

Pljuskar

Junij 2019





UP
AIRBORNE SENSATIONS
since 1978

Acent 4	EN A	prvo padalo
Mana	EN A	lahko in vsestransko
Makalu 4	EN B	varno, enostavno
Novo Kibo 2	EN B	čista sredina EN B
Lhotse	EN B	lahko pustolovsko padalo
Summit XC4	EN B	preprosto, zmogljivo
Novo Kangri	EN B	lahak paket, velik potencial
Trango X-Race	EN C	X-Alps adut
Meru	EN D	preleti in tekmovanja
Guru	EN D	čistokrvni tekmovalac

stenaar.si

Dream. Touch. Believe.
Sodobni materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.

 **GIN**



Calypso

Lahka različica padala Atlas 2. Hoja, letenje in preleti za vsakogar.



Atlas 2

Zaupanja vredno rekreativno padalo s potencialom za dolge prelete.



Bonanza 2

Padalo športnega razreda za lov na daljave.



Leopard

Optimalna kombinacija zmogljivosti in enostavnosti letenja v razredu EN D.



Yeti Xtrem 2

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



Gingo Airlite 4

Lahak sedež z zračnim protektorjem, namenjen začetnikom in rekreativnim pilotom.



Genie Lite 2

Lahki zaprti sedež za brezkompromisno udobje na dolgih poletih.



Genie Race 4

Sedež za tekmovalce na najvišji ravni in preletaše, ki od sedeža pričakujejo najvišje standarde letalnih zmogljivosti.

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

040 153 490 (Gašper Prevc)

2 Uvodna beseda | 3 In memoriam - Jure Kurnik | 4 Društva - člani ZPLS | 6 Avtomatske vremenske postaje | 7 - Kaj se novega dogaja v evropski zvezi EHPU in sirsé? | 8 Kri ni voda | 8 Urejanje poligona v Preboldu | 9 Letimo z Nebes | 10 Tubulenca v Preddvoru | 12 Paralisa 2019 | 13 Blagoslov jadralskih padal - Frankolovo 2019 | 14 Letenje v Zgornji Savinjski dolini (XC Golte in H&F Lepenatka) | 15 Aeros Winter race | 16 Red Bull X-Alps | 17 OLC, tekmovalnost in varnost | 18 Tekmovanja | 20 Lisa open 2019 | 21 Eksistencialna privlačnost letenja | 24 Možnosti in priložnosti za obisk vzletišč; polnih lepih razgledov - Spodnja Savinjska dolina | 26 Na obisku pri hudču | 30 Moje letenje od Slovenskih Goric do Bohinjskih gora ali "Ikarjeve Sanje" | 36 Ko vreme presešeni | 40 10 let - 10 vremenskih dejstev | 42 Letenje v Kolumbiji | 47 Dežela Portugalska | 52 Pogled nazaj | 54 Iz Erztotovega dnevnika | 56 Krizanka

10 NOVICE IN ZANIMIVOSTI

Turbolenca v Preddvoru

17 ČLANEK

OLC, tekmovalnost in varnost

21 ČLANEK

Eksistencialna privlačnost letenja

42 POTOPIS

Letenje v Kolumbiji

47 POTOPIS

Dežela Portugalska

Ikar, interno glasilo za jadralske padalce in zmajarje
Junij 2019

Fotografija na naslovnici: Matevž Gradišek

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

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

Uvodna beseda

Redna letna skupščina ZPLS je bila izvedena 11.4. 2019. Zapisnik skupščine je bil poslan na društvene naslove. Potrdilo se je delo zveze v lanskem letu in sprejelo program delovanja v tem letu.

Že kar nekaj let se dogaja, da je udeležba predstavnikov društev dokaj slaba. Da je skupščina sklepčna za svoje delovanje, glede na zapisano v statutu zveze, prinesejo predstavniki nekaterih društev tudi pooblastila za zastopanje nekaterih sosednjih društev.

Verjamemo, da ne bi smel biti problem vsakemu društvu poslati predstavnika na skupščino, kjer je možno tvorno sodelovati pri sprejemanju programa dela zveze in predlagati različne želje in predloge. Najbolj pomembno pa je to, da so ravno predstavniki društev tisti, ki naj vsekozi obveščajo svoje članstvo o pomenu in delu naše zveze, o zadevah, ki jih opravimo za svoje članstvo ter o vseh ugodnostih, ki jih člani zve-

ze imajo. O tem poskušamo čimveč napisati tudi v Ikarju. Kljub temu se pogosto na terenu slišijo tudi kakšne izjave, da je treba s petindvajsetimi Evri kupiti vinjeto za letenje.

Naše glasilo Ikar, zavarovanje članov proti tretji osebi, uporaba radijske frekvence, spletna stran in strežnik, zaključna prireditev, članarina EHPU, izdelava vinjet in izkaznic, prispevek pri nabavi letalnih dresov,, če pa kaj še ostane, pa razpišemo razpis za razdelitev sredstev društvom kot pomoč za vzdrževanje vzletišč ali nabavimo za vse člane kakšne drobne praktične stvari. Vse to se seveda lahko vsako leto vidi na skupščini tudi v finančnem poročilu, ki ga potrди nadzorni odbor.

Nikjer seveda niso ovrednotene ure (tudi kilometri) članov upravnega odbora in še katerega posameznika, ki sodelujemo v vodenju zveze, saj vse, razen minimalnega nadomestila za tajniška opravila, poteka na volonterski bazi. Ogromno je sodelovanja z agencijami in ministrstvi pri pripravi pravilnikov, pa tudi reševanju zapletov. Spomnimo se, da nam je pred kratkim uspelo preprečiti že sprejeto registracijo naših letalnih naprav, bilo je vloženo ogromno truda, časa in znanja. Društvom pomagamo pri registraciji terenov,

pomagamo pri vsakršnih sprotne nastalih težavah. Urejamo torej vse stvari, da se lahko vsak naš pilot, ki je plačal članarino, brez skrbi in problemov odpravi na rekreativno letenje, seveda v okvirih pravilnikov.

Kaj je torej vinjeta, ki jo prejmejo naši člani za letenje na slovenskih vzletiščih?

Vinjeto ne kupimo, ampak naj bi pomenila nagrado za delo, ki ga je posameznik vložil za urejanje poligonov, vzletišč in pristankov v svojem kraju ali regiji. S tem svojim delom omogočimo urejenost vseh naših terenov in kaj je lahko lepšega, da se na teh terenih medsebojno obiskujemo? Komercialne vinjete za tujce na nekaterih naših vzletiščih niso v domeni zveze, ampak lokalnih društev.

Zatorej, ob razpisanih akcijah se jih udeležujemo, le mi sami sebi bomo uredili pogoje za letenje. Ne bomo pasivni, v življenju obstaja čudovit pregovor: »Za vsako lepo stvar se je treba potruditi«. Opravimo nekaj dela, da lahko potem letimo. Predstavniki društva pa se naj udeleži skupščine in tudi čimbolj redno obvešča društveno članstvo o vsem.

Urednik revije. Srečko Jošt

NAŠEMU JURETU v zahvalo!

V zahvalo in v pozdrav v večno življenje na mestu, kjer si doživel vso lepoto in radost svojega minljivega življenja.

Dragi Jure, zahvaljujemo se za vsa prizadevanja, dobroto, voljo, vizijo, za vse premike in vplive, ki si jih naredil na vzletišču na Gozdu in v naših življenjih. Imeli smo veliko čast, da smo skupaj s teboj doživeli in delili lepe trenutke. Žal nam je, da teh trenutkov ni bilo še več, zelo bodo manjkali tudi v prihodnosti. Spomin nate bo za zmeraj ostal del nas.

Vse, kar si želel povedati, a te je čas prehitel, pa v naslednji številki Ikarja.

Njegovi domači in JPK Kriška gora



In memoriam

JURE KURNIK
1953 - 2019

Žal, nas je, veliko prežgodaj, po tragični letalski nesreči, zapustil tržiški starosta jadranskih padalcev, inštruktor letenja in lastnik najlepšega slovenskega vzletišča, na Gozdu pod Kriško goro, Jure Kurnik.

Od njega smo se poslovili 11. junija v družinskem krogu, pred pogrebom pa se mu je prišla pokloniti množica jadranskih

nih prijateljev iz cele Slovenje. Očitno se nas je vseh dotaknila tragična usoda priljubljenega Jur'ja!

Jure, ne vemo, če si verjel v posmrtno življenje, a že faraoni in pa kasneje grški filozofi so vedeli, da živimo, dokler se nas spominjajo. Zagotovo spadaš v skupino nepozabnih, saj bo tvoje najljubše vzletišče za vedno nosilo tvoj delovni pečat in žal tudi spomin na tragični dogodek.

»O mrtvih vse lepo«, pravi star pregovor, a o tebi lahko govorimo samo v pozitivnih presežkih, o delavnosti in marljivosti, o neizmerni gostoljubnosti,

predvsem, odkar si si zgradil »zavetišče« in priljubljeni dom na vzletišču Gozd. Z veseljem se bomo še vračali na tvoje ljubo vzletišče, a žal, nikoli več ne bo tako veselo in prijazno, kot je bilo ob času tvoje prisotnosti.

Ostani v miru, v tebi ljubih »večnih letiščih«, naj ti bodo prihranjene turbulence letenja in življenja, ki so te žal premnogo krat doletele.

Tvojim bližnjim in domačim izrekamo globoko sočutje in sožalje.

prijatelji jadranskih padalci



DRUŠTVA Člani ZPLS



9 DJP Stična

4 DJP Zlatorog Laško

6 JKP Za-let Komenda

9 KL Triglav Škofja Loka
www.kl-triglav.si

8 LK Štatenberg Makole
www.jp-statenberg.com

7 Kal Slovenska Bistrica
www.klub-kal.domovanje.com

46 KJP Sky Velenje

4 DPL Prepih Tržič

7 ZD Prelet
Šentrupert

7 KPL Prelet Ig

43 DPL Posočje Tolmin
www.kobala.si

63 DJP Polet Nova Gorica
www.polet-ng.si

54 DJP Polet Kamnik
www.drustvo-polet.si

4 ZK Petelin Šentjernej

17 DJP Parakrilatec Maribor
www.parakrilatec-drustvo.si

4 KJP Paljužin Ilirska Bistrica
www.sites.google.com/site/paljuzin/

18 JPK Orli Kranj
www.jpklub-orli.si

7 DJP Noj Sevnica

24 DJP Metulj Rimske Toplice
www.metuljmania.com

34 KL Vrhnika
www.klv.si

5 DPL Viharnik Cerklje

7 KJP Turbolenca Preddvor

51 Društvo Adrenalin Paragliding
Team G. Posočje Kobarid
www.drustvo-adrenalin.si

44 DJP Albatros Celje
www.albatroscelje-drustvo.si

13 DJP Bohinj
www.djpbohinj.wordpress.com

4 JPD Cirrus Ljubljana

18 DJP Cumulus Semič

6 KŠL Čuk Dravograd

2 KJP Dedal Slovenj Gradec

24 KPL Delta Ljubljana

24 JPK Donačka Gora Rogatec

16 JPK Eol Celje
www.bogvetra.com

21 DPL Ikar Slovenj Gradec
www.dplikar.wordpress.com

18 DJP Kajuh Frankolovo
www.pgkajuh.blogspot.si

8 JPD Kanin Bovec
www.paragliding-kanin.com

18 KPL Kanja Dolenjske Toplice

60 AK Kimfly Vodice

4 KJP Kavka Kisovec

12 DJP Kondor Radeče
www.kondor-radece.si

49 DJP Kovk Ajdovščina
www.kovk-drustvo.si

9 DL Kragulj Sovodenj

22 JPK Kriška Gora Križe
www.jp-kriška-gora.si

36 KJP Krokavčiči
www.klub-krokar.si

8 Klub Lastovka Logatec
www.letim.org

43 ŠK Lep Oblak Vrhnika
www.niceclouds.si

3 DPL Let Škofja Loka

45 DPL Lesce Bled



Avtomatske vremenske postaje

V Sloveniji se je z razmahom jadralskega padalstva pokazala želja in potreba po spremljanju vremenskih podatkov na vzletiščih in v zadnjih dvajsetih letih se je vzpostavila odlično postavljena in urejena mreža avtomatskih vremenskih postaj (v nadaljevanju AVP). Nabavljene so bile večinoma s strani lokalnih društev, za nekatere pa je prispevala sredstva tudi LZS. Kritje zavarovanja proti toči, streli in požaru krije naša zveza, ZPLS.

AVP je naprava za merjenje hitrosti in smeri vetra. Ima priklop na GSM terminal, zato je AVP možno poklicati iz vsakega telefona. Ob klicu naprava izračuna deset minutno povprečje hitrosti vetra in posreduje govorno informacijo o hitrosti in smeri vetra. Pove nam tudi sunke vetra in nekateri modeli še temperaturo in vlago v zraku. AVP je popolnoma avtomatska naprava, ki ne potrebuje posebnega vzdrževanja. Za napajanje ima vgrajene solarne celice in akumulator, ki ji zagotavljajo neprekinjeno delovanje podnevi. Določeni modeli delujejo tudi ponoči.



je bilo možno prejemati samo govorno informacijo o izmerjenih podatkih, v drugem obdobju pa je proizvajalec Kok, s.p., dodal in vgradil še modem za pošiljanje trenutnih podatkov na spletno stran na internetu. Na spletni strani lahko pogledate tudi zgodovino beleženja podatkov.

V primeru, da nimate dostopa do internetnih strani, jih večino lahko pokličete na GSM številko. Pri pregledu podatkov, dobljenih na spletu, bodite pozorni na datum in čas zabeleženih podatkov, saj včasih katera AVP ne deluje zaradi različnih razlogov – žled, mraz, potrebna menjava akumulatorja,...

Pri podatkih, ki jih pridobite, morate upoštevati lokacijsko postavitev določene AVP glede na smer vetra. Za redke AVP je bila mogoča možnost montaže na izpostavljenih legah za vetrove vseh smeri, da so s tem vsi podatki realni. Upoštevati je treba relief, postavitev v zavetrnih legah, v posekah ali v oblivanjih ob robu vzpetin, itd., saj nam to lahko podatke za smer in hitrost vetra iz določene smeri precej popači.

S predhodnim pregledom vremenskih napovedi ter s poznavanjem meteorologije in izkušnjami moramo pred letenjem imeti že ustvarjeno dokaj zanesljivo sliko o vetrovnih parametrih, AVP pa nam naj služi le za potrditev naših razmišljanj in ugotovitev.

Pregled AVP na spletu

<http://skytech.si>

Notranjska: Krim, Slivnica, Novi Lazi

Gorenjska: Ambrož, Bohinjsko jezero, Gozd, Kriška gora, Kranjska gora-jug, Kranjska gora-pristanek, Ratitovec, Velika planina, Vogar, Vogel

Primorska: Kobala, Kovk, Lijak, Livški Kuk, Mangart, Matajur, Stol

AVP Ambrož	031 712318
AVP Bohinjsko jezero	
AVP Čagona	
AVP Donačka gora	031 712309
AVP Golte	031 434834
AVP Gozd	041 934849
AVP Jamnik	031 861082
AVP Hude Ravne	
AVP Kamšak	031 787795
AVP Kobala	041 646319
AVP Kobariški Stol	041 646324
AVP Konjska gora	031 558334
AVP Kovk	031 599306
AVP Kope	041 646318
AVP Kranjska Gora-jug	041 292461
AVP Kranjska Gora-pristanek	031 260528
AVP Krim	031 411480
AVP Kriška gora	051 215914
AVP Lijak	041 900384
AVP Lisca	031 704903
AVP Livški Kuk	070 607777
AVP Mala Gora	031 712237
AVP Malič	031 704906
AVP Mangart	031 867086
AVP Matajur	031 704901
AVP MB Pohorje	031 712308
AVP Mrzlica	031 428911
AVP Nebesa nad Šentrupertom	
AVP Novi Lazi	
AVP Pernice	041 646344
AVP Porezen	041 646342
AVP Plač	031 054758
AVP Ratitovec	031 712306
AVP Rogla	
AVP Slivnica	031 787798
AVP Srednji vrh	031 704908
AVP Šentvid pri Stični	
AVP Švarč	
AVP Uršlja gora	041 646344
AVP Velika planina	
AVP Vogar	041 684202
AVP Vogel	031 704911
AVP Žetale Log	
AVP Žusem	031 264955

Dolenjska: Hude Ravne, Nebesa nad Šentrupertom, Šentvid pri Stični

Štajerska: Čagona, Donačka gora, Golte, Kamšak, Mala gora, Malič, MB Pohorje, Plač, Rogla, Švarč, Žetale, Žusem

Koroška: Kope

KAJ SE NOVEGA DOGAJA V EVROPSK ZVEZI EHPU in širše?

Avtor: Bojan Žižmond, predsednik ZPLS

Na kratko vam lahko predstavim pestro dogajanje v letošnji prvi polovici leta, na dveh skupščinah, skupščini Evropske zveze za prosto letenje - EHPU in na skupščini EAS (European Air Sports).

V španski prestolnici Madrid smo v začetku februarja imeli letno skupščino EHPU-ja, v katero je vključeno 19 nacionalnih zvez. Ne bom vam predstavljal vseh podrobnosti, vendar če kdo želi zapisnik skupščine, mu ga rade volje pošljem.

Izpostavili smo EN standardizacijo plovnosti naših padal in opreme ter sam potek v lanskem letu, v sodelovanju z AFNOR-jem ter našo skupino WG6. Za vse, ki se sprašujete, kaj to je, imam preprost odgovor - »pogogljajte«. EN standardizacija plovnosti se financira že več let izključno samo s strani EHPU-ja in je zelo pomembna zadeva, saj jo povzemajo vse države. Prav to je tudi razlog in predlog, da bi v naslednjih letih povabili kot opazovalce EHPU-ja tudi ostale države, ki bi nam s svojo prisotnostjo finančno pomagale pri tej izredno pomembni nalogi.

V EHPU-ju resno razmišljamo in se usmerjamo v izdajo lastnih kartic

EPPI, ki bi dokazovale, poleg osnovnega znanja in usposobljenosti pilotov, tudi znanje pilotov tandemov in letenja na vitlo. Kartica bi omogočala lažje dokazovanje usposobljenosti pilota v vseh državah, članicah EHPU-ja. V naši zvezi smo naklonjeni tej ideji in jo podpiramo.

Organizacija EHPU-ja je sprejela petčlansko vodstveno ekipo, ki jo zastopajo predstavniki Francije, Nemčije, Švice, Madžarske in Anglije in bo v naslednjih letih hitreje in bolj učinkovito vodila to organizacijo. Predsedovanje je v preteklosti, z vsakoletno menjavo predsednika po abecednem redu držav, izgubljalo pravo učinkovitost vodenja EHPU-ja. Do sedaj je bilo vodenje prepuščeno v veliki večini bolj generalnemu sekretarju in njegovi samoiniciativi.

EHPU-je član večje organizacije EAS (European Air Sports), kjer so vključene še zveze ostalih letalskih zvrsti. EAS zastopa interese teh zvrsti pred institucijo EASA (European Aviation Safety Agency), to je Evropsko agencijo za varnost pri letenju. V marcu sem, kot predstavnik EHPU-ja, zastopal jadralske padalce in zmajarje na skupščini EAS, ki je potekala v Lizboni.

Bolj na žalost, kot veselje, sem spoznal, da smo jadralski padalci ter zmajarji zelo slabo zastopani v tej organizaciji. Med populacijo pilotov vseh zvrsti, vključno z modelarji in dronarji, zasedamo jadralski padalci in zmajarji v Evropi kar sedmino vseh, vendar žal nimamo svojega aktivnega predstavnika v tej organizaciji. Zakaj je to pomembno? Balonarji, ki so bili med prvimi letalci, imajo lepo napisana svoja pravila letenja. Prav tako športno letalstvo, ki je v večini zastopano v vodstvu EAS-a. Kaj pa mi prosti letalci? Mi smo enostavno potisnjeni na rob. Naša pravila letenja usklajujemo na naših konferencah, vendar brez pravega zastopanja v tej organizaciji EAS vse obstane ter se ne premakne z mrtve točke. Stvari gredo celo tako

daleč, da posamezniki, ki lobirajo pri vrhu organizacije EAS, predstavljajo naprave, s katerimi bi nas, proste letalce »ozvočili« (transponder), s tem bi bili vidni kontroli letenja. Tu sem bil, kot predstavnik EHPU-ja, izrecno proti in dal vedeti, da ne more posameznik, brez našega soglasja lobirati, s kakšnimi napravami naj bi v bodoče leteli in to predstavljati naprej agenciji za varnost EASA.

Jadralskim padalcem in zmajarjem organizacija EAS pomeni odskočno desko za posredovanje naših predlogov Evropski agenciji za varnost v letalstvu (EASA) in tu je tudi ključ do uspeha, če želimo v naslednjih letih narediti korak naprej v varnosti, šolanju in enotnih pravilih, ki bi jih povzemale tudi ostale Agencije za civilno letalstvo članic EU.

Čaka nas še dolga in naporna pot, saj se zaenkrat, v državah, katerih zveze so članice EHPU, pravila letenja v vsaki državi pišejo posebej, ponekod so manj stroga, ponekod zelo; nekje »življenjska«, nekje težko sprejemljiva... Lahko bi imeli svoja pravila letenja, nam »pisana na kožo«, države članice bi jih enostavno lahko povzele, če bi bila smiselna.

Lep vzlet, polet in pristanek vam želim.



Spoštovani člani in članice ZPLS!

Potrebujemo vaše sodelovanje.

V začetku leta smo v vodstvu Zveze razmišljali kako bi naš šport predstavili v drugi, boljši luči. Ponavadi smo vedno zelo popularni v člankih s črno kroniko, ko nas je potrebno reševati. Zato smo se v vodstvu zveze že v začetku leta odločili, da v znak solidarnosti in prepoznav-

nosti našega športa darujemo kri ali delček nas samih.

Zavedamo se, da nismo vsi krvodajalci, vendar kljub temu to še lahko postanete. V drugi polovici leta, v jesenskem času, bomo izvedli vsesplošno krvodajalsko akcijo z Rdečim križem Slovenije, ki bo predstavljena tudi preko različnih medijskih hiš.

Želja je, da se vsako društvo udeleži te akcije v čim večjem številu. Krvodajalska akcija se bo izvajala v obdobju 14 dni po vsej Sloveniji in

sicer predvidoma **od 23.09.2019. do 06.10.2019.** Točen potek transfuzijskih odvzemnih mest in urniki bodo še naknadno na spletni strani ZPLS in forumih.

Naprošamo vas, da v imenu vseh, ki so kdaj pomoč potrebovali ali ste sami bili pomoči potrebni, to akcijo izpeljemo v čim večjem številu.

Upravni odbor ZPLS



Urejanje poligona v Preboldu

Druugo soboto v aprilu 2019 se nas je zbralo okoli 30, ki nam na poziv v prejšnjem Ikarju ni bilo težko združiti moči, da ohranimo poligon, kjer se nas je naučila leteti precejšnja večina jadralnih padalcev. Poleg nostalgije nas je k delu privedlo tudi to,

da tudi v bodoče omogočimo pogoje za vstop v našo »jato« vsem tistim nadebudnežem, s katerimi si bomo v bodoče z veseljem delili nebo in se z njimi družili. O tem, da je poligon idealen prostor za vadbo in redno utrjevanje znanja vseh, ki smo se podali v ta čudoviti šport, pa ni potrebno izgubljeni besed.

Vzletišče smo razširili v takšni razsežnosti, kot je bilo takrat, ko je bilo tu še smučišče. Posekano je bilo veliko drevja in grmovja. Strojna zemeljska dela in poravnava brežine, ki jo je zelo načela erozija, je z bagrom opravil Roman Kaučević, član DJP Lintvar. Za malico in čaj, ob dokaj

hladnem vremenu, je poskrbel Jure Marolt, letalec »eskadrilje Golte«, katerega gostišče »Pri Vidu« lahko obiščete, ko se boste odpravili letet na Golte. Zahvala vsem prisotnim, ter Romanu in Juretu za sponzorsko pomoč.

Podrta drevesa, veje in grmovje, smo nameravali odvreči do ravnine v mesecu maju, vendar jo je ta mesec vremensko zagodel z izredno slabim vremenom. Zato bo to urejeno v juniju, po forumih pa boste povabljeni na zaključno akcijo, ko bo treba »v strelcih« odstraniti še preostali »drobiž« in z drobnim orodjem očistiti teren. Vabljeni tudi še ostali!

Letimo z Nebes

Ž od nekdanj je človek gojil željo po letenju. Že od nekdanj poskusil narediti tako letalno napravo s katero bi lahko delal družbo pticam v zraku in premikal mejo nemogočega.

Tudi v naših krajih, na Dolenjskem, ni bilo nič kaj drugače. Fantje željni adrenalina in letenja so se v sredini 80-ih odločili, da tudi z naših hribov poleti prvi jadralni zmaj. Takratni navdušenci, ki niso imeli neke večje strokovne podpore, so se lotili letenja kot verjetno velika večina slovenskih pionirjev zmajarstva, kot samouki. Kmalu se je začelo povezovanje z ostalimi jadralnimi klubi in s tem tudi napredek zmajarstva v Mirnski dolini. Vse več je bilo zanimanja za učenje letenja z jadralnim zmajem in vse več je bilo tudi aktivnih pilotov. Kmalu se je pokazala potreba, da se uredi primerno vzletišče nad Šentrupertom.

Vsi jadralni piloti si želimo v nebo. Pri nas pa lahko vzletite iz Nebes. Nebesa nad Šentrupertom (uradno Hom) je z 602 m najvišja točka občine Šentrupert. Slabih 30 minut vožnje vas iz Trebnja popelje na točko, kjer se na široko razteza pogled

preko celotne Mirnske doline. Pogled nam seže vse tja do ljubljanske kotline, Gorjancev ter s pogledom proti zahodu tudi na naše bele vršace.

