

IKAD

INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE

IVAH

december 2023



Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije



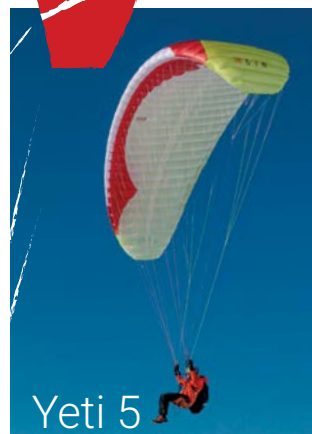
Dream. Touch. Believe.

Novi lahki materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.



GIN

Jadralna padala



Yeti 5

Vsestransko padalo za turno letenje, jadrnanje in sproščene prelete.



Atlas 2

Zaupanja vredno rekreativno padalo s potencialom za dolge prelete.



Camino

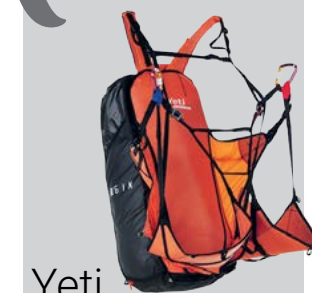
Lahko padalo z velikimi preletaškimi apetiti.



Yeti tandem 3

Za letalne dogodivščine v dobri družbi.

Sedeži



Yeti

Convertible 2

Ultralahki obrnljivi sedež/nahrbtnik.



Verso 3

Udobje, varnost in priročnost v kompaktnem ter lahkem paketu.



Genie Lite 3

Lahki zaprti sedež za brezkompromisno udobje na dolgih preletih.



Safari

Ujemajoča sedeža za pilota in potnika v tandemu.

Velika izbira opreme



Yeti UL

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



ogrevane

Rokavice

Dobra izbira rokavic za prosto letenje. Tudi z ogrevanjem.



Kompresijska concertina

Lahka vreča za hitro, preprosto in kompaktno pakiranje.



Hitri nahrbtnik

Hitro zlaganje in enostavno prenašanje.

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

stenar.si

040 153 490 (Gašper Prevc)

KAZALO

IKAR | december 2023

ZVEZA ZA PROSTO LETENJE SLOVENIJE

10



PA SE JE ZGODILO 50 LET LETENJA Z ZMAJI V SLOVENJI

Avtor: Ivan Brovč

16



EMIL

Avtor: Zlatko Koren

26



X-SLOVENIJA 2023

Avtor: DJP Kovk Ajdovščina

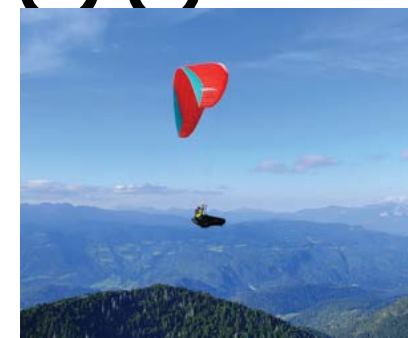
28



12. SVETOVNO PRVENSTVO V NATANČNEM PRISTAJANJU Z JADRALNIMI PADALI

Avtor: Srečko Jošt

36



INTERVJU: DRAGO POTOČNIK

Avtorji: Člani Kondor Radeče

46



KIKLCA NA ŠTARTU - RAZEN ČE NI

Avtorica: Manca Zorman

50



HIKE & FLY IZ ORTLERJA

Avtorica: Ingrid Arh

54



LETENJE NA AZORIH - 29. PADALSKI FESTIVAL AZOROV

Avtor: Lucijan Korošec

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

KAZALO

Avtorica: Mojca Pišek

UVODNA BESEDA

Lepo pozdravljeni pri prebiranju naše zadnje letošnje številke Ikarja! Tisti, ki me dobro poznate, se tej zamudi verjetno ne čudite, saj veste, da se pogosto zgodi, da zamujam. Vsem ostalim pa namenjam globoko opravičilo, ker ste morali na novembrsko številko čakati do decembra. Štejte jo za eno od lepih daril enega od veselih mož in se prepustite prebiranju člankov, takšnih in drugačnih. Vsi so, tako kot vedno, fantastični! Padalci me vedno znova presenetite, kako dobri pisci ste. In upam, da tako ostane tudi v prihodnje. Že sedaj z nestrpnostjo pričakujem vaše nove članke za marčevsko številko.

Glede na to, da je pred vrati novo leto, se verjetno tudi že lahko veselimo kakih novosti na padalski sceni. Spremembe in razvoj so stalnica v našem športu, saj nam vsako novo leto prinese izpopolnjeno in izboljšano opremo, ki nam omogoča, da z njo izživimo svoje sanje o letenju.

Ne moremo si zatiskati oči pred dejstvom, da vsako novo sezono piloti odletijo več z manj, da letijo dalje in hitreje. Seveda ni to samo posledica razvoja v opremi, ampak tudi dejstva, da imamo piloti danes na razpolago tudi več informacij, bolj vemo kdaj iti kam leteti, na kaj moramo paziti in se bolj zavedamo na kak način lahko nek rezultat tudi dosežemo. Vse te informacije so nam na voljo in

z njihovo pomočjo se lahko učimo hitreje.

Si želite odleteti FAI trikotnik v Alpah? Na spletu je na voljo preko 100 različnih zapisov takšnih poletov in na razpolago imamo, da si z njimi pomagamo in raziščemo na kak način so ti piloti to odleteli. Si želite potovati in zadeti pravo lokacijo ob pravem času? Ni problema, danes poznamo koledar. Si želite bolje spoznati svoje domače vzletišče? Na voljo imate v 30 do 40 letih pridobljeno znanje ostalih pilotov.

Pa vendar! Vsakič, ko se naše noge odlepijo od tal, smo tam v zraku sami! Sami s seboj in s svojimi mislimi. Tudi če odletimo klasično ruto, se to ne more primerjati na primer s plezanjem po poznani smeri. Kajti nam v zraku niso na voljo jeklenice in oprimki. Čeprav je pot uhojena, je vedno znova na nek način nova.

Res je, da lahko danes piloti gradimo svoje znanje na znanju, ki so ga pridobili piloti pred nami, ampak to nam samo omogoča, da svoje cilje dosežemo hitreje in da lahko odletimo še dalje. Naše želje in hotenja po uspehu ostajajo iste, le pričakovanja so tista, ki se iz leta v leto večajo. Nove generacije padalske opreme nam omogočajo, da svet ponovno vidimo iz nove perspektive in da naše domače vzletišče ponovno presodimo iz novega zornega kota.

Ne glede na to, da se vse spreminja, pa vendarle ena stvar ostaja ves čas nespremenjena. To je občutek. Ta bo ostal enak za vedno, ne glede na to katero opremo bomo leteli!

Naj vam novo leto prinese ogromno lepih poletov, nasmeškov na obrazu, vonja po termiki, razmršenih las od vetra, popokanih ustnic od sonca in vseh tistih malih drobtinic, zaradi katerih vaše srce vedno znova zaigra najlepšo melodijo.

Avtor: Predsednik Bojan Žižmond

NOVOSTI IN PREDLOGI QR KOD ZPLS 2024

Pozdravljeni, V prejšnjem Ikarju sem napisal članek o nekomercialnem letenju. Tokrat bi izpostavil predlog našega člana UO Petra Kocjana, ki predlaga uvedbo QR koda za vsako vzle-

tišče. »Zakaj?« se boste vprašali. Odgovor je preprost. S skeniranjem kode bi vsak pilot prišel do najbolj osnovnih podatkov vzletno pristajalne točke, kje se lahko leti, kakšne so omejitve, nevarnosti, posebnosti. Vsi najbolj osnovni podatki na enem mestu bi pripomogli tudi k večji varnosti. Na Lijaku to že delno izvajamo, vendar samo za plačilo vinjete. Predlagamo, da bi tudi ostala društva to lahko izvajala za dotična vzletišča katerih skrbniki so. Tako bi lahko tujec, ki bi rad letel pri nas, še bolj enostavno prišel do ustreznih podatkov ter obenem imel tudi možnost prispevati v blagajno društva, če bi se tako odločil. Sploh pa ne bi bilo slabo, da tudi nečlani ZPLS – ja, domači piloti, ki občasno letijo, prispevajo v društvo, katero se trudi urejat vzletišče.

V lanskem letu sem omenjal tudi kartice EHPU za tandem pilote. Pred kratkim me je poklical predsednik Madžarske zveze gospod Laszlo. Predstavil mi je zelo enostavno verzijo EHPU kartice, ki bi povezovala vse člane EHPU-ja. Torej predlog je na dlani – na našo člansko kartico ZPLS bi na hrbtno stran dodali še EHPU-jevo. Na vsaki izkaznici bi bil enak podatek kot do sedaj – ime in priimek ter nivo pilota. Ostali osebni podatki pa bi lahko bili po soglasju člana shranjeni na serverju ter dostopni s skeniranjem kode za izredne situacije ali ob pregledu inšpektorjev. Tam bi lahko dodali krvno skupino, telefonsko številko koga naj se pokliče ter ostale posebnosti kot so alergije itd. Kartica bi bila v fizični obliki ter tako dostopna v primeru nesreče.

Tudi članstvo tekočega leta bi tako lahko dokazovali brez lepljenja vinjet tekočega leta. Prednost bi bila tudi v tem, da bi ta kartica veljala tudi v vseh članicah EHPU-ja.

Baza podatkov na serverju še ni določena vsekakor pa tukaj brez varovanja ne gre, saj se razpolaga z osebnimi podatki. Točen potek izvedbe bomo še javili. V primeru, da s tem projektom začnemo v naslednjem letu bomo najbrž vsem članom poslali nove članske izkaznice. UO ZPLS bo to preučil in podal predlog ter način izvedbe.

Lep letalski pozdrav.

Članarina ZPLS	člane članarine do 15. 2. 2024 velja 50% popust.
Pozdravljeni,	Prosimo vse predsednike društev, da članarino nakažejo pravočasno ter pregledajo spiske članov ter njihove prave naslove kamor tudi dobijo Ikarje. Zelo je pomembno, da so podatki pravilni, saj jih potrebujemo tudi za izdelavo novih izkaznic.
Zadnji sestanek Upravnega odbora smo namenili predvsem kontroli naših financ in uvedbi novih članskih izkaznic.	
Upravni odbor je potrdil članarino za leto 2024. Le ta ostane nespremenjena in še vedno znaša 60,00 EUR .	Vse podatke prosim, da izpolnite v Excelovi tabeli na naši spletni strani ter jih posredujete naši tajnici Brigiti Jarc na mail: brigita.jarc@dejglejnaprej.com.
Potrjen je bil predlog izdelave buffov in speed armsov, o čemer več informacij prihodnjič.	Nikar ne pozabite, da ima ZPLS status društva, ki deluje v javnem interesu. Del svoje odmerjene dohodbine do 1% tako lahko nakažete na naš TRR: SI56 0201 3005 1157 716 SWIFT: LJBASI2X
Sprejeta je bila tudi odločitev, da bomo v letu 2024 za vse člane ZPLS naredili nove članske izkaznice , ki bodo vsebovale QR kodo. Članska izkaznica bo na hrbtni strani vsebovala tudi EHPU-jevo člansko kartico.	Za Upravni Odbor ZPLS Mojca Pišek
Spremenjen je datum znižane članarine! Za vse pla-	

Spoštovani prosti letalci,

Najprej bi se rad zahvalil dosedanjemu predsedniku, Tilnu Ceglarju za njegovo odlično opravljanje funkcije v preteklih letih. Njegova predanost in trdo delo sta bila vsem opazna in cenjena.

Kot nov predsednik komisije za jadralno padalstvo in zmajarstvo prevzamam odgovornost z globokim občutkom spoštovanja do tega športa in do dosedanjih uspehov, hkrati pa me navdihuje priložnost, da nadaljujem razvoj in rast našega preljubega športa.

Naša skupnost jadralnih padalcev in zmajarjev v Sloveniji je močna, strastna in predana. Skupaj smo dosegli veliko, vendar se zavedam, da imamo še veliko prostora za izboljšave.

Eden od ključnih stebrov naše dejavnosti so padalske tekme. Tekmovanja ne le pilijo naše veščine in znanja, temveč tudi predstavljajo priložnost za druženje, izmenjavo izkušenj in izražanje strasti do letenja. Z znanjem, trudom in sodelovanjem lahko naredimo naša tekmovanja še bolj privlačna in prestižna.

Rad bi se še posebej obrnil na tiste med vami, ki letite z jadralnimi padali, vendar se še niste preizkusili v tekmovanjih. To je priložnost, da

izrazite svojo strast do letenja in se pridružite naši tekmovalni skupnosti. Začetek tekmovanj morda zahteva nekaj finančnega in časovnega vložka, vendar je to tudi priložnost za osebno rast, nove izzive in nova prijateljstva. Na tej točki naj pozovem vse klube, da po svojih najboljših močeh podpirajo tiste, ki imajo željo tekmovati.

Pozivam vas tudi, da organiziramo enodnevna, vikend ali večdnevna tekmovanja, ki bodo postala vrhunska in privlačna tako za naše člane kot tudi za širšo javnost. To je priložnost, da predstavimo svoje klube, kraje, kjer se tekmovanja odvijajo, ter dvignemo dodano vrednost slovenskega tekmovalnega letenja.

Naj omenim nekaj novih projektov, ki so planirani v bližnji prihodnosti:

- Hike&Fly Liga (enodnevne tekme po vzoru XRedRocks),
- Pika Liga (enodnevne tekme),
- Mladinska Reprezentanca (do max 26 let),
- Vaše ideje. 😊

Sodelovanje in novi sveži pogledi so ključni za rast in razvoj naše organizacije. Vaše ideje so dragocene, zato vas spodbujam, da jih delite z nami.

Hvala, ker ste del te strastne skupnosti. Skupaj bomo dosegli velike stvari, leteli višje in širše ter pustili trajen pečat v svetu tekmovalnega letenja.

S spoštovanjem,
Luka Felicijan
Predsednik komisije jadralnih padalcev in zmajarjev



Avtor: Peter Kocjan

ZAKLJUČNA PRIREDITEV ZPLS

etošnja zaključna prireditev ZPLS se je odvijala skupaj s 50 obletnico zmajarstva v Sloveniji.

Prireditveni prostor je bil v Ajdovščini. Udeležilo se ga je lepo število članov ZPLS. Izvedena so bila predavanja, nato pa je sledila podelitev nagrad v različnih kategorijah.

Zeleni izziv je tekmovanje oz. druženje katerega idejni vodja je Sandi Marinčič. Cilj tekmovanja, ki šteje za rezultat, je hitrost hoje v hrib in točnost pristanka v trikotnik.

V letu 2023 je tekmovanje potekalo na 5 lokacijah. Končna razvrstitev je bila sledeča:

Dekleta

1. Ana SENEGAČNIK KURNIK
2. Slavka POJE
3. Ingrid ARH

Absolutno

1. Miha ARH
2. Maks JERAJ
3. Vojko ŠINTLER

Podelitev najboljšim **ZPLS xcglobe preletašem.**

Za rezultat šteje 5 najboljših letov z vzletišč v Sloveniji članov ZPLS. Za ekipni rezultat štejejo najboljši 3 leti najboljših treh članov ekipe.

Najboljši jadralni padalec

1. Blaž KEŠNAR1002.3 točk
2. Jernej BODLAJ914.4 točk
3. Bojan GABERŠEK779.5 točk

Najboljša jadralno padalska ekipa

1. KJP TURBULENCA (Urban JERNEJČIČ, Blaž KEŠNAR in Andrej HLIŠ)
2. Zalet KOMENDA (Jernej BODLAJ, Sašo SLABAJNA in Boris ČEBULJ)
3. ALBATROS Celje (Miroslav PRODANOVIČ, Vid BAJEC in Srečko JOŠT)

Najboljši jadralni zmajar

1. Jure BEČAN
2. Miro PERGAR
3. Davide FINZI CARRARO

Podelitev **lige v preletih z jadralnimi padali 2023 LZS.**

Mladinci

1. Jernej MARČIČ
2. Domen ŠERGAN
3. Andrej Lovro PETERNEL SOKLIČ

Ženska razvrstitev

1. Veronika ŠTAMPFL
2. Brigita PLEMENITAŠ
3. Urša ROJEC SLEJKO

EN B razred

1. Nejc PINTAR
2. Andrej Lovro PETERNEL SOKLIČ
3. Jernej ROZENBERGER

Skupna razvrstitev

1. Bojan GABERŠEK
2. Jernej SIMIČ
3. Rok KAVAR

EN C razred

1. Jernej FIDLER
2. Matej JARM
3. Jure TISELJ

Ekipna razvrstitev

1. Klub letalcev TRIGLAV
2. Klub letalcev VRHNIKA
3. POLET Nova Gorica

EN D Razred

1. Blaž KEŠNAR
2. Jernej FIDLER
3. Matej JARM

Podelitev **državnega prvenstva v prostih preletih 2023.**

Ženska razvrstitev

1. Ana SENEGAČNIK KURNIK
2. Mojca PIŠEK
3. Vesna SELJAK

Skupna razvrstitev

1. Blaž KEŠNAR
2. Dušan OROŽ
3. Andrej ERZNOŽNIK

Najlepši prelet Leta 2023.

257,1 km dolg prelet, ki ga je dosegel Andrej Erznožnik - ERZO v Bolgariji z vzletišča Nevsha 12. avgusta 2023.

Podelitev priznanj **prvim zmajarjem ob obletnici 50. let**

Rado Goljevšček, Slavko Šorn-Avi, Janez Rak, Davorin Geč, Niko Žumer, Stane Krajnc in Ivo Konavec.



Pripravil: Sandi Marinčič

ZELENI IZZIV ZPLS 2023

... se je končal z zadnjim prizoriščem – Goro Oljko.

V tem letu nam je uspelo izvesti pet od devetih napovedanih dogodkov ZI. Spodbudno je, da se je letos povečalo število udeležencev na 99. Kar je dodatna spodbuda za organizacijo tovrstnih dogodkov, katerim je osnovno vodilo druženje, rekreacija, letenje, tekma in potreba, da se imamo »fajn« z golažem ali brez njega.

Tudi letos je absolutni zmagovalec v številu udeležencev Turbulenca iz Preddvora. Uspelo jim je »prisiliti« preko 60 pilotov na vzpon na domače vzletišče na Potoški gori, pohvalno.

Razglasitev najbolj zagnanih in žrebanje nagrad pokroviteljev je bilo v Ajdovščini na prireditvi LETIM-LETIŠ.

Generalno

1. Miha ARH154 točk
2. Maks JERAJ147 točk
3. Vojko ŠINTLER144 točk
4. Ana SENEGAČNIK K.109 točk
5. Ažbe KLOPČIČ98 točk

Ženske

1. Ana SENEGAČNIK K.109 točk
2. Slavka POJE26 točk
3. Ingrid ARH24 točk

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

Termini ZI in prizorišča, nova pravila igre za sezono 2024 bodo objavljeni na <https://hikeandfly.si/>.



Nekaj utrinkov iz Zelenega izziva - Gora Oljka, organizator Aves Braslovče.



Avtor: Matevž Gradišek

▲
1. mesto,
Tom Strojnik

3. IKARJEV FOTO NATEČAJ ZA
„IKARJEVO FOTKO
LETA“ - OBJAVA
NAGRAJENCEV

Me veseli, da se je nabralo
lepo število fotk, naš Ikar bo
lepši!

Najprej kar k nagradam,
saj te gotovo zanima če si si
prifotkal-a kakšno lepo.

Nagrajenci fotonatečaja:

- 1. mesto „Ikarjeva fotka leta 2023“, Tom Strojnik, 4 točke, nagrada: 1x nočitev z zajtrkom in prevoz na Kobariški Stol, ki jo podarja Jelkin hram in še BigOpenSky koledar 2024.
- 2. mesto Tom Strojnik, 9 točk (tokratna naslovnica Ikarja), nagrada: 3x vzlet z vitlom, ki jo podarja Intely d.o.o. (Tom, naslednje leto se boš očitno dobro naletel.)
- 3. mesto, Marko Kejžar, 12 točk, nagrada: 1x profesionalni servis računalnika v vrednosti 100€ z ddv, ki jo podarja Intely d.o.o. in še BigOpenSky koledar 2024

Če se kdo sprašuje: izbirali smo fotke ne avtorje, Tom ima očitno oko in še kaj. Drugim želim več sreče (znanja, lepe svetlobe, vztrajnosti...) prihodnjič.

Izžrebani nagrajenci (v žrebanju so sodelovali vsi sodelujoči, tudi nagrajenci najboljših fotografij):

- Primož Bergant - letne rokavice Tomato Sport/Ozone
- Igor Damjan - copati Naviter
- Urban Jernejčič - majica Naviter
- Domen Kastner - Harmonica Phi
- Dumica Katičin - „švic majčka“ Flow
- Marko Kejžar - vetrna vreča SkyGuru
- Gregor Kepec - lonček Kimfly
- Jan Klopčič - BigOpenSky koledar 2024
- Peter Kocjan - podkapa Tomato Sport/Ozone
- Jan Mihelčič - kapa BGD
- Peter Miklavčič - majica Naviter
- Miro Savič - nahrbtnik Airdesign
- Meri Simjanov - majica Naviter
- Sašo Slabajna - copati Naviter
- Miha Svetina - darilni bon 40€ Stenar
- Dušan Širec - copati Naviter
- Jure Tiselj - buff BGD

Nagrajenci, na ikar@bigopensky.com sporočite naslov, kamor vam pošljemo nagrade. Se bomo potrudili z distribucijo nagrad, da ne bo trajalo tako dolgo kot lani. Vseeno prosimo za malo potrpežljivosti.

Hvala sponzorjem!

Kratek rezime

Statistika za alfa samca/padalca: priletelo je 68 fotk od 29 avtoric in avtorjev.

Kogar zanima zakaj ni zmagala prav njegova fotka. Ker je imela eno nedospustno napako, brez nje pa bi lahko. Tipične napake: zelo čudne barve, postrani horizont, da bolijo oči, neugodna porezava- po-

stavitev kadra. No, zdaj veste za drugič.

Še vedno boli, da smo dobili kar nekaj selfijev in panoramskih posnetkov iz zraka. Smo se zmenili, da te fotke pašejo drugam (npr. na FB, IG, v spalnico nad posteljo, itd.), ne?

Kljub vsemu imam občutek, da smo prvi steber le navili z upanjem, da najdemo naslednje leto drugega. Zato kar povabilo na 4. Ikarjev foto natečaj. Pravila (<http://bigopensky.com/ikar/ikarjevafotkaletapravila.pdf>) so enaka kot letos, tisti ki ste poslali neprimerne fotke, si jih prosim preberite. Tekma za slavo in nagrade je ponovno odprta!

2. mesto,
Tom Strojnik
▶
3. mesto,
Marko Kejžar
▼



Pripravil: Član UO ZPLS Ivan Brovč

PA SE JE ZGODILO

50 LET LETENJA Z ZMAJI V SLOVENJI

*Za tak jubilej se spodobi, da se
praznovanje le tega zgodi.*

V začetku se je pojavljalo več idej kako bi to uredili, potem pa se je hitro bližal konec leta in je bil edini še možni termin zaključna prireditev ob koncu leta, ki jo organizira ZPLS. In tako je to bilo. Idejo predsednika je potrdil UO in tako je bilo odločeno, da se prireditev izvede v Ajdovščini.

Športno letališče Ajdovščina nam je v dopoldanskem času odstopilo prostor pred hangarjem, kjer smo lahko razstavili starodobnike, ki nam jih je velikodušno posodil oziroma organiziral posodo Davorin Geč, eden od začetnikov zmajarstva v Mariborskih koncih ob pomoči članov kluba zmajarjev Maribor. Zraven je bil razstavljen trdokrilec Atos VR v lasti Jureta Franka, ki je bil na zaključnem slavu tudi eden od tistih, ki je z multivizijo predstavil začetke in razvoj zmajarstva do današnjih dni. Poleg njega je bil razstavljen tudi Moyes RX3,5 s katerim od 2017 tekmujem, poleg pa še šolski zmaj Skytech Giro 170, s katerim šolam. Vso to pestro razstavo starodobnikov in novejših zmajev je vreme z rahlim pršenjem iz megle za kratek čas blagoslovilo.

Zbralo se je veliko število starih znancev iz časov, ko je polet, ki je trajal tja do ene minute, predstavljal za tiste čase neverjeten podvig in nasmešek do ušes. Letalne naprave, ki so bile doma zgrajene po slikah iz letalskih revij, kjer ni manjkalo tistega občutka kako bo to izgledalo in seveda letelo. Nepredstavljivo za današnji čas. Naj naštejem samo nekaj samograditeljev: Avi Šoren, Niko Žumer, Stane Kranc, Franc Kuštrin, Davorin Geč.....itd. Da si



lahko zraven takih mojstrov, te lahko objame samo ena velika hvaležnost. Razstavljeni so bili razni zapiski iz revij, značke, ki so bile narejene za določeno prireditev, nalepke – vse to nam je predstavil Davorin Geč.

Za lakoto in žejo je bilo poskrbljeno na stojnici pred hangarjem, kot se za tako prireditev spodobi, da ne bi odšel kdo lačen in žejen na slavnostno skupščino, ki je bila ob 16h v dvorani v Ajdovščini. Tudi letet se je dalo na ta dan. Vremenska napoved je bila sicer delno oblačno z dežjem, kljub temu pa nam je vreme postreglo tudi s tem fenomenom, saj je po drugi uri posijalo sonce in nagradilo tiste, ki so v to verjeli in so s seboj pripeljali zmaje.

Ob 16h se je pričela slavnostna prireditev ob zaključku leta 2023, ki ga organizira ZPLS ob pomoči LZS in CAA. Tam je bila poleg ostalega tudi podelitev priznanj pionirjem slovenskega zmajarstva. Naj navedem dobitnike priznanj: Avi Šorn, Stane Kranjc, Rado Goljevšček, Niko Žumer, Janez Rak in Ivo Konavec. Čestitke prejemnikom priznanj in vsem ostalim pionirjem Slovenskega zmajarstva, ki tukaj niso imenovani.



BigOpenSky koledar

Seveda, s tabo tudi v 2024!



Sem enkrat poleti med hojo na hrib omenil, da imam še druge fotografske plane, pa me je sotrpina, s katerim se sicer ne vidiva ravno pogosto, z malo strahu v glasu vprašal, če koledar 2024 vseeno bo. Me veseli, da se je tako usidral med vas, da bi ga vsaj nekateri pogrešali, če ga ne bi bilo.

Za tiste, ki ga hočete imeti, tukaj je!



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

Pripravil: Damjan Čretnik

Gin

Glavna novost je dolgo pričakovani tekmovalni sedež GIN GENIE RACE 5. Odlikuje ga izpopolnjena aerodinamična oblika in dovršena izdelava. Tako kot je sedaj že stalnica pri tekmovalnih sedežih, omogoča vgradnjo dveh reševalnih padal (pod sediščem). Opremljen je z 9 cm neo koroyd protektorjem. Če si zainteresiran, se čim prej postavi v vrsto. Za sedež se že zbirajo prednaročila.



