja v živo. Tekmovanje postane bolj zanimivo, saj ga lahko ljudje spremljajo preko spleta in z minimalnim časovnim zamikom opazujejo potek dogodkov. Izvedli smo torej 3 dnevne naloge v dolžini 72 km, 133 km in 90 km. Takšen način izvedbe tekmovanja zniža količino stresa organizatorjev, saj v vsakem trenutku vemo, kje so piloti in v primeru nesreče dosti lažje organiziramo reševalno akcijo. Hvala bogu pa to letos – ponovno – ni bilo potrebno. Tekmovanje je steklo brez varnostnih incidentov oziroma ostalih negativnih presečenj.

V nedeljo popoldne oziroma proti večeru, ko se je vse skupaj pravzaprav začelo z registracijo pilotov, smo bili pozitivno presenečeni, ko tekmovalcem kar ni bilo konca. To je v nasprotju z lani, ko smo sami sedeli in čakali, ali se bo kdo prikazal. Tako smo po registraciji vedeli, da bo tek-

ma zanimiva in da imamo med udeleženci tudi nekaj vrhunskih pilotov v svetovnem merilu. Zadovaljni smo odšli spat in komaj čakali ponedeljkovo jutro, vremenska napoved je bila spodbudna in začelo se je. Ponovno smo ljudi odpeljali na vzletišče Kobala, sestavili dnevno nalogo, gledali v nebo in čakali. Čakali, da je prvi vzletel. Takrat smo vedeli, da smo sprejeli pravo odločitev, da bo tekma zanimiva in da, kljub temu da pilote dokaj dobro poznamo iz prejšnjih let, o morebitnem favoritu ne moremo govoriti. Že prvi dan se je v petnajsterico najboljših uvrstila tudi ena izmed tekmovalk.



Sledila sta torek in sredo, ko smo zaradi močnega vetra oziroma burje dan odpovedali, preden se je sploh začel. Odločitev je bila pravilna, piloti so jo brez težav sprejeli, saj so tudi sami opazili, da vremenske razmere niso primerne za tekmovanje. Treba se je prilagoditi vsem, tudi tistim pilotom, ki niso tako izkušeni. Nam organizatorjem pa je to pomagalo, da smo lahko uredili še vse ostale organizacijske zadeve, pogledali slike prvega dneva in organizirali pogostitev. Pri tako zvestih tekmovalcih, ki se vsako leto vračajo k nam, ne glede na razdaljo, ki jo morajo prepotovati, je to še najmanj, kar lahko zanje naredimo ob samem tekmovanju.

Prebudili smo se v četrtkovo jutro, ob pregledovanju vremena popili kavo in odločili, da se za predzadnji dan spodobi, da tekmo malo začnimo. Navsezadnje ljudje so prišli letet in to jim tudi želimo ponuditi. Vremenske razmere so dopuščale sestavo daljšega taska in tako smo sestavili task dolžine 133 km. Tako je že drug dan zapored v cilj kot prvi priletel včasih slovenski pilot, ki danes tekmuje za Nemčijo – Primož Gričar. Kot najhitrejši je v cilj priletel po dobrih treh urah, k čemur moramo prišteti še nekaj časa, preden se je start v zraku odprl. Povprečna hitrost je torej znašala več kot 40 km/h! Po pristankih so se zaradi utrujenosti kar kmalu vsi poskrili. Kako vemo, da so bili utrujeni? Veliko jih ni popilo niti zasluženega piva (beer-goal).

Tako je tekmovanje počasi šlo proti koncu, nastajale so špekulacije o zmagovalcih, mi pa smo svoje misli raje osredotočili v dnevno nalogo. Odhod na vzletišče je stekel uro prej, da nam zvečer ostane malo več časa za pripravo zaključne prireditve oziroma za podelitev nagrad. Čeprav je Slovencev letos bilo sorazmerno malo, so vsak dan bili v deseterici najboljših. V zadnji dnevni nalogi pa je presenetil Jože Frim, ki je v cilj priletel kot drugi. Istočasno je zaradi težav z instrumentom prejšnje dni raje ostal na tleh, sicer bi rezultati bili nekoliko drugačni. Kar 23 pilotov je priletelo v cilj, popili so zaslužen pivo in sledila je podelitev nagrad.



Končni rezultati odprtega prvenstva so bili:

1. Primož GRIČAR (DEU),
2. Dan VYHNALIK (CZE),
3. Ujhelyi BALÁZS (HUN).

V slovenskem državnem pa:

1. Franc PERNEL,
2. Jure BEČAN,
3. Stanislav GALOVEC.



Bronaste medalje na SP ▲

Avtor: Srečko Jošt

11. SVETOVNO PRVENSTVO V TOČNOSTI PRISTAJANJA

1. JUŽNA KOREJA
2. ČEŠKA
3. SLOVENIJA

Makedonija je ena izmed destinacij, ki jih obišče ogromno prostih letalcev. Ravna pokrajina Pelagonija nudi odlične pogoje za ravninske prelete vse od aprila do oktobra. Največje mesto tu je Prilep, na zahodnem robu ravnine pa je greben, na katerem leži na višini 1400 m n.v. idilično mesto Kruševo, kjer je urejeno zelo lepo in prostrano vzletišče. Razdalja iz Prilepa do Kruševa je 25 km. V Kruševo pride na XC letenje vsako leto kar precej slovenskih pilotov.

V Prilepu sta dva kluba. Paragliding club Delta je v Kruševu organiziral že veliko preletaških tekmovanj, tako nacionalnih prvenstev, tekem svetovnega po-

kala in tudi evropsko prvenstvo v preletih za zmajarje v letu 2018 ter svetovno prvenstvo v preletih za jadrane padalcev v letu 2019. Delta klub Prilep ima veliko več izkušenj z organizacijo tekmovanj v točnosti pristajanja, imeli so že precej tekmovanj evropskega in svetovnega pokala. Tudi nekaj dni pred letošnjim svetovnim prvenstvom so odlično izpeljali tekmo evropskega pokala, katere so se naši tekmovalci udeležili in tako lahko še bolje predhodno preizkusili teren.

Tokrat je bila s strani FAI organizacija tekmovanja podeljena klubu Delta. Prijavilo se je 32 držav, skupaj 130 tekmovalci. Nekaj najboljših držav je imelo možnost prijavi 6 tekmovalcev, od tega največ 4 enega spola. Ker je Slovenija prva na ekipni svetovni lestvici, smo tako nastopili v postavi: Matjaž Sluga, Matjaž Ferarič, Jaka Gorenc, Tone Svolfšak, Špela Krnc in Lara Leban. Na tekmovanje smo odšli dobro pripravljeni, imeli smo nekaj skupnih treningov, pa še naše državno prvenstvo je bilo dva tedna pred svetovnim prvenstvom. Poleg tega pa seveda naši najboljši tekmovalci, ki so tudi na svetovni lestvici uvrščeni v samem vrhu, ogromno trenirajo tudi sami.

Tekmovanje je potekalo od 6. – 16. oktobra 2021. Organizator je precej zamujal s pripravo vseh pomembnih zadev pred prvenstvom. Povrh vsega je tudi vremenska napoved za čas tekmovanja obetala poslabšanje vremena in velike ohlavitve, pa čeprav običajno povprečna temperatura v tem obdobju v

Prilepu, na 600 m n.v., znaša 15-18 stopinj, v sončnih dnevih pa sredi dneva tudi še do 25 stopinj. Napoved se je uresničila, preko vikenda je bilo v času evropskega pokala še sončno in toplo, od srede, ko se je tekmovanje pričelo, pa naslednjih enajst dni sonca več nismo videli. In ne samo to, tudi ur brez dežja je bilo zelo malo. O temperaturah skoraj ni za govoriti, saj so bile prav decembrske. Vseskozi tudi nizka oblačnost, vzletišče v megli, z vetrom neprave smeri. Na vsakodnevni sestanki team-leaderjev (vodij ekip) smo poskušali reševati prvenstvo, saj se je vedelo, da bo težko izpeljati vsaj tri serije, kolikor je minimalno za veljavnost tekmovanja. Ob normalnih vremenskih razmerah se na tekmovanjih takšnega ranga izvede okoli deset serij, kar da ob koncu tudi najbolj realne rezultate.

Otvoritve tekmovanja, ki bi morala biti prvi dan popolne v centru mesta, ni bilo, krivec je bilo seveda vreme. Vzletišče v Kruševu, v megli in dežju, so tekmovalci spoznali tretji dan pozno popoldne, ko so jih organizatorji peljali tja le na ogled in takrat so bili na njem tudi zadnjič. Na višini polovice hriba so nato naslednji dan zjutraj očistili eno neuradno vzletišče, kjer se je začelo s serijo, ki pa je bila kmalu prekinjena zaradi popoldanskega dežja. Nekateri smo že vedeli, da bo edini izhod za rešitev prvenstva poletanje na vleki z vitlom. Na polovici poti do Kruševa je namreč na ravnini športno letališče, če temu lahko rečemo tako. Zapuščen hangar, z blatnim dostopom, a vseeno teren primeren za vleko. Zopet smo pritisnili na organizatorje in nekako so uspeli naslednji dan pripeljati tri ekipe »vitlašev« iz Madžarske in Srbije.

Časovno smo bili že na skoraj polovici tekmovanja. Zgodaj zjutraj so sodniki odšli pripraviti vse potrebno, da smo lahko čimprej začeli. Vzletanje na vleko je šlo res tekoče, tako da je bila opravljena prva serija, nato pa seveda spet ...dež. Naslednji dan so se nas padavine usmilile, ne pa vlaga in nizka oblačnost. Zopet edina možnost – vitel. Narejena še druga serija, nato pa še 100 tekmovalcev v tretji seriji.

Napoved za zadnje tri dni tekmovanja še slabša. Dež in celo sneg, le zadnji dan še možnost letenja. Ni treba posebej razlagati, kje bi to zopet lahko samo bilo, seveda na letališču. V teh mokrih dneh je nato dež tako razmočil zemljo, da ta vode ni mogla več požirati in zadnji dan smo se znašli na ogromnih travnikih z velikimi jezerci vode. Kaj zdaj? Nekako so organizatorji našli dve motorni črpalki, da so izčrpali vodo na mestu pristanka, nato so skupaj s sodniki posipali vreče peska v področju označenih krogov in šlo se je v dokončanje tretje serije. Fantje na vitlih so imeli vozila 4x4, le tako je bila vleka na spolzkem terenu sploh mogoča. Čeprav se je prej optimistično razmišljalo še o četrti seriji, to ni bilo mogoče, saj je bil teren po vsakem pristanku vedno bolj blaten in spolzek. Tekmovanje torej končano.

Pogoji v zraku so bili na prvenstvu celo preveč idealni, brez vetra in brez termike. Poleg malega števila serij je tudi to v prid temu, da se še



▲ Tone uspešno proti tarči

ne more pokazati realna kvaliteta tekmovalcev, saj se normalno ta pokaže v bolj nemirnih pogojih in velikem številu serij. Naša Matjaža sta z rezultatom 9 centimetrov (1, 3 in 5) delila 10. mesto, Jaka je bil 17. in Tone na 74. mestu. V ženski konkurenci je bila Špela na 16. in Lara na 28. mestu.

Za ekipno tekmovanje se je v vsaki seriji štel seštevek treh najboljših rezultatov posameznikov. Dosegli smo izvrstno 3. mesto in s tem na podelitvi tudi bronaste medalje. Naš rezultat po treh serijah je bil 29 cm (7, 11, 11). Prva je bila Južna Koreja, druga pa Češka. Obe ekipi sta imeli 6 odličnih tekmovalcev oziroma tekmovalk, ki lahko v vsaki seriji prispevajo vrhunski rezultat.

V dnevih, ko ni bilo tekmovanja, smo se v Prilepu, ki šteje okoli 50.000 prebivalcev, »zamotili« s



◀ Priprava terena za tarčo

▶ Sneg v Kruševu v oktobru



kakšno dobro makedonsko hrano, dvakrat so organizatorji pripravili skupno večerjo z druženjem. Za pripeljati se na večerjo, do res lepega hotela Montana v Kruševu, tri dni pred koncem tekmovanja, bi že bilo treba skoraj montirati zimske gume, saj je na tej višini zapadlo 15 cm snega. Nasploh nam v bolj letni garderobi, ki smo jo imeli večinoma s sabo, ni bilo kaj toplo, še posebej v dnevih, ki smo jih preživeli na tekmovalnem terenu. Domačini so navajeni 2-3 dni kakšnega spremenljivega vremena v začetku oktobra, da bi pa bilo deset dni tako slabega in hladnega vremena, se še ni zgodilo.



Ker se je zadnji tekmovalni dan končal zgodaj popoldne, smo imeli čas, da skupaj proslavimo uspeh v eni izmed znanih restavracij. Zvečer je bila še slovesna razglasitev in podelitve v hotelu Montana. Do Slovenije je bila še dolga pot in ko sem naslednji dan dopoldne med vožnjo nekje blizu Niša zagledal sonce ter na počivališču izstopil iz avta pri petnajstih temperaturnih stopinjah, se mi je zazdelo, da sem neke ob morju. In po štirinajstih dneh mrazu sem imel spet zgoraj oblečeno le majico s kratkimi rokavi, na sonce pa sem se itak spet privadil šele doma v preostalih lepih toplih oktobrskih dneh.

◀ Uspešen zaključek SP

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

PGA DOBROVLJE OPEN 2021

18. in 19. septembra je na Dobrovljah potekalo odprto državno prvenstvo v natančnosti pristajanja z jadrlnimi padali. Tekmovanja se je udeležilo 30 pilotk in pilotov iz 4 drž: Slovenije, Hrvaške, Srbije in Češke.

Udeležba bi zagotovo bila še bolj številčna, a je še dva dni pred začetkom vremenska napoved ustvarjala dvome v možnost izvedbe tekmovanja. Zaradi tega smo prejeli nekaj odpovedi tekmovalcev iz bolj oddaljenih držav, celo dva Britanci sta imela namen priti.

»Pika« tekme imajo po pričevanju starejših padalcev na Dobrovljah lepo tradicijo, ki je v zadnjih letih, po propadu kluba v Braslovčah in popularizaciji preletalskih tekmovanj, nekoliko zamrla. Zato smo se odločili, da jo z organizacijo tekmovanja znova obudimo. Mlada, ožja organizatorska ekipa se je tekme lotila tudi zato, ker želimo v prihodnosti organizirati tudi tekmovanja višjega ranga. In ker nihče od nas še ni bil na pika tekmi, niti kot gledalec, smo se morali še veliko naučiti. V veliko pomoč nam je bil Srečko Jošt, brez katerega bi verjetno marsikaj spregledali. Zunanjemu opazovalcu se morda ne zdi, a količina dela, usklajevanje, pridobivanje dovoljenj in zadev, ki jih ne smeš pozabiti in naredijo tekmovanje uspešno, je velika. Od pridobivanja sponzorjev, dovoljenj, dokumentov in do stvari, kot je toaletni papir, snemanje pristankov in apno, ki smo ga uporabili za označevanje tarče, ker je bilo edina stvar, ki smo jo lahko dobili po hitrem postopku v zadostni količini, ko so sodniki na predvečer tekmovanja ob 22h ugotovili, da smo pozabili na žagovino, ki se uporablja sicer.

V soboto zjutraj, po zadnjih pripravih tekmovalnega prostora, je steklo. Nervozo organizatorske ekipe so prevzeli tekmovalci. Vreme je čudežno sodelovalo in vse je teklo tako kot mora. Za kar se moramo zahvaliti tudi 18 članski podporni ekipi, šoferjem, zapisnikarjem, snemalcu, starterjem, in pomožnim sodnikom. Po tekmi smo prejeli kar nekaj čestitk za organizacijo, kar je super spodbuda za naprej. Vedno pa je prostor za izboljšave, kar smo ugotovili tudi sami in jih bomo zagotovo ponudili na naslednji tekmi.

Prvi tekmovalni dan sta zaznamovala veter in megla. Slednja je načrtovan začetek tekmovanja prestavila iz 9h na 11h, zato nas je zaskrbelo ali bomo lahko izpeljali vseh 6 načrtovanih serij. Tekma je stekla, ko je predtekmovalec poletel še iz megle na vzletišču. Prva serija se je končala brez večjih zapletov, a ko se je megla popolnoma razkadila in je na Dobrovlje posvetilo sonce, je pojačal veter. Začetek druge serije je tekel še dokaj normalno, potem pa je indikator vetra na pristanku začel prikazovati nevarno visoke sunke vetra, postaja na vrhu pa poleg tega še za Dobrovlje neugodno jugozahodno smer vetra. Serija se je nekje na polovici za nekaj časa prekinila. V razmerah, ki so bile na meji sprejemljivega in so nekateri tekmovalci imeli tudi pripombe, smo zaključili drugo serijo. Tekmovalci so se na vzletišče odpeljali še za tretjo serijo, a ker veter ni popustil tudi v poznih popoldanskih urah, smo tekmovanje za ta dan prekinili.

Drugi tekmovalni dan pa je vse steklo kot po maslu. Idealne razmere so dopuščale zelo hitro tekmo, brez posebnosti, zato smo brez težav izpeljali še štiri serije in s tem vseh načrtovanih šest. Zadnja serija ni potekala po štartnih številkah ampak po obratnem vrstnem redu uvrstitev tekmovalcev, kar je poskrbelo za še bolj zanimiv in napet zaključek.

PGA Dobrovlje skupno:

1. Matjaž SLUGA (SLO)
2. Dragan POPOV (SRB)
3. Jaka GORENC (SLO)

PGA Dobrovlje ženske:

1. Ivana BALAKOVA (CZE)
2. Špela KRNC (SLO)
3. Lara LEBAN (SLO)

DP Slovenije – moški

1. Matjaž SLUGA
2. Jaka GORENC
3. Anton SVOLJŠAK

DP Slovenije – ženske

1. Špela KRNC
2. Lara LEBAN
3. Veronika ŠTAMPFL

DP Slovenije – ekipe

1. KPL Kanja Dolenjske Toplice
2. DJP Metulj Rimske Toplice 1
3. DJP Zlatorog Laško

BigOpenSky koledar

Vseeno kje mu enkrat na mesec obrneš list, pomembno je, da te navdihne za nove letalne dogodivščine



Saj komaj dojamem, da je to že jubilejna deseta izdaja. Brez vseh vas je ne bi bilo. Hvala!

Zadnja leta nekako mislim, da bi moralo biti enostavno. Seveda so nekatere stvari utečene, enostavno pa ni bilo še nikoli. Ravno letos sem se s fotkami kar pošteno namučil. Upam, da mi je na koncu uspelo. Če je tako, boste povedali tisti, ki ga boste obračali. Srečno 2022!



Naročiš ga na: www.bigopensky.com ali 041 636 319, tudi QR koda te pripelje do cilja.

Avtor: Jernej Gortnar

MOJIH 30 LET JADRALNEGA PADALSTVA | 3. DEL

Moram povedati, da v zvezi z letenjem nisem imel nekih zelo resnih poškodb, par »incidentov« pa se je vendarle nabralo: -Kmalu na začetku, ko sem imel »Clod Base-a«, smo odšli na eno prijateljsko srečanje s pika tekmo v Begunje. Pika je bila postavljena nekje za šolskim objektom in ker sem bil malo predolg, sem pri pristajanju že v prvem skoku verjetno preveč korajžno zaviral in posledično pokasiral manjši rotor in kakšnih 5m nad tlemi mi je sesulo eno stran in sem kar krepko pribil s peto v tla. Še kakšne 4 tedne sem potem šepal v službo. -Druga nezgoda z dokaj srečnim koncem, se mi je pripetila po vrnitvi

(letalni pavzi) z Dynamic-em na Veliki Planini. S »Polet«-ovci smo šli na štart. Lepo smo jadrali nad Planino in ker nisem bil pozoren, me je zaneslo malo bolj nazaj od roba in ob močnem vetru ni šlo več naprej. Obrnil sem proti Mali Planini in sem v rotorjih spet pribil kar pošteno v tla. Tudi takrat sem kakšne 3 tedne šepal.

-Tretja nezgoda se mi je pripetila v »Dune du Pyla«. Tretji dan, ko je bil krasen dan in smo jadrali po mivki cel dan (s presledki), sem si proti večeru rekel: še en polet pol pa konec. Šel sem malo višje, Pod menoj se je mivka bolj strmo prevesila navzdol in nisem videl, da so spodaj pod strmino tudi padalci. Ko sem potegnil in zajadril ravno kake 3-4m v zrak, je pod menoj ravno v tistem trenutku kupolo dvignil en Francoz in jaz sem se samo zavil v njegovo cerado in strmoglavil. Ker je bila vsepovsod mivka, ni bilo neke hude nevarnosti, sem pa imel to smolo, da ko

sem priletel na tla sem si nabil svoj karabin na sedežu v rebra, ki so me pošteno bolela še vsaj 3 tedne. Doma sem šel na slikanje, ampak ni bilo nič, zdravnik pa mi je itak rekel, da me bo še bolelo (seveda sem se »uradno« poškodoval pri »domaćih opravilih – selitvi«!!)