Pred slabimi desetimi leti smo se člani zmajarskega društva Prelet Šentrupert odločili, da na naravnem vzletišču, ki je dolga leta služilo svojem namenu, zopet postavimo leseno vzletno rampo, tako kot so jo uporabljali naši člani v 90-ih, ko je bilo pri nas zmajarstvo na vrhuncu po številčnosti članov in simpatizerjev tega športa. Vendar ima vsaka stvar svoj rok trajanja, zato je tudi našo rampo načel zob časa. Odločili smo se, da je čas za prenovo in za prvomajske praznike na hitro izvedli delovno akcijo, na kateri smo popolnoma prenovili vzletišče. Zamenjali smo vse deske, sanirali pod-konstrukcijo ter vse ostale pomembne vitalne dele rampe. Leseno vzletišče, ki je še eno redkih v Sloveniji take vrste in katerega redno vzdržujemo člani Preleta, stoji kot že prej omenjeno na 602 m. Usmerjeno je proti jugu in je možno vzleteti na veter iz smeri JV do JZ. Zelo dobri so tudi pogoji letenja, saj lahko na zmereni do močni termiki odlično jadramo primerljivo z drugimi višjimi vzletišči v okolici, kljub relativni višinski razliki le dobrih 300 m. Ob močnem jugu se da zajadrati tudi brez termike, saj Nebesa stojijo na krajšem grebenu, ki odlično služi za jadranje na vetru. K dobrim pogojem letenja pripomore tudi zadosti velik pristanek, ki ga je v Šentrupertski dolini precej.



Člani našega društva smo bili zadnje desetletje kar precej aktivni v okviru našega športa. Kar nekaj let smo organizirali srečanje zmajarjev Slovenije, ki se je odvijalo kot zaključek sezone. Gostili smo tudi našo zmajarsko reprezentanco, ko so bili leta 2012 vice prvaki Evrope, organizirali državno prvenstvo "Cviček" na Lisci in v Nebesih in še mnogo drugih dogodkov.

Ker smo Dolenjci znani kot zelo družabni ljudje vas prav lepo vabimo na preizkus nove rampe!

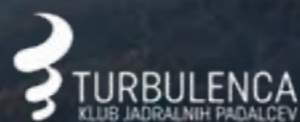
Vabljeni in se vidimo v NEBESIH nad Šentrupertom!

ZD Prelet Šentrupert
tajnik: Denis Zupan



Turbulenca v Preddvoru

Avtor: Andraž Leban,
KJP Turbulenca



Vsak jadranski padalec tekom preleta med Krvavcem in Kriško goro rad zavrti steber na Potoški gori in se odpelje naprej proti pobočju Cjanovce ter markantni zaplati gozda sredi suhih trav – Hudičevem Borštu. Medtem pogled proti jugu ne more zgrešiti jezera in lepega pristanaka, ki se ponuja tik ob njem. Če dodamo še možnost za okrepcilo in rehidracijo v neposredni bližini, potem smo prepričani, da že vsi veste, katero mesto imamo v mislih.

V Preddvoru je bilo 23. 2. 2019 ustanovljeno novo društvo ljubiteljev jadranskega padalstva, KJP Turbulenca. Društvo trenutno šteje 15 članov iz Preddvorja in okoliških krajev, ljubiteljev hribov, alpinizma in dolgih preletov.

Poleg vseh ostalih lepot, je Preddvor tudi odlično izhodišče za vse tiste, ki radi, preden se "zleknemo" v udobje letalnega sedeža, kalorije zamenjamo za potencialno energijo in si kot cilj izberemo enega izmed bližnjih hike&fly vzletišč, kot so Potoška gora, Hudičev boršt ali Cjanovca.

KJP Turbulenca smo ustanovili z željo po druženju, prenašanju izkušenj med člani in razvoju jadranskega padalstva v sožitju z lokalno skupnostjo. Do sedaj smo že postali člani ZPLS, v prvem letu delovanja pa želimo urediti tudi uradno vzletišče in pristanek na Potoški gori ter na pobočju Cjanovce.

Potoška gora je z gozdom poraščen vrh, ki se nahaja nad Preddvorom, natančneje med Javorovim vrhom in Sv. Jakobom, na višini 1283 m. Sredi južnih pobočij Cjanovce (pobočja Zaplate) - le-ta je predvrh bolj znanega Srednjega vrha - pa se na višini 1238 m nahaja zanimiv gozd, z imenom Hudičev boršt, ki je drugo zelo priljubljeno vzletišče za jadranske padalce na tem območju. V društvu smo v letnem načrtu, poleg ureditve omenjenih vzletišč, predvideli tudi ureditev pristanaka v občini Preddvor (trenutno ob jezeru Črnava) in namestitev vetrnih vreč na vzletiščih ter na pristanaku. Želja pa je postaviti tudi vremensko postajo na tem območju.

Na območju Preddvorja je več parcel, ki so v lasti različnih lastnikov. Z ne-

katerimi smo že vzpostavili stik in si prizadevamo za dobro sodelovanje ter za pridobitev soglasij za izvedbo omenjenih del. Da bo sodelovanje z lastniki čim boljše, pozivamo tudi vse pilote, ki letijo s Potoške gore in Zaplate ter pristajajo ob jezeru Črnava, da spoštujejo naravo in tujo lastnino, saj so za društvo odnosi z lastniki zemljišč ključnega pomena. V teku je tudi povezovanje z občino Preddvor, ki za padalski turizem kaže veliko zanimanje.

V KJP Turbulenca preko socialnih omrežij organiziramo srečanja vsako tretjo sredo v mesecu, na katerih se člani družimo in izmenjamo par besed o tem, kje je kdo letel, se dogovorimo o nadaljnjem delu ter organiziramo potopisna in izobraževalna predavanja. Svojo obliko počasi dobiva tudi spletna stran društva, ki je dosegljiva na www.turbulenca.si in bo služila kot referenčna točka za vse informacije v povezavi z društvom in jadranskim padalstvom v okolici.



V slogi je moč! In člani JPK Turbulenca smo pokazali, da premoremo oboje.

V okviru delovne akcije smo se povzpeli na Potoško goro. Namen je bil urediti skoraj že uradno vzletišče.

Res, da je bila tokrat trava že pokošena in pograbljena, smo pa po poti pobrali nekaj smeti in na štartu zapičili nov drog z vetrno vrečo. Sledilo je pol urice večernega jadrnanja, potem pa pristanek in piknik pri jezeru Črnava. Ker se naš glas sliši tudi v sosednjo vas, se nam je pridružilo tudi nekaj članov iz sosednjih društev. Poskrbeli smo za rehidracijo in privezali lakoto, najdlje segajoči rotor turbulentnega vzdušja pa je nekaj članov ponesel vse tja do zgodnjega jutra.

TEKMOVANJE ParaLisca 2019

Osemindvajseta bo letos že po vrsti, dogajala se bo v soboto 3.8.2019 in nedeljo, 4.08.2019. No, polovica udeležencev bo na Lisci skoraj zagotovo že v petek, tako pač veleva tradicija.

Program bo v veliki meri podoben prejšnjim izvedbam, zato bodo pri nas ponovno proizvajalci letalne opreme. Sicer pa hoja, letenje, hrana, pijača in glasba, z velikim veseljem pa sporočamo, da bo letos pri nas gostovala tudi Metuljmania, tako da bo poskrbljeno tudi za tiste, ki radi tekmujejo.

Tudi letos bo organiziran prevoz s kombijem, seveda za tekmovalce ločeno.

Večerni program boste kot vsako leto oblikovali sami, mi bomo spustili samo glasbo.

Možno je brezplačno kampiranje, na voljo pa so tudi sobe v Tončkovem domu na Lisci (rezervacije v Tončkovem domu).

Info:

**ParaLisca: Drago - 051 614 549,
Stane - 041 287 771
H&F: Rok - 031 606 773
Metuljmania: Dušan - 031 304543**

Se vidimo na Lisci
DJP Kondor Radeče



BLAGOSLOV JADRALNIH PADAL Frankolovo 2019



Konec maja je bila v Frankolovem organizirana tradicionalna prireditev - blagoslov jadrlnih padal. Domače društvo DJP Kajuh Frankolovo je s prevozi z njihovim kombijem ob ugodnem vremenu poskrbelo, da so udeleženci lahko tudi leteli iz Konjiške gore. Opravljenih je bilo veliko letov, v tekmovanju za najdaljši XC let pa je zmagal Dušan Orož, s trikotnikom dolžine 59,3 km.

Poleg domačih je bilo pristno še veliko pilotov iz sosednjih društev. Organizatorji so se pri njihovi brunarici potrudili, da ni bil nihče žejen ali lačen, zmagovalna ekipa občinske »golažijade«, njihovi jadrlni padalci, pa je pripravila vrhunski golaž.

V kulturnem programu ob blagoslovu je sodeloval tudi krajevni pevski zbor. Domači duhovnik, cerkveni pater Branko je blagoslovil jadrlna padala, trajke in velik balon Balonarskega kluba Vojnik, ki je popestril prireditev.





GOLTE

WWW.GOLTE.SI

AKCIJA

60 EUR

~~10x12 EUR~~

10x športna karta
nihalka navzgor + sedežnica

veljavnost eno leto od dneva nakupa

TRAJANJE AKCIJE:
15.6. - 30.6.

NOVO!
MERILNA POSTAJA
NA GOLTEH



XC Golte 6. - 7. julij 2019

Datum: **6. - 7. julij 2019** (rezervni termin 13. - 14. julij 2019) | Zbor tekmovalcev je **ob 9:00 uri** pri gostišču VID, Radegunda 53a, Mozirje | Upoštevajo se leti, ki so **prijavljeni na XC Globe do razglasitve rezultatov** | Startnine ni | Letenje na lastno odgovornost | Organiziran **prevoz na vzletišče** | Razglasitev rezultatov bo **okoli 20:00 ure** | Prvi trije tekmovalci prejmejo **pokale in praktične nagrade** | Poskrbljeno je za **hrano in pijačo v lovskem domu Mozirje**, v neposredni bližini Costišča VID | Možnost kampiranja

H&F Lepenatka 1. september 2019

Datum: **1. september 2019** | Zbor je **ob 9:00 uri** na avtobusni postaji v Cornjem Gradu | Startnine ni | Letenje je na lastno odgovornost | Prevoz na vzletišče je organiziran **od 9:00 ure dalje** | Proglasitev rezultatov bo **na nogometnem igrišču v Cornjem Gradu** | Prvi trije tekmovalci prejmejo **pokale in praktične nagrade** | Poskrbljeno je za **hrano in pijačo**



Informacije KJP SKY Velenje

TEKMOVANJE Aeros Winter Race

Avtor: Ivan Brovč

Letošnje zmajarsko tekmovanje, že deseto po vrsti, se je pričelo na prvi spomladanski dan. Vreme nič kaj obetavno, a odločitev o izvedbi je vseeno padla pet dni prej. Kot organizator tekmovanja sem se odločil za prvi razpisan termin, to je od 20. - 24. marca. Po vremenski napovedi bi naj prevladovala burja, ki bi v četrtek ponehala, v petek pa naj bi bil že prvi tekmovalni dan. Kot se za Vipavsko dolino spodobi, je na Kovku, v ponedeljek pred tekmo, zapadel sneg. Nič presenetljivega, saj smo tega že vajeni, sem si mislil in upal samo, da po takšni fronti burja ne bo "nažigala" do konca tedna, kar pa ne bi bilo najbolje. Upanje umre zadnje, zato smo uradno pričeli tekmovanje.

V sredo zjutraj, po ogledu prognoze, nič kaj obetavno. Burja, ki ne pojenja, onemogoča izvedbo tekmovalnega dneva. Enako se zgodi tudi v četrtek. Več kot polovica tekmovalcev ne pride, saj čaka na prvi tekmovalni dan. Končno se burja v petek toliko umiri, da lahko računam na letalni dan, ki ga izvedemo na Lijaku, saj na Kovku cel dan piha v hrbet. Na Lijaku, kot da je tu drug svet, piha rahel južni veter. Razmere so ugodne za eno kratko disciplino. Lijak - Trstelj - Škabrijel - Ravne - Trstelj - Škabrijel - Vogrsko - cilj. Z več kot 42 km dolgo disciplino je v dobri uri prvi opravil Primož Gričar, ki je zopet

dokazal svoje mojstrstvo. Žal se lep letalni dan, z veliko tekmovalcev v cilju, ni končal najbolje za nemškega tekmovalca Richie-ja, saj se je v ciljnem doletu zaletel v žice daljnovoda. Zmaj je zagorel in nato popolnoma zgorel na tleh. Richie-ja je prijatelj, ki je pristal poleg, rešil zadnji trenutek, da ni zgorel še on. Nujna medicinsko pomoč ga je odpeljala v bolnico Šempeter, trenutno pa je v zdravniški oskrbi v Nemčiji.

V soboto kaže prognoza še manj burje. Realnost pa je drugačna. Ko se peljemo proti Lijaku, novemu tekmovalnemu dnevu naproti, mi je že od Črnič naprej jasno, da napoved ne drži. Tu ponavadi burja, ki piha v Ajdovščini, pojenja. Danes pa ni tako, burja vleče še na pristanku na Lijaku. Odpeljemo se na vzletišče, čakati, če bo burja pojenjala. Postavim daljšo disciplino, praktično enako kot včeraj, z manjšimi cilindri. Preložim dvakrat odprtje starta in ker se razmere ne umirijo, odpovem tekmo. Odprem start za prosto letenje. Večina se jih odloči, da odleti v dolino, po letenju se strinjajo, da res ni bil dan za tekmo. Zvečer naredimo razglasitev, z enim tekmovalnim dnevom. Zmagal je Primož Gričar, ki je še enkrat potrdil primat na tej tekmi, saj je v desetletni zgodovini tega tekmovanja zmagal kar 4-krat.

Avtor fotografij: Rok Kukovec



V letu 2003 je bila prvič izvedena tekma Red Bull X-Alps, ki je organizirana vsaki dve leti, tako da je letos že deveta po vrsti. To je najtežja pustolovska dirka na svetu, tekmovalci jo premagujejo z letenjem in hojo od Salzburga do Monaca, preko vmes določenih obratnih točk. Pot vodi preko najtežjih alpskih predelov in mimo najvišjih vrhov. Potrebna je vrhunska telesna in psihična pripravljenost.

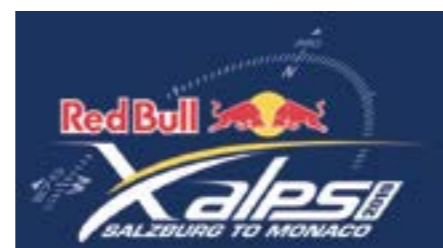
V teh dneh, s pričetkom 16. junija, se bodo tekmovalci odpravili na 1138 km dolgo pot. Od 32 tekmovalcev iz 20 držav, jih bo 14 nastopilo prvič, med 18 »veterani« pa seveda izstopa petkratni zmagovalac Christian Ma-

urer iz Švice. Vsak tekmovalec ima svojega »zemeljskega« spremljevalca, ki mu pomaga pri odločitvah, skrbi za prehrano in vse potrebno.

Čas, potreben za zaključek tekme bo zelo odvisen od vremenskih pogojev, torej od tega, da bodo razdalje premagovali čimveč z letenjem. Leteti ne smejo med deveto uro zvečer in šesto uro zjutraj, počivati pa morajo od 22.30 do pete ure zjutraj. Vsak tekmovalec lahko izkoristi eno noč za hojo, mora pa to napovedati v tekočem dnevu do poldneva. Ko mine 48 ur po prvem počitku, se izloči zadnjevršeni tekmovalec in nato ponovno vsakih 48 ur.

Slovenci ne bomo imeli svojega predstavnika, bomo pa imeli tam jadralno padalo Queen2 light, našega proizvajalca Triple Seven, s katerim bo letel hrvaški pilot Mrko Hrgetić. Tekmovanje bomo v živo vseskozi lahko spremljali preko »live trackinga« na:

<https://www.redbullxalps.com/>



vir fotografij: <https://www.redbullxalps.com/the-race/route.html#c4355>

OLC, tekmovalnost in varnost

Avtor: Aljoša Čoh

Smo zaradi objavljanja letov na spletu (OLC – Online Contest) bolj tekmovalni? In predvsem: kaj to pomeni za našo varnost? Je OLC lahko nevaren?

Zame že ne. Letim za svoj užitek in mi dol visi za kilometre. Svoje varnosti ne bom ogrozil v zameno za nekaj všečkov ali višje mesto na lestvici. Nobene potrebe po dokazovanju nimam. Jo pa opazim pri drugih. Drugi so tekmovalni in na OLC-ju napihujejo svoj ego, čeprav si tega ne priznajo. Iskanje pozornosti je pač v človeški naravi. A jaz nisem kot drugi. Jaz letim strogo po pameti, brez vpletanja čustev in nezavednih želja. Bom pa že vedel, saj samega sebe dobro poznam.

Pa se res?

Vsi mi, brez izjeme, smo lahko prav neverjetno zaslepljeni in naivni, ko razmišljamo o sebi in svojih motivih. Če želimo resno odgovoriti na zgoraj zastavljena vprašanja, si zato z osebnimi mnenji ne moremo pomagati, pa če se nam zdijo še tako

trdna. Opreti se bo treba na kaj bolj zanesljivega. Recimo na znanost.

»Brez jaje ni slave«, je udarni povzetek psihološkega eksperimenta izpred nekaj let, ki je na skupini prostovoljcev pokazal, da že sam obstoj tekmovalnega okolja, kar OLC do neke mere nedvomno je, pri posameznikih dvigne pripravljenost za tveganje do povsem nerazumnih meja. Udeleženci poskusa so igrali preprosto igro na srečo, pri kateri je zmagovalac pobasal v žep 100 norveških kron nagrade. Pravila igre so bila zastavljena tako, da si imel največ možnosti za zmago, če nisi nič tvegati. Na voljo so bile tudi rizične poteze (na vse ali nič), vendar je bila z njimi možnost za zmago bistveno manjša. Po pričakovanju so igralci ubirali razumno strategijo in niso tvegali. Potem so organizatorji v naslednji različici poskusa uvedli novost - objavili so lestvico in po vsakem krogu razglasili zmagovalca. Naredili so svoj OLC, bi lahko rekel. In kako so se odzvali igralci? Njihova razumnost je dobesedno izpuhtela, število rizičnih potez se je drastično zvišalo. V novem tekmovalno naravnem ozračju je samo še 10% udeležencev igralo po pameti, vsi drugi so pretirano tvegali, čeprav so bila pravila igre »do pike« enaka kot prej.

Opisani eksperiment ni edini in tudi pri drugih so rezultati na moč podobni.

Kaj nam to pove? Huda reklama za OLC že ni. Ko me je zadnjič nekdo podrezal glede OLC-ja in varnosti, bi XCglobe-u v bran lahko navedel argumente o osebni odgovornosti vsakega pilota, opeval vzvišenost našega športa nad pritlehnimi strastmi tekmovalnosti, ter dokazoval nadpovprečno osebnostno zrelost posameznikov, ki se odločajo za ekstremne športe. Kar morda

vse drži, vendar je mnogo bolj pomembno povedati tole.

Takoj, ko se znajdem v položaju, da se moja uspešnost vrednoti in primerja z drugimi, zaigrajo nevrončki v možganih prav poseben ples, ki me vzpodbuja, da več tvegam - tudi če od tega nimam koristi in mi celo škodi. Zakaj? Morda smo tak vedenjski vzorec podedovali od prednikov, ker je v pogojih brutalne tekmovalnosti prinašal evoliucijsko prednost. Korenine naših odločitev vsekakor segajo daleč pod pokrov zavesti in so deloma skrite razumskemu razmišljanju, zato se nihče ne bi smel slepiti, da opisano zanj ne velja, ker ni tekmovalen.

Če si tekmovalen je le še toliko slabše.

Vsak letalec mora sprejeti dejstvo, da se lahko kaj zalomi, ko frčiš po zraku z vrvicami pripet na kos platna. S pametno presojo lahko nevarnost močno zmanjšaš, nikoli pa je ne moreš povsem izničiti. Pri vsakem XC preletu smo postavljeni pred neštete drobne odločitve, ki jih bolj ali manj rutinsko sproti rešujemo. Vsaka od njih ni povezana z varnostjo, mnoge pa so. Zato je izjemno pomembno, da se seznanimo z dejavniki, ki nezavedno vplivajo na našo presojo. Objavljanje preletaskih dosežkov na OLC-ju je eden takih dejavnikov, če si to priznamo ali ne.



TEKMOVANJA v točnosti pristajanja

Državno prvenstvo

Društvo JPK Lesce Bled je v aprilu izvrstno organiziralo letošnje državno prvenstvo.

Po izvedenih sedmih serijah je bil vrstni red najboljših naslednji:

1. Jaka Gorenc
2. Matjaž Sluga
3. Anton Svoltjšak

V ženski konkurenci:

1. Maja Navodnik Preložnik
2. Špela Krnc

PGAWC Turkey 2019

Prva tekma svetovnega pokala je bila aprila v Alanyi v Turčiji. Tekmovalo je 93 tekmovalcev. Izpeljano je bilo pet serij, po odbitku najslabše serije je zmagal je Matjaž Ferarič (0,1,2,0), drugi je bil Matjaž Sluga (1,2,0,0). Anton Svoltjšak je bil deseti.

Od 28.-30.6.2019 bo naslednja tekma v Taldykorganu v Kazahstanu.

PGAEC - Evropski pokal

Na prvi tekmi v februarju v Litvi naših tekmovalcev ni bilo. V maju je v Albaniji Matjaž Sluga izenačil svetovni rekord Antona Svoltjška v doseženih zaporednih 0 centimetrih, to mu je uspelo 4x zaporedoma. S skupnim rezultatom 2 cm, po upoštevanih šestih od sedem serij, je osvojil 1. mesto. 15. Je bil Jaka Gorenc, 20. Renato Herega, 19. Anton Svoltjšak, 31. Špela Krnc in 36. Duško Gorenc. Tekmovalcev je bilo 70.

V maju je bila tekma še v Makedoniji. Zopet je zmagal Matjaž Sluga, 2. Jaka Gorenc in 10. Renato Herega.

7.-9. junija 2019 so se tekmovalci zbrali v Romuniji. Ker rezultati še niso objavljeni na spletnih straneh, je znano le, da je zmagal Jaka Gorenc, 3. pa je bil Matjaž Sluga.

Po lanskem uspehu naših tekmovalcev na evropskem prvenstvu v Kobarižu (1. mesto ekipno in prva tri mesta posamično), je letos na vrsti svetovno prvenstvo, ki bo od 10.-19.9.2019 v Vršču v Srbiji. Svojo formo bodo predhodno preizkusili še na tekmah svetovnega pokala v juniju v Kazahstanu in evropskega pokala v avgustu na Češkem.



TEKMOVANJA v preletih

Pripravil: Dušan Orož

Winter Cup 2019 - Slovenija, Primorska

Tekmovanja so se udeležili naši najboljši piloti, kakor tudi kar nekaj tujih »top« pilotov. Vreme nam je za konec zime naklonilo dva solidna dneva, ter en slabši dan, kjer je večina tekmovalcev »scurila« hitro po vzletu. Na tekmovanju je sodelovalo 118 pilotov iz celotne Evrope.

Najboljši trije v skupni razvrstitvi:

1. Jurij Vidic
2. Bojan Gaberšek
3. Tilen Ceglar

Lisca open 2019

Po večletnem premoru tekem na Lisci, se je le ta zopet prebudila iz dolgoletnega spanca in nam ponudila izvrstne pomladne pogoje za dirko. Vreme je sodelovalo vse dni in nam tako zadnji vikend v marcu omogočilo izpeljati tri tekmovalne naloge, ki so bili mešanica vsega.

Tekmovanja se je udeležilo 66 pilotov. Prva tri mesta skupno so zasedli:

1. Bojan Gaberšek
2. Tadej Krevh
3. Tomaž Eržen

Bassano Montegrappa 2019

Po manjšem premoru, se je med velikonočnimi prazniki odvijala tradicionalna in močna dirka Montegrappa Trophy 2019, kjer je sodelovalo 149 pilotov. Konkurenca in rang pilotov je tukaj res na najvišjem nivoju.

V petih dneh je organizatorju uspe-

lo izpeljati štiri tekmovalne naloge v najrazličnejših pogojih, kot tudi tere- nu. Vsem pa bo ostala v spominu ena »naj-jačih« tekem, dolžine 157km!

Slovenijo je zatopalo 8 tekmovalcev. Skupni rezultati:

1. Honorin Hamard (FRA)
2. Ferdinand Vogel (NEM)
3. Jurij Vidic (SLO)

SLO državno prvenstvo

Konec aprila, oz. za prvega maja, se je v Posočju odvijala že tradicionalna tekma Soča Open Valley 2019. Za Slovence je bila tekma še posebej pomembna, kajti tekmovanje je predstavljalo tudi slovensko državno prvenstvo.

Žal nam je letos vreme precej nagajalo in tako smo po koriščenju šele drugega termina izpeljali komaj dve tekmovalna dneva izmed predvidenih petih, pri čemer je bil zadnji že pod velikim vprašajem iz vidika varnosti. Na tekmovanju je sodelovalo 57 pilotov.

Uvrstitve najboljših:

do EN-B:

1. Miha Vovk
2. Rok Vegelj
3. Rok Lorger

do EN-C:

1. Boštjan Poročnik
2. Rok Kaver
3. Tomaž Bavdaž

Tekmovalni razred:

1. Jurij Vidic
2. Tilen Ceglar
3. Jože Molek

Razvrstitev društev:

1. DJP Metulj Rimske Toplice
2. KL Vrhnika
3. DJP Kovk Ajdovščina

PWC Francija

Zadnji teden v maju je bilo v Chamousset-u tekmovanje svetovnega

pokala. Naši udeleženci so potrdili kvaliteto in dobro formo:

Posamezno:

3. Tilen Ceglar
10. Jurij Vidic
15. Bojan Gaberšek
17. Jože Molek

Ekipno:

1. Francija
2. Nemčija
3. Slovenija

Slovenska liga

V skupni razvrstitvi slovenske lige je letos prišlo do konkretne prevetritve, kjer je izredno napeto na samem vrhu lestvice. Do konca sezone je še nekaj tekem in prav zanimivo bo spremljati razplet.