Za ljubitelje hike&fly letenja prihaja novi prenovljeni Yeti 6. Padalo odlikuje popolnoma nova zasnova krila, ki temelji na zadnjih modelih proizvajalca Gin (Bolero 7, Evora). Zaradi širokega razpona velikosti, je padalo primerno za široko paleto pilotov: od začetnikov, ljubiteljev hike&fly letenja, do izkušenejših pilotov.

Prenovljena je tudi kvadratna rezerva YETI CROSS 2.

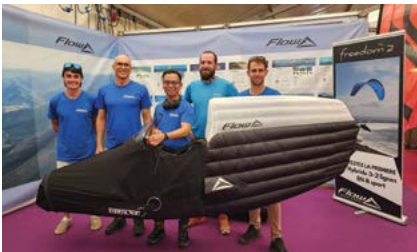


Flow Paragliders

Ima v fazi certificiranja EN C 2-linijsko padalo MYSTIC, z vitkostjo 6.55 in težo, manjšo od 4kg za M velikost.

FREEDOM2 LIGHT - Lahka verzija zelo popularnega Freedom2 (EN B).

VISSTA XC - Cross Country/Competition sedež, možnost za 2 rezervi, D-chute prostor na obeh straneh in teža za L velikost samo 5.2kg.



Nova Paragliders

Najbolj vroča zadeva Codex EN C, 2-linijsko padalo ("za vsakogar") z vitkostjo 6.1 in 65 celicami, bo na voljo takoj v začetku leta 2024 (team piloti ga dobijo že v novembru). Zelo uravnotežen, semi-light dvolinijski.

Končno bo na trg (01/2024) prišel tudi ultra lahek sedež (za x-alps) Artus (2kg), da bo komplet popoln pa prihaja še rezerva Pentagon Light v velikost 85 in 100.



Za pomlad pa se načrtuje tudi nov tandem Bion3.



Stodeus

Francoski proizvajalec miniaturnih letalnih instrumentov je letos predstavil novo napravo, ki dopolnjuje celotno serijo. BlueBip je ultralahki variometer, ki z Bluetooth povezljivostjo na pametni telefon ali tablico naši letalni aplikaciji (FlyMe, Seeyou Navigator, XTrack,...) zagotovi takojšnje in izjemno natančne letalne podatke. Zmogljiva sončna celica SunPower omogoča polnjenje instrumenta med uporabo in podaljšuje trajanje napolnjene baterije preko 100 ur uporabe. BlueBip z variometrom brez časovnega zamika in odličnim zvočnikom doprinese k intuitivni in uživaški izkušnji letenja, s spletno aplikacijo in urejevalnikom profila zvoka pa lahko instrument popolnoma prilagodimo svojim potrebam.



Supair

Na tržišče je dodan nov modularni sedež EVO LITE 2. Sedež je primeren za pilote začetnike, z dodanim modulom "speedbag" ga kadarkoli

hitro in enostavno preoblikujemo v zaprt sedež in s tem izboljšamo aerodinamiko letenja, udobje na preletih, pozicijo inštrumentov in zaščito pred mrazom. Nastavitev naklona sedeža je bila predelana, zdaj je učinkovitejša in bolj intuitivna kot pri Evo lite 1, kar omogoča izboljšano udobje letenja. S težo 3,6 kg pri velikosti M je EVO LITE 2 200 g lažji od prejšnje različice. Na voljo je v štirih velikostih.



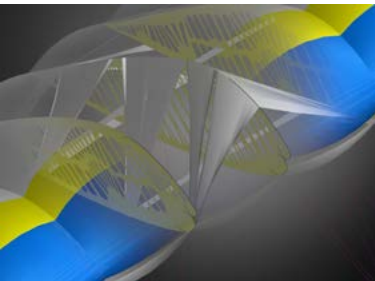
Flymaster



Podjetje predstavlja novi letalni napravi: LIVE C in NAV C, ki sta zasnovani posebej za XC in tekmovalno navigacijo. Model LIVE C združuje moč in privlačne značilnosti priznanega LIVE DS in LIVE SD. Model NAV C nadomešča prejšnji model NAV SD. Z naprednimi funkcijami, izboljšano zasnovo in vrhunsko tehnologijo napravi pilotom nudita visoko zmogljivost in enostavno uporabo.

Triple Seven

Pri Triple Seven so predstavili njihovo najnovejšo lahko padalo, certificirano v A razredu, ki je idealno za pilote, ki si želijo brezskrbnih hike & fly avantur. M-light je oblikovan na osnovi priznanega Matrix modela in je v XS izvedbi izjemno lahak, težak le 2,9 kg. Povečan certificiran razpon teže naredi to padalo še posebej privlačno, saj omogoča večjo obremenitev ob ohranjanju certificiranega razpona krila. Tako lahko uživate v dinamičnem poletu s hriba ali se podate na jadranje ter celo na kakšen XC prelet. Lahki kevlarški nosilni trakovi zagotavljajo brezskrbne priprave na polet, medtem ko vas odlične lastnosti vzleta padala vodijo na avanture, o katerih morda prej niste niti upali sanjati.



BGD



Scout rucksack za H&F v izvedbi 42l in 60l.

ADAM 2 EN-A padalo za šolanje, začetnike in profesionalne pika tekme.



Neo

NEO SUSPENDER 2.0 - "Udoben kot kavč": večji in boljše dostopen kokpit, odstranljiva plošča za inštrumente, ki vključuje tudi žep za power bank, 9 dodatnih žepov za razne pripomočke, predpripravljen za balast in G-chute.



Ozone

FORZA 2 je prefinjen sedež, zelo udoben in enostaven, narejen za XC letenje. Možno je naročiti kombinacije velikosti sedeža in vreče. Ima prostor za 2 reševalni padali.



ZEOLITE 2 GT je uspešno nasledil Zeolite GT, ki je lahko EN-D padalo. Z novim dizajnom zglada še boljše. V kratkem pričakujemo še ZEOLITE 2.



OZO 2 in OZO 2 N - sta lahka sedeža brez protektorja. OZO 2 je z obrnljivim nahrbtnikom, OZO 2 naked pa brez in tehta 270g.



Davinci gliders

Konec leta pričakujemo naslednika XC-Hord-a, z imenom POPERA.

EN-D padalo, ki se ob bok postavlja najzmogljivejšim v tem razredu. Obljubljajo, da bo padalo prijazno do uporabnika, kot njegov predhodnik. Na nekaterih tekmovanjih se je POPERA že izkazala kot zelo konkurenčna tudi proti tekmovalnim CCC padalom.



V prvi polovici 2024 se pripravlja izid dvo-linijca EN-C. Ime še ni dorečeno. Prav tako bi naj do konca leta bil na voljo zaprt XC – tekmovalni sedež, z imenom Davimax. Sedež je bil že predstavljen na letošnjem sejmu Coupe Icare.

Niviuk

Niviuk je predstavil na Coupe Icare septembra nove proizvode za leto 2024. Med temi so najbolj zaželeni novi model Ikume (EN B+), sedaj v tretji generaciji, prav tako v lažji varianti IKUMA 3 P.



Od sedežev je Niviuk predstavil uspešnega ARROW-a v lažji varianti ARROW P in ARROW P RACE. Trdijo da gre za najbolj stabilen sedež v tej kategoriji. Predstavljen je bil tudi novi tekmovalni sedež DRIFTER 2, ki naj bi bil najboljši kompromis med »podmornicami« in klasičnimi zaprtimi sedeži, ROAMER 2 P s 160g pa »tangice« z veliko udobja (tudi to obstaja?).



Pa še žejo bodo pomagali rešiti s soft flaško.



Phi

Predstavlja novi sedež CABRIO, ZOOM X2C (dvo-linijec hčerinskega podjetja znotraj PHI), za 2024 pa pripravlja Hannes Papesh novi tandem in ostala presenečenja.



S Scalo 2 13 so naredili paramotor svetovni rekord FAI in sicer 600 km.



Advance



Advance predstavlja novo krilo pod imenom THETA ULS, ki bo umeščena med Epsilon in Ioto, ter bo nadomestila XI. Zasnovan za H&XC in VolBIV.



Up

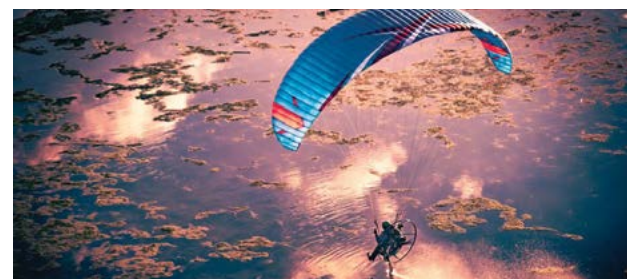
Meru 2, je novi EN-D iz nemškega podjetja. Konstruktorji zagotavljajo, da bo dostojen naslednjik MERU-ja. Bo dvolinijsko padalo s posebnimi C ročicami, ki bodo zelo poenostavile vodenje tega XC stroja.



ITV Paragliders



AWAK 3 in AWAK 3 PARAMOTOR sta krili za posebno disciplino »motokros v zraku«, PIPER pa popolno reflex paramotor krilo za napredne »motoriste«.



AirDesign

Kot se za specialista lahke opreme spodobi, nam je AirDesign na letošnjem Coupe Icare predstavil tri H&F novosti. Kar se tiče jadralnih padal so predstavili novo izredno lahko enoslojno jadralno padalo Ronin. Teža varira med 1,03kg za velikost 12m2 pa do 1,45kg za velikost 18m2. Lahek in hiter na poti gor in dol.



Poleg Ronina nam je AirDesign ponudil še ultra lahek zaprt sedež Sock SL (1,75 kg za velikost M) in ultra lahek klasičen sedež Le Slip 2 (245 g za velikost M).



Vse letalne sedeže, kot tudi jadralna padala lahko po novem naročite v poljubnih barvah. Različne barvne kombinacije lahko kreirate na spletni strani posameznih izdelkov.



Swing

Swng Verso RS je lahko padalo certificirano v razredu EN-A in EN-B. Pri nižjih krilnih obremenitvah šolsko EN-A padalo, pri višjih EN-B mini wing. Za dodatno varnost poskrbljeno s sedaj že uveljavljenim sistemom RAST.



Kimfly

Reševalno padalo SP 700 je nov proizvod pod blagovno znamko Kimfly, gre za reševalno padalo lažje od lahkega.

Teža 700g, površina 20m2, padanje oz. spuščanje pri obremenitvi 80kg je 5,5 m/sek, pri 90kg pa 5,8m/sek. Namenjen lažjim pilotom in H&F zaglancem za čim lažji nahrbtnik.

Več informacij o proizvodu na www.kimfly.si



Sky Paragliders

Sedež Sky Gii 5 je precej izboljšana in dodelana verzija uspešnega predhodnega modela Gii 4. Primeren je za ležerno letenje, ground handling in hike&fly. Ima zračno napihljiv protektor (air bag). Sistem trakov vpetja 4S nudi kontrolirano komfortno in enostavno namestitev, kot tudi odpenjanje.



Lahek (S velikost – 2,6 kg) in kompakten sedež, možen pa je še v M, L in XL velikosti, izdelan seveda z vzdržljivimi materiali. Model Gii 5 alpha je namenjen tudi že za vznemirljive XC pustolovščine. Protektor lahko ima izbirni - penast ali napihljiv (blow bag). Teža v S velikosti je tako lahko 3,2 ali 2,9 kg.





Avtor: Zlatko Koren

EMIL

Nekoč, ko še ni bilo pametnih telefonov in računalnikov smo mulci svoj prosti čas zapravljali ob potoku, reki in v gozdu. Scoring se je takrat v realnem svetu, če si imel srečo, štel v buškah in odrgrinah, next level pa je šel zares. Zanj si moral imeti jajca(!).

Kar dva Ikarja sta že šla mimo preden sem zbral dovolj misli in poguma, da napišem kaj o soletalcu, prijatelju in eni izmed padalskih legend z veliko začetnico. Ob marsikateri misli in sestavljanju povedi dobim v grlu tisti grenak občutek, tik preden ti solza prileze v oči. Enkrat vmes pokličem tudi Pavleta. Pa ne zato, da ne bi vedel kaj napisati. Bolj, da se skupaj spomniva, kako smo se v tistem kratkem desetletju

skupnega zelo intenzivnega letenja, imeli res fajn.

Ko to pišem zunaj lije kot iz škafo. Soča hrumi in je res visoka, prav grozeča. Kot tisti dan pred skoraj sedemdesetimi leti, ko sta se na nek poznopomladanski dan, na sotočju s potokom Rohot, dva mulca opogumljala. "Kdo si upa!" Na koncu sta se dogovorila, da gresta skupaj. S staro konopljeno vrvjo sta se privezala na kamionsko gumo, zbrala pogum in skočila v deročo, pobesnelo vodo, ki je s seboj nosila plavje, debela in drevesa. Situacija je baje bila noro resna. K sreči ju je nekaj kilometrov nižje, v Otunu pri Plavah, kjer Soča pod Kukom naredi ovinek, izpljunilo na breg.

Eden izmed njiju je bil Emil. Mulc, poln energije, kateremu je preživljanje prostega časa v naravi pomenilo vse. Baje je bil specialist za modrase. S sošolcem sta se dogovorila, da za vsakega modrasa dobi nekaj ščink (frnikul). Emil je imel kar nekaj ščink, njegov sošolec pa terarij na kašči poln plazeče golazni, katera se je zaradi slabo zaprtega pokrova nekega dne razlezla po celi bajti. Baje so zaradi tega v Globnem imeli celo štalo. Izmenjavo je nekega dne v šoli zasačila tudi učiteljica, ko je Emil med poukom pestoval modrasa v važi (kozarcu) kar v naročju. Baje je učiteljica šla v jok, pouka pa je bilo za tisti dan konec. Sedenje v šoli mu je bila muka in za takega mulca bi danes strokovno rekli da trpi za ADHD motnjo.

V času, ko je obiskoval poklicno šolo za mehanika ter kasneje ob zaposlitvi v bližnji tovarni, se je Emil skozi mladostniška leta ukvarjal z vrsto športov. Najprej s košarko, nadaljeval z atletiko – deseterobojem. Gornišstvo, smučanje in bicikel pa so bili normalni sezonski hobiji za nabiranje kondicije in preživljanje prostega časa z družino in prijatelji.

Eden izmed njih je bil Jožko Štrukelj, ki ga je v začetku devetdesetih navdušil za jadralno padalstvo. Po prvih poskusih na šolskemu terenu in prvem skoku iz Lijaka z Relaxom, ga je padalstvo zares pritegnilo.

Kmalu se je z lokalnimi entuziasti pričelo urejati lokalno vzletišče na Kuku. Poseka je kaj kmalu postala primerna za štart in nekdo je moral biti prvi.

Trditev, da se nekaj ne da, pri njemu ni bila opcija. Nasprotno, še bolj ga je spodbudila in mu bila v izziv. To potrjuje tudi trikratno gnezdenje v krošnjah dreves in snemanje padala v enem samem popoldnevu po vsakokratnih štartih s Kuka. Še dobro da se je pri zadnjem pristanku na drevesu dan povetil v noč.

Po letih bi mi bil Emil lahko oče, saj sva bila z njegovim sinom v osnovni šoli sošolca. Prvič sem ga za-

res spoznal, ko sta z Miranom Krivcem nekega dne prišla do mene in sta potrebovala prasico (transportno vrečo), katere sem uporabljal za transport opreme na alpinistične odprave (takrat sam še nisem letel). Odpravljala sta se na letenje v Brazilijo. Mislim, da od tega srečanja ni minilo več kot leto, ko smo prvič skupaj leteli s Kuka.

Kar hitro se je prav na tem štartu razvila med nami res dobra lokalna padalska scena. Po Soški dolini navzdol smo običajno prišli Emil, Krivec in jaz, iz smeri Gorice pa je prišel Pavle Kante; sami "težki karakterji in egoti". Ob povprečno dobrih letalnih dneh smo običajno leteli proti Lijaku in dalje v smeri Nanosa, kasneje pa smo običajno ruto nadgradili v smeri Kobale, Gemone in Julijcev.

Emil je bil zelo tekmovalen tič. Ko smo se na štartu dobili s Pavletom, je vedno šlo zares, na nož, oziroma na metre. Kdaj je bilo po letenju prav komično spremljati debato med prvima dvema, kdo je potegnil prvi naprej, pa kdo je komu pokazal steber ali zakaj imaš ti 100 m daljši let od mene in podobne. In da ne omenim dogajanj na klubskih tekmah! Če nas je pri Anji poslušal kdo, ki nas ni poznal, bi sigurno rekel da bo barufa (pretep). Pa saj bi se bilo vredno kdaj stepsti; izrezljani orli, rezbarije izpod Emilovih rok, bi bili vredni tudi kakšnega plavega očesa ali prebite arkade.

Emil je bil eden tistih za katere bi rekli, da drži rek, da sreča spremlja pogumne. Da zadeneš dober dan na Sorici, se mora poklopiti kar nekaj vremenskih parametrov. Dandanašnji se pogleda več vremenskih modelov s smerjo vetra na različnih višinah, urah, lokacijah, pa pokrivanje, višino baze... Emil pa je ponavadi pogledal na teletekst.

Tako je bilo tudi takrat, ko sem bil šele v drugo na Sorici. Prvič sem na štartu strgal padalo na bodeči žici in scuril v Tolminskih Ravneh. "Jutri greva odletet 200," mi je rekel. Pavle tisti dan ni mogel. Na štartu srečava še eno padalsko legendo, Jureta Kurnika. Drugih padalcev ni, ker poteka tekma Ratitovec open. Štartamo kar zgodaj, pred 9h. Skupaj letimo po grebenu Bohinjcev, dogajanje se mi zdi kar močno in na Voglu gre na 3000. Po postaji Jure sporoči, da ima tega zadosti in gre pristajati v Tolmin. Emil leti tik ob meni, nič ne reče, samo z roko nakaže smer proti zahodu. Po postaji nekaj govorijo o prekinitvi tekme, ma vsega tistega ne razumem. Ko letiva mimo Rdečega roba, je prav grdo in naju konkretno goni. Gre kar hitro. Pred 11h sva že v Gemoni, obrneva in letiva nazaj proti Kobaridu. Iznad Benečije in Furlanije se delajo res nori oblaki. Emilu po postaji rečem, da so res veliki – mogoče celo preveliki. Brez kančka oklevanja odgovori, da so izven smeri letenja in zopet samo z roko nakaže smer proti zahodu.

Razmere v zraku so bile res nore in občutek sem imel, da bi ta dan lahko leteli tudi plohi. V drugo, pred Pradielisom, imam vsega že zadosti. Po postaji mu rečem, da grem nazaj. A zanj to ni opcija. Leti proti Gemoni in proba naštrikat svojo prvo 200-tko.

Ko letim proti Kobaridu opazim, da se pred Matajurjem dela res zverina od oblaka. Vsaj pol ure se zato spravljam na tla. Uha gor, spirala dol, uha spet ... Ko pristanem, se dela nov oblak na Kobariškem Stolu. Kličem Emila po postaji, naj ne leti po Stolu, ker... Ta čas pa je že pod oblakom. Čakam v Kobaridu. Čez dobro uro me pokliče. »Ej, kako piz... sem mel« mi pove. »Šel sem pristajati k Žvikarju, je letelo listje po zraku,

je blo tako razj... u luftu, da sem mel šestkrat roko na rezervi. Tako mam suha usta, da še pljunt ne morem!« razlaga.

Baje so zaradi razmer na Kobalo ta dan prenehali voziti s kombiji. Ja, Emil je bil res odbit tip (v dobrem pomenu besede), jaz pa takrat itak nisem vedel, za kaj se sploh gre. Bil je eden tistih za katere se reče, da ima več življenj kot mačka. Tako je enkrat Mihaelo peljal na morje, v Makarsko, saj se tam tudi Leti. Da pa na morju ne bi bilo predolgočasno, si je umislil extreme. Mihaela je snemala, Emil pa izvajal manevre. V "satu" pa Ventus ni zdržal obremenitev. Številne vrvice so se potrgale, "cota" je v kepi, skupaj z njim končala v velikem kraterju, ki se je naredil na gladini Makarskega zaliva. Emilu pa k sreči nič, razen spoznanja, da bo potrebno nabavit drugo padalo. In ga je. Swing Stratus(!), za tiste čase tekmovalka.

Na enem izmet številnih letov iz Sorice je naenkrat pod kepo padala izginil skozi krošnje dreves. Med padanjem je zlomil nekaj konkretnih vej, telebnil med korenine dreves in na glavo dobil še neodprto rezervo, kot v paketu vsega hudega. Potem, ko je ugotovil kje je in kam mora, je samo zbral vse dele opreme, poiskal stezo na Kobalo, odstranil vejice in listje iz padala, si rezervo zatlačil v nedrja in skočil v Tolmin na uradni pristanek.

Tudi na relaciji Kanin - Rombon, natančneje za Čukljo, bi lahko imel svoj spomenik. Napačna odločitev med smerjo in razmerami je botrovala padcu brez rezerve na trde, rušnate pašne vesine gamsov. K sreči le nekaj metrov od vstopa v eno izmed podzemnih jam, ki jih tam ne manjka. Potem, ko je ugotovil, da je z njim vse v redu, je poiskal zadostno veliko fliko trave in odletel mimo Svinjaka do Črnega Vrha (levo

od vstopa v Lepeno, preko Velike Babe in Velike Monture v Polog in v Tolminu počakal na ženo Mihaelo).

Klubske letenje v Canazeiu je poglavje, ki se ga je dotaknilo! Po vzletu, v termiki takoj po štartu, mu je švicarski zmajars s svojo desno polovico zmaja od zadaj navzgor zadel v vrvice leve polovice padala, pri čemer se je strgalo precej nosilnih vrvic. Navkljub vsemu mu je uspelo uspešno pristati na travnatih vesinah pod štartom, le približno sedemdeset metrov od kraja, kamor je zmajars v spirali pribil v tla in preminul. Pretresen in užaloščen, je moral Emil še sedem mesecev čakati postopke preverjanja opreme s strani proizvajalca. Čeravno je bila s strani očividcev njegova krivda že v začetku preiskave popolnoma izključena, ga je to vseeno hudo prizadelo.

Na Kuku je, če ti ne piha prav v prsa, tečno štartat. Tako je enega popoldneva zaružil na mulatiero pod štartom. Ko je padalo spravil, je bilo v celicah polno listja in vejic. Šel je na pokošeni pristanek v Gorenje Deskle. Nekaj časa se je matral, da bi spravil vse iz padala, nato pa je simuliral štart, coti dal še hitrost in jo spustil na celice. Nakar me pokliče in mi reče: »Evo, ta me je dostikrat skipal, ma danes sem pa jaz njega«. Stratusa je namreč od zadaj odprlo.

Naslednje njegovo padalo je bil Skywalk Poison. Jaz sem imel črnega, on pa belega.

Nekega dne, ko sem se ustavil pri njemu, je na steni v majhni sobi, kjer je imel fitnes, visel velik plakat z Matterhornom. Nekaj debatirava, ko me vpraša, če vem kateri je ta hrib. Ja, itak. »Lej, ta je pa moja življenjska želja, katera se mi verjetno ne bo nikoli uresničila.« mi je rekel. Nekaj časa sem tiho in pomislil koliko takšnih imam

tudi jaz, nakar mu odgovorim, ja daj naštimaj se kondicijsko, za ostalo pa poskrbim jaz, te peljem na vrh. Oči so se mu kar zaiskrile. Zadevo je kot vsako zagrabil zelo zares in kakšno leto kasneje, dan pred njegovim šestdesetim rojstnim dnevom, sva stala na vrhu.

Takoj po Matterhornu pa se mu je ponovila težka bolezen, katero naj bi pred osmimi leti prebolel. Naključno, iz neznanega razloga. Emil je namreč pred leti zbolel za levkemijo. Prve kemoterapije niso pomagale kaj dosti in doktorji naj bi mu za naslednje terapije pripravili nove, drugačne, močnejše zvarke. Vendar ga je po tednih zdravljenja lep sončen vikend zvabil na padalo. Nekje v hrvaški Istri naj bi se odvijala padalska tekma, katere se je udeležil. Vendar se njegov let ni odvijal po planu. Pred pristankom si je rit reševal na pogorišču nekje na meji z Slovenijo in v nevihtnem pišu v kočljivi situaciji telebnil na tla.

Poškodba noge ga je zopet spravila v bolnišnico, tudi do zdravnice, odgovorne za njegovo zdravljenje raka. Naj bi ga konkretno napiz..., da kako se oni trudijo za njegovo ozdravitev, on pa naj bi izzival smrt. Takoj po tem pregledu pa so ugotovili, da rakavih celic v njegovem telesu ni več. Kaj je na to vplivalo, sam bog ve. Baje pa naj bi obstajala neka adrenalinska terapija, katere naj bi se posluževali tudi pri zdravljenju raka.

Navkljub napornemu zdravljenju ter ostalim pridruženim boleznim je njegova želja po letenju še vedno ostajala neizmerno velika. Mislim, da sva v zadnje letela skupaj iz Korade. Tudi kasneje, ko ga noge niso več držale in že nekaj let ni letel, mi je potožil, da bi šel rad še enkrat na padalo. S Tomažem sva že delala plan kako ga bova s tandemom spravila v zrak, a na žalost mu te, res velike želje, nisva uspela več uresničiti.

Nazadnje me je klical iz bolnišnice. »Zlatko spet sem v bolnici, ma zdaj sem že bolje, z mano v sobi je še en padalec, Silvo Podobnik.« Nekaj še debatirava nakar mu rečem, ma vidva sta dobra, vama manjka samo da se spravita v zrak, pa oba ozdravita. »Ja prav imaš,« mi odgovori in doda »Adijo!«

Opisanih je zgolj nekaj njegovih dogodivščin. Tisti, kateri niste imeli te sreče, da bi ga spoznali v tako doživetih trenutkih kot sem ga sam, si lahko iz zgoraj povedanega ustvarite njegovo pojavo sami. Vse skupaj bom zaključil z nekaj stavki najinega skupnega soletalca in kolega Pavleta.

Vse bi in je storil, samo da bi lahko še letel.

V mnogočem mi je bil zgled, po padalski plati pa sva si bila kot brata.

Naj počiva v spokoju in mojem spominu nanj.

Emilu Blažiču v slovo, meni pa v trajen spomin.

Spomin na človeka z veliko znanja na številnih področjih, močne volje, s pristno ljubeznijo do raznih športov in konjičkov pa tudi ljudi, ki so mu bili blizu. Med te srečneže sodim tudi sam.



Mejni prehod Rateče ▲

Bar Jole ▼

Rateče s Ciprnika ►



Avtor: Jurij Jeršin

INCIDENT

Leta 1989 sva se s Tomažem začela ukvarjat z jadralnim padalstvom. Jadralna padala sva kupila od kolega Vincenca iz Bovca, kjer se je letelo že nekaj časa. Prvi polet sem opravil s planiške velikanke, ki je bila kot nalašč za piljenje vzletanja in pristajanja. Po neštetih skokih na planiški lepotici so se želje po višjih vzletiščih povečale. Vzletala sva oziroma vzletali smo, saj se je letalska družina precej povečala, z Brvogov in Vitranca, ki je bil v tistih časih primarno vzletišče zmajarjev. Seveda se želje niso ustavile pri tem. Želela sva predvsem leteti nad rodno vasjo Rateče.

