

December 2017 ❄️
za interno uporabo

ikar

Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

interno glasilo
za jadralne padalce
in zmajarje



Dream. Touch. Believe.

Novi lahki materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.



GIN

Jadraina padala



Yeti 4

Lahko, enostavno, vsestransko.



Sprint 3

Posodobljena klasika med rekreativnimi padali.



Explorer

Lahko padalo odličnih letalnih zmogljivosti.



Fuse

Profesionalno tandemsko padalo.

Sedeži



Yeti Xtrem 2

Prenovljene »tangice« z dovršeno geometrijo in polnim pospeševalnim sistemom.



Verso

Udobje, varnost in priročnost v kompaktnem ter lahkem paketu.



Genie Lite 2

Lahki zaprti sedež za brezkompromisno udobje na dolgih preletih.



Safari

Ujemajoča sedeža za pilota in potnika v tandemu.

Dodatna oprema



Rezervna padala

Lahka in učinkovita.



Kokpiti

Samostojni ali kompatibilni z GIN sedeži.



Nahrungniki in vreče



Oblačila

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

stenař.si

040 153 490 (Gašper Prevc)



KAZALO

- 02** NAGOVOR
- 04** NAJBOLJŠI ZPLS PILOTI
- 06** OBLETNICA PROSTEGA LETENJA
- 10** VZLETIŠČE OVŠEN
- 14** "TUCK" Z ZMAJEM
- 16** KORZIKA
- 20** INTERVJU
- 26** MAKEDONIJA
- 30** POLET Z ZMAJEM



30

POLET Z ZMAJEM



36 CASTELLUCCIO

44 NEKAJ LAHKEGA

46 TEHNOLOGIJA VITEZOV



36

CASTELLUCCIO



16 KORZIKA



20 INTERVJU



Ikar, interno glasilo za jadralne padalce in zmajarje
December 2017

Odgovorni urednik: Mitja Jančič
Oblikovanje: Marja Žveplan
Izdajatelj: ZPLS, Zveza za prosto letenje Slovenija

Pilot: Matej Kastelic
Lokacija: Tamar
Foto: Matevž Gradišek

Tisk: tiskarna GRAFIKA SOČA, d.o.o.
Naklada: 1100 izvodov

Smernice naše zveze in vizija

Smo ob zaključku leta in se sprašujemo, tako v podjetjih, doma in povsod drugje, ali smo dovolj naredili. Smo izpolnili vsa pričakovanja, naloge? Prav gotovo ne vseh, vedno se še kaj najde.

Tudi v zvezi nismo izpolnili vseh ciljev, ki smo si jih zadali. Še vedno nismo opremili vseh vzletišč s tablami, kot je bilo planirano, pa še kakšna malenkost bi se lahko našla. Na naš poziv za izdelavo informativnih tabel se je prijavilo le polovica društev, ki tega nimajo urejeno in za njih bomo preko zime table tudi izdelali.

Lahko pa tudi naštejemo, kaj smo izpolnili:

- organizirali srečanje vseh prvih prostih letalcev Slovenije
- finančno podprli Hike & Fly internetno stran ter prvo slovensko H&F transverzalo
- sprejeli odločitev za vinjete tečajnikov v šolah po polovični ceni. Tako želimo spodbujati članstvo v naši zvezi, saj bo vsak začetnik prvo leto dobil revijo Ikar ter pravico do uporabe postaje in na ta način spoznal utrip zveze ter pridobil kakšno pomembno informacijo
- pridobili popuste za naše člane na vseh nam pomembnim žičnicah
- organizirali sestanek vseh učiteljev jadralskega padalstva
- grafično in oblikovno prenovili revijo Ikar, v barvnem tisku in z več vsebine, ki je vredna našega pogleda.

Prav prijetno sem bil presenečen glede odziva na vabilo, ki smo ga poslali vsem učiteljem jadralskega padalskega šola v novembru. Imeli smo kar precej točk, ki so za naš šport zelo pomembne; varnost, program enotnega šolanja, nova uredba,... Glede na resnost pristopa vseh učiteljev se je pokazalo, da nam takšen sestanek vsaj 1x letno zelo koristi, saj se izmenjujejo praktični pristopi učenja ter krešajo predlogi in ideje kako izboljšati varnost v šolah in našem letenju. Takšna srečanja bo zveza tudi v prihodnje vsako leto organizirala in podprla. To je naša vizija, združevati še naprej vse člane, še posebej tiste, ki so nam za vzor, naši učitelji.

Naj omenim še dogodek, ki bo v januarju naslednje leto. ZPLS organizira letno skupščino evropske zveze prostih letalcev - EHPU-ja, katere člani smo, ki se bo odvijala v Brdu pri Kranju. Prisotni bodo predstavniki iz devetnajstih držav, kolikor jih ta zveza šteje. Tudi tukaj si želim večjega povezovanja z evropskimi članicami ter sodelovanja v dobrobit vseh prostih jadralscev.

Naš šport je del našega življenja. Jadramo, kadar nam vreme to dopušča. Delo, služba in razne obveznosti pri našem »hobiju« niso naši prijatelji, saj nam kradejo dragoceni čas, ki ga tako radi prebijemo v zraku. Zato vam v prihajajočem letu želim čim več tega dragocenega časa.

Srečno.

Vaš predsednik.

Bojan Žižmond

Razpis ZPLS – dodelitev sredstev

Na sestanku Upravnega odbora ZPLS, dne 16.11.2017, smo sprejeli sklep, da del sredstev, ki jih ima zveza na razpolago v letu 2018, namenimo za pomoč društvom. Omenjena sredstva se lahko nameni za prireditve, kjer se promovira ZPLS, obnovo vzletišč, ali ostale najboljše predloge po mnenju komisije.

Objavljamo razpis za dodelitev namenskih sredstev. Razpis je objavljen v interni reviji Ikar, poslan na e-mail naslove društev in objavljen na spletni strani zveze.

Vloge s podrobno razlago in predvideno višino pomoči naj društva pošljejo na e-mail naslov tajnice zveze (*brigita.jarc@ejglejnaprej.com*) najkasneje do 15.2.2018.

Po preteku roka prijave bo UO ZPLS v začetku marca pregledal vloge in denar razdelil najboljšim predlogom. V poštevek za kandidaturo bodo prišli le predlogi društev, katera bodo imela poravnane članarine zvezi za leto 2018 do objavljenega roka za plačilo članarin (28.2.2017). Sredstva bodo nakazana na račun društva po izstavitvi računa in objavi prispevka v Ikarju, v katerem se podrobneje in na širšem članstvu zanimiv način opiše o konkretni izvedbi sofinanciranega primera. Aktivnosti, ki bodo financirane, naj bodo izvedene v letu 2018.

Izbrane predloge bomo objavili do 15.3.2018.

Za dodatna pojasnila lahko pokličete
041 432447 – Srečko.

Članarina ZPLS za leto 2018

Članarina ZPLS za leto 2018 je 25 EUR za vsakega posameznega člana društva. Članarina mora biti plačana do 28.2.2018. Plačilo na:

Zveza za prosto letenje Slovenije, Kamnik pod Krimom 72d, 1352 Preseerje;
T.R. 02013-0051157716

Zastopnike društev naprošamo, da po opravljenem plačilu točne podatke o društvu s seznamom vseh članov pošljejo na elektronski naslov:

brigita.jarc@ejglejnaprej.com

Seznam izpolnite na Excelovem obrazcu, ki je objavljen na spletni strani ZPLS (<http://sffa.org/dokumenti>) in bo tudi poslan vsem društvom. Podatke članov potrebujemo za ureditev zavarovanj proti tretji osebi, uporabo radijske frekvence, pošiljanje Ikarja in vodenje seznama članov, ki uporabljajo vzletišča.

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





ZPLS - TOČNOST PRISTAJANJA - JP

MESTO	PILOT	DRUŠTVO
1	MATJA SLUGA	DJP ZLATOROG LAŠKO
2	ANTON SVOLJŠAK	DJP ZLATOROG LAŠKO
3	MATJAŽ FERARIČ	ČUK DRAVOGRAD

ZPLS - PRELETI LIGA - JZ

MESTO	PILOT	DRUŠTVO
1	MATJAŽ KLEMENČIČ	DPL POSOČJE TOLMIN
2	FRANC PETERNEL	DPL LET ŠKOFJA LOKA
3	PETER KEJŽAR	DPL LET ŠKOFJA LOKA

ZPLS - PRELETI XC GLOBE - JP

MESTO	PILOT	DRUŠTVO
1	FRANCI REVEN	DPL LUFTMANDLČ IDRİJA
2	JERNEJ BODLAJ	DJP POLET KAMNIK
3	ALOJZ TURK	DJP POLET KAMNIK

1. DJP POLET KAMNIK

ZPLS - PRELETI XC GLOBE - JZ

MESTO	PILOT	DRUŠTVO
1	JURE BEČAN	DPL PREPIH TRŽIČ
2	PETER KEJŽAR	DPL LET ŠKOFJA LOKA
3	MATJAŽ KLEMENČIČ	DPL POSOČJE TOLMIN

1. DPL POSOČJE TOLMIN

ZPLS - PRELETI LIGA - JP

ŠPORTNI RAZRED

MESTO	PILOT	DRUŠTVO
1	MATIC EGART	KJP KROKAR ELEZNIKI
2	DUŠAN DURKOVIČ	DJP METULJ RIMSKE TOPLICE
3	ROK LOTRIČ	KJP KROKAR ELEZNIKI

ZPLS - PRELETI LIGA - JP

TEKMOVALNI RAZRED

MESTO	PILOT	DRUŠTVO
1	DUŠAN ORO	DJP KAJUH FRANKOLOVO
2	JO E MOLEK	DJP CUMULUS SEMIČ
3	BOJAN GABERŠEK	DJP KAJUH FRANKOLOVO



OBVESTILO ZA PILOTE TANDEM JADRALNIH PADAL IN UČITELJE

Jadralnega padalstva

VSAKOLETNI SEMINAR ZA PODALJŠANJE POBLASTIL T IN U:

Za T - pilote bo izveden seminar za obnovitev teoretičnih znanj v petek, 2. februarja 2018, ob 14 uri, v sejni sobi gostišča pod Jenkovo lipo v vasi Grad pri Cerkljah. Istočasno bo tudi seminar in izpit za pridobitev potrdila o opravljeni prvi pomoči za komercialne pilote tandem jadralnih padal. Prijave na seminar in ostale informacije na info@kimfly.si

NOVO!

Komercialni piloti tandem jadralnih padal lahko podaljšujejo pooblastilo - T tudi na način, da namesto potrdila o obnovitvi teoretičnih znanj, k vlogi za podaljšanje pooblastila pilota tandem jadralnega padala priložijo pisno potrdilo o, v obdobju zadnjih dvanajst (12) mesecev, opravljenem letnem usposabljanju.

U - POBLASTILO

Strokovni seminar za učitelje jadralnega padalstva bo v soboto, 10. februarja 2018, ob 10 uri, v sejni sobi gostišča Pod Jenkovo lipo v vasi Grad v Cerkljah. Plačnik seminarja je ZPLS. Vabljeni vsi aktivni učitelji, ne samo tisti, ki potrebujete seminar za podaljšanje pooblastil. Seminar bo v takšni obliki tudi v prihodnje, kot vsakoletno strokovno srečanje aktivnih učiteljev jadralnega padalstva.

Prijava na seminar za U - pooblastilo na: info@kimfly.si

Morebitna vprašanja na **041 677595** - **Sandi Marinčič**



OBLETNICA PROSTEGA LETENJA PRI NAS

V letu 2014 je minevalo trideset let od prvega poleta s padalom za skoke iz letala iz Dobrče, v letu 2016 pa prav toliko let od prvega poleta s prvim jadralnim padalom iz Planjave (Kamniški vrh). Tudi jadralni zmajarji so v letu 2013 obeležili štirideset let od prvega poleta z jadralnim zmajem iz pobočja Koprivnika pri Martinj vrhu.

V tistih časih so se preletene razdalje merile v metrih in čas letenja v sekundah. Okoli pionirjev prostega letenja so se zbirali navdušenci in skupaj so izdelovali prve prototipe. Od takrat je šel razvoj najprej počasi, nato pa precej strmo navzgor. Takoj za njimi je bilo seveda še veliko tistih, ki so se začeli spuščati s pobočij in tudi že preleteli kakšen kilometer več in ostali v zraku nekaj dodatnih minut. Težko bi tukaj naštet tudi vse tiste, ki so ob letenju razvijali letalne naprave in pripomogli k temu, da so naše sedanje letalne »mašine« tako sposobne, da nam omogočajo čudovito in varno letenje.

Društvo za prosto letenje Lesce Bled in ZPLS sta v letu 2014 pripravljala prireditve, na kateri bi se spomnili teh dogodkov in akterjev. V dveh planiranih vikendih v mesecu septembru 2014 je bilo na žalost slabo vreme in prireditve ni bila izpeljana.

Tudi v lanskem letu sta Društvo jadralnih padalcev Polet Nova Gorica in ZPLS v septembru pripravljala »Festival« s testiranjem jadralno padalske opreme, v okviru katerega bi bilo organizirano srečanje »pionirjev« jadralnega padalstva in jadralnega zmajarstva pri nas ter predstavitev

opreme takratnega obdobja. Zopet vreme ni dopustilo izvedbe prireditve.

Letos nam je vreme poslužilo v soboto, 30. septembra 2017, ko smo izpeljali prireditev na Lijaku pri Novi Gorici. Srečanje je bilo namenjeno vsem bivšim, sedanjim in bodočim letalcem. Starejši »po stažu« so prinesli s sabo najstarejšo opremo, ki jo premorejo in jo predstavili v popoldanskih urah na pristanku. V druženju takratnih in sedanjih prostih letalcev so obujali spomine na tista prečudovita leta. Tudi mlajši po letalnem stažu so bili vabljeni v čim večjem številu, saj je zanimivo spoznati predhodnike in videti letalne naprave iz začetkov prostega letenja. Na žalost je bila udeležba prav slednjih dokaj slaba in zaskrbljujoča. ZPLS je poskrbela tudi za pogostitev, hrano in pijačo za vse udeležence, ter praktična darila za vse pilote, ki so leteli že pred letom 1998.

Na predstavitvi starih letalnih naprav je bilo predstavljenih kar nekaj starih jadralnih padal in jadralnih zmajev. Z nekaterimi od njih se je tisti čas šolalo, z nekaterimi pa so se postavljali časovni rekordi in tudi rekordi v preletenih kilometrih. Jadralni zmajarji so predstavili jadralne zmaje iz let okoli 1980. Tolminca, Franc Kuštrin in Ivan Brovč, sta sestavila šolski »Mars«, firme Moyes, iz 1981, ter tekmovalni »Master«, firme Rithner, iz 1983, Herman Hartman-Hari pa La Mouette-jev šolski »Atlas«, letnik 1980. Tudi jadralni padal smo videli kar precej iz začetnega obdobja, tako originalov, kot kopij.



Dobitniki plaket:

**Jadralno zmajarstvo: Janez Lotrič,
Rado Goljevšček, Jernej Osenič**

**Jadralno padalstvo: Darko Svetina,
Tone Svolfšak, Sandi Marinčič, Vlasta
Kunaver**

**Jadralno zmajarstvo in jadralno
padalstvo: Stane Krajnc, Marjan
Erjavec**

V tistih časih so bila jadralna padala konstrukcijsko bolj enostavna, z malim številom celic, s tem tudi še primerna za kopiranje. S potrebnimi velikimi veščinami smo dvigovali jadralno padalo »Edelweiss«, a le z dovolj nasprotnega vetra. Lastnik je Peter Podgornik, padalo je letnik 1986 in ima najboljše drsno razmerje dobrih 2,5, ko pri 30 km/h propada 3,3 m/s. Sin Ferdinanda Goloba je pokazal »Genair«, firme Ailes de K, letnik 1987, Sandi Marinčič pa njegovo kopijo »Asterix«, ki sta jo takrat sešila z Vlasto Kunaver. Rok Preložnik je leto kasneje kopiral Firebird-ov »X-3«, ga nato predelal v gorsko padalo, potem prodal, pa spet kupil nazaj in zopet »doštukal« dve celici. Člani društva iz Trsta so pripeljali »Hilite II«, firme Apco, iz leta 1990 in »Blue Angel«, iz leta 1992. Videli smo tudi Sky-ev »Joj« iz 1989, na katerem se je naučilo leteti precej pilotov iz Vipavske doline, kakor tudi »EQ«, firme Condor, iz istega leta, na katerem so prve lete naredili piloti iz Logatca in Vrhnike, na prireditvi pa sta ga dvigovala Rus Mojca in Stane Zalaznik. Originalni »F1«, Firebird-ov model, z mrežicami na celicah, letnik 1990, je na pristanku raztegnil Rok Pišek, tudi to padalo je dobilo pri nas kar nekaj kopij. Rokov oče, Janez, je pokazal padalo »Monster«, Svolfškovo kopijo Perche-jevega »Aerologic-a«, letnik 1994, z 59 celicami, s katerim je takratni evropski podprvak v preletih Domen Slana postavljala nove rekorde naših terenov v preletih. Bilo je prvo padalo z neoplaščenimi vrvicami. Domen nam je predstavil tudi jadralno padalo lastne konstrukcije, sokonstruktor je bil še France Giacomelli, zašil pa ga je Tone Svolfšak. Bilo je prvo na svetu na tekmi, katero je imelo diagonalne podpore med celicami v notranjosti kupole, ter s tem precej manj nosilnih vrvic. Letel ga je na svetovnem prvenstvu v Braziliji. Videli smo še nekaj »starin«, z nekaterimi, malenkost mlajšimi, se je ta dan celo letelo iz Lijaka.