Trenutna razvrstitev slovenske lige:

1. Bojan Gaberšek
2. Dušan Orož
3. Tadej Krevh

Prihajajoče tekme:

- **Ratitovec open 2019** - tekmovanje se bo odvijalo nad **Železniki** konec junija, od 27.6.-30.6.2019.
- Prvič (po mnogih letih) bomo slovensko ligo zagnali tudi na **Koroškem**, s štartom na **Uršlji gori**. (20.7 - 21.7.2019, rezervni termin 27-28.7.).
- **Metulmanija** pa bo zaključila slovensko ligo s tekmo na **Lisci**, 3.-4.8.2019.

Letos poteka **Svetovno prvenstvo FAI-1 v Makedoniji – Kruševo**. Na tekmovanju se bodo pomerili najboljši piloti na svetu, ki se bodo potegovali za naslov svetovnega prvaka 2019. Slovenija ima glede na uvrstitev na svetovni lestvici možnost nastopa štirih udeležencev. Izbrani in potrjeni so: Jurij Vidic, Dušan Orož in Tilen Ceglar, selektor pa se bo še odločil med Primožem Sušo in Jožetom Molekom.



TEKMOVANJE Lisca open 2019

Uradno FAI-2 tekmovanje v preletih

Več kot 60 pilotov iz osmih držav se je konec meseca marca zbralo na Lisici nad Sevnico. Tri dni sta bila veter in sonček zelo radodarna, saj so tekmovalci, v začetku sezone lige v preletih, več kot odlično prebudili svoja krila in s strastjo igrali svojo igro na nebu.

moški:

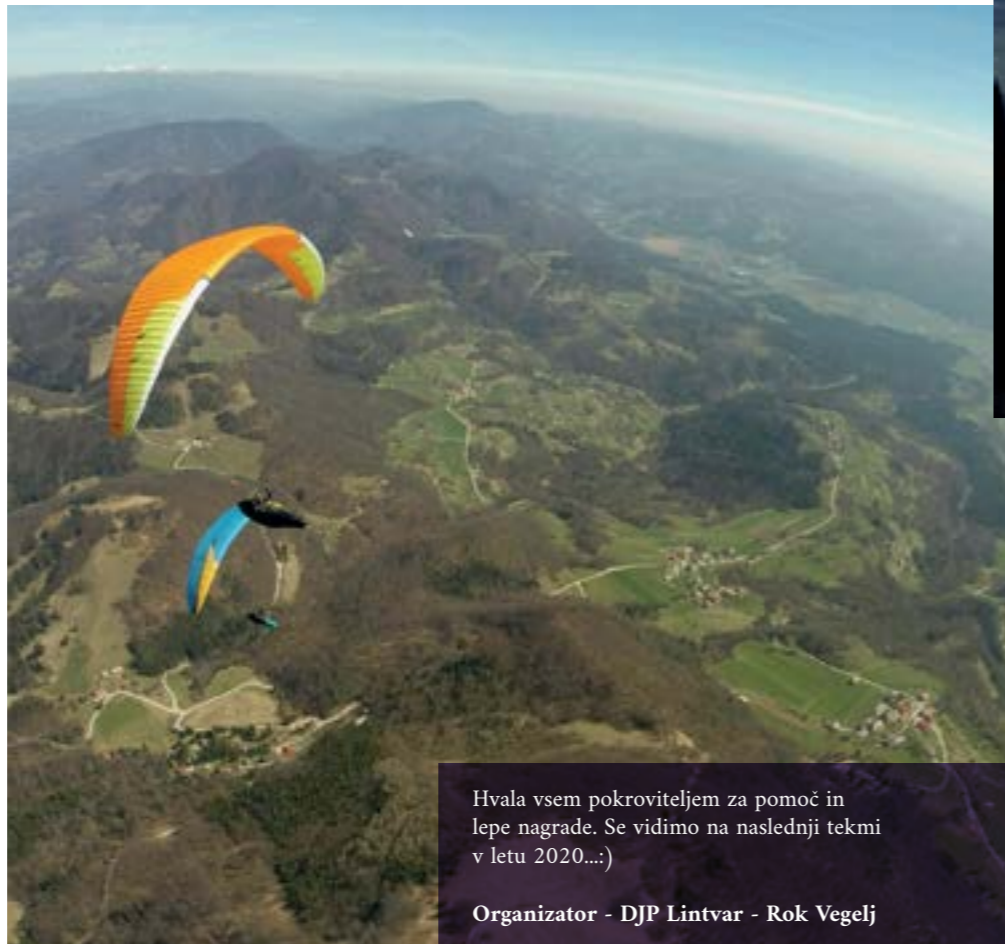
1. Bojan Gaberšek
2. Tadej Krevh
3. Tomaž Eržen

ženske:

1. Mojca Pišek
2. Jasna Lalič (Hrvaška)
3. Dora Furezs (Madžarska)

športni razred:

1. Rok Lotrič
2. Abel Varga (Madžarska)
3. Zsolt Ero (Madžarska)



Hvala vsem pokroviteljem za pomoč in lepe nagrade. Se vidimo na naslednji tekmi v letu 2020...)

Organizator - DJP Lintvar - Rok Vegelj



Eksistencialna privlačnost letenja

Avtor: Jernej Pisk

Najbrž ste že doživeli, da vas je naključni sogovorec ob spoznanju, da ste jadralni padalec, zmajar, pilot ali pa se ukvarjate s katero od drugih športnih dejavnosti »v zraku«, najprej vprašal »Ali ni to nevarno?«. Vprašanje, ki me je sprva spravljalo v zadrego, mi je kasneje postalo »filozofski« izziv. In bolj ko sem se poglabljal vanj, bolj mi je postajalo jasno, da sogovorec v svojem omejenem dojemanju letenja ni zastavil pravega vprašanja. Bistvo letenja in pravi odgovor na vprašanje »Zakaj letim?« namreč ni v varnosti (za to obstajajo boljše dejavnosti, kot npr. hoja) niti ne v nevarnosti (tudi za to obstajajo boljše dejavnosti, npr. ruska ruleta), pač pa je odgovor potrebno poiskati nekje drugje.

Iluzija varnosti in gotovosti

Sodobni človek ima rad gotovost. To mu zagotavljata znanost in tehnika. Vse mora delovati z mehanično zanesljivostjo in učinkovitostjo. Ne le na tehničnih področjih, pač pa tudi na področju »življenja«. Zato so na poseben način sodobnemu človeku pisane na kožo zavarovalnice. Zavarovati je

mogoče vse. Toda, smo zavarovani res bolj varni? Zavarovan avto prav nič ne zmanjša možnosti prometne nesreče, in življenjsko zavarovanje nam ne more ohraniti ali povrniti izgubljenega življenja. Nesreče se in se bodo dogajale ne glede na višino vplačane zavarovalne premije in ne glede na napredek v znanosti in tehniki. Helen Keller, slepa in gluha ameriška pisateljica in aktivistka, je nekoč zapisala:

»Varnost je iluzija. V naravi ne obstaja, pa tudi človeštvu je nedostopna. Na dolgi rok izogibanje nevarnosti ni nič varnejše kot soočenje z njo. Življenje je bodisi drzna pustolovščina, ali pa sploh nič.«¹

Življenje je negotovo in tvegano. Čeprav tega danes ne slišimo radi, je obenem prav to tisto, kar življenju daje vrednost in smisel. Literarne

znanstveno fantastične utopije popolnoma urejenih, predvidljivih in varnih družb prihodnosti (npr. Krasni novi svet) se končajo podobno: človeka to ne osreči, zato se bodisi nesrečen vda brezsmiselni eksistenci, ali pa si želi pobegniti ven.

Pobeg iz predvidljivosti

Vsaka človekova dejavnost vsebuje določeno tveganje. Noben šport, razumljen kot človekova dejavnost, ne nujna za preživetje, pri tem ni izjema, letalski športi pa še toliko manj. Vprašanje je torej, ali je tveganje, ki smo mu izpostavljeni, tega vredno? Vprašanje se še bolj zaostrji, ker imamo opravka s t. i. nevarnimi ali ekstremnimi športi, ki lahko vodijo do hudih telesnih poškodb ali celo smrti. Lev Kreft zapiše, da je »ekstremni šport nekaj tako ekstremnega, da potrebuje skrivnostno, a vsaj do neke mere razumljivo dodatno potrditev ali izgovor, ker bi bil brez tega videti nevarno čudško početje.«² In to se, kot smo videli že v uvodu, mnogim zdi tudi letenje. Obenem pa lahko ugotovimo, da je priljubljenost nevarnih športov danes na poseben način znamenje časa,

reševalna padala **Fgplus**



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



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



Popravila jadralnih padal in opreme

KIMFLY
paragliders



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

www.kimfly.si

v katerem živimo. Ugotovili so, da so športniki v takšnih športih svoje udejstvovanje utemeljevali na želji po osvoboditvi od pravil in omejitev vsakodnevnega življenja, ne glede na siceršnje socialne in druge omejitve.³ Ekstremni športi naj bi jim pomagali doseči izzive in vznemirjenje, ki so jih pogrešali v rutinski vsakdanjosti.

Družbeno (ne)sprejemljivo

Kljub temu se zastavlja vprašanje, ali obstaja nekakšna meja, določena stopnja tveganja, ki bi jo kot družba morali prepovedati? Pri tem gre za soočenje dveh vrednot: avtonomnosti posameznika in dolžnosti preprečiti škodo, oziroma poškodovanje. Vprašanje ni pomembno le za presojanje nevarnih športov, pač pa tudi za politiko in družbo nasploh. Ima država pravico, da od svojih državljanov zahteva, da se v avtomobilu privežejo z varnostnim pasom?

Individualna svoboda je ena najvišje cenjenih vrednot sodobne družbe. Nenazadnje zato podpiramo demokracijo, svoboda pa se kaže tudi v tem, da si lahko ljudje sami izbiramo načine življenja. Še več: legalno lahko počnemo stvari, ki so za nas očitno slabe (npr. pitje alkohola, kajenje, prehranjevanje z nezdravo hrano ipd). Po drugi strani pa nam država vendarle ne pusti popolne svobode. Zakonsko je določeno, da se moramo cepiti, da ne smemo uživati trdih drog, da moramo skrbeti za varnost na delovnem mestu, ipd. Ali bi po temtatem država morala prepovedati tudi ukvarjanje z »nevarnimi« dejavnostmi pod oblaki?

Osebna svoboda proti zaščiti

Čemu dati prednost: svobodi ali zaščiti/varnosti, liberalizmu ali paternalizmu? Eden prvih in najvplivnejših zagovornikov osebne svobode, angleški filozof John Stuart Mill (1806–1873), je zagovarjal, da ima posameznik pravico nad svojim telesom celo v primerih, ko si s tem

škoduje. Ta svoboda je omejena le s svobodo drugih: »Upravičeno je mogoče uporabiti moč na katerem koli članu civilizirane skupnosti proti njegovi volji edinole z namenom, da preprečimo oškodovanje drugih ljudi. [...] Do samega sebe, do svojega lastnega telesa in duha pa je posameznik suveren.«⁴ Če sprejmemo Millov pogled, bi težko komurkoli preprečili ukvarjati se z nevarnimi športi, saj je vsak posameznik suveren v tem, kar počne, če s tem ne škoduje drugim. Toda, ali je moje dejanje sploh kdaj lahko povsem neodvisno in brez vpliva na soljudi? Zato so paternalisti prepričani, da je naša dolžnost preprečiti poškodovanje sočloveka, četudi s tem kršimo njegovo lastno svobodo. Posebej je to jasno pri otrocih, ki še niso sposobni premišljenih racionalnih odločitev. A tudi odrasli se včasih odločamo zelo neracionalno. Upoštevati pa ni potrebno le nevarnosti za športnika samega, pač pa tudi potencialno izgubo za njegovo družino, sorodnike, prijatelje in celo za zdravstveni sistem, na katerega bi se v socialnih državah prevalili stroški zdravljenja. V tem primeru bi prišlo do trka pravic posameznika s pravicami drugih ljudi. Naj ob tem ločimo med trdim in mehkim paternalizmom. Trdi paternalist bi športniku, ki se podaja v zelo nevarno športno dejavnost, v vsakem primeru to preprečil, medtem ko bi se mehki paternalist najprej prepričal, ali športnik ve, v kakšno tveganje se podaja in ali ima ustrezno znanje in dobre možnosti, da iz preizkušnje pride živ in zdrav. Posredoval pa bi le v primeru, če bi se izkazalo, da športnik tveganja ne pozna, da ni sposoben racionalne presoje ali da nima znanja in sposobnosti, ki so potrebne, da bi uspel v nevarni preizkušnji.

Pomen srečnosti

Zgornji razmislek o dopustnosti ukvarjanja s tveganimi dejavnostmi bi najbrž zadovoljil le redke, zagotove pa ne samih akterjev, letalcev. Kakšni so torej razlogi, da se kljub izpostavljenosti poškodbam ali celo

smrti nekdo ukvarja z nevarnimi dejavnostmi? V čem je vrednost tvegane »letanja po zraku«? Najprej moramo ponoviti zapisano na začetku, da čeprav se tveganju ni mogoče povsem izogniti, tveganje samo ni smisel in cilj teh dejavnosti, pač pa le njihov stranski produkt. Jadralni padalec nima tveganja za cilj, pač pa tveganje nastopa kot stranska posledica cilja, ki je v letenju samem, v uspešnih preletih, ipd. Tveganje je tako posredno ali neposredno vključeno v človekovo težnjo po osebni izpolnitvi in sreči. Že antični filozof Aristotel je ugotovil, da si sreče ne želimo kot sredstva za nekaj višjega, pač pa je sreča sama najvišja, je cilj sam na sebi.⁵ Ko srečo primerjamo z npr. varnostjo, ugotovimo, da je varnost le sredstvo za doseganje drugih, višjih vrednot, tudi sreče, nima pa vrednosti sama na sebi. Izkušnja sreče, dosežena v športnih izzivih, preizkušanju in razvijanju lastnih sposobnosti ter občutku svobode je zato lahko več vredna kot popolna varnost.

Vrednost tveganja

Izziv negotovosti, ki jo na poseben način izkušamo v letalskih športih, lahko daje okus in avtentičnost življenju, ki ga je v sodobni, mirni, urejeni, nadzorovani in predvidljivi družbi težko doseči. Norveški filozof športa Gunnar Breivik zato trdi, da je razvoj ekstremnih športov neposredna posledica preveč varne in nadzorovane družbe.⁶ Prakticirati nevarni šport bi lahko razumeli kot obliko upora proti pretirano urejeni družbi in kot posledico človekove potrebe po svobodi in vznemirljivosti lastnega življenja. Sodobna, z zakoni urejena družba deluje predvidljivo, medtem ko nam nevarni športi ponujajo doživetje absolutne prihodnosti,⁷ prihodnosti, v kateri ni popolne gotovosti in predvidljivosti in kjer so odprte različne možnosti. Zato nekateri doživetje nevarnega športa opisujejo kot sublimno izkušnjo.⁸ Slovar slovenskega knjižnega jezika sublimno opisuje kot vzvišeno, plemenito, ki pa nam

obenem ponuja zadovoljstvo in užitek. Gre za lepoto, ki presega zgolj estetsko izkušnjo. Emily Ryall zapiše: »Sublimno izkusimo, ko se zavemo moči narave, ki nas lahko premaga in uniči, s čimer smo prisiljeni soočiti se s svojo smrtnostjo.«⁹ V skrajnih situacijah gre za simbolično lovljenje ravnotežja na »rezilu noža« ob zavedanju, da bi bila lahko že majhna napaka za nas usodna. Gre za paradoks izzivanja, ko se nekako soočamo z možnostjo smrti, a se ji obenem izogibamo. Na ta način nam nevarni športi omogočajo izkusiti, kaj v resnici pomeni biti človek. V njih preizkušamo svoje telesne in duševne meje pod pogoji, ki jih ni mogoče doseči v vsakdanjem življenju. Zato nas takšne situacije lahko privedejo pred samega sebe, o čemer piše tudi Leslie Howe:

»Tveganje do podrobnosti izostri našo pozornost, naše prioritete in vrednote. [...] Tveganje nam razjasni, kdo smo, kaj nam je pomembno in kaj smo glede tega pripravljeni storiti. To je pomemben element v spoznavanju samega sebe.«¹⁰

V tem pa je mogoče prepoznati tudi pot k avtentičnemu načinu lastnega bivanja, ki posameznika umešča znotraj širše celote sveta. Posebej v športih, ki se dogajajo v naravi, ne gre zgolj za to, da se športniki »igrajo« z naravo oz. jo izzivajo, pač pa se tudi narava »igra« oz. izziva športnika: jadralni letalec je posrkan v igro z vetrom, termiko in terenom.

Globoka igra

Neredko lahko v nevarnih športih prepoznamo tudi t. i. »globoko igro« [deep play], kot jo je poimenoval an-

gleški filozof Jeremy Bentham.¹¹ Globoka igra zahteva tako velike vložke, da se pragmatični racionalnosti lahko zdi povsem iracionalna. Kot ugotavlja Clifford Geertz, ljudje pristopajo v globoko igro zelo strastno in celo če je v nasprotju z zakonom.¹² Gre za nekakšno »igranje z ognjem« v situacijah, ko se zdi, da smo že na meji svojih sposobnosti, na meji nadzorovanega, a tvegamo in naredimo še korak naprej. Čeprav lahko to že meji na t. i. »perverzno svobodo«, pa je pogosto prav ta korak tisti, ki pelje k osebnemu razvoju posameznika. »Če bi ljudem preprečili možnost udejstvovanja v tveganih aktivnostih, bi jim s tem preprečili tudi možnost razvijanja veščin in sposobnosti, ki omogočajo njihov razvoj ter dobro in vredno življenje,«¹³ zapiše Emily Ryall.

Privlačnost občutka svobode

Čeprav imata, kot smo pokazali, tudi nevarnost in tveganje lahko svojo vrednost in smisel, saj ne gre za golo prepuščanje »usodi«, pač pa je racionalno utemeljeno na posameznikovih sposobnosti, pa bi najpogostejši odgovor na začetno vprašanje »Zakaj letim?« verjetno bil: zaradi občutka svobode. Ko zapustimo tla, obenem zapustimo in izstopimo iz vsakodnevnih skrbi za materialno preživetje, skrbi za lastni socialni in družbeni položaj ter s tem povezanih omejitev in determiniranosti. V zraku so pomembne druge kvalitete. Poleteti pomeni vstopiti v nov prostor svobode, z novimi možnostmi, ki se nam ponujajo in ki ustvarjajo privlačen občutek svobode. Šest področij svobode, ki jih po izkušnjah ekstremnih športnikov navajata Eric Brymer in Robert Schweitzer, velja tudi za letalce: svoboda od omejitev, svoboda gibanja, svoboda kot umikanje nadzoru, svoboda kot premagovanje strahu, svoboda kot biti eno z okoljem ter svoboda odločitev in odgovornosti.¹⁴ Čeprav absolutna svoboda človeškim bitjem ni dostopna, pa se lahko tudi znotraj svoje omejenosti počutimo svobodne. Na eni strani se

svobodne počutimo v obvladovanju naravnega prostora: ko npr. pilot obvlada svojo letalno napravo in jo nadzorovano, z lastnimi odločitvami in odgovornostjo vodi skozi prostor. Na drugi strani pa ne gre le za obvladovanje okolice in »rekvizitov«, pač pa za nekakšno združitev z okoljem, za »biti eno z naravo«. Občutek svobode, ki izhaja iz tega, ni posledica nadvlade ter prevzemanja nadzora nad okoljem, pač pa nekakšna uskladitev z okoljem: biti v miru, brez napetosti do okolja, zato tudi brez reakcij, brez nasprotovanja naravnih sil(nic). Svoboda kot posledica osvobajanja od strahu temelji na izkušnji, ko nam nekaj doslej tujega in nevarnega postane poznano in domače. Ko premagamo strah, ki nas obremenjuje in ovira, se polje svobode razširi. Nenazadnje pa nas prav dejavnosti, izpostavljene nevarnostim vodijo do izkustva svobode kot umikanja nadzoru in k prepuščanju. To je sprejemanje dejstva, da vsega ni mogoče nadzorovati, da ni vse v naših močeh. S to zavestjo se človek lahko osvobodi pritiska bremena, da je odgovoren za vse. Spoznanje, da je razplet odvisen tudi od okolja, tehnike, soigralcev in (ne)sreče pomeni prepustiti se poteku dogajanja, osvoboditi se od pretiranih skrbi ter želje ali zahteve po gojenju iluzije varnosti in po »tehničnem« obvladovanju stvarnosti.

¹ https://www.brainyquote.com/authors/helen_keller

² Kreft, L. (2011). *Mučeništvo kot ekstremni šport*. Levi horog, str. 169.

³ Brymer, E. in Schweitzer, R. (2013). *The Search for Freedom in Extreme Sports: A Phenomenological Exploration*, str. 866.

⁴ Mill, J. S. (2003). *Liberalizem. O svobodi*, str. 145.

⁵ Aristotel (2002). *Nikomahova etika*, 1097b.

⁶ Breivik, G. (2007). *The Quest for Excitement and the Safe Society*.

⁷ Prim. Caputo, J. (2013). *O religiji*, str. 18.

⁸ Prim. Kreft, L. (2011). *Mučeništvo kot ekstremni šport*. Levi horog, str. 169–173.

⁹ Ryall, E. (2016). *Philosophy of Sport: Key Questions*, str. 121.

¹⁰ Howe, L. (2008). *Remote Sport: Risk and Self-knowledge in Wilder Places*, str. 13.

¹¹ Bentham, J. (1894). *The Theory of Legislation*.

¹² Geertz, C. (1972). *Deep Play: Notes on the Balines Cockfight*.

¹³ Ryall, E. (2016). *Philosophy of Sport: Key Questions*, str. 122.

¹⁴ Brymer, E., Schweitzer, R. (2013). *The Search for Freedom in Extreme Sports: A Phenomenological Exploration*, str. 865.

MOŽNOSTI IN PRILOŽNOSTI ZA OBISK VZLETIŠČ, POLNIH LEPIH RAZGLEDOV Spodnja Savinjska dolina

Avtor: Tomaž Samec

Hom pri Preboldu

Potrebuješ le čas in veselje, da obišeš novo vzletišče, ki še ni na seznamu v tvoji knjigi letov. V nadaljevanju bom opisal nekaj vzletišč, ki so zanimiva za nove podvige v jadralnem padalstvu in ko se boš peljal mimo, se boš spomnil, da se tukaj nahajajo vzletišča, ki omogočajo tudi čudovite razglede po Savinjski dolini.

Hom pri Preboldu

Morda ste prve korake v jadralnem padalstvu pričeli v Preboldu na šolskem terenu. Izvedli dvig kupole in odleteli prvih nekaj metrov nad tlemi, ob tem pa se počutili kot ptič na nebu. Blizu Prebolda, od Šempetra proti jugu, se nahaja razgledna vzpetina Hom, na katerem je planinska koča »Dragov dom« in tudi cerkev svete Magdalene. Na vrhu je lep razgled, vse od Kamniško Savinjskih Alp, vzhodnega dela Karavank, do Pohorja, do razгледа na Savinjsko dolino in del Celjske kotline.

Kako do vrha Homa?

Z avtoceste Ljubljana – Celje se usmerite na izvoz Šempeter in cesti sledite v smeri Šempetra. V Šempetru zavijete desno v smeri vasi Šešče in se nato peljete proti vasi Matke. Na koncu vasi v križišču zavijete levo v smeri Homa, preko mostu navzgor. Po krajšem vzponu pridete do naslednjega

križišča, kjer nadaljujete levo v smeri Homa. Ko se asfaltirana cesta konča, je na levi strani parkirišče. S parkirišča nadaljujete pot peš po markirani poti 10 minut, in ste na vrhu. Na vzhodnem delu vrha se nahaja vetrna vreča, ki nas seznanja o smeri vetra. Za urejanje vzletišča skrbijo pridne roke jadralnega padalca iz Prebolda (g. Vlado).

Kdaj je primerno leteti s Homa?

Leti se preko celega leta, ko je napovedan veter vzhodnih ali severovzhodnih smeri za osrednjo Slovenijo. Odločite se lahko za jadranje ob grebenu ali za prelet. Možnosti za pristanek je veliko. Ko jadramo, vidimo levo ob grebenu reko Savinjo, ob kateri je veliko travnikov, ki nam omogočajo varno pristajanje. Pristajajte kjer je trava nizka, da ne povzročate preglavice kmetom. Padalo zložite ob cesti.



QR koda za Google maps do vzletišča Hom

Sveti Jošt nad Vranskim

Vsem je dobro poznano vzletišče Dobrovlje-vzhod, ki ob vetru vzhodne smeri omogoča lepo jadranje ob gre-

benu, vzletišče pri cerkvi Svetega Jošta pa se nahaja na zahodnem obrobju Dobroveljske planote. Z vrha travnika, ob cerkvi, se nam odpre pogled na zahodni del Posavskega hribovja, Menino planino, Vransko, ...

Kako do vrha Svetega Jošta nad Vranskim?