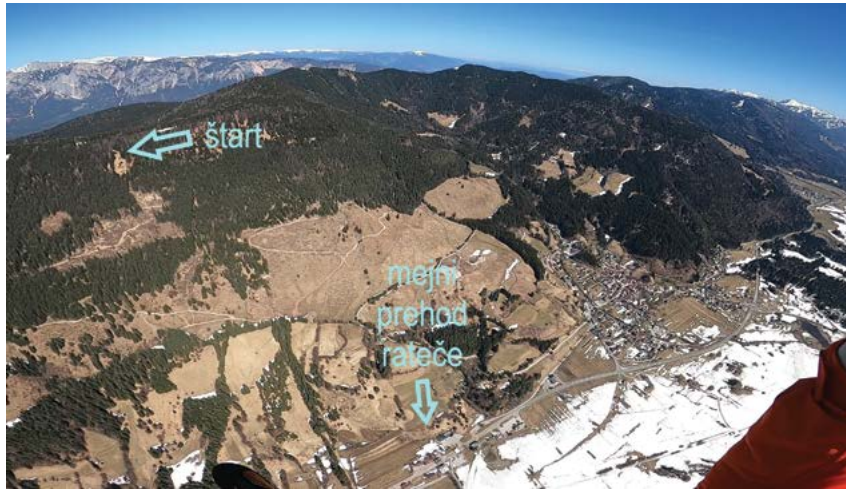
Tomeja je bila glede na letalno sposobnost tekstilnega krila le pobožna želja, saj bi se let v najboljšem primeru končal na kakem strmem travniku ali pa, bog ne daj, visoko v krošnjah stoletnih smrek. V vaški gostilni sva ob pivu razpravljala o možnostih poleta nad Ratečami. Poraščeni hribi okoli vasi niso dajali možnosti dvema nadobudnima pionirjema letenja. Ob omizju, polnem piva, smo se družili s kolegi iz Italije. Skupni so nam bili hribi, službe in pač življenje ob meji. Med prijatelji onstran meje je bil tudi Angelo, sicer eden začetnikov zmajarstva v tem koncu Italije. Povedal nama je za štart na italijanski strani nad mejnim prehodom Rateče. Domačini temu koncu pravimo »Jurčnova Pvanja«, ki je pravzaprav zelo ozek in strm travnik. Angelo je povedal, da zaradi strmine ne bi smelo biti težav z vzletom, saj on z zmajem odleti brez težav. "Seveda, Jurčnova Pvanja!", kako se nisva tega prej domislila! Problem je le v tem, da je vzletišče na italijanski strani meje in bova morala preko mejnega prehoda »tavn«, kot Ratečani ljubkovalno imenujemo prehod v Italijo, in takoj za konfinom zaviti desno v hrib. Zavedava se, da letenje preko meje ne bo zdravo, saj mejo stražijo graničarji JLA. No ja, bova vsaj pristajala v bližini Rateč za barom Jole tik na meji na italijanski strani. Zmenjeno! Greva jutri, saj je napovedano lepo vreme v zgodnji pomladi.

Prestop meje je potekal brez težav, saj imamo Ratečani v lasti »tesare« oziroma maloobmejne propustnice, ki so nam lajšali prehod »tavn«. Z leti so jih pridobili tudi prišleki z drugih koncev Slovenije, seveda



Miličnika

Štart ▼



predvsem po vezah. Tudi zaposlene sva poznala, tako tiste na naši in tiste na italijanski strani. Zagrizeva v hrib, steza vseskozi poteka proti vzhodu ob mejnih kamnih dveh držav in močno zareže v našo deželo. Po 30 minutah hoje se pot na večji serpentin usmeri proti zahodu in navzgor proti grebenu območja, ki ga domačini poznamo pod imenom Za vrhmi. Jurčlnova Pvanja se nahaja tik pod vrhom grebena, doseževa jo v dobri uri.

Res je strma, a nežen vzgornik, ki ga oznanja vetrni trak najinega prijatelja Angela, nama da prepotrebno samozavest. Če je Angelo od tu odletel z letečo aluminijasto pošastjo, ni hudir, da ne bova tudi midva z letečo tkanino! Prvi odleti Tomaž s svojo Cobro, ki je precej boljša plah-ta kot moj 19 m2 Profil, ki nima niti atesta oziroma kontrolnega lističa proizvajalca niti leta izdelave... Čelada je pobožna želja, rezervnega padala seveda nimava. Ja, vsak začetek je precej brezglav! Odletem še sam. Zaradi strmine se v trenutku odlepim od tal, smreke so v hipu globoko pod mano. Znajdem se v popolnoma drugi dimenziji. Dimenziji, kjer nevidna roka vetra vodi čudovit ples po x, y in z osi. Občutki so skoraj čarobni in hipnotični, skoraj tako, da ne čutim močnega zahodnega vetra, ki naju nosi v smeri Slovenije oziroma Jugoslavije. Ko se zavem, sva tik nad državno mejo. Risalci Rapalske meje so imeli očitno nemirno roko in so del meje oziroma »šlingo« nad prehodom zarisali globoko v Italijansko ozemlje. In s Tomažem preletiva ravno to »šlingo«, torej ozemlje Socialistične federativne republike Jugoslavije, zavijeva proti zahodu in pristaneva za barom Jole na italijanski strani. Napake se niti ne zavedava oziroma ji ne pripisujeva kakega velikega pomena. Vidiva pa vojake JNA, ki naju opazujejo z grma nad prehodom. »Gotovo so zaprepadeni, ko so videli italijanske »padobranceli«, v šali komentirava. Pospraviva padala in se polna vtisov in veselja, da sva našla novo vzletišče, odpraviva čez mejni prehod na zaslužno pivo. Italijanski karabinjerji ne morejo prehvaliti najinega junaštva in kako je to lepa oblika zabijanja prostega časa in oh in sploh. Seveda se počutiva kot dva pilota lovskih letal. Ko korakava proti prehodu bolj aluminijaste zavese kot železne med vzhodom in zahodom, naju že od daleč opazuje in

pričakuje miličnik, katerega izraz je vse prej kot izraz navdušenega karabinjerja. Dobro ga pozna in veva, da tole ne bo nič dobrega. Kljub temu se oholo nasmehneva, nakar sva deležna komande: »Kva se smejeta, zginta not u pisarno, slab se vama piše!« Mejdunej! Kaj pa sva storila? Odpreva vrata pisarne, za mizo šef miličnikov mejnih prehodov v civilu. »Aua, če je pa v nedeljo moral zaradi naju v službo, sva najebala!« si mislim. »Fanta, a se vidva zavedata kaj sta naredila?« »Kva pa?«, se trudi biti karseda nevedna, čeprav se nama je zdelo, da je ves problem v preletu nesrečne »šlinge«. »Kršila sta mednarodni zračni prostor!« Malo je manjkalo pa bi bruhnil v smeh, saj je bilo povedano z glasom, ki naju je postavljal ob bok najhujšim sovražnikom Jugoslavije. Vedel sem, da če se zasmejem bom najebal še bolj, saj je minilo komaj dobro leto od vrnitve iz JLA, kjer takih stvari niso tolerirali. Pač, bili so drugi časi. Zopet sem se počutil kot pilot lovskega letala, saj sem glede na očitke miličnika, nehote pogledal skozi okno in s pogledom iskal parkirani moj F16 pred mejnim prehodom. Poslušala sva še pol ure litanij, kaj vse bi lahko odvrгла na naše ozemlje, da imava srečo da naju graničarji niso sestrelili ali celo Italijani, da bova zakuhala mednarodni incident in da prijava bo, potem pa sodnija in tako dalje. Stvari niso bile več smešne, predvsem za Tomaža, ki je komaj začel delati v Avstriji in bi bila izguba potnega lista zanj pogubna. Kljub vsemu se je miličnik na koncu ohladil in povedal, da bo pač zadržal poročilo o incidentu, da pa ne ve kaj bo naredila vojska, saj so naju opazovali ves čas poleta. Nekoliko pomirjena in izpuščena iz polpripora se odpraviva do poveljnika karavle Edvarda Kardelja, vodnika, fanta iz Makedonije s katerim se dobro pozna. »Nedelja je, gotovo je doma, morava ga opozoriti, da sva midva kršilca mednarodnega

zračnega prostora, v primeru, da mu vojaki raportirajo o italijanskih »padobrancelih«. Seveda je doma. Razloživa mu situacijo in mu opiševa kakšen napad sva si privoščila na suvereno državo Jugoslavijo. Kar precej smeha je bilo v tem pogovoru. Vodnik nama je obljubil, da zadeve ne bo posredoval naprej, kljub temu pa naj se poskuša izogibati takim incidentom. Kasneje sva od vodnika izvedela, da sva bila zabeležena s strani graničarjev v dnevnem raportu o »dvojici padobranaca«. Zadeva se je po legla predvsem na veliko veselje Tomaža.

Na koncu, ko sva nekoliko strnila misli na dogajanje sva pravzaprav imela veliko sreče. Prav lahko bi dobila pošiljko nabojev iz M70 Crvene zastave bolj znane pod imenom Kalašnikov, saj so vojaki konec koncev branili meje takratne skupne države. Strelcu ne bi ušel tudi kak dan nagradnega dopusta. Lahko bi se naju lotili tudi Italijani in bi veselo preždelo X dni v arestu v Tolmezzu, kdo ve? Če bi šla takratna Milica do konca, bi Tomaž ostal brez prepotrebnih dokumentov za delo v Avstriji. Na koncu pa bi utaja incidenta lahko ogrozila tudi službi šefa mejnih prehodov in vodnika karavle Edvarda Kardelja. Kljub vsemu pa sva se počutila »žlehtnobno« kot dva »enfant terrible«, ki sta kršila mednarodni zračni prostor, v tistih časih ene vojaško najmočnejših držav na svetu.

Namesto epiloga

Leto kasneje se je naša država Slovenija po desetdnevni vojni odcepila od Jugoslavije. Jeseni, leta '91, naju je pot zopet odnesla v Jurčlnovo pvanjo. Brez težav odletiva in pristaneva v Italiji. Na obeh mejah nisva imela nikakršnih težav. Ko korakava skozi Rateče pred vaško gostilno stoji policist, ki naju je prvi prestregel na meji leto dni nazaj. »Od kod pa vidva fanta?«, naju vpraša. »Ej Dejan ne boš verjev!« V trenutku je vedel kje sva bila. »Zdej pa ni več tako kot je bilo, vidva kar uživajta!« In sva res!

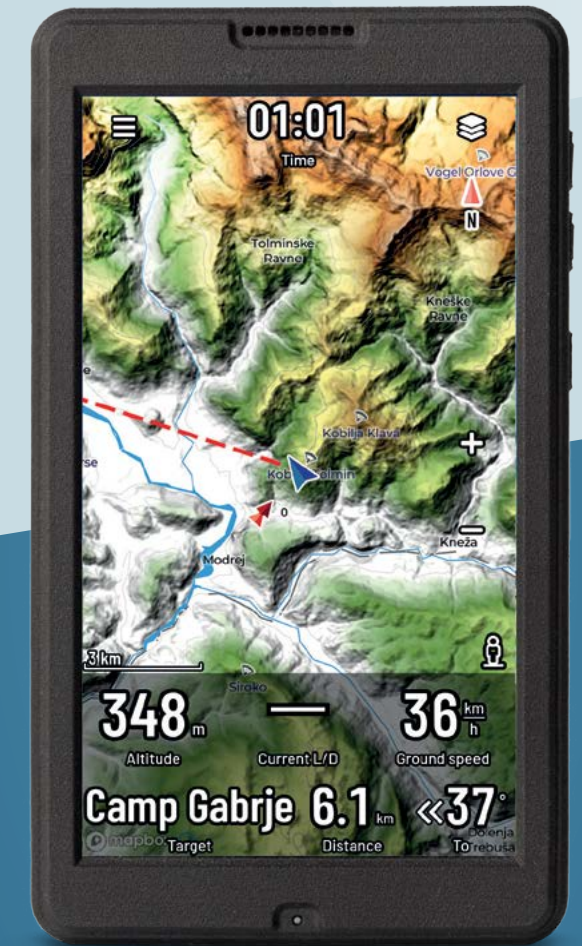
Prijatelj Tomaž Butinar z družino živi v Ratečah, ne leti več, je pa strasten surfer in »kajtar« in še vedno dela v Avstriji.

Vodnik Zoran Veljanovski je za vedno ostal v Ratečah, kjer si je ustvaril družino in smo še vedno veliki prijatelji. Prav tako smo še vedno v stikih z obema miličnikoma oziroma policistoma zdaj v pokoju.

Spisano v spomin na dva prijatelja:

- Vincenca Komaca, ki se je smrtno ponesrečil v Bavškem Grintavcu in
- Angela Feriga, ki je po kratki in hudi bolezni umrl v Beli peči.

OUDIEN



Nov operacijski sistem
za enostavnejšo uporabo

Nova generacija senzorjev
za natančnejše vhodne podatke

Wifi, Bluetooth in 4G/LTE
za hitro povezljivost

Kontrasten in oster zaslon
tudi v najsvetlejših pogojih

Izjemna baterija
za več kot 15 ur uporabe

Brezplačna enoletna SeeYou naročnina
za načrtovanje in analizo letov

Nisi prepričan?

Preizkusi SeeYou Navigator
na svojem telefonu.



Avtor: Jernej Pisk

KAKO USKLADITI IDEALE PROSTEGA LETENJA IN ZAHTEVE DRUŽINSKEGA ŽIVLJENJA?

*Teško! A začnimo z zgodbo... Po nekaj
tednih nestanovitnega vremena,
neprimerne za letenje, vremenska
napoved za prihajajočo nedeljo končno
kaže bolj veselo podobo: veter bo
popustil, smer bo prava, sončno bo
z lepo termiko in visokimi bazami.
Gremo letet! V glavi si že slikam
lokalno padalsko družčino, zbrano na
šartu, polno zabavnih besed in visokih
pričakovanj. Toda, NEEEE! Nič ne bo!
Žena me namreč hitro spomni, da
smo prav za to nedeljo že dogovorjeni,
da gremo na praznovanje obletnice k
tašči! Še en obetaven dan bo splaval po
vodi! Še enkrat, kot že tolikokrat, so se
ideali prostega letenja morali pokoriti
zahtevam družinskega življenja!*

Če so vam takšne situacije tuje, lahko mirno preskočite pričujoči zapis in si v Ikarju preberete kaj bolj tehničnega, padalskega. Če pa vam to zveni znano in ste se že znašli v situaciji, ko ste bili primorani svoje ideale letenja usklajevati z obveznostmi družinskega življenja (pri čemer se družinskim članom letenje morda zdi celo skrajno neumno početje), potem vam bo morda ta samorefleksija vsaj nekoliko v tolažbo – da namreč niste edini s takšnimi dilemami.

Morda bo razmislek v pomoč tudi kakšnemu sozakoncu za lažje razumevanje zahtev našega početja. Ali pa bo komu, ki se šele odpravlja na pot prostega letenja, opozorilo, da dvakrat premisli, ali je to v njegovi trenutni življenjski situaciji sploh primerna dejavnost.

Služba, družina in letenje

Količino našega letenja v veliki meri določa naš prosti čas. Tega pa naše obveznosti, služba... A vse to so v neki meri svobodne odločitve vsakega posameznika – nekateri zaradi letenja izberejo svobodnejši način življenja ali pa svojo zaposlitev zamenjajo s takšno, ki jim omogoča več časa. Nekoliko drugače je glede odnosov z našimi najbližjimi. Posebej, če se kot letalec znajdem hkrati tudi v vlogi moža (žene), ali očeta (mame) mladoletnih otrok. V teh primerih gre za globlje zaveze in posebne (moralne) dolžnosti do drugih oseb. V kolikor ne spadamo v maloštevilno družčino profesionalnih pilotov ali tekmovalcev, v primeru katerih letenje ni stvar vsakokratne izbire bi ali ne bi, pač pa nekakšna službena dolžnost, pride do trka dveh svetov, dveh vrednot: želje po letenju in dolžnosti do svojih najbližjih. Saj veste: otrok ima popoldne v šoli nastop, glasbeno šolo, zdravniški pregled, pa ga žena ne more peljati – primerov je neskončno! Poleg tega so otroci samo enkrat majhni in odsotnega očeta (mame) pač z ničemer ni mogoče nadomestiti. Drži, da je tudi družina in otroci svobodna izbira, a le dokler se zanjo ne odločim. Nato je zaveza in obveza. Zato pa si je smiselno pogledati in osvetliti nekaj spornih točk in pogostih nerazumevanj naše dejavnosti s strani sozakonca.

Ideali prostega letenja

Prosto letenje je posebne vrste dejavnost, ki jo težko primerjamo z drugimi priljubljenimi športnimi dejavnostmi ali hobiji. In prav v tem tiči izhodiščni problem. Že v naslovu so izpostavljeni ideali prostega letenja. Da bi bilo letenje dobro, uspešno ali sploh mogoče, mora biti izpolnjena vrsta pogojev. Redko se zgodi, da bi bili vsi zunanji pogoji ideal-

no izpolnjeni. Večinoma niti ni v naši moči, da bi nanje lahko vplivali. Zato pa je po svoje razumljivo, da smo prosti letalci pred redkim »obetavnim« dnem pod toliko večjim notranjim pritiskom – saj nihče ne ve, kako dolgo bo potrebno čakati na naslednjo priložnost. Zato si pogledjmo nekaj posebnosti in zahtev prostega letenja:

Vreme

Največja težava prostega letenja in morda najtežja točka razumevanja naše dejavnosti s strani sozakonca je vezanost na ugodno vreme. Ta pa ni stvar poljubne izbire, pač pa primerno vreme je ali pa ga ni. Vreme ne čaka, in ko pride dober dan ali nekaj dobrih ur, je to to. Ni ga mogoče odložiti ali preložiti na jutri ali na čas, ko je v »hiši mir« ter se nekajurna odsotnost ne bo poznala. Če prosto letenje primerjamo z večino drugih športov, npr. s tekom, kolesarjenjem ali nogometom, vidimo, da tam teh težav ni. Redko je tako slabo vreme, da ni mogoče iti na tek, kolesarski trening pa je mogoče opraviti celo doma. Še več, običajno je trajanje teh aktivnosti mogoče natančno napovedati v naprej. Žena pri prijateljici vidi, da je njen mož navdušen nogometaš. In ona točno ve: ob torkih in četrtnih zvečer ima mož nogomet v bližnji telovadnici. Doma ga ne bo od 20 do 22h. Vse je jasno, predvidljivo. To bi si želela tudi žena prostega letalca. A kaj podobnega je v prostem letenju praktično nemogoče. Primernege vremena za letenje ni mogoče rezervirati vnaprej, kot se rezervira telovadnico. Poleg tega vremenske napovedi pogosto ne držijo, kar vodi v utrujajoče ure »parawaitinga« na vzletišču, in dan se hitro prevesi v večer. Ali pa se, na drugi strani, razmere v zraku izkažejo kot odlične, in škoda bi bilo predčasno pristati, če bi lahko odleteli še nekaj kilometrov.

Časovna zahtevnost

Z vremenom povezana je časovna zahtevnost prostega letenja. A na čas, ki ga potrebujemo za en polet, ne vpliva le vreme. Ker nas večina ne živi na vzletišču, že sama vožnja ali hoja do primernege vzletišča lahko vzame uro ali več. Priprava in pospravljanje vse opreme predstavlja dodaten »mrtev« čas, brez katerega v letenju ne gre. Če temu dodamo že omenjeno čakanje na ugodne razmere, je mera posvečenega časa že polna, a sploh še nismo poleteli. Šele nato pridemo do bistva naše dejavnosti, do letenja. A tu se pojavijo nove negotovosti: nemogoče je vnaprej vedeti, ali bomo »scurili« in bomo že po nekaj minutah spet na tleh, ali pa se bo pobran prvi steber raztegnil na celodnevni prelet. Na koncu ni nič nenavadnega, da ne pristanemo na izhodišču, pri svojem avtomobilu, pač pa kilometre stran, kar našo novo avanturo, »pot domov«, lahko podaljša pozno v noč.

Vezanost na padalske kolege

V kolikor nismo izredni samosvoji hike & fly navdušenci, smo za prevoz na vzletišče običajno vezani na padalske kolege, s katerimi si delimo prevoz in po letenju poskrbimo, da vse avtomobile spet spravimo v dolino. Če se v ekipi dogovorimo, da se ob 15.00 dobimo na izhodišču, se zbašemo v avto in odpeljemo na vzletišče, nič ne pomaga, če na točko zbora pridemo ob 15.15 – češ, doma je bilo potrebno še par stvari postoriti. Zato smo pred dilemo: ali bom ob 15.00 tam, ali pa bom sam dodatno uro hodil na vzletišče (in zato zamudil primerno vreme za letenje). Pri ljubiteljskem nogometu pač ne bo težave, če bo

ena ekipa 15 minut igrala z igralcem manj, pri letenju pa to lahko pomeni razliko med biti ali ne biti (leteti ali ne leteti) tisti dan.

Individualizem

Družinsko življenje je ekipna igra, medtem ko je prosto letenje idealen šport za – individualiste. Na to dejstvo me večkrat opozori žena, ko se z velikim nahrbtnikom odpravim sam od doma: »Uživaj, sam pod oblaki!« Gre za drugačen način razmišljanja: v družini je cilj skupno dobro, upošteva se interese vsakega posameznika. V zraku je vsak sam. Brez posebne skrbi in prilagajanja drugim. Toda, morda (posebej kot moški) ravno v teh samotnih uricah, ko poslušam le piš vetra in pi-pi-pi variometra, dobim dozo samote, da potem bolj cenim vrnitev nazaj v domači živ-žav. Pravijo, da za mame velja, da se po njihovem razpoloženju ravna razpoloženje celotne družine. A tudi zadovoljstvo očeta (po uspešnem letalnem (popol)dnevu) bi se moralo poznati v sreči družine. Če je letenje mogoče združiti z družinskim izletom ali celo skupnim (tandemskim) poletom, še toliko bolje. Tako bo ta »družini neprijazen šport« morda lahko postal nekoliko prijaznejši.

Varnost

Pogosto slišan pomislek glede prostega letenja očetov in mamic je nevarnost dejavnosti. Morebitna nesreča ne vpliva le na letalca, pač pa na celotno njegovo družino. Smo prosti letalci zato egoistični, sebični, vase zagledani in neodgovorni posamezniki, ki bi nam bilo potrebno našo dejavnost prepovedati – vsaj tistim, ki imamo doma majhne otroke? Res je, da stoodstotne varnosti v našem športu pač ni. A tudi nikjer drugje je ne bomo našli. Zvin gležnja kot najpogostejša poškodba pri nogometu se morda

res ne more primerjati z možnimi posledicami delovanja gravitacije ob dotiku z materjo zemljo pri prostem letenju, a vendar: za varnost lahko največ naredimo sami z izbiro primernega vremena, opreme, šolanja... In še en argument: več ko letim, bolj sem v letenju suveren, več znam, bolj je varno... Posebej v prvih letih. Toda, kje je meja?

Finance

Nesreča pri letenju in potencialna nezmožnost za delo lahko močno zamaje tudi družinski proračun. A tudi v normalnih okoliščinah ta v sebi skriva mnogo postavk. Ne gre le zame in moje želje, pač pa je treba izpolniti tudi dolžnosti do otrok in družine v celoti: bivališče, hrana, šola ... Naštevane nujnih izdatkov bi lahko šlo naprej v nedogled. In kdaj (če sploh kdaj) bi na to listo lahko uvrstili opremo za letenje: padalo, sedež, nov vario ...? Prosto letenje je

morda res najcenejši možni način letenja, a tisočake evrov, ki jih vlagamo v opremo, bi bilo morda bolj upravičeno porabiti drugače. Kako upravičimo svoje finančne izdatke? Kdaj je investicija v novo padalo upravičljiva? Bomo zaradi tega res leteli bolje? In kakšne posledice bo to imelo na družinski proračun?

Sklep

Prosto letenje je posebna in zahtevna dejavnost. In zdi se, da obstaja pomembna razlika v vrednotenju posameznikove dejavnosti glede na to, ali nekdo živi sam ali pa je del družine (oče, mama, še posebej mladoletnim otrokom). Če ne spadamo med profesionalce ali tekmovalce, je letenje povsem svobodna izbira, popestritev življenja, rekreacija. Toda, s padalom (ali padalskimi kolegi) ne moremo imeti zaupljivega in osmišljajočega odnosa na način, kot ga imam s svojo boljšo polovico ali s svojimi otroki. Prepričan sem, da bi na smrtni postelji raje izbral več časa z družino kot več časa v zraku. A obenem sem prepričan, da med tema dvema svetovoma pogosto prihaja do nepotrebnih trkov, ki jih je, z nekaj dobre volje, mogoče preseči v obojestransko korist. Vsaka žena ima rada veselega in zadovoljnega moža – in če k temu lahko nekaj doprinese tudi čas preživet pod kupolo padala, menim, da tega početja ni smiselno izključevati. Z osvetlitvijo zahtev prostega letenja svojim najbližjim ter z nekaj kompromisi in veliko dobre volje na obeh straneh, ni nemogoče, da bi zahteve prostega letenja uspešno uskladili z ideali srečnega družinskega življenja. In nenazadnje, smo se svojemu sozakoncu že kdaj zahvalili za »podarjeni čas«, ko je namesto nas prevzel marsikatero družinsko opravilo, da smo lahko mi smuknili pod oblake?

Avtor: Rok Kaver

NA VIŠJO KLASO

Ko sem danes ob zajtrku prebiral knjigo "The book of practice", se mi je nenadoma posvetilo. Kar sem hotel že nekaj časa povedati, je dobilo smisel. Ampak preden vam razkrijem to veliko skrivnost, ki to sploh ni, naj na kratko povzamem o čem je tekla beseda.

Vsi smo že izkusili, ko smo se učili novih veščin (recimo jadralnega padalstva), da smo na začetku napredovali zelo hitro, a dlje kot smo v tem športu, počasnejši je naš napredek. Zakaj je temu tako?