Zveza za prosto letenje Slovenije je ob tej priložnosti podelila plakete in priznanja nekaterim začetnikom prostega letenja pri nas za doprinos k razvoju prostega letenja. Plakete je prejelo 7 »pionirjev« prostega letenja pri nas, priznanja pa 50 posameznikov, začetnikom prostega letenja po slovenskih regijah. Manjkajočim na prireditvi bodo priznanja podeljena osebno.





Dobitniki plaket:

jadrarno zmajarstvo: Janez Lotrič, Rado Goljevšček, Jernej Osenčič
 jadrarno padalstvo: Darko Svetina, Tone Svolfjšak, Sandi Marinčič, Vlasta Kunaver
 jadrarno zmajarstvo in jadrarno padalstvo: Stane Krajnc, Marjan Erjavec

Veselila nas je udeležba dobitnikov plaket, o njihovih začetkih lahko preberemo podrobnosti v prvem učbeniku prostega letenja pri nas, knjigi Zlatka Vaniča, z naslovom »Leteti«, ki ji bila izdana leta 1991. Prisotnih je bilo še precej, glede na starost, starejših pilotov, starosta med njimi pa je Tulio Nadalutti, član društva Monte Carso iz Trsta (društvo je tudi član naše zveze), star 89 let. Redno leti in jadra na Socerbu, pokazal pa nam je, da po poskočnosti prekaša marsikaterega desetletja mlajšega posameznika.

Za organizacijo in izpeljavo prireditve sva se potrudila predsednik in podpredsednik naše zveze (Žižmond, Jošt), ob pomoči nekaterih članov društva Polet iz Nove Gorice.

Zapisal: Srečko Jošt



SkyGuru tangice*

NAJUDOBNEJŠE TANGICE

+ Super lahke
+ Narejene v Sloveniji

Kako pa izgledajo?

JIH NIMA SMISLA GLEDAT, JIH MORAŠ PROBAT!

ZA TEST POKLIČI

031 410 329

Na drugi strani te pričakuje Peter Miklavčič - Pero
SkyGuru dizajner, osebno

* ekstremno lahek letalni sedež

Čiščenje vzletišča OŠVEN

Jesen je že v zadnjih vzdihljajih in se počasi poslavlja. Jutra so že hladna, drevesa so odeta v lepe jesenske barve, šelest listja pod nogami ob samotnih sprehodih skozi gozd in turbno zavijanje vetra med skoraj golimi krošnjami dreves pa daje slutiti, da se narava zavija v zimsko otopenost. Pred nami je zima, je veter, sneg in mraz. Tudi vrhunec padalske sezone je že za nami in ker se narava že pripravlja na zimsko spanje, smo se člani DPL IKAR odločili, da še pred zimo očistimo naše vzletišče na Ošvenu.

Vzletišče leži na nadmorski višini 1080 metrov in je priljubljeno predvsem med koroškimi padalci. Zanimivo je ob vikendih, saj se nas takrat zbere kar precejšnje število. Samo vzletišče leži na severni strani Uršlje gore, od koder se odpira lep in nepozaben pogled na Prežihove Kotlje, mesto Ravne na Koroškem in ob lepem vremenu tudi na del planin sosednje Avstrije. Sam Ošven je za nas padalce zanimiv predvsem v dopoldanskem času. Poleti deluje že od 10. ure dalje in omogoča tudi daljše prelete. Prav tako je tu možno leteti tudi takrat, ko povsod drugod preveč piha in zaradi vetra drugje te možnosti skoraj ni.

Tam, kjer vzletamo, je bilo včasih smučišče. Zaradi smučišča je bilo tudi naše vzletišče lepo počiščeno in pokošeno. Bil je lep travnik brez vsega tega, kar je do danes hitro zrastle. Odkar ni več smučišča, je »podivjalo« grmovje, zraslo je polno mladih smrečic in borovcev, tudi trava je visoka. Grmovje je bilo vsako leto višje in ugotovili smo, da bi bilo pametno malo počistiti, da vse skupaj res preveč ne podivja. Dogovorili smo se, da to uredimo še pred zimo. Napoved za letenje zaradi vetra ni bila obetavna in zato smo se odločili, da gremo v akcijo. Nekaj najbolj pridnih se nas je res zbralo, v roke smo vzeli sekire, kose, grablje, motike in z dobro voljo začeli našo delovno akcijo »očistimo Ošven«. V nekaj urah je bilo vse prav lepo očiščeno, pokošeno, pograbljeno, brez grmovja in pokazal se je prav lep pogled na naš priljubljeni Ošven, ki je sedaj pripravljen na letalno sezono za drugo leto. Pravijo, da se z dobro voljo in pridnimi rokami da veliko narediti in res je tako. Naš trud je res lepo viden. Sicer pa smo bili v našem društvu letos zelo pridni, saj smo počistili tudi vzletišče na Kremžarici in Rahtelu. Vsem članom, ki so se udeležili te in tudi ostalih akcij, se najlepše zahvaljujemo.

Marina Globočnik
DPL Ikar Slovenj Gradec









Foto: Jernej Bodlaj

“TUCK” Z ZMAJEM



Geometrija zmaja med padanjem proti zemlji je bila takšna, kot je na sliki. Razlika je samo, da je bil v zmaj v vertikalnem položaju, z nepoškodovanim trianglom, položaj telesa pa zraven nosu zmaja.

Preval naprej se temu reče. Nepredviden maneuver, ki si ga nihče ne želi, pa vendar tudi to se dogaja. Sam sem se nagibal k temu, da če imaš hitrost, se lahko uspešno izogneš, da do tega ne pride. Kot inštruktor letenja sem svojim učencem razlagal postopke, kako se tega obvarovati, ter kako se iz te situacije rešuje, če do tega pride. Ja, in potem pride izkušnja, ki jo po 38 letih letenja preizkusiš na lastni koži in ko ti tisto ponavljanje postopkov v sili še kako prav pride, da lahko to potem v praksi potrdiš, seveda če preživiš.

Podobno situacijo sem doživel že leta 1987. Takrat sem jadral v termičnem stebru od zmajarske rampe proti Čavnu, skupaj z jadrilico. Veselo sem v zavoju odrival zmaja, da bi jo v najkrajšem času prehitel. Skoraj mi je uspelo, ko sem v tistem zanosu zgrešil steber in padel iz njega dobesedno na glavo z odrinjenim zmajem. Z nogami sem udaril v sredinsko cev, a se na srečo zmaj ni prevrnil in se je kakšnih 100 metrov nižje sam poravnal, meni pa so se tresle hlače in odpeljal sem v dolino. Komentarji na to dogajanje so bili pa sledeči, da bi moral v tistem trenutku močno potegniti nase trikotnik in

bi tako v najkrajšem času pridobil manjkajočo hitrost. Od takrat naprej v kroženjih ne odrivam triangla zelo močno od sebe. Tisti, ki spremlja moje lete, vidi, da od takrat v kroženju nisem prav počasen. Trditev, da bi moral v trenutku omenjenega dogodka močno potegniti trikotnik nase, pa še nisem dokončno osvojil.

Z razvojem hitrejših zmajev se je tudi ta stvar spremenila v takšni meri, da je možno nastaviti pritisk na trianglu pri večjih hitrostih tako, da podpore, ki so v krilu, nastavljaš po višini. Za to obstajajo tovarniški podatki za določen tip zmaja. Sam sem se držal tovarniških nastavitve in se v to nisem spuščal. Stil moje vožnje naravnost je bil pogosto VG do konca in po gasu da je šlo hitreje. VG (variable geometry) pomeni možnost spreminjanje nosnega kota krila, s katerim vplivamo na zvijte krila in na debelino profila.

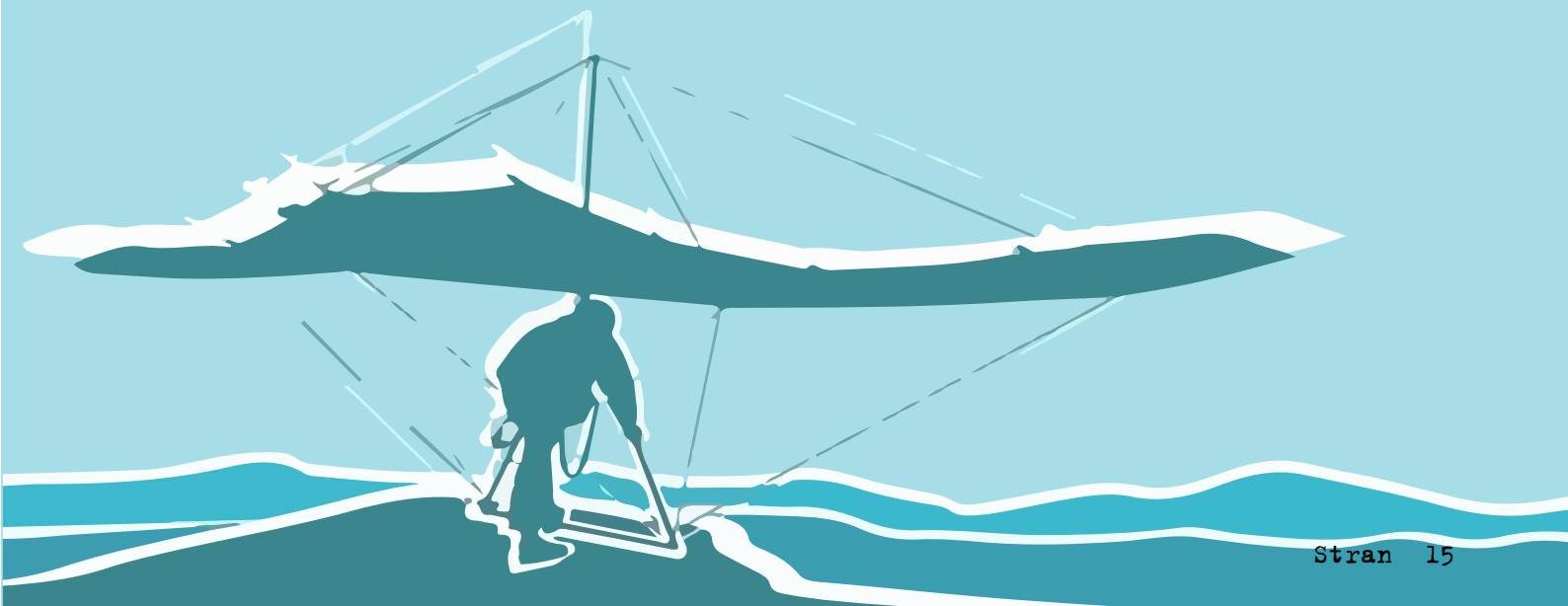
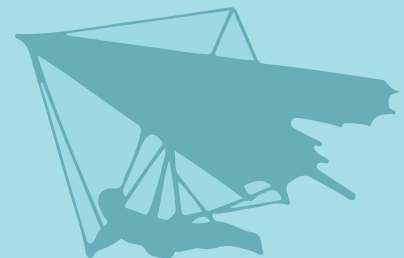
No in tako je bilo do tistega lepega julijskega dne predlani, ko sva se s Petrom Kežzarjem dogovorila, da ta dan odletiva proti Triglavu. Bil je še kar močan JZ v višinah, pa to naju ni toliko motilo, da ne bi poskusila. Kot po navadi, mi Pero uide po višini in potem se znajdem sam na Bohinjskih

hribih na dogovorjenem mestu (nisva imela postaje) in opazujem, kje bi ga lahko videl. Ker sem imel občutek, da je odjadral naprej, sem na pobočniku povzpел še kakšnih 200 metrov nad vrh Škrbine in predvideval, da je dovolj za prelet proti Sedmerim jezerom. VG do konca in zapustim greben. Z vetrom v hrbet je šlo čez 80 km/h. Od začetka je bil let dokaj miren do kakšnih 500 metrov od grebena, ko dohitim prvi rotor ki me prekucne na glavo. Držim triangel v nespremenjenem položaju in čakam. Po izgubi 50 metrov višine se začne ravnati in odpeljem naprej še z večjo hitrostjo, v mislih, da če pride še kakšen, ga bom lažje uspel preleteti. Let se umiri. Nato nenadoma nastane tišina, zmaj strmoglavi in mene potegne v platno, s tako močjo, da me strga iz trianglera. U, sranje, si rečem in že me vrti na vse strani, da niti ne vidim kdaj gledam v nebo in kdaj v zemljo. Predvidevam, da se je to dogajalo kakšnih 10 sekund in da sem med tem časom zgubil kakšnih 200 metrov, ko se stvar umiri do te mere, da sem se lahko orientiral. Letel sem z glavo navzdol proti zemlji. Položaj telesa je bil zraven nosu zmaja. Pogledam, kje imam ročko od rezerve, zgrabim in odvržem rezervo v prazni prostor. Sunek odprtja padala popolnoma zaustavi padanje, takšen sem imel občutek. Ampak še vedno sem visel na glavo in če bi ostal v takem položaju, bi bila glava in roke tisto, kar bi se prvo dotaknilo kamenja spodaj. Pogledam, kje imam triangel in se oprimem cevi. Povlečem nase in se spravim v horizontalo, več ni šlo, ker sem se že približeval zemlji. Se že skoraj s prosto roko dotaknem trave in si mislim »o, fino, priletel bom na mehko«, ko me veter odpihne preko grebena in že letim proti grušču kamenja, ki se razprostira kakšnih 100 metrov nižje. Tresk in že sem na zemlji. Zlezem izpod zmaja. Kosti so cele, malo odrgnin in to je vse, uau, še sem živ. Pobrskam po letalni vreči, vzamem telefon in se odpravim na greben, kjer dobim signal. Pokličem klicni center, kjer povem ime in priimek, pozicijo zasilnega pristanka in da ne rabim pomoči. Grem nazaj k zmaju, ki je bil v klavnem stanju in si začnem ogledovat poškodbe. Že med

prevračanjem v zraku je nastala večina poškodb na zmaju. Bila je zlomljena sredinska cev, 90 cm od nosu zmaja. Potrgalo je dve jeklenici, debeline 2 mm, ter nekaj letvic. Na letalni vreči je bila strgana kevlarska vrstica, debeline 3 mm, ki preprečuje, da se ne prevrneš naprej od instrumenta je ostal samo nosilec. Ob dotiku s kamenjem na tleh se je poškodovalo platno, zlomila stranska cev od trianglera in tudi »speedbar«, to je spodnja cev trianglera. Začelo me je boleti stegno in komolec, a sem z gibanjem uspešno saniral bolečine. Pogledam, v katero stran lahko odnesem opremo in začnem pospravljati. Ura je bila 14.30, ko sem krenil iz mesta dogodka, Konjskega sedla, ob polnoči pa smo skupaj s prijatelji, ki so mi prišli pomagat (Bine Knaflič, Igor Carli, Robi Lapanja, Jakob Šorli) v Tolminu pili pivo. Na zdravje...

Nauk te zgodbe: beri navodila za uporabo letalne naprave, ki jo izda proizvajalec za določen tip zmaja. Tam piše, da naj bo v turbulentnem ozračju VG $\frac{1}{2}$ do $\frac{3}{4}$ zategnjen, priporočena hitrost pa okoli 60 km/h. No, to sem začel brati po grenki preizkušnji s srečnim koncem, prej pa nisem tega upošteval, hm...

Ivan Brovč



Letenje na Korziki

Na Korziki se prijetno leti, predvsem na zahodni obali in v dolini, ki povezuje mesta Ajaccio in Corte. Kadar pihajo prijetni zahodni vetrovi, se leti kot pri nas na maestralu. Prijetno, umirjeno, predvsem pa uživaško nad obmorskimi grebeni. Zagotovo pa je na celini tudi kvalitetno termično letenje.

Korzika je tako hribovit otok, da ji pravijo tudi gora v morju. Predvsem je enkratna za aktiven dopust. Iz Slovenije potrebujemo 6 ur vožnje z avtom in 4 ure s trajektom. Kampi so cenejši kot na Hrvaškem, da pa se kampirati tudi na črno.