- Še en večji incident se mi je potem pripetel kakšno leto kasneje na »domaćem« Ambrožu oz. Grajskem hribu. Kot običajno smo šli neko popoldne na en let po službi in ko sem štartal je bilo kot bi skočil v vakuum – nobenega dviganja. Ko sem tako letel povsem mirno mimo Grajskega hriba (nad pristankom), mi je naenkrat sesulo desno stran (tudi hrib je bil na desni), višine je bilo kakih 15m nad drevjem, uspel sem samo še zakriti obraz z rokami in že sem letel skozi veje proti tlom. Tik pred tlemi sem se počasi ustavil (kot bi se dvigalo v stolpnici ustavljalo) in sem samo še stopil na tla – kot s prve stopnice. Ker sem bil vedno v dolgih oblačilih, da me ne bi zeblo in da se ne bi popraskal pri kakšnem morebitnem spodletelem staru ali pristanku, ni bilo nobenih prask. Braunigerjev »Competino« sem malo poškodoval in padalo je na eni vejici viselo še na drevesu. Rahlo sem pocukal in tudi padalo je padlo dol. Ko sem vse skupaj nabasal v vrečo, je bil potem največji problem priti na cesto – narmreč povsod je strma peščena ali skalna klančina vsaj 4m višine nad cesto. Sem si mislil: pa se menda ne bom sedaj polomil pri skoku na cesto! Potem sem nekje našel drevo z ovijalko, zmetal opremo dol na cesto in se s tisto ovijalko spustil kakšna 2m nad cesto in potem varno skočil dol. Padalo je šlo v popravilo (raztrgano cca 0,5m), drugEGA pa ni bilo.

Za sebe lahko rečem, da letim precej »ziheraško«. Še posebej sem to mogoče malo bolj začel upoštevati po tem, ko sem dobil hčerko. Tekmovalnih ambicij nisem imel nikoli, ker sem z letenjem začel zaradi



▲ Ion 2 - Rimske topl. l.2014

▼ Ion 3 - Senično l.2015



▲ Ion 4 - Tolmin l.2016

▼ Ion 5 - Kam.vrh l.2018



užitka. Zato včasih tudi malo odlašam s poletom (v smislu: kasneje bo bolj mirno). V tem pogledu sem zagotovo najbolj hvaležen Stanetu Krajncu, ki mi je že kot začetniku nekako vcepil v glavo misel: hrib bo ostal, ti pa se lahko polomiš ali pa te jutri ne bo... Če ti karkoli v tistem trenutku, ko bi moral poleteti ne paše ali, da te nekaj moti, ustavi se, v miru preglej vse še enkrat ali pa pospravi in pojdi peš (ali z avtom) nazaj dol. Jutri bo nov dan za letenje... Če sem iskren, me pred vsakim poletom na vzletišču malo zvije v trebuhu, ampak sem sčasoma ugotovil, da je to tisti pravi občutek. Bili so dnevi, ko sem zase mislil, da že kar dobro letim in me mogoče pred štartom niti ni takole stisnilo, pa se je potem marsikaj dogajalo v zraku. V bistvu je to kot nek opomnik, da sem še vedno maksimalno skoncentriran pred vzletom – običajno sem med zadnjimi, ker se počasi pripravljam in vedno večkrat pregledam, če je vse kot mora biti (pa še se dogajajo napake: odpet gas, odprt kokon...). Bili pa so tudi dnevi, ko sem bil že skoraj pripravljen na vzlet, ali pa so prijatelji že leteli ampak enostavno mi nekaj ni pasalo in me je nerviralo – pa sem pospravil in vsaj avto odpeljal na pristanek. Po pravici povedano – nikoli mi ni bilo žal.

V svoji dosednji padalski karieri (ali bolje rečeno zgodovini – ker neke kariere ravno ni bilo) sem zamenjal tudi nekaj klubov, pa ne zaradi kakšnih »političnih« razlogov, ampak bolj zaradi veliko selitev. Začel sem pri »Krokarjih« v Železnikih od koder izviram. Ko sem se preselil v Kamniški konec in po pavzi začel ponovno leteti, je bila logična izbira »Polet« (iz Kamnika), ker sem Dynamic-a kupil pri Dušanu Orehku, ki je bil takrat tudi predsednik tega kluba. Malo preden sem se dokončno ustalil in za stalno naselil v Preserjah (Radomlje), pa sem spoznal skupino padalcev, ki so bili vedno za štose in razne zanimive ideje in so ustanovili klub »Za-let« Komenda. V tem klubu sem še danes in dogajajo se nam kar zanimive stvari. Sicer nismo najbolj številčni (trenutno 7 članov), smo pa izpeljali že kar nekaj dogodkov. Bolj v začetku smo se potegovali za liga tekme, parkrat smo organizirali »dan Za-let« pod Krvavcem (podobno kot so bili včasih »Sky-evi pikniki« v Laškem: letenje, zabava, hrana in pijača...). Potem se je zgodilo tako, da nas je parkrat zafrknilo vreme in nam je počasi vzelo voljo za nove projekte.. Zato v zadnjem času delujemo bolj kot kak »družinski« klub, saj se družimo tudi, ko ne gre izključno za letenje. Tako v okviru kluba že nekje od leta 2010 preživljamo prvomajske praznike družinsko nekje ob morju po možnosti z bližino JP štartov (npr. Kaštelir, Tribalj, Baška...- letos nas je sicer korona ustavila). V jeseni imamo običajno »otvoritev« sezone letenja na Primorskem (običajno tam okoli 1.novembra), če se le da s kakšnim zaključkom v »osmici«. Potem so tu tudi klubski izleti (tudi v povezavi z drugimi klubi) npr. v Castelluccio (Italija), Tolmin, Greifenburg, Kössen... Skratka dogaja se. Včasih pa se enostavno dobimo pri kateremu od članov na domačem pikniku. Lahko pa se pohvalimo, da smo letos povečali članstvo za cca 16,6% (iz 6 na 7!!) hahaha.

V vseh teh letih padalstva sem spoznal kar precej novih obrazov – nekaj zaradi menjave klubov, nekaj pa tudi zaradi tega, ker sem včasih rad hodil na tekme (liga, državno...) v vlogi opazovalca in pomočnika na vzletišču in seveda se ob tem lahko tudi marsikaj naučil.

Veliko je bilo novih poznanstev, veliko (preveč) pa jih je tudi že zapustilo ta svet. Nekaj med njimi jih je name pustilo še poseben vtis in bi se jim rad ob tej priložnosti posebej spomnil in se jim poklonil. Nekateri so bili že padalske legende, nekateri niti ne vobče poznani, ampak prav vsak od njih je v meni pustil delček nepozabnih veselih spominov. Nekateri

so se ponesrečili, nekatere je vze-la bolezen, nekateri pa so se sami odločili, da končajo zemeljsko pot: - Peršl Drago – je bil licenciran sodnik za pika tekme, z njim pa smo se imenitno zabavali v Castelluccio-u (o teh potovanjih sem tudi že pisal), ter največkrat na Ambrožu in še kje..

- Jocif Matej – izvrsten padalec od katerega sem nekoč kupil malo novejši sedež, ki pa sem ga moral do konca »zategniti«, pa mi je bil še kar malo velik

-Sluga Jure – naš klubski prijatelj, zafrkant in popotnik ter perfekcionista na vseh področjih, ki nas je prekmalu zapustil

- »Pek« iz Tolmina – z njim smo leta 2002, ko je bilo državno prvenstvo v preletih z jadralnimi padali v Tolminu preživeli nepozaben teden...

- Mekinc Andrej – tako rekoč »inventar« na Ambrožu, vedno nasmejan in dobre volje in pripravljen na razno-razne štose

- Jazbec Roman – član »Ion demo tima« in padalski entuziast z znamenitim (posnetim) pristankom na drevesu v bližini domače hiše

- Kurnik Jurij – človek z najlepše urejenim štartom v Sloveniji, ki nam je bil kot nekakšen »ata« na poseki in smo vedno radi poklepetali z njim.

Bilo jih je še veliko, ki sem jih poznal, nekatere le na videz, z nekaterimi smo tudi kdaj poklepetali in pa nekaj takih, za katere sem lahko izvedel le iz medijev pa jih nisem poznal. Ampak ko izvem, da je odšel nekdo iz »naše panoge« me vedno malo strese – prav vsakega je škoda!

To je to zaenkrat, upam da ste vzdržali do konca in da se kmalu vidimo na kakšnem vzletišču ali na pristanku nasmejani po uspešnem poletu! (in da se ponovno tudi malo družimo ter kakšnega skupaj spijemo, ker so nas sedaj malo zaustavili)

op: pisano v času »korona krize« (marec l. 2020)«

FLYING HOUSEWIVES



**Avtorica: Janja Košnjek,
za Flying housewives**

ZGODBA O LETEČIH GOSPODINJAH (FLYING HOUSEWIVES)

Megleno novembrsko jutro, prizorišče letalskega kroga na Letališču Lesce, ravno tam, kjer se je naša še dokaj sveža zgodba pravzaprav začela.

Ko se pripeljem na prizorišče, tam že veselo frfota naša mala skupinica jadralnih padalk. Odprti prtljažniki, nabasani z najverjetneje polovico naše garderobe, dve likalni mizi, obešalnik za perilo, dišeče pecivo direktno iz pečice, eno krasno pisano jadralno padalo ter enajst čudovitih žensk v letalnih



kombinezonih iz 90tih. Tako kot naključne mimoidoče tisti dan najbrž tudi tebe, dragi bralec, razganja od radovednosti, kaj imajo vse te stvari skupnega?

Pa naj se vrnem kar na sam začetek, ko se je vse skupaj začelo. Pisala se je druga polovica leta 2020, ko je korona kriza ravno dodobra udarila v slovenski prostor, številna zaprtja države in nova pravila pa so vplivala prav na vsakega od nas. Z vsemi novitetami tako rekoč nove dobe so na veliko udarili tudi socialni mediji. Številni so videli priložnost, da bodisi izrazijo svojo besedo ali razkrijejo svoje še neodkrite talente.

Ena peče kruh, druga plete puloverje, tretja izraža

svoje intelektualno mišljenje ... Alja je poletela s padalom! Počakaj ali prav vidim? Poletela je z jadralnim padalom in to sama?? Včasih se stvari zdijo nemogoče dokler te nekdo na takšen ali drugačen način ne spodbudi k razmišljanju: »morda bi pa meni tudi uspelo«. Nekaj je enostavno zanetilo iskrico in beseda je hitro stekla od ust do ust. Pojavilo se je kup vprašanj. Kako si pa ti začela? Ali je težko? Kakšni so občutki tam zgoraj? Tadeja, ki je skupaj z Aljo ena prvih v naši skupini začela to »padalsko norijo«, je postregla z izčrpnimi odgovori, ki so prav hitro sestavili odločitev – treba je začeti!

Kmalu je v šoli jadralnega padalstva Stov začelo naraščati število novih tečajnic, kar je vsekakor prineslo svež veter v dogajanje na terenu.

Nešteti dnevi »groundhendinga«, pester izbor takšnih in drugačnih padalskih pripetljajev, solze strahu in navsezadnje nepopisne sreče so nas povezali na prav poseben način. Vsi se lahko strinjamo, da je jadralno padalstvo šport, ki vsakič znova spodbudi paleto različnih občutkov prav v vseh nas navdušencih in ravno ti občutki nas povezujejo.

Ker pa v tem statistično pretežno moškem športu ni ravno poplave informacij o doživljanju tega iz strani nežnejšega spola, smo te informacije začele črpati ena od druge. Z deljenjem izkušenj in občutkov je sprva kaotično stanje postalo normala, medsebojna spodbuda pa je pozitivno vplivala

tudi na nastop vsake posameznice.

Zahvaljujoč našemu super potrpežljivemu inštruktorju Anžetu Pristovu, spodbudi našega moškega dela tečajnikov in izjemne podpore ena drugi smo do konca letošnje pomladi vse uspele poleteti nad prelepo Gorenjsko pokrajino. Odprl se je nov svet in tisto odločitev, da je treba začeti, je nadomestila ta, da je treba nadaljevati. Začeli so se dnevi letenja in ure čakanja na pravi veter. Vsem dobro znani »parawaiting« smo izkoristile za pogovore o tej in oni temi, ko je končno padla ideja: »Ustanovimo svoj lasten klub, kjer bo vsaka lahko »prinesla nekaj na mizo«.

In začel se je Ženski padalski krog! Na prvem sestanku, kjer smo zasedale v avgustu, so začele padati razne ideje o širjenju zavedanja jadralnega padalstva med ženskami, o pridobivanju novih izkušenj ter znanja tako iz strani ženskega kot moškega dela jadralnih padalcev.

Jeseni je bil čas za akcijo! Vedno manj letalnih dni in vedno več čakanja na pravi veter. Da nam ne bi postalo dolgčas, smo začetek novembra zasnovali idejo, da »ušpičimo« naš prvi pravi projekt. Nekje med temo o jadralnem padalstvu, razpravo o naših romantičnih pripetljajih in okušanjem dobrot izpod naših rok se je pojavila fraza »flying housewives« (leteče gospodinje), ki smo jo v trenutku vzele za našo.

Tokrat gre zares! Enajst izjemnih žensk, ki poleg različnih poklicev, ki jih opravljamo, znamo tudi odlično gospodinjiti in kar je nepomembnejše, vse nas druži velika strast do jadralnega padalstva. Prišel je čas za akcijo, da tako kot me tudi naše ideje poletijo med kolegice in kolege jadralne padalce. Še več, da morda z našimi padalskimi priložnostmi navdušimo morebitne nove jadralne padalke in šport približamo tudi širšemu krogu žensk. S tem namenom smo ustvarile platformo tudi na socialnih medijih (Instagram in FB) @flying.housewives, kjer bomo predstavljale vse lepe, pa tudi kdaj kakšno manj prijetno plat jadralnega padalstva. Skratka uporabno, izčrpno in zabavno bo!

Skrajni čas je, da se vrnem na začetek članka in da vam razkrijem kaj se je pravzaprav dogajalo tistega meglenega novembrskega jutra. Da ne bi ostale samo pri besedah, je tistega dne zaživel naš prvi projekt, ki smo se ga od trenutka ideje prav vse veselile. Odločile smo se, da se za začetek naše letečo-gospodinjske kariere predstavimo kar na letnem koledarju. Z obilico kreativnosti in zabave ter s pomočjo naše jadralne padalke Urške, ki je hkrati tudi odlična fotografinja, nam je uspelo izpeljati fotografiranje v pičlih treh urah. Tako je! Kadar se skupaj zberemo »taprave«, se skoraj vse naredi samo od sebe.

Kakor naše ime, Flying housewives, je tudi tema koledarja temu primerna. Prav vsaka je na fotografiranju vložila svojo kreativno idejo in nastal je koledar, ki mu ni enakega. Koledar je na voljo za naročila na e-mail naslovu: flyinghousewives@gmail.com, sredstva koledarja pa bodo namenjena našim nadaljnjim projektom in izobraževanju. Več o koledarju kot tudi o naši zgodbi pa si lahko preberete na naši Instagram in FB strani.

Za konec, naši dragi so-padalci, naj vas ne skrbi, da bi ves čas deževalo. Kot klasične čaravnice se bomo potrudile, da začaramo tudi čim več primerne letalskega vremena. ☺



Lokacija: Planina Jezerca
Čas: januar 2021
Pilot: Matej Kastelic
Tehnični podatki: 16mm, f/3.5, 30s +
ročno prožena bliskavica, ISO 1000
Foto: Matevž Gradišek

Avtor: Bojan Gaberšek

KAKO VODI SPREJEMANJE VREMENA DO ŽELJENIH DOBRIH PRELETOV

Letošnje leto si bom zapomnil predvsem po izjemnem vremenu in to ravno takrat, ko sem se jaz odločil za letenje. Sprašujem se zakaj? Pa sem našel odgovor.

Kot vsi vemo, se vremenske razmere za letenje razlikujejo iz dneva v dan. Iz napovedi v napoved. Če začnem pri napovedi vremena, sem z leti opazil, da se čisto preveč zanesemo na vremensko napoved. In potem, ko se vreme začne razvijati drugače od napovedanega, tega sploh ne znamo brati in opazovati. Še vedno imamo v glavi tisto vremensko sliko, ki je bila napovedana.

Sam sedaj pravim tako. Dan pred letenjem pogledam napoved vremena, da se znam odločit kam in kdaj iti letet. Ko pa sem naslednji dan na poti na štart, pa že opazujem trenutne razmere. Ali je veter kot je napovedan? Kaj kažejo lokalne postaje? Glede na to se potem odločim za dnevni plan



preleta. Ta je tudi zelo pomemben za doseganje lastnega zadovoljstva. Da si vedno, preden gremo v zrak, naredimo določena pričakovanja od dneva, kaj bi radi odleteli. S tem si povečamo motivacijo in voljo do letenje.

Evo, in že smo na štartu, pripravljeni da poletimo. V zraku pa razruka na termika in dosti vetra. Nismo zadovoljni. V glavi smo imeli, da bo še en tisti dan z lepimi širokimi stebri in brez vetra. Tu pa je sedaj na nas, da sprejmemo razmere, katere so nam dane in jih izkoristimo sebi v prid. Seveda je lepo, če zadenemo enega izmed tistih par dni v letu, ko so razmere res idealne. A žal pa ni vedno tako. Zato sem sam na razmere začel gledati drugače. Vedno si rečem, tako vreme ti je dano, sedaj je pa na tebi ali ga boš poskušal izkoristiti ali pa boš šel nezadovoljen pristati. Tu je še boljša motivacija če veš, da če ne boš letel,

boš moral iti peš in v takem primeru se kaj hitro zadovoljiš z razmerami in si rečeš: „super je, vseeno je veliko bolje leteti po zraku, kot po tleh hoditi peš“.

Zavedati se moramo, da narava nas res razvaja z možnostjo izkoriščanja vetra in termike, z možnostjo da potujemo po zraku, se dvigamo in spuščamo. In ko se tega zavemo, smo potem vsak trenutek, ko nas topel veter dvigne v višave, neizmerno hvaležni kaj nam je bilo dano. S tem si odpremo pot, da odletimo naprej do našega zelenega cilja. Pa naj bo to samo do pristanka ali pa je naš cilj tam daleč v daljavi.



Namesti brezplačno aplikacijo SeeYou Navigator in si s SeeYou naročnino omogoči dostop do vseh funkcij



www.SeeYou.Cloud

- Navigacija
- Načrtovalec letov
- Knjižica letenja
- Analiziraj in deli
- Integriraj vremenske napovedi
- Poveži svoje naprave



naviTer
Enabling pilot excellence.



Foto: Bojan Gaberšek

Avtor članka: Aimilios Apostolopoulos

KAKO ZAČETI S HIKE & FLY?

Prevod članka Starting out in hike & fly;

Cross Country 223, September 2021

Prevedla: Mia Zupančič

Aimilios Apostolopoulos pojasni, kako je hike & fly letenje razširilo njegov pogled na XC letenje.

Aimilios Apostolopoulos je pilot jadralnega padala iz Grčije, ki obožuje hike & fly skoraj tako močno kot obožuje cross-country letenje. Je strokovnjak za IT, ki živi v gorah v Grčiji, kjer se ukvarja s pohodništvom in jadralnim padalstvom. Junija letos je v samozaložbi izdal knjigo The Beginner's Guide to Hike & Fly. V tem kratkem povzetku pojasni, kako bi morali piloti jadralnih padal pristopati k pohodništvu in gibanju v gorah. Pri hike & fly ne gre samo za lahko opremo. Varno in učinkovito gibanje v gorah, pa naj bo to peš ali v zraku, je umetnost.

Eden od najpomembnejših, pa tudi največkrat spregledanih dejavnikov, ki vpliva na pohodniški del hike & fly, je spretnost upravljanja s časom.

Pomembno je namreč, da smo na vzletišču ob pravem času v delu dneva, ki je primeren za vzlet, ter da imamo na razpolago nekaj rezervnega časa, da brez hitenja pripravimo vso potrebno opremo in ocenimo razmere. Pozorni pa moramo biti tudi na možnost, da opustimo idejo o letenju, če so razmere prenevarne, in se v dolino raje odpravimo peš, če je le možno, še pred sončnim zahodom.

Upravljanje s časom

Če bi vprašali skupino desetih pohodnikov, kako vsak od njih načrtuje svojo časovnico, bi verjetno dobili 11 odgovorov z različnimi načini, vsak od njih pa temelji na različnih osebnih izkušnjah, ki so bolj ali manj specifične. A na srečo obstaja tudi splošno sprejet način oziroma pravilo za uspešno načrtovanje časa: imenuje se Naismithovo pravilo, ki je nastalo leta 1892. Ne da se spuščamo v preveliko število tehničnih informacij, lahko pojasnimo, da gre za izračun, ki nam pove, da lahko v povprečju prehodimo 4 kilometre na uro, dodatno pa za vsakih 500 premaganih višinskih metrov do-

damo še eno polno uro.

Tu gre za teoretični izračun, ki ne upošteva morebitnih počitkov, odmorov za prigrizke, opazovanje okolice, težav z navigiranjem ali orientacijo, opravljanja različnih potreb in podobno. Gre za minimalni čas, potreben za dokončanje poti. V primerih, ko k temu izračunu dodamo večjo skupino ljudi, težko opremo in zahteven teren, moramo k temu prišteti še dodatne zamude.

Poglejmo si primer: pot, ki jo želimo prehoditi, je dolga 4 kilometre. S hojo začnemo na nadmorski višini 1.000 metrov, vzletišče pa se nahaja na višini 2.000 metrov. To pomeni, da bomo za horizontalno razdaljo (4 kilometri) potrebovali eno uro. Dodatno bomo potrebovali še dve uri za vertikalno razdaljo (dvakrat 500 višinskih metrov). Skupaj bi za to pot torej potrebovali tri ure hoje brez postankov.