Ljudje zmotno mislimo, da razlog tiči v tem, da so veščine s časom vedno težje in to zaustavi naš napredek. Pa je ravno obratno. Kaj sploh je napredek? Lahko bi rekli, da je napredek sposobnost našega telesa in uma, da se prilagodi na stres. Tako naše mišice rastejo in tako naša znanja napredujejo. Če želimo napredovati preko svojih trenutnih sposobnosti, bomo to dosegli le, če bomo izvajali vaje, ki presegajo naše trenutne meje, ki nam predstavljajo izziv, ne pa vsakič znova izvajali tiste, ki jih že obvladamo. In to je razlog, da na začetku najhitreje napredujemo. Kot začetniku nam je vse novo, vsaka vaja nam je izziv, z vsako vajo premikamo svoje meje in napredujemo. Zato običajno prvih 90% učenja nečesa novega poteka zelo hitro, zadnjih 10% pa lahko vzame tudi 3 ali 4 krat več časa, saj s časom postaja novih izzivov vse manj in vse bolj ponavljamo vaje, ki jih že obvladamo. Ne premikamo več toliko svojih meja in zato se tudi napredek upočas-

ni ali celo ustavi! Avtor predlaga, da ko se bližamo temu, da bi nekaj popolnoma osvojili, je čas, da začnemo trenirati nekaj težjega. To ne pomeni, da bomo po prvem višincu šli naslednjič izvajati infinity tumbling, ampak meje moramo premikati počasi, z majhnimi koraki! Je pa nujno, da jih premikamo, če želimo napredovati.

In po tem odlomku je dobilo smisel, kar sem opažal tudi sam iz lastnih izkušenj. Na določeni stopnji napredka, če želimo storiti korak naprej, moramo iti na višjo klaso padala. Vem, da se šliši nasprotno temu kar vsi govorijo in kar tudi sam vedno poudarjam, da ni za hiteti z menjava padal in da je mogoče dodatno gorivo na ogenj tistim, ki že tako prehitro razmišljajo o napredovanju na višjo klaso. Vendar! Tako kot niste po prvem višincu razmišljali o akro manevrih, tako ne razmišljajte o višji klasi, dokler sedite na vzletišču, ker preveč piha, medtem ko vsi ostali normalno vzletajo, dokler ne uporabljate pospeševalca, dokler niste naredili SIV tečaja, dokler vas v stebrih prijetelji puščajo spodaj,.... Ko pa vam vse zgornje ne predstavlja več izziva, pa le korajžno potipajte klaso višje.

Tukaj naj vas prijateljsko opozorim, da ko boste enkrat poiskovali klaso višje, se boste zelo težko vrnili na svoje staro padalo in leteli še eno sezono z njim. Skoraj zagotovo boste še isti dan iskali po forumu, če se kje najde kakšno ugodno C padalo, ker to je pa drug svet. Zato je jesenski čas idealen za razmišljanje o novem padalu in tipanju v višjo klaso. Zimske nežne razmere so ravno prave za uletavanje in privajanje na nove občutke in impulze, ki vam jih podaja novo padalo. In ravno te dodatne informacij, ki vam jih podajajo padala v višji klasi, od vas zahtevajo novo prilagajanje, nove izzive in posledično vas obliku-

jejo v boljšega pilota, ki zna razpolagati z več informacija in jih tudi bolje izkoriščati. S časom se vaši občutki razvijejo celo do te mere, da vam je neprijetno leteti padalo, ki je klaso ali dve nižje, saj vam podaja premalo informacij, da bi občutili kaj se v zraku dogaja in da bi imeli občutek popolnega nadzora. Podobno, kot da bi se vozili s kolesom s prevezo na očeh. Četudi veste, da pred vami ni ovir, je občutek vseeno nelagodno.

Za konec naj dodam, da niso vsa padala enaka, pa čeprav spadajo v isti razred. Nekatera so limuzine s popolnim vzmetenjem, spet druga so gokardi brez servo volana in abs-a. Na vas samih je, da se odločite kakšen tip pilota ste in kakšne ambicije imate. Če pretežno hodite na nedeljske izlete, potem ne kupujte bolida, s katerim vam bo vsaka luknja na cesti (ali turbolenca v zraku) pretresla kosti. Sicer pa običajno že po prvem poletu vemo, ali nam je padalo pisano na kožo in ali se na njem domače počutimo. Da uživamo v zraku pa je veliko pomembnejše od vseh števil, ki tako ali tako veljajo samo na papirju, papir pa vse prenese!



kimfly.si



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



Vgradnja REŠEVALNIH PADAL v letalnih sedežih. Pregled in prelaganje REŠEVALNIH PADAL.



Popravila jadralnih padal in opreme.

FG - plus d.o.o.
Pot na črno 30
1217 Vodice

www.kimfly.si
info@kimfly.si
041 677 595

Pripravi! DJP Kovk Ajdovščina

X-SLOVENIA 2023

Letos je, drugo leto zapored, potekalo Hike & Fly tekmovanje X-Slovenia, ki šteje tudi za državno prvenstvo v disciplini hodi-leti. Tekmovalna zasedba je bila precej pisana. Večina padalske scene je nestrpno pričakovala troboj med dvema slovenskima favoritoma Lenartom Oblakom in Bojanom Gaberškom ter italijanom Aaronom Durogatijem. Dogajanja je bilo preveč, da bi lahko zajel zgodbe in potek celotne dirke, zato vam bom samo na kratko opisal začetek dirke, ko so bili vsi še relativno skupaj. Štart dirke je bil zaradi ugodnejšega vremena prestavljen na petek 15.9.2023. Iz Ajdovščine, kjer je prisotna burja vsem malce prevetrila taktiko prvega dne, se je večina tekmovalcev pognalo proti Čavnu. Veter je bil premočan ter preveč severno naravnani za vzlet s Čavna, zato je večina tekmovalcev pot nadaljevala po robu proti Kuclju in naprej, nekaj pa se jih je odločilo tudi za hojo direktno proti Tolminu. Vzleteti je bilo možno pri bivši (rampa je podrt) zmajarski rampi nad Vitovsko cerkvico. Prvi se je v zrak in pod bazo pognal Gaberšek, za njim še ostali tekmovalci, ki so prišli na ta štart. Vodialnim je uspelo pobrati do baze in odleteti naprej. Pogoji so bili zahtevni saj baza oblaka ni bila pretirano visoka (cca. 1700 m), dviganja pa so še dodatno zavirala oblačna prekrivanja. Na preletu proti Banjski planoti so se linije tekmovalcev malenkost razlikovale. Za najboljšo se je izkazala Durogatijeva. Aaron je letel po sredini Banjske planote, komaj da preletel rob planote ter se nizko zapičil v dolino Soče pri vasi Doblar. Tam se je s pomočjo vzhodnega vetra in konfiguracije terena meter za



metrom počasi premikal proti Kolovratu in kasneje uspel pobrati do baze ter si s tem zagotovil letenje do prve kontrolne točke, ki je bila v Bovcu. Ostalim tekmovalcem, ki so leteli, se ni uspelo obdržati v zraku, tako da so pristajali na različnih pristankih v Čepovanu, na Banjski planoti in dolini Soče. Aaron si je s to potezo zagotovil odločilno prednost, ki jo je ohranil do konca dirke. V soboto popoldne je pri-

letel v cilj in zmagal. Z nekaj urnim zaostankom je v nedeljo zjutraj v cilj pritekel Lenart Oblak, za njim pa so prileteli še Bojan Gaberšek, Zlatko Koren ter Tomaž Eržen. Za tiste, ki niste uspeli spremljati dirke v živo, priporočam ogled Facebook strani (X-Slovenia Hike&Fly Challenge), kjer je kar nekaj grafičnih vsebin, ki si jih lahko ogledate in tako po- doživite letošnje hodi-leti državno prvenstvo.

Rezultati:

MESTO	TEKMOVALEC	SUPPORTER	DRŽAVA	PREOSTALA RAZDALJA	ČAS
1	Aaron DUROGATI	Michele BOSCHI	ITA	0 km	20 h 19 m 31 s
2	Lenart OBLAK	Zala ŠUŠTAR	SLO	0 km	29 h 21 m 15 s
3	Zlatko KOREN	Tanja KOREN	SLO	0 km	33 h 57 m 57 s
4	Tomaž ERŽEN	Tanja KOMPAN	SLO	0 km	34 h 56 m 18 s
5	Pavel TITOV	Boštjan SODJA	SLO	9.0 km	
6	Tomaž IVENČNIK	Franc ČERVAN	SLO	21.8 km	
7	Tomaž ŠKOFIC	Mitja JANČIČ	SLO	41.5 km	
8	Michal RADZICKI	Zofia RADZICKA	POL	54.0 km	
9	Vid BAJEC	Domen BAJEC	SLO	55.9 km	
10	Adam WOJSA	Jonatan ZAZULA	POL	71.3 km	
11	Jakub CIECHANSKI	Jonatan ZAZULA	POL	79.9 km	
12	Tadej ROZMAN	Gregor KNEZ	SLO	84.8 km	
13	J.P. Robert VANDENBEGINE	Tanja KOREN	CAN	92.3 km	
14	Marc DELONGIE	Sylvie DEMEYERE	BEL	92.3 km	
15	Oleksii STRIELTSOV	Zu NASYROVA	ESP	92.3 km	
16	Peter PREZEL	Marjetka PREZEL	SLO	103.9 km	
17	Dušan PLEMENITAŠ	Brigita PLEMENITAŠ	SLO	105.8 km	
DSC	Bojan GABERŠEK	Rado ČIBERLO	SLO	0 km	Airspace violation

Absent: Andreas Viehbock (AUT), Anže Pristov (SLO), Christiaan Durrant (AUS), Leonardo Rey (COL), Manfred Koppatz (AUT), Mikelj Ambrož (SLO), Přemysl Gilar (CZE), Robert Heim (AUT), Rok Lotrič (SLO), Sebrand Warren (USA), Toni Edelmayr (AUT), Vojtech Skrob (CZE)



Pripravil: Srečko Jošt

12. SVETOVNO PRVENSTVO V NATANČNEM PRISTAJANJU

Z JADRALNIMI PADALI

Od 20.-28.10.2023 v Sopotu v Bolgariji. Vzletišče je na 1500 metrih, pristanek pa 900 metrov nižje. Vzletišče je ogromno, pristanek pa zelo zahteven, saj ni v kakšni večji ravnini. Tudi suha trava na njem je sredi dneva povzročala kar precej termičnega delovanja. Do vzletišča vozi sedežnica, ki je še bolj iz »onih časov«, tako da se do tja porabi okoli dvajset minut.

»ndijansko poletje«, z dnevnimi temperaturami skoraj do 30 stopinj, je omogočalo vsakodnevno celodnevno letenje, tako v trening dnevih, kot tudi nato v razpisanem tednu tekmovanja. Na tem tekmovanju je bil prvič uveden »knock out« način tekmovanja. Po šestih serijah je tekmovanje nadaljevalo 60 najboljših, po osmih serijah 40, po dese-



◀ Sproščeni pred tekmovanjem

▶ Pristajalno mesto

tih pa je 20 najboljših opravilo še enajsto in dvanajsto serijo, z vrstnim redom vzletanja od najslabše do najboljše uvrščenega.

V posamični konkurenci je tekmovalo 130 pilotov iz 32 držav. Kot se je pokazalo že v nekaj zadnjih letih, so zelo napredovale azijski tekmovalci, med katerimi so razred zase Kitajci in Indonezijci. Najbolj Neverjeten je Kitajec Yang Chen, njegovi rezultati po prvem delu tekmovanja so bili: 0,0,1,1,0,0 (za rezultat 0 je treba zadeti krogec premera 2 cm). Ker se po peti izvedeni seriji že lahko briše najslabši dosežek, je bil njegov skupni seštevek 1.

Naši tekmovalci so se različno znašli na zahtevnem terenu. Jaka Gorenc se je z res pohvalno borbenostjo, ter seveda znanjem in izkušnjami, še v zadnji seriji boril za medaljo, žal se mu je za malenkost izmuznila. Matjaž Ferarič je ob letošnji manjši količini treninga ciljiral rutinirano dobro, se uvrstil med elitno dvajseterico in s tem dosegel lep rezultat. Matjaž Sluga je na nekaj predhodnih tekmovanjih tekmoval vrhunsko, tukaj mu je slabši začetek, kljub vrhunskemu nadaljevanju, preprečil boj za najvišje uvrstitve, na katere smo z njegove strani navajeni. Renato Herega ni ponovil presenetljivega 9. mesta s SP v Vršču, imel je premalo konstantnosti in se za malenkost ni uvrstil v drugi krog tekmovanja.

V ženski konkurenci (26 tekmovalk) je vseskozi prepričljivo vodila Indonezijka Rika Wijayanti, a si je v deseti seriji žal poškodovala koleno. Špela Krnc je uvrščena v prvo polovico lestvice, kar je za mlado tekmovalko lep uspeh.

V mladinski konkurenci (do 26 let) sta pokorila vso konkurenco nemška mladeniča, brata Linus (15 let) in Lennard Schubert (18 let), ki sta tudi v članski konkurenci prišla med 20 najboljših, skupaj z očetom pa so bili ekipno četrti. Linus je dosegel seveda izjemen uspeh tudi med člani – srebrno medaljo.

V ekipnem tekmovanju so državno ekipo sestavljali trije tekmovalci in ena tekmovalka. Za ekipni rezultat je štel v vsaki seriji seštevek treh najboljših rezultatov posameznikov, po prvih šestih serijah in seštevku rezultatov teh serij je bilo tekmovanje ekip zaključeno. Za vrhunski ekipni rezultat je pomembno, da lahko kakšen spodrsrlaj posameznika v seriji pokrije nekdo



◀ Prostrano vzletišče

Jaka preizkuša tarčo - tole je treba zadevati....



drug, zato so v prednosti ekipe, kjer lahko vsak izmed štirih dokaj redno doseže odličen rezultat. Kitajska je delovala filigransko natančno do četrte serije, seštevek vedno pod 10 cm. Pričakovalo se je, da bodo prepričljivo zmagali. Potem pa 4. serija: Yang Chen – 0 cm, ostali trije vsi izven meritve, torej vsak 200 cm in skupno torej v tej seriji 400 cm!

Naši ekipe se ni izšlo optimalno v drugi in tretji seriji, nato so opravili zadnje tri serije vrhunsko, žal pa to ni bilo dovolj za borbo za medalje. Kljub temu je 5. mesto zelo lep uspeh, zadaj je ostala celo Kitajska. Ekipo so sestavljali. Matjaž Sluga, Matjaž Ferarič, Jaka Gorenc in Špela Krnc. Selektor in team leader je bil Srečko Jošt.

Za zaključek še beseda o trenutnem stanju discipline natančno pristajanje. Svetovni vrh je zares kvaliteten. Čeprav je bilo prvenstvo na zelo zahtevnem terenu, so predvsem tekmovalci, ki so se uvrstili v drugi krog tekmovanja, to je približno polovica, prikazali zares vrhunske veščine. Biti v dvajseterici najboljših, ki je nastopila v zadnjih dveh finalnih serijah, pa je stvar res pravega mojstrstva in obvladovanja padala v vsakem režimu letenja, izredne koncentracije in usklajene motorike telesa pri končni točnosti.

REZULTATI:

<https://civlcomps.org/event/pgs-worlds-2023/results>

Posamično

1. Yang CHEN (Kitajska)	14 cm
2. Linus SCHUBERT (Nemčija)	35 cm
3. Aris AFRIANSYIAH (Indonezija)	41 cm
4. Jaka GORENC	45 cm
16. Matjaž FERARIČ	163 cm
22. Matjaž SLUGA	132 cm (po 10. seriji)
63. Renato HEREGA	221 cm (po 6. seriji)
83. Špela KRNC	430 cm (po 6. seriji)

Ženske

1. Eunyoung CHO (Koreja)	128 cm
2. Catherine DEVOS (Francija)	519 cm
3. Dongha YANG (Koreja)	586 cm
13. Špela KRNC	430 cm (po 6. seriji)

Ko gledaš pristanke Yang Chen-a, nikakor ne izgledajo koordinirani in pred dotikom tal umirjeni glede točnosti, vendar je videti, da bodo njegov slog morali prevzeti tudi ostali tekmovalci iz svetovnega vrha, da mu bodo lahko konkurenčni. Ta sprememba bo verjetno podobna revolucionarnima zgodbama iz atletike in smučarskih skokov pred kar nekaj leti, ko se je uvedel »Fosbury« stil pri skoku v višino in pri smučarskih skokih »V« drža smučar med letenjem. Obe novi tehniki sta potrebovali kar nekaj časa, da so jih vsi privzeli, še posebej je bilo težko to narediti takrat že vrhunskim tekmovalcem z avtomatizirano obstoječo tehniko.



Yang Chen ▲

Ekipno (32 ekip)

- 1. Indonezija 105 cm
- 2. Češka 134 cm
- 3. Južna Koreja 231 cm
- 4. Nemčija 289 cm
- 5. Slovenija 391 cm
- 6. Kitajska 437 cm
- 7. Čile 538 cm
- 8. Francija 585 cm
- 9. Kolumbija 726 cm
- 10. Bolgarija 727 cm



Bili smo blizu medaljam ▲



Še zanimivost glede družine Schubert in šole jadralnega padalstva Papillon, ki jo vodi oče. Wasserkuppe v Nemčiji je kraj, kjer so bili začetki letenja in jadrnanja naprav brez motorja (že leta 1911). Tam je sedež šole jadralnega padalstva Papillon, lastnik je Andreas Schubert, ki ima razvejane podružnice po celi Nemčiji in je največja v Evropi. V septembru so organizirali finalno tekmo svetovnega pokala, kjer sta bila sinova Linus in Lennard uvrščena čisto v vrhu (zmagal je Yang Chen, drugi je bil naš Matjaž Sluga). Očeta Andrea, kot organizatorja, so takrat intervjuvali za glavno nemško TV, ter seveda omenili uspehe njegovih sinov.

Od tedaj, pa vse do novega leta, imajo sedaj vsled te predstavitve, v vseh njihovih podružnicah ogromen naval - polno zapolnjene vse razpisane termine šolanja, nikakor ne morejo več sprejemati nikogar. Toliko torej o tem, da se lahko da tudi naš lep šport - jadralno padalstvo z različnimi načini propagirati in širiti.

Linus Schubert - 15 let ►



Avtor: Domen Višnar

PGAEC ROMUNIJA

9. 6. - 11. 6. 2023

V začetku junija smo končno pričeli z novo sezono evropskega pokala v

natančnem pristajanju. Po odpovedani Franciji je bila na vrsti Romunija na "impozantem" vzletišču Măgura Uroiului. Kljub zelo slabi napovedi je tekma dobila zeleno luč in smo se zelo zagreti za tekmovanje odpravili na deset urno potovanje proti vasi Uroi.

Potovanje smo začeli v Ljubljani, kjer smo se Domen, Špela, Jaka in Lara naložili v Jakov zelo udoben nov kombi in se podali na pot. Na kratkem postanku v Slovenski Bistrici smo pobrali še Renata in

Diano in se usmerili na neskončne ravnice Panonske nižine. Kmalu po prečanju celotne Madžarske smo prispeli na cilj, kjer smo se hitro nastanili v udobnih apartmajih in se kar takoj pognali na trening. Malo zaradi dolge vožnje in malo zaradi lakote smo opravili samo 4 skoke in se odpravili spoznavati Romunijo še po kulinarčni plati.

Spočiti smo se naslednji dan zagnali v organiziran trening, ki je bil zaradi zelo raznovrstnega in hitro spreminjajočega se vremena (termika, dež, oblačno...) zelo kvaliteten. Odlična organizacija prevozov in nizka vzletišča, ki omogočajo letenje na večino vetrov iz juga, zahoda ter vzhoda, so nam omogočili, da smo lahko najbolj zagrizeni ta dan opravili kar po 14 skokov. Sledila je prijava na tekmovanje, razdeljevanje števil in "briefing", ki se je prijetno zaključil z organizirano večerjo.

Na tekmovalno jutro smo se zbudili v precej hladno in megleno jutro. Megla se je okoli desete ure popolnoma razkadila in pričeli smo s tekmovanjem. Kljub nekaj nervoze in želje po hitrem začetku tekme, nam je vsem prijala dobra kava, druženje in delanje taktike. Prvi tekmovalni dan je bil naravnost fenomenalen, saj je res pričaral ogromno različnih vremenskih razmer, čustev, napetosti in razpletov. Kljub čakanju na vreme nam je uspelo napraviti 6 skokov v res odlični tekmovalni atmosferi. Glede na napoved za drugi tekmovalni dan je bilo še vse odprto in nekateri smo že začeli kalkulirati in navijati za svoje kolege, medtem ko so se drugi skrivali pred rezultati, da bi se izognili prevelikemu stresu. Po tem dnevu je najbolje od Slovencev kazalo Renatu, saj je bil po 6 serijah na 3. mestu!

Drugi dan se je pričel veliko bolj sončno in obetavno, zato smo lahko tekmo pričeli že ob devetih. Se je pa napoved prejšnjega dne zmotila pri hitrosti vetra! Tisti, ki smo imeli nižjo številko, smo lahko še poleteli, potem pa se je veter na vzletišču okrepil nad 10m/s in smo tako tekmo po nekaj urah čakanja in upanja na umiritev prekinili. Tako je obveljala razporeditev prejšnjega dne - Renato Herega na 3.mestu!

Kaj kmalu je sledila podelitev in nato hiter odhod nazaj domov, saj nas je večino tekmovalcev čakala še dolga pot.

Priznam, da mi bo Romunija še dolgo ostala v spominu. Kot padalcu se mi je res zelo priljubila Măgura Uroiului, kot turistu pa prijaznost in odprtost ljudi, narava ter seveda odlična hrana. Upam, da bo na tej lokaciji še več tekem.

Rezultati:
<https://civlcomps.org/event/pgaec-romania-uroi-2023/results>

Overall

- 1. Borjan JOVANSKI (MKD) 9 cm
- 2. Marketa TOMASKOVA (CZK) 15 cm
- 3. Renato HEREGA (SLO) 19 cm
- 7. Jaka GORENC (SLO) 28 cm
- 24. Domen VIŠNAR (SLO) 226 cm
- 34. Špela KRNC (SLO) 493 cm





Foto: Franek Rakun

Avtor: Jože Molek
Foto: Wojciech Kocot

SLO POL OPEN 2023 – KOT SVINJE V BUČE!

Pisati o dogodkih oziroma tekmah, na katerih si zmagovalec, je vedno nehvaležno delo, a odreči prošnjo naši in edini Mojci (za Ikarja) bi bilo še bolj nehvaležno.

Ker je že kar nekaj časa preteklo od same tekme, bom poskusil po spominu orisati nekaj odločilnih trenutkov na tekmi, ki so po mojem botrovali h končnemu uspehu.

Prvi dan tekmovanja, v nedeljo, se zberemo v Tolminu, zavedajoč, da nam je mogoče naklonjen en tekmovalni dan, nato pa sledijo vsaj 3 dnevi neletenja. Organizator se posledično odloči za točkovanje brez »discarda«. Disciplina, dolga cca. 60 km, nas pelje 2-3x po točkah med Tolminom in Kobaridom. Ker je bilo napovedano kar precej pokrivanja, popoldne pa tudi močnejši veter, ni šlo preveč tvegati z disciplino. Marker nekje nad tolminskim Triglavom naredimo brez težav, prva obratna malo pred Kobaridom, optimalna malo na ravnino (Idrsko), bolj ziheraška malo pred Joški. Tu se naredi že prva selekcija med vodilnimi, saj vodilna SLO grupa leti v stilu »kot prasci v buče«, kljub temu, da je bila termika bolj slaba, tudi že precej pokrito je bilo. Že tukaj menim, da tako na glavo ne bo uspeha, zato se postavim na rep prve grupe s 100-200 m rezerve v višini. Še kakšnih 200 m višje je druga grupa, ki ji diktirajo tempo vodilni Poljaki. Po prvi obratni nas druga skupina že nadleti in prehititi na Planici, kjer se prvčki matramo, da pobremo. Nekaj jih že plača davek hitrosti, med tem ko prej omenjeni Poljaki in nekaj Slovencev že gasirajo na Mrzlega. In kot da prva lekcija ni bila dovolj, več-

na najboljših SLO tekmovalcem še enkrat napade drugo obratno na enak način, kot prvo. Iz Mrzlega proti Volčam odrinejo precej izpod vrha Mrzlega, medtem ko je prej omenjena Pol-Slo grupa navila do baze na cca. 1800 m.

Sam po napaki na prvi obratni vztrajam v dviganju do višine okoli 1600 in z nekaj minutami zaostanka letim na obratno. Vmes vidim, da je greben Mrzlega proti Planici čist pokrit, posledično kar precej tistih, ki niso dobro pobrali Mrzlega pred drugo obratno, že pristaja okoli kampa Gabrje. Tudi meni tu gre na nož, a se mi z veliko matranja uspe pobrati. A tu se drama zame še ne konča. Sledi še obratna pred Joški, nazaj skoraj do Kobale, Kamno in v cilj. Ker je bolj ali manj pokrito, so dviganja švoh, višin praktično ni, posledično se dvakrat znajdem skoraj v pristajalnem manevru, najprej nad Tolminskim gradom in nato še pod Tolminskim Triglavom, a se z veliko truda in predvsem potrpežljivosti izvlečem in preživim vse do cilja. Že takoj po prvi obratni, se je moje vodilo dneva iz dirkanja spremenilo le v »damage control«, saj zafuk smo/sem naredil že pred prvo obratno, glede na razmere v nadaljevanju pa ni bilo več možnosti ujeti takrat vodilne skupine. V cilj pridem kot 16. z 20 min zaostanka, a ker je bila tekma počasna in tudi nekaj »leading points« je ostalo od začetka, je bil ves trud poplačan v smislu, da sem ostal v igri za oder, ki pa je bil že precej oddaljen.

Pred naslednjo disciplino so sledili trije dnevi delovnega (dež) premora, tako da smo nadaljevali v četrtek, ko nas organizator pošlje na Lijak. Sam sem najprej spregledal to informacijo, zato sem odrinil v Tolmin, kjer sem za »nagrado« pri hotelu pozabil kokpit z inštrumenti. Pridem na Lijak in groza! Ura enajst, jaz pa brez in opreme. Hitro norim nazaj v Tolmin po inštrumente in še ravno pravočasno prinorim nazaj na štart, da vnesem 50 km disciplino in gas v zrak. Prva tretjina dirke gre po grebenu v podobno dirkaškem stilu kot sem ga imel malo prej v avtu, le da je v zraku tovrstno početje manj stresno in ni v nasprotju z zakoni. Druga polovica discipline je bolj zahtevna, saj po obratni na Sabotinu letimo nad ravnino proti Šempetru (malo čez avtocesto), nato še nekaj km do obratne vzhodno nad avtocesto, preden lahko odvijemo nazaj proti Lijaku. Razmere so zopet zahtevne, slaba dviganja, zaradi inverzije na ravnini ne gre višje od 1000 m nadmorske, borim se za vsak meter in poskušam delati čim manj zavojev v iskanju neznanega. Nekako sem imel v glavi, da je »dirkanja« že davno konec in da letimo le še za golo »preživetje«, se pravi, privleči se v cilj. In ravno ta usmeritev mi je pomagala, da sem uspel pod Lijak prileteti z dob-



rimi 300 m nadmorske, da sem se lahko po petnajstih minutah mučnega lizanja grebena spajsal nad štart. Vsem ostalim iz prve grupe zaradi kakšnih 50 m manj nabrane višine nad ravnino to ni uspelo in so pocureli okoli pristanka Lijak.