Številni gorski vrhovi so višji od 2000 m, najvišji segajo do 2700 m. Gorske doline in jezera so raj za planince, v njih so številne reke, ki jih opevajo kajakaši. Nekatere reke so poleti tako tople, da je kopanje v njih prijetnejše kot v morju. Prilagam posnetka naravnega tobogana iz kanjona Purcaraccia in še enega, kjer smo se preizkusili v kanjoningu.

Kvalitetne skale in urejena plezališča navdušujejo plezalce. Glavne pešpote in planinske poti so urejene, a so redke. Na veliko vrhov se zato da povzpeti po povsem prvinskih poteh.

Vzhodna morska obala je malo dolgočasna, primerna je za bolj umirjen turizem. Mivka, naplavljena drevesa in lepi kamenčki, a vetra premalo za dobro surfanje. Surfati se da predvsem na spodnjem delu otoka, najlepše v zalivu Figari (v bližini glavnega letališča), ki pa je že na zahodni obali otoka. Na zgornjem delu otoka po zahodni obali se z naraščajočim vetrom krepijo valovi, ki so ponekod primerni za body surfing in morda tudi za surfanje z desko na valovih.

Če obkrožiš Korziko po obalni cesti ali jo prečiš po glavnih cestah, jo doživljaš preko številnih turistično propagiranih naravnih in zgodovinskih znamenitosti. Če pa se zapelješ izven glavnih turističnih cest, potem ti preostanejo le še ozke in prepadne ceste, ki vodijo v osamljene vasi in na



prelaze. Tukaj postane življenje domačinov skromno, opazi se revščina in velika narodna zavest. V nekakšno opozorilo so vsi prometni znaki večkrat prestreljeni. Ko so na Korziki poskušali zakupiti obalo in jo pozidati s hoteli za množični turizem, kot npr. v Španiji, so na deloviščih pogosto eksplodirale bombe domačinov. Tako je industrijski turizem zamrl in tudi na ta način so ohranili čudovito naravo.

Z veseljem bi opisal številna doživetja v tej še pristno naravni deželi, kjer srečaš prašiče, ki se prosto pasejo po gozdu, kjer čreda koz ohromi promet na cesti, kjer po naključju zaideš v borov gozd, kjer so drevesa debela čez 2 metra in stara 500 let, itd., a vas zanima letenje na Korziki.

Na Korziki se prijetno leti, predvsem na zahodni obali in v dolini, ki povezuje mesta Ajaccio in Corte. Kadar pihajo prijetni zahodni vetrovi, se leti kot

pri nas na maestralu. Prijetno, umirjeno, predvsem pa uživaško nad obmorskimi grebeni. Zagotovo pa je na celini tudi kvalitetno termično letenje.

Tukaj sem letel že pred šestimi leti. Takrat sem užival v prijetnem zahodniku, na vzletiščih zahodne obale in opravil prvenstven polet iz gore Monte Orto (zahteven skalnat štart), potem obiskal vseh sedem pretočnih jezer v dolini Restonika (Corte), ob vzponu na njihov drugi najvišji vrh Monte Rotondo pa je premočan veter odpihnil moj polet. Tokrat sem prišel z določenimi letalnimi cilji ali željami. Vseh nisem izpolnil, a glede na spoznanje, kako nepredvidljiv je veter na otoku in glede na številna presenečenja, ki so mi povečala vrednost letalnih dogodivščin, vem, da sem veliko dobil.

Najprej sem poskusil poleteti iz slikovitih gladkih skalnih gor iznad kanjona Purcaraccia (osrednji jug Korzike). Med vzponom sem se zaplezal in moral odvreči padalo v grmovje. Med ravnimi gladkimi stenami je bilo pravo doživetje iskati naravne prehode in ko sem končno odkril poličko, idealno za štart, sem bil razočaran, da sem brez padala. No, glede na razpoložljive pristanke (obcestna parkirišča), je morda tudi prav, da sem moral peš v dolino.

Sledil je obisk znamenitega mesta Bonifaccio, ki je mestna utrdba na belem klifu, povsem na jugu dežele. Ženo in otroka sem odložil na mestnem obzidju, sam pa zdrvel na klif s padalom.

Pihal je maestral, direktno z juga, a na klifu veter v hrbet. Kako to? Stopim povsem na prepadni rob, ki je previsna spodjedena skala in začutim rahel

navpičen veter. Klif je tako previsen, da je takoj za robom že rotor. Žalostno ugotavljam, da je vetra premalo za jadranje. Ampak jaz vseeno moram tu odleteti. Malo naprej najdem pot, ki pelje s klifa do morja in spodaj je položna skala, na kateri je možen pristanek. Torej preizkus vzleta in pristanka, nov izziv, ki bo dal vrednost tej trofeji. Kmalu najdem podrt zgornji rob, ki omogoča kratek zalet. S težavo v zavetrju roba klifa dvignem krilo, na robu pa me veter dobesedno porine nazaj, vau - v višini padala je veter, stabiliziram kupolo, odrinem in že jadram nad klifom. O kako je bilo lepo, veter, razgledi in občutki zmagoslavja, nad tem norim mestom in edinstvenim klifom.



Pristanem na vrhu klifa - 30 m nad tlemi krilo zaniha in potem pristanem z vetrom v hrbet, rotor pač, a nič nevarnega, v vednost, če bo kdo imel možnost ponovitve. Takoj pokličem kolega Markota, ki v bližini išče surfarske zalive. Pride in je malo skeptičen, a mi zaupa. Porinem ga čez rob in potem v dvoje jadrava. Bila sva tako vesela, da se moji še jeziti niso

mogli, če sem jim prepustil celodnevni ogled mesta. Pa saj sem si ga dobro ogledal iz zraka.


Ponoči začne pihati severni veter, podoben naši burji in naslednji dan odpade letenje. Na vrsti je surfanje.

Potem potujemo po celini, jezera in zgodovinske znamenitosti, sčasoma se S veter umirja in zvečer že lahko odletim z enega izmed prelazov.

Ko se veter stabilizira, se na ženino začudenje, na poti našega potovanja, najdemo na pravem padalskem vzletišču (Vero), ki ima celo umetno travo. Že ob 8. uri zjutraj pride na štart tandem pilot, važen je in mi nesramno ne nameni časa za prepotrebne podatke o letenju. A morda delujem kot manjvreden pilot. Poskusim še pri voznici, pa me potolaži, da se ob 10. uri zberejo »Ozone piloti«, ki mi bodo vse pojasnili, kam in kako se tu leti. Ob pol desetih je že prijetna termika, ob desetih nestrpno razgrnem padalo,

ko se pripeljejo. Še vedno sem užaljen, a mi že pogled nanje pove, naj ne zgubljam časa in odletim. Pomaknem se v skale in navijem na 2000 m, »Ozone piloti« pa so baje ves čas s prstom kazali name in požvižgavali in potem poskakali v dolino. Visoko piha dokaj močan S in ne drsi tekoče proti hribom. Odločim se odleteti na zahodno obalo, pokličem moje, obvestim jih o spremembi plana in odletim proti morju. A v nižji plasti piha vedno močnejši zahodnik, ki mi onemogoča dolet do morja, zato zavijem nazaj z vetrom v hribe. Ker ne dobim več telefonske povezave, grem pristajat v dolino za prelaz, da prestrežem moje. Veter se krepí. Nad edino travnato jaso v dolini z ušesi in polnim gasom lebdim na mestu in že pristajam malo nazaj. Na koncu sem iskreno vesel uspešnega pristanka. Skratka, če se odločiš za nenačrtovan prelet, računaj na nepredvidljiv veter in malo varnih pristankov. Imel sem dober dan in moral bi si vzeti čas in leteti do večera, ko se dan umiri. Hm, ne vem pa, kako bi potem umiril ženo, ki bi me iskala v neznani deželi .

Naslednje dni je bilo precej zahodnega vetra in velikih valov, ki so prinesli nove družinske dogodivščine. Ko se veter umiri, že plezam in iščem prehode skozi grmovje nad obalnim mestom Porto. Žal tu ne obstajajo poti na nepomembne hribčke. Startal sem na skalni polici, v zraku je bilo prijetno, vzpenjal sem se vedno višje. Že sem si ogledoval vrhove, ki jih bom povezal, ko me je nad grebenom sklofutalo, hm, spet neki nelogični vetrovi in hitro nazaj v zaliv, v prijeten veter.



Nato sem dočakal idealno napoved, za katero sem si rezerviral cel dan. Ob napovedanem rahlem JZ vetru sem se odpravil na najvišji vrh Korzike, Monte Cinto (2710 m). Za razliko od ostalih vrhov, je ta gora cela pusta in gola. Avto sem pustil na planoti, nad mestom Calacuccia in pešačil po dolgi peščeni cestni poti, preko od sonca požganih pašnikov.

Opazujem travnata pobočja gore in načrtujem vzlet na pobočju, od tam pa nato priletim pod ali na sam vrh. Skrenem iz edine poti in jo udarim po svoje. Ob 11. uri sem na višini 1500 metrov, na nizkem grebenu obrnjenem na V veter, ki pa je že sumljivo močan, predvsem glede na napoved. Nad grebenom pleše vsaj dvajset ujed. Neverjeten prizor. Dvigajo se do 100 m nad greben, strmoglavljajo in opravljajo nek obredni ali paritveni ples letenja. Razmišljam, če si upam med njih, po vzletu pa kmalu ugotovim, da močan vzhodnik nima nič vzgonskih komponent in odletim le čez dolino, na pobočje gore, ki je še dlje od markirane poti. Potem se vzpenjam po strmini, a tista travnata, od daleč vidna pobočja, so le nizko trnje ali brinje, ki ne omogoča vzlet. Obupano hitim v strmino, upajoč na ravno skalno polico. A vsepovsod podrto skalovje in trnje, dokler ne dospem na višino 2000 metrov, kjer so od hudournika zlizane skale, a veter je na tej višini že premočan za varen vzlet. Greben na 2400 m višine je peščen, zelo primeren za vzlet, a piha občutno premočno.

Predvidevam, da se veter do večera zagotovo ne bo umiril, torej imam časa dovolj, do vrha pa še kakšna dva km grebena. Podrte skale, po katerih hodim, so en sam razmetan, zdrobljen granit, sam prepaden greben pa zahteva stalno plezanje, seveda nikjer nobene poti. Ker sem načrtoval, da bom priletel do vrha, sem vzel le pol litra vode. Iskanje prehodov s plezanjem in dehidracija me utrujata. Dvakrat se zavlečem v senco skalne razpoke in tam na kratko zaspim na nahrbtniku, da si povrnem moči. Tri ure potrebujem za dvokilometrsko razdaljo.

Ko prispem na vrh, ni ta nič posebnega, veter pa je seveda premočan. Pozno popoldan se naredi oblak in začne rahlo rositi. Močan veter pojenja, pojavljajo se nepredvidljivi sunki. To je prilika. Tik pod vrhom so na polici

naredili piramido in tako počistili nekaj kamnov, da lahko razgrnem padalo. Veter ni realen zaradi police. Krilo lahko dvignem le v času sunkov, a mi krilo takoj po dvigu povleče naprej. Ker ga ne začutim na bokih, nočem odleteti. Hočem siguren start in zato prekinem vsaj šestkrat. Odločim se, da povlečem v zatišju sunkov in utrgam glavno zunanjo vrstico C linije. Poznam krilo, vem kako malo nosijo te vrvice in sem prepričan, da je ne rabim in konec zatlačim v žep. Še trikrat poskusim izkoristiti sunek, ko padalo ujamem, se naslonim in ga začutim na bokih. Start uspe in že imam dviganje, a takoj zaznam, da sem na napačni strani hriba. Piha SZ in dviga me veter, ki piha čez vrh, oziroma ga bočno obliva. Ne smem v rotor, moram nabrati. Vrtim v desno, da je krilo obremenjeno na komande in toliko manj na C linijo. Uspeh pobrati dobrih 100 m, ko si šele upam zapeljati v zavetno stran doline. Čuti se močan veter in želim si v nižje plasti. Dolina je v smeri zahod – vzhod, na sredini je veliko akumulacijsko jezero. Ob njem je veliko ravnine in predvidevam, da bo spodaj zahodni veter. Na jezeru opazim umazane proge, ki potekajo po dolžini. Nižje ugotovim, da so to valovi, ki so vzporedni z dolino, torej piha sever, prečno na dolino. Počasi ugotovim, da je to neke vrste fenski veter. Obrnem se v hrib, a vedno težje prebijam proti pobočju. Za pristanek si izberem planoto nad jezerom, ki jo ne dosežem, tudi travnike na pobočju ne. Veter se krepí, stalno krajšam dolet in preostane mi ograjena polička z visokimi grmi, med katerimi so bele škatlice. Lovim krilo v želji, da čim prej dosežem tla, pristanem, a ni oddiha, veter me vleče nazaj, v vsaj 4 m visok šipkov grm. Rešujem krilo, tiščim ga naprej, se naslanjam, a mi uspe le bočno zdrsniti mimo. Sedaj me vleče na bele škatlice, ojoj, to so čebelnjaki. Zopet bitka, veter me vleče proti čebelnjaku, jaz pa si tja ne želim. Nekako »skajtam« mimo ovir, da varno podrem krilo in končno si lahko oddahnem. Tako prigarane vrha še ne pomnim.

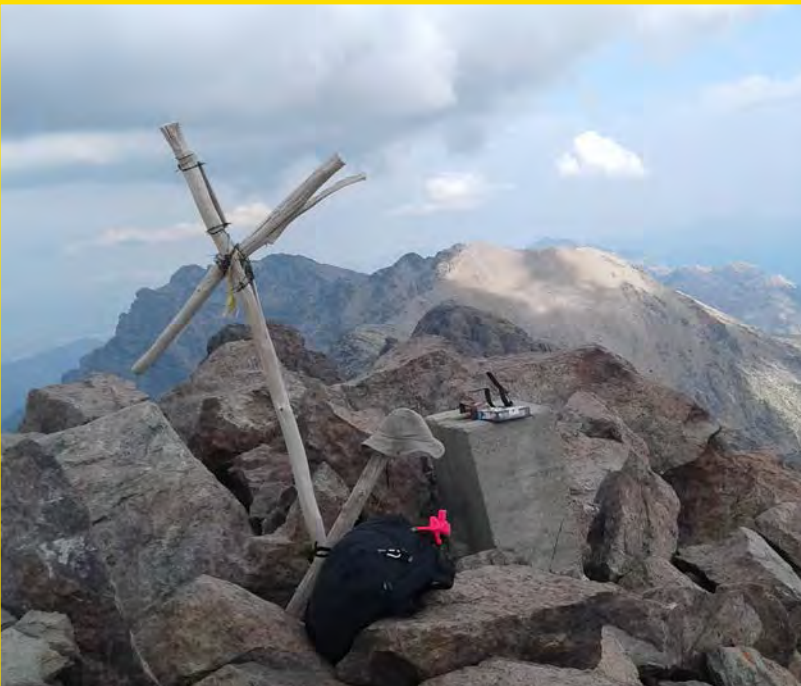
Pri prvi hiši mi iz hladilnika dajo celo steklenico vode, verjamem, da so začutili, kako sem jim bil hvaležen. Tako lepa dežela, vetrovi pa tako nepredvidljivi.

Na severu, na kapi Korzike, opravim zadnji polet. Ko prispemo tja, nažiga močan veter. Dva dneva kampiramo in končno se zjutraj umiri, da lahko prijetno poletim nad morje.

Letel sem na skrajnem jugu, najvišjem vrhu in kapi Korzike. Doživetja in trofeje. Ne vem čemu, a v teh dogodivščinah je vedno toliko lepega, nepredvidljivo novega, da me v to kar samo žene.

Simeon Klokočovnik





Bojan Renuša

Hike&fly mi osebno predstavlja največje zadovoljstvo, zato mi je tako všeč.

“

Gorski štarti so nepredvidljivi, so zelo težavni v smislu terena, zato se lahko tu največ zalomi.



PA KDO JE TA BOJAN RENUŠA?

Navdušen padalec, na začetku svoje poti. Z vsakim poletom se nekaj novega naučim in to me navdušuje. Zaposlen sem v Kliničnem centru, kjer skrbim za pacientke, večino prostega časa pa preživim v zraku.

KAM TO PELJE?

Vedno višjim ciljem. Cilji morajo biti, da pot nekam pelje, tudi če nisi najboljši. Važno je, da si boljši kot si bil včeraj, tako nekako. Predvsem je pomembno, da vsak polet prideš varno dol.

OD KJE ZANIMANJE ZA JADRALNO PADALSTVO, KAJ JE BABIČARJA POVLEKLO V TA ŠPORT?