Z avtoceste Ljubljana – Celje se usmerite na izvoz Vransko. Vožnjo nadaljujete po stari cesti v smeri Trojan. Na zahodni strani Vranskega je tabla za center Vranskega. Zavijete desno in peljete proti Praprečam, mimo kampa Podgrad, kjer se pričnete vzpenjati in prispete v vas Tešova, pot nadaljujete naprej po glavni cesti do vrha Ropasije (Ropasove peči). Tukaj vas tabla usmeri za sveti Jošt levo in pot nadaljujete po makadamski cesti. Prispete do zadnje kmetije Dobnik, kjer se z gospodarjem dogovorite kje lahko na njegovem posestvu parkirate avtomobil. Pot nadaljujete peš 5 minut po travniku in ste že na zahodnem obrobju Dobrovelj.

Kdaj je primerno leteti s Svetega Jošta?

Vzletišče omogoča lete preko celega leta, ko je napovedan veter južne ali rahle jugozahodne smeri za osrednjo Slovenijo. Letimo lahko panoramsko do Vranskega ali naredimo prelet.

Pri preletu je potrebno biti pozoren na omejitve višine letenja (1700 m AGL).



QR koda za Google maps do vzletišča Sveti Jošt nad Vranskim

Medvednica

Malo manj znano vzletišče, ki omogoča vzletanje na sever, je smučišče Medvednica. Na tem zasavsko-savinjskem smučišču so se nekdaj kalili odlični smučarji. Vrh smučišča omogoča razgled proti Dobrovljam, Goltem, Menini planini in tudi delu Savinjske doline, ...

Kako do vrha smučišča Medvednice?

Z avtoceste Ljubljana – Celje se usmerite na izvoz Šempeter. Peljete proti Preboldu in naprej za Trbovlje. Prispete na prelaz Podmeja. Pot nadaljujete še nekaj sto metrov, v prvem ostrem ovinku v levo, pri gostilni Jager, zavijete desno, nato nadaljujete pot po glavni cesti še 2 kilometra. Ko se konča asfaltirana cesta, pot nadaljujete še 2 kilometra po urejeni makadamski cesti in prispete do kraja Vrhe. Na parkirišču ob zgradbi smučišča parkirajte avtomobil in pot nadaljujete peš po smučišču navzgor, po 10 minutah prispete na vrh smučišča.

Kdaj je primerno leteti s smučišča Medvednica?

Vzletanje je mogoče preko celega leta, napoved za osrednjo Slovenijo mora biti rahel severni veter. Omogoča lep panoramski let v Loke ali naprej v Tabor.



QR koda za Google maps do vzletišča smučišče Medvednica

Lobnikar

Zanimivo vzletišče v Savinjski dolini, ki omogoča lete, ko je napovedan veter zahodne smeri. Na vrhu Lobnikarja je razgled proti Dobrovljam, Vranskemu, po delu Savinjske doline, ...

Kako do vrha vzletišča Lobnikar?

Z avtoceste Ljubljana – Celje se usmerite na izvoz Šempeter in se peljete proti Preboldu. V vasi Dolenja vas se v križišču usmerite desno in se peljete do Kaplje vasi, kjer v ostrem desnem ovinku zavijete levo in se peljete čez potok Bolska. Pri nogometnem igrišču zavijete desno in se peljete mimo polj hmelja. Za tablo Grajska vas zavijete levo in se peljete v hrib. Ko prispete v gozd, zavijete na prvem odcepu desno za Šmiglovo zidanico. Tam ste po krajšem vzponu, nato pot preide v urejeno makadamsko cesto, kjer nadaljujete še 2 kilometra in prispete na jaso s parkiriščem. Od tu naprej nadaljujete peš še 5 minut. Vzpnete se ob robu travnika in prispete na vrh vzletišča Lobnikar.

Kdaj je primerno leteti z Lobnikarja?

Vzletanja iz vzletišča Lobnikar je omogočeno prav v vseh letnih časih, ko je napoved veter za osrednjo Slovenijo rahel zahodnik-severozahodnik. Ko vzletiš, se držiš desno ob hribu Planinca. Po preletu med hribi se odpre fenomenalni razgled na Savinjsko dolino. Pristanete lahko ob robu travnikov v Grajski vasi.



QR koda za Google maps do vzletišča Lobnikar

Vsa opisana vzletišča omogočajo tudi Hike & Fly dogodivščine.

Opisal sem le nekaj mest v spodnji Savinjski dolini, ki omogočajo letenje glede na veter iz različnih sme-

Sveti Jošt nad Vranskim

Medvednica

Lobnikar

ri. Le izbrati je potrebno pogum in raziskovati naše lepote.

Ob raziskovanju novih vzletišč se nam razvijajo tudi dodatni čuti in povezanost z naravo. Pri dogodivščinah raziskovanja novih vzletišč je pomembno tudi, da ohranimo naravo takšno, kakršno so nam zapustili naši predhodniki in jo tudi skupaj ohranimo za prihodnje rodove. Ne zanemarite prijazen pozdrav domačinu ali kmetu na travniku ali njivi in se jim s tem zahvalite za uporabo njihovih zemljišč za pristanek. Navezujmo stike med potjo na vrh vzletišča, saj bomo tako skozi oči ljudi, ki jih srečujemo, kot pravi ptiči na nebu in pokažimo, da spoštujemo ljudi, živali in naravo.

Na obisku pri hudiču

Avtor: Simon Rant



Bila je sončna pomladanska sobota, ki po napovedi ni obetala preveč. Na Gorenjsko sem tisti dan zjutraj moral v neko podjetje urediti nekaj malenkosti na stroju za avtomatizacijo montaže. S svakom Simonom in njegovo punco Aljo smo bili dogovorjeni, da se slišimo, ko bom gotov. Zaključim začuda po planu in se dogovorimo, da se dobimo malo po 11. uri v Kranju in nato napademo na Hudičev boršt. Kako zlovesče ime za tako lep kraj...

Ravno toliko časa mi je še ostalo, da sem lahko nekaj poštenega pojedel. Ko prideta, vržemo še Simonovo opremo v Berlinga in že se peljemo proti Preddvoru. Sledi vzpon do boršta, med katerim nas dohiti Tomaž, s katerim med potjo malce tudi poklepeta. Pred leti sva bila sošolca na tečaju JP, ampak se bolj redko vidiva.

Na vrhu nas je kar nekaj in z Gozdajih je tudi priletelo že vsaj dvajset. Malo opazujemo razmere, ki se mi zdijo prav krasne. Apetiti se večajo in dan bo dal več, kot je kazala vremenska napoved. Pred menoj starta Andreja in vidim, da je dobila dviganje na zahodnem robu boršta. Razprem svojo rjuhco po travi, poravnam vrvice in se vpnem. Startam, ko se mi zdi primerno. Krilo gre lepo v zrak in po nekaj korakih sem tam tudi jaz. Zapeljem se proti zahodu in na robu boršta me še vedno čaka steber. Obrnem v veter, ki prihaja naravnost iz doline. Nisem bil dovolj pozoren in sem spregledal, da iz doline piha dokaj

močno. V trenutku, ko sem nad travnikom, po višini pa kakih 10 ali pa 15 m nad drevesi, se odločim, da obrnem v levo in tako v to smer pričnem vrteti steber.

Preseneti me hitrost, s katero me je odneslo proti gozdu, še bolj pa me je presenetilo hudo propadanje, v katerem sem se nenadoma znašel. Rešitve ni bilo več. Pa zakaj ravno danes?!? Nekje pri vrhu krošnje sem z desno roko udaril ob vejo, ki mi je obenem tudi odtrgala zunanjo vrvico A-linije, takoj nad nosilnim trakom. Sesuje se mi zunanja desna četrtna krila. Leva stran krila me je nato potegnila stran od dreves nad travnik. Najverjetneje sem ga v tistem hipu prevlekel na levi strani-druge razlage ni, ampak se ne spominjam dobro... Hip za tem se znajdem navit na gurtne in svet se je pričel z vso hitrostjo vrteti okrog mene. Vrtelo me je v smeri urinega kazalca in sicer v vzvratno smer. Glede na to, da sem bil tako nizko, o rezervi nisem niti razmišljal (kar je vseeno malo zaskrbljujoče...). Nagnil sem se naprej, napel vse mišice in čakal na udarec, ki se je zgodil po dveh, mogoče treh zelo agresivnih rotacijah.

Zavesti nisem izgubil, izgubil pa sem sapo. Prevalim se iz hrbta na vse štiri. Pomiri se in boš zadihal, si rečem! To se je v nekaj sekundah potem tudi zgodilo. Za trenutek tudi začutim, da mi »auspuh« popušča in mravljinčki so stekli dol po nogah. Sranje-zgleda, da

bom hrom... Stisnem rit in mravljinčki tudi zbežijo naprej dol po travniku tako, da se mi konkretno oddahne. Začuda me nič ne boli. Roke in noge so »ok«. Usedem se, snamem rokavice, čelado, odpnem padalo in poskušam odpeti še sedež.

V tem trenutku do mene priteče ženska mojih let. Videti je malo pretresena, ampak deluje razsodno in pravi, da je zdravnica. Pretipa me in vmes se pogovarjava. Čutim malo čuden občutek v predelu kolkov. Ne boli, ampak ko se presedam je tako... bedno... Sedaj opazim, da je zraven tudi moški, verjetno njen partner. Kljub temu, da skoraj ne govori, tudi on deluje umirjeno. Medtem iz vzletišča pritečejo že drugi padalci, ki me dokončno spravijo iz sedeža in kličejo 112. Po postaji pozivajo vse padalce na umik iz območja Zaplate. Helikopter je bil takrat slučajno že v zraku na poti iz Planice in so bili pri meni v treh minutah!

Iz helikopterja pristopi dr. Tomazin. Lahko rečem samo, da je res čudovit človek. Zdravnica mu pove vse kar ve in zdi se, da je vsem prav vse jasno. Kmalu iz helikopterja drugi reševalec dostavi še napihljivo vrečo, v katero me zapakirajo in dvignejo proti helikopterju. Ko me z vitlom dvignejo, v zraku nad sabo vidim enega ali morda dva padalca... V nos mi udari vonj po gorivu. Še nikdar se nisem peljal s helikopterjem in raje bi sedel, ampak na žalost nismo na panoramskem po-

letu... Pristanemo nekje v Mostah, kjer me preložijo v rešilca in dostavijo na Urgenco. Poslikajo me in izvem, da imam polomljeno medenico. Na srečo niso zaznali notranjih krvavitev. Eno uro bomo še počakali, ker anesteziistka danes ni še nič jedla. Ni problema, saj me danes zvečer niti ne čaka kak preveč pomemben opravke... Bolje počakati do šestih, kot do ponedeljka, kar so mi najprej napovedali! Sestra mi med čakanjem pove, da smo letos padalci prehiteli motoriste in tudi, da so prav pred nekaj minutami dostavili še enega z zlomljeno medenico. Kasneje sem ga srečal in izvedel, da je bil ameriški vojak na urjenju v Sloveniji.

Prvo operacijo medenice so pri nas izvedli pred dobrimi 50-imi leti. Poskusni zajček je bil Nemec, ki je imel med potjo na Jadran prometno nesrečo v naših krajih. Do takrat je vsak drugi pacient s poškodbo medenice kar umrl, ostali pa so bili večinoma hromi. Le redki so jo zmazali brez trajnih posledic.

Nato me odpeljejo v operacijsko in ko se zbudim, sem po trebuščku obrit in razkužen s tisto oranžno/roza zadevo. Spominjam na odojka... Kakih 10 cm dolg rez imam v navpični smeri pod popkom in eno luknjo na levem boku. Malo sem pokašljeval že pred nesrečo in sedaj je najhuje ravno takrat, ko zakašljam ali se smejim. Vsakič, ko zakašljam, imam občutek, da bodo šivi popustili in čreva mi bodo zlezla ven... In, mimogrede, moj cimer je Janko, upokojenec iz Mengša, ki je štrbunknil

iz jablane med tem, ko jo je obžagoval. S svojo akrobacijo si je prislužil kompliciran zlom gležnja.

Drugače pa sem že takoj na začetku dobil kateter, kar je navsezadnje kar fino, saj mi ni bilo potrebno vstajati za vsako malenkost. No, saj niti ne bi mogel... Po treh dneh me sestre malo pričnejo priganjat, da bi bilo fino, če bi poleg tekočine pridelal še kaj »materiala«. Zato dobim dve raketi v tazadno in hlebce moram stiskati vsaj pol ure. Dobro so sestre to tempirale. Jaz ravno dobim kahlo na posteljo, ko cimer maže jetrno pašteto na kruh. Pa dober tek, Janko.

Sredi tedna tudi dobiva novega cimra Petra iz okolice Kočevja. Po treh dneh, odkar je padel nanj vrh smreke, ki jo je žagal, se mu je zazdelo, da morda to ni najbolj normalno, če porabi več kot eno uro, da doseže WC, opravi kar je potrebno in se vrne v posteljo, in je ob tem tudi ves preznojen...

Sredi tedna se mi je stanje toliko izboljšalo, da smo lahko pričeli z delovno terapijo. To pomeni, da sem se prvi dan usedel na rob postelje za 5 minut, drugi dan za 15 minut, tretji dan pa sem se uspešno posedel na voziček. Voziček sem si potem kar prilastil, da sem vsaj na WC in pod tuš lahko šel samostojno. Življenje je spet znosnejše! Napovedali so mi skoraj dva meseca vozička. Za enkrat kaže, da jo bom na koncu zmazal brez trajnih posledic. Pri vsej smoli je bilo zraven tudi nekaj sreče! To vsi trije v sobi pravimo... Vsi priznavamo,

da smo bili štorasti in da smo hkrati imeli tudi obilo sreče...

Ob vrnitvi domov moram reči, da sem bil navdušen. Pripravili so mi sobo v spodnjem nadstropju, da imam na doseg kopalnico, WC in teraso. Hčerka Hana mi je velikodušno posodila njene roza in modro posteljnino z motivi princesk in Ledenega kraljesva... Ne vem, kako bom to vrnil domačim. Solze ti stopijo v oči, ko te strežejo "od spred in od zad"! Sedaj si vzamem čas za kaj, kar si prej nisem utegnil. Prebral sem že toliko knjig, kot prej pet let skupaj ne. Pogledam kak film. Hčerki berem pravljice, obilo pravljic. Z Lidijo hodita dvakrat na teden v knjižnico, saj še tako beremo vsako pravljico po 5x. Šivam gobeline... Ne, ne, hecam se, tega ne delam :)

Sedaj bi za zaključek moral napisati kako modro misel, ali kaj takega... Ta trenutek mi nič pametnega ne pade na pamet. No,.. Dragi bralec - pa narediva kar en poskus, če si za stvar!? Počasi preberi članek še enkrat in si živo predstavljaj, da si v njem glavni akter prav ti. Ti v tvojem sedežu, s svojimi sončnimi očali na nosu in s pišem veta, malo iz leve. Možgani menda ne ločijo med resnico in domišljijo in če si predstavljamo, da "smo tam", bo morda v primeru, da se v resnici najdemo v godlji vse skupaj nekoliko lažje - saj imamo že "izkušnje".

Želim vam obilo varnega letenja v sezoni, ki jo je ostalo še doberšen del. Se vidimo pod oblaki!



Skupaj tekstilu dodamo nov pomen
PROIZVODNJA IN PRODAJA ZAŠČITNIH SREDSTEV IN STROJNO VEZENJE
Eldamedo Marketing d.o.o., Podjetniško naselje Kočevje 6, 1330 Kočevje
tel.: +386 1 893 10 33, fax.: +386 1 893 10 34,
e-pošta: info@eldamedo.si

WWW.ELDAMEDO.SI





Famara (Lanzarote)
Pilot: Sandra Fabjan
Foto: Matjaž Klemenčič
December 2018

MOJE LETENJE OD SLOVENSKIH GORIC DO BOHINJSKIH GORA

ali »Ikarjeve sanje«

Življenjska zgodba o šestdesetih letih sanj o letenju

Avtor: Janez Kocjan - JanKo

Marsikdo izmed vas, ki boste brali ta zapis, bo dejal, da bi se na koncu lahko tudi sam podpisal pod to besedilo.

Pa ni tako! Veliko vas je pri uresničevanju svojih sanj imelo več sreče, pameti in verjetno tudi previdnosti. Marsikomu je bilo življenje lažje in »bolj z rožicami poslano«, marsikdo izmed vas pa je za uresničitev želje po letenju enostavno ubral lažjo in pametnejšo pot!

Otroške sanje o letenju

Spomin mi seže zelo daleč, tja v četrto ali peto leto mojega otroštva, ki sem ga preživel v vzhodnem delu rodnih Slovenskih goric. Ta del, od proge Ormož - Ljutomer, pa vse do hrvaške meje, so takrat še imenovali Vinski vrhovi. Ko sem ob večerih pasel kravo na »sepu« (zgornji travnati rob vinograda), sem opazoval vrane, ki so se v večerni termiki igrale na rahlem vzgorniku zahodnih leg, ki jih je še ogrevalo zahajajoče sonce. In sem sanjal, sanjal, da sem vran! Leteča črna ptica. Eden izmed njih!

Za cerkvene praznike smo hodili na romanje v Jeruzalem. Ja, tisti Jeruzalem, ki je najbolj znan po jeruzalemčanu, muškatu in pinotih. In nedaleč od cerkve je v tistih časih stal razmajan, okoli pet metrov visok, lesen razgledni stolp. Danes je tam mnogo višja kovinska konstrukcija.

Enkrat, tam nekje pri petih ali šestih letih, sem z veliko težavo preprosil očeta, da sva splezala na zibajočo se vrhno ploščad. In glej! Spodaj so bili bregi in grabe, gorice in šume, vse majhno in tam daleč spodaj, jaz pa tu zgoraj nad njimi. In jaz bi razprl roke kot krila, in bi poletel tja daleč dol v grabo, vse tja do farne miklavžovske cerkve! Že sem videl postovko, kako lebdi nad trsi in išče obrok zase ali pa za polno gnezdo in že sem bil postovka in bil

sem ptič. Zaprem oči. Le trdna očetova roka na rami ter glas: »Da ne boš v grabo zleto«, me zbudita iz sanj o letenju. Bom! Moram! Če ne prej, pa ko bom velik in bom pilot »aeroplanof«, tistih, ki letijo tam visoko pod nebom, in rišejo tako lepe črte v nebo!

Ob nedeljah smo otroci hodili v farno cerkev k drugi maši. Tri kilometre v vsako stran. Takrat je bila priložnost za meta-nje »robčkov«. Seveda, saj smo le v nedeljo za k maši dobili robček za brisanje nosu, sicer pa si se useknil kar čez palec, tja v makadamski prah na cesti!

No in kako so potekala ta tekmovanja? Na vogale robčka smo privezali »cviren«, na koncu vseh štirih niti pa kamen v velikosti oreha in že je bila letalna naprava za tekmovanje nared. Trdno zloženi robček si ovil z nitkami in na kocu je ostal le klobučič in na njem kamenček. Zadevo smo »na tri« vrgli visoko v zrak in tisti robček, ki je pristal zadnji, je bil zmagovalec.

Veš, da sem vedno sanjal, da visim pod robčkom sam, jaz osebno in letim v višini lepo počasi proti zemlji! O posledicah raztrganih robčkov tukaj ne bi pisal, zagotovo pa niso bila v soglasju z današnjo vzgojo otrok.

Bila je že jesen, grozdje je bilo pobrano in sprešano, bodoče vino pa prodano. Za dobro plačilo garaške jeseni sta si oče in mati kupila nove, čisto nove dežnike. Takšne črne, z velikim, zavitim, lesenim ročajem. Ženski manjši, moški pa velik, ogromen, skoraj kot padalo, ki sem ga videl narisane na UNRA paketih. In veš, da sem moral to preizkusiti! Nekega dne, ne vem ali v prvem ali v drugem razredu, ko smo bili otroci zopet sami doma, sem vzel očetov dežnik in tiste dolge rafije, ki so vedno visele v listnjaku, pripravljene na vezanje trte ter se lotil utrjevanja »letalne naprave«. Vsako špico sem trdno povezal z ročajem, tam spodaj pri veliki leseni kljuki. Rafija je bila v tistih časih »neizmerno močna«, saj je tudi »pregrizniti« nisem mogel!

Ja, in splezal sem na svinjak, ki je stal tik ob gnojišču. Saj, če bo kaj narobe, bom



itak padel na mehek gnoj! Za čudo, nič ni bilo narobe! S približno dveh metrov sem mehko pristal na vrhu gnoja.

V otroštvu smo bili velikokrat »tesla«, žal nikoli Tesla! Nismo znali po pameti odnehati!

Seveda, sleme svinjaka je bilo bistveno višje, bliže »ptičjim« višinam, bližje prave-mu letenju. In splezal sem na tisto sleme svinjaka. Tri, mogoče štiri metre visoko, danes se ne spomnim več koliko, bilo pa je bajno visoko! Za gnojem je bila pa mlaka. Takšna, s kalno vodo za krave in seveda za race, polna račjih iztrebkov. Če bom predaleč letel, mimo gnoja, bom pa v mlako, na mehko vodo pristal, tako, da bo vse prav in se mi ne bo nič zgodilo!

Ja, pa se je zgodilo! Hudo boleče in pos-rano od gnoja. Seveda, da je pri odskoku dežnik zanihal v stran, saj ga moje »male rokice« niso dovolj stiskale, da bi ostal v pokončnem položaju in jaz, »uboga reva«, sem se započil v kup mehkega gnoja, visoko čez gležnje! Še danes me ob spom-nu na ta trenutek zabolijo gležnji. Auuuu, kako je bolelo šele takrat!

S težko muko sem se izvlekel iz gnoja ter dol do mlake, da sem si opral posrane noge in si v vodi hladil grozovito bole-če gležnje. Na mojo veliko srečo sem jo odnesel brez zlova. Danes vem, da so bile takrat vezi ali pa vsaj ovojnice grdo poškodovane. Seveda sem jih zvečer, ko me je mati videla vsega »šepajočega«, dobil še okoli ušes, saj bi se »pamž zmešani lahko še ubil«! No, in tako so bile moje nadaljnje letalne izkušnje kar za nekaj let opuščene!

Modeli letal, navidezno letenje, prvo »padalo«

V tretjem razredu sem se s Štajerske pre-

selil v Slovenijo. Da, takrat smo tako rekli, saj je bila vzhodna Štajerska šele v tretji petletki agrarne reforme, okolica Ljubljane z Borovnico, kamor smo se preselili, pa že, z dvema tovarnoma, industrijsko razvito območje! Živeli smo na Stari postaji, v bližini »dolinskega mosta«, ki s svojo trideset metrsko višino pomaga premagovati strmi vzpon proge iz Borovnice proti Verdu. V lesni tovarni smo šolarji lahko dobili neomejene količine odpadne vezane plošče, iz katere smo pri tehničnem pouku in modelarskem krožku izdelovali marsikaj po navodilih mentorja, še več pa po lastnih zamislih.

V TIM-u (revija za tehnično kulturo in modelarstvo) sem našel poleg hišic, avtomobilčkov in podobnih idej, tudi enostaven model letala JAK3 (Jakovljevič), ruskega lovca iz II. svetovne vojne, enostavne konstrukcije in izvedbe. Seveda je bil model precej enostaven, a ko sem ga strimal, je letel zelo lepo in mirno, tudi več kot dvajset metrov. Ja, ampak to je bilo premalo! Zato je bilo potrebno najti višje mesto za izmet, tako, da bi model letel čim dlje. Ja, in zlezal sem na samo sredino »dolinskega mosta« ter vrgel model proti višje, bliže »ptičjim« višinam, bližje prave-mu letenju. In splezal sem na tisto sleme svinjaka. Tri, mogoče štiri metre visoko, danes se ne spomnim več koliko, bilo pa je bajno visoko! Za gnojem je bila pa mlaka. Takšna, s kalno vodo za krave in seveda za race, polna račjih iztrebkov. Če bom predaleč letel, mimo gnoja, bom pa v mlako, na mehko vodo pristal, tako, da bo vse prav in se mi ne bo nič zgodilo!

A to ni bilo dovolj, saj se je, po preboleli in seveda že zdavnaj pozabljeni nezgodi z gležnji, zopet pojavila neustavljiva želja po letenju. Pa ne z mostu, kot bi lahko kdo pomislil, glede na moje sanje iz otroštva!

Tam, pri dolinskem mostu, je bil tudi prodnat nasip, kjer so domačini na črno odvažali pesek, zato se je celotna brežina visoka nad petindvajset metrov, posipala in drsela v dolino. Vse skupaj je izgledalo kot eno veliko, prodnato melišče, po katerem smo nemalokrat tekali navzdol do doline (tako kot po meliščih v gorah), izigrali srečo ter si s tem dvigali vrednost med vrstniki.

Z druge strani mostu, v grmovju, na lešasti (leš je pepel in žlindra iz peči parnih lokomotiv) brežini, so ljudje, tako kot danes, odmetavali vse, kar ni bilo več za v hišo. No, in hudič je hotel, da sem ravnost tisto sprano rjuho s francoske postelje našel jaz; jaz, ki sem tako krvavo potreboval letenje! Deset metrov špage res ni bila težava, in že so bili vsi štirje vogali trdno povezani in »padalo« je bilo pripravljeno! Tako kot »robček za smrklje«, obtežen s ka-

menčkom, pred leti.

Saj smo po peščenem bregu že tekali navzdol, pa je bilo vse lepo in prav, zakaj pa ne bi poizkusil še malce poleteti? Saj bo varno! Tako kot bi tekel navzdol, samo tal se ne bom dotikal in bom »letela«. Da, letenje je bilo bistvo vsega, tudi življenja!

Na vrhu nasipa, tam, kjer je bila ravnina, sem lepo raztegnil »padalo - rjuho«, navil konce špage trdno okoli dlani in jih stisnil v pest. Če gre kaj narobe, samo odprem dlani in sem osvobojen in sem varen! Stopim nižje na strmino, zajamem sapo, stečem. Neverjetno, a nad mano je v hipu »kupola« jaz pa z nogami v zraku. Letim!