Zadnjih 10 km je bilo zato le še turistični »best glide« v cilj. Ker sta v cilj s slabih pol ure zaostanka prišla le še dva tekmovalca, naš Bojan in Madžar Falucskai, je bilo jasno, da smo le še trije ostali v borbi za zmago. Kdo bo končal tekmovanje na kateri stopnički, se je odločilo na zadnji disciplini.

Zadnji dan nas zopet napotijo na Lijak, saj je napoved sorazmerno slaba, predvsem je težava v morebitnem prezgodnjem pokritju in možnimi plohami. Tekma se zopet začne eksplozivno po grebenu, kjer se vedno znova pokaže, kako hitre in vrhunske pilote premore naša mala Slovenija. Diham na škrge, da sledim tempo in ves čas skušam držati tistih nekaj deset metrov rezerve, saj mi na zadnji dan res ni treba iti na vse ali nič. Že na prvi obratni sem nekako ocenil, da glavna konkurenta ne zmoreta držati tempa vodilnih, zato je bil moj fokus le ta, da zadnji dan disciplino zaključim v vodilni grupi, kar bi bilo po moji oceni dovolj za skupno zmago. Zaradi dežja na poti discipline je bil organizator žal prisiljen ustaviti dirko po odletenih cca. 30 km, a smo že pred tem dosegli dovolj preletenih kilometrov in časa letenja, da je bila tekma veljavna. Rezultati so potrdili moja predvidevanja, da bo letenje v vodilni skupini zadostovalo za napredovanje na prvo mesto.

Na koncu še besedo dve o sami organizaciji. Tekma je bila v osnovi dobro organizirana, ni pa bilo nobenih presežkov po organizacijski strani. Še najbolj vzpodbudno je to, da se je nekako podrl tabu, da se v Soški dolini ne da organizirati tekme brez močnega sodelovanja z lokalnimi organizatorji. Menim namreč, da več konkurence med organizatorji pomeni prej boljše tekme za tekmovalce kot obratno, saj običajno pomankanje konkurence vodi v smer, da storitve na dolgi rok stagnirajo, če se ne celo slabšajo.

Ena od zamujenih priložnosti pa gre zopet v smeri medijske odmevnosti, saj enako kot že večino predhodnih prvenstev za naslov državnega prvaka, organizator tudi tokrat ni povabil/zahteval vsaj reportaže s strani javne televizije RTV, ki bi po pravilniku bila dolžna medijsko pokriti vsa državna prvenstva. A če jih nihče ne povabi oziroma obvesti, da se le to odvija, potem pač ne gre pričakovati, da se bodo ljubljanski RTV zapečkarji pojavili v tako odročnih krajih.

Rezultati:

Skupno

- 1. Jože MOLEK
- 2. Bojan GABERŠEK
- 3. Jernej SIMIČ

Ženske

- 1. Veronika ŠTAMPFL
- 2. Brigita PLEMENITAŠ
- 3. Urša ROJEC SLEJKO

Serijski razred

- 1. Rok LOTRIČ
- 2. Matej JARM
- 3. Urban JERNEJČIČ

Športni razred

- 1. Matej JARM
- 2. Urban JERNEJČIČ
- 3. Jernej FIDLER

Standardni razred

- 1. Andrej Lovro PETERNEL SOKLIČ
- 2. Nejc PINTAR
- 3. Luka FELICIJAN



DRAGO POTOČNIK

Člani Kondor Radeče smo se pogovarjali z Karlom (Drago) Potočnik, k je eden od starejši in zelo aktivnih pilotov jadralnega padala.

Drago, tvoji podatki:

Karl Potočnik, Rojen 11. 10. 1949

Kakšni so bili tvoji začetki letenja?

Leta 91 po službi ob 14:00, brez vednosti žene, so me fantje spravili na šolski poligon na Ivje. Gre za takratni šolski poligon kluba Kondor Radeče. Takrat je namreč v Radečah delovala še šola za jadralne padalce. Tam sem preizkusil dvigovanje krila in letenje do 10 m. Veselje pač ni trajalo dolgo. Pri pristajanju sem se spotaknil, naredil salto v zraku in pristal na levo nogo. Doživel sem zapleten zlom gležnja, šli smo do kmeta, kjer smo nogo hladili in nekaj spili. Naslednje jutro sem šel k zdravniku, poslali so me v bolnico in naslednji dan operirali. Žena pač ni nič vedela, dokler me niso zadržali v bolnici. Zanimiva prva izkušnja s padalom. Zaradi zloma je bila potrebna pavza do 94 leta. Tega leta, preden sem se vpisal na tečaj pri Damjanu Soncu, sem še na Paralisci probal tandemsko letenje z nekim Avstrijskim pilotom. Izpit za jadralnega padalca sem naredil 3 leta kasneje pri Damjanu Čretniku na Ambrožu.

S katerimi padali si začel leteti?

Začel sem leteti Z Twistom ali Magicom in nadaljeval s svojim Dominom leta 96 – 97.

Kakšno je bilo letenje na začetku? Ste se spuščali samo v dolino, si jadral?

S starimi šolskimi padali je bilo kar težko kam odleteti. Večinoma smo leteli iz Lisce na Kompolje, pa še to ne vedno. Padala so imela slabo fineso in na Kompoljah so bila polja hmeljišča. Včasih se je zelo težko sploh preletelo iz Lisce preko Save na Kompolje. Kar nekaj časa je trajalo da se je naredil prvi polet iz Lisce do Radeč, z Dominom. Ko sem kupil Swinga/Astral 2 se je pa začelo drugače leteti in prvi daljši prelet je bil

iz Lisce do Jesenic. Fantje so me po tem preletu seveda lepo pričakali v Domačih Radečah, da smo malo nazdravili.

Kdo je prvi priletel do Jesenic? Ti ali Micko?

Uh, to se ne spomnim najbolje, kdo je bil prvi. So bili pa 100km preleti takrat redkost. Spomnim se, da je Tomo odletel iz Lisce do Kamniškega vrha in tam pristal na drevesu, hehe.

Koliko je bilo takrat članov v društvu Radeče?

Ne vem točno, ampak ko sem bil jaz predsednik leta 2008, nas je bilo 28. Predsednik društva sem bil 2 leti, kakor vsi ostali člani.

So bili člani zadovoljni s tabo?

Hehe, moreš pa njih vprašat. Takrat sem bil še aktiven in se je dalo še marsikaj urediti, še posebej kakšne prevoze na komunali. V tistem času smo veliko leteli na Primorskem.

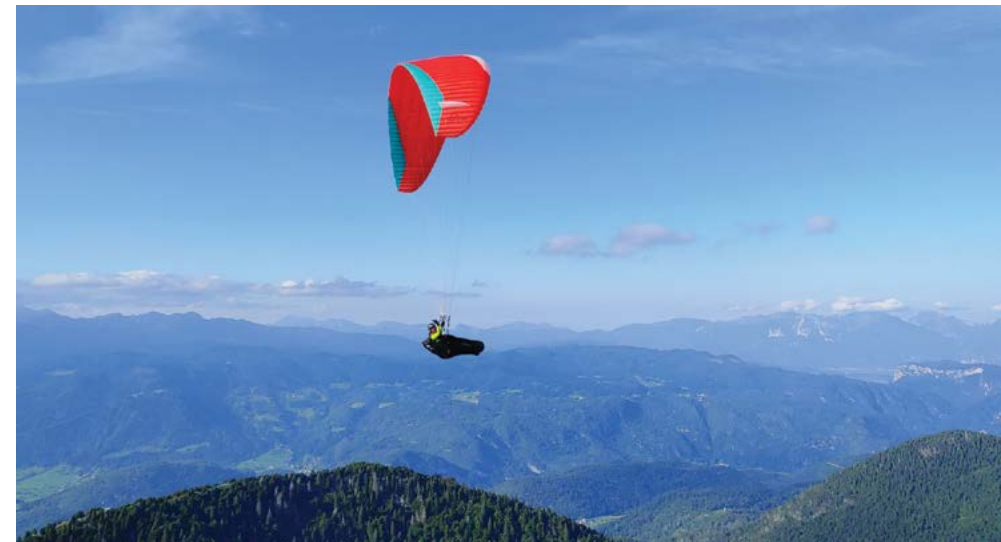
Rado: Drago je zrihtal kombi 4xx kombi in smo šli na Primorsko.

Kaj ti je ostalo najbolj v spominu o začetkih tvoje JP kariere?

Številne poškodbe, ki so nastale :D Po poškodbi gležnja in kolena, sem imel številne operacije. Nato sem si poškodoval še križne vezi na kolenu in ker sem bil prestar za operacijo, me niso operirali. Poškodovano sem imel tudi hrbtenico. Med dobrimi spomini pa ostaja vsakoletna Paralisca.

Pa si od nekdaj vedel da boš to počel?

Ja, skor de. Kot otrok v osnovni šoli sem veliko časa preživel pri stari mami v Celju, kjer sem hodil vsak



dan v Levec gledat jadralna letala. Takrat se mi je to zdelo nekaj zelo posebnega. Dokler nisem sam začel letet, sem velikokrat živo sanjal, da sem letel kot ptič :D Ko sem pa dejansko začel letet, so se pa sanje nehale, hehe. Zdaj pa sanjam samo še kadar je dolga pavza – 1 teden. 😊

Kakor te poznamo, si bil od nekdaj zelo aktiven. S čim se vse še ukvarjaš?

Bil sem motorist, tekmoval sem v ribičiji, velikokrat hodim na jadrnanje po morju, veliko je bilo pohodništva (bil sem tudi na Triglavu; 2x, 3x na teden na Kum, Prehodavce) in smučanja. Ker je bilo hobijev preveč, sem prodal ribiško opremo, da sem lahko kupil padalo Domino. Zraven sem pa delal še hišo na Goreljcah, kar je trajalo 15 let. V zadnjem času posvečam največ časa letenju in ribolovu.

Najljubše vzletišče?

Lisca :D Ni mi treba povedati dvakrat.

Najljubše letenje ob grebenu?

Najljubši je greben Lisca-Rudenik-Kum, drugače pa Sorica, kjer sem naredil 209 km. Takrat sem letel prvič Bohinjce in me je greben očaral. Veliko se je letelo tudi na Primorskem, ampak mi ni nekaj več priljubljena. Izredno rad imam tudi letenje v Posočju, kjer smo imeli tedenske odprave z družinami. Včasih nismo toliko gledali na vreme kot dandanes, zato je bila marsikatera klubska odprava deževna.

Kateri let ti je najbolj ostal v spominu?

Prvo zagotovo let iz Sorice, takrat sem imel 69 let, to je bilo 209 km, let pa je trajal cca 9h. Glede na leta in žinganje prejšnji večer, mislim, da sem kar dobro odpeljal. Drugi najlepši prelet je bil pa iz Bele peči, ko smo leteli do Gemone, nazaj mimo Triglava in potem v Karavanke do Tržiča. Tretje je bila pa letošnja odprava v Avstrijo, kjer smo si ogledali X-Alps. To je bila

posebna izkušnja zame, nov teren, drugačno/odlično letenje, 'toplend' na 2000 in najboljša družba. Res nepozabno. Tudi let iz Lisce v Kranjsko goro je bil poseben.

Stane: malo statistike Kondor Radeče: 25 članov v letu 1992, 36 članov leta 1993.

Drago, a »kosobrinčka« si imel kdaj in kateri ti je ostal najbolj v spominu?

Aja, haha ... na drevesih nisem ravno veliko visel, sem pa enkrat na Lisci in enkrat na Svinjski pa enkrat na Radečah v Krakovem, pa

še to je bila 2m nad tlemi.

Pa ena nesreča je bila pod Storžičem, ne?

Ja, tisto je bilo pa 25. marca 2021. Takrat sem se pa ponovno rodil, čeprav ga ne praznujem, bi ga pa lahko. Zadel sem žico, ki pelje na Kališče, ki je odrezala vse špage na padalu, razen dveh. Ti dve vrvici sta mi rešili življenje in seveda GRS, ki so porabili kar 3 ure, da so me lahko dobili dol. Še enkrat hvala vsem! Po prebedeli noči sem ugotovil, da to ni bila moja »napaka« in sem hitro opremo spravil nazaj v prvotno stanje. To se je zgodilo v četrtek, v soboto smo pa že leteli na Orešju.

Kakšen je recept za teh 100-150h na leto v teh letih ki jih imaš?

Po pravici povedano sem to počel z lahkoto in med letenjem nisem čutil nikoli utrujenosti. Edino na Sorici sem bil utrujen in doma na kavču, hehe. Med letenjem me še hrbtenica neha bolet! Veliko pripomore tudi podobna oblika sedežev.

Kaj pa žena? Tudi ona kaj vpliva na tvojo kondicijo?

Od žene imam vso podporo! Najhuje je bilo, ko sem si poškodoval križno vez in bil v bolniški pol leta. Takrat sem se ženi zapovedal, da bom nehal leteti. No potem, ko je prišel marec in lepo vreme, pa se nisem mogel več zadržati. Kasneje sem si poškodoval še ledveno vretence... Ampak me tudi to ni ustavilo. Po 14. dneh sem šel spet letet, po enem letu sem pa zvedel, da sem imel počeno vretence.

Kaj pa H&F? Leto 2022 je bilo za tebe precej »pohodno«?

Seveda, vedno sem rad hodil v hribe... Kljub hudim poškodbam kolen in gležnja so mi rekli, da bolje, da ne hodim po hribu navzdol. Leta 2022 sem rekel, pa dajmo probat malo z mojo lahko H&F 17kg opremo, hehe. Prvič sem potreboval 2h od Brega do Lisce, počasi sem izboljšal čas do 1h 45min ... vse skupaj sem se povzpел

16x. Zaradi bolečin v kolku sem pa počasi opustil te vzpone. EMŠO na kartici mi je dal vedeti (pri 73 letih), da ne morem tako nadaljevati. V bistvu me je zanimalo ali zmorem kaj takšnega in na srečo se je izkazalo, da se da! Sedaj se bolj posvečam letenju kot pa hoji v hribe, čeprav sem imel doma podporo pri obeh aktivnostih.

Kaj pa prihodnost, boš še letel?

Pa ja, letel bom, dokler bom lahko, ko pa ne bom mogel pa ne bom :D

V ribičiji se udeležuješ različnih tekmovalnih in dosegaš lepe rezultate. Kaj pa tekmovalništvo pri letenju?

Ne, to me nikoli ni zanimalo, niti nisem tak človek, razen pri ribolovu. Niti me ni to nikoli privlačilo, da bi tekmoval v nekih XC preletih. Včasih sem tekmovalen, ko gremo letet v partiji s prijatelji. Hočem narediti kakšen kilometer več kot ostali, pobrati kakšen steber boljše kot ostali, ampak vse z mejo normalne. Nisem človek, ki bi rinil z glavo skozi zid in ne forsiram. Ostal bom XC pilot še naprej.

V katero stran najraje vrtil?



Hehe, al ste žleht. Večinoma v desno, počasi se privajam v levo :D Bi rekel, da imam pri desni strani 30% boljšo uspešnost. Če predolgo vrtim v levo, občutim bolečine na levi strani. Se mi je pa zgodilo, da sem povlekel spiralo v levo, pa sploh nisem vedel, da jo vrtim v levo, hehe.

Včasih nam tudi v zraku poveš, kam moramo vrteti, ne?

Hehe, ja. Se je pa že zgodilo, da me je kdo presekal, hehe.

Najljubše padalo? Sigma ali Artik?

Oh, tkole bom povedal. Artik6 mi je pisan na kožo, Sigma je tudi krasno padalo vendar malo preveč "turističen" – počasen. Najljubši mi je Artik 6.

Na koliko kiloh letiš Artika?

4kg pod maksimalko.

S katerim si bil najmanj zadovoljen?

Z Swingom sem bil zelo zadovoljen. Artik 4 je bil katastrofa, saj se ni dalo potegniti ušes. Sol synergy 2 – ubijalsko padalo. Toliko, kolikor zapiranj in negativ sem imel s tem padalom, nisem imel z nobenim. Vsaj enkrat na teden ga je sesulo. To je bilo precej plosko padalo in kot da bi bilo narejeno iz polivinila :D Ko smo ga dali testirat, se tudi po 3 minutah ni premaknu za 1mm, hehe.

Letos boš star 74 let. Kakšno je tvoje priporočilo, da ostanemo mladi po srcu in aktivni?



Vsaki, ki se loti letenja, naj se loti tega po pameti! Včasih se je to preveč prehitevalo. Meni je jadralno padalstvo izjemno velik motivator, včasih če ne letim več kot en teden, imam že tremo na startu. Malenkost treme imam tudi vsakič na startu, to je dobra trema! V padalstvo je treba biti zaljubljen in to negovat.

Načrti za prihodnost?

Ni načrtov, tako kot je šlo do sedaj. Ostati vsaj v podobni kondiciji kot sem in uživati v takem društvu kot sem. Zelo sem vesel da sem v takem društvu – DJP Kondor. Želim si, da bo tako ostalo in da naredimo še kakšno klubsko odpravo. Zavedam se svoje starosti, zato živim vsak dan na polno. Tudi žena me podpira pri vsem in pravi naj uživam dokler bom lahko.

Avtor: Adrien Colombié

SEDEM KORAKOV DO TEKMOVALNEGA USPEHA

Prevod: Mia Zupančič

Povzeto po: »Seven steps to Competition success«, Cross Country 241

Po šestih letih letenja sem se novembra lanskega leta preizkusil na svojem prvem tekmovalstvu, North American Paragliding Nationals v Valle de Bravo v Mehiki. To je bil prav poseben trenutek zame, saj je Valle de Bravo kraj, kjer sem se naučil leteti, skupaj z Markom Hrgetičem.

Živim v kraju Talloires, točno pod vzletiščem Planfait, in priložnost sem imel leteti tako v Severni kot v Južni Ameriki, predvsem hike&fly na visoke vrhove, a tekmovalništvo je zame popolnoma nova izkušnja. Naredil sem veliko napak, se zelo zabaval in se ogromno naučil. V nadaljevanju predstavljam šest novih spoznanj, ki jih želim deliti z vsemi novopečenimi tekmovalci.

1. Osredotoči se na svojo tekmo

Še nikoli prej nisem letel v skupini in leteti skupaj s sto drugimi piloti je bila najbolj neverjetna izkušnja v mojem življenju. Ljudje so bili pod in nad mano, na levi in na desni strani, skupaj smo iskali termična dviganja, nekatera padala so se med seboj celo dotaknila. Vznemirljivo! Po mojem telesu se je širil adrenalin in imel sem občutek neskončne razsežnosti neba, kot ga nisem doživel še nikoli prej. Letenje z drugimi piloti mi je dalo tudi kopico informacij in na druga padala sem bil pozoren bolj kot na lastne inštrumente. Ko zdaj pomislim, se zavem, da me je letenje v množici dobesedno hipnotiziralo. Veliko bolj udobno je ostati v veliki skupini tekmovalcev in res je, da mi je letenje v skupini pomagalo premagati določene težke trenutke ali zahtevne razmere, je pa bilo pomembno, da sem skupino tudi zapustil, če sem želel doseči boljši rezultat ali če sem želel napredovati. Če se udeležiš tekmovalništva z namenom dirkanja, moraš sprejemati svoje lastne odločitve. To, da ostaneš s skupino ali letiš po svoje, mora biti tvoja lastna strateška odločitev. Naučil

sem se tudi (po tem, ko sem drugi dan tekme „scuril“), da sledenje skupini EN-D padal z mojim EN-C padalom ni bila najboljša odločitev. Ups! Ustvariti moraš torej svoj lasten starteški, dolgoročni načrt za celotno dirko in se odločiti, kdaj boš tvegaj in kdaj se boš držal bolj varnih možnosti. Dirka je tvoja.

2. Pozoren bodi na ustrezna padala, ne na vsa padala

Na svoji prvi tekmi sem bil morda nekoliko naiven, saj nisem niti pomislil na to, da nekateri piloti ne pridejo na tekmo z namenom tekmovalništva, ampak samo uživati v skupinskem letenju, lažji logistiki in organizaciji. Ko sem to ugotovil, sem spremenil svoj pristop. Naučil sem se, da se ne morem vedno zgledovati po drugih, ko načrtujem svojo strategijo, in da se moram zanašati na svoje lastne odločitve. Na primer: jaz sem v prvem letu tekmovalstva tekmoval v kategoriji „Sport“, večina ostalih pilotov pa je letela EN-D padala. Na svojem padalu Triple Seven Queen 2 sem se počutil zelo udobno in varno, celo na polnem gasu, in močno verjamem, da mi je to omogočilo, da sem se med letenjem lahko osredotočil na razmišljanje o strategiji, pa tudi, da sem si upal občanso tudi tvegati. Pomembno pa je, da na začetku tekme ugotoviš, s katerimi piloti se lahko primerjaš in kateri so morda prehitri ali premalo ambiciozni zate. Da sem lahko to dosegel, pa sem moral na začetku tekme ugotoviti, kateri piloti so na tekmo prišli z namenom dejanskega tekmovalništva. Pozoren sem bil predvsem na druga padala in na to, kdo se je držal bolj varnih linij, kdo pa je več tvegaj in s tem pokazal željo po tekmovalstvu.

3. Pozoren bodi na utrujenost

Nekje na sredini drugega tekmovalnega dneva sem naredil nekaj popolnoma nelogičnega. Naredil

sem napako, zaradi katere sem pristal na tleh, čeprav sem bil pred tem v vodstvu v svoji kategoriji. Zdaj razumem, da sem bil utrujen, žejen in lačen, zaradi česar sem sabotiral samega sebe, ker so moji možgani potrebovali počitek. Na tekmi in ko letiš dolgo časa na soncu, bodi pozoren, da piješ dovolj tekočine ter si vzameš čas za počitek, sicer bo utrujenost vplivala na tvoje odločitve.

4. Razumevanje sistema točkovanja

Pred mojim prvim tekmovanjem se nisem spuščal v podrobnosti Sistema točkovanja, kar je bila napaka. Sistem točkovanja je precej bolj kompleksen kot samo to, kdo je prvi ali kdo pride do cilja. Pomembno je tudi, kdo je v vodstvu oz. vodi druge, pomembna je hitrost, pa tudi določene razdalje, in vsi ti dejavniki se na koncu pretvorijo v točke, ki vplivajo na končni seštevek. Točkovanje se lahko tudi iz dneva v dan spreminja glede na skupne rezultate. Na primer: priti v cilj je seveda super, a ta dosežek ti lahko prinese skoraj nič točk, če si med zadnjimi, ki jim je to uspelo. Ne naredi enake napake kot jaz – pozanimaj se, kakšen je sistem točkovanja, še preden se udeležiš prve tekme, saj lahko na ta način ustrezno prilagodiš svojo strategijo.

5. Vaja v razumevanju nalog pred začetkom tekme

Razumevanje vsakodnevnih nalog mi je na tekmi vzelo kar nekaj energije. Obstaja veliko, veliko načinov, kako definirati obratno točko in to lahko predstavlja težavo, še težje pa mi je bilo razumeti različne potencialne poti letenja, brez da bi poznal okolje, v katerem smo leteli. Prvi dan sem bil precej pod stresom, ko sem poskušal razumeti nalogo in ugotoviti, če so vsi moji inštrumenti pravilno nastavljeni. Opazil sem, da so imeli podobne težave tudi drugi piloti,

zato vsem priporočam, da vadite razumevanje nalog še pred začetkom tekme, da bo vaša izkušnja nekoliko manj stresna. Za mojo naslednjo tekmo, ki je bila januarja v Roldanillu, sem že doma vadal razumevanje nalog s preteklih tekmovanj na istem območju in si poskušal predstavljati smeri leta, za katere so se odločili piloti, da sem se počutil bolje pripravljen na tekmovanje.

6. Tehnologija naj bo enostavna

Jaz sem na tekmi uporabljal aplikacijo XCTrack na svojem Android telefonu, ki je bil priklopljen na zunanjo baterijo na sončne celice, le-to pa sem imel pritrjeno na svojem sedežu na soncu. Poleg tega sem uporabljal le še variometer Chouka in dodaten avriometer Skybean, za rezervno. Vsa orodja, ki sem jih uporabljal, so enostavna, uporabljal sem jih že prej in sem jih bil navajen, in enako bi priporočil tudi vsem drugim pilotom, ki začenjajo s tekmovanji. Opazil sem, da je imelo mnogo pilotov težave s kompleksnimi napravami in orodji. Morda so bili kasneje hvaležni, da so imeli s seboj takšna zmogljiva orodja, a če tovrstnih naprav niste navajeni, lahko njihova zahtevna uporaba povzroči le še dodaten stres. Jaz sem imel s seboj tudi fizičen, papirnat zemljevid. Pred začetkom tekme sem se pri lokalnih pilotih pozanimal o tipičnih razmerah, vetru in strategiji in vse to označil na zemljevidu. To mi je omogočilo poglobljeno razumevanje lokalnih specifik, pasti, nevarnosti, pa tudi zanesljivih termičnih lokacij, kar mi je prišlo zelo prav med samo tekmo in mi celo omogočilo, da sem en dan zaključil na četrtem mestu v svoji kategoriji.

7. Moj največji nasvet: naredi si tekmo po svoje

Moja prva tekma je bila neverjetna izkušnja. Tisti en teden letenja mi je dal občutek, kot da sem doživel celotno sezono XC letenja. Vsi moji čuti so bili izostreni do ekstrema, ko sem bil pozoren na cikle oblakov, vetrove, opazoval druga padala, poskušal razumeti vsako dnevno nalogo, tvegati in ves čas razmišljal o strategiji in sprejemal pomembne strateške odločitve. V enem tednu sem se naučil več kot v kombinaciji ostalih letov pred tem. To izkušnjo bi priporočal prav vsakemu pilotu, ki ga tekmovanja zanimajo, ne glede na to, katero padalo leti. Na koncu pa je največja lekcija, ki sem se je naučil, da je pomembno, da si naredimo tekmo po svoje. Vsaka odločitev lahko vpliva na rezultat in spremeni celotno tekmo. Razmišljanje o vseh možnostih je lahko res naporno, ampak prav to prinaša tudi občutek zadovoljstva po končani tekmi. Ne poskušajte le slediti ostalim padalom in doseči cilja. Prevzemite kontrolo nad svojo lastno strategijo, ker na koncu le vaše odločitve vplivajo na vaše rezultate.