Sem iz Kamnika, kjer imamo vzletišče na vrhu mestnega hriba. Padalci so dobesedno pristajali zraven naše bajte in to pusti vtis v mladih očeh. Nato pridejo študentski časi, prideš malo k denarju in zagradiš to kar te je navduševalo, ko si bil mlajši. En znanec me je napotil v tečaj. Z letenjem sem začel v letu 2015.

ČE POGLEDAŠ NAZAJ, TI JE ŽAL TE ODLOČITVE ZA JADRALNO PADALSTVO ALI NE?

Nikakor ne. Do sedaj je bila dobra pot in upam, da bo dolgo trajala. Zato pa je glavni cilj, da prideš zdrav dol iz poleta, da bo pot še dolgo trajala.

PRED KRATKIM TI JE USPEL POSEBEN DOSEŽEK, SI PRVI KI JE OPRAVIL S SLOVENSKO HIKE&FLY TRANSVERZALO?

Drži. Sem prvi. Poslal sem knjižico na ZPLS v preverbo, čakam še na štempelj.

KAKO TO, DA SI SE ODLOČIL, DA JO BOŠ OPRAVIL?

Letos sem se že na začetku sezone odločil, da jo bom posvetil hike&fly letenju. Prikladno moji odločitvi je ravno v tem času ZPLS izdal projekt Slovenska hike&fly transverzala. Že na začetku sem videl velik potencial v tem projektu. Vedel sem, da me bo na koncu...in tudi sproti... navduševal.

KOLIKO JE VSEGA SKUPAJ VRHOV?

24 vrhov moraš doseči. 21 vrhov je vnaprej določenih, 3 so po lastni izbiri. Projekt sicer ni časovno omejen, jaz sem si zadal da vse podelam v eni sezoni.

KAKO DOLGO JE TRAJALO?

Marca sem zbral prvi štempelj na Kamniškem vrhu. Začel sem doma, zaključil pa v Posočju, moj zadnji let je bil iz Matajurja v oktobru.



A SI NAREDIL ENO TURO NA DAN, JIH JE BILO KDAJ VEČ?

Običajno eno na dan, kdaj pa tudi več. Ko sem šel na vzhod Slovenije, sem naredil v enem dnevu Lisco in Čemšeniško planino, naslednji dan pa še Golte in Uršljo goro. To je bila dogodivščina. Doma sem nabral nekaj plezalne in padalske opreme in se odpravil na pot. Iz Sevnice sem šel po "ferati" gor in odletel proti Čemšeniški planini. Prehodil, odletel. Prespal sem v avtu in se naslednji dan povzpel še na Uršljo goro in Golte. Potem je bilo pa treba že nazaj v službo...

A NA GOLTE SI ŠEL Z GONDOLO ?

Ne, peš od podna, taka so pravila :). Vsak polet mora potekati po letalskih pravilih, ne smeš kršiti zračnih prostorov,... V vzponu moraš prehoditi vsaj 500m višinske razlike. Je pa vsak hrib na transverzali absolutno zahteval več prehojenih višincev.

KATERA DOGODIVŠČINA TI JE NAJBOLJ OSTALA V SPOMINU?

Mogoče moja zadnja tura na Matajur. Ob 3.uri zjutraj sem se s kolesom odpravil iz Ljubljane na vlak za Jesenice, iz Jesenic do Mosta na Soči in potem s kolesom do Kobarida. Tam sem parkiral kolo in šel peš gor na Matajur in odletel dol. Ta mi je bila zelo všeč, super je bila.

KAKO SE TI JE ZDI IZBOR VRHOV? POSREČEN ALI NE?

Organizatorji so bili omejeni s planinsko transverzalo. V okviru teh vrhov so izbirali, kaj je primerno za padalski štart in kaj ne. Kar se tiče prostorsko, so jih zelo dobro razporedili po Sloveniji. Nekdo, ki rad spoznava nove kraje, bo res užival v tem. Odpelješ se na področja, kjer še nisi bil, oziroma tam nisi pogosto. Vse to skriva polno dogodivščin.

KAJ PA VZLETIŠČA, SO VELIKA, VARNA? KJE SI IMEL NAJVEČ TEŽAV?

Nobeno vzletišče ni šolsko. Nekaj znanja in izkušenj je absolutno treba imeti, da odletiš vse to. Še posebej to velja za vzletišča nad 2000m.

A SI ŠEL KDAJ PEŠ DOL?

Enkrat iz Matajurja.

TOREJ SI MATAJUR DELAL DVAKRAT? HOČEMO SLIŠAT ŠE PRVO ZGODBO.

Mogoče ni za objavo.

VSE JE ZA OBJAVO.

Z Ano sva pobrala nekaj opreme in sva se odpeljala iz Ljubljane do Kobarida. Ko sem odprl prtljajnik, sem videl, da je tam sedež, rezerva, čelada, padala pa ni bilo nikjer. Najpomembnejši del opreme je ostal doma. Tako sva šla oba peš gor in dol.

SE PRAVI, NITI ENKRAT SE NI ZGODILO DA BI S PADALSKO OPREMO PRIŠEL NA VRH IN ZARADI VREMENSKIH POGOJEV NE BI MOGEL ODLETETI? OČITNO SI DOBRO NAŠTUDIRAL VREMENSKE POGOJE. KAJ SI GLEDAL?

Še ena super stvar tega projekta je, da moraš zbrati par informacij, preden se ga lotiš. Z Google maps-om si pomagaš pri usmeritvi štartov, poiščeš 360 stopinjske slike, raziščeš, kje so kakšne pasti. Ko zbereš te informacije, si ustvariš sliko, kakšni so najprimernejši pogoji, da boš uspešno odletel. Ko je meteo.si pokazal, da bo v redu, nisem še takoj napadel. Nekako sem počakal, da se je iz več virov sestavila ena dobra slika, da sem imel potem več možnosti za uspeh. Spremljal sem meteo.si, windy.com, in FMF napoved inštituta za matematiko in fiziko.

“

**NAVDUŠEN PADALEC, NA
ZAČETKU SVOJE POTI.**



KAJ JE FMF NAPOVED?

To je projekt fakultete za matematiko in fiziko. Uporabljajo svoje modele za napoved vetra na različnih višinah in moram reči, da kar se tiče hike&fly-ja je ta napoved zelo zanesljiva.

KJE SE JO NAJDE?

V Google se napiše FMF napoved. Prvi zadetek je to.

Če se vse te tri omenjene napovedi poklopijo, imaš res dobre šanse da bo zadeva držala. Pomembno je tudi širjenje informacij med piloti. Če vidiš, da je kakšen pilot že odletel hrib, ga malo povprašaj po osebnem mnenju in trikih.

NA KAJ SI SE OSREDOTOČIL PRI VREMENU? NA VETER, OBLAČNOST, VIŠINO BAZE, VLAGO V ZRAKU...?

V gorah, kjer imaš zelo omejene možnosti vzleta, je po mojem mnenju najpomembnejša usmeritev vetra in jakost. Pri vetru sem opazil, da moraš

bo lahko zeblo, moraš imeti lučko s sabo, zadosti vode. Pomembna je tudi orientacija štarta. Če je štart obrnjen na zahod, je bolj primeren popoldanski termin, ko sonce segreva zahodno stran. Tudi to je treba upoštevati.

S KAKŠNIM PADALOM SI LETEL, S KLASIČNIM, SPEEDGLIDING PADALOM ALI MINI WING PADALOM?

Večino poletov sem naredil z mini wing padalom. Predhodno sem se odločal, katero padalo vzamem na hrib glede na vremensko napoved in konfiguracijo terena. Na primer Sabotina in Raduhe ne bi uspel v nuli speljati z mini wing padalom. Štarta sta prepoložna, preblizu je drevesna meja. Na ta vzletišča sem vzel klasično padalo.

TRANSVERZALA JE OSVOJENA, IMAŠ ŽE KAKŠEN NOV CILJ?

Že. Padalska transversala Kamniško Savinjskih Alp. Moja lastna ideja, sem si vzel nekaj časa, da sem preučil XC Globe, kaj so ljudje že odleteli, nekaj sem delal izvidnice kaj še niso in bi bilo možno in sem napravil seznam vseh

SLOVENSKA PADALSKA SCENA JE ZDRAVA SCENA. “

pri vzletiščih okrog 2500m vedno prišteti kakšen meter ali dva k napovedi. Vedno se izkaže, da ga je potem malo več. Vsaj iz moje izkušnje glede vetra. Pomembna je tudi višina baze. Da ne hodiš gor in prideš v oblak.

KATERI DEL DNEVA JE NAJPRIMERNEJŠI ZA TURE?

Pravo vprašanje je kdaj je najbolj varno. Jutranji in večerni poleti so najmanj stresni. Takrat je ozračje mirno, se lahko še bolj sprostiš in uživaš v okolici. Kar nekaj poletov je bilo sicer tudi sredi dneva. Imaš kar širok razpon, kdaj ti bo uspelo. Ne rabiš se omejiti na zjutraj in zvečer.

ALI NISO POZNO POPOLDANSKE TURE MALO RISKANTNE, KER TI LAHKO ZMANJKA ČASA, SI POD VEČJIM PRITISKOM GLEDE LETENJA, ČE NI POGOJEV ZA LETENJE JE POVRATEK V TEMI?

Vedno imaš plan B. Moraš imeti dodatno opremo, pričakovati moraš da te

možnih vzletišč na področju Kamniško Savinjskih Alp. Ideja zbiranja žigov pri Slovenski hike&fly transversali mi je bila zelo všeč, zato sem oblikoval tudi svojo knjižico, kmalu jo dam printat in v letu 2018 jo imam namen speljat.

KOLIKO VRHOV OBSEGA, JO BOŠ DAL JAVNO VEN, DA TE PREHITIMO?

(Smeh). Obsega 35 vrhov. Ne samo vrhov, so tudi sedla, različne kombinacije dogodivščin, povezanih z bivaki. Nekateri bivaki v Kamniških Alpah ponujajo super možnost, da zvečer prespiš in potem zjutraj zraven bivaka odletiš v dolino.

TE POLEG HIKE&FLY ZANIMA ŠE KAKŠNO DRUGO PODROČJE JADRALNEGA PADALSTVA?

Letos bi se rad malo bolj usmeril tudi v prelete, da dobim še izkušnje iz tega področja. Hike&fly mi osebno predstavlja največje zadovoljstvo, zato mi je tako všeč.



KATERA ZNANJA IN IZKUŠNJE SO PO TVOJEM MNENJU POMEMBNA ZA HIKE&FLY LETENJE? ALI JE VAŽNO SAMO DA ZNAŠ DOBRO ŠTARTAT ALI JE ZGODBA ŠIRŠA?

Absolutno je širša. Je pa štart pri hike&fly letenju najnevarnejši del. Gorski štarti so nepredvidljivi, so zelo težavni v smislu terena, zato se lahko tu največ zalomi. Tu pride na plan znanje "groundhandlinga", kako obvladaš padalo na tleh. Hike&fly celovito zajame človeka. Treniraš telo, treba je priti na vrh hriba. Pomembna je razsodnost, moraš se znati umakniti. Tudi na vrhu Grintovca, po 4-ih urah hoje, moraš znati reči ne, če pogoji ne dopuščajo vzleta in se potem brez slabe vesti spustiti peš dol.

KAJ PA ZNANJE AKTIVNEGA LETENJA, EKSTREMNIH SITUACIJ V ZRAKU, PRISTAJANJA?

Geografija gora je zapletena, to vpliva na veter. Na eni strani grebena je zgodba lahko povsem drugačna, kot na drugi. Če so na štartu dobri pogoji za letenje, mogoče v dolini niso. Na ozkih pristankih v dolini moraš znati parkirat padalo, potrebno je obvladati natančnost pristajanja. Gorsko letenje od tebe zahteva res vse, kar znaš. Šele v zahtevnejših podvigih vidiš, kje ti manjka znanja, kje je prostor za izboljšanje. V zadnjem času sem največ naredil s tem, da sem se vrnil na šolski teren. Več kot če bi odletel še 5 Grintovcev.

KAKO TI DOJEMAŠ JADRALNO PADALSKO SCENO V SLOVENIJI?

Res mi je všeč in sem ponosen na Slovenijo, ko vidim koliko poudarka je na šolanju. Ko nekaj sam odletiš, vidiš, da gre lahko brez mentorstva, brez nadzora ene usposobljene osebe, marsikje kaj hudo narobe. Vidiš, kako se sklepajo nova prijateljstva (in tudi razdirajo:).

Slovenska padalska scena je zdrava scena. Ni veliko šopirjenja, ni veliko hvaljenja, v primerjavi z

drugimi scenami iz katerih imam izkušnje. Je rivalstvo, ampak na zdrav način.

Zveza za prosto letenje s takimi projekti, kot je bila hike&fly transverzala, spodbuja zdrav razvoj padalstva in svojih članov, to sem prepričan. Želel bi si še več takih projektov, ki povezujejo ljudi, širijo znanje in izkušnje.

Intervju opravil: Gašper Prevc







Pilot: Primož Marinčič
Lokacija, čas: Jurež/Vošca
nad Martuljkom, 2017
Tehnični podatki: 16mm, f/9,
1/500s, ISO200
Foto: Matevž Gradišek



MAKEDONIJA

Kruševo, 8.–19.8.2017

V mesecu avgustu smo se člani DJP Lintvar končno odpravili na težko pričakovano odpravo v Makedonijo. Odpravili smo se z dvema kombijema in igralci v balkanski predstavi smo bili naslednji: Damjan Čretnik, Jože Spevan, Franjo Mlakar, Rok Vegelj, Andrej Šlegl, Bojan Padjen, Mitja Šuštar, Robi Oblak, Franc Unuk, Rok Rup, Drago Potočnik, Rado Voglar, Nancy, kasneje pa se nam v bajti pridruži še »mulc« Mitja Jančič. Aja, pa moja malenkost (eden mi je manjkal in nisem vedla kdo...jao).

Naš kombi je štartal v torek popoldan iz Ptuja. Pred Zagrebom smo pobrali še Woseka in to je bilo to. Vozili smo celo noč in v jutranjih urah prispeli v Kruševo – klasika. Res smo malo poležali, a ker smo prišli leteti, nam nekako ni bilo do spanca. Kaj smo hoteli drugega, če je pa bila napoved obetavna. Seveda smo šli na štart. Pričakalo nas je veliko vetra in nisem bila več tako prepričana, da bom odletela, sploh potem, ko dobim še informacijo, da je popoldan napovedan razvoj oblakov. Vseeno sem dočkala par sekund zatišja in že sem bila v zraku.

Lahko rečem le eno. Ja – to je to. Ravnina, ki te ljubim ravnina!

V času našega obiska sta se v Kruševem odvijali dve tekmi (Gin Wide Open in Naviter Open). Na prizorišču so bili še številni drugi slovenski piloti in lahko rečem, da je v zadnjih letih Makedonija postala pravo poletno zatočišče slovenskih pilotov – ne le teh – postala je zatočišče za številne ljubitelje ravninskega letenja iz najrazličnejših koncev sveta. Letošnja suša je pripomogla k dobremu letenju preko celotnega poletja in obiskanost se je zaradi dobrih poletov le še povečala. V času našega obiska se nam

je v hiši pridružil še Mitja Jančič, kot tekmovalec na tekmi Naviter Open. »Mulec« se je odlično odrezal in razočarani bi bili, če bi bilo drugače, saj nas vedno razvaja z dobrimi rezultati in lepimi preleti.

Makedonija nam je v času našega obiska ponudila kar nekaj lepih letalnih dni, pa tudi nekaj zelo vetrovnih. Na neletalne dni smo obiskali Ohridsko jezero z etno selom in Svetim Naumom. Podali smo se tudi na Treskavec in se okopali v makedonskih »Pamukallah«. Najlepše v Makedoniji je ravno to, da četudi ni za leteti, vzdušje ostaja dobro in se vedno najde kaj za početi ali kaj za poveseliti.

Letenje je bilo tipično ravninsko. Vse dni nas je spremljal severovzhodni veter, ki je bil nekaj dni kar močnejših jakosti. Tako smo leteli od trikotnikov, do preletov z vetrom. Dviganja so bila bolj šibka, je pa bilo občasno v zraku kar pestro. Višine so se gibale med 2500 in 3000 metrov.

Sama sem v Makedoniji naletela 25 ur in sem bila z letenjem zelo zadovoljna. Prelet s pristankom v Grčiji je definitivno eden od mojih lepših preletov, saj je zaznamovan z ogromno pozitivne energije. Popestrilo ga je zanimivo in doživeto vračanje, ki da takšnemu preletu še poseben pečat. Letenje je vsekakor avantura, ki se ne konča s pristankom. Skoraj polovico preleta sem letela z Wosekom, kateremu se na tem mestu iz srca opravičujem, ker sem ga v zadnjih trenutkih pustila samega in sem odletela dalje, zaradi česar mu pri vračanju in iskanju avtoštopa nisem mogla pomagati s svojimi blond lasmi. Upam, da bova to še kdaj ponovila in takrat bom z njim ostala vse do bridkega konca.

