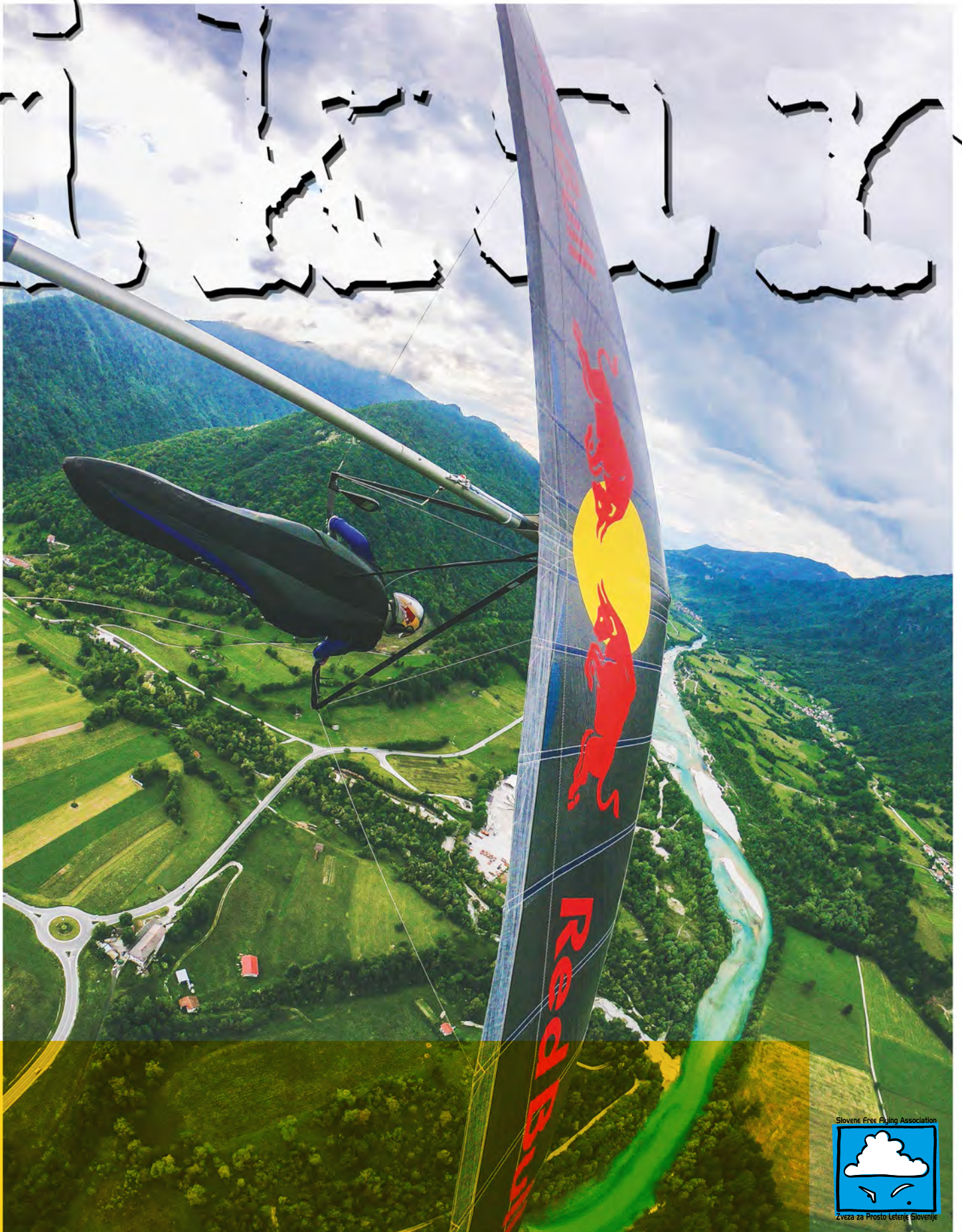


Junij 18

Interno glasilo za jadralne
padalce in zmajarje

Za interno uporabo



Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije

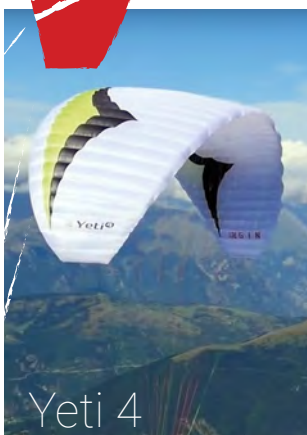
Dream. Touch. Believe.