V tem istem trenutku, ko sem pomislil, da letim, je bila rjuha že pred mano, jaz pa v njej! Do doline sem »letela« po vseh delih telesa, le po zraku ne! Boleče sem občutil, zakaj se ta naprava imenuje padalo. Ja, zato, ker sem še vedno do sedaj, pri vseh poizkusih letenja, prav grdo »padela«! Še dobro, da po tisti dolini teče čist potoček, v katerem sem si izpiral odrgnine in praske ter hladil razbolele buške, ki sem jih imel po vsem telesu. Na mojo srečo so bili doma že navajeni, da hodim domov z buškami, pridobljenimi v »vaških bitkah« mularije iz različnih delov vasi, tako da dodatnih bušk zaradi »ogrožanja varnega življenja« tokrat le ni bilo! No, jaz pa sem bil zopet, za nekaj časa, ozdravljen »aktivnega« letenja!

Tako sem se skrušeno in z veliko bolečino vrnil nazaj k modelarskemu krožku. Seveda smo v šestem in sedmem razredu že resno delali z modeli jadrarnih letal. A kaj, ko mene niso zanimala tekmovanja modelarjev, ampak sem sanjal le letenje. Sanje pa so mogoče le, ko spiš ali pa, ko si »sam s seboj«!

Nad Borovnico sta Veliki in Mali Trebelnik. Na Malem Trebelniku smo mulci posekali nekaj gabrja ter lesnike (pa tudi ena bukva je padla vmes) in si pripravili izjemno razgledno mesto za prvomajska kresovanja. Od tu so se videli vsi kresovi na ljubljanski ravnini in na osamelcih nad njo, vse od Polhograjske pa do Šmarno-gorske Grmade ter visokega Kuma tam v Zasavju, z ljubljanskim Rožnikom na sredini. Hja, pa tudi naš kres so videli od povsod tam! Mimogrede povem, da je danes natančno na tem mestu znano vzletišče prostih letalcev, Zavrha.

In sem šel tja gor, na »kresišče«, da svobodno, brez sodnikov in neprijetnih gledalcev, zajadram nad borovniško kotlino. Na senožetih, ki so bila v tistih časih bistveno manj zaraščena, zreguliram stabilizatorje, da »jadrilica« leti lepo naravnost in brez

»pumpanja«. Ko je vse kot mora biti, počakam, da rahlo pihne navzgor in ga vržem! Leti fantastično! Dvajset, trideset, mogoče že petdeset metrov čisto naravnost, potem pa ga neka nevidna sila »magne« (danes vem, da je to rob stebra), nakar letalo spremeni smer, se obrne proti Velikemu Trebelniku in v nekaj dolgih minutah je za robom, izven dosega mojega pogleda in za vedno izgubljen. Se dvakrat sem naredil JAK-a in ga odnesel na Trebelnik, a sta oba žalostno končala svoj »sanjski let«, tam spodaj v grapah Malenc!

Sedaj smo pa »odrasli« in se gre zares

V prvem letniku srednje šole sem se lotil svojega prvega RC modela, Focker D3. Ker je bil za moj »okus« pač premajhen, sem načrte za četrtno povečal in tako je bilo letalo večje in lepše na pogled. Bolj pravo! Žal, ali pa na srečo, ni nikoli poletel. Ko je bil narejen, ni bilo denarja za RU napravo in motor, ko pa je denar prišel, mi je bilo škoda modela, v katerega sem vložil ogromno truda in sem raje kupoval že fabricirane modele, ki so zahtevali manj dela, manj lastnega vložka in zato nam jih je bilo ob izgubi tudi manj žal. Fockerju pa je zob časa počasi razjedel »japončka« (japonski papir za prekrivanje) in sem ga preoblekel v folijo. Danes ima svoje častno mesto v hiši, v spomin na »noro« a vseeno zelo lepo mladost! Tam nekje spomladi 1971, me je Boštjan Pristavec (res se ne spominjam več, kje sva se spoznala) prepričal, »skoki iz letala«, to je pa nekaj »ta pravega«.

»Žabo spraviti v vodo, pa res ni težava!« In že sem hodil, dvakrat na teden, z vlakom na Lesce, v tečaj padalstva. Stroške tečaja si lahko pokrival z delom v letališki delavnici. Dela sem bil do dobrega navajen, tudi umazanije okoli štanc se nisem bal, tako, da sem si do praktičnega izpita pridelal, poleg izpitnega, še tri dodatne skoke! Neizmerno sem užival pri skokih na trenažerju in se v sanjah že videl visoko na nebu, kako letim, »svobodno kot ptica, materi zemlji nasproti!« Obetanje, da lahko z izpitom za padalca nadaljujem tudi s tečajem za pilota jadrarnega letala, je vneto seveda še podkrepilo.

A potem! Zgodila se je tragedija, ki mi je splahnila voljo do padalstva, nižje od »mrtvega morja«! Smrtna nesreča vojaškega padalca-specialca v Nišu me je »totalno« prizemljila! Ker nam je inštruktor že med predavanji povedal, da se v letalu pač ne moreš več »premisлити«, saj je sunek v »ta zadno« in »gurnta«, zadosti »varen poseg« za prvi skok s padalom, kasneje začneš pa že uživati. Je ni bilo sile na svetu, ki bi me

spravila v letalo, da po uspešni teoriji opravam še praktični izpit za padalca! Pa je šel v izgubo čas tečaja in delo ob štancah. Pa nič za to, danes vem, da to ni »letenje«, da je to le »padanje«!

Tu nekje moram povedati, da sem bil avgusta 1972 prvič na Triglavu. Kako je prišlo do tega, je druga, zelo dolga in lepa zgodba, tako kot tudi moje »alpinistične« izkušnje v Zaplotnikovi »plezalni šoli« na Rocnu. Je pa to pomembno za moje nadaljnje letenje, saj je moje življenje od takrat neprekinjeno povezano z gorništvom, z višino, z neomejenim obzorjem! Tudi Nejčeva sintagma: »*Vrh ni cilj, cilj je pot do vrha!*«, mi je spremenila lastno gledanje na življenje in tudi način, kako priti do ciljev v življenju, predvsem pa, kaj je v življenju najbolj pomembno.

Sredi sedemdesetih so bili slovenski zmarjarji že razvpita družčina, saj je Avi Šorn že 75-tega odletel z Malega Triglava. Na Šmarnogorski Grmadi je stala rampa in letenje z zmajem se je zdelo na dosegu mojih rok, izpolnitev življenjskih sanj o letenju se mi je zdela končno uresničljiva!

Poleti 1976 sem poiskal Avija, ki je bil v tistem času alfa in omega »zmarjastva«. Zaposlen je bil na IBM Ljubljana in čeprav so ravno tiste dneve vnašali v računalnike plače za polovico Ljubljane, si je prijazen vzel del dopoldneva za poglobljen pogovor o letenju z zmajem in vsem okrog tega. Obširno mi je pojasnil prednosti in slabosti letenja z zmajem v primerjavi z »jadriličarji« in tudi stroške, ki me čakajo, če želim resno začeti z letenjem. Cena tečaja, dokumentacije in materiala za lastnega zmaja sta me postavili na realna tla. Tako rekoč, bil sem prizemljen! Res, v tistih časih je bil to »šport« za premožne, predvsem pa iznajdljive ljudi. Ko danes gledam na tiste čase, mi res ni jasno, kaj sem delal narobe, da se nikakor nisem spravil »pod oblake«!

Moje prvo jadralno padalo

Pa so prišla osemdeseta! Jadralnim zmarjarjem so se pridružili tudi jadralni padalci. Takrat sem z družino živel v centru Ljubljane. Kar nekajkrat smo si v Trnovskem pristanu izposodili kanu in šli veslat po Ljubljani. Ker nas je to zelo veselilo, sem se odločil kupiti svoj lasten kanu. Mali oglasi so bili polni športne opreme »iz druge roke« in res ne vem, kako sem iz rubrike »vodni športi« prišel do: »*prodam dobro ohranjeno jadralno padalo za sto mark*«. Zakaj marke? Za tiste, ki tega niste doživeli, moram povedati, da so bile v osemdesetih letih edino pravo merilo vrednosti česarkoli le še nemške marke. Inflacija dinarja se ni merila na letni, am

pak na mesečni ravni! Seveda, da sem se takoj dogovoril po telefonu, se odpeljal tja, v eno od vasi pri Ribnici, kjer mi je mladec, v kleni doleniščini, dal prve napotke, kako spravim vidno izdelanega Firebird-a nad glavo, stečem po hribu navzdol in poletim.

Meni najbližja znana strmina z lepim iztekom (dovolj skrita očem javnosti) je bilo smučišče na Rakitni. Tam sem kar nekajkrat, celo popoldne, tekal po hribu navzdol, nosil padalo nazaj v hrib in na litre »švicale!*!* Od letenja pa le nekajmetrski »poskoki« do največ meter nad tlemi. Vaška mularija, ki je prišla »firbce past« in gledat norca, ki se preganja gor pa dol po hribu, mi je prijazno razložila, da, kadar pa od Slivnice piha, pa »zmarjarji« prav lepo letijo, tam z Županovega vrha!

In res! Prvič, ko so »vremenarji« napovedali zahodnik v osrednji Sloveniji, sem se spravil v mojega starega hrošča, pa hitro na Rakitno. Nekako sem našel pot in stezo, ki sta me pripeljali na očiščeno ploščad zmajarskega vzletišča na Županovem vrhu. Kar močno je vlekle od zahoda, naravnost iznad Rakitne, ki je ležala daleč spodaj. Naravnost v smeri vzletišča! Daleč zadaj, na ravnini, sem razgrnil padalo, da bo dovolj prostora za dvig in pridobitev hitrosti pri vzletu. Zapel gurtne (nekaj podobnega kot so današnje »tange«) in končno pomislil tudi na varnost ter si prvič na glavo pripel plezalno čelado.

Stečem v veter, roke z gurtkami dvignem visoko v zrak in krilo se lepo dvigne nad mojo glavo. Tečem do konca ravnine, a padalo ne leti, jaz sem še vedno trdo na tleh. Ponovim dvakrat, trikrat, a še vedno sem trdno na tleh!

Ker sem prepričan, da moram odleteti, saj so vsi »pogoji idealni« (seveda nisem imel pojma o idealnih pogojih), se po petem ali šestem poizkusu, na koncu ravnine pogumno vržem v »ribo« in z glavo naravnost v grmovje in manjše drevje, dobrih deset ali petnajst metrov nižje! Seveda, da nisem mogel preleteti grmovja in dreves, saj danes vem, da je moje prvo »pravo« jadralno padalo imelo fineso 1:0. Da, ena proti nič!

Razen ranjene samopodobe, ki pa sem jo, na srečo, videl edino le jaz in seveda nekaj bušk, izkušnja ni pustila hujših posledic.

Ker pa sem padalo kupil za letenje, sem pač moral nekje leteti. Moj neumorni duh iskanja je našel primerno mesto na Vremščici. Še iz časov, ko sem se, kot pomočnik strojevodje, vozil pod obronki Vremščice, kasneje pa hodil po »slovenski planinski poti«, sem vedel, da mora biti Vremščica pravi kraj, kjer bom končno letel! Po daljšem deževnem obdobju, so se naredili

lepi jasni dnevi, jaz pa v avto in hajdi na Vremščico. Letel!

Ko prispem, me malce zmoti smer vetra. V svojem neznanju in nepoznavanju meteorologije sem bil prepričan, da bo pihalo od Divače čez ravnino in navzgor proti vrhu, v resnici pa je pihal vzhodnik. »*Vzhodnik!*« Zagotovo s trideset ali več km/h! V svoji neizmerni želji sem bil prepričan, da je to pravi veter za letenje. Boma pač letel na drugo stran, ne proti Divači! Danes, ko znam to oceniti, vem, da sem jo zaradi popolnoma neprimernega vetra za letenje na Vremščici še srečno odnesel!

Ker so me izkušnje z Rakitne, predvsem pa z Županovega vrha izučile, da je za trde pristanke z glavo naprej potrebna čelada, sem jo tudi tokrat, na mojo srečo, glede na nadaljnje dogodke, pripel na (zabito bučo) glavo. Raztegnem krilo, se pripnem, zajamem sapo, da bom »močnejši« in potegnem za A gurtne. V trenutku je padalo postalo jadro, ki me izstrelil proti tlom in že me vleče, s hitrostjo 20 km/h ali več, po kraškem travniku, posutem s posameznimi skalami, ki štrlijo iz trave. Nagonsko navijam komande in jih vlečem k sebi, a predno mi uspe krilo dokončno podreti, že udarim ob skalni rob s tako silo, da se mi Peltz-ka (čelada) vdre in počil! Ustavim se in obležim, prepričan, da sem si zlomil vrat in bom ostal tetraplegik. Vrat in glava me močno bolita, a ker čutim boleče razbite komolce in kolena, vem, da še nisem popolni invalid na telesu. Glede uma, to pa res nisem več prepričan! S težavo zložim in zapakiram mojega Firebird-a v vrečo in nikoli, res nikoli več ne pomislim, da bi letel s to cunjol!

Srečanje s sodobnimi jadralnimi padali

Tako, kot sem že povedal, so bile že od začetka sedemdesetih let, gore moja velika ljubezen, ki mi jo je, na srečo, uspelo prenesti tudi na sina. Konec devetdesetih, ko je bil v tretjem letniku gimnazije, je delal obsežno raziskovalno nalogo o slovenskih endemičnih rastlinah. Rastišča le teh, so raztresena po celotni Sloveniji in večina jih je v visokogorju. Seveda je potreboval taksista in vodnika. In kdo je boljši od očeta!?

Tako naju je konec junija ali v začetku julija, pot zanesla v krnsko pogorje, iskat škrlatnordeči kamnokreč in ozkolistno, endemično vrsto preobjede. Pa obsediva tako, pozno popoldne, na robu Batognice, malicava in uživava ob razgledih po dolini Soče. Nenadoma opazim tam daleč okrog Planice tri barvaste lise, ki krožijo ena za drugo ob rebri navzgor. Pomislim na zmarjarje! Dvigajo se višje in višje,

vedno bližje nama in že vidim, da to pa niso zmarjarji, ampak nekaj čisto drugega. Čisto prava jadralna padala sodobne konstrukcije in že čisto podobna izgledu današnjih jadralnih padal. Daleč zunaj, nad dolino, se dvignejo do najine višine in dva se zapeljeta proti planinski koči na Krnu, kjer tudi pristaneta. S sinom se pospešeno odpraviva tja, saj moram spoznati te letalce, jih malce izprašati in se pozanimati, kako in na kakšen način lahko, tudi jaz, pridem do te fantastične leteče naprave! A ker je do kočs kar več kot pol ure, se tik predem prispeva, dve veliki krili odlepita od trate pod kočo in poletita v dolino. Takoj vem. Da, to je to, kar si želim že vse življenje! To je tisto pravo! Na goro peš, dol pa lepo odletiš.

A je minilo skoraj leto, preden sem se odločil in takrat, na že zelo uporabnem internetu, našel tri JP šole. Prvi, ki mi je odgovoril, je bil Dule Orehek, inštruktor iz JPK Polet Kamnik. Pokličem, se dogovoriva in čez kakšen teden sem že »šolar«!

V sredo popoldne smo se dobili na »smučišču« pod Rožnikom. Ja, to je tista jasa, za hišami, levo pred Gostilno Čad pod Rožnikom. Pred tridesetimi leti je bila to velika jasa, kjer je pozimi smučala otročad iz Rožne doline, pred dvajsetimi leti, ko smo pričeli s tečajem, je bila praktično še brez zarasti, do danes pa je ostal neporaščen le še majhen delček.

No in usedli smo se na vrh, čisto pod drevesa, v senco in Dule nam je razlagal. Pravila, zakone, konstrukcijo, tehnologijo, predvsem pa tehniko vzleta. Na koncu predavanja je odprl tri »ruzake«, ki smo jih najbolj zagreti, že na začetku, prinesli iz njegovega avtomobila. In ven so pogledala prava svetleča in šumeča padala. Prava krila, ki smo jih razprostrli po travi, poravnali in najbolj zagreti trije smo se pripeli. Seveda je bil na programu dvig in vodenje krila po strmini navzdol. Prvi je nalogo izpeljal kar solidno, čeprav je za njim letelo kar nekaj Duletovih, »*pi..., teč pod padalo, desno, desno, levo, pi..., levo!*« Še dobro, da se je padalo porušilo, saj bi pi..., še kar »letele« za njim! Drugi je imel manj sreče, saj ga je že na začetku zasul Duletov paket, »*pi... laufi, laufi, saj nisi baletka, da cepetaš na mestu, laufi!*« No, pa je bilo hitro konec, saj revež res ni znal teči ali pa si ni upal. Na koncu prve trojice sem bil na vrsti jaz. Malo iz strahu, da ne bi doživel inštruktorjevega vala pi..., malo pa tudi zaradi prejšnjih izkušenj z dvigovanjem Firebird-a, sem potegnil »*po moško!*«

V trenutku je bilo krilo nad glavo, instinktivno zavrem, in padalo me dvigne od tal. Nemogoče! Saj letim, letim!

Dule vpije, »*zavir'i, zavir'i, pi..., zavir'!*« A

jaz sem kot v transu! Padalo počasi drsi proti smrekam na dnu vzpetine in jaz kot »*izkušen*« pilot rahlo zavrem, popustim, potegnem desno komando, da se krilo postavi prečno na hrib ter takoj zategnem komande do konca. Dule priteče po hribu: »*Pi..., ti s' pa že let'u!*«

Seveda, priznam izkušnje s Firebird-om izpred let in pa kar nekaj poznavanja teorije o aerodinamiki, pridobljene pri modelarstvu. Lahko, da bo kdo pomislil ali pa, da izgleda, kot da želim Duleta prikazati kot človeka brez omike, pa ni res. Takšen je, in je pač bil Orehek! »*Laufi, laufi, in pi...*«, so bile besede, ki so ga določale na šolanjih, pa tudi na pivu po tečaju. Naj pojasnim, »*pi...*«, je tisti organ, ki nam je omogočil prvi pogled v svet!

Naslednji teden smo se dobili na šolskem terenu na Gozdu. Že od začetka tečaja je bil večino časa z nami tudi pomočnik-inštruktor Razo (Miha Razinger), kasneje, ko smo pričeli s prvimi višinci na Ambrožu in Gozdu, pa se nam je občasno pridružil tudi pomočnik-inštruktor Tomi (Tomaž Eržen). Ja, ja, dolgo se že poznamo, dolgo!

Pa tudi nadimek Janko so mi uradno pripeli v tistem času. Res, da so me domači in prijatelji že od malega klicali Janko, pravo, takšno, »*padalsko*« ime JanKo., pa sem dobil šele na tečajih, ko je Razo nenehno vpil za mano, »*to Janko, odlično Janko, zategni Janko*« in podobno, a vedno je bil na koncu za poudarek Janko! Tako sem se na OLC portalu predstavil kot Janez Kocjan - JanKo. In tako je ostalo do danes!

Tam na šolskem terenu na Gozdu so nekateri tečajniki še kar tekali pod krilom, sam pa sem veselo letel z vrha, čisto od gozda, pa daleč dol na ravnino. Vajo (polet) sem ponovil tudi petkrat ali več na tečajni dan. Letenje me je pri dobrih štiridesetih popolnoma prevzelo! Eni so pri štiridesetih začeli »*skakati čez plot*«, jaz pa s padalom! Še pred koncem začetniškega tečaja sem že bil ponosni lastnik lepo ohranjenega Edel-ovega Space-a, ki sem ga kupil (po posredovanju Duleta) od Tomija.

Od osmerice, ki smo začeli tečaj pod Rožnikom, nas je šest še hodilo na Gozd, po treh mesecih, pa smo le trije uspešno zaključili začetniški tečaj JP. Kot lastnik L licence, sem si, pa čeravno sem vedel, da sam ne bi smel, privoščil kar veliko pohodov v hribe, s poletom v dolino. Tako sem z vlekel padalo na Potoško goro, na Zaplato, na Kriško goro in na Polhograjsko Grmado ter od tam poletel v dolino. Tudi na Kredarico sem z vlekel Space-a in uspešno odletel v Vrata! Takrat TNP-jevci še niso vedeli, »da se divji živelj gora meče v prepade, ko zagleda jadralnega padalca«!

Prvič se mi je zalomilo na Robleku. Tudi po tretjem poizkusu sem moral prenehati in padalo odnesti nazaj v dolino! Ja, tudi kasneje sem ga na mojih H&F (hodi in leti) pohodih, še velikokrat nosil navzdol. V jeseni sem se, kot edini iz skupine, ki smo skupaj začeli tečaj, prijavil na izpit za licenco A, saj so nekateri odnehali, drugim pa je manjkalo še kar nekaj od potrebnih petdeset višincev, na desetih različnih vzletiščih. A šele naslednje leto marca, sem, v drugo, uspešno opravil praktični izpit za A licenco! Prvič sem žal za malenkost preletel pristajalni kvadrat 50x50 m. No, in tako sem od marca 2001 ponosni lastnik A licence pilota JP! In od takrat »*Letima!*« Če ne drugače, pa z »*dolenskih kucl'nov*«! Ja, ja, pa še vedno, tudi v sanjah!

Rutinskih poletov z registriranih vzletišč ne bom opisoval, saj jih je bilo toliko, da že zdavnaj ne vodim več evidence o njih. Opisal bom le nekaj izjemnih dogodkov, pri katerih sem naredil nedovoljene napeke, a se je na mojo srečo vse srečno izteklo. Tiste lepše in uspešne trenutke iz zgodbe sem že opisal v starejših izdajah Ikarja, o neumnih in nepremišljenih trenutkih, v katere sem se spravil, pa bom nekaj vrstic napisal v nadaljevanju.

Zelo pomembno, pri mojem letenju, je pohodništvo z letenjem z vrhov, vzpetin in z gora! To praktikiram že od prvih dni samostojnega letenja.

Tako sem kaj kmalu odnesel padalo na Mali Trebelnik (Zavrh), saj sem hotel resnično poleteti nad borovniško dolino, tam, kjer sem tolikokrat, s pomočjo modelov, sanjal letenje! Vzlet je bil rutinski. Rachel vzhodnik je omogočal šolsko izpeljan vzlet. A Space pač ni bil vrhunski model! Letenje v veter je bilo zelo problematično, tudi na gasu sem se komaj, komaj, izvlekel iznad drevja in se zapeljal navzdol, desno do prvih košenec na Lazah. A groza, nad travnato dolino, po kateri sem hotel zapeljati na ravnino nad prog, kjer sem načrtoval pristanek, je na veliki višini napeljan električni kabel, ki povezuje hiši na levi in na desni vzpetini. Ker resnično ni druge rešitve (levo je sadovnjak, desno pa stanovanjska hiša) zaviram, zaviram, zaviram skoraj do maksimuma, samo da se ne obesim na kabel visoko nad tlemi in ne treščim na tla! Neverjetno, a padalo zdrsne tik pod kablom, vendar preveč zavrto izgubi vzgon in z višine metra ali dveh sonožno, tako kot sem treniral na Lescah, pred skoraj tridesetimi leti, na »trdo« pristanem ter se brez posledic povaljam po tleh. Še enkrat se izkaže, »*večja sreča, kot pamet!*« Kasneje, od lastnika hiše na desni vzpetini izvem, da so se »*neprevidni padalci*« že obesili na ta kabel.

Šmarna gora in ob njej stoječa Grmada sta

bili po letu dva tisoč že zaprti za prosto letenje, a ob zmajarski rampi so še vedno vzletali lokalni piloti. Tudi jaz sem bil takrat »lokalček«, saj sem se iz Ljubljane preselil v Pirniče. No, pa sem zvelkel mojega Space-ja na Grmado! Čeprav je zgoraj na grebenu rahlo pihal od severa, me je močan »vzgonnik« prepričal, da sem (malo nižje) razgrnil krilo in se po »vseh pravilih« pripravil za vzlet. Aktivno potegnem za gurtne, krilo se takoj formira, vzgonnik me vzdigne za meter ali dva in »že sem v rotorju«!!! Bum, tresk, pok, pok, je ropotalo in tolklo po grmovju (Andrej z Mljave, reče fraščevju) in takoj sem boleče razumel, kaj pomeni vzlet v rotor! Vsled te boleče izkušnje sem kasneje velikokrat nosil padalo nazaj v dolino, če pa je bilo mogoče, pa vzletal z bistveno nižjih mest. Pa še ena z vzletišča Zavrha nad Borovnico, ki govori o srečno rešeni »negativi« tik nad tlemi! Torej, vzletim na Zavrhu. Ker piha severovzhodnik, proti severu-vzhodu in uradnemu pristanku pri Škorpionu ne gre, zato se odpeljem desno, ven nad ravnino, potem pa počasi tonem in se spuščam proti dolini in pristanku. Tega sem izbral na južnem delu Borovnice (tik ob železniškem tunelu), saj se tu prične vzpenjati cesta na Pokojišče in Zavrh. Pač, načrtoval sem peš hojo po avtomobil, ki sem ga imel na Zavrhu. Seveda sem želel pristati čim bližje hribu. In glej (hudiča), malo pred tunelom, kjer stoji zadnja hiša nad cesto, pod cesto nižje pa je kozolec, je lastnik napel električni kabel s slemena hiše na sleme kozolca. Približno trideset metrov nad tlemi. Ker tega nisem vedel, od daleč pa tankega kabla tudi nisem videl, sem se prav počasi z zavrtim padalom pripeljal ob hribu nad cesto. Deset, petnajst metrov pred sabo zagledam kabel in panično potegnem levo komando za zavijanje v stran od hiše in hriba na desni. V trenutku se padalo zavrti v negativno! Iz strahu (ne znanja) dvignem roke in takoj rahlo zavrem na desni komandi. Padalo se ustavi, potone za »ogromnih« deset ali več metrov in se, brez mojega posredovanja, zapelje naravnost na travnik, tik ob kozolcu. Od strahu in šoka komajda kaj zavrem, tako da se pri pristajanju grdo povaljam po travi. Moja prva in na veliko srečo uspešno rešena negativa! Od takrat ne pomnim, da sem še kdaj spravil padalo v negativni zavoj. Tudi »helikopter«, ki naj bi bil enostaven manever, je še vedno tabu.