BONUS nasvet: Udeleži se SIV tečaja

V zadnjem času sem se veliko ukvarjal s SIV, začel pa sem delati tudi na svojih akro spretnostih. Peti dan na tekmi v Valle de Bravo sem bil zelo hvaležen, da imam na tem področju nekaj znanja. Začel sem slabo in sem še vedno nabiral višino, ko so vsi ostali že začeli z napredovanjem proti določeni točki. Ko sem bil končno dovolj visoko, sem jim tudi sam sledil. Bil sem razočaran in sem res želel nadoknaditi zamujen čas. Ker sem imel dovolj višine, nisem veliko razmišljal in sem do konca pohodil pospeševalnik, da bi prečkal dolino. Modro nebo, nobene turbulence,

roke na zadnjih linijah, kar naenkrat pa ... Bum! Moje padalo je izginilo, ko pa se je ponovno pojavilo nad mano, je bilo dvakrat zavito, na obeh straneh pa sta bili globoki kravati. Nočna mora. Preveril sem višino in se odločil situacijo rešiti. Zgrabil sem zavore nad navitjem ter poskušal stabilizirati padalo. Ponovno sem preveril višino. Z veliko npora mi je uspelo rešiti obe navitji. Ponovno sem preveril višino. Komaj sem se izognil nekaj frontalnim zapiranjem in avto-rotaciji. Ponovno sem preveril višino. Po nekaj globokih potegih in dveh full stall-ih, mi je uspelo situacijo rešiti. Izgubil sem 200 m višine, a še vedno sem napredoval proti obratni točki. To! Malo je manjkalo, da bi vrgel rezervo, ko se je padalo sesedlo, in samo zaradi svojih izkušenj s SIV in mnogo ponesrečenih poskusov akro letenja sem se odločil, da poskusim situacijo rešiti. To je bil zadnji dan tekme in dober opomnik, da lahko pritiskanje polnega gasa prinese čisto nove posledice in izkušnje. Še naprej bom delal na svojih SIV in akro veščinah in ostal pripravljen, da vržem rezervo, če bi bilo potrebno.

„Jadralnopadalske tekme bi lahko primerjali s šahom – pomembno je, da poznamo pravila, načrtujemo, pretehtamo več različnih možnosti v vsakem koraku ter na koncu samo še igramo igro, ter vadimo, vadimo, vadimo.“

Pogoste napake in kako se jim izogniti

Na tekmovanju Sports Class Racing Series v Kruševu smo vprašali vodjo tekmovanja, Jocky-ja Sandersona, in organizatorja, Brett-a Janaway-a, katere so po njunem mnenju najbolj pogoste napake, ki jih delajo piloti, ko začnejo s tekmovanji.

I. Nepripravljenost in zamujanje pred vzletom

Jocky je povedal: „Pred tekmovanjem morate dobro poznati svojo opremo, vključno z inštrumenti in kako jih ustrezno pripraviti na tekmo. Na začetku vsakega dneva si pripravite vso opremo še pred jutranjim ‚briefing-om‘, da se lahko po sestanku čim prej odpravite na vzletišče, kjer si čim prej pripravite vso opremo in se pripravite na vzlet. Le v tem primeru se lahko sprostite in ustrezno sprocirate vse informacije s sestanka.“

II. Prehiter start in izguba točk ali pa vračanje na startno pozicijo in ponoven začetek

Brett pravi: „Vedno se morate zavedati, koliko časa je še do starta in kje točno je startna linija. Pri tem vam bo sicer v veliko pomoč vaš inštrument, ampak bodite pozorni na to, kje lahko varno čakate na začetek tekme blizu startne linije, tako pred vzletom kot kasneje v zraku. Veliko pilotov ob začetku tekme čuti toliko adrenalina, ko zaslišijo pisk inštrumenta, da se je tekma začela, da niso pozorni na startno linijo in šele pri prvi obratni točki ugotovijo, da so zgrešili start tekme.“

III. Pomanjkljivo sledenje topografiji ter posledično izgubljanje termike na ravnem terenu

Jocky pravi: „Na območjih, kjer so taski sestavljeni ob grebenu, a se vmes pojavijo doline, pogosto vidim pilote, ki zgrešijo termična dviganja na ravnini. Na začetku se piloti dvigajo, a ko dviganje postane šibkejšo, odletijo naprej, zaradi česar ves čas letijo nizko, nikoli se ne dvignejo dovolj visoko in so ves čas v nevarnosti, da bodo prezgodaj pristali. Če bi sledili dviganju na bolj strm teren, bi se jim uspelo dvigniti precej višje, zaradi česar bi jim

bilo kasneje precej lažje.“

IV. Pretirano osredotočanje na obratno točko, zaradi česar lahko pozabiš na termične pogoje

Jocky: „Včasih se je bolje vrniti nekoliko nazaj, preden se piloti zaženejo do obratne točke. Veliko željo po dosegu obratne točke lahko primerjamo z opico, ki skozi majhno luknjo z roko seže po jabolku, a roke v pesti z jabolkom ne more potegniti nazaj, ker je luknja premajhna, kljub temu pa jabolka ne želi izpustiti. Piloti se preveč osredotočijo na obratno točko, a pozabijo na višino, zaradi česar do točke priletijo prenizko, da bi lahko dosegli naselndnje termično dviganje. Če bi za trenutek izpustili jabolko oz. pozabili na doseganje obratne točke, bi si lažje vzeli čas, da se dvignejo dovolj visoko za doseg naslednjega stebra še preden dosežejo obratno točko.“

V. Nerazumevanje naloge pred vzletom

Brett pravi: „Vedno dobro preglejte zemljevid dnevnega ‚taska‘ pred vzletom, ali pa preverite zemljevid na inštrumentu, preden ga namestite na pozicijo za letenje. Novodobni taski so sestavljeni iz grozanskih cilindrov in včasih je lahko startni cilinder zelo daleč od vzletišča. Če ne razumete, kako so cilindri povezani s terenom, lahko slepo sledite puščicam med cilindri, kar vam lahko povzroči težave. Zaradi tega lahko odletite precej več kilometrov kot bi bilo potrebno, ali pa celo ne uspete dokončati taska, ki sicer ne bi bil tako zahteven.“

VI. Prehitro letenje, ki lahko vodi v curažo

Brett: “Zgodnji pristanek na tleh vam bo prinesel le malo točk. Pristanek v cilju, pa čeprav ste leteli bolj počasi, pa vam lahko prinese precej točk. Če imate težave z doseganjem ciljne točke, morate morda nekoliko upočasniti svoje letenje, bolje načrtovati pot in se osredotočiti na svojo pot do cilja. Nehajte hiteti!”

Avtor: Michel Cevzar

EXTREM SPORTS VEKO (NORVEŠKA – VOSS)

Namen tega besedila je predvsem deliti moje izkušnje pri potovanju in uživanju v naravi na Norveškem. Naštel sem večino informacij, ki sem se jih spomnil in ki bi si jih sam želel vedeti pred prvim obiskom Norveške.

Extrem sports Veko pomeni dobesedno “teden ekstremnih športov”, ali kakor so ga poimenovali domačini, kar Veko oz. “glavni teden” po naše ali “the week” v angleščini. To je namreč eden izmed največjih festivalov ekstremnih športov in ima že kar dolgo brado (začetki segajo v 1998).

Tam se udeleženci festivala lahko udeležujemo v večini t.i. ekstremnih športov od B.A.S.E. do Lokst Uto-ve (norveška zvrst skakanja v vodo), longboardinga, gorskega kolesarjenja, deep water solo plezanja, deskanja na snegu, ...

Športno udeleževanje poteka v obliki tekmovanj ali organiziranega druženja oz. izletov. Za jadralce in padalce so mogoče zanimivi predvsem:

- hike&fly tekmovanje
- XC tekmovanje
- swooping tekmovanje za speedflyerje

Dogajanje se odvija v širokem radiju okoli mesta Voss, ki je podobno kot Bovec pri nas, znan na Norveškem kot “meka” ekstremnih športov.

- Naj naštejem nekatere izmed njih, ki sem jih sam obiskal:
- Gudvangen (dobeseden prevod “dolina bogov”)
 - Aurland fjord (sosednji fjord doline Gudvangen)
 - gora Lonahorgi v bližini mesta Voss
 - veliko drugih glede na šport

Jaz sem se udeležil speedflyinga v Aurland fjordu in (heli&fly) letenja s helikopterjem na goro Lonahorgi potem pa “XC” polet s pristankom zraven jezera “Vossvatnet”, poleg glavnega prizorišča festivala oz. koncertov.

Tam lahko na enem mestu srečamo veliko “smetane” iz sveta ekstremnih športov. Pogovarjal sem se s “svetovno” znanimi B.A.S.E. jumperji in speedflyerji.

Organizacija festivala

- Par dni naprej se na podlagi vremena določi katero športno aktivnost se bodo dogajale čez naslednje dni.
- Po facebooku se organizirajo skupine za deljenje prevoza oz. organizacijo prevoza ali s strani organizatorjev.
- Zvečer se na glavnem prostoru festvala pogleda film, ki pokaže posnete viške dneva ang. “day highlights” na velikem platnu.
- Po filmskem večereu sledijo koncerti in zabava do jutranjih ur.
- Ponavljaj vajo celoten teden.

Prevoz

Letel sem Ljubljana > Frankfurt > Bergen in nato z vlakom v Voss. Pravijo, da je železniška proga Oslo – Bergen ena izmed najlepših na svetu. Na voljo so tudi nočni vlaki, tako da ni potrebe po plačevanju namestitve in vseeno prideš na željeni cilj.

Javni promet na Norveškem, je cenejši kakor pri nas. Recimo trajekt iz mesta Bodo proti Moskenes- su (Lofoti) je za popotnika brez avtomobila, motorja BREZPLAČEN.

Skoraj na vseh prevoznik sredstvih (tudi na letalu SAS airlines) imamo na voljo USB vhode, da lahko polnimo svoje elektronske naprave, koristna zadeva za pohodnika z “power banki”.

Na vseh avtobusih je na voljo POS terminal pri vozniku, čeravno je hitreje plačati preko aplikacije na pametnem telefonu in potem samo pokazati QR kodo vozniku. POS terminali so namreč tudi na Norveškem počasnejši kakor hiter pogled na ekran pametnega telefona.

Še bolj enostavno je imeti nameščeno aplikacijo Vy.no (skoraj ves javni prevoz) in Skyss (poceni avtobusi). Tako lahko plačamo z parimi kliki in vozniku pokažemo vozovnico in je to to (dosti hitreje kot POS terminal in bančna kartica).

Prevoz iz uradnega kampa festivala do prizorišča festivala, če želite biti kje za sončni vzhod v hribih, se splača skočiti na zadnji noči avtobus do prizorišča festivala.

Navigacija

Na spletu imamo na voljo brezplačne uradne norveške zemljevide, ki si jih lahko tudi brezplačno prenesemo v aplikacijo Avenza maps za pametne telefone, gledamo na spletu <https://www.norgeskart.no/> ali kupimo enake karte v tiskani obliki v TIC-ih.

Poti, razen redkih tabel niso markirane. So pa tiste bolj obljudene dobro uhojene. Spodobni se, da hodimo (po žal pogosto blatnih) uhojenih poteh, kajti mah je nežna rastlina, ki jo s pogosto hojo po njem hitro uničimo.

Vreme

Vreme na Norveškem si hitro spreminja, moramo imeti v mislih da se nahajamo praktično na obali in smo relativno blizu arktičnemu krogu. V praksi to pomeni, da lahko imamo dež 10 min in nato izjemno sonce. Sam sem uporabljal napovedi spletne strani meteoblue.com, ki ima po mojih podatkih najbolj točne napovedi kjerkoli na svetu sem se nahajal. Dobra je tudi norveška aplikacija za vreme YR, sploh na severu (alla Lofoti)

Dež na Norveškem ni “enak” kakor pri nas. V mislih imam predvsem to, da pri njih dežuje oz. po naše bolj “prši” bolj pogosto vendar so količine padavin manjše. Sam sem redko sploh uporabil pelerino, ker se je ni splačalo vleči iz nahrbtnika za tistih nekaj mm dežja.

Poleti sonce na jugozahodu sicer zaide ampak ne daleč pod obzorje, kar pomeni, da če se nahajate v hribih ali na vrhu fjorda, kjer niste v senci ne boste doživeli popolne teme, temveč samo somrak. To je

za pohodnika fantastično, saj sem lahko recimo brez čelne svetilke pohajkoval do 00:30 zjutraj. Čelno svetilko nisem uporabil niti enkrat. Če se zadržujemo znotraj arktičnega kroga poleti, recimo Lofoti. V tem primeru doživimo celo polnočno sonce. Jeseni v Lofotih nas ponoči razveselijo izjemne predstave severnega sija, če seveda ni oblakov.

Namestitev / taborjenje

Na Norveškem, kakor tudi v večini ostalih skandinavskih državah velja t.i. “every man’s right”, ki legalno omogoča, da lahko za eno noč prenočimo praktično kjerkoli, če smo vsaj 150 m oddaljeni od najbližjega objekta.

Več kakor eno noč lahko prenočimo na enem mestu, samo z dovoljenjem lastnika. V “divjini” oz. v hribih, fjordih v tem primeru nisem srečal nikogar, ki bi preverjal število nočitev na določenem mestu. Sam ne glede na to kje sem, stremim k temu, da za seboj pustim čim manj sledi in nisem imel težav tudi če sem kje prespal kakšno noč več na istem mestu.

Kurjenje v naravi je prepovedano od aprila do septembra, tako da so še najboljše opcija plinske kartuše (ki jih ne smemo vzeti na letalo) in jih lahko pogosto najdemo v hostlih, kjer jih pustijo popotniki pred nami.

Dobro je imeti v mislih, čeprav končni cilj ni dosti višji kakor Kriška gora, ponavadi začnemo vzpon na nadmorski višini, kar pomeni, da bomo naredili pri vzponu ~1500 višinskih metrov, če je vrh fjorda približno tako visok kakor Kriška gora.

Pitno vodo najdemo praktično kjerkoli in je pitna.

V mislih imejmo, da je flora na vrhu fjordov in visoko v hribih samo mah. Se pravi nad gozdno mejo najdemo predvsem mah, skale in sneg.

Hostli so občutno dražji in polno zasedeni poleti, ko je glavna sezona. Splača se iti na “obisk” v hostle, saj lahko brezplačno dobimo kartušo za plin za gorilnike. Kartuš za plin namreč ne smemo odnesti na letalo in jih marsikateri popotnik pusti v hostlih, da jih lahko ostali izkoristijo.

Festival ima z čas trajanja svoj “uradni” kamp, ki so stare vojaške barake in okolica.

Dobra možnost za nakup plinskih kartuš in ostale opreme za taborjenje je trgovinska veriga s opremo imenovana “Biltema”. Tam najdemo naugodnejše cene za stvari, ki jih potrebujemo za taborjenje in podobno. Veliko je ljudi, ki se pripeljejo na Norveško z lastnim vozilom in spijo v avtu/kombiju.

Hrana in pijača

Cene hrane v trgovini so 15-20% dražje kakor pri nas. Vs a uvožena hrana je občutno dražja.

“Poceni” so lokalne stvari:

- knackebrod (nam znana znamka “Wasafibre”),
- krompir (Norvežani imajo podobno kot Šenčurjani, dan krompirja),

- kruh (v večini trgovin je na voljo brezplačna uporaba rezalnika kruha),
- kozice z majonezo,
- krompirjeva solata,
- losos v tubi (moja najljubša norveška izletniška hrana),
- norveški siri (za poizkusit je njihov sir s karamelo).

Tudi poleti so je vrhu fjordov in hribih sneg. Posledica tega je, da je vsepovsod ogromno slapov in potokov. Ko hodimo višje po fjordih (še posebej po dežju) lahko steklenico enostavno zarinem med mah in voda nam bo tekla v steklenico.

Komunikacija

Norveška ni v EU, je del evropskega trgovinskega območja vendar ni del EU, kar pomeni, da bodo minute, sms-i in prenos podatkov občutno dražji. Ni enostavno kar kupiti in uporabljati predplačniške kartice, ker so zaradi pogostih prevar uvedli preverjanje stalnega prebivališča itd.

Še najbolj enostavno in poceni je mogoče nakup eSIM kartice (<https://maya.net/esim>), če naš pametni telefon to podpira in preko katerega nato koristimo prenos podatkov.

Finance

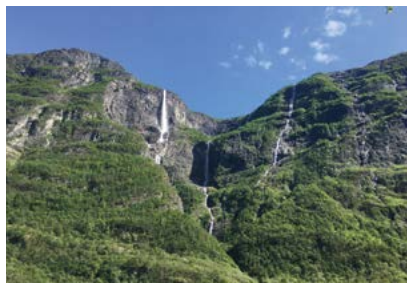
Pričakoval sem, da me bo Norveška drago prišla vendar je bilo za enega popotnika z nahrbtnikom ceneje kot pri nas in bližnjih sosedih:

- Karta za festival je poceni, ker večino dela opravijo prostovoljci (plače so najdražja stvar na norveškem), občina Voss podpira festival.
- Za "heli & breakfast & fly" na goro Lonahorgi sem plačal 60€.
- Javni promet je cenejši in enostavnejši za uporabo kakor v našem delu Evrope.
- Ko ugotoviš kateri so "cenejši" supermarketi in kupuješ izdelke označene s "first price", ti niso občutno dražji kakor pri nas ~10%.
- Gotovino sem rabil samo da sem vrnil denar Norveškim kolegom za prevoz na vzletišča, drugače so POS terminali povsod, tako da odpadejo stroški s menjavanjem valut (mimogrede norveške in švedske krone na NKBM ne menjajo).
- Spiš lahko skoraj kjerkoli "every man's right", samo 150 m moraš biti oddaljen od grajenih objektov in brez dovoljenja lastnika ne smeš prenočiti več kakor eno noč na istem mestu (nisem potreboval plačevati kampov).



◀ Postanek pred "dolino bogov" Gudvangen

▼ Kamor koli pogledaš, slapovi v dolini Gudvangen



Letenje – Padanje

Poleti XC potencial ni dober kakor pri nas zaradi manjše temperaturne razlike v zračnih masah.

Pri poletih s fjordov je treba imeti v mislih efekt dolinskih vetrov čez dan.

Sam najrajši letim iz višjih ciljev, predvsem takšnih kjer prvič letim samo zjutraj. Zjutraj so najmirnejše zračne razmere, poleg tega v primeru da bi šlo kaj narobe, imam jaz in reševalci na voljo še cel dan močnejše svetlobe.

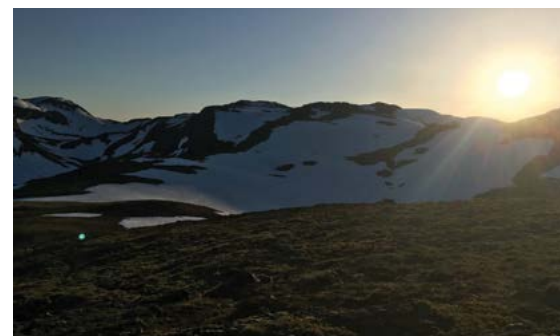
Za spremljanje podatkov iz lokalnih vremenskih postaj sem uporabljal aplikacijo Holfuy.

Izleti v lastni režiji

Gudvangen (dolina bogov) in Næro fjord (fjord pod UNESCO zaščito sta bili destinaciji na vrhu mojega spiska in sta še lepši kot sem si jo predstavljal.

Že pot ob fjordu, s pogledom na vse slapove, iz sten skačejo B.A.S.E. juperji, med brezami in ostalimi nizkimi drevesi, ovčami in kajakaši v vodah fjorda je to zame "pravljico" okolje.

Že ko sem se sprehajal do izhodišča poti "Rimstigfjelet" sem opazil, da manjka varnih možnosti za pristanek s padalom. Na koncu fjorda sem ravno pod načrtovanim vzletiščem opazil primerne travnike brez električne napeljave. Odpra-



▲ 21:37 zvečer med raziskovanjem, ~ dve uri pred sončnim "zahodom"

vil sem se do kmetije poleg in vprašal gospodarja, kako poteka elektrika po njegovem posestvu. Razložil mi je, da se od konca fjorda elektrika prenaša po podmorskih kablilih. Prosil sem ga, če lahko naslednji dan zjutraj pristanem na njegovih travnikih in mi je rekel, da če bom zgođen lahko, kajti kasneje bo kosil travo ravno tam.

Lahko sem raziskoval vrhove fjorda do 00:30, ker se nikoli ne stemni bolj od somraka in ni nič nad vrhom fjorda kar bi lahko metalo senco.

Vode kolikor hočeš, natočil sem si jo kar iz slapu, lahko pa bi tudi topil snega, ki ga je več kot dovolj. Še večerja iz dehidriranega obroka in čas za spanje.

Našel sem si primerno vzletišče in nekaj sto metrov stran ležišče. Se ulegel na par milimetrov debelo podlogo in se zavil v spalno vrečo. Več kakor tanko plast izolacije v lepem vremenu ne potrebujemo, saj spimo na mehkem mahu, ki se v nekaj dneh sončenega vremena, dovolj posuši. Sam sem imel seboj prevleko za oči vendar zame somrak ni moteč ali pa sem bil enostavno dovolj utrujen.

Zjutraj pa polet... Ni besed, slik ki bi lahko zadovoljivo opisale to izkušnjo.

To je treba doživeti, leteti ob 1000m visokih navpičnih stenah s katerih bučijo slapovi po enem izmed najožjih fjordov na svetu, letenje z ene strani fjorda na drugo in potem letenje vzporedno naprej po fjordu.

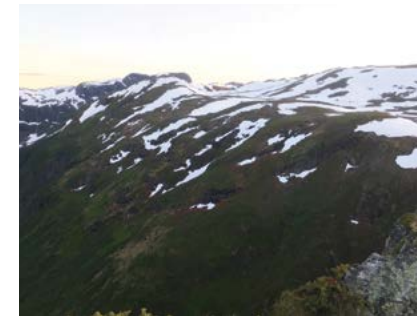
Pravljica.

Trolltunga (trolov jezik) in mesto Odda

Nekaj dni pred odhodom, sva se s znancem iz Kalifornije, ki je prišel na festival za B.A.S.E. in skoke iz letala nad fjordi "inhop", kjer se pristane izven letališča.

Oba sva želela obiskati eno izmed najbolj slikanih znamenitosti Norveške, Trolltunga oz. po naše "trolov jezik", znano granitno skalo, ki se nahaja nad jezeri v bližini mesta Odda (blizu Voss-a).

Odda je majhno ribiško mesto, kjer sva spala v hostlu, ki je bil s strani gosta popolnoma avtomatiziran, saj nismo videli žive duše. To je bil tudi najdražji hostel v katerem sem kdajkoli bival. Soba za ~20 ljudi s pogradi. Moram reči, da kolikor je bil hostel drag, so tudi bivši popotniki pustili hrane in pijače v hladilniku, od piva, sira z plemenito plesnijo, mocarle itd. Mogoče se nam to v Sloveniji to ne zdi nič posebnega, vendar



▲ Šolsko vzletišče



▲ Levo spodaj na sliki, svetlo rjav del je mesto pristanka

je na norveškem uvožena hrana pregrešno draga in moraš reči, da sem dobil vsaj relativen delež cene nočitve nazaj v naturalijah.

V hostlu sva srečala še novoze-landca, ki je tudi imel željo da gre naslednji dan s prvim avtobusom do izhodišča za izlet to Trolltunge, na ta način smo se želeli izogniti gneči in tudi kasnejša vremenska napoved je napovedovala dež, ki smo ga želeli prehiteti.

Čeprav smo bili med prvimi tisti dan pri Trolltungi, se za slavno sliko na robu trolovega jezika kaj hitro naredi več deset metrov dolga vrsta in kmalu začnejo brenčati droni okoli.

Čez nekaj časa se vrnemo nazaj in se dogovorimo še s skupino francozov, če si delimo taksi do Odde, da ne rabimo čakati na avtobus, kajti bili smo (pre)hitri. Hja nič nismo privarčevali, čeprav smo si delili ~pol poti, smo plačali polno ceno, ah ja. ☺

To je bil moj zadnji izlet po Norveškem, preden sem šel čez par mesecev konec septembra na trekking po Lofotih znotraj arktičnega kroga na lov za severnim sijem. Jeseni nisem letel, kajti imel sem poln nahrbtnik hrane in letenje ni bilo glavni cilj.

Vesel sem, da sem si Norveško, kot destinacijo pustil za zadnjo na mojem seznamu krajev, ki jih želim obiskati, kajti sedaj vse kar visim primerjam z Norveško in nič se ne more primerjati s hribi, ki imajo korenine v oceanu.

Kakor pravijo. Vsake oči imajo svojega pleskarja in vsak je svoje Tinkare Kovač. Upam, da mi uspe vsako leto poleti za vsaj nekaj tednov na Norveško.

V kolikor imate še kakšna vprašanja, me lahko kontaktirate na michel.cevzar@mailbox.org

Avtorica: Manca Zorman

KIKLCA NA ŠTARTU - RAZEN ČE NI

April 2017. Dolgo nazaj, veliko padalskih premikov se je že zgodilo od takrat. Tudi vreme je povsem drugačno. Še posebno tam. Indija – Bir. Ogabn luft, razn ko ni, to pa je redko.

V glavi imam Bir že nekaj časa, hkrati pa moja maternica tiktaka, zato se odločim. Oktobra je tam gužva, pouhn pametnih in živčnih pilotov iz celga sveta. To mi smrdi. Odločim se, da grem aprila, na pomlad tja, na letalni dopust in bo kar bo. Sicer sem v Indiji tretjič, kar ne pomeni nobene prednosti, saj je vsaka regija skoraj nova država. Pa nebi zdaj o indijskih "radostih", to je druga zgodba.

Ali ti je všečna, ali pa grozna. **Incredible India.**

Lahko povem, da je pot naporna zaradi povezav avtobusov. Po navadi greš na en bus, direkt, če ne, je zaplet, vsaj časovni, zagotovljen. Ko se po avionskem prometu, podzemni in rikšah privlečeš na mesto, kjer gre bus za Bir, imaš vsega že dovolj. Vsa čutila delajo non stop na 100%, kar je naporno, če nisi ravno spočit. Z gospodom čakava nekih 10ur, bluziva, kaj dosti se nebi premikala, ker nima smisla. Smrdi po smogu. Povsod. Kot bi bil pr neki tovarni, ki proizvaja neko bljak zadevo. Povsod isto. Ko se iz Bira pripelješ nazaj v Delhi, to zavohaš 50km prej... s5 ta vonj. Vonj Delhija. No, potem pa še na bus za 10-12 ur. Nočni bus. Ovinki. Luknje. Hupanje vseh vozil nonstop. Preprih, ker vsi skos odpirajo okna. Ja, to je indijski 'must'.

Z novim jutrom prispeva v Bir. Super zgleda! Dolina



med hribi. Normaln luft. Povsod nepalske molilne zastavice. Prijazne in dostopne face naokoli. Takoj najdeva svoj lodge, kjer bova naslednjih 13 dni. Bajta prou vrede, sobe super razporejene, mir, tišina. V bajti skuhajo tut ne indijsko, za dražji dnar, vseeno pocen dnar, kar itak nočem, mam doma. Malo lokalnega bluzenja in spatuu.