<http://xcglobe.com/pilots#show-flight/2027601/>

Globalno gledano si drznem reči, da smo Makedonijo zapuščali srečni. V spominu mi bodo ostala številna nizka pobiranja, ki pilota naredijo še posebej srečnega. Verjetno po takem pobiranju le še bolj cenimo trenutke preživete v zraku. O ja, od tal do baze – ta občutek je enostavno dober! Na pristanku so nas običajno pričakali otroci, ki so nas s svojo simpatičnostjo vedno spravili v dobro voljo.

Zadnji dan smo v kombiju ugotavljali, da je padlo kar nekaj osebnih rekordov – od višinskih do dolžinskih, kar je potrdilo, da smo se pravilno odločili, ko smo našo odpravo nenačrtovano podaljšali za dva dni (seveda zaradi dobre vremenske napovedi). Ob koncu nas je čakala le še dolga pot domov, ki pa je zaradi pozitivnih vtisov minila hitreje in lažje.

Od našega obiska Makedonije se je prevrtelo že kar nekaj stebrov, a Makedonija ostaja v mojem srcu in komaj čakam, da se vrnem. Oditu od tam pa je bilo resnično težko.

Mojca Pišek, DJP Lintvar







Foto: Jernej Bodlaj

PRVI POLET Z ZMAJEM V SLOVENIJI

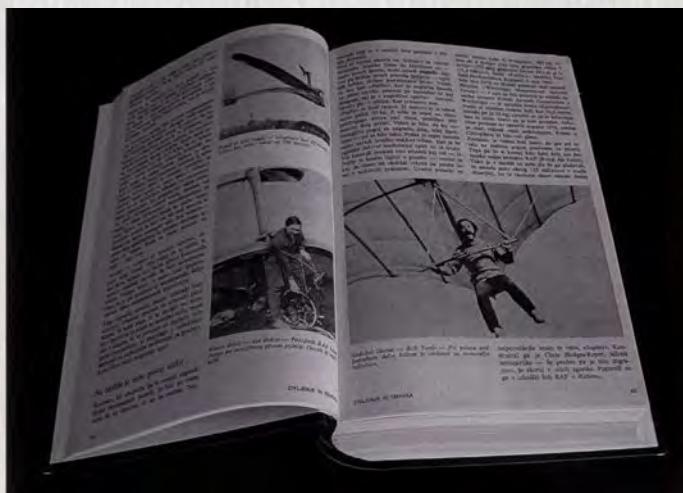
Nebo je čisto, le nekaj lepih zaobljenih in snežnobelih kumulusov plava po njem. Pihlja rahla sapica, ki jo je vzbudila termika poletnega dne. V tem prelepem dnevu sedem po opravljeni službi na klop pred hišo in se zasanjam: "Kje so že leta, ko sem tak dan izkoristil za letenje?" In misli poletijo v čas, ko se je vse skupaj začelo.

Bilo je davnega leta 1973, ko sem v reviji Življenje in tehnika, na katero smo bili doma že od nekdaj naročeni, prebral kratek članek, ki me je povsem prevzel. Pisal je o napravi, ki so jo sestavili v Ameriki in s katero je mogoče leteti. V začetku je članek opisoval pradžavno željo človeka, da mu ne bi bilo treba ostati celo življenje na trdni zemlji, ampak bi lahko zaplaval po zraku, skoraj kot ptica. Vsi poznamo antično pripovedko, ki opisuje beg Dedala in njegovega sina Ikarja iz ujetništva na grškem otoku Kreta. Iz ptičjega perja sta si sestavila krila tako, da sta posamezna peresa zalepila z voskom, in poletela. Bila sta presunjena in navdušena nad prečudovitim pogledom na zemljo ter se hkrati veselila svobode. Vendar je nesreča vedno prisotna. Ikar je v svojem navdušenju poletel previsoko in prišel preblizu sonca. Njegova vročina je raztopila vosek, perje je Ikarju odpadlo s peruti in strmoglavil je na zemljo. Oče Dedal je letel nižje in srečno priletel v svobodo. Vendar je to le pripovedka, ki kaže na to, da se je človek že pred tisočletji oziral v nebo in zavidal pticam, ki se lahko in svobodno preletavajo po širnih zračnih prostranstvih. Želja po letenju je bila človeku delno izpolnjena, ko je v srednjem veku izumil balon, potem so prišla prva letala, okorna in zahtevna. Konec 19. stoletja so letala dobila motorje in razvoj je hitro napredoval. Smer tega razvoja je bila večinoma taka, da so letala in druge letalne naprave postajale vse večje, močnejše, dražje in zahtevnejše. Torej so bile namenjene prevozu večjega števila ljudi ali večje količine materiala, medtem ko je posameznik še vedno ostajal sam na zemlji in se še vedno s hrepenenjem oziral v nebo in zavidal pticam, ki le razprejo krila in že lahko poletijo.

Toda članek, ki sem ga bral v reviji, je opisoval preprosto napravo, namenjeno letenju enega človeka. Mogoče jo je bilo zložiti in prepeljati kamor koli. Če ni bilo ceste, jo je bilo mogoče tudi prenašati, saj ni bila pretežka. Naprava se je imenovala Rogallovo krilo, zapleteno ime pa so že takrat poslovenili

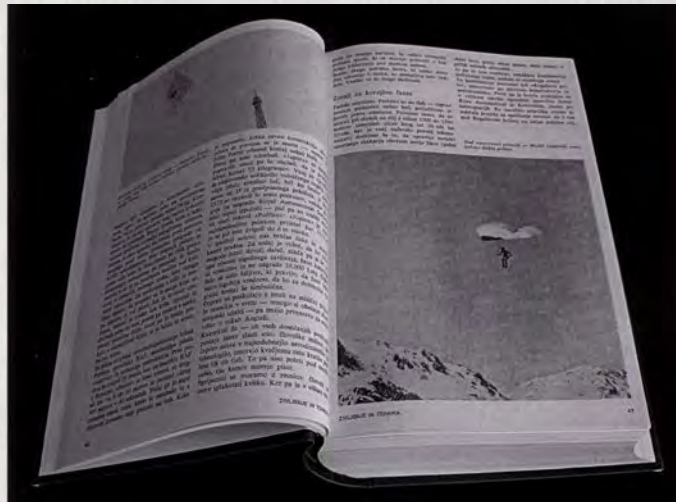
kot "zmaj", pač zaradi podobnosti z zmaji, ki jih spuščajo otroci. Napravo je konstruiral in pozneje patentiral inženir Francis Melvin Rogallo, vodja raziskav v vetrovniku pri Langley Research Centre v Virginiji. Za novost se je takoj začela zanimati ameriška vesoljska agencija NASA, saj je izum omogočal letenje pri zelo nizkih hitrostih, napravo pa je odlikovala velika stabilnost v zraku. Nemirni in inovativni duh izumitelja in verjetno njegovih sodelavcev pa je ugotovil, da bi s tako napravo lahko leteli tudi ljudje. Napravo so nekoliko prilagodili in poleteli. Rezultati so bili vzpodbudni in že so se začeli porajati klubi somišljenikov, ki so si želeli leteti svobodno, kot ptica. O nekem takem poletu je pripovedoval članek v reviji.

Ob tem bi moral povedati še nekaj. Že od nekdaj, odkar se zavedam, sem občudoval letenje. Spomnim se, kako sem ure in ure opazoval ptice in se jim čudil. Če je priletelo letalo, smo otroci tekli ven, da smo ga videli visoko na nebu. Če pa je letalo nizko preletelo domačo vas, smo vedeli, da bo izpustilo letake, s katerimi so včasih organizatorji obveščali, da bo na sporedu kakšna zanimiva prireditev. Vendar zame prireditev sploh ni bila pomembna. Pomembno je bilo to, da je obvestilo priletelo izpod neba, da ga je odvrгло letalo.



Vrnimo se spet k članku v reviji. Kot že rečeno, sem ga prebral z velikim zanimanjem in si v mislih predstavljal, kako bi bilo, če bi tudi sam imel tako napravo. O tem sem seveda govoril tudi s takratnim sodelavcem Janezom Lotričem - Kekcem iz Železnikov. Ni ga bilo treba dosti prepričevati, da se je navdušil tudi on. In tako se je začelo, ekipa je bila sestavljena.

Že na začetku sva se dogovorila, da najina naprava ne sme biti predraga. Resnici na ljubo moram povedati, da za to ni bilo potrebnega kakšnega velikega dogovarjanja. Oba sva bila zaposlena šele nekaj let in sva imela drugih izdatkov toliko, da si nisva mogla privoščiti še dodatnih stroškov. Zato sva jih želela kar najbolj zmanjšati.



Fotografije, iz katerih sva črpala ideje, objavljene v reviji Življenje in tehnika 1/1973.

Kje torej začeti? Brez načrta ne gre, zato je bilo treba najprej dobiti podatek, kako velika naj bo stvar, da bo lahko nosila človeka. Članek v reviji je bil napisan brez takih podrobnosti, bil je le splošen opis z nekaj fotografijami zmaja med poletom. Znašla sva se "po tehnično". Predvidela sva, da je pilot na sliki visok 180 cm. S to velikostjo sva potem primerjala vse ostale dimenzije zmaja: razpon krila, dolžino posameznih stranic, mesto vpetja in ostale dimenzije. Tako je bil načrt hitro izdelan. Sledilo je vprašanje, iz česa naj bo zmaj narejen. V članku je sicer pisalo, da je konstrukcija večinoma narejena iz aluminijastih cevi, med katerimi je napeta tkanina. Midva pa sva se odločila, da bodo lesene letve, ki so bile namenjene temu, da bodo nosile strešno opeko na strehi Janezovega brata, ravno pravi material za ogrodje. Ker so bile letve dolge 4 metre, midva pa sva rabila dolžino 5 do 6 metrov, sem jih enostavno podaljšal. Kaj pa tkanina? Pojma nisem imel, kaj bi ustrezalo, zato sem upošteval očetovo pripombo, da so med vojno padalci imeli padala, ki so bila izdelana iz svile. Če je letelo takrat, bi moralo leteti tudi sedaj. Menili smo, da moč ni tako bistvena, kot je pomembno to, da je material tanek in lahek. Spet so zagrozili stroški, zato sem po minimalni ceni kupil ostanke umetne svile, ki naj bi se uporabljala za odeje. Ker sva potrebovala precej blaga, da sva prekrila celotno površino, ki so jo omejevale 5 metrov dolge letve, je bilo treba pokupiti vse ostanke, ki so jih imeli v trgovini. To pomeni, da so bili ostanki vseh mogočih barv, in tak je bil



pozneje tudi zmaj. Glede šivanja ni bilo težav, saj je bila mati šivilja. Šivalni stroj je bil tako doma in mati je imela tudi izkušnje, kako je treba blago sešiti, da ne bo pozneje preveč gub. Toda kaj, ko si je ona vso stvar predstavljala po svoje. Najprej je dvomila, da bo tako enostavna stvar sploh letela, če pa slučajno bi letela, se je bala, kdaj in kako bo padla na zemljo. Na srečo se je del mojega navdušenja prenesel tudi nanjo vsaj toliko, da mi je pomagala z nasveti, kako vso množico majhnih kosov blaga prav sešiti. Trikotnik za vodenje zmaja in vezne vijake je pripravil Janez in tako je prišla na vrsto montaža, ki pa ni bila hudo zahtevna. Na srednjo letev je bilo jadro pritrjeno z zankami, na stranski dve letvi pa je bilo enostavno pribito. Krmilni trikotnik – strokovno bi se reklo triangel, je bil pritrjen na vogale zmaja z nekoliko močnejšo konopljeno vrvico.

Sestavljen zmaj je bil pred domačo hišo, kjer sva ga prvič postavila, prav lepo videti, zato sva z Janezom sklenila, da ga bova preizkusila. V začetku marca 1973, ko smo naložili zmaja na fička in se odpeljali v Davčo, je ležal še sneg. Pri tej prvi preizkusni vožnji se nama je pridružil še sodelavec Avgo Lotrič. V bližini ceste, pod Podmejačevo domačijo smo ugledali nekoliko nagnjen travnik brez dreves in "strokovno" ugotovili, da je to pravi teren. Sestavili smo zmaja in ga postavili na vrhu vzpetine. Janez je zlezal podenj, si privezal improviziran sedež – nekaj podobnega sva videla na slikah – in se pogнал po strmini. Zmaj se je že po nekaj pretečenih metrih z nosom zapičil v zemljo. Prestavili smo vpetje pilota malo nazaj in spet poizkusili. Rezultat je bil podoben. In potem še nekajkrat, tako da smo po uri ali dveh brezplodnih poizkusov zmaja sestavili in se odpeljali domov. V naslednjih dneh sva še enkrat premerila fotografije, upoštevala projekcijo, korigirala višino pilota na sliki zaradi njegovega sedečega položaja in ostale majhne, ampak pomembne podrobnosti in ugotovila, da je treba prečno letev, krmilni trikotnik in vpetje pilota prestaviti bistveno nazaj. Poleg tega sva pri prvem poskusu ugotovila, da hitrost pri vzletu, ki jo lahko doseže pilot s tekom, ne bo zadostovala. Zato sva se odločila, da se bo treba spustiti s smučmi in vzleteti.

Spremenila sva vpetje trikotnika in počakala primerno vreme. Medtem sva se pozanimala tudi, kje bi bil dovolj velik in strm travnik, kjer bi zmaja lahko preizkusila. Pogoj je bila tudi zasneženost, saj se bo treba pri startu posmučati. Tak teren sva dobila v Bitenčevi senožeti na pobočju Koprivnika v Martinj Vrh. Teren je bil bolj strm kakor v Davči, po senožeti so rasla le posamezna sadna drevesa, vse skupaj pa je bilo še na debelo pokrito s snegom.

Tako smo se ekipa, v kateri so bili poleg mene še Janez Lotrič, šofer Avgo Lotrič in Jernej Osencič, ki se nam je priključil zadnji hip, 23. marca 1973, odpeljali v Martinj Vrh preizkusit prenovljeno napravo. Zmaja smo prenesli do vznožja senožeti, ga sestavili in sestavljenega prenesli na mesto, ki smo ga izbrali za start. Bilo je strmo, da sem se kar ustrašil. V globini, daleč spodaj, je bila Škrobova domačija.



Dogovorili smo se za vrstni red letenja. Najprej bo poletel Janez, ki je bil takrat kar dober smučar. Poteptali smo sneg in nekoliko uredili vzletni prostor. Janez se je namestil pod zmaja in pritrdil sedež. Jernej in Avgo sta pomagala pri nameščanju zmaja, jaz pa sem šel nekoliko nižje, da bi dogajanje fotografiral.

Start. Zmaj se je zapeljal po strmini, se toliko dvignil, da je odlepil pilota od tal, takrat pa se je pretrgal trak, ki naj bi predstavljal sedež. V naglici in pri vsej pozornosti, ki smo jo posvečali zmaju, smo povsem pozabili bolje preizkusiti sedež. Tako se je Janez znašel na tleh, zmaj pa se je sam odpeljal in po kakšnih štiridesetih metrih razmeroma lepo pristal v snegu. Mala nevšečnost nam ni vzela poguma in volje. Iz nekoliko močnejše vrvi smo naredili improviziran sedež in prenesli zmaja nazaj na startni položaj. Janez se je spet postavil pod zmaja, ostali pa smo še enkrat zavzeli položaje kot prvič. Pri ponovnem startu je šlo že bolje. Start je uspel in pilot se je odlepil od tal, letel kakšnih dvajset metrov nekoliko nad tlemi, se narahlo dotaknil tal, se še enkrat dvignil in po kakšnih štiridesetih metrih mehko pristal.



... in drugi polet.

Navdušenje je bilo neizmerno in zamenjali smo položaje. Jaz sem obul smučarske čevlje in si nataknil smučiči, Janez pa je prevzel vlogo fotografa. Za trenutek me je stisnilo v grlu, ko sem stal pod veliko ponjavo, pod mano pa le strmina. Vendar sem se spustil, saj je bila želja po letenju in po neznanem bistveno večja od podzavestnih opozoril o nevarnosti. Verjetno sem zmaja nekoliko dlje držal v položaju, da je bilo krilo vzporedno s pobočjem, in sem tako pridobil nekoliko večjo hitrost kakor Janez. Ko sem nekoliko odrinil trikotnik, sem se znašel v zraku. Bilo je čudovito. Zmaj je letel povsem mirno. Pod mano je bilo strmo pobočje, preletel sem bližnje drevo. Hitrost se je začela zmanjševati in zaradi tega se je zmaj začel počasi spuščati. Vendar bi rad ostal vsaj še malo v zraku in mislil sem le na to, kako božansko je leteti. Da bi zaplaval višje, sem nekoliko odrinil trikotnik. Vpadni kot zmaja se je povečal, po domače bi rekli, da se je nos zmaja nekoliko dvignil. To pa je povzročilo ravno nasproten učinek, kot sem želel. Zračni upor zmaja se je še povečal, hitrost se je še zmanjšala in zmaj se je počasi začel spuščati. Zakoni fizike so nezadržno delovali in tako sem po kakšnih petdesetih preletenih metrih mehko pristal.