Novi lahki materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.



GIN

Jadralna padala



Yeti 4

Lahko, enostavno, vsestransko.



Sprint 3

Posodobljena klasika med rekreativnimi padali.



Explorer

Lahko padalo odličnih letalnih zmogljivosti.



Fuse

Profesionalno tandemsko padalo.

Sedeži



Yeti Xtrem 2

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



Verso

Udobje, varnost in priročnost v kompaktnem ter lahkem paketu.



Genie Lite 2

Lahki zaprti sedež za brezkompromisno udobje na dolgih preletih.



Safari

Ujemajoča sedeža za pilota in potnika v tandemu.

Dodatna oprema



Rezervna padala

Lahka in učinkovita.



Kokpiti

Samostojni ali kompatibilni z GIN sedeži.



Nahrbtniki in vreče



Oblačila

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

stenar.si

040 153 490 (Gašper Prevc)

2 Razpis za zaključno prireditev ZPLS | 3 H&F Vitranc | 4 Paralisa | 5 Pristajalno mesto - Log pod Mangartom | 8 Novice in zanimivosti | 13 Dan mladosti | 14 Razpored tekmovanj v 2018 | 15 Rezultati tekmovanj | 16 Aeros Winter race | 22 Razglednica z vzletišč - Ljak | 24 Razglednice z vzletišč | 29 O prostem letenju | 34 Psihologija letenja - malo drugače | 41 Zanimiva metoda | 44 Gremo na prelet | 46 Tri veščine aktivnega letenja | 50 Izmet rezerve | 52 Simulacija izmeta reševalnega padala na zip line-u | 55 Kraljica | 56 Lokacija, lokacija, lokacija, ... | 60 Pogled nazaj

6 ČLANSTVO ZPLS 2018

10 NOVOST ZPLS mobilna aplikacija

18 TEKMOVANJE Spring meeting - Meduno

26 VABILO V TUJINO Romunija

36 INTERVJU Jože Poje

62 NOVOST Iz Erzotovega dnevnika

Ikar, interno glasilo za jadralske padalce in zmarjarje
Junij 2018

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

Fotografija na naslovnici: Matjaž Klemenčič

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

Zveza za prosto letenje Slovenije objavlja interni razpis za organizacijo zaključne prireditve ZPLS.

Predmet razpisa

Predmet razpisa je izvedba zaključne prireditve Zveze za prosto Letenje Slovenije ob zaključku glavne letalne sezone, to je v oktobru 2018. Prireditve naj bi omogočila, da se člani naše zveze srečajo, izmenjajo vtise pretekle sezone in da se podelijo priznanja za zasluge na področju doseganja posebnih letalnih rezultatov.

Zveza je pripravljena pri stroških organizacije prispevati kot dodatno pomoč denarna sredstva do zneska v višini 2000 EUR.

Vlagatelj

Vlagatelj je lahko le društvo, ki je član ZPLS.

Pogoji

Prireditve naj obsega:

- 1** primeren dostop;
- 2** primerno parkirišče za vsaj 100 vozil;
- 3** primerno manjšo kulinarčno pogostitev;
- 4** ustrezno vsebino in vodenje prireditve;
- 5** ustrezna glasbena popestritev;
- 6** primeren prostor za sprejem do 400 oseb, z možnostjo uporabe odra, na katerem se bo izvedla podelitev nagrad.

Dokumentacija in dokazila

V prijavi naj bodo naslednji dokumenti:

- navedba imena odgovornega organizatorja;
- opis lokacije primerne prostora z dodatno možnostjo internetnega linka;
- pojasnitev o ustreznosti prostora za prireditve razpisnim pogojem;
- opis vsebine in dogodkov na prireditvi.

Merila

Pri izboru organizatorja bomo izbrali tisto ponudbo, ki bo najbolj ustrezala razpisanim pogojem.

Čas oddaje vlog

Vloge naj kandidati oddajo do 20. julija 2018, na naslov Zveze za prosto letenje Slovenije, Kamnik pod Krimom 72d, 1532 Preserje.

Izbor

Upravni odbor ZPLS bo na svoji redni seji izbral primerne kandidata. Izbor bo javno objavljen.



LETALNI DAN KRANJSKA GORA

H&F Vitranc 2018

Sponzor dogodka:
Agencija Juliana (Darja in Jani)

Tradicionalen »hodi-leti« pohod na Vitranc bo 9. junija 2018. Zbor pohodnikov do 9.ure na parkirišču v Kranjski Gori (uradni pristanek).