Naslednji dan že zjutraj spoznam tipa iz Švice, k hodi v Bir nizat rekorde. Itak je lih pršu nazaj po tleh iz ne vem kerih hribov iz severne smeri itd. Pravi da bo naslednje 3 dni vreme zanič. Meni se danes itak ne da, bi šla pa na hrib pogledat kako zgleda. No, pregled/ogled opravljen s skokom v dolino. Potem se vsak dan naredi vreme po svoje. Napovedi so ali niso, nič ni ravno jasno. Greš pač na hrib za ob 10h štartat, dosti čakati ni, ker imaš na pomlad večino dni po 13ti uri razvoj prou na hitro, razn če ga ni. Tega ne ve nihče. Tako se roma vsak prbližn normaln dan na start. Že prvi poskus

na startu, glupa scena, kot vedno. Dva Švicarja (en k je na rekordih, drug trenira za x-alps), 2 Rusa, k jih noben ne šteka, 2 Indijca in meni všečen tip iz Aljaske. Prideva gor na start, valda mi gospod nese ruzak. Ha-ha s5 en model, k je z bejbo pršou v Bir letet. No, po prvem čiku začnem zlagat opremo vn iz ruzaka, ko so pogledi vidno zmedeni. Ammm, aja ti model ne letiš? Moj gospod reče, da nima pojma, raj nič ne ve o tem, k mu to ni lih najbolj všeč. No, potem pa tipi začudeno vprašajo gospoda kako to lahko gledaš? Potem dobivam klasične poglede: oh, punčka boš zmogla odletet do dol...sicer jim je Delta xs mal wird. Po moje si mislijo, da sm jo pač dobila itd.. Verjamem, da na take dni ni ravno dosti xs punčk, in jih skrbi. Spokajo se v luft, jaz raje še malo nagledam situacijo. Ko se mi zdi, odletim. Bolj kot ne lokalno, 50 km gore, dole, pojača veter, se spokam v dolino. Sledeči dnevi so podobni, 2dni celo dežuje. Okoli 14h se na hitro pokrije iz hribov, včasih na nevihto, razen če se ne.

► Grem v Dharmasalo

▲ Moje matranje

Moj cilj je odletet sama do Dharmasale in nazaj. Po to sem prišla. Če se poklopi, pa še mal na sever pošlatat.

Ne-letalni dnevi so za hojo in lokalno bluzenje. Ajde, gremo hajkat. Sprašujem lokalce kolk je opic v teh šumah, pravjo da jih ni, in da ni panike. Opic se bojim. Slaba izkušnja. Sploh ker ni nikoli ena, ampak je jata, ki te gleda iz miljavnt vej dreves, ti pa njih. Seveda jih srečava in ne enkrat. Si pomahamo brez zapletov, s palico v roki, bojda tega ne marajo. Totalno mi gredo na živce, tudi če bi pristajala kje višje, po-mislim nanje. Psihoza. Nimam pa psihoze kakšni mlinčki vse so lahko v tavelkih hribih in kako zgleda, ko te po hitrem postopu pokrijejo tavelki oblaki, ko še veš ne kdaj...zgleda to poznam bolj.

Pride dan ko se imam res dobro v luftu že v prvih

Hike ►

minutah. Luft je po dežju umit, vidljivost krasna. Na začetku dneva je potrebno vložiti nekaj več truda za vzdrževanje višine, s tem tudi nekaj več jajc, skritih, da ne bo pomote...☺ Kaj hitro dobim družbo mojstra, ki vztraja z mano dolgo časa. Valda me je strah velikih ptic, tokrat pa je bilo drugače. Takoj sva se pokonektala. Poznamo? Ja, ponavdi je tako pri ljudeh. Ta mogočna ptica, velikosti za polovico mojega krila me ogleduje, z mano v štric potuje, začara me... dejansko se gledava iz oči v oči, tako da model-ka obrne glavo, da dobi eye kontakt z mano! Mirnost obeh, spokojnost. Nekako sem vedela, da je vse bp, ne bo napada ali kake druge neumnosti. Zmoti me samo to, in zamerim »ji« (»mu« pač ni), da se ne poslovi predno odleti. Puf in je ni. Tut pogledala me ni! To je bila lepa uvertura. Počasi napredujem, nenadoma se vse spremni, zadeva začne delati, in gremo po hitrem postopku dalje. Od Big facea postanejo dviganja močna (5-7 m/s), ne zanešena, na obratni prehitro, nisem imela dovolj časa napasti oči. Temu rečemo hribi, 5-6 km visoki, naši Julijci lahko samo kukajo. Hribi so pokriti, Toblerona ne vidim več, brž nazaj, ne bi pristajala na kakšni vojaški ceradi (večino območja v dolini je vojaškega), cilj je na izhodiščno. Za nazaj je tretjino poti odlično, potem se oblaki pomikajo vedno bolj v dolino, Dhauladar Range je skoraj v celoti pokrit, veter želi voditi igro. Ne vdam se, porivam dalje, roka me na vse konce, padal v bližnji okolici v moji smeri ni, mogoče toliko bolje, me samo zmedejo, lahko mi ubijejo fokus/suverenost. Na preskoku na ½ poti nazaj me čofne enostransko, ga popravim, rinem dalje. Neverjetno naporno prčkanje termike in vetra, rame imam razgibane, trebušne res nape. Cufa me nonstop, kasneje dobim frontalca pri Golf coursu, ki ga ne dojamem, za tem pa še vsi ostali siv elementi, zaporedno. Razjezilo me je, kaj se to pravi! Hitro me strezni, neham sanjat, po gasu nazaj »domov«. Še nekaj rinjenja in guncanja v veter, pridem na čistino, vidim da je na tej strani bp. Odglajdam v Bir. Še predno pristanem, si rečem... to je to. Kul. Uspelo je. Nisem bila prepričana, da se bodo vsi koščki sestavili v tem dopustu. Slabe 4 ure na povprečno slabih 3km je top, sem pa pristala kot suha češpla, dehidrirana, nikoli bolj, čeprav sem spila 1 liter vode in zmočila plenico. Na višini organi telesa delujejo samo še na 1/3?

Ostali dnevi so bili inverzni, eno samo prčkanje, ni omembe vredno, trening zato toliko boljši.

Železokrivci, ki jim v tistih dneh z zenoti in ostalimi mitraljezi ni uspelo po željah njihovih taskih...

Tip iz Aljaske ostaja tam 6 mesecev, zato trenutno trenira, ogleduje teren za VolBiv, še najbolje po-



Start bir ▲

mingla. Ta hud Švicar (ITjavec) je itak ta hud, ne deli mnenja, vse je na izi, nič ni bolje kot on sam. Indijc začne razglablja kako pride v Evropo na tekmo, če se bomo kje srečali, meni se to ne da... Švicar, ki trenira za x-alps pa tisto leto kaj hitro odstopi iz tekme, je bilo tu mač zanga, čeprav je zgledal tip kt mora.

Ko v naslednjih dneh srečujem tistih nekaj pilotov, se odnos do kikle spremeni. Zakaj? Kikle nimajo na prvem vtisu vseh 100 točk? Zakaj jih odbijete že na prvem vtisu? Zame je bilo to en boljših letalnih dopustov, ker sem odletela sama, v Indiji, kot KIKLA, in še z spremstvom gospoda, ki tam zagotovo spozna, da sem vredna zaupanja, četudi po 10tih letih. Vedno znova všečno, ko nadmudrim tipa, dva, tri ☺

In pa samo sebe, razen če ne.



Zadovoljen gospod



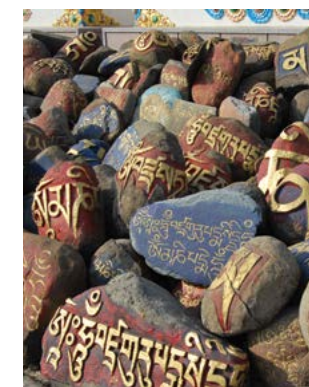
◀ To je od mojga ptiča ☺

► Pogled na sever



◀ Kmetice

▼ Molilni kamni



Njami



► Vas na drugi strani Bira

▲ Za opice

◀ Hike sredi hribov

◀ Molilne zastavice

Avtorica: Ingrid Arh

HIKE & FLY IZ ORTLERJA

Ali ste vedeli, da je Ortler s 3905 m nadmorske višine veljal za najvišji vrh bivše Avstro-Ogrske? Tudi jaz do nedavnega nisem vedela tega dejstva, še manj, da je to gora. Vedela sem edino to, da je to ime enega od mojih nahrbtnikov. Nepomembnosti na stran, naj napišem kako sva se z Andrejem znašla na vrhu Ortlerja in odletela s tega prečudovitega vrha.

Andrejeva želja je odleteti iz Mont Blanca. Ker ve, da nisem fizično pripravljena za tak podvig, mi je predlagal nekoliko lažji vzpon, in sicer Ortler, katerega je imel na seznamu hike&fly želja. Zanimalo me je koliko ur je hoje do vrha in ker sem že zmogla podobne podvige, sem bila za. Več podrobnosti od tega, ali je primeren štart in pristanek zame kot začetrnico, me ni zanimalo.

Tako sva se en septembrski vikend odpravila dogodivščini nasproti. V soboto zjutraj sva se odpeljala v Dolomite, kjer sva dan izkoristila za letenje in pohod in nato še isto popoldne nadaljevala z vožnjo proti kraju Sulden, ki leži ob vznožju Ortlerja in je hkrati bilo najino izhodišče. Še preden se je stemnilo, sva si pripravila vso padalsko in hribovsko opremo. V avtu sva si uredila prenočišče in se odpravila spat kar zgodaj, saj sva imela budilko nastavljeno ob 00:30. Po samo tri in pol urnem spancu sva po trdni temi ob 1h zjutraj štartala s hojo. Kaj kmalu se je pot pričela vzpenjati. Ponoči seveda ni bilo razgledov, zato je bila pot enolična. Korak za korakom sva počasi stopala naprej in si z naglavno svetilko osvetljevala pot. Z okornimi pohodnimi čevlji, ki so primerni za hojo po ledeniku, seveda ni šlo hitro in Andrej je ves čas moral upočasnjevati svoj tempo hoje, da sem mu lahko sledila. Nekje na pol poti do koč Julius Payer, sva v daljavi opazila lučko. Ugotovila sva, da gre za pohodnika. Hladen veter je ves čas pihal navzdol po

hribu, vendar je bila noč vseeno prijetno topla za hojo. Do koč sva potrebovala nekaj manj kot štiri ure. Pri koči sva naredila kratek postanek za »polnjenje baterij« in ugotovila, da je pohodnik, ki je hodil pred nama iz Slovenije in si je zadal isti cilj kot midva, torej osvojiti Ortler v enem dnevu. Midva sva imela še dodaten tih cilj letenja s padalom v dolino, katerega sva takrat zadržala zase. Medtem so se drugi pohodniki, ki so prespali v koči, zbudili in pričeli pripravljati na odhod proti vrhu.

Po kratki pavzi in klepetu smo se tudi mi trije odpravili naprej na pot. Če je bila pot do koč tehnično nezahtevna, to ne morem trditi za naslednji del poti. Takoj po koči je pot potekala po skalnem grebenu in ker je bila precej manj izrazita, smo ji težje sledili. Kar nekajkrat smo ugotovili, da nismo več na poti. V soju naglavnih lučk smo ugotavljali kje smo skrenili s poti in s tem izgubljali dragocen čas. Zaradi tega so nas kaj kmalu dohitele in prehitele prve naveze, ki so za nami štartale od koč in nam s tem precej olajšale nadaljevanje vzpona do ledenika. Prispeli smo do plezalnega dela. Najin sorojak se ni navezal, Andrej pa je naju navezal z vrvjo. Ker nisva alpinista, je to naredil nekoliko na svoj način. Ko je kasneje pri drugih navezah videl tehniko navezovanja, je dejal: »Dajva se tudi midva tako navezati!« Podvomila sem, da je najin vzpon res varen. Bila sem jezna na njega in hkrati nase, da si nisem prej prebrala kako zahtevna je celotna pot. Vse poti na Ortler so namreč tehnično zahtevne, midva sva se odpravila po najlažji, imenovani Normalna pot (Normal route), vendar še vedno so deli, ki zahtevajo maksimalno previdnost, saj gre za plezanje tretje stopnje (UIAAIII). Na najbolj izpostavljenih odsekih so bile v pomoč pričvrščene verige. Na dveh mestih pa me je Andrej varoval na sidrišču. Prepadne stene so mi vline kar nekaj strahu v kosti, vendar sem zbrala dovolj poguma, se osredotočila na plezanje in tako smo po dveh urah triplezali do ledenika.

Z Andrejem sva porabila malo več časa za nadevanje derez, zato je šel najin sorojak naprej. Polno opremljena sva začela s hojo po ledeniku. Če sem bila počasna prvi del poti, sem pospešila tempo in Andrej mi je malo težje sledil. Prvi sončni žarki so se prikazali in pričeli greti moje telo, kar mi je dalo dodatno motivacijo in energijo, da nadaljujem s hojo. Prvi del ledenika je bil strm, kjer naj bi bil naklon na nekaterih delih 40°. Drugi del poti po ledeniku ni bil tehnično zahteven, saj se je teren uravnal. Kljub temu se je že poznalo, da je bil zrak redkejši in vedno bolj sva bila zadihana. Prehitela sva tri skupine gornikov in kar hitro nadaljevala pot proti vrhu.

Po približno dveh urah hoje po ledeniku sva osvojila vrh s severne stani nekaj pred 9h zjutraj, kar je bilo nekoliko kasneje kot sva načrtovala. Celotna pot od koč naprej je bila zelo raznolika. Na vrhu so se odprli čudoviti razgledi na okoliške vrhove, obdane z ledeniki. Nebo je bilo brez oblakov. Hitro sva naredila nekaj fotografij in pomalicala. Za september in tako visoko nadmorsko višino je bilo prav prijetno sedeti in se nastavljati sončnim žarkom.

Vedno bolj sva postajala pozorna na vetrovne razmere. Splošnega vetra ni bilo, kot je bilo napovedano. Na južni strani se je že pričela prebujati termika. Sam vrh je delno skalnat in relativno ošiljen, zato sva se spustila približno 50 metrov nižje, kjer je ogromen položni del ledenika. To je bilo mesto, kjer sva imela namen vzleteti. Pospravila sva ledeniško opremo, raztegnila padalska krila in se pripravila na vzlet. Skrbela naju je rahla sapica hladnega zraka, ki je vlekla po ledeniku navzdol. Na



tem mestu je naklon ledenika približno takšen, kot je finesa najinih padal. Vedela sem, da bom morala z mojim malim padalom teči kolikor hitro lahko. Kot ponavadi sem vzletela prva. Malo sem pokrajšala A linije in padalo se je lepo dvignilo. Sledilo je pospeševanje. Ko me je že malo dvignilo in sem že skoraj letela, je postal teren zopet bolj položen in sem bila primorana prekiniti vzlet. Žalostna in razočarana sem se odpravila nazaj do Andreja. Poskusila sem ponovno. Tokrat sem padalo še lepše spravila v zrak, zopet tekla kot nora, vendar so bile noge prekratke, padalo prehitro in teren preveč položen, da bi mi uspelo. Malo na silo sem se vrgla naprej v upanju, da mi vseeno uspe vzleteti. Vse kar mi je uspelo, je bilo to, da sem pristala na trebuhu in z rezervo v »front« kontejnerju podrajsala po snegu in rezerva se je po nesreči odprla. Sram, razočaranje, jeza, obup, vsa negativna čustva so privrela na plano, saj sem vedela, da sicer znam lepo in varno štartati, ampak takrat žal razmere niso bile optimalne. Odločena sem bila, da ne bom odnehala in da mi bo uspelo. Vedela sem, da je bolj varno leteti nazaj v dolino, kot pa sestopiti po ledeniku in plezati. Poleg tega ne vem, če bi imela dovolj moči in energije za varen sestop, čeprav je to opcijo vedno potrebno imeti v mislih. Andrej mi je prihitel nasproti v pomoč. Mojo odprto rezervo je stlačil v svoj nahrbtnik in mi posodil svojo. S težkim srcem sem jo vzela. Jasno nama je postalo, da tam, kjer sva si zamislila štart, ne bova mogla odleteti. Glede na razmere in konfiguracijo ledenika je predlagal, da se sprehodiva 200 metrov vstran, kjer je, vsaj iz daljave, izgledalo obetavnejše za izvesti štart. Z namolženima padaloma, otovorjena z vso opremo in navlečenimi oblačili na sebi, sva se s težavo odvlekla na nov štart. V puhovkah naju je pot kar zalival.

Novo štartno mesto se je izkazalo za za-detek v polno. Smer in jakost vetra je bila ravno pravšnja (rahla sapica navzgor po pobočju), teren je bil bolj strm, kar pomeni, da si lahko hitreje v zraku, vendar še vedno dovolj prostora za varno prekinitev vzleta, če bi bilo to potrebno. Pripravila sem se za vzlet, si v glavi dopovedovala, da zmorem in res: malo pokrajšam A linije, naslon naprej, pospeševanje in že sem v zraku. Tako enostavno je bilo! Tako, kot znam izvesti varen vzlet! V zraku zavriskam od veselja, v oči mi stopijo solze sreče in že letim proti dolini.



Nisem vedela v katero dolino moram leteti, saj sem zaradi hoje po temi malo izgubila orientacijo in zato Andreja po postaji vprašam kam naj letim. Reče mi, da proti koči. V daljavi zagledam kočico in se usmerim proti njej. Po postaji se zopet oglasi Andrej in me vpraša zakaj letim v drugo smer. Sama sem videla drugo kočico kot tisto, v kateri sva malicala. Ozrem se naokoli in zagledam pravo kočico. Sprememim smer letenja in v daljavi zagledam dolino, kjer sva imela parkiran najin avto. Kaj kmalu mi tudi Andrej sporoči, da je že v zraku s svojim padalom. V zraku je mirno, padalo leti kot po maslu, razgledi na ledenik in okoliške gore so čudoviti. Opazujem naveze, medtem ko nekateri še sopihajo po poti navzgor, drugi že sestopajo. Ogledujem si stene, katere sva premagala ob prebujanju jutra in sem hkrati še bolj vesela, da sem v zraku in se ne potrebujem ponovno soočiti z njimi. V nekem trenutku mi variometer s počasnim piskanjem sporoči, da se zrak nežno dviguje. Poskušam nacentrirati steber in pridobiti višino, vendar s premalo izkušnjami in malim padalom samo ohranjam enako višino. Po nekaj minutah obupam in usmerim padalo proti pristanku. Andrej mi po postaji sporoči, da je že pristal in da je brezvetrje ter da lahko pristanem v katerokoli smer. Hkrati mi svetuje naj izberem drug travnik, saj je sam pristal na travniku z veliko kuclji. Ko se dovolj približam ciljnemu travniku, naredim par zavojev, grem ven iz sedeža in brez težav sem že varno na trdnih tleh.

Srečna do neba, da nama je uspel ta malo nor podvig, da Andrej ni potreboval rezerve v zraku in predvsem, da nama ni bilo treba peš nazaj v dolino. Žal mi je bilo, da že na začetku nisva šla na tisto mesto, od koder sva odletela, saj ne bi imela dveh grenkih izkušenj in oba bi imela zaprti rezervi med letom. Bogatejša za novo izkušnjo pospraviva opremo, pomalicava in predebatirava celotno turo. Jaz za osvežitev in regeneracijo zaplavam v jezeru z ledeniško vodo, Andrej pa si privošči kratek dremež. V avtu na poti nazaj že kujeva načrte za naslednje hike&fly podvige. Kaj veš, dragi bralec, mogoče pa naslednjič napišem članek, ko bova osvojila Mont Blanc, vendar obvezno prej dobro fizično pripravljena. 😊

NIVIUK

IKUMA 3/3P



NOVO

MAESTRO 2

/ NAJVERJETNEJE
NAJBOLJŠI EN-B

KONTAKT

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



Avtor: Lucijan Korošec

LETENJE NA AZORIH

29. PADALSKI FESTIVAL AZOROV

Poleti sem se namenil preživeti dopust nekje, kjer bi lahko tudi letel. Dolgo časa sem razmišljal, kam, saj je dobro poznati domačine in razmere, da letenje ne bi bilo preveč stresno. Že pred nekaj časa sem slišal za čudovite portugalske Azore, ki veljajo za evropske Havaje, a ideja o obisku tega otočja je bila samo v mislih. Ko se je bližalo poletje, sem na internetu na hitro pobrskal "paragliding on Azores". Kot naročeno: lokalni klub z največjega otoka Sao Miguel vsako leto pripravi padalski festival Azorov.

Ne tekmovanje, festival. Namen je, da pridejo tja piloti z vsega sveta, mladi in stari, izkušeni in manj izkušeni, skratka vsak, ki že ima izpit za jadralno padalo in bi si želel tu leteti. Nisem veliko razmišljal, kupil sem letalsko vozovnico, vplačal pristojbino za festival in misel na dopust malo odložil, saj je bil komaj junij, festival pa se odvija konec avgusta. Vseeno sem si kmalu moral organizirati še ostali del potovanja, na Azore sem namreč prispel nekaj dni pred festivalom in jih zapustil nekaj dni po njem.

18. avgusta je napočil dan odhoda. Z GoOptijem do Benetk, zvečer let najprej do Lizbone, kjer sem komaj še ujel vezni let do Ponta Delgade, glavnega mesta otoka Sao Miguel. Do hotela sem prispel v nočnih urah, zato sem hitro zaspal. Naslednji dan nisem imel veliko časa, saj sem že imel rezerviran notranji let do otoka Faial, kjer sem preživel dobrih štiriindvajset ur. Na Trip advisorju sem za naslednji dan našel poldnevni voden izlet po otoku, kar se je izkazalo za odlično idejo: pome je prišel lokalni

vodič z avtom, mi razkazal vse pomembne točke otoka, razložil zgodovino in me na koncu odložil na letališču. Veliko bolje, kot da bi sam najel avto, se mučil z brskanjem po spletu o znamenitostih in potem še z avtom vse to obiskal ... Vsi otoki Azorov so vulkanskega izvora, ležijo na stičišču evropske in severnoameriške tektonske plošče, zato je tukaj veliko potresnih aktivnosti. Faial ima veliko zanimivost, saj je leta 1957 na obrobju otoka nastalo za 2 km² novega ozemlja. Tektonski premiki, ki so trajali trinajst mesecev, so tja pritegnili ogromno znanstvenikov s celega sveta, veliko domačinov pa je moralo zaradi nenehnih potresov svoje domove zapustiti. Zanimivo je, da je svetilnik, ki je prej stal na rtu otoka, ostal nepoškodovan, sedaj pa svoje funkcije ne opravlja več, saj bi zaradi novonastale zemlje napačno opozarjal na mejo med kopnim in morjem.

▼ Otok Faial, Ponta dos Capelinhos. Svetilnik in komaj 50 let staro ozemlje na desni.



Ogled otoka sem končal v popoldanskih urah in nato že odletel na Flores, otok, ki je ime dobil po rožah, hortenzijah. Te rastejo praktično povsod, posledično pa celoten otok diši po njih. Pravljичno. A časa nimam veliko, še pred večerom moram ujeti ladjico za otoček Corvo, ki je dobre pol ure plovbe severno od Floresa. Hitro poiščem hotel in vprašam

receptorko, koliko časa potrebujem peš do vrha vulkana (otok Corvo je en sam vulkan). Nekoliko cinično, češ, si nisi nič prebral o tem, mi odgovori, da dobri dve uri. Uf, rečem, ne bo mi uspelo ujeti zahoda. Povprašam za taksi, dobim vizitko in mi zaželi veliko sreče. Številko takoj pokličem in neverjetno mi voznik potrdi, da me pobere čez minuto, saj že ima dva popotnika v avtu. Odpravimo se na vrh vulkana, nas odloži in reče, da nas pride iskat po sončnem zahodu ... Kar sem imel sedaj pred očmi, je bilo kot v sanjah. Stal sem na obrobju vulkana, v globini tristo metrov so ležala jezerca, ob njih so se pasle (verjetno najsrečnejše) krave in okoli otoka en sam mir z neskončnim oceanom. V dveh urah popolnega miru se človek težko sprostí, saj kar ne more verjeti svojim očem in želi ta trenutek zadržati čim dlje. Naredim nekaj dobrih fotografij, se sprehodim po robu vulkana in skušam užiti ta nebesa, kolikor se da.

Naslednje jutro, 21. avgusta, že plujem nazaj na Flores, kjer imam tudi rezerviran celodnevni izlet po tem res čudovitem otoku. Ogromno zelenja, slapovi, jezera, črna in zelena, strma pobočja, čudoviti razgledi z oceanom v ozadju. Vse zelo čisto, ceste dobre, turizma malo, ljudje pa sproščeni in prijazni. Vse to spremlja že omenjeni vonj rož. Zame najlepši otok Azorov.

▼ Otok Flores.



Še isti večer letim nazaj na glavni otok Sao Miguel, saj se naslednji dan, 22. avgusta, začne festival. Na hitro se preklopim iz turista v padalca. Na Whatsappu se pojava skupina vseh udeležencev festivala, okoli 70 nas je, in komunikacija z osnovnimi podatki zlahka steče. Zjutraj se dobimo v centru Ponta Delgade, kjer nas že čaka avtobus, ta pa nas odpelje do Ribeira Grande, kjer ima njihov padalski klub sedež. Sledi registracija, spoznavanje z udeleženci in prvi briefing, ki ga izkušeni inštruktor Hugo Sousa poda na razumljiv in strokoven način v štirih jezikih. Vreme na Azorih je v poletnih mesecih običajno lepo, a vseeno zna biti muhasto. Nizki oblaki in kratkotrajne plohe niso nič neobičajnega, na splošno je vlage veliko.

Prvi dan je vreme dovolj dobro, da ob zmernem severnem vetru poletimo iz Monte Escuro. Ob vetru je treba biti pozoren na rotorje in venturijev efekt, ko letiš nizko, sicer letenje ni zahtevno. Termika je običajno precej šibka in zanešena z vetrom, zato je dobro izkoristiti vsako dviganje, četudi nežno. Kot je namignil Hugo: »Ko zaslišite piskanje, sučite! Bolje ne bo.« ☺

Na neke dolge prelete lahko tukaj kar pozabite, vseeno pa letenje navduši s čudovitimi razgledi na enkratno pokrajino s klifi ob Atlantiku in občasnimi potapljanji v oblake in meglice (vem, ja, prepovedano), ki so, kot rečeno, precej nizki.

Zvečer imamo organizirano večerjo za vse udeležence festivala, kjer nas zelo lepo postrežejo z dobro hrano in pripravijo zanimiv program lokalne folklorne skupine. Piloti smo s celega sveta, od odprtih Američanov do bližnjih Špancev, domačih Portugalcev, zmedenih Francozov, urejenih Nemcev do enega Slovenca. ☺ V dvorani je predstavnikom vsakega navzočega naroda v čast izobešena zastava, tako tudi slovenska. Prijetna družba, vsi zelo sproščeni, saj smo tukaj z enim samim namenom: imeti prijeten dopust z letenjem.

Naslednji dan se prične z rahlim dežjem, a napoved za popoldne je boljša. Odpravimo se na nižji hrib Pastinhos (kot naša Donačka gora), kjer ob razmeroma močnem severnem vetru previdno dvigujemo krila in bolj ali manj lebdimo nekaj sto metrov nad pristankom. Še en lep polet z lepimi razgledi. Sicer te nekoliko skrbi, kako boš prišel dol, ampak saj ni važno, treba je živeti v trenutku ... ☺

► Sao Miguel, Pastinhos.