Potem je poletel Jernej. Ne vem, kakšne občutke je imel na startu on, vsekakor pa je vsem nam primanjkovalo znanja, izkušenj pa sploh nismo imeli. Zato je bil tudi naš startni poligon nekako nesrečno izbran, saj je na senožeti raslo nekaj redkih dreves, primernega izteka pa sploh ni bilo. Tako se je Jernej spustil po strmini in se kar ni in ni preprijel za spodnji del krmilnega trikotnika. Zaradi tega je zmaj le pospeševal hitrost, ni pa se mogel dvigniti, hkrati pa v takem položaju zmaja tudi ni možno krmariti. Jernej je torej hitro pridobival hitrost in z enako hitrostjo se mu je približevalo drevo, ki je raslo nekoliko nižje. Nekoliko prirejen fizikalni zakon pravi, da zmaj ne more leteti, če mu je na poti drevo. In prav ta zakon je zakrivil, da se je pri tem tretjem poskusu Jernej zaletel v krošnjo drevesa, zmaj pa se je polomil. K sreči so vse kosti ostale cele in tudi vse glave so ostale na svojih mestih. Letenje se je torej za tisti dan končalo in k sreči se je za vse nas, ki smo sodelovali, končalo za daljši čas, za nekatere za vedno. K sreči pravim zato, ker smo imeli zares srečo, da se ni nikomur nič zgodilo. Takrat nismo hoteli niti pomisliti, da je lahko stvar tudi nevarna, celo hudo nevarna.



Priprave na start.



Prvi ...



Pa se pomudimo še malo pri nadaljevanju zgodbe, saj "zgodovinskega" dneva še ni bilo konec. Odnegli smo zmaja do hiš v vasi in ga pri sodelavcu Pavletu Benedičiču še enkrat pregledali. Vse tri letve so bile na sprednjem delu zlomljene, blago pa je ostalo skoraj nepoškodovano. Nekoliko smo se še pogovorili, navdušenja seveda ni mogoče opisati, in sklenili smo, da je pač treba spraviti zmaja v začetno stanje, če bomo hoteli še leteti. Pospravili smo torej razbitine na avto in se odpeljali domov. V današnjih dneh že kar pozabljamo, da so bili fotografski postopki pred 35 leti drugačni kot danes. Želje, da bi videl pravkar zaključeno dogajanje tudi na fotografiji, pa so bile enake današnjim, ko samo pritisnemo na ustrezen gumbek na digitalnem fotoaparatu in že lahko vidimo vse, kar se je pravkar dogajalo. Ko sem prišel domov, sem torej takoj pripravil priročno temnico in pravkar posnet film razvil. Vse naprave pa tudi potrebne kemikalije sem imel doma in tako mi razviti film in pozneje izdelati slike ni bilo težko. Na teh slikah pa se je pokazalo marsikaj, kar smo v tistih kratkih trenutkih pod zmajem spregledali. Aerodinamika zmaja je bila skoraj nemogoča in teh slik sem se spomnil šele pozneje, ko sem slišal izrek, da vse leti po zraku, samo hitrost mora biti dovolj velika. Na zadnjem delu, kjer je bilo blago le zarobljeno in ojačano z nekoliko močnejšim trakom, sta nastala dva velika balona. Na slikah v reviji, ki so služile kot osnova za najino konstrukcijo, so se na teh mestih videle nekakšne črte. Šele pozneje sem ugotovil, da so te črte pomenile letvice, ki so preprečevale razvlečenje tkanine in oblikovanje balonov. Jasno se je tudi videlo, zakaj se je tretji polet končal med vejami drevesa. Fotografije pa so postale dokumentarni posnetek prvega poleta z zmajem v takratni Jugoslaviji.

športa navdušen zmajar iz Železnikov. Pri Stanetu Kranjcu, enem prvih in hkrati najuspešnejših letalcev z različnimi letalnimi napravami, sem dobil načrt, dokupil sem manjkajoče blago, aluminijaste cevi in ostali material ter se lotil dela. Nastal je prav simpatičen zmaj, ki sem ga uporabljal vsaj pet let. Resnici na ljubo pa moram povedati, da sem z njim letal le z manjših vzpetin v okolici Selc. Nisem štel, kolikokrat sem bil na Ledini ali na Kuclju in se poskušal v spretnostih letenja, vendar mislim, da se je takih skokov nabralo vsaj petsto.



Polet z drugim zmajem, Ledina v Selc, 12. 10. 1981.

Sneg je skopnel, preden smo popravili zmaja, in pognala je trava. To pa je pomenilo, da smo izgubili preizkusni poligon. Zato smo se domislili, da bi lahko potrebno hitrost pridobili tudi tako, da bi zmaja potegnili z avtom. Ta poskus smo opravili nekega lepega majskega popoldneva v Žabljah v Dolenji vasi. Rezultat je bil tak, da smo bili po dveh urah neznansko hitrega teka po travi in makadamski poti še vedno na tleh, vendar na srečo s celimi kostmi. Kakšna praska in od trave zelene hlače pa pri tako veličastnem projektu tako ali tako ne pomenijo nič in spadajo tako rekoč zraven. Potem je moja dejavnost v zraku za nekaj časa povsem zamrla. Bile so druge obveznosti – družina, šola, stanovanje in tudi spoznanje, da je stvar sicer zelo zanimiva, vendar je neznank še toliko, da jih je težko razrešiti s tako samostojno akcijo, kot smo jo imeli mi v Martinj Vrh. Vseeno pa so se kmalu potem začele stvari razvijati tudi pri nas v takratni Jugoslaviji in to v neposredni bližini. Tudi drugi so brali članke o letenju in podobno, kot midva z Janezom, so tudi drugi zaslutili priložnost, da se jim lahko izpolnijo skrite želje po letenju. V raznih slovenskih krajih so se začele zbirati skupinice navdušencev, proučevati konstrukcije, študirati teorijo in preizkušati modele. Pozneje so se začeli ustanavljati zmajarski klubi, od katerih je bil zelo dejaven in znan tudi po odličnih rezultatih klub Let iz Škofje Loke.

Sam sem se v to dejavnost ponovno vključil leta 1979. Dobil sem jadro že delno odsluženega zmaja, ki ga je poklonil Niko Žumer, v letih razvoja tega

Spet je preteklo nekaj let, ko se je vse moje letenje zožilo na poželjive poglede v nebo, v oblake, letala in posameznike, ki so upali poleteti. Čas pa je prinesel tudi razvoj. Razvijali so se zmaji, ki so medtem postali zanesljive in sposobne naprave, začela pa so se pojavljati tudi prva jadralna padala. Ta padala so se razvila iz padal, s katerimi so padalci skakali iz letal. Prvič sem tako padalo videl leta 1987 na nekem planinskem izletu v Avstrijo. Spet se je pojavilo tisto znano ščemenje nekje globoko v telesu, spet se je zbudila želja po letenju. Planinec je na vrh hriba prinesel velik nahrbtnik in razgrnil njegovo vsebino po travniku. Vsebina je bila velika pisana ponjava iz tkanine, na katero je bilo pritrdjenih nešteto vrvice, ki so se na koncu združile na nosilnem traku. Planinec si je nadel še nekakšen sedež, ki je še najbolj spominjal na plezalni pas, se pripel na vrvice in se zagledal v pobočje pred seboj. Ko je zapihal ugoden nasprotni veter, je potegnil za vrvice, ponjava se je premaknila in se oblikovala v podolgovato padalo, ki se je dvignilo nad pilota. Pri pospeševanju teka je padalo obdržalo pilota v zraku in skupaj sta zaplavala v dolino. Brez hrupa, brez posebne muke,

mirno, kot se zapelje kanja nad pobočjem, ko si išče hrano. Kmalu sem tudi sam kupil svoje prvo padalo in se začel učiti. Sprva sam, potem pa sem se priključil fantom v Železnikih, ki so se že poskušali v teh spretnostih. Lahko bi rekel, da je Površnica pri Dražgošah postala naša glavna vzletna baza, in z navdušenjem smo si na travniku na Rudnem, kjer smo pristajali, pripovedovali, koliko minut in koliko sekund je bil kdo v zraku. Kmalu smo ustanovili klub jadralnih padalcev Krokar in leta 1990 uredili vzletišče na Dražgoški gori. V začetku je bila tam nakladalna rampa in zgornja postaja žičnice za spravilo lesa z Jelovice v dolino. Po drugi svetovni vojni je žičnica prenehala obratovati in pozneje, okoli leta 1975, so zmajarji tam uredili most za vzletanje zmajev. Potem je zmajarstvo v Selški dolini počasi zamrlo in mesto na robu Dražgoške gore so si izgovorili padalci. Ker je za vzletanje padal potrebno več prostora, smo poravnali grbine, zasuli luknje, ki so ostale od starega "premza", razširili ravnico in posekali nekaj dreves.

Tako sem s padalom letel kar 12 let in medtem preizkusil različne terene predvsem na Gorenjskem, večkrat pa smo, večinoma v pomladanskem času, odšli na Primorsko in včasih na Štajersko.

Bilo je lepo! Najprej pri skokih in kratkih poletih, nepozabno je bilo, ko sem se prvič dvignil nad start. Pozneje sem neskončno užival, ko se mi je posrečil kakšen daljši prelet. Bilo je lepo, ko sem dolgo iskal zračni steber, ki bi me dvignil, pa sem drsel le vse nižje in nižje, končno pa se je pojavil in me dvignil do oblaka. In bilo je lepo, ko sem iz samega veselja lahko pljunil kilometer globoko. Kilometer globine in kilometri svobode vsenaokoli.

Potem sem tako priljubljeno dejavnost počasi opustil in sedaj le še s spoštovanjem in občudovanjem gledam fante in dekleta, ki zaplavajo po zraku. In vedno znova se spomnim lepe misli, da je človek ukradel letenje pticam in bogovom.

Rado Goljevšček

Viri:

Življenje in tehnika, št. 1, 1973.

Vanič, Zlato: Leteti. Radovljica: Didakta, 1991.

Osebni arhiv.



Eden od poletov s padalom, Površnica, 6. 1. 1991.





Adest



Jernej Gortnar

**ODPRAVA
»Castelluccio 1.-
9.9.2017«**

V vasi grozljivi pogledi totalno podrlih hiš, nekaj delno porušениh, nekaj se jih je kar nagnilo, itd. Odpravimo se na naš kamp kotiček in tam zglada vse OK, pri prvih koritih voda ne teče, pri drugih pa počasi. Si rečemo: »ni panike, samo da je« in že postavljamo šotore. Po krajši spalnki karkoli. V vasi so namesto bifejev, ki jih itak že poznamo, ampak veter je bil v soboto še premočan za veselico) in tam gostili turiste, popotnike, padalce... ravno prav za nas. Potem še malo po drva, da bo zvečer bolj lušno in že je bila nedelja.

“

Je bilo pa še nekaj odličnega pri tem izletu – na pristanku smo odkrili tuš. Kaj je lepšega, če si že nekaj dni ob vodi iz kantic, kot skočit za zaveso in si privoščit tekočo kopel (pa čeprav je bila voda mrzla).



Castelluccio

je mnogim jadralskim padalcem

poznani kot padalski teren, primeren za vse vrste letenja, hendlanja, treniranja raznih vrst vragolij s padalom in še kaj. Prvič sem se s tem terenom spoznal daljnega leta 2001 in že takrat sem si dejal, da zagotovo še pridem. Za tiste, ki ne poznajo lokacije: gre za visokogorsko planoto na cca 1350 m MSL v srednji Italiji (Umbria), približno na polovici ravne linije med Ancono in Rimom. Gorovje se imenuje »Monti Sibillini«, vasica Castelluccio je na cca 1450 m MSL, okrog planote so razporejeni manjši hribovi, cca 200-300 m visoki, glavni masiv pa se dviga v smeri S-J nad planoto, do skoraj 2500 m MSL. Prvo večje mesto (Norcia) leži na približno 600 m MSL, zahodno od planote. To je tudi kraj, kjer se najde kakšna »normalna« trgovina (odprta cel dan, kjer je možno kupiti vso zalogo za prehranjevanje in še kaj), ker so (bili) v vasici le manjši kioski ali »domače« mini trgovine z značilnim neslanim kruhom. Dostop do planote je (bil) možen s treh strani: severne - iz smeri Vissa, vzhodne - iz smeri Ascoli Picena in zahodne - iz smeri Norcie.

Že lansko leto smo se pogovarjali, da bi šli, ampak smo bili nekako prepozni, pa smo rekli, da »drugo leto pa gotovo«. Potem se je zgodil tisti uničujoči potres in smo letos v začetku poletja malo povprašali v lokalni klub (Pro Delta), če je sploh možen dostop in kakšno je stanje. Ta klub je imel do potresa tudi letni sedež v vasici (sedaj je v ruševinah), drugače pa imajo sedež v Poggio Bustone-ju, ki smo ga nekako izbrali za rezervo, če bi bil dostop v Castelluccio nemogoč. Vprašanje je bilo tudi, kako bo z vodo, glede na precej sušno poletje in posledice potresa. Oboje se nam je kar dobro izšlo in tako smo ostali cel teden v Castellucciu. Se je pa kar dosti spremenilo od tistih prvih odprav: v začetku smo lahko kampirali na značilnih »piknik«

prostorih,

kjer so ognjišča že pozidana, zraven so korita za živino, kjer teče bistra hribovska voda, prostori so bili ograjeni in šotore smo postavili znotraj ograd. Kasneje so nas opozorili, da se s kombiji ne sme več voziti po travi, ograde so bile uničene, še čez kakšno leto pa je bilo kampiranje že prepovedano in so nas usmerili v bližnji kamp. Tisto leto (2009) smo potem ostali tri dni v kampu, ker pa je vse dni preveč pihalo, smo se potem »preselili« v Ancono, kjer smo dva dneva krasno leteli nad morjem.

Naslednje leto smo se spet vrnili in taborili blizu »starega« prostora, le malo bolj odmaknjeni v dolinico, ki ni vidna direktno s ceste in to se nam je lepo izšlo. Tudi letos smo izbrali ta prostor, saj kamp sploh ni prišel v poštev, ker je cesta iz tiste smeri še zaprta. No že drugi dan, ko smo se pojavili v vasici, je do nas pristopil en vojak in nas začel spraševati nekaj o šotorih in če smo v tisti smeri, ko je cesta zaprta, pa smo malo »zaglumili«, da ga nič ne razumemo in da mi zagotovo nismo tam. Ko je videl, da ne bo nič pametnega izvedel, je odnehal. Potem smo imeli cel teden mir pred njimi in smo se le še na daleč pozdravljali.

Sicer pa je izlet potekal nekako takole:

v petek zvečer (1.9.17) smo se vsi skupaj zbrali v Domžalah in začeli veselo pakirati. Ko je bil kombi že skoraj poln, izvemo, da poberemo še »osmega potnika« (ker mu je njegov osebni prevoz odpovedal malo pred tem). Po vseh kolobocijah smo nekako le odrinili iz LJ, nekaj po 10. uri zvečer. Pot vzame kar kakih 9 ur z nekaj postanki za kavo in letos smo prvič ubrali drugo verzijo. Do Bologne sicer tako kot prej, potem pa malo naprej v Ceseni zavijemo z



avtoceste
v notranjost Italije po
hitri dvopasovnici v smeri Assisija in Spoleta.
Cesta je res hitra, vendar delno »puklasta«, kot kakšna
»ižanka« na najbolj valovitih odsekih in moraš prav
zmanjšati hitrost, da ne tolčeš stalno z glavo v strop. In
tako res prispemo že malo po sedmi uri zjutraj v Norcio,
kjer so vidne prve posledice hudega potresa. Od cerkve je
ostala samo sprednja fasada (kot kaka kulisa za film), pa
še ta je vsa podprta s konstrukcijo, da ne bi padla. Veliko
hiš je napokanih ali pa so delno brez fasade, odpadli
so kakšni vogali, ponekod so hiše ojačane z gurnjami
ali zajlami, da ne razpadejo... skratka, kar grozljivo. Po
krajšem ogledu se napotimo v trgovino, ki so jo prav tako
preselili v nekaj kontejnerjev (verjetno zaradi varnosti),
ampak je vseeno še kar v redu založena. Potem se
namenimo v Castelluccio, da vidimo, če bomo sploh
lahko ostali tam. V vasi grozljivi pogledi totalno podrtih
hiš, nekaj delno porušenih, nekaj se jih je kar nagnilo, itd.
Odpravimo se na naš kamp kotiček in tam zglada vse
OK, pri prvih koritih voda ne teče, pri drugih pa počasi. Si
rečemo: »ni panike, samo da je« in že postavljamo šotore.
Po krajši spalni pavzi gremo pogledat terene, ki jih itak
že poznamo, ampak veter je bil v soboto še premočan
za karkoli. V vasi so namesto bifejev, ki so prej stali,
postavili en večji šotor (kot pri nas za kakšno veselico)
in tam gostili turiste, popotnike, padalce... ravno prav za
nas. Potem še malo po drva, da bo zvečer bolj lušno in
že je bila nedelja. Napoved nič kaj obetavna, veter je še
vztrajal, oblaki so se spuščali, malo je deževalo in spet
smo bili bolj turisti.