Vsi udeleženci dobijo na vrhu Vitranca malico, najhitrejši v obeh kategorijah (M,Ž) pohvale in slavo.

Vitranc je tudi v H&F transverzali - žig za vse »transverzalarje«. Za vse ostale letalce bodo organizirani brezplačni prevozi na vzletišče Grpišca z začetkom ob 10 uri.

Proizvajalci in zastopniki imajo možnost brezplačne promocije na pristajališču. Vabljeni!

Ob primeru slabega vremena srečanje odpade.

9. junij 2018

Kranjska Gora



ParaLisca 2018

DJP Kondor Radeče

Leto je naokoli, pravzaprav jih je minilo že šestindvajset, odkar smo organizirali prvo ParaLisco. Vsak prvi vikend v mesecu avgustu v DJP Kondor Radeče prirejamo tradicionalno, najstarejšo jadralnopadalsko prireditev v Sloveniji. Tudi letos ne bo nič drugače in bomo organizirali festival letenja, druženja in zabave že sedemindvajsetič po vrsti, zraven pa ponovno dodali še »hike&fly«. Testival padalske opreme različnih proizvajalcev je že stalnica zadnjih nekaj let in tudi letos nam bodo predstavili novosti na trgu.

Torej, v **soboto, 4.8.18, in v nedeljo, 5.8.18**, bo potekala letošnja ParaLisca, seveda s prologom za največje ljubitelje, kar pomeni, da bomo pričeli že v petek, 3. avgusta. V Tončkovem domu na Lisci je možno rezervirati sobe (cena za ležišče po osebi 10 EUR; več info: 040 233 753), sicer pa imate obiskovalci na voljo tudi brezplačno kampiranje. Tudi letos bo organiziran prevoz z dvema kombijema za udeležence, s pristajalnih mest na Kompoljah in pri kmetiji Čučnik. Lansko leto smo prireditvi dodali novo igro, in sicer H&F. Ker smo bili tako organizatorji kot tudi udeleženci zadovoljni, bomo H&F ponovili tudi letos. Zbor udeležencev bo v soboto, 4.8.2102 ob 8.30 uri na parkirišču ob pristanku v Krakovem (Vinska klet Mastnak). Štart ob 9.00 uri. Trasa vodi na Lisco, pristaja pa se nazaj na pristanek Krakovo, kjer si boste z natančnim pristankom odbijali minute od vašega skupnega časa. Najhitrejši »hajkerflyerhomosapiensi« dobijo nagrade in priznanja. Veselo vabljeni tudi pohodniki - ljubitelji aktivnega gibanja. V primeru slabega vremena dogodek H&F odpade.

Skratka - letenje, hoja, pivo, čevapi, in muzika za en vikend. Se vidimo na Lisci



4. & 5. avgust

ParaLisca

PRISTAJALNO MESTO Log pod Mangartom

Zaradi določenih nesoglasij med jadralnimi padalci in kmeti, je v Logu pod Mangrtom prišlo do spremembe pristajalnega mesta. To se še vedno nahaja na istem travniku med spodnjim in zgornjim Logom, vendar po novem na točno določeni lokaciji. Pristajalno mesto je označeno z vetrnimi vrečami in trakovi, tako da je iz zraka dobro vidno.

Zelo pomembno je, da se držimo pravil obnašanja, sicer se lahko v skrajnem primeru zgodi, da ostanemo brez možnosti pristajanja v tej dolini:

1 pristaja se na pokošen del pristajalnega mesta, če je pokošen (zemljišče za pristajanje si delimo s kmeti, ki uporabljajo travnik za pašo ali za košenje trave. Potrudimo se kar najmanj teptati travo)

2 padala se pospravlja bližje cesti, na pokošenem delu parcele,

3 parkiranje je možno na označenih mestih pri igrišču (P1) in pri mostu čez Predelico (P2). Nikakor ni dovoljeno parkirati na privatnih zemljiščih!

4 spremljevalci se zadržujejo ob cesti in ne na travniku!

5 vzdržuje se red in čistoča.