▲ Letenje na Sao Miguel, Monte Escuro.

► Na sedežu kluba v Ribeira Grande. Starejši piloti se boste zagotovo spomnili Firebird Ninje.

▲ Letenje skozi meglico, Sao Miguel, Nordeste.



▲ Tudi tarča PATpad je bila na Azorih.

24. avgusta je vreme preslabo za letenje, pogoste plohe in nizka oblačnost, zato klub organizira izlet po tem še kar velikem otoku. Razglednih točk je ogromno, klubski kolegi pa poznajo še tiste koticke in zanimivosti, ki niso tako znani. Naslednji dan se odpravimo do kraja Nordeste, kjer so baze kakšnih sto metrov nad vzletiščem, zato hitro poletimo, da izkoristimo še en dan za nabiranje čudovitih razgledov iz zraka. V soboto, 26. avgusta, je zadnji dan festivala, ki ga znova pokvari slabše vreme, zato se še enkrat z avtobusom odpravimo na raziskovanje otoka. Obiščemo Sete Cidades na zahodnem delu, še en lep kraj z vulkanskimi jezери in razgledi, ter Lagoa do Fogo na vzhodnem delu. Oko se že kar navadi na takšne razglede in postaja vse zahtevnejše. Zvečer sledi zaključna zabava ob pristanku Pastinhos. Oklevam, ali naj se ga udeležim, saj imam zgodaj jutraj let na otok Santa Maria. Vseeno me prepričajo, da pridem, in mi organizirajo taksi, ki bo prišel po mene veliko prej, preden v jutranjih urah obupajo še zadnji entuziasti. A tudi tokrat se izkažejo

◀ Spoznavna večerja in slovenska zastava zavoljo enega Slovenca.

super vzdušje, pristna povezanost med udeleženci in iskreni govori ob zaključku festivala, ko organizatorji poudarjajo namen tega druženja: sproščenost, veselje, dobra energija in prijetno letenje na eni izmed najlepših lokacij tega sveta. Vsak narod prejme simbolično nagrado in zahvalo za udeležbo, nato pa se vsi sprostimo ob živi glasbi. Organizatorji še toliko bolj, saj so zadovoljni ob uspešno izvedenem še enem festivalu, in to brez neljubih dogodkov. Na tem mestu iskrena pohvala klubu CASM, ekipa je res poskrbela za vse: od avtobusnih prevozov udeležencev, taksiranja od pristankov nazaj na vzletišča, natančnih briefingov, nasvetov, do rešilnega vozila, ki je bil ves čas na lokaciji v stanju pripravljenosti, pa food truck za lakotnike, ki nas je prav tako vsak dan spremljal po otoku. Naj omenim še spoznavno večerjo prvi dan in zaključno prireditev na koncu, pa celodnevni vodeni izletov v primeru za letenje neprimerneга vremena. Cena? Prav smešnih 90 € za celoten festival. Še en poklon organizatorju.

Naj se vrnem k zaključku festivala. Taksija kakopak ni bilo in v dobri družbi sem se sprijaznil, da bo spanca to noč bolj malo. Ob enih zjutraj naš avtobus končno krene proti Ponta Delgadi, kjer se poslovimo. Ob dveh zaspim in se čez dve uri in pol zbudim, nato pa hitro na letališče, od koder poletim še na zadnji otok, Santa Maria. Hitro se prijavim v hotel, da nekoliko napolnim baterije, naslednji dan pa imam ponovno organiziran izlet po otoku, saj sem ga prvi dan le na hitro spoznal. Domačin me pobere s starim land roverjem in mi pove, da sem edini prijavljen. Super, si rečem, a kmalu ugotovim, da sem edini, ki ga bom moral devet ur poslušati, pa če sem utrujen ali ne, Santa Maria je prvi otok Azorov, ki je bil odkrit, zato tudi zanimiva zgodovina. Še en čudovit otok, na katerem izstopa rdeča zemlja, občutek je, kot da bi bil na Marsu. Pozno zvečer odletim nazaj na Sao Miguel, nato pa po še eni kratki noči zaključim obisk Azorov z jutranjim letom v Lizbono in naprej v Benetke.

▼ Otok Santa Maria in rdeča zemlja.



Azori so me res navdušili, tako v turističnem smislu kot z letenjem v okviru festivala. Niso predaleč (skupaj dobre 4 ure letenja iz Benetk), imajo podoben standard kot mi, torej podobne cene, tja lahko potujete z osebno izkaznico in evri, vse je zelo čisto, revščine ni, turizem je omejen (česar se načrtno držijo), narava pa res navduši v vsej svoji lepoti. Če to reče Slovenec, ki je navašen lepe dežele pod Alpami, potem je nekaj res na temo

Vsekakor priporočam obisk tega otočja in če vas mika še letenje, potem ne razmišljajte preveč. Drugo leto bo potekal že 30. padalski festival in če želite leteti na udoben in varen način, potem je to prava izbira.

Zanimivost

Azori (portugalsko Açores) v portugalščini pomeni kragulji, torej ptice, ki so jih opazili prvi naseljenci otokov. Še danes jih je mnogo in podobno kot pri nas tudi odlični pokazatelji termike. V družino kraguljev spadajo tudi naše kanje.



◀ Povezava do kratkega video kolaža o mojem letenju na Azorih.

Avtor: Tomaž Žigon

TRANSVERZALA MALO DRUGAČE

Glavno vodilo mojega udejstvovanja z jadralnim padalstvom je občutek svobode. Piš, ki med letom boža kožo na vratu, razgledi daleč čez obzorje in prijetna praznina, ki nastane v glavi v trenutku vzleta in ko pustiš težave iz doline daleč pod seboj.

Tudi ta sproščenost me je pred leti pripeljala do ideje, da se začnem ukvarjati s tem čudovitim športom. Zato hvala Gašperju in Alešu za inštruiranje v šoli jadralnega padalstva ter za izročeno ZPLSjevo knjižico Hike and Fly Transverzale Slovenije. Ko sem jo prijel v roke sem takoj vedel – to je

to, pravšen izziv zame! Ampak le nekaj kratkih premislekov je bilo potrebnih, da sem spoznal, da bi bilo opravljanje transversale v stilu vrh po vrh preveč enolično. Odločil sem se, da bom transversalo opravil v enem kosu. Na čimbolj trajnosten način. Ter upajoč, da po poti izgubim kakšno kilo, da bom v prihodnje bolje letel s svojim padalom. In tako sem se 7. julija letos iz Ljubljane s kolesom, otovorjen z nekaj odevali, šotorom, jadralno-padalsko opremo in najpomembnejše, poln zanos, odpravil na pot.

▼ Pot pod kolesa, pa gremo!



Četrtek, 13. 7. 2023

»Sedim v viseči mreži in opazujem oblake, ki se podijo po nebu nad Mojstrano in opozarjajo na bližajoče se nevihte. Težko mi je, ker že drugi dan zapored nisem nič bližje končnemu cilju – osvojitvi zadnjega, 24. vrha transversale. Še sreča, da sem včeraj spoznal Uršo Hrovat, ki je bila nad mojim hodi in leti projektom iskreno navdušena. Izrazila je celo željo po branju te zgodbe v Ikarju, s svojo pozitivno energijo pa mi je dala nov zagon in motivacijo.«

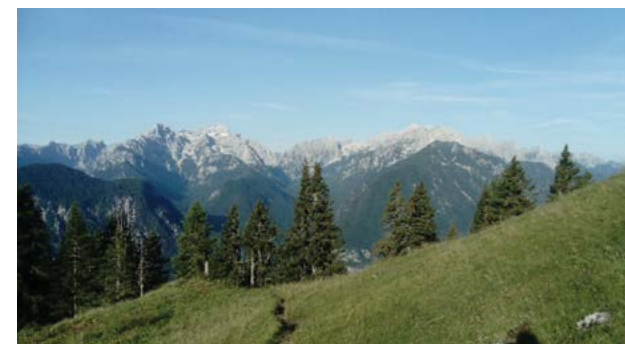
Motivacijo, da sem naslednji dan, v petek zjutraj, jadrno zagrizel v strmino Dovške babe. Pot iz Dovja sem dobro poznal, saj sem nedolgo nazaj (v sredo zjutraj) že hodil po njej. S to razliko, da sem se takrat po njej tako vzpenjal kot tudi spuščal, bežeč pred dežjem. Tokrat pa sem z Dovške babe, devetega vrha po vrsti, uspel odleteti novim lepim dnevom naproti.



▲ Po dolgem dnevu se prileže spanec v šotoru, v koči ali pa kar pod zvezdnatim nebom.

Namen mojega potovanja je bil opraviti s transversalo na meni ljub način in uživati v občutku svobode. Med potjo se nisem želel vračati domov, pot med izhodišči za hojo pa sem hotel prevoziti brez uporabe motornih vozil. Izkaže se, da je uporaba kolesa v tem primeru še najbolj priročna, čeprav tudi hoja v kombinaciji z uporabo vlaka ne bi bila napačna. Z izzivom sem začel v petek pred omejenim čakanjem na izboljšanje vremena v Mojstrani. Ideja za avanturo se je kakor že nekaj podobnih v moji glavi porodila kot odgovor na sanjarjenje o užitku in o smislu življenja – drugače povedano, očitno imam preveč prostega časa.

▼ Transverzala vodi od morja (pogled s Slavnika) ...



▲ ... do najvišjih vrhov v Sloveniji (pogled z Dovške babe).

Medtem ko sem bil v lanskem poletju polno okupiran z drugimi pustolovščinami, sem v letošnjem planiral opraviti s transversalo. Prva etapa me je vodila iz Ljubljane čez Rakitno v Cerknico, od koder sem šel peš na Slivnico, zvečer istega dne pa sem letel še z Nanosa v Razdrto. Že prvi dan ni šlo brez problemov, na katere se mora človek v primeru izvajanja prostočasnih dejavnosti na prostem hitro navaditi. Na Slivnici je pihal močan vzhodni veter, zaradi katerega sem bil primoran več ur preždeti pri koči, da sem končno dočakal polet v Cerknico. Drugi dan je trpela predvsem moja zadnjica, saj je morala več kot sto kilometrov presedeti na kolesu, da sem se lahko z Razdrtega zapeljal do Podgorja pod Slavnikom, se po vzponu in poletu vrnil do Razdrtega, pot nadaljeval do Malovš in da sem pozno popoldne letel še s Kuclja. Nekoliko daljši kolesarski etapi s sledečim hribolazenjem sta sledila še tretji in peti dan, ko sem se mimo Sabotina odpeljal do Kobarida oziroma od tam prek prelaza Predel do Dovja. Vmes sem imel ob lepem vremenu priložnost leteti nad meni ljubim Posočjem. Najlepšim panoramam smo lahko jadralni padalci priča ravno z vzletišč, kot so Matajur, Krasji vrh in Mangartsko sedlo. Ob tem se spomnim svojega prvega leta z Mangartskega sedla pred dobrim letom dni, ko mi je srce kar zaigralo, ko sva z Nejcem poletela nad čudovito dolino stoterih slapov.

▼ Na poti na Matajur.





▲ Idilo na Mangartskem sedlu kazijo avtomobili.

Krasni spomini na letenje s kolegi so privreli na plan tudi nekaj dni kasneje ob mojem tretjem poletu s Stola. Na tokratni poti pa sem bil večinoma sam, razlogov za to pa je več. Narava pustolovščine, ki sem si jo zamislil, je združevala tri načine gibanja – hojo, kolesarjenje in letenje – pri čemer posamezniku ustreza njemu lasten tempo napredovanja, zato sem se najbolje počutil v osami. Marsikomu pa tudi dopust ni tako radodarno odmerjen, kakor je nam, učiteljem, da si lahko poleti vzamemo več tednov prosto.

▼ Dovški babi sledi greben Karavank z vrsto enostavnih vzletnih mest.



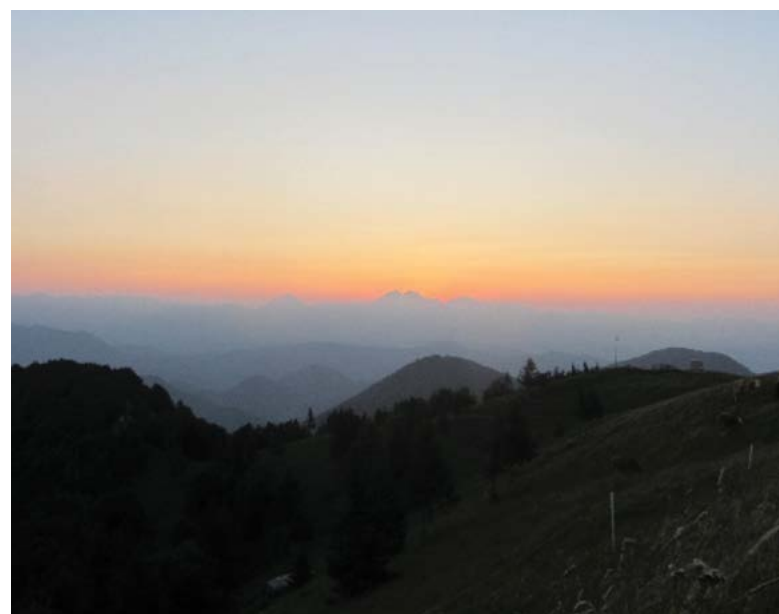
▶ Na poti sem srečal več konjev in ovc, kakor ljudi.



Nedelja, 16. 7. 2023

»Spet čakam in z optimizmom v očeh zrem proti vrhu. Tokrat z ocvirkovco v ustih in popolnoma jasnim nebom nad glavo opazujem, kako se krošnje dreves pod vrhom Blegoša majejo. Danes z vetrom res nimam sreče. Že zjutraj me je močan zahodnik oviral pri vzletu z Ratitovca ob koči, v kateri strežejo odlične flancate. Trenutno pa me čakanje na izboljšanje razmer resnično skrbi in utruja. Za razliko od hoje, ki mi sploh ne dela nobenih problemov. Včeraj sem se tako vzpel od Valvasorjevega doma pod Stolom na Vajnež, od Završniškega jezera na Begunjsčico in še iz Železnikov na Ratitovec, pa utrujenosti po opravljenih skoraj 4000 višinskih metroh in še nekaj dodatnih med kolesarjenjem iz Žirovnice prek Kroke in Dražgoš do Železnikov sploh nisem čutil. Potrpežljivost pred vzletom pa je pač prava vrlina. Zato še naprej čakam, kljub temu da umiritve razmer tudi po napovedi še več dni ni na vidiku.«

▼ Na vrhu Vajneža.



▲ Dobro jutro z Blegoša.

Epilog

Moj optimizem je popustil, ko sem se ob sončnem vzhodu na vrhu Blegoša kobacal iz spalne vreče, veter pa je še naprej bril s preveliko silo. »Adijo,« rečem zjutraj kravi, ki muli travo na drugi strani električnega pastirja (ne, to, da se pogovarjam s kravami, ni posledica potovanja v osami; tak pač sem), »jaz grem nazaj v Hotavljce in izkoristit dan za letenje v Kamniško-Savinjskih Alpah, kjer je veter šibkejši. Se vidiva prihodnjič, ko bom na Blegošu.« Do naslednjega poslabšanja vremena sta bila po napovedih le še dva dneva, zato sem planiral, da bom ponedeljek izkoristil za letenje s Srednjega vrha, torek pa s Storžiča in Zvoha. Plan je vključeval tudi večerno igranje odbojke v Preddvoru s kolegi iz KJP Turbulenca in drgnjenje umazanije z nog ter brisanje znoja s telesa pri kopanju v jezeru Črnava. Ponedeljek je bil vroč in jasen, pa vendarle nisem na poti na Srednji vrh mimo Zavetišča v Hudičevem borštu srečal žive duše. V milini sem se na vrhu vpisal v knjigo planincev in si privoščil nekaj malega za pod zob. Žiga v knjižico poletov nisem pritisnil, saj je bil, kot marsikateri drug žig na moji poti, zbledel in brez barve. Vsake toliko je rahlo zapihalo z juga, idealno za vzlet z vrha. Zato razpnem padalo tik pod križem, nadenem čelado in se varno vpmem. Stopim korak ali dva novemu poletu naproti, že čutim, da bo krilo prijelo in se odlepilo od tal. Nato pa se udarci v roko, nogo in še marsikam vmes zvrstijo en za drugim, ustavijo pa se šele, ko zaslišim zamolkel udarec »tup« in v kamen trčim z glavo. Oster rob skale mi je segel tik pod čelado, da sem prebil arkado. Z razbolelo roko, predvsem pa z razočaranjem, da nesreča pomeni prehiter konec moje poti, sem posegel po ZPLSjevem kompletu prve pomoči, za silo oskrbel rano nad očesom in nabutal padalo v nahrbtnik, da bi lahko čimprej varno sestopil v dolino in poiskal zdravniško oskrbo – hvala Davidu in Tomu, da sem bil v kranjski urgenci deležen najboljše.



▲ Tudi Srednji vrh ponuja izjemno panoramo.

▼ Pazi, kod stopaš, ko vzletaš!

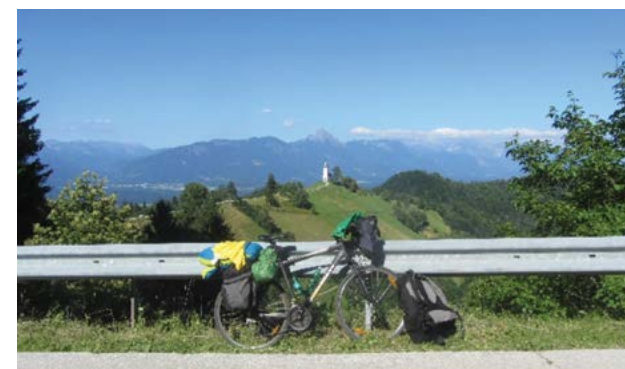


Po devetih aktivnih dneh in nekaj dneh čakanja na boljše vreme, 15 vrhovih, več kot 17000 prehojenih višinskih metroh, 475 prevoženih kilometrih in dobrih 5600 višinskih metroh, premaganih s kolesom, sem avanturo zaključil na izjemno neroden način. Spotik prek skal me je stal šivov med obrvmi, spomin pa bo ostal na zlomljenem sredincu. Razočaranje je bilo seveda veliko, vendarle pa sem izredno užival na poti, ki bi jo moral dan po nesreči tako ali tako zaključiti, saj so se nad Slovenijo takrat na veliko začeli izlivati oblaki.

Želje za letenje v naslednjem poletju so jasne – poleg vrhov v severni in vzhodni Sloveniji me čaka še en dvatisočak po izbiri, da bo transverzala opravljena. Upam pa, da se jo bo kmalu še kdo od padalcev odločil opraviti brez uporabe motornih vozil, na čim bolj naravi prijazen način. Zadovoljstvo po vsakem osvojenem vrhu je nepopisno. Aja, in kaj je bilo s tistimi odvečnimi kilogrami? Ves čas sem jih nosil s seboj, na koncu jih ni bilo nič manj, kvečjemu se je po poti naložil še kakšen dodaten.

Pa srečno pot, padalec!

▼ Pot je zaradi otovorjenosti na kolesu fizično napornejša, a izredno prijetna.





Zapis pripravil: Janez Križnar

POGLED NAZAJ IKAR, LETO 1998, OKTOBER

Med listanjem po arhivski številki Ikarja, se mi je pogled ustavil na naslovu: **Lisca - Gozd Martuljek, nov jadralnopadalski rekord.**

Zvenelo mi je znano in takoj sem vedel, da je to prispevek, ki bo dobil prostor v tej rubriki. Vprašate, čemu znano? Dve leti kasneje sem enako ruto ubral tudi sam. Čeprav sem imel cilj postavljen nekoliko dlje, se mi je zalomilo in sem pristal prej. Na isti frdamani travnik in identično mesto, kakor **Matjaž Sluga**, ki je svoj podvig tedaj opisal v našem glasilu. Ko sem kasneje, po prijavi mojega preleta, to izvedel od XC koordinatorskega Janeza Žiberta, mi je bilo sprva žal, da nisem "porinil" še 100 m dlje. A me je trezen razmislek napeljal na ugotovitev, da je kljub vsemu bolje 100-krat mehko pristati, kot se enkrat grdo polomiti. Dolinski vzhodni veter je namreč bril tako močno, da sem nad pristankom, obrnjen v veter, bingljaj pri miru. In to kljub do konca pohojenem pospeševalcu. Naslednji travniki, primerni za pristanek, so bili za visokim drevjem. Recept za težave. Matjaž je zanesljivo razmišljal zelo podobno.

"Po dveh ligaških tekmah na Golteh, z močnim dolincem, sem pričakoval, da bo 11. maja lep dan, vendar s šibkejšim vetrom.

Močan vzhodnik je v Tuhinjski dolini vedno predstavljal velik problem za jadralno padalo. Po napovedi meteorologov, pa naj bi bila smer vetra tudi nekoliko bolj južna.

Za dolg prelet potrebuješ kar nekaj ur prostega časa, zato sem se odločil, da bom štartal že pred 13. uro, kar pa je lahko na Lisci včasih tudi manjši problem. In tako se je tudi izkazalo. Na štartu nisem bil sam. Na vzlet se je vneto pripravljala tudi Roman Colner in videlo se je, da je tudi on trdno odločen s svojim zmajem "planiti" nekam daleč.

Ker sem na štartu ponavadi pozen, po hitri pripravi in obveznem slikanju odrinem. In glej ga zlomka. Do Čučnika sem mislil, da je moj vario pokvarjen, saj nad 0,5 m/s sploh ni zlezel. Tam pa, kot ponavadi, pri zadnjem kozolcu v zrak do višine 1750 m. Tudi Kozje ni bilo radodarno s termiko, zato z višine 1600 m odpeljem naprej na Kopitnik. Kdo pa me bo dvignil, če ne domači hrib, na katerem sem se učil leteti. Z višino 2200 m in mirnim srcem se odpeljem kot car na Mrzlico in potem naprej proti Partizanskemu vrhu. Vse je po starem, pot je že kar zarisana in nad Čemšeniško planino že vrtiva skupaj z Romanom.

Kaj pa sedaj? Tuhinjska dolina? Kolikokrat sem že obtičal v tej luknji? Odločil sem se. Ne bom več hodil peš po Tuhinju. Zapeljem naravnost na vzhodno pobočje Menine planine in v načrtu imam Lepenatko. Ampak to ni bilo potrebno. Oblaki me dvignejo visoko na 2800 m in že letim proti prelazu Črnivec. Tu se poberem s 1400 m na dva "jurja" in hop na Veliko planino.

Roman me je v tem času krepko prehitel, saj je že letel s Krvavca proti Storžiču. Pove mi samo, kakšno višino je imel na Veliki planini. In tako se sam, z višino 2450 m, brez večjih težav pripeljem na Krvavec,

kjer začnem takoj veselo "navijati". Glej ga zlomka. Gorenjska je naša. Sedaj pa naprej. Ampak do kod, saj je bila ura že krepko čez štiri popoldan. Letenje do Kriške gore ni predstavljalo večjega problema, ampak tukaj bi se vseeno lahko tudi še kaj dvignil. Pa nič. Zato ne oklevam in se odpeljem kar naprej proti Dobrči. Vse skupaj je zelo pri tleh in kakšna večerna termika bi mi zelo pomagala. Ker je ob Dobrči že kar junaški vzhodnik, le s težavo splezam na 1300 m in nič višje. Aha, tu pa bo sedaj moj cilj. Ko letim proti Begunjam, imam "kolesa že spuščena". Dobro, tudi to je lepa razdalja, si mislim in vesel sem, saj bo to tretja najdaljša razdalja z Lisce. A glej ga vruga, dneva še ni konec!

Na 1000 m se pridružim padalcem, ki so jadrali na Sv. Petru. Počasi se pomaknem proti Žirovnici, nato nazaj proti Valvasorjevemu domu in tako mi uspe prileteti na 1400 m pod Belščico. Tukaj pa vstopim v "lift" in naravnost na 2000 m. To je nekaj za dušo. Ker bo ura odbila že šest, se odločim odpeljati proti Golici in nato po grebenu naprej do Mojstrane. Na Babah imam višino 1900 m in pogled se mi že odpira proti Kranjski Gori. Sedaj pa do konca. Rateče niso več daleč. To je že res, ampak ura ni prava. Na mojo veliko smolo piha močan dolinski veter ob hribu navzdol in moje misli ostanejo samo pri vodenju padala. Ko se stvar umiri, zavriskam od veselja, saj bom, kot kaže, tudi brez večjih težav lepo pristal na velikem travniku v Gozd Martuljku. In to je to. Nov državni rekord z razdaljo 120 km. Super. Zdaj pa na "pir" al' pa dva."

Foto: Jure Tiselj



SESTAVIL: JAKOB KOVAC	POSTOJNA TEODOR (DOMAČE, KRAJSE)	↓	↓	PRIPOMO- CEK GO- NJACEV IN JAHACEV	DIURETIK ZA ZDRAV- LJENJE GLAVKOMA	PLANINA V JV BOLGA- RIJI, TUDI KRAJ V SRBIJI
LIBANON- SKI POLI- TIK, CHAR- LES (1885- 1935)						
KRAJ V BLIŽINI KOVKA						
SORTA JABOLKA						
SLAVNI VEŠOLJČEK IZ AMERISKEGA FILMA STEVENA SPIELBERGA				KAZALNI ZAJMEK		
URH HUDOKLIN				JOŠT NAPRET		
IZDELOVA- LEC ALI PRODAJA- LEC USNJA						
ZNAMKA KEČAPOV IZ ZDA, USTANOV- LJENA LETA 1869 V PENSIL- VANII						INŠTRU- MENTALNA SKLADBA Z VEC STAVKI
	TADEJ CECI			OPALK SAMO		
	IZDELOVA- LEC KIPOV			KOSTANJE- VA BARVA		
POGOSTO FINŠKO MOSKO IME, KAREL						
JOD		ČEŠKO "JA", TUDI NJIHOVA NAJVEČJA STRANKA	SLOVENSKI VRATAR OBLAK MESTO V SRBIJI			
DRŽAVA V SREDNJI AMERIKI						
MINERAL						
ŠAHOVSKA POTEZA						



POMOČ

DEBBAS: libanonski politik SAKAR: bolgarska planina ANIVIT: mineral

TRIPLE SEVEN

Triple Seven kompresijska vreča

~~85 €~~ 65 €



QUEEN 3
SAMO DECEMBRA

KING 2
DO RAZPRODANE
ZALOGE

~~3495 €~~ od 1750 €

NOVOLETNA
RAZPRODAJA

~~3000 €~~ od 2350 €

ROOK 3
DO RAZPRODANE
ZALOGE

~~2688 €~~ od 1990 €

R-LIGHT 3
DO RAZPRODANE
ZALOGE

~~3239 €~~ od 2200 €

IZKORISTI UGODNO
PONUDBO!

info@777gliders.com

Tel.: 08 200 43 52



Novo leto polno vzletov, neskončnih kilometrov in
nežnih pristankov.

Vse dobro vam v letu 2024 želi ekipa Triple Seven.