Za ponedeljek pa obetavna napoved. Odpravimo se na
zahodni štart (ki smo ga že pred leti poimenovali spalni,
ker smo enkrat vsi skupaj tam pošteno zaspali, ker smo
tisti dan prišli iz SLO). izgleda kar lepo. Hitro raztegnem

padalo in naredim prvi »let«- cca. 15 metrov in nazaj na tla. Je kar naenkrat ratalo »predobro« in sem si rekel, da grem malo kasneje. Potem je kar dobro ojačalo ter v intervalih zelo nažigalo in smo kar čakali. Vmes pa še kakšen »dust devilček«. Potem je poizkusil Roberto2, se boril kakih 20 minut, potem pa dol na cesto. Čez nekaj časa se je nekoliko umirilo in Roberto 1 nam je pokazal, kako se leti – izgledalo je kot da gre samo dol, potem je zavrtel en dober steber in kmalu prišel na dva tisočaka, potem pa še višje. Preletel je cel visoki greben S-J (letel na +3000 m), potem še celotno planoto in naprej proti Norcii, kjer smo se kasneje srečali. Medtem je poletel tudi Zdene, nato še Jone in jaz. Z Jonetom sva bila kaj kmalu ob cesti in takrat so štartali še Igor, Matjaž in Roberto2 – drugič. Vsi so prišli v glavni greben kar visoko, vendar niso dolgo vztrajali (razen Robija1 in 2), verjetno zato, ker se je kmalu javil Zdene, da ga je močan veter butnil ob hrib in se počasi malo potolčen vleče po strmini dol. Kmalu smo ga našli. Res je bil kar potolčen in malo šokiran, padalo pa v kepi (po mojem je odslužilo svoje). K sreči ni bilo hujšega in lahko smo se odpeljali v Norcio po zaloge in po Robija1, medtem pa nas je Robi2 počakal v vasi. Zvečer pa ogenjček in vinjeta (3 ali pa 5 litrski flaškon italijanskega vina solidne kvalitete). Za torek je napoved izgledala še kar v redu, le veter se spet nekako ni umiril toliko, kot je bilo predvideno. Dopoldan smo malo bluzili in šli do šolskega terena (manjši hriček sredi planote), kjer se da ob ravno pravih pogojih tudi lepo pojadrati, vsaj malo hendlati ali pa trenirati šlepanje po hribu gor. Ni bilo najbolj idealno, za par skokov pa. Popoldan se odpravimo na nov štart, kjer do sedaj še nismo bili – s kombijem po cesti proti grebenu, ki gleda na Norcio, nato pa skoraj eno urco peš, da smo prišli do primernega

tam eno obšlesana tabla) – zemlja pa bolj kot en kolovoz (malo skal in prsti). Po kakih desetih minutah se je naveličal ter odpujsal domov. Ko smo se vračali v tabor, smo se ustavili na pol hriba in naredili plan (ob pivu) za naslednji dan. Roberto1 je predlagal Poggio Bustone, ker je sedaj tudi na kartah izgledalo več vetra v Castelluccio.

V sredo vstanemo malo prej in se nekako zrihtamo za odhod okoli 10. ure. Do Poggio-ta smo rabili skoraj dve uri, pa še štart smo malo iskali, ker smo bili prvič tu. K sreči smo imeli kontakt od Claudia (Pro Delta), ki nam je prijazno pomagal, z njim smo se potem tudi spoznali na štartu. Domačini so že odfurali eno rundo tandemov, ko smo mi prispeli in izgledalo je kar lepo. Potem se je začelo počasi zapirati. Mislil sem, da se bomo samo dol pometali, je bilo pa v bistvu čisto lepo in mirno jadranje. Držalo je povsod in kasneje se je spet malo odprlo. Tako smo vsi lepo odjadrani po kakšno dobro urico in izlet je bil rešen. Zelo lepi tereni, ko se dvigneš na kakšnih 1600 m se vidi tudi masiv nad Castelluccio in še kaj. Je bilo pa še nekaj odličnega pri tem izletu – na pristanku smo odkrili tuš. Kaj je lepšega, če si že nekaj dni ob vodi iz kantic, kot skočit za zaveso in si privoščiti tekočo kopel (pa čeprav je bila voda mrzla). Z domačini iz »Pro Delte« smo spregovorili še par besed, se zahvalili za vse in poslovili. Ker nas je čakala še pot nazaj, smo želeli čimprej na eno pico. V Bustoneju (oz. v vasi spodaj) smo naleteli na enega (že prijetno »potrjenega«) domačina, ki nam je pokazal eno gostilno in ker je bil model že malo »preveč« prijazen, smo šli raje naprej do mesteca Cascia. Ko najdemo picerijo ter se nekako le sporazumemo za tiste pice, sva z Jone-tom malo zakomplicirala in razmišljala, kako naj gospodični dopoveva za tržaško omako. Izpadlo je tako, da je prinesla en



mesta. Ker je greben sestavljen iz veliko hribočkov in dolin, je bilo treba hoditi toliko časa, da smo prišli na bolj izpostavljeno mesto, ker je po grapah še precej nažigalo in ni bilo šanse, da bi se tam kje ven odpeljali. No, tudi na štartu smo še kar lep čas čakali (veter tud do 10 m/s). Sonce je bilo že kar pošteno nad obzorjem, ko je Robi1 potegnil prvi in potem smo se pognali še ostali. V bistvu je v takem najbolj zahteven štart, ker padalo zaradi močnega vetra kar poskakuje in preden se uspeš pripeti, ti ga lahko že čisto razmeče. V zraku pa čista poezija in letenje skoraj do teme. Na pristanku v Norcii nam je zatežil en domorodec, naj se pobereмо takoj stran in da bo klical karabinjere, ker da smo na njegovi zemlji (res je bila

strok česna na krožniku in mali nožek!!! Je bil pa štos toliko večji, ker je Jone ravno razlagal, kako so enkrat v Italiji naročali jabolčni sok in dobili »pehar jabolk«!! (pol pa v smeh in ...). Tako se je sreda odlično zaključila, seveda tudi zvečer ob ognju in pijači.

Četrtek je bil zopet vetrovno neugoden in smo se šli raziskovalce. Velikokrat smo na Castelluški planoti gledali ene vrtače, ki se vijejo pri JZ robu polja. Pa smo si šli to malo od bliže pogledat. Ker smo bili že blizu grebena, ki se vije nad Norcio, smo šli še pogledat, kako kaj kaže z letenjem. Izgledalo je podobno kot v torek, ko je kar dobro nažigalo, le, da se je na JZ še nekaj »pacalo in raslo«. Po dolgem čakanju, ko smo skoraj vsi že obupali, sta



se Robi1 in Jone le odločila in odletela, ostali pa s kombijem v dolino. Letenje je bilo mirno, počasno in temačno – to pa zato, ker je celotno dolino zakril manjši CB, ki je tudi kmalu razpadal, a ostala je tema. Na poti nazaj v tabor smo nabrali še zadnjo zalogo drv, saj je bil v petek (zvečer) planiran odhod. Ker v celotnem tednu še nismo leteli iz najbolj priljubljenega štarta (imenuje se »enka« in se dviga takoj iz vasi na greben, ki je ločil naš tabor od planote ter gleda na JV), smo v petek zjutraj najprej (še pred zajtrkom) odšli na ta štart, da ne zamudimo, ker se veter običajno kmalu obrne. In res smo bili prvi, za nami so prišli še avstrijci in švicarji. Planota je bila zavita še v meglico, ko smo raztegnili padala. Malo smo počakali, nato pa let skozi razpadajoče meglice – čudovito. Tako smo rešili tudi petek in nato šli v tabor. V miru smo pospravili šotore, ki so se že lepo posušili. Ko je bil kombi spakiran, smo se ustavili v vasi, se še zadnjič razgledali in videli, da vreme spet ni tako, kot je bilo v napovedi (vsaj veter). Vseeno smo se kasneje odpravili na greben nad Norcio, kjer pa je bil veter še močnejši kot ostale »vetrovne« dni. Ker se nam ni nikamor mudilo, smo vztrajali do večera, ampak brez uspeha. Odločimo se, da se spustimo v dolino, nekje ustavimo za »prehrambene obveznosti« in da še malo posedimo, da ne bi bili v soboto zjutraj »prezgodaj« doma. Res je malo nerodno domov klicati ob štirih zjutraj, naj te pridejo iskat. No, v Spoletu (mestecu slabih 50 km zahodno od Norcie), smo le našli eno betulo in se podprli, da je bila pot domov kot se spodobi. Prihod v Domžale v soboto, 9.9., okoli 8. ure zjutraj.

Udeleženi: POLET KAMNIK:

Andrej Kolenc, Robi Dolničar, Robert Blatnik, Jone Hribernik, Zdene Šmauc; ZA-LET KOMENDA: Jernej Gortnar, Matjaž Brinc; ADRENALIN KOBARID: Igor Kurinčič

Posebna zahvala gre Juriju Vidicu za izposojno kombija!

Za tiste, ki še niso videli filmčkam prilagam povezavo:

<https://vimeo.com/234206794>



AK NIVIUK

SKIN 2

KJERKOLI, KADARKOLI

KOMPAKTEN IN BOLJ
UDO BEN

HOMOLOGIRANA
DOSTOPNOST

LA JIN BOLJ
KVALITETEN

DAMJAN 031 336 441

Ga res še nimaš?

BigOpenSky koledar 2018



Naroči ga

www.bigopensky.com



041 636 319



A. de St.

Kaj pravite na nekaj lahkega



Letenje je šport, za katerega ne bi mogli trditi, da izredno pripomore k fizični kondiciji, vsekakor pa lahko rečemo, da ugodno vpliva na psihično zdravje. Lahko pa ta šport oblikujemo tako, da poskrbi za oboje.

Pred nami so meseci, ko termike ni v izobilju. Naš vsakdan spremljajo kratki dnevi, polni sivine. Prisotnost sonca je dar, ki nam je v zimskem času le redko naklonjen. A vendar si vsak od nas želi vsaj malo stika s padalom, vsak od nas si želi vsaj tistih nekaj minut letenja, ki nam bodo pomagale, da lažje preživimo vsakodnevno rutino. Če se na hrib odpravimo še peš, potem dobimo ob teh nekaj minutah letenja tudi dobro razgibanje in hike&fly je lahko idealna rešitev za vse tiste, ki si želijo narediti nekaj za dušo in tudi za telo.

Hike&fly je oblika letenja, ki danes postaja zelo popularna. Vse več pilotov jadrlnih padal se vrača k tisti prvobitni obliki tega športa in tega se vedno bolj zavedajo tudi proizvajalci. Trend proizvodnje lahkih kril postaja danes

vse močnejši in pri proizvodnji jadrlnih padal je danes vedno bolj prisotna uporaba lahkih materialov. Ta trend je tako močan, da se lahki materiali uporabljajo že pri proizvodnji klasičnih jadrlnih padal in ne samo pri lahkih oblikah. Jadrlna padala so danes lažja kot so bila kadarkoli. Včasih je jadrlno padalo tehtalo 7 kg. Danes je povprečna teža jadrlnega padala okrog 5 kg, povprečna teža lahkega jadrlnega padala pa 4 kg ali celo nekaj manj.

ŽIVLJENJSKA DOBA

Kakšna je življenjska doba jadrlnega padala iz lahkih materialov?

Zelo težko je podati neko konkretno oceno glede tega, kakšna je življenjska doba jadrlnega padala. Lahko bi rekli, da jadrlno padalo zdrži približno 500 ur letenja oziroma približno 500 vzletov. Število naletenih ur lahko na nek način enačimo s številom vzletov, saj se padalo pri samem procesu vzleta in ponovnega pakiranja uniči ravno toliko kot pri eni uri letenja v zraku. Dejansko so padala z veliko vzleti in malo urami enako uničena kot tista z malo vzleti in veliko urami. Življenjska doba se tako prvim kot drugim skrajša za približno enako. Je pa res, da nekatera krila zdržijo tudi več in da na samo življenjsko dobo vpliva tudi odnos lastnika do padala in teren na katerem se vzleti opravljajo. Vsekakor bo življenjska doba padala, ki je bilo uporabljano predvsem na travnatih vzletiščih, daljša kot pa življenjska doba padala, ki je vzletalo na pesku, skalah ali drugih manj ugodnih terenih.

Če govorimo o lahkem padalu, potem lahko rečemo, da bo življenjska doba le-tega nekoliko krajša kot življenjska doba jadrlnega padala iz klasičnih materialov. Lahko bi rekli, da bo krilo iz lahkih materialov zdržalo približno 400 vzletov oziroma 400 ur. Seveda je to le neka okvirna informacija, saj je zelo težko podati konkretno številko.





Dejstvo je, da na življenjsko dobo jadrnega padala vplivajo številni faktorji, ki se lahko močno razlikujejo tako zaradi lastnika, kot tudi zaradi proizvajalca.

Dejstvo je, da je pri jadrnem padalu najbolj na udaru zgornja površina sprednjega roba in le-ta se tudi najhitreje uniči. To je najbolj obremenjeni del krila, saj je vzgon na tem mestu največji. Zato mora biti ta del krila narejen iz težjega in močnejšega materiala. Če je ta del krila narejen iz vzdržljivega materiala, potem lahko na drugih delih krila uporabimo lažje materiale in to ne bo vplivalo na življenjsko dobo krila. Če ima prednji rob dobro 3D panelno obliko in če je obremenitev dobro razporejena, potem lahko pričakujemo, da bo imelo krilo dolgo življenjsko dobo. Na življenjsko dobo krila namreč ne vpliva samo material. Če bo krilo iz težkih materialov slabo oblikovano, potem bo njegova življenjska doba vseeno krajša kot življenjska doba padala iz lahkih materialov, ki pa je dobro oblikovano.

STROŠKI MATERIALA

Najbolj pogosto uporabljen material je Porcher – le ta je uporabljen pri 70% današnjih padal. Porcher lahko tehta 40gsm, 32gsm ali 27gsm. GSM je enota, ki predstavlja grame na kvadratni meter in predstavlja standard v industriji. Dominico ima prav tako podoben razpon materialov. Ločimo D30, D20 IN D10 (najlažji).

Zakaj torej proizvajalci in konstruktorji ne uporabljajo na manj izpostavljenih mestih vedno lahkega materiala? Odgovor je seveda preprost. Zaradi stroškov. Material se prodaja v linearnih metrih. Širina blaga na roli je 1,42 m. Okvirno lahko rečemo, da so stroški naslednji:

40 gsm je 5 Eur/m

32 gsm je 8 Eur/m

27 gsm je 9 Eur/m.

V povprečju rabimo za padalo M velikosti 100 metrov materiala. Uporaba lahkega materiala skoraj podvoji stroške v primerjavi z uporabo težjega materiala. In ni le to. Če se uporablja lahek material, potem je tudi šivanje zahtevnejše, saj uporaba lahkega materiala zahteva bistveno večjo

natančnost pri šivanju.

LAHKA KRILA SO UPORABNIKU PRIJAZNEJŠA

Na splošno so lahka krila varnejša, saj je pri njih prisotne manj vztrajnosti, kar pomeni, da bodo pri izhodih iz različnih manevrov manj eksplozivna. Tudi vzlet bo pri lahkih krilih bolj enostaven, saj je kupola lažja in se bo bistveno bolj lahkotno dvignila.

Nekateri so mnenja, da imajo lahka krila tudi boljše letalne sposobnosti. Pri lahkih krilih se običajno uporabljajo tudi tanjše vrvice, zaradi česar težko trdimo, da samo lahki material vpliva na boljše letalne sposobnosti. Zaradi kombinacije obojega pa vsekakor lahko pričakujemo, da bo takšno krilo imelo boljše performančne sposobnosti.

REBRA IN DIAGONALE

Pri izdelavi lahkega krila poznamo še en trik. Uporabimo težji material in v njega naredimo več lukenj. To bo funkcionalno pri rebrih in diagonalah, ni pa ta metoda uporabna na zgornji ali spodnji površini krila!