Med hojo si bomo verjetno vzeli dve ali tri 10-minutne odmore za počitek in prigrizek, upoštevati pa moramo tudi, da bomo nosili precej težko opremo (npr. 15 kilogramov). Zaradi teh dejavnikov k skupni časovnici prištejemo še eno dodatno uro. V primeru, da prištejemo več časa, kot ga bomo dejansko potrebovali, nam to ne škodi, v primeru, da prištejemo premalo časa, pa to lahko vpliva na uspeh našega vzleta. Vedno je bolje, da smo na vzletišču nekaj časa pred načrtovano časovnico, saj je bolje, da imamo pred vzletom nekaj časa za "parawaiting", kot pa da smo na vzletišču prepozno in hitimo s pripravo opreme in vzletom ter tako tvegamo morebitno nesrečo.

Ko smo izračunali, koliko časa potrebujemo za hojo, in ko vemo, kdaj je primeren čas za vzlet, lahko v naslednjem koraku strukturiramo celoten proces in razmislimo še o drugih tveganjih in možnostih.

Poglejmo si primer: glede na vremensko napoved bo vreme za vzlet primerno po 12. uri pa do sončnega zahoda. Ali to pomeni, da lahko pridemo na vzletišče praktično kadarkoli in mirno poletimo proti dolini v romantičnih sončnih žarkih zahajajočega sonca? Kaj pa, če se nam na poti navzgor nekaj zalomi? Kaj pa, če smo narobe ocenili razmere in ne moremo vzleteti? V tem primeru se verjetno situacija nikomur ne bi zdelala zelo romantična in poetična, zato moramo k naši časovnici prišteti še čas za peš povratek v dolino, še preden sonce zaide.

V našem predhodnem primeru, ko smo izračunali, da za hojo potrebujemo štiri ure, moramo tako s hojo začeti najkasneje ob 8.00, če želimo biti na vzletišču ob 12.00. Morda se lahko odpravimo še nekoliko prej, da bomo imeli dovolj časa za pripravo pred vzletom. Kadar moramo s hojo začeti ob tako zgodnji uri, je smiselno, da poskusimo prespati nekje blizu izhodišča, pa naj bo to v hotelu ali v kampu.

V naslednjem koraku moramo preveriti, ob kateri uri zaide sonce, da lahko presodimo, kdaj je zadnji čas za vzlet oziroma za opustitev ideje o letenju in za peš povratek v dolino. V splošnem je spust hitrejši od hoje navzgor. Predvidevamo lahko, da nam spust vzame pol toliko časa kot vzpon. Naismithovo pravilo nam postreže tudi s formulo za izračun časa za spust. Poglejmo si primer: če je sončni zahod napovedan ob 18.00 in za vzpon potrebujemo štiri ure (kar pomeni, da nam bo spust vzel od dveh ur do dveh ur in pol), lahko na vzletišču ostanemo do 15.00. Po tem času moramo pospraviti opremo in se peš odpraviti v dolino, razen če se želimo spuščati po temi. Nočni pohodi so lahko zelo prijetni, a le tisti, ki so načrtovani. V vsakem primeru pa moramo s seboj imeti svetilko s polnimi baterijami, ne glede na to, kakšno časovnico smo si predhodno zamislili.

Vse to se lahko sliši veliko preveč kompleksno za prepost hike & fly, a pomanjkanje načrtovanja lahko hitro vodi v težave.

Upravljanje skupine

Če se na vzpon odpravljate v skupini, je pomembno, da med vzponom skupina ostane skupaj in da člani med seboj ves čas ohranjajo vidni kontakt s tistimi pred in za seboj. Če so med člani skupine izkušeni pohodniki, gorniki ali alpinisti, je koristno, da med hojo vzdržujejo svojo pozicijo na začetku in na koncu kolone – na začetku, da poskrbijo, da skupina sledi pravi poti, na koncu pa, da poskrbijo, da nihče ne ostane preveč zadaj.

Če se skupina loči, boste izgubili dragoceni čas in energijo, kar bo pripomoglo k izgubi motivacije in k dezorganiziranosti skupine. Vsak član skupine mora poznati pot, ki ste jo izbrali za vzpon, ter imeti s seboj svetilko in zemljevid poti (fizičen ali elektronski), saj se lahko zgodi, da bo posameznik moral v dolino peš brez ostalih članov skupine. Pomembno je tudi ohranjanje stalnega ritma in tempa hoje. Odmori za počitek naj bodo kratki in na določene časovne razmake, npr. na vsako uro hoje.

Pomembno je tudi, da poznamo možnosti, ki jih imamo za spust. Če smo med vzponom nateletli na težavno mesto, moramo pomisliti, ali se bomo lahko prek tega odseka tudi spustili v dolino, če bo to potrebno, ali moramo poiskati drugo možnost sestopa.



Foto: Franek Rakun

Vzlet

Za varne hike & fly podvige moramo biti vedno mentalno in fizično pripravljeni na možnost peš povratka v dolino, tudi če vremenska napoved izgleda popolno. Razmere se lahko izjemno hitro spremenijo, pa tudi teren, ki ga najdemo na vzletišču, je lahko neprimeren za varen vzlet. V takšnih primerih moramo biti iskreni do samega sebe in priznati premoč naravi.

Lahko pa je še hujše: boljši in bolj izkušeni piloti bodo morda lahko vzleteli, če so naše spretnosti "groundhandling-a" nezadostne, pa se moramo znati upreti skušnjavi, da bi tudi sami vzleteli. Gore bodo počakale in v drugačnih razmerah bomo dobili drugo priložnost za vzlet. Ko je v zraku že kar nekaj pilotov, potrebujemo veliko mero samokontrole, zrelosti in zbranosti, da se odločimo, da ostanemo na trdnih tleh, a vedno se moramo zavedati, da obstaja tudi ta možnost. Rek, da je bolje biti na tleh in si želeti, da bi bili v zraku, kot pa biti v zraku in si želeti, da bi bili na tleh, v teh primerih še kako velja.

Ko si izbiramo cilj za hike & fly podvige, moramo biti prepričani, da smo ustrezno ocenili lastne sposobnosti in da smo ustrezno načrtovali tudi časovnico za peš povratek v dolino. Nikoli ne smemo na vrh prispeti popolnoma izčrpani, brez energije za sestop, če bi bilo to potrebno. In v nobenem primeru naša raven energije oz.



Foto: Franek Rakun

utrujenosti ne sme biti kriterij za to, ali bomo vzleteli ali ne.

Zaporedje vzletov

Po tem, ko smo ocenili, da so razmere za vzlet primerne in varne za vse v skupini, moramo določiti zaporedje za vzlet, ki se ga nato držimo brez nepotrebnih zamud.

Z ustreznim načrtovanjem zaporedja vzletov se želimo izogniti tveganju, povezanemu s prvim in zadnjim pilotom v zraku. Prvi pilot je poskusni zajček, ki preizkusi razmere, to pa pomeni, da mora biti dovolj izkušen, da se bo znal ustrezno odzvati tudi v primeru napačno ocenjenih razmer v zraku. Kaj če smo si izbrali vzletišče v rotorju in se tega niti ne zavedamo? Kaj če je termika premočna? Na domačem vzletišču morda res poznamo vsakršne razmere in lokalne posebnosti, na novem, pogosto celo improviziranem vzletišču pa je presenetljivo enostavno napačno oceniti vremenske razmere. Za izkušene pilote lahko takšna napaka pomeni težavne, a obvladljive razmere, za začetnike pa lahko pomeni resne težave ali celo nesrečo.

Po vzletu prvega pilota je razmere enostavneje oceniti, najbolje pa je, da ima pilot s seboj radijsko postajo, prek katere svoja opažanja preda ostalim, ki so še na tleh, pri tem pa je pozoren na izkušnje in znanje najmanj izkušenih pilotov v skupini.

Kot zadnji naj vzleti pilot, ki pri vzletu ne potrebuje nobene pomoči, pred tem pa naj pomaga ostalim v skupini, ki pomoč potrebujejo. Morebitna nesreča zadnjega pilota, pa čeprav gre morda le za zvit gleženj, bo po-

menila težave za vse člane skupine. Poškodovani pilot bo ostal popolnoma sam na vrhu gore, med tem ko bodo drugi že daleč v zraku ali morda že na pristanku. Pristanek na vrhu hriba ni vedno možen, tudi ko so razmere dobre. To pomeni, da morata prvo in zadnje mesto v zaporedju vzletov prevzeti najbolj izkušena pilota, tisti z manj izkušnjami pa se razporedijo med njima. Seveda pa je to splošno pravilo, ki ga je možno prilagoditi glede na specifične potrebe skupine, terena in razmer. Pogledajmo nekaj primerov: na enostavnem vzletišču v enostavnih razmerah, a s težavnim sestopom je morda smiselno za pilota, ki bo vzletel zadnji, izbrati najbolj izkušenega gornika. Če je skupina sestavljena iz štirih enakovrednih in primerljivo izkušenih pilotov, pa zaporedje vzletov ni zelo pomembno. Prav tako to velja tudi v primeru skupine štirih enako neizkušenih pilotov; kar pa je v tem primeru pomembno, je, da bi bilo bolje, da takšna skupina sploh ne bi bila sama na hike & fly podvigu.

Ker pa se vremenske razmere v gorah hitro spreminjajo, je pomembno, da piloti vzletijo hitro drug za drugim brez večjih zamud in se s tem izognejo temu, da bi morali koga pustiti, da gre v dolino peš. Idealno bi bilo, da bi celotna skupina vzletela v časovnem intervalu nekaj minut. Na mojem prvem hike & fly sem sam prvi vzletel, medtem ko se je moj prijatelj še pripravljaj na vzlet. V petnajstih minutah, ki jih je potreboval za pravo opremo, je lahek vetrič, ki je meni pomagal pri vzletu, popolnoma spremenil smer. Čakal je še več kot eno uro, a ko pravih razmer za vzlet ni dočakal, je bil prisiljen pospraviti opremo in se peš podati nazaj v dolino, medtem ko sem jaz krožil visoko and njim.

Kdo sprejema odločitve?

Ostali gorski športi, kot sta alpinizem ali soteskanje, imajo navadno vzpostavljen sistem vodje v skupini, ki sprejema odločitve za celotno skupino, še posebej v bolj zahtevnih delih. Vodja lahko tudi odkloni sodelovanje določenemu posamezniku, če njegove izkušnje oceni kot neprimerne ali nezadostne.

V jadralnem padalstvu pa navadno vodje skupin ne obstajajo, saj se to sklada z naravo našega športa, ki od nas zahteva, da smo v zraku sami, da znamo poskrbeti sami zase in za druge in da smo sami odgovorni za svoje početje, zato moramo biti sposobni razmišljati in se ustrezno odzivati neodvisno od drugih.

Po zaključku tečaja, ko nismo več ves čas pod budnim očesom inštruktorja, se navadimo sprejemati lastne odločitve: kdaj vzleteti, kje iskati termično dviganje, kdaj zapustiti dviganje, katero linijo izbrati ipd. Piloti seveda sodelujemo med seboj, a hkrati je pomembno, da razmišljamo sami zase, kar je v takšnih situacijah popolnoma ustrezno. Ne moremo se vedno zanašati na druge, ko doživimo zapiranje krila, ko se znajdemo v močnem dviganju pod bazo ali ko moramo pristati na majhnem območju.

Seveda pa tudi pri tem obstajajo izjeme, kot na primer ko ekipa pilotov skupaj leti v upanju na dosego novega rekorda, a to so bolj izjeme kot pravila. Skupnost jadralnih padalcev v splošnem izkazuje zavidljivo tovarištvo in pripravljenost pomagati drug drugemu, a jadralno padalstvo

je v svoji osnovi individualni šport.

Izkušeni piloti bodo z veseljem vodili manj izkušene, novim obiskovalcem zaupali skrivnosti lokalnega vzletišča, čakali na svoje prijatelje pod bazo pred nadaljevanjem načrtanega poleta in po radijski postaji obvestili bližnje pilote, da se bliža nevihta. A kljub temu največ časa v zraku preživimo ločeno, in tudi takrat, ko smo v bližini drug drugega, se lahko vsak nahaja v specifičnih razmerah, s katerimi se mora soočiti.

Jadralno padalstvo nekateri poimenujejo "skupinski šport za osamljene ljudi", a eno osnovno dejstvo ostaja: po vzletu smo prepuščeni sami sebi. Če tega ne zmoremo, nas slej ko prej čaka nesreča.

Pohodništvo pa je drugačno. Čeprav lahko z lahkoto hodimo sami (in to pogosto tudi počnemo), se le-tega pogosto lotevamo v skupini, še posebej, ko se podamo v nekoliko zahtevnejše razmere ali teren. Skupina mora delovati povezano, da zmanjša tveganje za nesreče, še posebej v višjih gorah in v zahtevnejših razmerah. Skupina se mora izogibati temu, da bi se njeni člani ločili drug od drugega, posamezniki pa morajo med seboj sodelovati, če želijo uspešno premagati zahtevne odseke poti. Pozorni morajo biti na svoje najšibkejšie in najmanj izkušene člane in si deliti vire, od hrane do oblačil, če je to potrebno. Vloga vodje je tako izjemno pomembna, saj mora biti to izkušen posameznik, ki skrbi za varnost vseh v skupini. Skupina pa mora, na drugi strani, sprejeti vlogo vodje, saj lahko le na ta način ta majhna skupnost najbolj uspešno preživi.

Hike & fly združuje dve različni športni dejavnosti in tako tudi dve zelo različni mislenosti, zato je pomembno, da skupina kot celota, pa tudi vsak njen član najde rav-

novesje, kjer se bosta ta dva koncepta, individualnost in skupnost lahko uspešno prepletla.

Res pa je, da so tisti, ki se lotva-jo hike & fly podvigov, v največji meri najprej piloti in šele potem pohodniki, gorniki ali alpinisti (če sploh). To je težava, ki pogosto nima uspešne rešitve in vam lahko pri tem zaželim samo – vso srečo.

Včasih so vloge dobro definirane in je odnos med člani skupine zelo jasen. Skupina prijateljev, v kateri je eden od članov očitno najbolj izkušen pilot in hkrati najbolj izku-šen gornik, bo verjetno enostav-nejše sprejela njegovo vlogo neura-dnega vodje skupine in se notranje

napetosti med člani ne bodo pojavile (vsaj na tem področju; prepričan sem, da lahko najdemo druge tematike, da posameznikom zavre kri). Tudi v skupini, v kateri je eden od članov izkušen alpinist, drugi pa in-štruktor jadrnega padalstva, so vloge jasne in bosta verjetno tudi oba omenjena člana sprejela očitno vlogo drug drugega v posameznih delih odprave. Nekatere skupine imajo celo več članov, ki so enako izkušeni in si vlogo vodje delijo, a v tem primeru morajo biti tudi odnosi med njimi spoštljivi in dobro strukturirani.

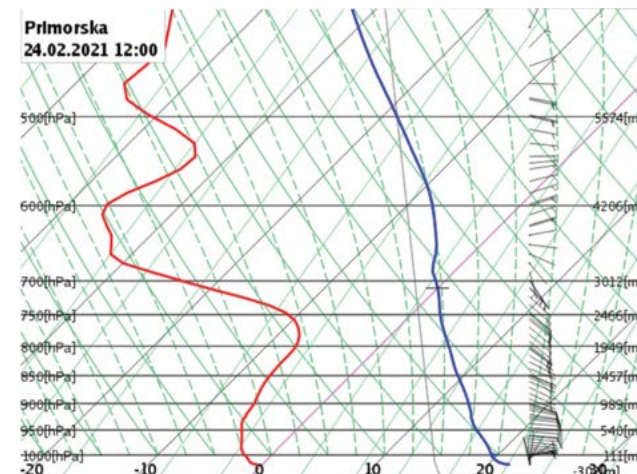
Že le en član skupine, ki noče sodelovati z drugimi, lahko povzroči raz-pad skupinske dinamike in tako skupino podvrže številnim tveganjem in nevarnostim. Takšno vedenje je potrebno nasloviti čim prej in doseči asimilacijo v skupini, ali pa celo izključitev določenega posameznika iz skupine.

Pomembno pa je, da se vsak član skupine (tako vodja kot ostali člani) za-veda, da vloga vodje obstaja zaradi varnosti celotne skupine, ne za osebn-o zadovoljstvo posameznika ali za izkazovanje moči. Navsezadnje si vsi želimo, da uživamo in se domov vrnemo v enem kosu.

Avtor: Rok Kaver

SONDAŽA

Verjetno ni jadrnega padalca, ki še ne bi videl spodnjega grafa. Večina tudi na hitro preskoči to zmešnjavo črt, ne da bi jo poskušala razumeti. Nekateri znajo razbrati veter in nivo inverzije, dosti več pa le še »vremenarji«.



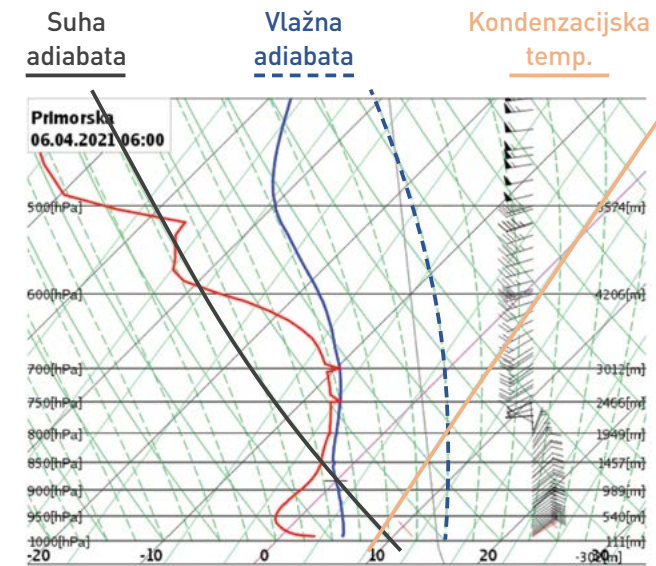
V tem članku bomo poskušali razvozlati te grafične hierogliffe in razbrati kaj vse nam lahko povedo o dnevu oziroma o zračni masi v kateri bomo leteli.

Vsi poznamo kumulusne oblake, ki nam obeta-jo lep dan za letenje. Vemo tudi, da nastajajo, ker se dvigajoči zrak ohladi do temperature, ko vla-ga v njem kondenzira. Tej temperaturi bomo rekli »kondenzacijska temperatura (dew)«. Temperatu-ro kondenzacije zraka na posameznih višinah nam prikazuje rdeča črta na grafu sondaže. Na sliki 1 lahko razberemo, da bo zrak pri tleh na ta dan kondenziral, če ga ohladimo na 0°C.

Desno od rdeče je modra odebeljena črta. To je dejanska vrednost temperature zraka na različnih višinah, ki jo izmerijo s pomočjo balona. Na dan, ko prideta rdeča in modra črta blizu ena drugi, imamo na teh višinah zrak ohlajen do temperatu-re kondenzacije in zato imamo na tej višini oblake ali meglo. Primer takšnega grafa je desno (slika 2). Vidimo, da bomo imeli oblačnost od 2000–3000m.

Pri odčitavanju temperature moramo biti pozorni, saj so vrednosti z isto temperaturo nagnjene des-no pod kotom 45°. Za primer na grafu desno (slika 2) na spodnji skali poiščite vrednost temperatu-re 0°C. Skoznjo poteka vijolična poševna črta na-gnjena v desno. Tam, kjer ta poševnica seka modro

◀ Slika 1



▲ Slika 2

črto, je temperatura zraka 0°C. Na sliki 2 je to na višini okoli 1000m, na sliki 1 pa okoli 3000m.

Na sliki 1 še tudi pogledimo pri kateri temperaturi kondenzira zrak na višini 2466m. Višino odčitamo na desni in pogledamo kje horizontalna črta višine seka rdečo. Iz te točke potegnemo vzporednico prej omenjeni vijolični črti in pridemo do oznake -10°C. Torej, če bi zrak na tej viši ohladili na -10°C bi kondenziral (zrak na tej višini ima približno 2°C).

Balonarji si termiko priskrbijo kar sami, ko z goril-ci ogrevajo zrak v balonu. Ta zrak, ujet v balonu, pa ima za naše razumevanje sondaže dve pomemb-ni lastnosti. Prvo, poznamo da je topel zrak lažji od hladnega in se zato dviga. Druga pa je, da bo zrak, ki ga na tleh napolnijo v balon povečini isti zrak, ki bo v balonu na 2466m. Povedano drugače, če bi zrak v balonu na tleh obarvali rdeče, bi bil na 2466m še vedno ta isti rdeči zrak. Zakaj je to za nas po-membno? Prej smo ugotovili, da na ta dan zrak na tleh kondenzi-ra pri 0°C. Če te iste delce zraka dvignemo na 1000, 2000, 3000 metrov, bodo ravno tako kon-denzirali pri temperaturi 0°C, ne glede na to, da okoliški zrak na teh višinah kondenzira šele pri -10°C.