In potem sem kupil Edel-ovega Promise-a in prvi preskok Kokre je bil realiziran, pa tudi obrat na Potoški gori s povratkom na pristanek v Novakih mi je uspel. Kar nekajkrat! S Promise-om sem pričel resnično »leteti«! Deset, petnajst, tudi dvajset kilometrov dolgi preleti niso bili več nedosegljivi. A Promise je bil zoprna napra-

va! Nemirni stabilizatorji so se kar naprej zapirali, tako, da je bilo letenje vedno na robu nezaželjene situacije. Tudi dvig, predvsem v rahlo močnejšem vetru, je bil zelo zahteven in težko kontroliran. Bilo je potrebno zamenjati zahtevno in zame neprimerno napravo.

Naj pred nadaljevanjem povem le, da sem se, v desetih letih letenja in po nespametnem startu v rotor na šmarnogorski Grmadi, izognil vsem traperijam, ki bi jih lahko »zakuhal« na H&F izletih na karavanske vrhove: Storžič, Stol, Begunjščico, Golico in Dovško Babo ter v Julijce in bohinjska vzletišča Vogar, Studor in Vogel! Pa tudi Krim, Zavrh in Slivnica so bili, kar nekajkrat, uspešno opravljena pohodniška naloga z uspešnimi vzletmi. Tudi na Vremščico in na Županov vrh sem se odpravil in tudi od tam uspešno odletel.

Tudi H&F pohodi in srečanja, v organizaciji »velikega motivatorja« Sandija Marinciča, so že od prvih dogodkov moje veselje. Če je le mogoče, se jih redno udeležujem in to že od prvega »triatlona na Storžič«.

Z novim Riverjem sem prvič preletel trikotnik Krvavec-Kriška gora-Kočna, nekajkrat izpeljal lijaškega kurirčka, ki mu je kar dvakrat zmanjkalo par kilometrov do sto, a je zame bil vedno enak »stotki«!

»Stotka«! Sanje vsakega jadrlnega padalca, začetnika!

Po dobro opravljenem treningu iskanja termičnih minimalk na Smuku ter uspešni letalni pomladi v Karavankah, kjer sem izkusil tudi močno spomladansko termiko, vse z dobrim starim Riverjem, sem končno strokovno in psihično dozorel za Soriško planino (prosto po Simeonu Klokočovniku)!

Po sedmih letih »stare ljubezni« z Riverjem, sem si privoščil »novo ljubico«, Mentorja3, ki je moje meje, v letalnih apetitih, postavil nivo višje. Res ne razumem, zakaj imajo vsa padala moška imena, saj bi jim ženska vsekakor lepše pristajala, sploh pa zato, ker za njih skrbimo in jih pazimo, bolj kot marsikdo na zakonca! No ja, saj si to tudi zaslužijo, te naše ljubice, ko jim pa, dobesedno, zaupamo svoja življenja!

Četrtega avgusta 2013 je dozorelo! S še petimi padalskimi kolegi iz Poleta Kamnik ter še nekaj drugih pilotov, smo se optimistično odpravili na Sorico. In, naredil se je »pravi« dan! Opravil sem vse po navdilih Primota (Robi Dolničar) in Turčina (Alojz Turk), ki sta me temeljito podučila, predvsem o vzletu in prvih pobiranjih na levo od starta. Vse do Krna je potekalo »kot po maslu«. No, tam pod Krnom pa se

je zataknilo skoraj za pol ure. Nikakor ni hotelo na primerno višino za preskok do Stola, kar pa ni ovirala le mene. So bili v vrsti tudi »stop piloti«, ki so se takoj pognali za mano, ko so uvideli, da mi bo uspel priključek Stola. Bil sem pač prvi, ki se je naveličal »malinjanja« in se »vrgel čez«! Na Stolu smo si nabrali zaloge višine in do konca grebena se je lepo izšlo. Tam pri Huminu (Gemona del Friuli), sem pa potegnili »ročno«! »Ziher je ziher«, če hočem tudi »domov«, moram obrniti in pozabiti na tiste, ki si upajo tudi čez »huminske josome«. Mogoče tudi sam enkrat, tam nekje pri peti ponovitvi, preskočim tudi to oviro in poletim še kam dalje!

Nazaj je bila vse že »rutina«. Malo več truda pri pobiranju na Polovniku, Krn je dal »do neba«, le na Soriški sem izgubil kar precej pomembnega časa pri nabiranju dovolj višine za preskok grebena in nadaljevanje proti Ratitovcu ter Selcam v dolini, kjer sem tudi pristal. 145 km in osem ur v zraku je za »nedeljskega pilota«, med katere se prištevam sam in seveda, tudi po vseh kriterijih spadam, izjemno uspešen prelet, s povratkom po grebenu od Tolminskega Kuka do Soriške planine, tako imenovani bohinjski »avtocesti«! Srčno upam, da ga še kdaj ponovim! Seveda, če me bodo bolj izkušeni kolegi piloti povabili s seboj.

Misel za konec

Danes, po šestdesetih letih sanj in resničnih dogodivščin, ko je spomin postal tako kratek, da se ne spomnim včerajšnjega kosila, še vedno vidim petletnika, ki stoji na sepu in si na paši, v kravjaku greje prezeble noge ter zasanjano gleda vrane, kako se igrajo v hladnem jesenskem zahodniku, vetru, ki piha tam od daleč, že s snegom pokritih bohinjskih gora. Spominjam se prehojenih gorskih grebenov v Julijcih in sanj, kako poplesujem na dinamiki z igrivimi kavkami, kako se spuščam z močnim planinskim orlom po karavanskih grapah, jadram s kanjami po obronkih Kuclja in Čavna, vse tja daleč, do v jesenski mrč zavitega Nanosa. Da, imel sem srečo, da sem te sanje že dosanjal, da sem vse to že doživel! Od Vinskih vrhov do Bohinjskih gora, vse v enem lepem in dolgem »preletu« življenja.

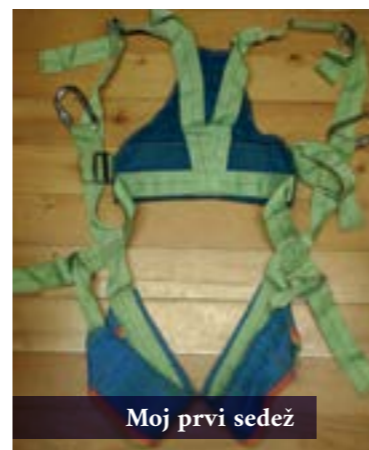
Da, življenje je bilo težko, na trenutke boleče, a vseskozi prežeto s sanjami in vero da enkrat poletim, poletim kot ptica. Te sanje so se mi uresničile, z največjo nagrado, z resničnim in pravim letenjem! Prostim in svobodnim letenjem, letenjem podobnim pticam, letenjem človeka, pod krilom jadrlnega padala! Nekoč Ikarjeve sanje, so danes resničnost, ki se nam, izbranim srečnikom, dogajajo v živo!



FockerD3 - model za spomin na otroštvo



Moje prvo pravo jadrlno padalo



Moj prvi sedež



Logo na prvem padalu



Zaljubljen v gore in Triglav - avgust 2016



River - moje prvo novo krilo, spodnje B klase



Promise - prvo krilo za XC prelete



Najdaljši prelet

Avtor: Nejc Deželak

meli podobne vremenske situacije in bomo, kar je najpomembneje, vsi ostali živi in zdravi.

Skupno vsem pripetljajem je nenaden pojav sunkovitega vetra, ki je prišel tudi iz povsem druge smeri kot napovedan splošni veter za ta dan. Ker letim padalo A-klasifikacije, sem imel z močnejšim vetrom opazno še več težav kot ostali jadralski padalci z višjimi klasami. V takšnih situacijah postane sicer zelo varno začetniško padalo na nek način nevarnejše.

Sledi kronološki povzetek vseh treh dogodkov. Poudarjam, da sta zadnja dva dogodka zgolj moje osebno subjektivno doživetje tega dneva, zlasti razglabljanja o vzrokih teh situacij so zaradi kompleksnosti vremena zgolj moje domneve.

14.07.2018, Hausberg, Nemčija

Vir: DHV-info, Mai-Juni 2019, str. 68-71

Tudi zelo izkušeni piloti zaidejo kdaj v vremenske situacije, ki jih prej še niso doživeli. Žal se kaj takšnega lahko zgodi tudi na "domačem" hribu, za katerega menijo, da poznajo "vsako njegovo bukvo".

Pilot, ki redno leti na domačem hribu že od leta 2006 in na njem naredi med 50 in 70 poletov na leto, je na ta dan, čigar napoved je bila dokaj ugodna – šibko območje visokega zračnega pritiska, rahel zahodni veter, dober gradient in posamezni razvoji neviht, ograniziral tandemske polete preko celotnega dneva. Začeli so ob 9.00 in uživali v treh prekrasnih poletih. Ura je bila 15.00 in za odleteti je bil še zadnji "tandemaš". S pristanka se je ob tej uri severno v daljavi videla nevihta, ki je potovala proti vzhodu. Vremenski radar je razkril njeno razsežnost – šlo je za razmeroma majhno nevihto. »Pa pojdimo še na zadnji polet, tale nevihta

nas bo obšla severno, tako da ni problema«. In ob 16.00 so bili na vzletišču. Proti zahodu in severu se je v daljavi vreme že popravilo. Ves čas so vsi vetrni trakovi kazali konstanten veter po hribu navzgor iz smeri SZ. Tudi velika vetrna vreča, ki leži nižje na vzletišču, ki je usmerjeno proti SV, je kazala podobno.

3,2,1 in gremo. Vzlet je uspel brez problema, za pilotom je vzletel še drugi tandemski pilot. Potem pa se je začela nočna mora. Takoj po vzletu pilot s presenečenjem zagleda, kako vetrno vrečo na spodaj ležečem štartu kar naenkrat divje premeče iz vzhodne smeri. Oba pilota sta se nahajala v močnem zrotiranem območju, saj je hrib obrnjen proti SZ! Pred več kot desetimi leti je temu pilotu enkrat dejal njegov učitelj: »Bolje je biti na tleh in si želeti biti v zraku, kot biti v zraku in si želeti biti na tleh«. In res, v naslednjih petih minutah sta pilota zaradi veliko znanja in aktivnega letenja preprečila najhujše. Med tem letom sta imela vse – od vzvratnega letenja, mnogih stranskih zapiranj, 2x totalnih čelnih zapiranj, od 4.5 m/s propadanja do 7 m/s dviganja. Kljub stalni pripravljenosti na izmet rezerve sta pilota ohranila mirno glavo in varno pripeljala potnika do pristanka. Adrenalinsko doživetje brez primerjave!

Za vse lokalne pilote je bilo vremensko dogajanje velika uganka, zlasti, ker se vreme ni opazno poslabšalo in so še pred eno uro vsi zelo uživali v perfektnih razmerah. Zato so se obrnili na dežurnega lokalnega meteorologa, ki je natančno opisal vremensko dogajanje v tem času na ta dan.

Severovzhodno se je v tem času razvila nevihtna celica z dolžino okrog 120 km in se je pomikala iz smeri zahoda proti vzhodu. Ker se v nevihti ledeni kristali, ko pričnejo padati, stopijo, pri tem porabijo veliko toplote in okoliški zrak se ohladi. Ta padajoči hladen zrak se nato, ko se približa tlom, »razlije« v vse smeri stran od



Razlitje hladnega zraka nevihte

nevihtne celice. Lokalni relief, kot na primer doline, lahko ta hladen zrak skanalizira. Na vseh merlinih mestih v oddaljenosti okoli 20 do 30 km je bil izmerjen zelo sunkovit veter, ki je v sunkih dosegal hitrosti tudi 50 km/h in več. Skratka, kljub temu, da je šla nevihta s precejšnjo oddaljenostjo stran od vzletišča, je imela občuten vpliv na vremenske pogoje. Še več, če predpostavljamo, da je ta hladna zračna masa potovala s hitrostjo 60 km/h, to pomeni, da doseže kraje, oddaljene 30 km, šele pol ure kasneje! Tako lahko pogled na vremenski radar, v smislu »nevihta razpada« ali pa »ne dežuje več«, marsikoga preišči. Upam, da bomo vsi, zlasti v prihajajočih poletnih mesecih s povečano kritičnostjo presojali izjave, kot so »Nevihta gre mimo ...«, »Nevihta razpada ...«, »Se bomo že izognili ploham ...«.

13.08.2018, Gozd, Slovenija

Jugozahodnik je na ta dan že oznanjal poslabšanje vremena. Njegova jakost je bila po večini Slovenije premočna za letenje, je bil pa lep in vroč poletni dan. Za zahodno Slovenijo, zlasti za Julijce in Notranjsko so bile napovedane, kot že večino poletja, nevihte.

A kot je mnogim znano se ob sicer močnem jugozahodniku naredi na Gozdu zelo lepa večerna termika. In s tem upanjem smo se v kar velikem številu in tudi kljub ponedeljku napotili na vzletišče. Nekje okrog 15.30 smo tja tudi prispeli. Pihalo je preveč, zlasti preveč sunkovito, na trenutke tudi do 40 km/h. Pa smo malo čakali, vmes so se nam pridružili tudi bolj lokalni piloti, kar nam je bil znak, da z izbiro vzletišča nismo zgrešili. V daljavi, proti jugu, smo v tem času opazovali razvoj neviht nad Notranjsko. Nad našimi kraji vse stabilno – kot je bilo napovedano.

Ko je pričel veter popuščati, so se v zrak odpravili prvi, bolj izkušeni piloti. Ko so potrdili, da so razmere kar ugodne, sem se tudi sam odpravil v zrak. Že pred vzletom sem od drugih jadralskih padalcev slišal, da se je nad Bovcem razvila nevihta, ki je nato potovala proti severu v smeri Kranjske Gore. Ko vzletim in se malo od-

peljem stran od hriba, res opazim to nevihto in proti Zgornjesavski dolini izgleda res precej grozno. Sprva šibka dviganja se v trenutku okrepijo in kot bi mignil sem bil nad Kriško goro. Tudi daleč stran od hriba je "super letelo gor". Pogled proti Zgornjesavski dolini mi ni dal miru in moral sem malo "potarnati" po postaji. Dogovorili smo se, "da bomo opazovali vremensko dogajanje". V tem času so nekateri naredili povsem navadne polete z Gozda do uradnega pristanka. Vse je torej izgledalo, razen te "teme" proti zahodu, tako kot mora biti. Odletim proti Storžiču in malo naprej, potem pa se odpravim počasi nazaj. Hitrost ni bila ravno vrhunška, a nekako je le šlo. A nižje kot sem bil in bližje pristanku, bolj me je pričelo ustavljati. Vsi okoli mene so (po moji oceni kar malo panično) leteli nazaj proti pristanku, nekateri tudi z ušesi. To mi je bil počasi znak, da se to prijetno večerno jadranje bliža k koncu. In res, hitrost je vztrajno pa-



Gozd



Pogled proti Zgornjesavski dolini

dala in kljub 100% pospeševanju sem se komaj premikal naprej. Presenetilo me je tudi dejstvo, da je veter prihajal precej iz zahodne smeri. Tako sem se znašel levo od vzletišča na Gozdu rahlo za hribom in dobil za nagrado tudi nekaj turbulenc. Komaj sem zlezl do doline in pristal še pred uradnim pristankom, srečen, da sem spet na tleh. Manj kot pol ure po tem so se nekateri, ki so bili še v zraku, brez težav pripeljali do pristanka – veter je opazno popustil.

Kaj se je dogajalo? Z veliko verjetnostjo lahko trdim, da je tej okrepitevi vetra, ki je prišla precej iz smeri Zgornjesavske doline, botrovala nevihta nad Kranjsko Goro. Kljub temu, da je šla nevihta mimo, je po dolini navzdol spustila hladen zrak. Tudi zaradi tega je bilo več tega sunkovitega vetra v nižjih plasteh. Ko se je nevihta umaknila bolj proti severu, se je s tem tudi ustavil dotok tega hladnega zraka in vremenska situacija se je spet normalizirala.

23.03.2019, Jena, Nemčija

Po sprva načrtovanem navadnem vikend oddihu v tem prijetnem mestecu v osrednji Nemčiji ugotovim, da so tu okrog zelo aktivni jadralski padalci in ker je bila vremenska napoved ugodna, s sabo vzamem tudi padalo. Kontaktiram lokalce in zaradi napovedanega rahlega popoldanskega SZ vetra, se z njimi dobim na SZ vzletišču, z lepim pogledom na mesto. Od njih sem bil opozorjen, da je to vzletišče precej zahtevno, saj je ozko in kratko, a ker zaupam v svoje sposobnosti vzleta, se odločim da poizkusim. Skoraj vsi lokalci so že v zraku, še zadnjemu na tleh se tako mudi, da mi niti ne uspe zaračunati dnevne karte. Vremenska napoved za ta dan je bila sledeča – visok zračni pritisk, suha zračna masa, močna inverzija, zato "suha" termika. Čez celotno Nemčijo naj bi čez dan potovala rahla oblačnost, ki naj bi dosegla ta del Nemčije ravno enkrat proti popoldnevu.

V miru se pripravim na vzlet. V daljavi z vzletišča vidim rahlo oblačnost, ki jo pripisujem tisti napovedani oblačnosti. Vzlet uspe brez problema in "juhu", po dolgem času spet v zraku. Nekaj minut jadram z lokalci, ko mi počasi postane malo neprijetno, saj je v zraku nekako veliko energije. Dviganja so na trenutke kar sunkovita in to ob že kar pozni uri za ta čas. Zato se odločim, da se odpeljem raje proti pristanku, ki ni daleč. Ves čas opazujem svojo hitrost, ki ni bila ravno velika, a še znosna. Bolj me čudi kako ne uidem dviganju, kljub temu da sem že daleč od hriba. Pogledam nazaj za sabo in vsi lokalci pričeno bežati stran od hriba. Ko se obrnem v smeri doline proti SV, doživim prvo presenečenje. Moja hitrost pade še bolj! Veter torej sploh ne prihaja iz SZ. V daljavi vidim tudi meglico, ki se je z vzletišča ni videlo. V tistem trenutku o njej nisem veliko razmišljal, pripisal bi jo kakšni inverziji ali pa večernemu ohlajanju zraka. Pa sem bil spet v tej neprijetni situaciji, ostali piloti so počasi rinili naprej, jaz jim s svojim padalom nisem mogel slediti. Dolgo je trajalo, da sem našel področje, kjer nisem imel dviganja, čeprav me je vmes presenetil kakšen sunek, ki mi je pošteno zanihal padalo. Ko se približam pristanku, nekje na višini 100 m, pričnem zaradi bližine terena še bolj zaznavati svojo hitrost. O ne, oddaljujem se od pristanka! Kljub 100% uporabi pospeševalnika me počasi zanaša nazaj. Sprva brez veliko razmišljanja tiščim pospeševalnik in nekako upam, da pa bo malo nižje manj vetra. A temu žal ni bilo tako. Pričnem pogledovati za mano. Še en šok – nobenega pristanka! Za mano samo gozd in pa veliko vrtnarsko naselje z mnogimi majhnimi barakami. Pričnem manevrirati proti levi, da bi prišel na odsek, kjer je travnik najdaljši, a sem pri tem že prepozen, saj imam levo od sebe že ovire. Ko sem dobrih 20 m nad tlemi, si že rečem „tole bo bolelo“ in potem nekako v zadnjih trenutkih le dobim malo hitrosti, da se odpeljem za nekaj metrov naprej. Ves čas, vse do

pristanka, uporabljam pospeševalnik. Tik pred pristankom dobim za trenutek celo frontalno zapiranje, ki pa me ravno postavi na noge. Ko se že veselim pristanka, moram še za trenutek ohraniti zbranost in podreti padalo, saj me je veter hotel potegniti nazaj. Rezultat pristanka je viden na sliki.

Kljub temu, da pri tem dogodku v igri ni bila nevihta, je bilo dogajanje sila podobno kot v zgornjih dveh primerih. Za razliko, je v tem primeru hladna fronta prišla po spodnjih plasteh ne od nevihte, ampak je naredila svojo pot globalno čez celotno Nemčijo. Zlasti, ker svoj pohod ni označevala s poslabšanjem vremena, ampak samo z rahlo oblačnostjo, je bila zelo zahrbtna. Tudi vsi lokalni piloti so bili šokirani in kaj takšnega še niso doživeli. Nekateri so komajda pristali na uradnem pristanku, dva sta se tudi odpeljala z vetrom naprej proti dolini in pristala na nogometnem igrišču sredi mesta.

Kaj se lahko iz tega naučimo?
Vedno je potrebno natančno pregledati napoved. Če vremenska karta nakazuje prehod hladne fronte, pa tudi če je ta precej blaga in pred sabo ne ustvarja deževnega vremena, je lahko za tako občutljive letalne naprave, kot je jadralsko padalo, še kako nevarna!



Meglica je že dobro vidna v daljavi v smeri SV.



Vsi padalci se odpeljemo nad dolino. Meglica prodira po dolini proti nam. Temperatura zraka občutno pada.



Pristanek.

10 LET

10 vremenskih dejstev

Avtor: Honza Reymanek
Prevod: Domen Višnar

Cross Country št. 187, februar/marec 2018

Meteorolog Honza Reymanek je jadralni pilot že od 1993. Petkrat je že tekmoval na tekmovalju Red Bull X-Alps in je bil v letu 2009 tretji. Živi v Kaliforniji.

Po desetih letih in več kot 70 člankih v reviji Cross Country je čas, da povzamem 10 izbranih vremenskih ugotovitev. Ta kratek seznam ni v nobenem primeru izčrpen, vendar je možno da bo nekaterim pilotom pomagal razumeti nekaj skrivnosti o nevidnem mediju, v katerem se »preganjamo« za zabavo.

Zrak ne vidi reliefa točno na tak način, kot ga mi

Obstajajo zastojna območja (stagnation zones) na privetrni strani značilnega terena. Ta so najbolj opazna pri hoji na hrib. Lahko smo na privetrni strani, a čutimo le slaboten vetrič, medtem ko na isti višini, vendar bolj na robovih hriba, piha premočno za letenje. Če je sumljivo mirno, se je vredno povzpeti višje in bolj na stran hriba ter preveriti če res nismo v zastojni coni.

Upoštevati moramo vsaj tri vrste vetra, če ga želimo razumeti

V kratkem, veter, ki ga občutimo na katerikoli lokaciji, je vsota meteorološko predvidenega, področnega ter lokalnega zračnega pretoka. Globalni modeli v glavnem podajo le predviden veter. Nekateri visoko ločljivostni modeli lahko že upoštevajo grobe področne značilnosti. Lokalni veter, npr. venturi, šoba, termika,... ni upoštevan, oziroma izračunan v napovedi. Pri napovedi, ki napoveduje mejne razmere, kar se tiče vetra, pa lahko neupoštevanje lokalnih značilnosti hitro privede do nevarnega in neugodnega letenja.

Konvekcijo je najbolje razumeti kot »potisni-potegni« situacijo

Včasih so tla popolnoma v senci, ampak je v zraku veliko termičnih dviganj. Kdaj drugič se pa tla že cel dan »kuhajo« v soncu, vendar so termična dviganja redka, tako da je zelo težko ostati visoko. Konvekcija, oziroma termično dviganje zraka, ni odvisna izključno od segrevanja tal, ampak nanjo tudi vpliva kaj se dogaja

nad mejno plastjo konvekcije. Advekcija hladnega zraka, ko pride hladnejši zrak iznad, lahko destabilizira mejno plast precej bolj, kot pa ogrevanje od spodaj od tal. Obratno pa topel dvigajoč zrak stabilizira mejno plast in s tem se zmanjša moč in frekvenca dviganj.

Če steber predre inverzijo, pomeni, da inverzija na tem področju ni bila več močna

Termično dviganje ne more predreti močne inverzije. Lahko se zaleti v njo in se v njej dvigne še sto metrov ali malo več zaradi lastnega momenta, toda kmalu se spremeni v propadanje, ker se zaustavi in se znajde v negativnem »plavanju«. Če se dviganje uspe prebiti skozi inverzijo, pomeni da je šibka in tanka.

Vredno je naučiti se brati modelsko sondažo

To je še posebej pomembno, če je vaše domače vzletišče v bližini vzleta vremenskega balona. Vsaka sondaža je kot prstni odtis. Pametno se je naučiti prepoznati »prstni odtis« odličnega letalnega dne.

Dviganje vlažnega zraka je energetsko 12x bolj potratno kot dviganje suhega zraka

Zrak postane dvigajoč s segrevanjem ali z mešanjem vodne pare in zraka. Slednje za dviganje potrebuje več energije. Zato imajo, pri enakem kotu sonca, vlažne pokrajine mehkejšo in šibkejšo stebre kot pa puščava.

Latentna toplota poganja večino našega vremena in dovoli globoko konvekcijo

Ko voda kondenzira, sprosti ogromno toplote. Velikokrat je troposfera nestabilna za takšen oblak, ki sprošča toploto. V takšnem primeru je oblak toplejši od okolice, zahvaljujoč tej sproščeni latentni toploti in zato pospeši navzgor. Na začetku je še preozek in se preveč meša z okoliškim zrakom, a ko se razširi, lahko zraste v cumulonimbus. To je prehod v globoko konvekcijo. Vsa troposfera prične »kuhati« in prehajati v konvekcijo. Najbolje je to opazovati iz pristanka in ne iz zraka.