ZAKLJUČEK

Z gotovostjo lahko trdimo, da imajo lahka krila kar nekaj prednosti v primerjavi s težjimi krili. Največja slabost lahkih kril je njihova cena ter njihova slabša odpornost na trganje. Če boste obviseli na drevesu, boste kaj kmalu opazili razliko med lahkim krilom in tistim, narejenim iz težjih standardnih materialov. Krilo iz standardnih materialov je manj dovzetno za trganje, medtem ko se krilo iz lahkih materialov v takšnih neljubih situacijah bistveno hitreje raztrga.

Plusi in minusi lahkih kril:

- + manjša teža
- + enostavnejši vzlet
- + manjše pakiranje
- + boljše obnašanje krila pri SIV (manj eksplozivnosti)
- stroški
- hitreje trganje materiala

Vir: Bruce Goldsmith, Cross Country 185

Tehnologija vitezov



Pri Triple Seven, smo kot zadnjega na trg lansirali novega Knighta, v prevodu Viteza, ki se nahaja na sredini razreda B. Ker gre za novo padalo, ki se ponaša s tehnologijami, katere uporabljamo na večini naših padal, smo se tokrat odločili, da namesto, da prevajamo članke drugih revij, raje sami napišemo zakaj smo viteza naredili takšnega kot je.

ZAKAJ SREDNJI B RAZRED?

Knight je postavljen v srednji B razred, kjer mu družbo na vsaki strani certifikacijske lestvice delata Pawn in Rook2. Že res, da je naš Pawn čistokrvene A pasme, je pa ta še vedno tako zmogljiv, da se postavlja ob bok marsikateremu od nizkih B padal.

Zato, ker je Pawn tako zmogljiv, je bilo nekako logično sklepati, da ne bomo delali malenkostno zmogljivejše različice Pawna, ampak bomo raje postavili novega Knight-a na sredino B razreda. Pa si pogledjmo поблиže, kaj vse ta vitez skriva pod svojim oklepom.

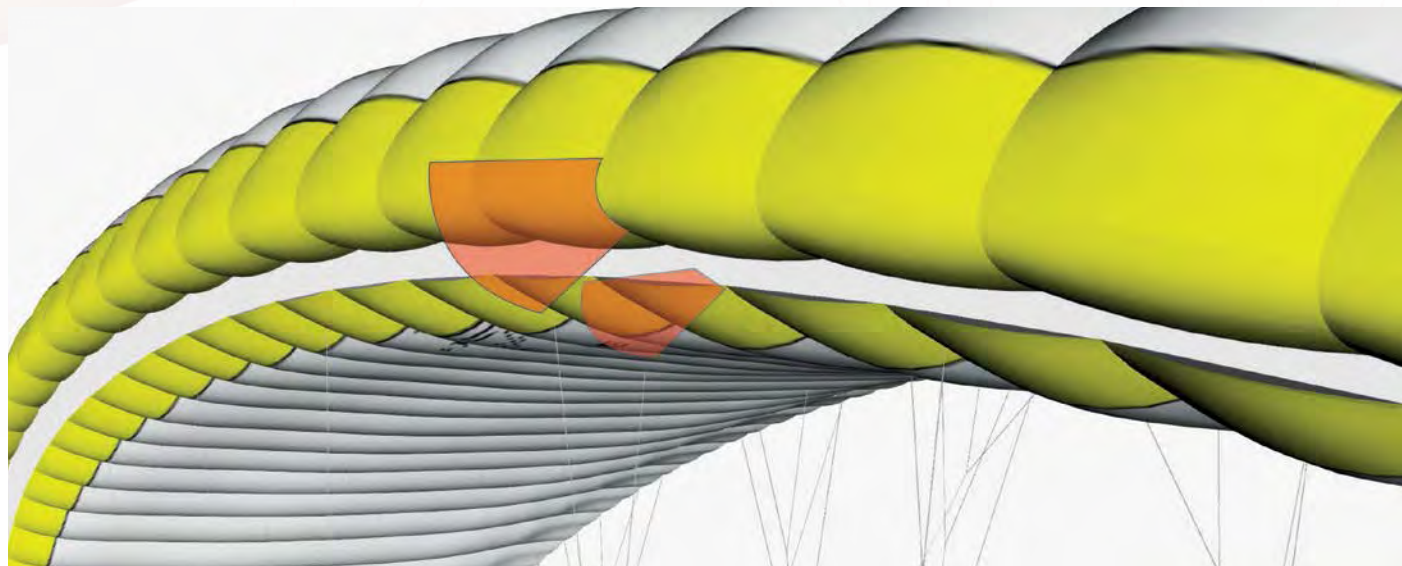
- BPI tehnologija (Back Position Intake)

Pri Triple Seven smo bili prvi, ki smo uspešno integrirali to tehnologijo v vsa padala. To pomeni vsa padala od A razreda naprej. Prej je to bila domena le visoko zmogljivih padal, Rook ter Pawn pa sta tako bila označena kot prva v njihovih razredih s to tehnologijo. Zakaj tako široka uporaba te tehnologije pri sedmicah?

Zastojna točka, se pri letenju pomika naprej in nazaj po profilu, odvisno glede na vpadni kot padala, kateri je spremenljiv od najmanjšega, pri uporabi pospeševalca, pa do največjega pri polnem potegu komande - »stall«. Želja je, da je odprtina postavljena tako, da se zastojna točka nahaja na sami odprtini v razponu čim več režimov letenja.

Ker se točka premika naprej in nazaj, pomeni, da je bila pri konvencionalnem profilu ta odprtina optimizirana za, na primer trim hitrost, to pa je pomenilo, da je ob uporabi pospeševalca krilo zgubljal pritisk v kupoli ter s tem svojo stabilnost.

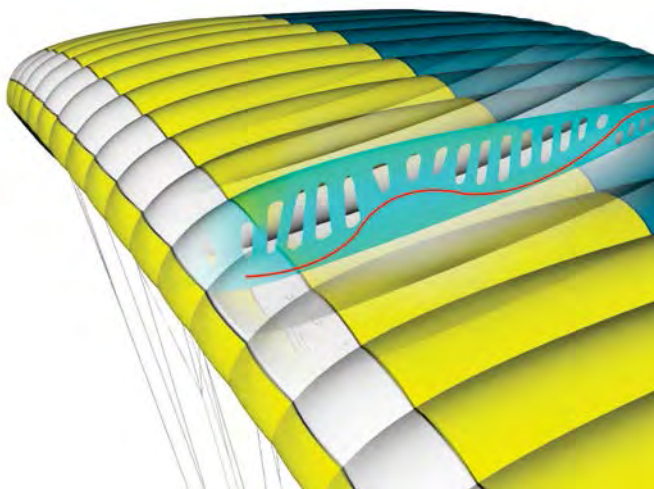
Pri Triple Seven smo tako pri vseh naših padalih kreirali posebno obliko



BPI in zastojne točke.

profila. Oblika ima udrtino na spodnji površini, kar povzroči formiranje druge zastojne točke. Prav na tem mestu smo postavili odprtino, ki je tako optimizirana za več režimov letenja.

Piloti Rook2 ali King padala bodo lahko potrdili, da se zaradi te tehnologije padalo dosti lepše obnaša tudi pri uporabi pospeševalca. Za optimizacijo oblike ter položaja odprtine so pomembne izkušnje, ki sta si jih brata Valič nabrala z uporabo te tehnologije že v časih »open« razreda. Knight je tako zasnovan z BPI tehnologijo, kar mu prinese zelo uporabno hitrost ter stabilno kupolo, ki vzbuja zaupanje pri letenju skozi celoten režim letenja. BPI tehnologija ne pomaga samo pri višjih hitrostih, hkrati pridobimo v pozitivnem smislu tudi pri obnašanju prevlečenega leta ter samega občutka pri vrtenju stebra.



S ojačitve.

Pri prevlečenem letu ta položaj odprtine povzroči, da se padalo dosti počasneje prazni, kar pripomore k temu, da imamo bolj linearen potek dogodkov od začetnega potega komande do samega prevlečenega leta. Zaradi tega ima pilot več časa ter boljšo signalizacijo, kdaj se bo prevlečen let dejansko zgodil.

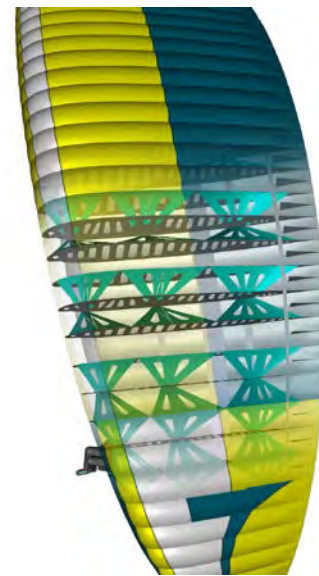
S pomočjo BPI tehnologije lahko uporabljamo tudi manjšo odprtino, to pa pomeni da se padalo pri potegu komande ali pri samem zapiranju težje oziroma počasneje prazni. Kupola tako ostaja bolje formirana tudi v zavoju, kar seveda pripomore k lepšemu ter boljšemu vrtenju.

- Dodatna »S« podpora s plastikami

Tisti, ki si ogledajo padalo tudi v drobovju, bodo v Knightu našli plastične ojačitve, ki tečejo po rebrih v obliki S od sprednjega proti zadnjemu koncu. Nekoliko tanjši profil prinaša veliko pozitivnega za pilota, od visokih zmogljivosti do fluidnega občutka pri letenju, zahteva pa določeno mero iznajdljivosti, da dobimo čisto konstrukcijo. S plastikami v obliki S smo tako dosegli lepšo razporeditev napetosti od samega vpetja, pa do vrha profila, ter tako dosegli lepšo razporeditev napetosti rebra, ki ne podleže gubam niti pri potegu komande. Vodilo razvoja Triple Seven padal je visoka zmogljivost v svojem razredu, ki pa hkrati prinaša tudi umirjen in obvladljiv značaj. Doseganje takih ciljev seveda prinese bolj kompleksno sestavo notranjega dela padala, kar predstavljajo tudi te dodatne ojačitve.

- Visoka končna hitrost

Knight se ponaša z zelo visoko končno hitrostjo za svoj razred, kar je nekako skupek prej naštetih tehnologij. Na koncu seveda hitrosti velikokrat diktirajo certifikacijski postopki. Večja kot je hitrost, bolj dinamične so reakcije krila, tako da se firme velikokrat poslužujejo krajših hodov »speed



Notranja konstrukcija.

sistema« v zameno za to, da padalo naredi let v željenem razredu. Knight je na račun svojega umirjenega značaja tako ostal certificiran z zelo zavidljivo hitrostjo.

- Pobiranje

Testni piloti revij, ki so že leteli z novim Knight-om so vsi potrdili, da je glavna lastnost tega padala prav zelo dobro pobiranje. Piloti, ki so s padalom leteli na ravninskem delu Nemčije so potrdili, da te Knight nekako pelje v smeri stebra, sprednji rob nekako potegne v smer, kjer se zrak dviga. To je pri lahki ravninski termiki še posebej dobrodošlo.

Aljaž je že pri razvoju prototipov opazil, da se je s padalom lahko pobral iz težkih situacij lažje kot po navadi, kar je dajalo vedeti, da bomo imeli še enega dobrega pobiralca termike. To prvo signalizacijo smeri termike lahko pripišemo profilu, ki rad zagradi v dvigajoč zrak, ter to sporoči pilotu raje skozi nosilne trakove kot skozi komande. Kot drugo, je tukaj seveda že prej omenjena malenkostno večja površina, ki pomaga pri lahki termiki, ko je treba vsak zavoj odpeljati optimalno. Tretja stvar pa je tudi optimizacija vpadnih kotov po razponu krila. Padalo se s potegom komande krivi v več smereh, kar pomeni, da se tudi sam profil v različnih momentih različno naslanja na zrak. Notranja konstrukcija je bila podvržena tudi temu gibanju, ki s svojo sestavo diagonal prepreči preveliko torzijsko premikanje padala. Vseeno pa je treba padalu do določene mere tudi pustiti zadihati, tako da je bila sama postavitev dvojnih diagonal ter vzdolžnih trakov še kako pomembna. Tukaj je spet igralo vlogo znanje, pridobljeno v bogati zgodovini konstruiranja bratov Valič.

Kot nakazuje ta tekst, lahko zaključimo, da je pri uspešnem padalu treba najti prave kompromise med vsemi konstrukcijskimi rešitvami. V kolikor se posvetimo samo eni, lahko proizvedemo padalo, ki bo imelo, na primer, najboljši drsni kot, na drugi strani pa se z njim ne bo dalo dobro pobirati.

S Knightom smo tako dosegli lep kompromis, vnesli svežino zmogljivosti v srednji B razred, hkrati pa obdržali lastnosti, ki pilota pustijo, da le ta bolj sproščeno uživa v samem letenju. Tukaj smo na kratko opisali le majhen del zasnove novega padala, veliko je še skritega v sami konstrukciji, da pa bi vse to lahko obrazložili, bi bilo treba lkarju dodati še kar nekaj popisanih strani.

Ekipa Triple Seven

	SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	NENADNO NASTALA OBLIKA LEVKEMIJE, BOLEZNI S PROLIFERACIJO BLASTNIH KRVNIH CELIC	ROK LORGER	ZASEDANJE KARDINALOV, KO VOLIJO PAPEŽA	PESNIŠKA FIGURA, PONAVLJANJE BESEDE
	NOETOVA BARKA PRI VESOLJNEM POTOPI				
	BELE, SVETLE POLTI				
	PREGIB BESEDE				
	AVTOMOBILSKA OZNAKA VUKOVARJA			NATRIJ	
	LATNISKI VEZNIK IN			KALIJEV FLUORID OBLIKA IMENA ANA	
	PODSTAVEK ZA SEKANJE DRV				
	IZDELOVALEC LANU				
	SAD OLJKE				
	DEL STOPAL POHORSKA DOM IN KOČA				

DEL NA ZADNJEM ROBU KRILA, KI Z ODKLONOM NAVZDOL OMOGOČA PRISTAJANJE IN VZLETANJE Z MANJŠO HITROSTJO PRI VEČJEM VZGONU	PROSTOR NA POVRŠINI ZEMLJE, KJER SE KOPLJE RUDA	RUMENA KOLERABA (DOLENJ.)	SESTAVINA BENCINA PROTI KLENKANJU	TRASA, VOZNA, DIRKALNA POT	AM. VIROLOG, OČE CEPIVA PROTI OTROŠKI PARALIZI, JONAS STRM PADEC TEKOČE VODE, REKE					ŽAN KAFOL NANAŠAJOC SE NA NOTE, ... ZAPIS	
	LEVI PRITOK TIGRISA, DOLG 430 KM				SEDEMLETJE GRADBENO PODJETJE V STEČAJU						
								MOLIBDEN PRIPADNIK KOMOV		NAFTA (ANG.)	DISOCIJSKA KONSTANTA KISLOTI
AVTOMATIZIRAN TOP Z MANJŠIM KALIBROM											
POKOJNIK, UMRLI											
ANTIČNO IME SKORAJ 800 km DOLGE REKE GUADIANE NA MEJI MED ŠPANIJO IN PORTUGALSKO					VELIKO NAFTNO POLJE V IRAKU PRI BASRI						



POMOČ

KAVLA: koleraba IMOS: podjetje SEPTENAT: sedemletje RUMAILA: naftno polje



A del

WWW.777GLIDERS.COM

KNIGHT



KNIGHT ZDRUŽUJE SVETOVA ZMOGLJIVOSTI IN VARNOSTI, NA NAJBOLJŠI MOŽNI NAČIN. CERTIFICIRAN JE V SREDNJEM B RAZREDU IN JE ŽE NA VOLJO ZA TESTNE LETE.

ČE IŠČES PADALO ZA DOLGE XC PRELETE, OBENEM PA BI SE RAD POČUTIL KOT DOMA, POTEM JE ZATE IDEALEN NOVI KNIGHT.

TRIPLE SEVEN



NOVI QUEEN2 JE TUKAJ!

NADALJEVANJE USPEŠNEGA MODELA V RAZREDU C IMA PREDZNAK REVOLUCIJE. VELIK KORAK NAPREJ PRI ZMOGLJIVOSTIH, ZDRUŽUJETA DODELANA STRUKTURA PADALA TER IZJEMNO PRECIZEN OBČUTEK LETENJA.

PADALO JE IZDELANO IZ ŽE ZNANIH MATERIJALOV Z DODATKOM NOVE NOTRANJE KONSTRUKCIJE, KI PADALU DA IZREDNO ČISTO OBLIKO PRI VSEH REŽIMIH LETENJA.

ŠTIRI VELIKOSTI V TREH BARVNIH KOMBINACIJAH ZAPOLNIJO NAJBOLJŠI XC PAKET ZA SEZONO 2018.

MS VELIKOS JE ŽE NA VOLJO ZA TESTNI LET!

QUEEN2



TEL.: 040-777-313 / INFO@777GLIDERS.COM