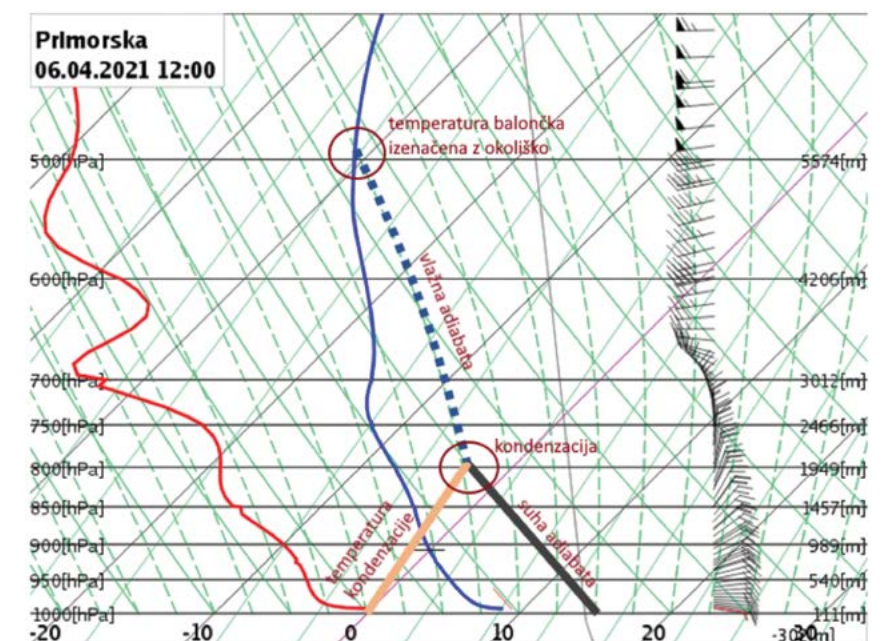
Pri prejšnji trditvi smo stvari ne-koliko posplošili, saj na dvigajo-či zrak vpliva tudi okolica skozi katero potuje, zato se konden-zacijska temperatura spreminja

z višino. Povezavo med višino in kondenzacijsko temperaturo dvigajočega zraka nam podajajo v desno nagnjene vzporedne zelene črte. Na sliki 2 je ena od njih označena z oranžno poudarjeno črto. Tako prej omenjeni dvigajoči se zrak konden-zira šele na 4200m, ko se ohladi na -8°C.

Dvigajoči se zrak pa z višino ne spreminja samo svoje kondenzacijske temperature, ampak se tudi ohlaja. Ohlaja se po dveh različnih stopnjah, od-visno od tega ali je že kondenziral ali ne. Oz. po-vedano drugače, zrak od tal do oblakov se ohlaja približno 1 stopinjo na 100m višine – rečemo, da se ohlaja po suhi adiabatni. Kondenzirani zrak v ob-laku, pa se ohlaja počasneje in sicer tudi do samo 0.4 stopinje na 100m – rečemo, da se ohlaja po vla-žni adiabatni. Suha adiabata je na sliki 2 označena z v levo nagnjeno poudarjeno črno črto. Vlažna adiabata je označena z zelenimi v levo nagnjeni-mi črtkanimi črtami (na sliki 2 označena s črtkano modro). Obarvane krivulje so samo za referenco, vse ostale vrednosti so vzporednice označenim.

Če ste se uspeli prebiti do sem, poznate vse pot-rebne osnove za razumevanje sondaže. Sedaj mo-ramo osnove še samo povezati med seboj. Recimo, da se je zrak nad sveže preorano njivo segrel do 15 stopinj, se odlepil od tal in začel dvigati. Med dviganjem se ohlaja po suhi adiabatni(zelena, v levo nagnjena črta), dokler se ne ohladi do temperature okoliškega zraka. Če pogledamo spodaj na sliko 3, bi se to zgodilo na višini približno 3200m. Vendar moramo pri dvigajočem zraku biti pozorni tudi na kondenzacijo. Naš od tal dvigajoči se zrak konden-zira pri 0°C. Z višino smo pa že prej ugotovili, da

▼ Slika 3



se spreminja tudi temperatura kondenzacije. Na 2000m bo ta balonček zraka kondenziral pri temperaturi -5°C . Kolikšna bo pa na tej višini temperatura zračnega balončka, ki se je prej začel dvigati iznad pregrete njive. Ugotovimo, da bo njegova temperatura ravno -5°C , kar bo za posledico imele, da bo naš balonček kondenziral in dobili bomo kumulusni oblak. Od tu naprej pa se balonček ne ohlaja več po suhi adiabat, ampak počasneje, po vlažni adiabat, saj je vlaga v njem kondenzirala in se sedaj dviga znotraj oblaka. Če iz te točke, kjer je balonček kondenziral na 2000m, sledimo črtkani črti, ki označuje ohlajanje po vlažni adiabat vidimo, da se bo ohladil do temperature ozračja šele na višini 5500m. Torej bomo imeli oblake od 2000-5000m z močnim razvojem, ker zelo verjetno pomeni dež in slabo vreme.

Vrnimo se k prvi sondaži (slika1) in vzemimo za primer zrak pri tleh, ki se je segrel na 26°C in se je začel dvigovati. Ponovno se najprej ohlaja po suhi adiabat, zato sledimo zeleni poševnici v levo.

V točki, kjer ta poševnica seka modro črto, pomeni, da se je dvigajoči zrak ohladil na temperaturo okolice in se je ustavil. V našem primeru je to na 2000m, ko se je ohladil na približno 5°C . Kolikšna je pa kondenzacijska temperatura tega balončka na 2000m? Po že znani metodi razberemo, da je to pri -3°C . Torej je temperatura našega balončka višja od kondenzacijske temperature in zato ne bo prišlo do kondenzacije. To pomeni, da bomo imeli modro nebo, brez kumulusnih oblakov z maksimalnimi višinami okoli 2000m.

Za tiste, ki se prvič srečujete s temi pojmi verjamem, da je razumevanje sondaže še nekoliko zavito v meglo(kondenzacijska temp. = temp. ozračja). Za širšo in bolj nazorno predstavitev si lahko ogledate predavanje na naslovu: <https://tinyurl.com/IkarSondaza>.

Ste se že kdaj spraševali, zakaj se zgolj ob določenih termičnih dnevih na nebu razvijejo kumulusni oblaki? Zakaj je včasih termični steber tako širok in lep, včasih pa nenehno izgubljam dviganje? Zakaj je včasih termika na kristalno jasen dan tako slaba, včasih pa jo najdemo z lahkoto, četudi je dan povsem oblačen? Morda vam naslednji članek pomaga najti odgovore na ta vprašanja.

Kako nastane termika

Zrak ima (k naši sreči) lastnost, da se ne rad meša z zrakom, ki ima drugo temperaturo in/ali vlažnost. Višja kot je

njegova temperatura in/ali vlažnost, nižjo gostoto ima. Gostejši zrak tako prične izpodrivati redkejšega in le ta se prične dvigati. V višinah kjer letimo mi, so področja redkejšega zraka načeloma pogojena s segrevanjem osončenih tal, zato je temperatura zraka pri tleh glavni dejavnik za sprožitev dviganja zračne mase.

Ima pa toplejši zrak vedno nad sabo »pokrov« gostejšega zraka. Zaradi tega se od tal ne odlepi kar sam od sebe, za to potrebuje določen sprožilec. V večini primerov je to veter, ki potisne tople zrak bodisi po hribu navzgor oziroma do neke ovire, kjer je prisiljen iti navzgor. Pri dviganju zrak vedno išče energijsko najugodnejšo pot, v hribovitem svetu to v praksi pomeni, da zrak maksimalno dolgo drsi po terenu (načeloma po izpostavljenih hrbtih grebenov) in se od njega navpično navzgor odlepi šele na neki prelomnici. Podobne efekte lahko vidimo na ravnini, ko denimo tople zrak s pšeničnih polj naleti na hladnejši gozdni zrak.

Klasična teorija termike

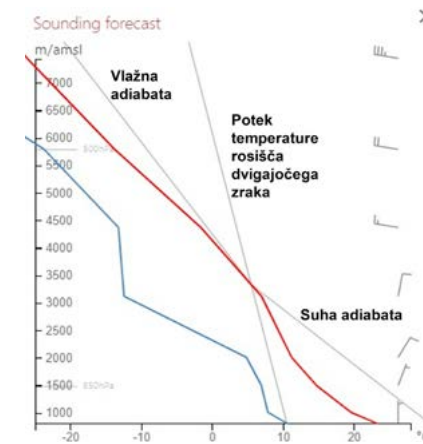
Določene lastnosti termike (maksimalna višina, kumulusi ja/ne) se lahko dobro predvidi z razumevanjem temp-diagramov. Za to potrebujemo zgolj naslednje informacije:

- Vertikalni potek temperature zraka
- Temperaturo zraka in rosišča pri tleh

Temp analiza predpostavlja naslednje stvari:

- Zrak ob svojem dviganju izgublja 1 stopinjo na 100m višine (suha adiabat)
- Temperatura rosišča dvigajočega zraka pada z višino (saj pada zračni pritisk)
- Če dvigajoči zrak kondenzira, prične izgubljati zgolj še 0.6 stopinj na 100m višine (vlažna adiabat)

Na sliki 1 vidimo primer vertikalne sondaže z *windy.com* (desni klik -> sondaža). Na njej so nam poleg rdeče (temperatura) in modre linije (temperatura rosišča) v pomoč še tri linije in sicer suha adiabat, linija poteka temperature rosišča z višino za zrak pri tleh ter vlažna adiabat (začenši pri presečišču suhe adiabte, temperature linije in linije rosišča zraka pri tleh).



◀ Slika 1: Primer napovedi vertikalne sondaže s strani *windy.com*. Orodje nam poleg temperature zraka in rosišča pomaga s suho ter vlažno adiabato ter potekom temperature rosišča zraka pri tleh.

Predvidenje moči termike in maksimalne višine dviganja

Hitrost dviganja zraka je po klasični teoriji termike v premem sorazmerju z razliko v temperaturi med dvigajočo se zračno maso ter okoliškim zrakom. Moderna teorija termike to tezo ovrže (glej spodaj).

Vendarle lahko s pomočjo klasične teorije okvirno predvidimo kar ne-

Avtor: Franz Sailer

TERMIKA, MOTOR NAŠEGA ŠPORTA

Prevod: Nejc Deželak
Povzeto po: »Moderne
Thermik Theorie mit
Lucian Haas«

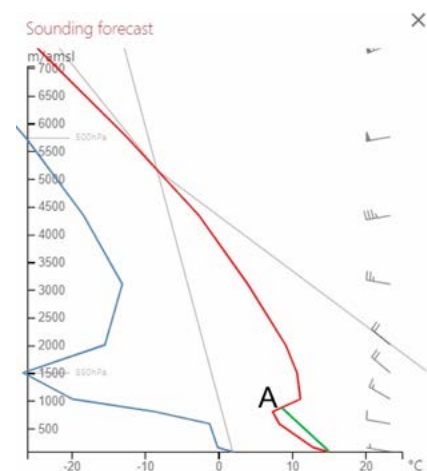
(Povezava do originalnega
videoposnetka predstavitve)



kaj parametrov »kakovosti« dneva. Če si predstavljamo paket zraka na tleh, ki prične svojo pot navzgor, lahko za njegovo ohlajanje z višino predpostavimo, da bo potekalo po suhi adiabat. Za to moramo v windy diagramu enostavno v mislih potegniti vzporednico suhe adiabte, tako da začnemo pri temperaturi tal (zeleni liniji v vseh naslednjih grafih).

Dviganje se ustavi, ko dvigajoča se zračna masa doseže temperaturo okolice. To se zgodi v dveh scenarijih.

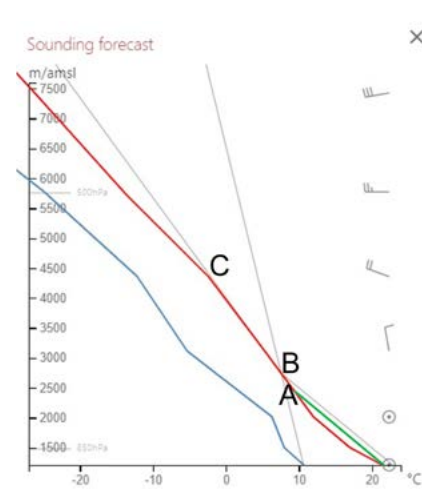
V prvem scenariju dvigajoči zrak doseže temperaturo okolice še preden se ohladi do svoje temperature rosišča → presek zelene in rdeče linije (točka A na sliki 2). V teh dneh je pričakovati suho termiko, torej termiko brez kumulusnih oblakov.



▲ Slika 2: Tipičen primer dneva s suho termiko (»kristalno jasen dan«). Do višine 1000m je temperaturni gradient sicer dober, pozitivno je tudi, da je višje zrak zelo suh, vendarle je inverzna plast tako močna, da na ta dan termika ne bo »prebila« višje od te višine.

V drugem primeru se zrak lahko dviga tako dolgo, da se ohladi do svoje temperature rosišča, pri tem kondenzira in prične se graditi kumulusni oblaki. Ta višina leži na presečišču zelene linije in linije temperatura rosišča tal (točka A

na sliki 3). Presečišče vlažne adiabate in linije temperature zraka (točka B na sliki 3) nam nato pove, na kateri višini je pričakovati vrh kumulusne oblačnosti. Ob nestabilnih dnevih (zelo hladna zračna masa v višinah), se to dviganje še dolgo ne ustavi, razvijejo se plohe in nevihte.



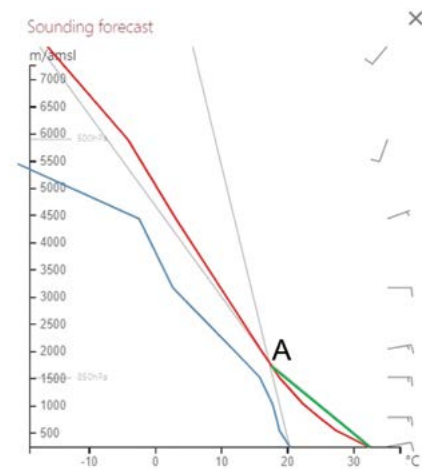
◀ Slika 3: Vzporednica suhe adiabate (zeleni liniji) nam sicer daje presečišče A, kar pomeni suho termiko do višine ca. 2600m. Vendarle lahko opazimo, da že zgolj nekaj stopinj več pri tleh vodi do točke B, ki nam na ta dan predstavlja višino baze oblakov (ca. 3000m). Verjetnost za kumulusno oblačnost je relativno visoka. Hkrati lahko opazimo, da temperatura zraka (rdeča linija) nato povsem sovpadla z vlažno adiabato (črta med B in C). Če bo oblak uspel zrasti do točke C (ca. 4500m), potem je verjetnost, da bo iz tega oblaka pričelo deževati, zelo visoka, saj nato dosežemo zelo labilno plast in oblak ima »prosto pot« navzgor. Na takšen dan je torej potrebno računati na možnost ploh.

4500m), potem je verjetnost, da bo iz tega oblaka pričelo deževati, zelo visoka, saj nato dosežemo zelo labilno plast in oblak ima »prosto pot« navzgor. Na takšen dan je torej potrebno računati na možnost ploh.

Moderna teorija termike

Če nam lahko klasična temp-analiza pomaga pri grobi oceni višine termike ter ali lahko na ta dan pričakujemo kumulusno oblačnost ali ne, pa v določenih primerih teorija odpove. Že jadralni piloti so ob izvajanju meritev temperature zraka v termiki ugotovili, da zrak po nekaj 100m praktično doseže temperaturo okolice, dviganje pa pogosto ostane enako dobro ali celo močnejše.

Moderna teorija termike razlaga procese dviganja zračnih mas ne zgolj na osnovi temperature ampak tudi vlažnosti in volumna. Kot smo že na začetku omenili, je termika pogojena z različnimi gostotami zračnih mas. Razlika v gostoti pa ni samo odvisno od temperaturne razlike, temveč k temu v bistveni meri prispeva tudi razlika v vlažnosti zračnih mas. Z drugimi besedami, bolj kot je dvigajoči se



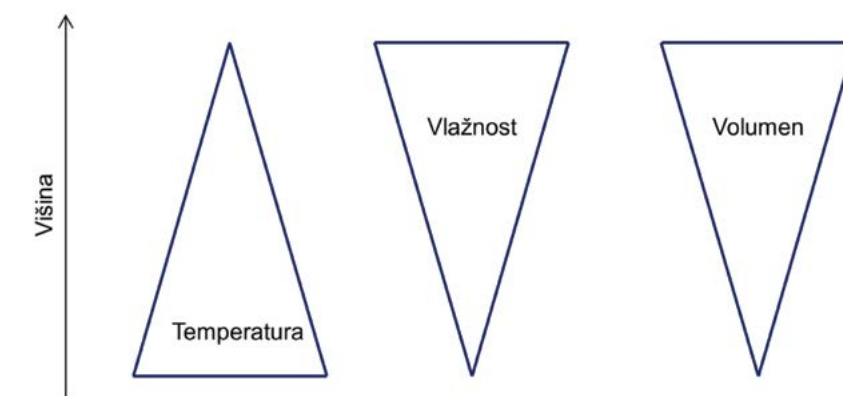
◀ Slika 4: Tipičen primer dneva s kumulusno oblačnostjo. Temperaturni gradient je v spodnji plasti dober, nato postopoma pojenja, vendarle je zrak pri tleh dovolj vlažen, da kondenzira že pri točki A na višini ca. 2000m, torej preden bi se dviganje ustavilo zaradi čedalje slabšega temperaturnega gradienta.

Možnost ploh na ta dan ni, saj je ozračje v višinah stabilno

(»temperaturna krivulja bolj pokončna od vlažne adiabate«). Z veliko gotovostjo bo hitrost dviganja na ta dan pri približevanju baze oblakov občutno popuščala, saj se na tej višini nahaja relativno vlažen zrak.

zrak vlažen v primerjavi z okoliškim, hitreje se bo lahko dvigal skozi njega. Narava nam pri tem pomaga z dejstvom, da postaja zrak ob svojem dviganju in ohlajanju z višino čedalje bolj vlažen. Pri analizi vertikalnih sondaž moramo biti tako pozorni tudi na vertikalni potek temperature rosišča!

Efekt volumna se izrazi z dejstvom, da se paket zraka z višino razteza in s tem postaja čedalje redkejši, kar ugodno vpliva na hitrost dviganja. Po drugi strani se njegovi robovi pričnejo mešati z okoliškim zrakom, kar zmanjšuje njegov volumen. Pri tem efektu je torej odločilno kaj prevlada. Če se s tal sproži velik balon zraka in se po vrhu še hitro dviga, ima večjo možnost »preživetja« oziroma lahko z višino postaja še večji in se lahko bolje in dlje dviga zaradi nižje gostote. Majhni baloni se po drugi strani hitreje pomešajo z okoliškim zrakom, njihovo dviganje se konča prej.



▲ Slika 5: Z višino prične pri razvoju termike vpliv vlažnosti (natančneje razlike v vlažnosti) in volumna naraščati, medtem ko sama temperatura dvigajočega se zraka postaja vedno manj pomembna.

Vpliv zračnega pritiska

Efekt volumna je zelo nazoren pri opazovanju vpliva zračnega pritiska na termiko. Ob dnevih z visokim zračnim pritiskom se ogrevan zrak pri tleh ne odlepi tako hitro od tal, temveč se dolgo »kuha« na žgočem soncu. Ko temperature le zadostuje, se baloni zraka po navedi v nebo sprožijo precej agresivno in sunkovito. Nedavno ogrevano področje se hitro izprazni, dviganja so kratke narava. Jadralni padalec takšno termiko občuti kot »balončkasto«. Morda se sprva zdi, da je termični steber močan in dober, a po nekaj 100m steber kar izgine oziroma ga je težko spet najti. Razlog tiči med drugim v njegovem manjšem volumnu, saj efekt mešanja zraka na njegovih robovih prevlada nad njegovim raztezanjem. Obratno je ob nizkem zračnem pritisku, toplejši zrak se odlepi od tal že pri manjši temperaturni razliki, dviganje je manj agresivno in manj pulzirajoče, baloni zraka so večji in imajo na ta način boljše predpostavke za »preživetje«.