Čistost zraka naredi veliko razliko glede časa pričetka termičnih dviganj, kako močna bodo in kako pozno zvečer bodo prenehala

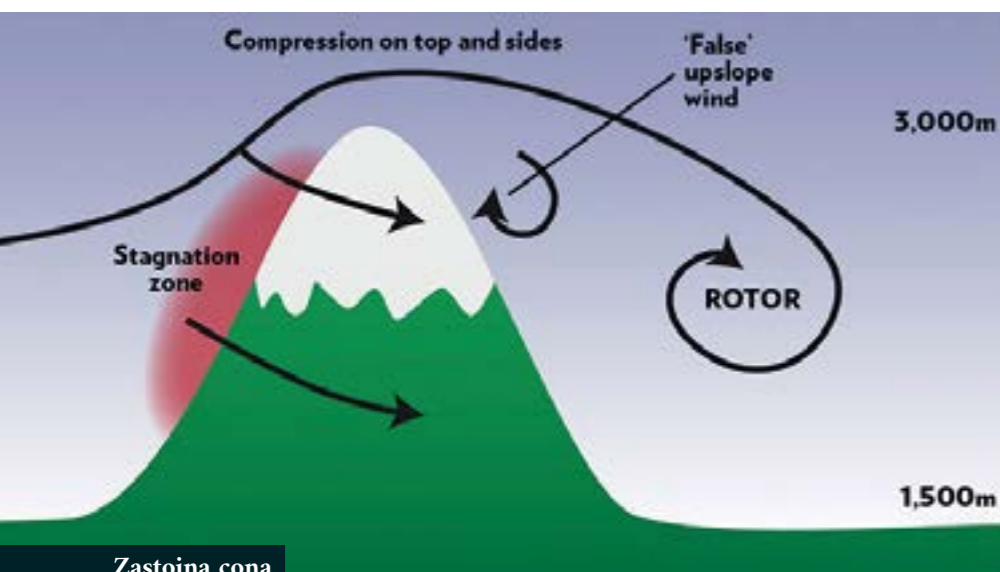
Ko je zrak nasičen s prahom in dimom, je moč sončnih žarkov zmanjšana in zaradi tega se tla manj grejejo. To je še posebej res, kadar je sonce pod manjšim kotom in morajo žarki prepotovati večjo razdaljo skozi atmosfero. Prav tako se delci v zraku segrejejo in s tem tudi zrak okrog njih. To je scenarij za stabiliziranje atmosfere, saj je ozračje bolj segreto kot pa tla.

Konvergenca lahko povzroči ogromna dviganja na nepričakovanih mestih

V naših začetnih letih letenja se dodobra spoznamo z termičnim in pobočnim jadranjem. V kompleksni topografiji se pojavi še tretja vrsta dviganja, imenovana konvergenčno dviganje. Ko se dolinski vetrovi kanalizirajo en proti drugemu, se lahko nad njimi pojavi območje dvigajočega zraka. Te konvergenčne zone se lahko vzpostavijo na vedno isti lokaciji, včasih pa se premikajo.

Na višini je potrebno manj energije za vzpostavitev termičnega dviganja

Zrak je redkejši na višini, zato se pri enaki moči segrevanja tal lažje pričinja dvigati. Manjša gostota končnega volumna zraka ima manjšo specifično toploto (energija, ki je potrebna, da 1 kg snovi segrejeemo za 1°C). Zato je za dvig temperature zraka potrebno manj energije.



Zastojna cona



Brezplačna VFR letalska navigacijska karta Republike Slovenije 1:250.000 (zglobana) za pilote z licenco:

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



POTOPIS

Letenje v Kolumbiji

Avtor: Marko Kejžar

“Kam greste dečki?” V Kolumbijo. “Uf, potem vam bomo pa dvojno zavili prtljago!”

In res, z dvojno porcijo zaščitne eko folije na padalskih nahrbtnikih se odpravimo pogledati na okenček, če je tam prijava za naš let. Nasmešek pri prijazni dami ne pomaga, kot bi si želeli in nas pošlje še v klet na oddajo “oversided” prtljage.

Ob 9.uri dopoldan zagrmijo motorji v Zagrebu, letalo pelje naravnost in samo gor mu gre. Le kako in kje se bi še jaz naučil tega trika? Pot nas nato pelje preko Pariza in Panama Cityja v Cali, kjer smo še isti dan ob 23.uri, le časovno razliko je treba upoštevati, da se vam ne bo slišalo tako lepo. Je bilo pa zelo lepo, da so naša jadralna padala prispela hkrati z nami tja, predzadnje plus točke za Air France!

K sreči smo si uredili prevoz naprej v Roldanillo in na Carrero 13, kjer nam naša gostiteljica Doris razkaže, kje bo naš dom v naslednjih dneh. Erzo in Jerebov Boštjan imata prenočišče v njeni skromni hiši z recimo tremi zvezdicami, jaz in Rupov

Rok pa čez cesto z eno, bolj majhno zvezdico, ampak zelo velikimi ščurki, družino komarjev in osvežujočo mrzlo vodo pod tušem. Živali imam sicer rad, voda je pa tudi bolj mrzla, kot biti brez nje.

Piše se 20. januar in Erzo, kot edini, ki je tu že letel, nas pospremi na glavni trg, kjer si uredimo prevoz na vzletišče Agua Panela, od koder smo vzletali vse naslednje dni. Večinoma so prevozniki lokalni kmetje, ki svoje pick-upe malo dodelajo, da je na kessonu zadaj prostor za padalce, se pa najde tudi redna avtobusna linija. Pa gremo! In kmalu prvi “wau”, saj to so vendar banane v naravnem okolju! Potem pa drugi wau, ogromni daljnovidni, pod katerimi so nekateri že leteli, ker niso prišli čez, k sreči mi tega nismo prakticirali. Baza oblakov je pod vzletiščem, zato se nikamor ne mudi, pa še visoka oblačnost je in potem ni bilo kaj prida letenje, bilo je pa spoznavanje terena in čas za urejanje formalnosti, kot je nakup SIM kartic, ampak je nedelja, torej ne bo nič. No, jaz sem se spotoma še malo nahodil, ker sem pristal na napačnem bregu reke na neskončnih poljih sladkornega trsa, glavne kulture tukaj. Okusim peklensko vročino polj in se

sprašujem, kako vroče je šele, ko res sonce pripeka?

Potem se naslednje jutro zbudimo še vedno precej utrujeni od potovanja in vidimo pokrito nebo. Aha, torej spet bomo popadali v Roldanillo? Ne, vreme zjutraj tukaj običajno ne pomeni prav nič! Ob 11.uri smo že v zraku in prvo resno letenje je na programu. Gremo levo, na Mrzli vrh, tako smo ga namreč poimenovali, ker je kdaj greben bil prav nesramno razbit, huda dviganja in čez pol sekunde huda spuščanja. A to je treba preživeti, če ne, si lahko hitro “v riti”, v kraju z imenom Santa Rita, če sem bolj natančen. Letimo proti severu in kmalu na ravnino, kjer se bolj kot ne izgubimo, le Rok in Boštjan letita skupaj. Ravnina je prav nora, še bolj sem pa vesel svoje še šumeče oranžno-modre puščice, ki mi že drugi dan privošči veliko časa v zraku. Verjetno mi to ni pripadalo, vsaj glede na veliko število neodgovorjenih klicev med letenjem :) Vsi se lepo naletimo, jaz pa za “piko na i” pristanem v eno ograjeno posestvo. Spodaj ploščad za helikopter, vila, bazen, lepe palme, le ograjo sem zgrešil. Glede na revščino tam naokrog je tole malo sumljivo. In res, kmalu se pripeljeta dva z motor-

jem in mi rečeta naj zložim in gremo ven. Kar debelo pogledam visoko ograjo tam okrog in pa še višja vrata z bodečo žico na vrhu. Verjetno jim je bilo manj naporno to, da so me peljali ven, kot da bi kopali jarek v tej vročini. Štopam na avtocesti, medtem ko policija na drugi strani verjetno išče droge po avtomobilih, vsaj tako je videti. Štop direktno do Roldanilla, Brian, študent s Cliom me je peljal. Lačen, gremo jest, potem pa spat!

Fruštek. Ali je bolj pravilno zajtrk? Vedno je bil super, Doris se je res potrudila, je bil prava energijska bomba. Pomfri, meso, zelenjava, sadje, sveže iztisnjeni sokovi, omlete, toast, maslo; vsega, to je bilo pa za 5 zvezdic!

Kmalu je čas spet za v zrak, tokrat brez Roka, ki čez dan celi zvit gleženj in mu to tudi super uspe, smo pa ta dan pričakovali ob vrnitvi vsaj večerjo na mizi, a je ni bilo. To tradicijo smo gojili kar ves čas bivanja tam, restavracije so namreč zelo poceni.

Meglice na že znanem vzletišču, paziti je treba kje se vozimo, ker so baze, kot običajno dopoldan, zelo nizko in tja in sem vidiš že kakšnega padalca v njih. Najprej na sever, na grebenu zelo divji rock&roll, ali mi je res treba tega? Ja, Marko, treba, in se po planu peljem še nazaj po grebenu, pa je le še huje. Ko imam vsega dovolj, grem z 2.400 m na ravnino (dolina na 900 m) in ... scurim. Spet na napačni strani reke, kakopak. Grem do prve hiše, kjer mi zelo prijetna dama pokliče mototaxi. Ko čakam, se marsikaj pomeniva in potem grem proti Zarzalu. Pusti me prav na avtocesti, kjer ustavim avtobus, zadaj pa en glasen fant, pa saj to je vendar Erzo, kar pomeni, da mu je uspelo odleteti dve avtobusni postaji dlje od mene :) Boštjan je malo bližje, zvečer gremo potem skupaj jest in čas je za tarok!

Naslednji dan na naš prevoz prisede Gavin McClurg, Red Bull X-Alps zvezdnik. Malo ga povprašamo, kako se mu zdi letenje tule. Pravi, da je



Marko, Boštjan, Rok, Erzo



Prevoz na štart



Jutranja megla na štartu



Letenje nad bananami

ravno iz Mehike in da je tam precej bolj divje. No, čez dan ali dva pa objavi na Instagramu malo drugačno izjavo, podkrepljeno z zgodbo, da ne ve točno, kaj je z letošnjim zrakom in da je prvič v XC letenju varno pristal z rezervnim padalom. Očitno smo tisti hrib upravičeno razglasili za Mrzli vrh.

Vedno bolj zgodaj se opogumljamo za odhod tja gor, kjer smo najrajši. Piše se 23.1.2019, osamljeno letenje, lepi oblaki in nizka pobiranja nad polji, tudi kuruza mi markira stebre, ko letijo delčki listov po zraku, ptički so tako in tako zlata vredni,

[a ta dan sem si zapomnil po prvem resnem udarcu zahodnega vetra iz oceana, ki je zaščitni znak letenja tukaj. Ko se enkrat posuši nebo, lahko samo čakaš, kdaj te bo prizemljilo, prav tako ni najbolj varno biti na hribih nad Roldanillom.](#)

Ker je najbolj varna opcija ogromno posušeno polje sladkornega trsja pri Zarzalu, grem pristajati tja, drugam tako nisem mogel :) Nič kaj prijeten

občutek je biti na termičnem območju in leteti vzvratno, še dobro, da so C linije za podreti padalo po pristanku. Grem zlagati padalo v zavetje trsja, ki je občasno prav položeno, ker tako zapiha. K meni pride polno zalo nadležne mularije in hočejo denar, po napornem letenju mi samo še to manjka. Enemu ponudim piškot, a mi ukrade cel paket moje edine hrane. Dam jim nekaj drobiža in grem, kasneje mi povedo, da je tam kot neke vrste barakarsko naselje in da nisem bil edini s tem težavami. Revščina teh otrok seveda ni prijetna stvar, a obstajajo tudi lepši načini za prositi za pomoč človeka. Ko se peljem z avtobusom, srečam še Jesusa osebno, naključnega pilota iz Španije, ki me osreči s hladnim pivom :)

Ura je 10:15, kateri dan že je? Četrtek. Ostali ta dan "razturajo", jaz imam pa po nekaj urah letenja na sporedu najprej ogled na sveže oranih njiv in nato ogled novih krajev. Bo pa drugič bolje, si rečem. Ker ne znam besede špansko, izkoristim trening kriljenja z rokami ob kontroli padala na grebenu še za večine neverbalne komunikacije na tleh. Zadeva mi ne gre najbolje od rok, a nekako ustavim avtobus in ponudim šoferju očitno veliko preveč denarja za vožnjo. Mimogrede, okoli 3.500 pesosov

je 1 EUR in se še nisem navadil na toliko papirja v denarnici. No, ker ne pridem nikamor z barantanjem, mi vozovnico plača prijazna starka, čeprav je mogoče bila stara res šele dobrih 50 let. Javni prevoz sicer super funkcionira, polno je avtobusov, nekateri imajo celo wi-fi. Za drobiž si lahko naročiš tudi mototaxi ali pa kar moped in "divjas" s 50 km/h po avtocesti.

Zvečer smo, tako kot skoraj vsak dan, v mestu. Mesto je vedno polno ljudi, na vsakem vogalu je možno kupiti pečenega piščanca, lokalne prigrizke, sveže sokove iz raznih bolj ali manj čudnih sadežev, a tudi pivo ni slabo. Spotoma gremo še do šivilje, kjer je Erzo dal zašiti kratke hlače, kupljene prav tukaj eno leto nazaj. Ja, na ulici se najde res vse, poceni in dobro, še celo vodo imamo pitno doma. Center mesta predstavlja trg z veliko cerkvi, ljudje v Kolumbiji so namreč zelo verni in jim vera predstavlja pomemben mozaik v življenju. Še ko me je kakšen motorist od kje pripeljal, se je pokrižal ob vožnji mimo cerkve.

Očitno mi je malo krajše letenje in pivo dobro sedlo, ker sem naslednji dan letel toliko časa in tako daleč, da sem po predhodnem dogovoru moral plačati večerjo za vse. Če je motiva-



Kurnjenje na poljih



Domači ljubljencek - Ara



Večerni biljard z domačini

cija na višku in beli puhasti oblaki na nebu, se res lahko lepo leti. Velja omeniti, da skoraj vsak dan na poljih kurijo ostanke od sladkornega trsja. Na poljih namreč zažgejo slamo in se nad dolino naredijo prav grozni črni oblaki dima, pod katerimi menda ni prav nežne termike. Raje nismo pozkusili, tako ali tako je to goljufanje samega sebe.

Poleg tega se še kje na požganih poljih lahko najde kakšna iskrica in posledično luknja v padalo, to pa so žal nekateri preizkusili.

Malo severno od Roldanilla je prijetno mestece po imenu Toro. Tam se ne bi nikoli pojavil, če mi ne bi nekega, na videz zelo lepega dne, ugasnili vse termike na poti tja. Prav lepo je, kako se imaš lahko super po padlih velikih planih in po le uri letenja, a ob pristanku pri zelo prijetnih ljudeh. Tam so me nahranili, en fant me je nato peljal k njemu domov pokazati njegovega petelina in ogromno Aro, peljali so me do avtobusne postaje in še kaj bi se našlo.

Nato pa končno dež, partija biljarda v biljardnici iz nekih drugih časov in čas za obisk muzeja. Iz Roldanilla prihaja namreč znani umetnik Omar Rayo. Lepo za pogledati, a kaj, ko nisem prav umetniška duša. Dež pa ni ovira samo za eno osebo, ter za Klemna in Tino, ki sta se nam kasneje pridružila in ki, ko nista letela zase, ponudita podporo pri reševanju serije s svojim brazilskim avtomobilom. Od serijskega letalca na vzletišču celo zahtevajo izpit, verjetno zaradi tega, ker še policija ve, da v takšnem nihče ne leti, razen mogoče kakšen tihotapec belega praška, po katerem še vedno slovijo okoliški kraji. Ampak ali si lahko zamislite, da bi leta 1998 na TV prekinili serijo Prijatelji in ene epizode kar ne bi bilo?

Navdahnjen od prijetnih ljudi, muzeja in ohlajen od dežja, naslednji dan letim bolj kot ne po svoje. Ko končno razrešimo konflikt, ki je nastal ob

tem, da nas niso pustili na vzletišče zaradi tekmovanja British open in kar gremo notri, je baza še vedno pod vzletiščem. Padalo mi raztegne sam Lučo, vodja tekmovanja tule in odletim v zrak, v to žalost od vremena. Potem pa presenečenje v ob-

liki letenja za 3/4 službenega časa, le da je bilo toliko lepše. Noro lepa dviganja, na s kopreno pokriti ravnini in letenje cel dan z vetrom, pa še pristanek nazaj v mestu, ker začuda ni bilo močnejšega vetra. Sem imel občutek, da sem res pogruntal lete-

nje tukaj. Ta dan je bil ekipni uspeh polovičen, ker je bilo na začetku res težko in nepredvidljivo. Na kratko je tako, da če hočeš leteti dolgo in daleč, je treba zgodaj v zrak, preživeti prvi dve uri grebena, nato pa na ravnino pod oblake. Če teh ni, pa nad čim bolj raznolika polja, kjer bo že nekaj, če ne drugega, spet kakšna prijetna dama na pristanku ;)

Ker se nama z Rokom čas dobrih dveh tednov tule izteka, nama že malo pade motivacija od mnogih ur v zraku in se potem do konca dopusta drživa bolj lokalno, blizu cest in še bližje gostiln. Predzadnji dan sem se uspel naučiti še trika od letala, ki pelje samo naravnost, pa le gor gre, le da sem jaz nizko dol imel namen pristati čez pol minute, ne še enkrat vzleteti. Moram še enkrat poizkusiti, ampak takrat, ko si bom želel višje, ne nižje. Boštjan in Erzo imata pred sabo še cel teden letenja, a žal potem s sabo z Rokom peljeva tudi nekaj izjemno lepega vremena, katerega smo bili deležni. V dnevih pred odhodom se v Roldanillu odvija že neke vrste pustni karneval, kjer se predstavijo različne skupine mask, še dan prej je pa sprevod s konji po mestnih ulicah.

Čas za odhod za naju z Rokom, slovo prijateljem, deželi Kolumbiji, a prijetno utrujena in polna doživetij jo zapuščava zelo vesela. Malo drugačne plane pa je imel Boeing v Panami in je pustil na široko odprta vrata, da smo morali iz letala in let prestaviti za dve uri. K sreči sva za minuto ujela še letalo do Zagreba in ni bilo težko počakati pogrešane prtljage, ki je ostala nekje v Parizu. Prednost zamujene prtljage je ta, da ti je ni treba nositi in ti jo dostavijo domov, nerodno je le, če se to zgodi tja grede. Zadnje plus točke za Air France. Roka sicer ni prav veliko skrbelo za padalo, ampak bolj za mačeti, lep spominek od tam, jaz sem pa raje nabavil malo kave lokalnih pridelovalcev in nekaj spominkov. Najlepsi spomini so pa tisti, kateri niso za v roko in katere bomo nosili vedno s seboj in niso zapisani v vseh teh stavkih.



Odločitev punce, da se je prijavila za študentsko izmenjavo na Portugalskem, mi sprva ni bila všeč. Po krajši raziskavi države in vzletišč za letenje sem svoje prvotno mnenje hitro spremenil - se razveselil, saj Portugalska nudi veliko možnosti za letenje.

Sledil je skrben načrt izbire pravih lokacij in bližnjih vzletišč. Ker imajo Portugalci tudi čudovite otoke sredi Atlantskega oceana, sva si bila enotna - ob mojem prihodu v glavno mesto Lizbona bova najprej odšla na Azore. Namenila sva se obiskati največji otok São Miguel, zaradi tega, ker je v mesecu marcu tam manjši obisk turistov.

Najina nastanitev je bila na sredini otoka, tako da sva imela enkratno izhodišče za raziskovanje. Na tem majhnem otoku je najem avtomobila obvezen, saj so dobre cestne povezave in odlično urejene ceste.

Otok je zelo razgiban, ima veliko hribov in kalder. Kaldera je geološka oblika, ki nastane kot posledica sesedanja ognjenika samega vase. Pogosto se v njih akumulira voda in tako nastanejo kraterska jezera. Tovrstna jezera obdajajo hribovi in pogled na celotno pokrajino je dih jemajoč.

Najprej sva obiskala zahodni del otoka, Sete Cidades, ker je zaradi svoje razgibanosti pisan na kožo za letenje. Zaradi napačne smeri vetra sva najprej raziskala področje manjših jezer, kjer sem se kljub močnejšemu vetru odločil, da opravi polet. Na potovanje sem vzela s seboj svoje prvo akrobatsko padalo, ki je manjše velikosti (18 kvadratov) in hike & fly sedež. Kljub močnejšemu vetru sem s pravo izbiro padala brez problema vzletel, vendar je bila dolžina poleta temu primerno kratka.

Naslednji dnevi so bili namenjeni srednjemu delu otoka. Nad mestom

Furnas sem našel odlično greben za jadranje. Ker se nisem povezal z lokalnimi piloti, je bilo težje najti vzletišča, ampak po drugi strani, je bilo iskanje zabavno. Na grebenu sem ob cesti našel ogromen travnik in kljub občasnemu močnejšemu vetru se mi je zdelo lokacija popolna. Po pregledu terena sem se malce ustrašil oddaljenosti do prvega travnika v dolini, še posebej zato, ker je bil vmes poraščen kanjon z zelo visokimi drevesi. Zgodnja ura nama je omogočila izvedbo alternativnega plana - poiskati še kakšno drugo vzletišče. Malenkost naprej po cesti sva prispela do naslednjega travnika, kjer sem, po ogledu novega vzletišča, moral preračunati ali ne bodo vrhovi dreves previsoki za varen odlet. Jakost vetra mi je pomagala, saj me je dvignilo takoj po vzletu, znašel sem se nad grebenom s prečudovitim razgledom na vasico, jezero in ocean. Smer in veter sta mi tokrat bila pisana na kožo, zato sem lahko jadril nad grebenom skoraj pol

ure. Lepo višino ki sem jo pridobil, sem lahko izkoristil še za malo akrobatskih vragolij.

Po obisku lokalnega jezera, ob katerem se vijajo fumarole in sulfatare (izhajanje vodne pare in plinov z vonjem po gnilih jajcih), sva se odpravila na hribček nad njim, saj sem instinktivno slutil, da bi se dalo od tam odleteti. Na vrhu sem začutil idealen veter, vendar mi izhodišče ni bilo najbolj všeč. Razgledna točka, na katero se lahko pripelješ tudi z avtom, je imela čudovit razgled (kot povsod na otoku), vendar zelo strme dele z omejenim prostorom za priravo padala. Moje raziskovanje se s tem ni zaključilo - skoraj eno uro sem poskušal vzleteti z vrha, žal brezuspešno. Po kar nekaj spodrseljajih sem priznal premoč narave, spakiral padalo v nahrbtnik ter se odpravil nazaj peš. Ob povratku proti najini nastanitvi, sva se ustavila v kraju Vila Franca do Campo, ki je bilo včasih glavno mesto na otoku. Nad mestom je manjša vzpetina s prelepo cerkvijo, za njo pa ogromen travnik, idealen za krajši polet. Veter mi je dopustil malenkost "groundhandlinga" in igranja s padalom pred skokom proti mestu. Po vzletu sem komaj prišel okoli vzpetine. Kasneje sem ugotovil, da je bilo "originalno" vzletišče malenkost v desno, pripravljeno za direkten polet proti mestu. Kljub temu sem s pomočjo vetra izkoristil odlične pogoje za trening obvladovanja padala in krajši polet.

Prihodnji dan sva se namenila ogledati kaldero z ogromnim jezerom, ki se je nahajal v bližini Lagoa Do Fogo. Na vrhu so postavljene antene in ob njih je mnogo izhodišč za vzletanje po različnih smereh vetra. Na krajšem sprehodu sem odkril popolno vzletišče, z ugodnim vetrom, s katerega sem pričakoval daljši let. Zaradi dežne zavesa, ki je izginila pred prihodom na vrh, so se ustvarili odlični kumulusi, za jadralnega padalca idealni pogoji. Pričakovanja so bila tokrat visoka in res sem imel



Sete Cidades



Vila Franca



Lagoa Do Fogo

zelo lep, dolg polet, skoraj do plaže na jugu otoka. Sončen dan, ki je sledil dežju, sva morala seveda izkoristiti za raziskovanje. V notranjosti otoka sva odkrila manjše hribčke, s katerih se mi je zdelo idealno poleteti. Na sprehodu po kravjih pašnikih, sva na vrhu odkrila travnata vzletišča, na nebu pa galebe, ki so krožili pod oblaki. Zaradi konstantnega spreminjanja vremena se je v daljavi začela razvijati

dežna zavesa, polet pa je kljub temu zadovoljil dan.

Sledil je obisk najbolj zahodne točke otoka, kjer se v kraju Ferraria nahajajo vroči vreli ob morju. Pred odhodom v vroči vodi sva se ustavila v vasici in se odpravila na krajši sprehod do manjšega hribčka, na katerem so bili ostanki starejših mlinov na veter. Ob njih sem našel travnat, širok

prostor. Kljub majhni višinski razliki in vetru sem, pred skokom v vročo vodo, čas izkoristil še za krajši polet. Na obali je postavljen termalni bazen v okviru SPA-ja, malenkost naprej pa naravni vreli. V času oseke se ob robu morja voda segreje do takšne mere, da je nevzdržno ostati v njej. Hitra osvežitev nama je bila pisana na kožo, saj sva jo, po vseh prevoženih in prehojenih poteh, kar potrebovala. Nahajala sva se blizu Sete Cidades, zato sem se zaradi smeri vetra odločil, da ponovno obiščeva vrh hriba nad jezerom. Ob prihodu na vrh sem precenil moč vetra in se odločil za vzlet v zavetrni strani v upanju, da bom naravo "prinesel naokoli". Po hitrem rokenrolu s padalom pred vzletom sem se odločil, da ne bom izzival, pospravil sem padalo ter preložil svoje načrte.