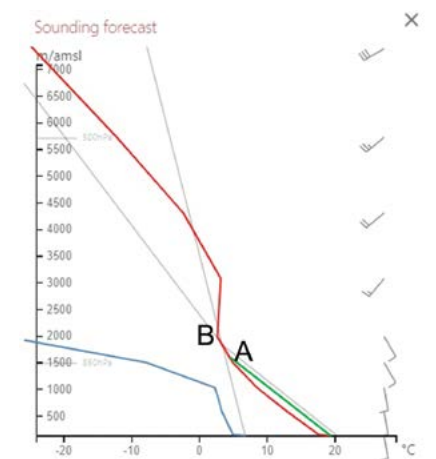
Idealen termičen dan

Če povzamemo trditve moderne teorije termike, ima idealen termični dan naslednje lastnosti:

- V višjih predelih čim bolj suh zrak z dobrim temperaturnim gradientom
- Zmeren zračni pritisk, ozračje ravno dovolj stabilno, da ni padavin

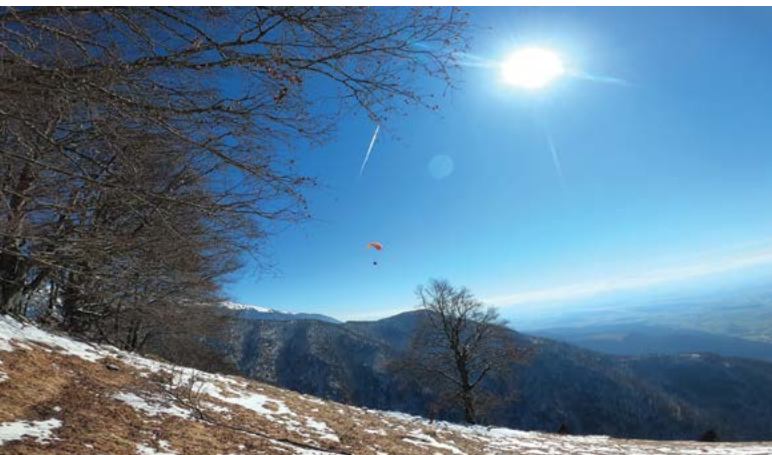
- Dobro, a ne premočno osončenje, kumulusna oblačnost delno zaželenja (do 3/8), saj zmanjša povprečno sončno obsevanje
- Vlažna zračna masa pri tleh (ne preveč, da baza oblakov ni prenizka)

Sedaj je verjetno lažje razumeti, zakaj so pogoji po hladni fronti običajno najboljše. Zlasti spomladi, pa tudi na začetku jeseni, dobimo s severa oz. vzhoda načeloma hladen in suh kontinentalni zrak z dobrim temperaturnim gradientom, inverzna plast leži še prve dni visoko, anticiklon še ni tako močan. Hkrati padavine ob prehodu fronte poskrbijo za dovolj vlage pri tleh (preveliko dežja ima za posledico sprva nizko bazo), termični baloni imajo tako ob svojem dviganju naproti okoliškemu zraku veliko razliko v vlažnosti, robovi stebrov so bolj definirani, dviganje ostaja dobro z višino, vse skupaj podpira močno sonce v tem času.



▲ Slika 6: Klasičen spomladanski dan (Uragvaj, November 2021). Temperaturna krivulja je pri tleh vodoravna, kar priča o dobrem segrevanju tal. Sicer nam tudi v tem primeru teorija pravi, da dan ne ob imel kumulusne oblačnosti (točka A), vendarle že malo višja temperatura pri tleh vodi do točke B in baze na okoli 2000m. Za termiko je zelo ugoden tudi izredno suh zrak na višini baze oblakov – pričakovati je dobro dviganje vse do vrha.

▼ Praznična Zaplata.



▼ Čakanje, da veter obrne v pravo smer (Uršlja gora).



▼ »Run Forest Run!« - Kamniški vrh.



▼ Travnata pobočja Lepenatke zgodaj spomladi.



Avtorica: Ana Senegačnik Kurnik

H&F TRANSVERZALA SKOZI ŽENSKÉ OČI

ALI IZKUŠNJE 1. ŽENSKÉ, KI JE OPRAVILA

H&F TRANSVERZALO V SLOVENIJI

februarja, letos (2021). Bodo prišli pa na koncu, sem si mislila in se zadeve lotila v spremstvu moža Jureta.

Vsa zelena in nezrela, mesec po izpitu, sva prvi cilj osvojila kar na Juretov rojstni dan, 27. marca 2021, ko sva letela z Zaplate. Bil je miren in lep dan, na ven nič posebnega, za naju pa velika prelomnica, ki sva jo praznično obeležila. Že naslednji dan sva se podala na Lisco, kjer sva uje-la razmere za skokey dol, brez posebnega jadranja. Sama sem pravzaprav komaj priletela čez Savo. Precej neugoden občutek! Neustrašna sem zvečer pogledala vremensko napoved in ugotovila, da me domača Slivnica vabi. Sliv-nico poznam, ker sem letela že kar nekajkrat. V avto sem zjutraj napakirala padalsko opremo, od doma oddelala službo in po končanem šihu švignila do Cerknice. Tam pa hitro pot pod noge in en, dva, tri gor. Tokrat sama štempljam knjižico, se sprehodim do vzletišča in preverim razme-re. Kaže ugodno. Razprem pada-lo, se oblečem, pripnem sedež in že švigam po zraku kot ena iz-med cerkniških coprnice. Vesela, da sem ponovno uspešno pole-tela in da imam osvojen že 3. vrh, se varno vrnem domov. Da bi me bilo na štartih manj strah, sem si za samostojne lete zadala cilje, ki sem jih že poznala in letela. Tako sem bila večja tudi v branju vre-

menske napovedi. Na zadnji marčevski dan, sem jo ucvrla na Blegoš. To je hrib, na katerem sem najraje, saj me spominja na moje otroštvo, babico in dedka ter preživljanje prekrasnih trenutkov na vikendu v Gorenji vasi. Letela sem že nekajkrat in štart je kot golf plac, le na zahodnik ni pametno štartat. Ko se po dveh urah in pol iz Hotavelj privlečem na vrh, sem nagrajena s prekrasnimi razgledi, ki segajo da-leč v Julijce. Udarim žig in ga razpackam po knjižici. Skomignem in preverim veter. Piha šibak JZ, kar ni ravno optimalno. Vseeno se pripravim in veter mi močno nagaja. Ker še nisem večja držati padala v zidu, padalo pa je iz lahkih materialov, mi ga vzdiguje, rola, mečka, obrača... Po 20 minutah se pada-lo in veter le utrudita in usmilita ter me spustita v zrak. Letim nad poljanami, gozdovi, grapami... z be-dastim nasmeškom na ustih in mislijo: »Carica, spet ti je uspelo, vredno je!« Sledi 14 dni zatišja, Notam in korona scena. Jaz pa vseeno ponovno pregledam vse neosvojene cilje, smeri vetrov in višine štartov ter seveda pristanke. Berem vremenske napovedi in se tudi brez padala odpravim pogledat, kaj to po-meni na licu mesta. Tako sem se lotila Sabotina, saj je pristanek zelo majhen in v Italiji. Ogled terena priporočam vsem! Tudi če z vso bojno opremo, ki jo moraš, zaradi neustreznih razmer, nositi dol. Vedi, da to ni izgubljen dan, ampak najboljša priložnost za učenje (branje vremenske napovedi, ogled pris-tanki, ogled vzletišča, ogled terena in morebitnih nevarnosti). Vsakič ko se odpraviš, namreč sprej-meš tudi riziko, da ne bo uspelo.

V spremstvu dobre družbe se aprila po službi po-dam na Kamniški vrh, ki je že gol in travnat. Tudi tega že poznam, saj smo ga drajsali čez zimo. Čez dva dni, v soboto, se trije (Jure, Andrej in jaz) odpra-vimo na Lepenatko. S svojimi travnatimi pobočji spominja na Blegoš. Na vrhu že močno piha in en za drugim se hitro podamo v zrak. Katapultira nas takoj ob dvigu padala. Nekaj jadramo in pristane-mo na ugodnih travnikih. Priznam, z vsakim letom

mi je bilo težje in ne lažje. Moj strah pred vzletu je nerazumno raste. Pred vzletom sem kar drgetala, hlatala za zrakom, da se mi je skoraj vrtelo, bitje srca pa sem čutila v grlu. Občasno me je moral Jure pomirit s stavkom, da so razmere povsem šolske in da je vse OK. V zraku pa sem se nato umirila in neizmerno uživala. Vse skupaj (strah) je še povečalo mojo odločenost, da zadevo speljem do konca. »Res mi dobr' gre...«, si pogosto prepevam v glavi in si mislim, da bo tudi to minilo. In je, do neke mere, ostala pa je zdrava mera strahospoštovanja. Življe-nje in rast se začeta na točki prestopa meje cone udobja! »Zmoreš to, Ana!«, si rahlo majavo prigo-varjam, ko stojim na štartih še danes.

Tako vestno in predano iščem pogoje za letenje na različnih lokacijah in s pridom uporabljam svo-je dobre organizatorske spretnosti, da izkoristim vsak prosti trenutek. Do konca maja se številka do-seženih vrhov vzdigne že na 14 in vmes osvojim že prvega dvatisočaka, Begunjsčico. Ta podvig opravi skupaj z Juretom in vsekakor nama postreže z neugodnimi razmerami. Vrh z ovčami je v bazi, piha k pr' norcih, zebe pa me tako, da imam povsem premle ude. Podava se nekoliko nižje pod bazo, iš-čoč primerno vzletišče, z manj vetra. Vsa zaskrblje-na in premražena, najdeva ustrezno mesto in se pripraviva. Popolnoma utihnem, kar pomeni, da je srce v hlačah in Jure nežno sprašuje, če sem v redu ter me miri z : »Vse je OK!«. Štartam in v nasled-njem momentu že vlečem ušesa ter tiščim gas, da ostanem pod bazo. V glavi mi brenči misel, zakaj za hudiča to počnem. Pogledam nazaj in enako stori tudi Jure. Povsem šokirana in tresoča se usmerim proti pristanku, ko ugotovim, da komaj prebijam naprej, zaradi premočnega vetra. Tonem, vario ne-usmiljeno tuli za dol. Boga prosim, da pridem do pristanka, travnika v dolini. Neizbežno se bližam tlam, ko vario končno utihne. »Še je upanje, da mi uspe!«, si polglasno rečem in rijem proti pristanku. Nekako se mi uspe pripeljati do travnika in na njem

Vsega je kriva poškodba kolena, ki me je spodbudila k iskanju drugačnih načinov sestopanja s hribov. Sem namreč goreča ljubiteljica vseh oblik gibanja v hribih. Tako sem našla hike and fly (v nadaljevanju H & F) oziroma po slovensko hodi in leti. Gor grem z lahkoto, dol pa bom letela, sem si mislila in se že veselila, da sem našla tako elegantno rešitev! Nabava prve opreme je bila jasna; čim lažja, a vseeno varna. Tako sem pri Gašperju Prevcu kupila padalo GIN Yeti 5 in sedež GIN Verso, pa eno Kimfly lahko rezervo. Še v času nadaljevalnega tečaja, sem na štarte začela hoditi peš. S svojo zagnanostjo, sem navdušila kar nekaj tečajnikov, s katerimi smo skupaj vztrajno grizli strmine; tudi na pobudo Gašperja Prevca in Aleša Žumerja Šembreka. Hvala Gašper in Aleš!

Strast v meni je vse bolj rastla in apetit po vse višjih vzponih je pos-tajal neukrotljiv. In ja, zvezde so mi bile naklonjene in mi ob pravem času poslale sliko knjižice H&F transversale, ki jo je objavila ena izmed tečajnic. Nikolina, hvala! Tako je bilo jasno, da vsi moji pohodniško-letalni podvigi postanejo zabeleženi in ovrednoteni. Zadala sem si izziv, da v roku enega leta opravim z vsemi 24. vrhovi. To se mi je zdelo realno, saj moraš ujeti različne razmere na različnih koncih Slo-venije. Najbolj so me skrbeli dvatisočaki, saj z letenjem v visokogorju še nisem imela izkušenj, glede na to, da sem izpit položila zadnji dan

elegantno pristati. Oddahnem si in si obljubim, da v takšnih razmerah nikoli več ne grem v zrak! V takšnem se je pametneje odpraviti dol peš in se vrniti v ugodnejšem vremenu. Tako sva tudi s Kladiva z Juretom nosila opremo, ker je preveč pihalo.

V začetku junija, mesec pred najino 10. obletnico poroke, me je Jure presenetil z zgodnjim darilom in mi v domači garaži podaril velik paket z rdečo mašno. Povsem presenečena in šokirana sem v pričakovanju previdno rezala lepilni trak. S solzami sreče v očeh sem postala nova lastnica BGD padala Epic. »Moja mavrica sreče«, sem vriskala in se stiskala v objemu. Skoraj vse nadaljnje H&F podvige sem opravila z novim padalom, pod mavričnim nebom in bila večkrat nagrajena z daljšim jadranjem in posledično z močnejšimi nogami (saj je padalo za dve kili in pol težje od Yetija!).

Za večkratni obisk vrhov, pa niso bile vedno krive samo neugodne vremenske situacije, ampak tudi žigi skriti pod snegom. Tako sem na Zvoh špancirala kar trikrat. Žig je bil namreč skrit pod 3 metri napihanega snega in se do njega ni dalo do sredine junija. Normalno! K sreči s kondicijo nimam težav, je pa priporočam na zalogo! Vsekakor naj bosta vedno v tvojem nahrbtniku tudi dodatna voda in hrana ter svetilka, pa kakšen obliž. Navzdol namreč znaš it tudi peš... Pa še en nasvet, najprej se loti nižjih ciljev ali tistih, ki jih že poznaš, da se malo ogreješ (tako fizično kot tudi psihično). In če je le možno, pojdi v družbi ali pa vsaj nekomu povej, kam si namenjen. Sicer pa je bila tudi logistika občasno kar velik zalogaj. Tako smo se na Raduho z Juretom in kužico Franjo odpravili en dan prej in spali v prekrasnem kampu. S seboj sva vzela tudi kolesa. Šlo pa je takole. Zgodaj zjutraj smo se z avtom odpeljali na okoli 1000 metrov, kjer sva poiskala najbolj senčen parking, saj je bila Franja obsojena na čakanje v avtomobilu. Nato sva se peš odpravila na vrh Raduhe, počakala na razmere (beri bluzila toliko časa, da je začela delat termika in je veter čudežno obrnil na pravo smer) in odletela tik nad tropom bežečih ovc. Šlo je tako nizko, da sem bila prepričana, da vsaj eno zahaklam in odpeljem v tandem. Po pristan-

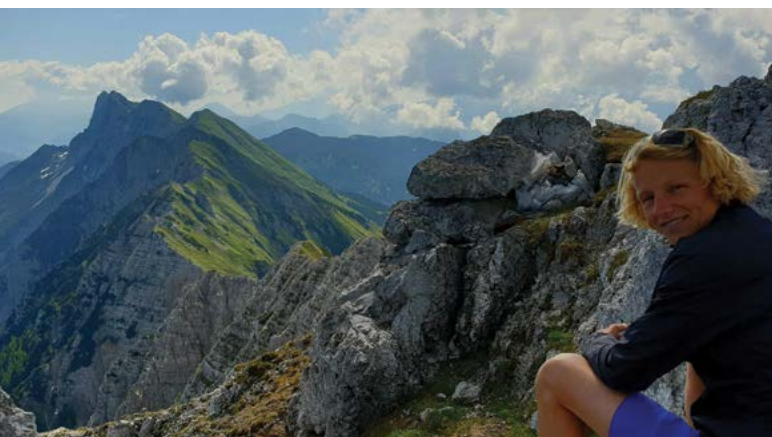
ku v dolini, sva skočila na kolesa, ki sva jih imela v kampu ter se zagnala v hrib do Franje. Ta je ob najinem prihodu vsa zažmurena še vedno spala v ohlajenem prtljažniku. To je bil pravi H&F&bike.

Po štirih mesecih takšnega vztrajnega letanja, se je bližal konec. Knjižica je bila polna neberljivih in razpackanih žigov ter datumov. Za na koncu sva si pustila najbolj oddaljen cilj, Uršljo goro. To sva osvojila dan pred tekmo Zeleni izziv-Lisca, 6. avgusta 2021. Izbrala sva prekrasen, sončen dan, z malo vetra, ki pa na začetku ni sodeloval. Pihalo je v hrbet. Klasika! Čakala sva na štartu in se sončila, zares pa z očmi požirala zastavico in upala, da pride termika in naredi svoje. Pa je! Jadrjala sva in se zabavala vse do baz. Bilo je čarobno. Zanimivost te gore je, da štartaš na jug, pristajaš pa na severni strani, ampak naj te to ne skrbi.

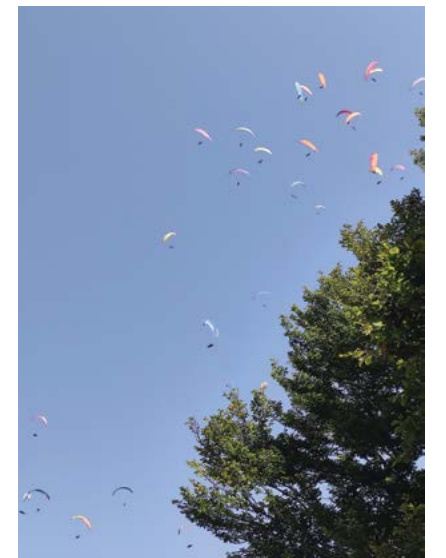
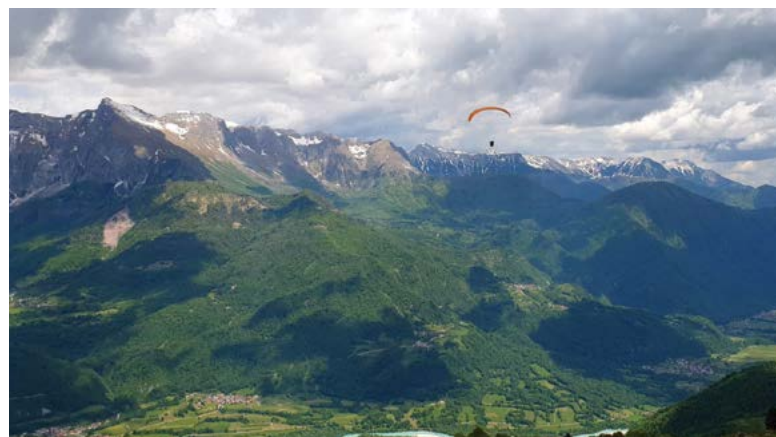
Ko pogledam nazaj na celo pustolovščino, lahko z gotovostjo trdim, da sem za uspeh potrebovala veliko mero poguma, začetniške sreče, znanja, odločnosti in Juretovih spodbud. Da o kondiciji ne govorim. Ne, ni bilo lahko! Na začetku me je vsekakor gnala tudi želja postati čim prej samostojna. S svojo vztrajno nekompromisno naravnostjo, sem slednje dosegla v zelo kratkem času, kar pa ne pomeni, da ni še veliko prostora in časa za izboljšave (beri učenje). Vedno sem se in se bom zgledovala po tistih, ki so imeli visokoleteče in drzne cilje! Tudi H&F ni izjema. Priporočam pa ga vsakomur, saj nudi prekrasne razglede z udobja padalskega sedenja, raziskovanje novih poti in skritih kotičkov naše dežele. In še več, z opravljanjem H&F transversale zagotovo podariš sebi najlepšo nagrado - znanje in izkušnje, ki ostanejo za vedno, drugim pa si za zgled in navdih. Zaradi svojega pedagoškega poslanstva pa naj dodam še slednje; H&F je prvenstvena oblika padalstva, ki ohranja naravo, pomirja živce, skrbi za top bikini linijo in krepi samozavest. Naj govorijo dejanja. Ponosna, da mi je uspelo!

Si tudi ti za izziv?

▼ Počitek v zavetrju na vrhu Kladiva (Košuta).



▼ Polet z Matajurja in prekrasni razgledi na Krnsko pogorje ter dolino Soče.



Severna Makedonija je oddaljena dežela. Do nje vodi celodnevna (ali nočna) pot, kjer prečkamo tri državne meje in vsaka je kakor skok za desetletje ali dva v preteklost. A za proste letalce je to zelo priljubljena destinacija, saj se v toplejših mesecih tu vedno najde veliko pilotov iz celega sveta.

Letos, kot že večkrat, se nas je za en kombi padalcev odpravilo letet v Kruševo. Vas leži na 1350m nadmorske višine, kar zagotavlja tudi v vročem avgustu prijetno hladne večere in noči. Do vzletišča Mečkin Kamen, na višini dobrih 1400m, je oddaljena le nekaj kilometrov. Tu najdemo urejeno površino z umezne trave obrnjeno proti vzhodu, ki dovoljuje skoraj sočasno vzletanje večjemu številu padal. V primeru hrbtnega vetra, je na razpolago tudi vzletišče obrnjeno proti zahodu.

Dolina med Krivogaštani, Prilepom in Bitolo je pa igrišče, zaradi katerega se tukaj zbere toliko pilotov. Četudi je obkrožena z griči in hribi, se večinoma leti po ravnini. Rjava, od sonca razgreta dolina, je radodarna kar se termičnih dviganj tiče. Ko je dovolj vlage, so ta lepo označena z oblaki, ki še nekoliko olajšajo letenje. Ko le-teh ni, so pa vasice tiste, kjer se ponavadi sprožijo stebri. S pristanki težav ni, saj je travnikov in pokošenih polj na pretek. Paziti je le treba na zelene površine, saj so to ponavadi polja tobaka, kateremu se je najboljšje široko izogniti. Vsaka vasica ima trgovinco, kjer se lahko odžejamo, čakajoč na avtobus ali štop. Le požrešni taksisti so lahko vsiljivi in lahko nepripravljenim tujcem zaračunajo zasoljeno ceno; najbolje se je predhodno zmeniti.

V te kraje je najbolje priti poleti: čeprav se vedno odvijajo tudi kakšne tekme, je vzletišče dovolj veliko, da se vsi hitro spravimo v luft. Cene so denarnici prijazne: soba z zajtrkom stane 15€ noč, obilen

obrok pa le kakih 5€. Za nekaj evrov si kupimo tudi SIM kartico, s katero lahko teden ali dva neomejeno kličemo in brskamo po spletu. Ko dan ni najbolj primeren za letenje si je vredno ogledati slabe tri ure oddaljeno Ohridsko jezero, kjer pa so v urejenem in mondenem centru cene že kar podobne našim.

Na južnem delu jezera v Nacionalnem parku Galičica pri albanski meji, najdemo tudi vzletišče obrneno proti zahodu. Letos ga žal nismo uspeli koristiti, saj so izredne razmere zaradi požarov na vzhodu pozdročile obsedeno stanje po celotni državi. Dostop do vzletišč in letenje je bilo zelo omejeno. V Kruševu, zaradi pomembnosti naše panoge za občino, se je župan potrudil pri državnih organih in uredil izjemo; v Ohridu so na tem še delali.





Avtor: Tilen Ceglar

BRAZILIJA

A še pomnite tisto zimo med letom 2019 in 2020? Saj veste, takrat ko ste si še planirali izlete in potovanja ter morda razmišljali o nakupu stanovanj, hiše ali novega avta. No, jaz sem bil tudi tak. Ves zagret od pričevanj Primoža Suše o 500 kilometrskih preletih v Braziliji sem si zabičal, da bo 2020 leto, ko to odčrtam iz seznama (ki ga sicer sproti popravljan in hkrati ignoriram, ampak to je zgodba za druge čase). Potem pa je nekdo hotu jest župo iz netopirja in ostalo je zgodovina.

Dobro leto kasneje z mikročipom v rami si rečem, da 2021 pa grem in tud če gre vse v maloro. Sicer je bolj ali manj vse šlo v maloro, ampak Primož Suša, Tom Slejko, Andrej Erznožnik Erzo, Stanislav Bajt Mega in moja malenkost si nismo pustili vzeti tega



kančka normalnosti in dali žezlo v ogenj za Sertao v Braziliji v prvi polovici oktobra. Kakšne tri tedne pred odhodom še nismo imeli resne potrditve od organizatorja Fly With Andy, da se bo projekt sploh izpeljal, ampak naposled smo le dobili zeleno luč, nabavili čist predrage letalske karte (Erzota še danes boli), se skregal na šihu za dopust in odpekotali čez Atlantik in v južno hemisfero.

Taktika je bila sledeča: priletiš v Fortaleza na soboto, fantje te poberejo in peljejo v mesto Caico, naštimaš budilko ob 4:30 in greš spat ob 21:00, zajtrkuješ ob 5:00, na letališče prideš ob 5:45, opremo in urinalni kondom/plenice zrihtaš do 6:15, ob 6:30 si pripravljen za štart na vitlo, do 7:00 hočeš štartat, pristat hočeš ob 17:45, fantje te poberejo v roku pol ure tud če si bogu za nogo, spiješ par pirov, prespiš v nekem slabem hotelu na poti nazaj v Caico kamor prispeš še podnevi, če je vse posreč. In to ponoviš 5-krat, potem pa te peljejo nazaj v Fortaleza, greš nazaj domov v mraz, meglo in bedo.

Realnost pa je malce drugačna... Da ne bo tale zapis predolg, bom preskočil podroben opis prvih dvanajstih dni. Veliko se je zgodilo v tem času, od takojšnjega curjenja v žbunje po štartu, do prisilnega pristanka med perfektnimi bazicami, do prostovoljnega pristanka na fuzbal igrišče sredi mesta in pet minut predno gre čez ogromen dustdevil, ženitve-

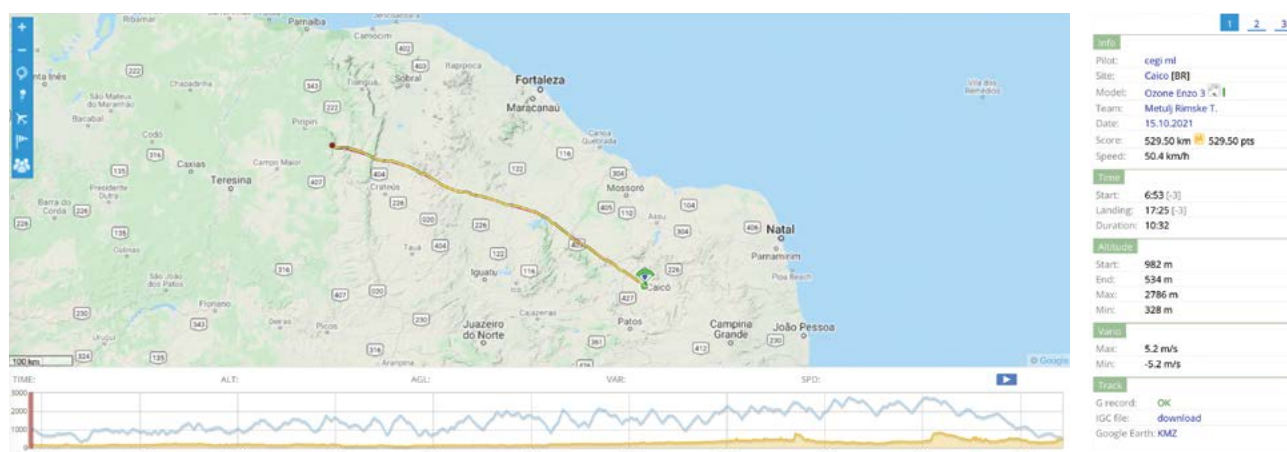


nih ponudb tik po pristanku, špricanje mimoidočih sredi Ljubljane s solzivcem, par neuspešnih interpelacij v parlamentu do mučnega ležanja v hotelu s perfektnim nebom nad glavo. Ampak če izvzamem sebe iz te enačbe, pa ni bilo tako slabo. Mega je razturavu in dvakrat odletu 300 kilometrov, Tom je pristajal v temi na 280. kilometru, Erzo je veliko plaval v bazenu ampak tudi prebil 200 kilometrov in Primož si je vsaj malce rešil ekspedicijo s 400 kilometri. Naučili smo se par lekcij, in sicer, da je zelo enostavno scurit do trinajste ure, izogibaj se hribov koliko se le da, prepusti se vetru kolikor se le da, odjavi se iz socialnih medijev ter bodi ponižen in leti tud, če gre počasi. In najbolj pomembno, da že s tem, da smo v Braziliji v teh časih, nimamo velik za jamrat. Ampak Slovenci bo pač skoz me nekdo za jamrat!

Po mojih dvanajstih neuspešnih poskusih je prišel naš zadnji letalni dan. Vetrovna napoved verjetno najboljša do sedaj. Praktično to pomeni bolj jugovzhodna smer in jakost med sedem in dvanajst metrov na sekundo. Na letališču je bilo čutiti več vetra in s tem tudi več nervoze. Prvi grejo v zrak Švicarji in pogled kako skorajda rikvercajo na vitli pomeni, da tokrat ni šale. Koncentracija je na podobnem nivoju kot pred tekmo, vsak v svojem svetu in brez neke zajebancije. Postavim se na štart, Primož še ni pripravljen in mi reče "ti kr pejt". Potegnem kbro, štrik zategne in sm v zraku. Močan veter pomeni tudi visok šlep

in odpnem približno 900 metrov nad terenom, s tem da sem mogoče 100 metrov penetriral v veter. Obrnem z vetrom in gre preko 90 kilometrov na uro. "Muško" si rečem. Švicarji so že kakšnih 15 kilometrov pred mano in jih poskušam ignorirat ter se fokusirat, da ne scurim. Začetni del si jemljem zelo z rezervo in vrtilim pozitivne nulce, da ostajam relativno visoko, itak tok piha, da je povprečna med vrtenjem skoraj 30 km/h. Po 30 minutah letenja in 25 kilometrih potegnem prvega jokerja, ko se nizko rešujem iz posušene rečne struge. Tam priklopim steber Švicarjev, ki so sicer skoraj 1000 metrov nad mano. Zelo pomemben psihološki trenutek, res se fokusiram samo na pobiranje ter na višino. Pri sebi si štejem metre: "ok, pober na 300, potem na 400, potem na 500" in tako dalje vse do 1000 metrov, ne glede na jakost stebra in ostale. Sam pober se! Ura je 7:30 in začenjajo se formirat prve bazice, ki olajšujejo letenje do Patuja. Tam dobim prvega zajčka pred sabo. To je Rico, ki je izpadel iz švicarske zasedbe. Še vedno si štejem metre v stebrih, ampak dan se je že toliko naredil, da ga začnem tiščat in si postavljam male cilje na poti. Povprečna hitrost do tega trenutna je 50 kilometrov na uro. Časovno vse po planu. Ampak če sem se kaj naučil v zadnjih dveh tednih, je to kako scurit med 10. in 13. uro ob vizualno perfektnem vremenu. Pri Umarizalu ujamem Ricota, ravno ko se baza dvigne iz tistih dobrih 1000 na slabih 1500 metrov. Lepo sodelujeva in odletiva do jezera Açude Castanhão brez nekih težav ter precej hitro. Švicarski trio Yael, Michael in Dominik so 10 kilometrov pred nama, ampak letijo malce bolj južno, medtem ko midva ciljava na mesto Jaguaribara tik nad jezerom. Tam prvič zares rokne in zvrtilim lepo štirico do baze. Rico ostane pa spodaj in se ločiva. Pogled naprej pa predstavlja dilemo. Namreč pred mano je luknja, baze so ali 5 kilometrov bolj južno ali pa par kilometrov bolj severno. Južna linija je predaleč in severna smer mi ni všeč, ker se bojim, da me bo neslo preveč proti Quixadi. Ampak vetru ne gre oporekat in se poskušam držat južnega roba severne linije baz. Po jezeru se malo mučim v suhem, da se poberem, ampak ura je 11:00 in sem že preko 200 kilometrov. Timing v nulo in za nagrado si privoščim energijsko tablico. "Še malo pa bo to moj najdaljši let v Braziliji" se zasmejim. Fokus štetja metrov se spremeni v štetje kilometrov, naslednja marka je 300 kilometrov ob 13:00. Še vedno sem previden in vrtilim tudi relativno šibke stebre, ker res ni težko scurit na tej točki. Švicarji so povečali prednost na južni liniji na dobrih 15 kilometrov, ampak glede na celotno linijo sem malce bolje pozicioniran. Malo pred mestom Quixeramobim se prvič spravim nad 2000 metrov in imam tiste res žmothne lepe bazice pred sabo. "To je to" si rečem in spustim celotno konjenico iz štale. Zdaj gre polni gas med in čez stebre. Gledam inštrument in hočem prebit magično mejo 100 kilometrov na uro, ampak gre samo

tja do 98. Hm, če bi še malo A linije potegnem, bi verjetno šlo. Prvič začnem res uživati v brazilskem nebu in kar si zamislim mi uspe, baze primejo tako kot ocenim in stebre hitro scentriram. Ura je 13:00 in sem točno na 300. kilometru. Noro. "Naslednja marka 400" si rečem. Opazim, da Švicarji popravljajo linijo proti meni in da jih imam znotraj 10 kilometrov. Evo, naslednji zajček pred mano. Brez milosti ženem Enzota. Pri mestu Boa Viagem naše linije konvergirajo, Švicarji so samo še en steber pred mano. Veter malce pojača in običajno na tej točki obrne bolj vzhodno proti mestu Crateus, kar pa ni idealno. Pričakujem ta obrat vetra, Švicarji tudi verjetno, ker rinejo precej bolj na sever od mene. Ampak na srečo veter ostaja jugovzhodne smeri in nas nese direktno proti mestu Nova Russas. To območje pa je znano po popoldanski konvergenci, ki jo vidiš tudi v napovedih. Tja hočeš, če misliš letet konkretno preko 500 km na to smer vetra. Švicarji me malce vabijo na njihovo linijo, ki pa pelje direktno čez eno gorovje, kar pa ni idealno. Imam jih v dosegu in je mamljivo porinit k njim, ker potem ne bi bil več sam. Gledam nebo, gledam hribe, gledam baze in ocenim, da sem v boljši poziciji kot oni in grem po svoje. Minuto po tem, ko neham rinit k njim, mi rokne do baze in obletim tisto gorovje po južni strani tik pod bazam in brez vsakršnega stresa.



Švicarje pa splahne nizko čez hribe in kar naenkrat so oni en do dva kilometra za mano, pred mano pa idealna konvergenca, baza na 2700 metrih in če se ti kje lahko Marija prikaže, je to to. Občutki so bili res fantastični in iz samega veselja jim vriskam po postaji. Ura je 15:00 in sem na 400 kilometrih. Druga energijska tablica je konzumirana, v glavi pa odmeva "naslednja marka 500".

Švicarji počasi priklopijo do mene in skupaj odsurfamo konvergenco preko Nova Russas. Res orgazmično letenje, bazice lepo srkajo, vse je mirno in ti potuješ z 80 kilometri na uro.



Zadnje baze so ravno na grebenu pred platojem zahodno od Nova Russas, ki pa je zelo škrt pristankov. Sonce gre počasi proti horizontu in nogice popustijo gas, zde se gre za čim boljše planiranje. Na suho termiko pomarkiramo še par stebrov in počasi tonemo proti prostranemu šavju brez cest. Ura je 16:47 in končno prebijem teh magičnih 500 kilometrov! Utrujenost se pozna zato ni pretirane ekstaze, saj je fokus sedaj na molzenju nule, ki enkrat primejo enkrat ne. Moje kilaže se začnejo kazati in se malo bolj matram kot ostali. Popravimo smer proti edini asfaltirani cesti in civilizaciji. Z Yael začneva že iskati pristanke, saj je sonce zelo nizko in na tej točki res ne bi rad pristajal v temi. Par sto metrov nad podnom nama še neki rokne in med vrtenjem naju odnaša stran od relativno ok pristankov. Moram priznat da tu postajam bolj nervozen in hočem imet vedno lep pristanek downwind, saj ne moreš letet daleč v veter. Ura je 17:20, še 15 minut do zahoda, zato se odločim, da grem proti zadnjemu travniku pred takim malim grebenom. Veter ni tako močan kot bi pričakoval in na koncu ga uspem lepo parkirat na eno majhno njivo na vrhu tega grebana, ostali pa še kakšen kilometer dlje zraven gostilne. To pa je bila tudi edina moja napaka ta dan se mi zdi. Organizacija dela ko švicarska ura in slabo uro po pristanku že padajo runde. Napori takšnega leta hitro pridejo na plan in po prvem piru doživim izventelesno izkušnjo. Tako da otroci, ne se drogirat, pejte rajš letet za 10 ur!

Naslednji dan se priključim ostalim našim na obali v mestu Canoa Quebrada. Grem na plažo in spijem zadnji aqua de coco z nogicam v atlantskem oceanu, medtem ko nad mano brišejo tandemi po slavnem klifu. "Lahko bi bilo" slabše odmeva v glavi.



Avtor: Miha Kavčič

RAZDRTO – SLOVENJ GRADEC OZIROMA NANOS – URŠLJA GORA

Dan: ponedeljek, 9. avgust

Po tednu bolj ali manj deževnih dni se je končno izboljšala ciklonska slika Evrope in z njo tudi Slovenije. Za naslednje dni kaže veliko lepega vremena. "Čiliranja" v Bovcu imam dovolj, gremo letet. Popoldan kličem Bojana Gabrovška ali ima kakšno dobro idejo in čas za kak malo daljši, po možnosti bivak izlet. In res se hitro dogovoriva za pot od Nanosa do Uršlje gore. Nekaj kar najboljši odletijo v idealnih razmerah v enem mahi, za take kot sem jaz pa pridejo vmes prav tudi noge. Bojan mi kot odličen in izkušen mentor zna svetovati, kaj se splača vzeti s sabo in predvsem česa vse ne. Že tako bo nahrbtnik pretežek. Ker sam nisem nastavljen ravno na minimalne grame, na koncu prilezem z vodo, sendviči in vsem ostalim na 19 kg. Kaj, koliko? Ja, padalo (4,5 kg), sedež (3 kg), rezerva (1,5 kg), čelada (1 kg), nahrbtnik, podkapa, rokavice, koncertina (1 kg) in smo že na 10, ali kar pri 11 kg. Potem pa še spalka (1 kg), puhovka, pulover, dežna jakna, 2 gate, 2 para nogavic, 2 kratki majici, dolge hlače, kratke

hlače. Ter denarnica z veliko gotovine, mobilni telefon, variometer, velik powerbank, kabel, pohodne palice, 10 energijskih ploščic, 2 sendviča, 2 bidona vode (1 plastenka se je pridružila še na Nanosu), magnetizirani prahu. Ja in ko daš vse v nahrbtnik, razen čevljev in enega kompleta kratkih oblačil, postane nahrbtnik 19 kg truga.

1. dan: torek, 10. avgust

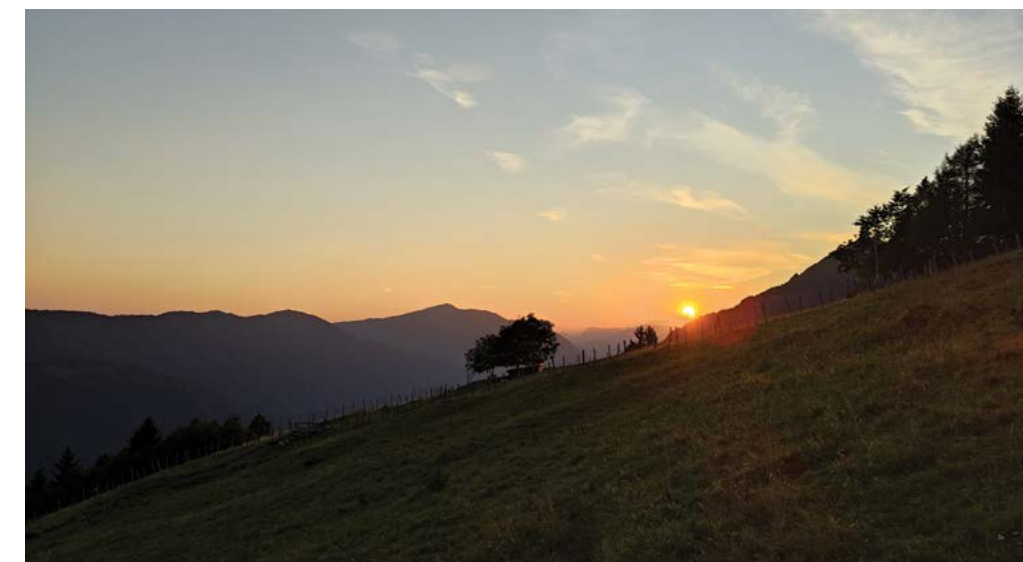
Ob 8h se dobimo v Ljubljani. Bojan, Tina Bizjak in jaz. Tina se je prijazno ponudila, da naju zapelje do Razdrtega, tako da sva lahko avtomobile pustila vsak pri sebi doma. Malo pred 9h smo že na parkirišču in se pridno začnemo vzpenjati na Nanos. Nič se nam ne mudi. Vsi trije imamo težke nahrbtnike in dan je še dolg. Ko prispemo na Nanos, gremo takoj do koč na zgodnje kosilo. N7ikoli ne veš, kdaj boš naslednjič dobro jedel. Tu se postavi tudi vpraša-

nje, kakšna imava pravila. Bojan: "Sproti jih bova prilagajala, haha." Jaz: "Samo uživati, haha." Ja, pravila pri meni nikakor niso tako strogo x-alpsovska, ampak bolj amaterska. Amater je po definiciji ljubiteljski izvajalec aktivnosti in za ljubitelja je važno, da uživa.

Ob 11h se premaknemo na vzletišče in pripravimo padalsko opremo. Prva gre Tina. Še enkrat se ji lepo zahvaliva za prevoz in odlično družbo, nato pa odleti. Ker v hrib ni nosila preletiške opreme, je lepo mirno odletela proti avtomobilu in novim padalskim izzivom naproti. Midva z Bojanom sva še kakšno minuto počakala in ob 11.30 krenila v zrak. Proti Vipavi je šlo zelo lepo in hkrati nizko. Dan se je šele prebujal. Pri Gradišču se je takoj pokazalo, da bo preskok na Kovk zahteven. Bojan vseeno hitro najde nek blag steber in začne navijati višje. Mene ta isti steber takoj ne spusti višje, zato moram popravljati. Šele ko je Bojan čez in pristane na Kovku, najdem tudi jaz dober steber in navijem dovolj visoko, da lahko preskočim. Bojan po 5 minutni pavzi hitro vzleti nazaj in ko pridem tja jaz, je že nazaj na poti. Proti Predmeji napredujeva hitro, saj tu sedaj že lepo dela celoten greben. Hitro odletiva okoli vzhodnega dela Čavna in naprej. Sedaj se dan resnično prebudi. Ko prideva na "skret", naju preseneti 10 beloglavih jastrebov, ki ravno začenjajo navijati steber. Pridruživa se in steber je bil bombastičen. Širok, močan, lep. Vrteli smo in vrteli in šlo je 6-10 m/s gor. Pridruži se nam še en tandem. V 5 minutah smo bili nekje visoko gor, tako visoko, da je že previsoko, nekje na 2500 mnm. Ah, pa saj nekdo mora paziti, da avioni ne sklatijo kakega jastreba. Potem pa naprej proti Tolminu. Na začetku gre super, višina odlična, lepe baze. Z Bojanom lepo letiva. On pred mano ravno toliko, da lahko sledim. Potem pa

nad Čepovanom (od Lijaka pol poti proti Tolminu) Bojan pobegne ravno za 1 steber. Se le pozna boljša finesa padala in več znanja. Kar naenkrat se baze začnejo sušiti. Polovica se jih premakne 500 m nižje. Bojan hitro potisne naravnost proti Kobali. Jaz imam premalo višine, moral bom še kdaj popraviti višino, si rečem in poskusim izkoristiti tiste baze, ki so še ostale. A od njih nič, proti Kobali pridem izredno nizko, tam pa vidim, da vsi le curijo. Bojana med množico belih padal izgubim. Nič, pristati bo treba, prenizko sem in niti minimalke ne delajo več. Pristanem na strmini ob cesti na Kobalo, na 450 mnm ob 14.09.