Ostal nama je še najbolj vzhodni del otoka, nove pustolovščine po njihovi avtocesti - podobni hitri cesti, so bile na vidiku. Pred odhodom sva se še enkrat odpravila proti Sete Cidades, saj čakanje na idealen veter za polet s hriba nad jezerom lahko traja dlje časa. Tokrat se je ponovni obisk obrestoval, zato sem si s poletom izpolnil glavno željo - dolg polet s pogledi na glavno jezero, manjše jezero nad njim ter na skoraj celotni zahodni del otoka. Višino sem ponovno iz-

koristil za akrobatske vložke, pristal pa ob glavnem jezeru, v katerega sva tudi namočila noge.

Po prihodu na vzhodno točko otoka sva zaradi precejšnje razgibanosti terena in nizkih oblakov na vzletišču, ki sva ga tokrat našla, razmišljala ali vzleteti ali počakati. Varnost je vedno na prvem mestu, zato je padla odločitev, da malo nižje najdem primeren travnik za vzlet pod nizkimi oblaki. V bližini sva našla idealen travnik, vendar mi je smer vetra nagajala iz strani. Po premisleku sem se prestavil v zavetrni del travnika in s pospešenim tekom uspel vzleteti. Zaradi manjše višinske razlike sem ocenil, da bom priletel samo do prve vasi, vendar sem nad njo izkoristil pravi trenutek in zavil čez rob proti oceanu. Tokrat prava smer vetra mi je pomagala, da sem letel nad morjem vse do peščne plaže. Ob pristanku sem se z nasmehom na obrazu razveselil prave odločitve v zraku in možnosti za daljši polet ter prečudovit razgled nad morjem, dolgim klifom in plažo ter na koncu še skok v morje.

Predzadnji dan na otoku sva zaradi smeri vetra in precej nizke oblačnosti ponovno izkoristila za letenje s travnatih vzletišč v notranjem delu otoka. Preostanek dneva sva ob poslabšanem vremenu - dežju, izkoristila za

naravne termalne vrelece pod Lagoa Do Fogo jezerom.

[Odločitev za Azore v tem letnem času se je izkazala za pravilno, saj še niso bili turistično toliko obiskani in oblegani. Zaradi geografske lege otokov je vreme zelo nepredvidljivo - v enem dnevu lahko imaš vse vremenske pogoje: sončne, oblačne, deževne, vetrovne. Najboljša kombinacija je zagotovo sončno na eni polovici otoka in deževno na drugi - ko se vreme obrne, se zapelješ proti soncu.](#)

Po tednu raziskovanja in letenja na Azorih sva se vrnila na celino, v Lizbono, iz katere sva se z vlakom odpravila v Coimbro, univerzitetno mesto. Zaradi študijskih opravkov punce sva v tem prečudovitem mestu ostala dva dni in se potem znova usedla na vlak ter se odpravila proti Portu. Terensko razgibano mesto sva izkoristila z najemom koles, s katerimi sva ga prekolesarila po širini in



Sever Portugalske - prizorišče lanskoletnega evropskega prvenstva v preletih



Serra da Estrela



Nazare - najvišji valovi v Evropi

dolžini ter uspela raziskati vse skrite koticke, vredne ogleda. Zvečer sva na letališču prevzela avto in se odpravila proti severovzhodu. Naslednje mesto in najin postanek je bila Braga. Po ogledu mesta sva se zapeljala proti nacionalnem parku Peneda Geres. Že samo vožnja skozi vasice je bila prečudovita paša za oči, saj ljudje živijo res enostavno. Posestva so lepo urejena, z nasadi pomaranč in limon. V restavracijah je bila izjemna in poceni hrana. Ob prihodu v nacionalni park sva se ustavila ob jezeru, kjer je bila voda kar hladna, vendar zelo osvežujoča. Nato sva se zapeljala pod vrhove, kjer sva občudovala razglede po razgibanem terenu in slapove vseh oblik. Park sva raziskovala v smeri proti španski meji, najin cilj pa je bilo mesto pod vzletiščem, kjer so lansko leto imeli evropsko prvenstvo v pre-

letih z jadralskimi padali. Zvečer naju je lastnik stanovanja, kjer sva prenočevala, odpeljal v lokalno restavracijo s tradicionalno portugalsko glasbo Fado. Zjutraj sva nadaljevala pot proti znanemu vzletišču. Na poti sva se namenila izkoristila še en manjši hrib za krajši polet, vendar si nisem upal vzleteti, ker so bile okoli vzletišča ogromne, visoke vetrnice. Kmalu za tem sva našla vzletišče ob cerkvi na hribu, s katerega sem odletel in uspel malo jadrati. Sledilo je glavno vzletišče lanskoletne prireditve, na katerem je spet pihal močnejši veter. Zaradi dobre izbire opreme sem uspel vzleteti ter jadrati. Ob letenju proti pristanku sem razmišljal, kako dobro bi bilo imeti pravo opremo za letenje, s katero bi lahko v tem odličnem dnevu odletel proti, oziroma v Španijo.

Po pristanku sva se odpravila na zelo dolgo vožnjo proti osrednjemu delu Portugalske, saj sva imela namen obiskati najvišji hrib na portugalski celini, Serra da Estrela. Vožnja do vznožja je bila ponovno posebna, saj sva se peljala po terenu ob reki Douro, kjer Portugalci sadijo vinsko trto, obirajo grozdje in pridelujejo vino. Obisk vrha Serra da Estrela je bil obvezen, saj je to edino smučišče na Portugalskem. Hoja po snegu je bila res edinstvena glede na to, da sva bila do tedaj navajena na kratke rokave, sončna očala in sandale.

Vrh sem prav tako izkoristil za krajši polet s kamnite gmote sredi vrhov in pristal na prelazu pod jezerom. O razgledih bi lahko napisal posebno poglavje, saj so bili fantastični!

Dan sva zaključila z vožnjo nazaj v mesto Coimbra, k ponovnim študijskim obveznostim. Naslednja dva dni sem se sam odpravil na bližnje vzletišče, ki sem ga našel na spletu in se je nahajalo južno od mesta. Pripeljal sem se čisto na vrh manjšega hriba in se kljub vetru, ki je pihal malenkost iz smeri, odpravil v zrak. Smer vetra me je vodila na mesto, kjer bi lahko jadrал, vendar sem se slabo odločil ob vmesni spremembi zamenjave smeri vetra in moral pristati. Seveda sem takoj ponovno začel iskati bližnje hribčke, kateri so obrnjeni v veter in se odločil za skoraj sosednji hrib, ki se mi je prej skrival. Želja po letenju in jadraniu pa je bila prevelika, ker sem se, še preden sem prišel na pravo vzletišče na hribčku, podal v zrak in pristal - kljub na čase močnejšemu vetru. Pospravil sem padalo in se spet odpravil peš na vrh hriba. Po vzletu

sem uspel jadrati slabih petnajst minut kljub vetru, ki je na čase kar pihal in mi delal družbo.

Odhod v domovino se je počasi približeval in zato sva se odpravila iz Coimbre še proti morju na zahod države in se vozila ob peščenih obalah. Na poti sva se ustavila v kraju Nazare, ki je znan po najvišji morskih valovih v Evropi. Zaradi napačne smeri vetra nisem uspel poleteti z vrha nad slavno plažo. Kljub temu sem našel na drugi strani drugo plažo, na kateri so imeli tekmovanje v surfanju na valovih in uspel poleteti nad morskimi valovi. Ob povratku proti avtu me je ogovoril portugalski možakar in mi svetoval, da ob taki smeri vetra izkoristim bližnje vzletišče, ki se nahaja južneje. To sem tudi storil, malenkost sem jadrал in pristal na peščeni plaži. Dan sva zaključila v kraju Peniche, ki je znan po šolah surfanja na valovih. Naslednji dan sva izkoristila za dopoldansko uživanje na deskah za surfanje in lovila najvišje valove. Po kosilu sva se odpeljala v Sintro, mesto ob glavnem mestu Lizbone, kjer so prečudoviti vrtovi in urejena okolica. Ogled Quinta da Regaleira, petnadstropnega dvorca in impresivnih vrtov, je bil med vrhunci potepanja. Velja tudi za območje svetovne dediščine Unesco. Nadaljevala sva pro-

ti Cabo da Roca, točki, ki je najbolj zahodni del kopnega v Evropi. Po ogledu sem ponovno prišel do ideje o letenju, vendar sem imel problem poiskati pravo točko vzleta, zaradi obilice turistov in vetra s strani. Na koncu sem se odločil, da prekrito razvijem padalo ob glavnem spomeniku in s pomočjo vetra v obraz poletim preko manjše ograje. Priprava me je spominjala na vohunska dejanja, saj nisem želel vzbujati veliko pozornosti. Po ocenitvi situacije turistov in vetra sem se pripravil tako, da sem imel na sebi sedež in v roki padalo. Zaradi predhodnega dobro spakiranega padala, ki je bil že povezan s sedežem, sem se v najboljšem trenutku odločil, ga malo raztegnil in vzvratno štartal. Idealen veter mi je pomagal, da mi ni bilo potrebno preplezati ograjo, saj sem bil v zraku še preden sem jo dosegel. Ponovno sem pristal na peščeni plaži, užival v sončnem zahodu in se vrnil nazaj na vrh.

Za svoj zadnji dan sem puncu povedal, da si želim obiskati klife južno od Lizbone, saj sem vedel, da se da z njih poleteti. Na potepu se nama je pridružila skupna prijateljica, Slovenka, ki prav tako študira v glavnem mestu Lizboni. Ob prihodu sem začutil, da ni pravi veter in predlagal, da se sprehodimo do svetilnika in

pogledamo strme stene klifov, pod katerimi se nahaja ocean. V bližini svetilnika se je nahajal še samostan, na mestu, ki se je imenoval Cabo Espichel. Za njim smo se sprehodili do roba klifa, kjer sem začutil idealen veter za vzlet. Po začrtanem planu vzleta in pristanka sem želel v zraku preveriti ali je zadosti vetra, da malenkost jadram na robu klifa. Jadranje se ni izšlo, zato sem bil primoran spremeniti originalni plan pristanka na desni plaži, do katere je bila narejena cesta. Pristal sem na levi plaži, iz katere sem, tako kot vedno, nameraval pešačiti v hrib. Dogodek med povratkom na vrh mi je podaljšal moje potepanje po Portugalskem za dodatnih 21 dni. Med vzponom se je nad mano odkrušil del pobočja. Zasuk me je plaz kamenja in zemlje, zaradi katerega sem utrpel kar nekaj hudih poškodb, a se danes že uspešno rehabilitiram in komaj čakam, da se pridružim pticam v zraku.

Če povzamem na kratko – za vse, ki razmišljate kje še leteti, vam povem: Portugalska je, med ostalim, tudi dežela številnih možnosti za letenje z jadralskim padalom. Prijazni domačini so zelo gostoljubni, njihova hrana je odlična, pokrajina sama pa nudi čudovite razglede tako v notranjosti, kot tudi ob morski obali. Priporočam.



Cabo da Roca (najbolj zahodna točka Evrope)

POGLED NAZAJ

Ikar, leto 1994, številka 2

Revijo prelistal: Janez Križnar

Druha številka Ikarja v letu 1994 je bila v znamenju JP tekmovanj. Domača Liga se žal ni začela dobro. Pravzaprav se je prva tekma na Potoški gori iztekla najslabše možno. Kasnejši pogovor s prijatelji, ki so bili priče tragični nesreči tekmovalca iz Ajdovščine, je zgolj potrdil, da je vitalnega pomena leteti z opremo, ki jo dobro poznaš in obvladaš.

Nekaj je bilo treba ukreniti, zato je Komisija za jadrarno padalstvo pri LZS sklicala sestanek in nanj povabila vse klube, še posebej tiste, katerih člani so sodelovali na Ligi '94. Organizator tekmovanja je predložil poročilo s katerim so se strinjali vsi prisotni (predstavniki 18. klubov).

»...Komisija in celotni zbor so se strinjali, da tekmovanja v letošnjem letu nadaljujejo po terminskem planu, s tem, da mora organizator poskrbeti za formalno plat vsake tekme (prijave) in še enkrat opozoriti manj izkušene pilote, da v primeru, če želijo umakniti svoje sodelovanje na tekmah, dobijo povrnjene stroške startnine.

Komisija je zadolžena, da za naslednjo sezono pripravi ostrejšje pogoje sodelovanja na Ligi, ki bojo temeljili na izkušnjah pilotov v preletih (Liga, XC pokal, Državno prvenstvo).

V prispevku Negativni zavoj (Sabotin) že uveljavljenega potopisca Ferdinanda Goloba smo bralci Ikarja lahko izvedeli, česa v zraku ne smeš početi, še posebej tik pred dopustom. Čeprav le dan pred odhodom na zasluženi oddih, ga Fer-

dinand tistikrat, spričo nabite pete, ni dočakal.

Dasiravno cenim pripravljenost pilotov, da svoje bridke izkušnje delijo s širšo javnostjo, se nekako ne morem znebiti občutka, da so jih nekateri deležni češče, kakor drugi. Malce hudomušno lahko ugotovim, da nekje očitno obstaja prodajalna z magneti za probleme, ki izvrstno posluje z redno klientelo. Tu in tam pa vanjo zaide tudi kakšna naključna stranka.

O uspešno izvedenem Srečanju jadrarnih padalcev v Lešah pod Dobrčo so prispevek pripravili v JPK Kriška gora.

»Leše, 20. 2. 1994; Samo največji optimisti so še upali, da bo novoustanovljenemu klubu JP Kriška gora uspelo organizirati srečanje jadrarnih padalcev Gorenjske. Neugodne vremenske razmere so botrovali dvema odpovedima, v nedeljo 20. 2. pa se je zbralo kakih 30 jadrarnih padalcev iz štirih klubov. Po razburljivi vožnji in prijetni hoji do kočice na Dobrči, so se tekmovalci razporedili na tri vzletna mesta. Cilj tekmovanja, ki je bilo bolj družabnega kot tekmovalnega značaja, je bil pristanek čim bližje označenega mesta na travniku pod vasjo Leše. Po tej opravljeni nalogi je bilo potrebno še čim dlje skočiti z mesta. Seštevek teh dveh disciplin je dal skupnega zmagovalca. Letos je to postal Srečko Meglič, član JPK Kriška gora, drugo mesto je zasedel Milan Veternik, ravno tako član JPK Kriška gora in tretje mesto Tomo Drolec iz JPK Polet Kamnik. Po tekmovanju

je najboljši prejel prehodni pokal, vsi ostali udeleženci pa praktične nagrade.

Na koncu še to: Tekmovanje je minilo v prijetnem vzdušju, dobro je bilo poskrbljeno za varen pristanek, pa tudi tekmovalci so poskrbeli, da gledalcem ni zastajal dih zaradi neprijetnih situacij v zraku. Čestitke organizatorju in krajanom Leš, vsi ostali pa seveda naslednje leto ponovno vabljeni na srečanje jadrarnih padalcev v Leše pod Dobrčo.

Na zadnjih straneh glasila je, o slovenski udeležbi na tekmovanju PWC v Braziliji, poročal še dolgoletni urednik Ikarja, Maks Humar.

»Governador Valadares, Brazilija

Prvo letošnje tekmovanje za Svetovni pokal jadrarnih padalcev je bilo od 18. do 25. februarja v Governador Valadaresu v Braziliji. Od naših smo se tekmovanja udeležili štirje tekmovalci - Marko Novak, Aleš Šuster, Domen Slana in Maks Humar. Štartali smo z edinega hriba (okoli 900 m relativne višine), ostala pokrajina pa je bila na gosto posejana z majhnimi griči. Baze oblakov so bile okoli 12. ure na višini 1400 m in so se popoldan dvignile do največ 2500 m. Termična dviganja so bila močna, tudi do 8 m/s. Po prvem odličnem termičnem dnevu - treningu

Leto 1994 - Številka II
Za internu uporabo

Polnopravno plačano
po PTT Računsko

— IKAR —



Svetovni pokal jadrarnih padalcev 1994
Parashooting World Cup '94
Ekstremna situacije na tleh
Negativni zavoj



- je kazalo, da letenje nad ravnino ni tako zahtevno, vendar se je ob termično slabših dnevih izkazalo drugače. Za velik odstotek tekmovalcev je bil odločilen že prvi preskok iz območja štarta do prvega stebra nad dolino ali pa že sam slabo izbran čas štarta. Tudi sreča je bila prisotna, saj so se nekateri »pobrali« z višine 20 m nad Zemljo, drugim pa od baze do Zemlje »ni dalo nič«. Smeri preleta so bile v glavnem proti jugu, ob glavni cesti. Vsak pristanek iz te smeri je pomenil pešačenje pri 40°C.

Zaradi velikega števila tekmovalcev so bile potrebne kvalifikacije. Avtomatsko je bilo v finale uvrščenih prvih 30 pilotov z zadnje lanskoletne tekme za svetovni pokal. Za uvrstitev v finale je štel boljši od dveh opravljenih poletov. Od naših so se v finale uvrstili Aleš, zmagovalac prvega dne s skoraj 80 km prostega preleta, Mare je bil 18. s 65 km, Maks 60. s 40 km, Domen pa je imel dva ponesrečena štarta (od baze do »podna« nič), pa še pri svojem novem padalu je moral za vsak let posebej na novo strimati vrvice.

V finalnem delu je bilo pet tekmovalnih dni. Aleš je prvi dan zasedel 18. mesto, potem pa je povsem popustil, jaz sem bil konstantno zanič, Mare se je iz dneva v dan s konstantno dobrimi uvrstitvami vzdigoval na lestvici in na koncu zasedel odlično 6. mesto (1. ali 2. mesto je »zapravil« zadnji dan, ko mu je do cilja zmanjkalo le nekaj km).

IZ ERZOTOVEGA DNEVNIKA

Moja prva 100 km (Lajnar, 12.6.2002, sreda)

Avtor: Andrej Erznožnik - Erzo

Glede na dež, ki je to pomlad zalivalo deželo, bi takole na hitro ocenil, da je v tistih časih vsaj vreme štimalo.

V dnevniku stoji, da je bil tudi dan prej, 11.6.2002, odličen:

Na Lajnarju (Sorici) Peter Krkoč odleti trikotnik: Veliki Karman (Čampon)- Vršič- Lajnar, Urban Valič pa 143 km v "Krtino pod Peco" (Cortina d Ampezzo), kar je danes potrjena trasa za let 300 km s povratkom z istega štarta.

Z Ambroža Milan Jenčič odleti 87 km na trasi Begunjščica - Tolsta Košuta- Gozd Martuljek.

Sabočevo: T. Grom ga navije na 2400 m, D. Štusej na 1600 z obveznim pristankom v Rakitni, Iskra - scuri.

Na Kovku sta stari Cigoj in Aljaž Valič, ki se po obratu Nanosa zaletava v Čaven, da bi priletel na Lijak in scuri - tisto leto to poskuša prvič? Z Lijaka pa sam, v preletu 13:45-16:39, prek Sinjega vrha - Hotedršice - Žibrš - Planine in ob maksimalni višini 1900 m, po 52 km, pristanem v Mali Ligojni, kjer me v odboru za sprejem pričaka Mojca Rus.

Takrat je bil na svetovnem spletu postavljen nemški OLC, na katere-

ga smo svoje prve na instrumentih shranjene .igc lete prijavljali tudi Slovenci. Ta portal je bil kasneje, nekje leta 2006 ugasnjen, tako da se smatra, da so vsi tam objavljeni leti izgubljeni. Sam osebno sem imel lete shranjene posebej, tako da sem jih lahko ponovno objavil na našem XC-globe - u, ki je bil na spletu postavljen v letu 2003.

12.6.2002:

Ob 7h iz Vrhnik. Zaznani udeleženci: Primož Suša, Gregor Andoljšek, Aljaž Valič in jaz (Miha Anžur se v Škofji Loki zave, da je pozabil padalo in kasneje liže rane na Kovku). Na štartu piha že zgodaj in Suša potegne ob 10:06, Gregor za njim in na Dravhu, na vzhodu lepo pobereta, a se potem Suša, ko gre slikat cerkev Sv. Marka, kot štartno točko svojega napovedanega preleta, uleže. Sam potegnem ob 10:51 in Aljaž za mano, ob 11:06. Odpeljeva se z Gregorjem, po začetnih višinah do 1700 m. Naprej je kar precej v bazah, do 2100 m, tako, da samo peljemo. 1. URA = Rdeči rob. Samo s 1800 m čez Sočo in v začetku Stola ne nižji kot 1100 m. Pri vzletišču na Stolu smo spet pod bazo. Gregor najprej noče naprej in odvijte ven, saj je res naprej vse črno, zabito in "nakremšnitano" v višine. Pejmo še mal! Kar pod bazami, ki so do 1750 m. 2.URA. Vsi trije

skupaj obračamo Mali vrh in nazaj. Stol = 3. URA. Izpod baze, ki je zdaj na 1940 m, poševno v Polovnik, ki je tako kot Kobarid in Tolmin naenkrat v popolni senci. Zato gre Aljaž po svoje: Boka - Bavški Grintovec - Krnčica - nazaj na "bohinjsko avtocesto" - pristanek Soriška planina. V Polovniku mi v "temi" Gregor scuri, sam pa se nad Magozdom rešim na prvem sončku s 1300 m. V Rdečem robu naprej izpod baze, 1850 m = 4. URA. Na Žabiškem Kuku skozi bazo -2260 m. Poberem še Matajurski vrh na 2250 m in Črno prst na 2050 m. Na Slatniku se s 1600 m poberem na 1800 m in jugozahodnik me zanese nazaj, tako da se za Lajnarjem zapeljem proti Dravhu. Pa me zadaj na 1650 m tako zgoni, kot cel dan ne! V Erbelcu se spajšam s 1350 m na 1670 m ter nad Zabrdom na 1800 m, da zdrsnem ob Ratitovcu, malo ven pod bazo, kjer popravim na 1850 m. V Miklavško goro, kjer iz 1050 m na 1850 v zahodnem zanosu in z željo proti Poljanski dolini in Vrhniki, kjer se markantno sveti verdški kamnolom. Stegnem pa se le do Spodnje Luše, kjer se s 1100 m obrnem in z vetrom proti Železnikom.

(Suša pride nekako še enkrat na štart in odleti Lajnar - Veliki Karman (Čampon) - Ratitovec).

let:<http://xcglobe.com/pilots#-show-flight/38477/>





SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	ENOCELICNI ORGANIZMI, KI SE DELIJO S CEPITVIJO	ADMIRALSKI ZBOR, ADMIRALI	ZGORNJI DEL KLEPALNIKA
NEKDANJI POL. NOGOMETAŠ, JACEK			
ORGANIZACIJA PROTI ANTISEMITIZMU			
KLOPNI MENINGOENCEFALITIS			
ČUT ZA ZAZNAVANJE DOTIKA			
DOBA, VEK			
PLOŠČINSKA MERA, ORAL			

IKAR	TRAVA DRUGE KOŠNJE	OKSIDIRANI SEKUNDARNI ALKOHOL	MERILNA LESTVICA, TUDI KAMEN	IRMAN MITJA	PREPOSTA POPYOTNA TORBA ZA ČEZ RAMO	ENA NAJVEČJIH JEKLARSKIH RUS. DRUŽB	TROGAR PETER	HERCEGOVEC	KDOR SKRBI ZA RED IN DISCIPLINO	ILOVICA (STAR.)		
MERILEC ZASIČENOSTI KRVIS KISIKOM										JAN IGOR ČOKOLINO		KRAJ MED DOMŽALAMI IN DOL-OM PRI LJUBLJANI
GESLO →												
OČE				LORGER ROK UNUK FRANC			VZDEVEK ALPINISTA ODRA RAJTERIČ ANDREJ				6. IN 9. ČRKA IMOTSKI	
ŠKODLJIV, PODGANI PODOBEN GLODALEC								ŽENSKO IME				
TRETJA FAZA PRI MITOZI IN MEJOZI								DALJŠE LITERARNO DELO				

POMOČ

BAK: branilec Jacek EVRAZ: jeklarska družba ANAFAZA: stopnja cel. delitve



Q-LIGHT

KRALJEVSKA LAHKOTNOST

EN/LTF C



01

Nazaj pomaknjena odprtina

Pri Triple Seven smo znani po uporabi te tehnologije pri vseh naših padalih. Pravilno pozicioniranje odprtine, natančno na poziciji točke separacije zračnega toka pomeni stabilno padalo pri vseh režimih letenja. Naj bo to pri vrtenju v stebru ali pri letenju pri višjih hitrostih.



02

Optimizirana porazdelitev sil

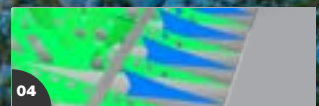
Tehnologija, narejena s strani bratov Valič je bila razvita v potrebi po bolj optimiziranem prenosu napetosti od točke vpetja do zgornjega dela profila. Tanki Nylon™ plastika teče v obliki S po steni celice, s tem prepreči zvijanje materiala in naredi kupolo s površino brez anomalij. Obenem to pomeni, krajše plastike in posledično manjši volumen spravljene



03

Optimizirane odprtine v rebrih

Triple Seven optimizacijo lukenj doseže s tem, da za izrez le teh uporablja izključno lasersko tehnologijo. Vsako rebro je podvrženo svojemu načinu perforacij, ki tako zmanjša težo padala, obenem pa obdrži svojo moč pri vseh ključnih stresnih točkah.



04

Optimiziran zadnji rob

Uporaba tako imenovanih "mini-ribs"-ov pripomore k lepšemu oblikovanju zadnjega dela krila. Ker na zadnjem robu zrak zapuša krilo, je pomembno, da je površina kar se da čista saj tako zagotovimo nemoten obtok zraka, s tem pa izboljšamo tudi letalne sposobnosti in učinkovitost komand.



KNIGHT

NEPREMAGLJIVI VITEZ

EN/LTF B