Bojana ne dobim na radio ali mobi, zato predvidevam, da mu je nekako uspelo. Pospravim in se spravim na pot proti vrhu Kobale, da bi morda ujel Bojana. K sreči po 10 minutah hoje srečam kombije Kampa Gabrije, ki se vračajo v dolino in uspemo se dogovoriti, da mene in še 3 tuje turiste voznik Tilen zapelje do vrha. Ko prispemo na vrh, je še vedno vse koprenasto in brez termike. Jaz iščem kje bi lahko bil Bojan, ki še vedno ni dosegljiv. Po kaki uri se razmere navidezno nekoliko izboljšajo in veliko se nas požene v zrak, vendar žal ni šlo, po pol ure scurim v vasi Dolje. Ne morem verjeti, da je moj letalni dan zaključen pravzaprav sredi dneva v Tolminu. V zraku pa se mi je končno javil tudi Bojan, ki je uspel pristati na Toscu. Po pristanku se odločim, da se grem počasi osvežiti k Grofovi vodi in naprej na Vodel vrh, če bi se slučajno dan še enkrat naredil. Ker od dneva ni bilo nič, sem na vrhu kar lepo prespal. Pred večerom se slišim z Bojanom, ki je uspel kasneje odleteti še do planine Seča in nato z nekaj hoje s Kamnitnika odleteti še do Tržiča, kjer je prikorakal vse do vzletišča na Gozdu.



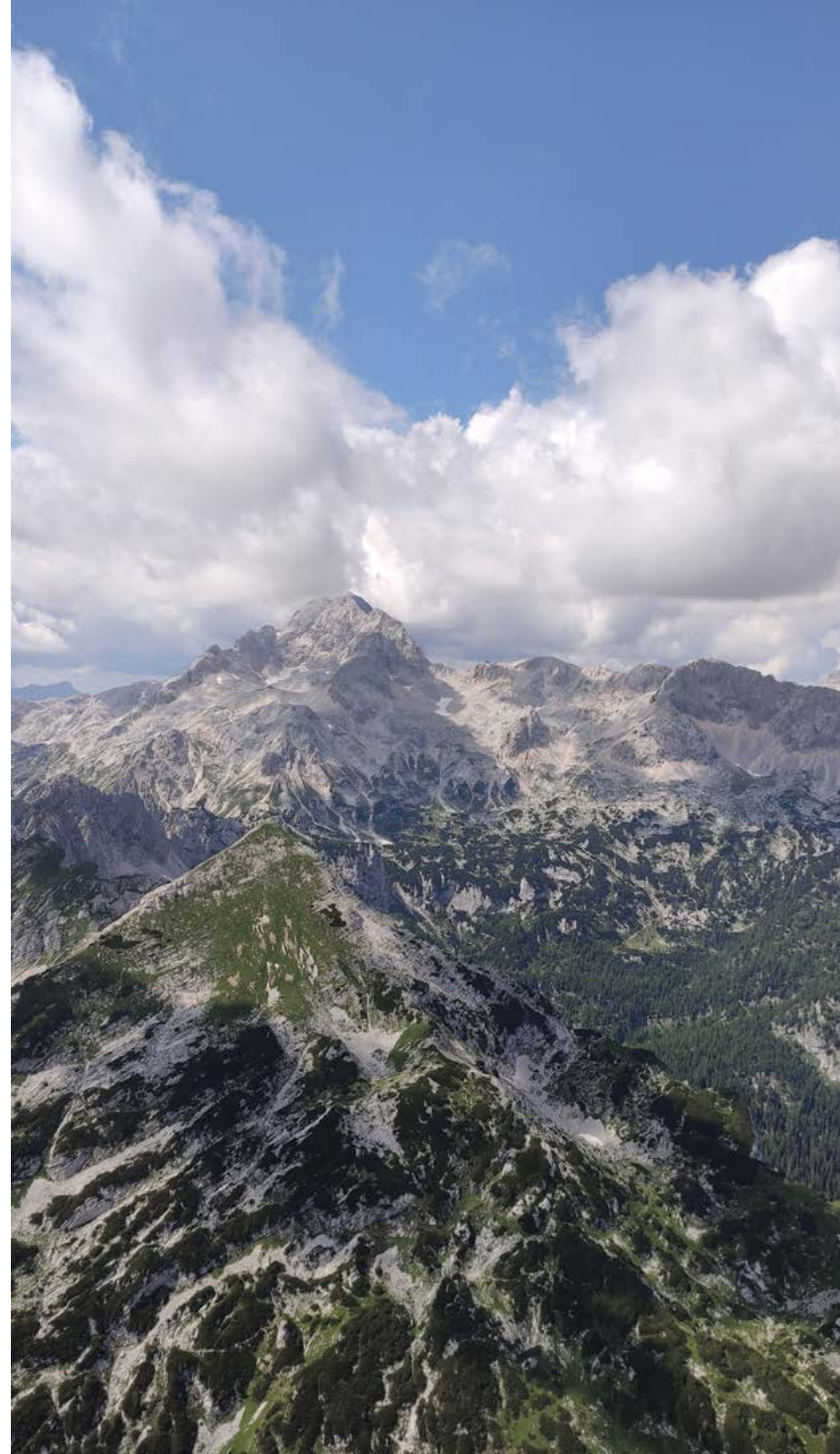
2. dan: sredo, 11. avgust

Zjutraj vstanem že kmalu po vzhodu. Pač, bil sem naspan, saj nisem imel kaj početi pozno v noč. Počasi pospravim. Izkoristim stranišče in vodo za umivanje ene od koč na Vodlem vrhu in jo mahnem v zelo zmernem tempu proti Mrzlem vrhu, saj naj bi tam termika najprej začela delati. Hoje do tja pa res ni veliko. Na vrhu srečam enega nemškega mladeniča, ki mi prijazno odstopi še svoje zaloge pitne vode, preden skoči s padalom v dolino. Tako da sem bil res polno pripravljen. Le termike od nikoder. Čakam vse do 11h, ko se mi zdi, da že res lepo piha. V zraku pa hitro kruta realnost: "Nič." Po parih zavojih se odločim, da sedaj res ne grem peš v hrib, ne sredi dneva in grem raje pristati na so-

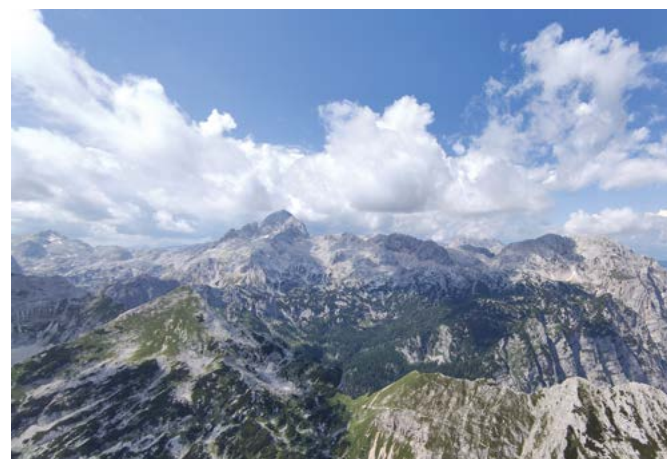


sednji Grmuč. Ta je le 150 m nižje, vendar obrnjen na zahod in slab z mobilnim signalom. Ko pristanim tam, takoj začnem iskati del trave brez trnja, saj je takih delov tam res malo. Pripravim padalo in čakam na termiko. Od tu se ne vidi na Kobalo, signala ni, pa še v zavetrju sem. Tako je čakanje bolj slepo, vendar je veliko lepše kot iz doline.

Ob 12h končno priletijo prvi padalci s Kobale in s tem sem prepričan, da bo termika sedaj boljša. Hitro se pripnem na padalo in odletim. V zraku pa je zopet kruta realnost. Izbira starta je bila že prejšnji dan zgrešena. Celoten Mrzli vrh od Vodla dalje je spihan in nihče tu ne pobira, vsi se le mučimo. Na Kobali pobirajo bolje. Eno uro se mučim, potem pa se odločim, da bo potrebno oditi pobirat drugam. Gledam greben Čadrga in kje na tistem koncu se da pristati. Ni veliko, vendar dovolj. Tudi na veter je obrnjen bolj ugodno in upam, da bom lahko pobral. Zapodim se tja in hop, res gre gor. Po par minutah sem na 1700 mnm in imam prosto pot za preskok proti bohinjskim goram. Še malo popravim višino, se razgledam nazaj proti Tolminu in skočim na bohinjsko stran. Najprej letim proti Savici in potem hitro naslonim na Pršivec. Tam je takoj lep steber s 3 m/s dviganja. Vendar med dviganjem začne rosi, zato si ne upam dvigniti čisto do baze. Sočasno pa že spremljam neko malo ploho, ki se je iz Julijcev pomaknila direktno nad Bohinjsko plažo in Vogar. Tako da tja ne morem. Julijci pa se po plohi ponovno lepo osončijo. Zato ni bila pretežka odločitev, kam odleteti. Pa tudi stena nad Vojami je lepo strma in ko jo osveti, mora nekaj pokazati termika. Ko priletim tja ni bilo še nič, seveda premalo je bilo časa po dežju. Že začnem razmišljati, kako bi lahko pristal pri koči na Uskovnici in šel višje peš, ko bo spet delalo. Pa le zagrabi minimal-

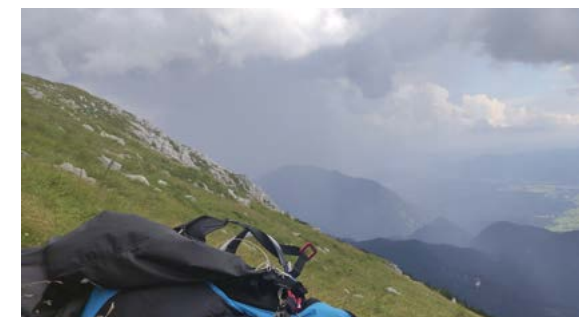
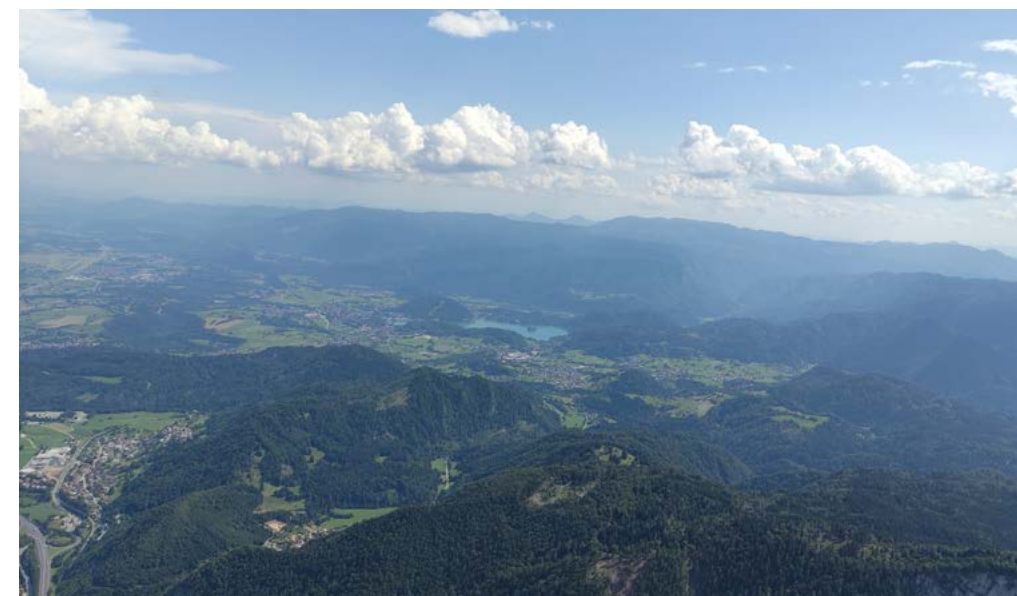


no dviganje, ki sem se ga držal in čakal, da se skale segrejejo. In res, po 5 minutah začne dvigati. Kot bi mignil sem bil na 2500 mnm in odpre se mi prečudovit razgled na Triglav in ostale Julijce. Tako lepo, da me je že zamikalo ostati kar tam. Vendar danes sem imel plan in pri vsem vzhodniku sem vedel, da če grem tja, ne bom prišel tako enostavno nazaj na vzhod. Zato sem le užival v pogledih na centralne Julijce in se raje odpeljal čez Viševnik proti Debeli peči in naprej čez Radovno nad Mežakljo. Bolj ko sem bil pri Zgornjesavski dolini, več je bilo vzhodnika. Vedel sem, da moram ostati visoko in tega sem se držal. Na Mežaklji je bilo potrebno ravno zaradi vetra skrbno izbirati le najmočnejše stebre, ker sicer bi šlo bolj nazaj kot gor in ostati sem moral visoko, kolikor se je le dalo. Tako se z veliko uporabe gasa 'priborbam' proti začetku Mežaklje, kjer k sreči najdem steber, ki ga zanaša proti sredini Jesenic in jaz se z veseljem pustim odnesti, ker vidim, da se bom potem lahko priklonil na greben pod Kamnitnikom, ki ob močnem vzhodniku tudi močno dela.



Hkrati pa višje kot sem, bolje vidim nevihtno celico nad Dobrčo, ki me straši v daljavi. In jaz sem namenjen ravno tja, ojej! Hitro odklenem telefon in začnem študirati radarsko sliko padavin, napoved, veter, vse postaje ... Dobro da preskok Jesenic nekaj časa traja. Ugotovil sem, da do Stola se bo dalo varno priti, naprej pa najbrž ne. Vseeno se premikam naprej bolj z mislijo na varno distanco do nevihte, kot na kaj drugega. Držalo je tako ali tako vse. Na Kamnitniku se z lahkoto poberem, odletim do Potoškega stola in naredim še izhod stran od grebena, da bolje vidim nevihto ter pristanim na Stolu; zaradi dodatne varnosti raje 200 m pod kočo, kjer je več trave in manj piha kot pri vrhu.

Snamem čelado in si ogledam prečudovit razgled na sončen Bled, Julijce v bazah in grozečo umikajočo se nevihto na Dobrči, ki se umirja in beži proti Ljubljani. Odločim se, da pospravim in grem v kočo počakat konec nevihte. Takrat pa "puf" in nehote brcnem čelado, da se začne kotati po strmini. Ojoj, hitro se od-



pnem in tečem za njo. Ne uspem je uloviti, a se k sreči ustavi kakšnih 100 m nižje, komaj kaj potolčena. Čelado poberem in pohitim nazaj k padalu in opremi, da ne bi slučajno kaj razpihalo. Takrat pokliče še Bojan, ki sem mu javil, da sem pristal na Stolu. On je že pri Olševi, vendar težko, da bo lahko kam dlje letel, ob tem močnem vzhodniku in nevihtah. Pri meni pa se ta čas nevihta že skoraj popolno sesede in vidim, da bo šlo kmalu naprej.

Po manj kot uri po pristanku lahko že vzletim, saj je pred menoj le jasno nebo. Vendar kaj hitro ugotovim, da je nevihta s seboj vzela tudi vso energijo. Tako imam od Stola dalje le noro miren let mimo Begunjsčice proti Trziču. Pristanem na zadnjem travniku pred centrom Trziča, skozi katerega se sprehodim peš. Še v gostilno na prvi in edini resen obrok dneva. Nato pa peš na vzletišče Gozd, točno en dan za Bojanom, kjer me gostoljubno sprejme Primož.

"Primož najlepša hvala za prenočišče v glampingu."

3. dan: četrtek 12. avgust

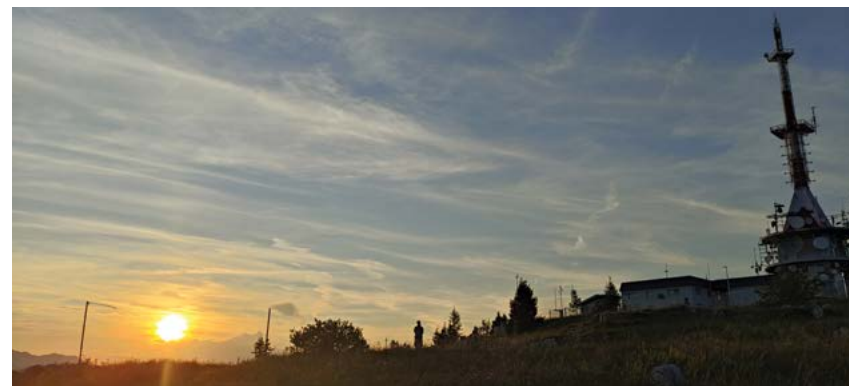
Zjutraj pozno vstanem in res ne hitim, saj vem, da če bom prezgoden, bom samo več hodil. Ob 9h se javi Bojan, da je že na Uršlji gori in da le še odleti proti domu. Jaz pa se šele ob 10h podam proti koči na Kriški gori, kjer si napolnim zalogo pijače in pojem kosilo. Vzlet tempiram na 12.00, saj vem, da bodo prej preskoki dolin še prezahtevni. Na startu termika že ustvarja super veter in poženem se v zrak. Do Tolstega vrha gre super, malo bolj razbito je kot sem pričakoval, ampak se ne pustim motiti. Malo poberem še na Tolstem in gas naprej. Tu pa negativno presenečenje. Pod Storžičem skoraj nič ne dela. Ok, grem z minimalkami naprej proti Zaplati. Tudi tu je zelo slabo. Vseeno napraskam nad višino Cjanovce, ker višje ne gre, ampak je pa pihnil vsaj rahel zahodni veter. Na Kalškem grebenu opazujem lepe bazice, ki se delajo z zahodne strani in se dvigajo od 2100 mnm navzgor. Pa si mislim saj z 1800 mnm bo dovolj za čez, še malo bom popravil višino po poti, na drugi strani bo pa lepo delalo. In se zapodim direktno proti Kalškemu. No, vmes ni nič delalo, pa tudi čez minuto sem prišel nižje in zahodnika ni bilo več, je bil pa vzhodnik. Ker ne želim scurit, obrnem in se prek grebenov za Potoško goro počasi prebijem nazaj proti Zaplati, kjer mukoma ponovno navijem nad višino Cjanovce. Tokrat se odločim za klasičen način preskoka preko Potoške proti gondoli. Uspem priključiti h Krvavcu, vendar nizko, pa še 2 uri sta šli. Računal sem, da bom potreboval največ eno. A bolje pozno kot nikoli. No, pri Krvavcu ni dvigalo, kot bi si želel. Bilo je vse razpihano, dviganja pa nežna in višje kot sem bil slabša in šibkejša. Ker je bil vzhodnik se počasi premikam na vzhod, saj tam mora bolje delat, a kaj ko je dobro začelo šele nad Kamniškim vrhom. Nato le navijem nad 1800 mnm, kjer me spet sreča zahodnik. Super, a kaj ko sem na vzhodni strani Krvavca in ne morem višje. Ko grem okoli, padem spet v vzhodno tedneco vetra in čez inverzijo, ki jo je težko prebiti. Tako grem poskušat srečo proti planini Košutna in ko se le uspem tam 'zborbat' malo višje, se kar vržem čez greben Ježa in proti Kalškemu. No, tu pa končno dela termika kot si že 3 ure želim. Ja, 3 ure in še 10 minut sem rabil na domačem terenu za iz Kriške gore do Kalškega grebena. Običajno je za to dovolj 1 ura ali manj. Vendar bolje počasi po zraku, kot peš. Tu je šlo sedaj z lahkoto, le baze so bile zelo nizke, tako da sem moral naprej kar z 2100 mnm. Nad Cojzovo kočjo malo popravim višino in se zapodim proti Brani. Saj je tudi takole nizko v višini bivačkov



lepo leteti, vsaj vidiš neko drugo dimenzijo. Na Planjavi imam srečo in lahko višino popravim na 2300. Hop, mimo Ojstrice in že začnem iskati lep travnik za pristanek. Na veliki Zelenici najdem popoln pristanek, položen travnik z malo borovčki. Pristanem.

Zakaj sem iskal pristanek? Zato ker sem bil, po pravici poveda-

no, skoraj izgubljen. Od tu naprej nisem še nikoli ne letel, ne hodil po hribih. Vedel sem koga moram poklicati za nasvet: Bojana. Pogledam na zemljevid in pokličem Bojana, ki mi svetuje letenje naravnost proti Raduhi, tam navit



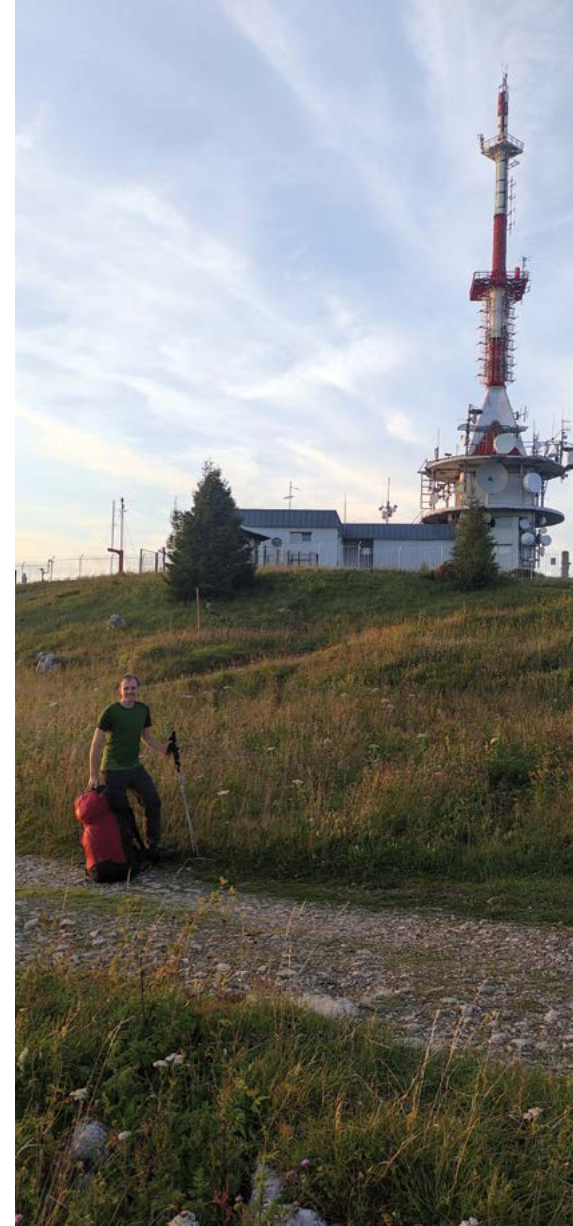
čim višje, potem pa po grebenu do Smrekovca, kjer lahko že spet pričakujem vzhodnik. Nato pa od Smrekovca letenje direktno proti Uršlji gori. Po zemljevidu sem hitro prepoznal hribe in pot.

Vzletim in po robu Robanovega kota drvim naravnost proti Raduhi, vedno nižje. Upam da bo tam delalo. In res, ko se približam zahodni steni Raduhe, me kar izstreli proti nebu. Steber je grd, a močan, a bilo mi je čisto vseeno kako je razrukan, samo da dela. Sredi navijanja me sreča še vzhodnik, malo me premeče in me začne odnašati stran od hriba, jaz pa se ne pustim motiti in navijam naprej. Ko sem nad višino Raduhe, zamenjam steber bolj proti bazi in blizu vrha. Navijam in pridem do baze čisto ob severni strani oblaka. Navijam naprej. Tokrat imam srečo in grem gor ob bazi, ter ves čas lahko gledam Avstrijo, čeprav sem že 200 m nad spodnjim robom baze. Nadaljujem, na 2700 se baza razširi in jaz jo presrečen začnem zpuščati v smeri Smrekovca. Od Raduhe naprej ni več nobene baze, tako da se mi odprejo prekrasni pogledi na Koroško in Štajersko. Jaz pa le pazim, da imam dobro fineso, kar pri rahlem hrbtnem vetru ni

težko. Ko pridem nižje, se upočasnim in spet me sreča vzhodnik. Dviganj od Raduhe ni več. Pod sabo prepoznam Smrekovec in vem, da se moram le še usmeriti proti Uršlji, ki je kot osamelca z oddajnikom ni težko prepoznati. Hitro spoznam, da brez dviganja ne bom prišel do tja in da moram poiskati pristanek. Izberem travnik ob glavni cesti glede na zemljevid. Pristanek je zahteven, saj po dolini piha sunkovit veter in okoli je veliko visokih dreves, zato sem prav posebno pozoren.

Po pristanku začnem pospravljati. Preverim, kakšne imam možnosti za naprej. Imam 2 uri in pol do zahoda in ne da se mi več. A ko ugotovim, da sem ob hitri hoji lahko še pred zahodom na Uršlji, spet dobim motivacijo. Startam in Bojanu sporočim, naj me ob mraku pričakuje v Slovenj Gradcu. Pol ure po pristanku začnem s svojim težkim nahrbtnikom hiteti proti Uršlji gori. Na začetku gre lepo enakomerno gor, nato žalostno navzdol. Sem le bil en greben bolj stran kot bi si želel. Nato pa dobro uro pred zahodom končno pridem pod vznožje strmega brega. Ko gledam table, ki sprva kažejo celo malo več kot mi ostaja dneva nisem srečen, a me adrenalin vleče naprej. Ob 19.45 prispem na vrh, točno pol ure pred zahodom. Presrečen naredim nekaj fotografij in grem na start. Bojan mi po telefonu razloži, kje je vzletišče in kam moram odletet, saj nič ne poznam. Vzletim 8 min pred zahodom. Na startu zelo lepo piha, tako da lahko še malo pojadram, nato pa odletim proti Slovenj Gradcu. Imam super pogoje, sproščujoč in miren let. Nad pristanek pridem z veliko višine, da se lahko v miru pripravim na pristanek. Petka Bojanu in pristanek 18 min po zahodu. Res sem lovil zadnje minute. Za mano pa je bil en super nepozaben in čudovit izlet. Sedaj pa na večerjo in pijačo.

Naslednji dan pa odletet nazaj proti Kranju, toda to je že druga zgodba.





▲ Foto: Matevž Gradišek

Avtor: Žiga Bajt

KAMNIŠKI VENČEK - H&F NA POSKOK

Potencial Kamniških Alp mi je s povabilom na turo pred leti predstavil Gradišo (Matevž Gradišek). Po robovih sanjskega terena sem se takrat cel dan švercal s prenizkim nivojem znanja.

H&F na poskok ima svoj čar, možnosti pa so vsepovsod. Preskušajo se nove ideje in trenirajo se tehnikalijske. Po kosih se sestavljajo linije, vzleti in pristanki.

Čas je mineval, nato pa je letos dozorel čas za Kamniški venček.

V petek zvečer se slučajno najdemo štirje in v soboto ob 9h stojimo na prvem štartu – Grintovec. Skalnati štart nas pričaka s sapicami iz vseh strani in nas spravi na delovne obrate. Solidno vzletimo in se pogumno usmerimo proti vzhodu. Skoraj »crash« pristanki v praznem zraku na melišču pod Štruco nam malo ohladijo glave.

Ojstrica je še daleč, treba bo lepo počasi in brez večjih napak. Načrtujemo robo, preverimo kožo in kosti ter zagrizemo v klanec. Ekipa je odlična. Debatiramo o Haribo športni prehrani in degustiramo.

Skuta nima vetra, zato se malo zatikamo, pokajo vrvice, planinci pa imajo predstavo. Trije se rešimo, Miha zavije v dolino.

Travnata Brana je balzam za sveže bojne rane in načeto samoza-vest. Hribovce zanima iz kje smo 'skočili' in kam gremo. Nejeverno poslušajo naše ideje, komentarjev pa ni in lahko nadaljujemo.

Veter začne sodelovati. Vzleti postanejo šolski, pristanki pa ostanejo hribovski – zanimivi in zahtevni. Tisti nedolžni na Planjavijskih zelenicah v dolino pošlje še enega Miha, in sicer z zvitim gležnjem.

Oblegano Planjavo, slučajno izbrano Lučko Brano in izpostavljeno Ojstrico z Bojanom elegantno počastiva s simultanimi vzleti in malo poziranjem. Iz Ojstrice dol najini kriki sprostijo vse napetosti, dvome in strahove – ratat bo. Maksimalno uživava v letu skozi koprene, navijeva še en stebriček v bazo in si že ob dveh, čez zeleno flašo, seževa v roko brez PCT dokazila.

DODATNE INFORMACIJE:

- Iz Konca vzletimo ob 6:30, na Grintovcu smo okrog 9h. Približno 1600 m vzpona. Na vzletišču razmere solidne.
- Pod Štruco pristanemo na 2300 nmv, na melišču, zaradi zavetrne lege kar zahtevno. Na Skuti smo okrog 10:45 po približno 250 m vzpona. Vzlet kar zahteven.
- Na Brani namolzeno padalo nesemo par metrov, gor smo okrog 11:30. Približno 50 m vzpona. Pristanek in vzlet na travici.
- Planjavske zelenice zajahamo na 2000 nmv, na Planjavi sva okrog 12:30. Približno 400 m vzpona. Veter super, vzlet lep.
- Na Lučki Brani malo trše pristaneva na 2300 nmv. Vzpona 50 m. Na vzletišču se vetru dogaja.
- Pod Ojstrico se v travno skalne jezike zapičiva na 2200. Približno 200 m vzpona. Na izpostavljenem vzletišču je idealen veter, ura 13:30.

Ekipa: Bojan Gaberšek, Miha Kavčič, Miha Kolšek, Žiga Bajt
Filmček: <https://www.youtube.com/watch?v=62DsFbKWJ4w&t=17s>

Foto: Matevž Gradišek



Foto: Miha Kolšek



Foto: Miha Kavčič

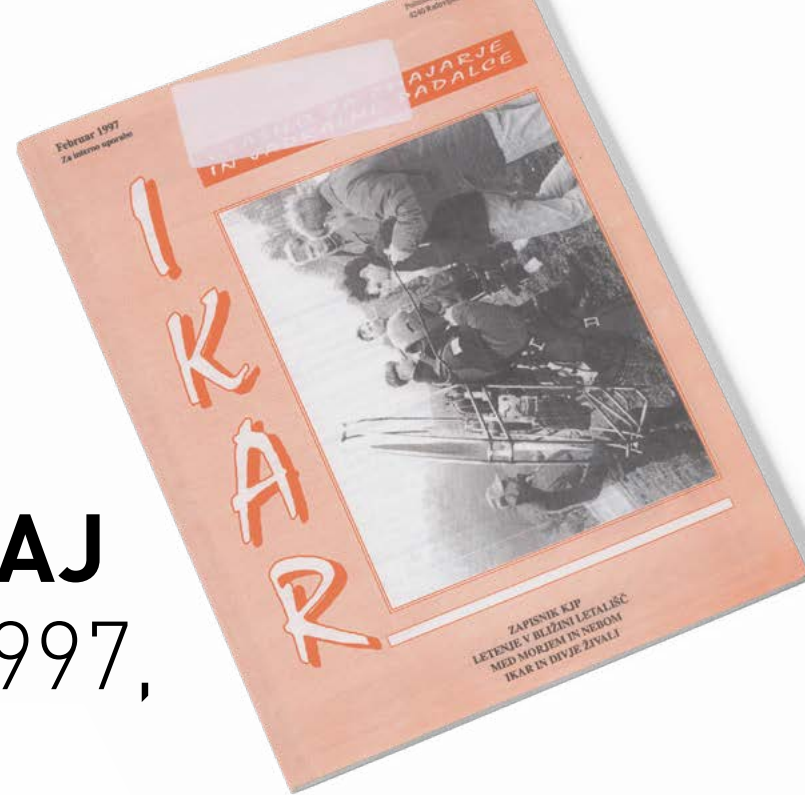


Foto: Miha Kavčič



Zapis pripravil: Janez Križnar

POGLED NAZAJ IKAR, LETO 1997, ŠTEVILKA 1



Kot bi mignil se je leto 2021 pognalo v ciljno ravnino in le še nekaj drobiža nas loči od prestopa v novo. Maligna virusna nadloga je še vedno tukaj in prav nič ne kaže, da bomo z njo kaj kmalu opravili. Zato človek z zavijanjem lista po vsebini starih izdaj Ikarja, ko so bile skrbi usmerjene v povsem drugačne sorte težav. Dasiravno le-te niso bile nepomembne.

Nanje je opozoril sicer notorični šaljivec **Andrija Pušić**, ki je tokrat svojo JAPATO vpregel v resnejši jarem.

"Letenje v bližini letališč"

Kdaj ste se nazadnje pogovarjali o prometni kulturi ali recimo o varnosti udeležencev v prometu? Vam to zveni rahlo dolgočasno ali morda zateženo? Nič hudega. O varnosti na cestah vsak dan slišimo veliko, zato so te besede izgubljene. Vožnja po cesti podlega strogim pravilom, ki se jih nenehno zavedamo, če jih spoštujemo ali pa ne. Vsakdo ve, da v slednjem primeru tvega kazni in ne trpi le posledic morebitne nesreče.

Pri našem letenju so zadeve nekoliko drugačne. Vsaj zaenkrat ni nevarnosti, da bi nas na pobočju Kovka prehitel in zaustavil policaj s paramatorjem, ali da bi moral kdo pihati na travniku pri Tonaču. Letenje z jadralnimi padali je še vedno v sivi coni vsega tistega, kar je dovoljeno, ker pač ni prepovedano.

To ima seveda svoje prednosti. Smo še vedno v romantični fazi razvoja našega športa, ko lahko uživamo v nekaterih svobodah, ki se jih dostikrat ne zavedamo. Pa bi bilo prav, da se jih. Tako bi jih znali bolj ceniti. Vsaka svoboda namreč preneha biti absolutna vrednota v trenutku, ko gre na račun drugega. S svojo svobodo ne smemo ogrožati drugih, s tem se bodo vsi strinjali, bla, bla, bla. Če bi se ljudje tega dosledno držali, ne bi potrebovali ne zakonov, ne policije in ne zaporov. Pa žal ni tako.

Zaradi nekaj neodgovornih, ki so med nami, ali bolje povedano, zaradi nekaj

neodgovornosti, ki čepi v vseh nas, bodo zakoni, predpisi in omejitve počasi prišli tudi v jadrarno padalstvo. To je normalno in temu se ne moremo izgoniti. Vprašanje je morda le, kdaj se bo to zgodilo in v kakšni meri.

Tako smo že pri bistvu. S svojim sedanjem obnašanjem jadrarni padalci morda lahko najbolj vplivamo prav na ta dva parametra, kdaj in kako. V določenem trenutku se bo treba spopasti z državno birokracijo in izbrati svoje interese v tekmi z ostalimi letalskimi panogami. Takrat bo precej pomembno, v kakšnih medsebojnih odnosih smo in v kakšni atmosferi sodelujemo. Zato je vsekakor dobra ideja, da poskušamo biti vedno karseda obzirni in se truditi, da z letenjem čim manj nadlegujemo okolico. To naj velja tako za odnos do okolja (ali bolj konkretno vzletišč, pristančkov, njihovih lastnikov, sosedov in ostalih prizadetih), kot tudi do ostalih soudeležencev v zračnem prometu. V luči zgoraj povedanega je v obeh primerih edini pravi pristop defenzivnost, diplomacija in potrpežljivost.

In kaj me je spodbudilo k temu moralno političnemu pamfletu? Nekateri ste slišali za nesrečo pred nekaj

meseci, ko je v bližini Ajdovščine motorni pilot z vlečno vrvo, s katero je prejel vlekel jadrarno letalo, sklatil jadrarnega padalca. Dokaj huda zadeva, ki bi se lahko končala usodno za oba, k sreči pa se je, razen strganega padala, končala brez hujših posledic, saj je naš kolega uspešno odprl rezervo. Ob tem so se razpasle govorice, kdo je bil komu na poti, kaj je območje letališča, kje se je to natančno zgodilo in podobno. Inšpektor Uprave za zračno plovbo je razsodil, da sta kriva oba, s čimer so se povsili nosovi na "naši" in - prepričan sem - tudi na "drugi" strani. Namesto, da razpredamo, kje ima kdo prednost in kaj v kakšnih obskurnih in zaprašenih pravilnikih piše, se raje vprašajmo, kaj lahko naredimo, da se takšne zadeve v prihodnje ne bi dogajale.

Prepričan sem, da se da veliko narediti z navidezno preprostimi prijemi. Konkretni predlogi, ki jih bom tukaj naštel, so nastali v debati na zadnjem sestanku KJP in smo jih sprejeli kot nekakšno netehnično in neformalno poročilo Komisije:

- Letališčem se izogibamo. Če lahko izbiramo, letimo čim dlje stran od letališč.
- V nobenem primeru ne letimo čez letališče, posebej ne v območju pristajalnega kroga.
- V nobenem primeru ne pristajamo na letališke površine, saj je vedno dovolj prostora drugje. Ob pobočjih, ki so v bližini letališč (npr. Kovk in Ajdovščina), se karseda držimo pobočja.
- Jadrarni padalci smo se dolžni seznaniti z režimom delovanja letališč in z geometrijo varovanega zračnega prostora v njegovi bližini.
- Lokalni jadrarnopadalski klubi so zadolženi, da zberejo ustrezne informacije na "svojih" letališčih in se z upravami letališč dogovorijo za osnovne napotke v zvezi s tovrstno problematiko. Informacije bomo potem objavili v Ikarju kot napotek vsem ostalim.

Pa še nekaj: V zgornjih napotkih ni treba iskati jadrarnopadalske "pravice". V njih tudi ni čisto nič jadrarnopadalskega "ponosa". Je pa zato veliko dobre volje in pripravljenosti na kompromise z enim samim sebičnim namenom - ohraniti čim več neba zase. Roger?

Nekaj dni po tem, ko je Andrija napisal ta članek, je prišla odločba - navodilo iz Prometnega inšpektorata republike Slovenije. Odločbo so dobile vse JP šole in klubi, aeroklubi, URSZP, LZS in Zveza za prosto letenje z jadrarnimi padali, zato objavljam samo del vsebine:

Odločba - navodilo

za letenje jadrarnih padal, jadrarnih zmajev in ostalih alternativnih vrst zrakoplovov brez lastnega pogona v ožji coni športnih letališč.

Zaradi vse večje problematike varnosti zračne plovbe v bližini športnih letališč in vzletišč, kjer se istočasno pojavljajo plovila različnih letalnih karakteristik, izdaja inšpektor za letalski promet, na osnovi 218. člena Zakona o zračni plovbi naslednje navodilo:

Letenje jadrarnih padal, jadrarnih zmajev in ostalih alternativnih vrst zrakoplovov brez lastnega pogona v ožji coni športnih letališč in vzletišč, je možno le v skladu s predhodnim dogovorom z vodjo letenja na dotičnem letališču ali vzletišču ali po dogovoru preko radijske zveze pred vstopom v to cono.

Ožjo cono je smatrati zračni prostor znotraj radija 5 km od vzletno pristajalne steze do višine 100 m QFE.

Ta odločba - navodilo velja do sprejetja drugačnih navodil o letenju omejenih zrakoplovov.

Na osnovi 248. člena Zakona o zračni plovbi je inšpektor pooblaščen, da izdaja odločbe, izreka prepovedi in začasno odvzema potrdila in dovoljenja.

Oto Verbančič, republiški inšpektor za letalski promet."

Zgodovina se žal ne ponavlja le skozi periodične pandemije. Tudi na nebu imamo še vedno podobne težave, kot so nas pestile pred desetletji. Vsi se predobro spominjamo trka športnega letala z jadrarnim padalcem aprila 2020 pri Ajdovščini, ki se je za našega tovariša končal tragično.

Ognil se bom moralkam ter dejal le, naj vsi v čim večji meri poskrbimo, da se na tla vrnemo tako srečni, kot smo šli v zrak. In upam, da teh vrstic ne bomo le prosti letalci, pač pa tudi kdo, ki se usede za krmilo kakšne hitrejše letalne naprave.

Da sklepna misel ne bi bila preveč mračna, naj vas razveselim s sledečo novico. Pravkar ste prebrali bonus prispevek, ki bi po vseh zakonih narave moral biti objavljen šele prihodnje leto. Imeli ste edinstveno priložnost pokukati v prihodnost o čem bo pisal Andrija pred 24. leti. Zveni čudno? Brez skrbi. V tej rubriki boste o pomembnih rečeh pravočasno in vnaprej obveščeni za nazaj. Pa srečno 2022!



Foto: Marcel Kukovec



SESTAVIL: JAKOB KOVAC	23. IN 17. CRKA NAPRAVE ZA IGRA-NJE	↓	↓	STARO-JUDOVSKI KRALJ	STOPNJA NA VOJA-SKI HI-E-RARHIČNI LESTVICI	VITEŠKA JAHASKA IGRA V SINJU NA PAGU	VČASIH IME OTRO-KA, ROJE-NEGA NA BOZIC
PREBIVA-LEC IZLAK							
VESTNIK, ČASNIK, ČASOPIS							
PREBIVAL-KE REKE							
PROIZVA-JALEC TURNIJH SMUC. VEZI				KEMIJSKI ELEMENT Z ATOM-SKIM STE-VILOM 10	ANDRAŽ LEBAN NESOGLAS-JE, PREPIR		
MESTO NA TI-ROLSKEM						ANG. IN ARSENA-LOV NOG. VRATAR. RAMSDALE	ČASOPIS V OSMAN-SKEM CESAR-STVU
JUDOV- ISLAMSKI KRALJ ZEMELJ-SKIH DUHOV. PRINC DEMONOV. ASMODEJ. ASEMA DEVA	SLO. ROKO-METAŠICA JELENA BREZ DOLGA						
ČEŠKO PIVO							
OPTIČNA NEVRALNA HIPO-PLAZIJA				KITAJSKA MANJŠINA V VIET-NAMU			
12. GRŠKA CRKA				NEAPELJ-SKI LPP			

POMOČ

ALKA: sinjska igra ČVORAK: Jelena HOA: vietnamsko ljudstvo IKDAM: nekoč turški časopis



Foto: Marjan Cigoj

KNIGHT 2 EN/LTF B

Popolna samozavest

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

Knight 2 je padalo, ki vas varno pelje skozi proces spoznavanja z B razredom.

Obenem pa Knight 2 nudi veliko zadovoljstva tudi pilotu, ki si želi sproščenega letenja z veliko mero pasivne varnosti, vseeno pa ga pogled v naslednjo dolino tako premami, da si želi na novo spisane XC zgodbe.

Padalo je na voljo v širokem razponu teže od 60 kg (XS) pa vse do 119 kg (L).

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

Veseli bomo vašega klica!

KNIGHT₂