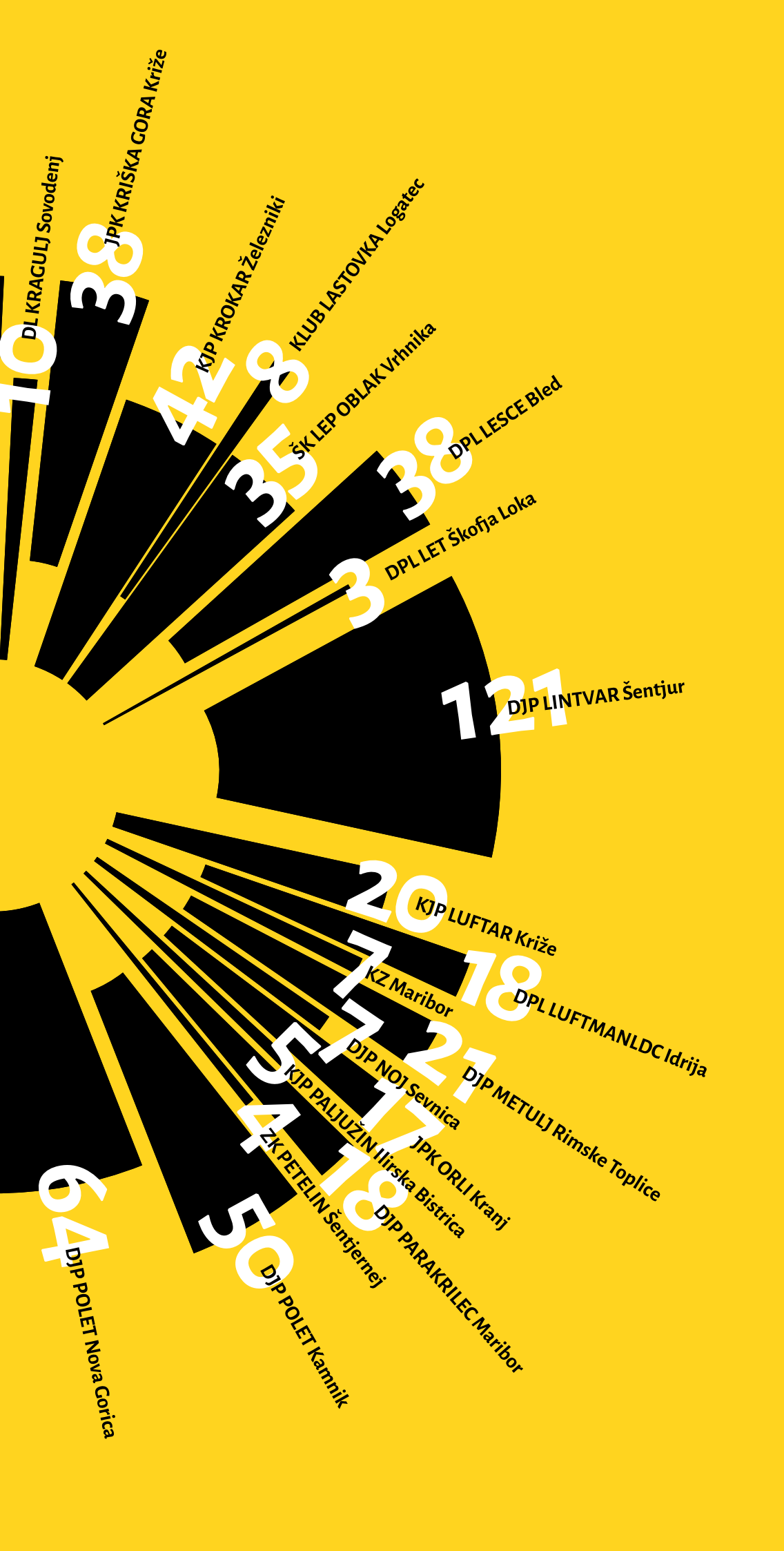


Varno letenje in mehke pristanke vam želi JPD Kanin.
Za več informacij: Tomaž Cingerle – 031 419617

ČLANSTVO

Članstvo ZPLS 2018





Nov svetovni rekord v disciplini napovedan prelet s povratkom

Piloti jadrlnih padal **Primož Suša, Bojan Gaberšek, Jošt Napret in Dušan Orož** so 21. aprila 2018 postavili nov svetovni rekord v disciplini napovedan prelet s povratkom – 302,11 km. Poleteli so iz **Soriške planine do obratne točke pri mestu Agordo v bližini Marmolade v Dolomitih** in nazaj. Čestitke !!!



Marko Hrgetić-Hrga tekmuje v svetovnem pokalu za jadrlna padalca že 11 let in vodi šolo letenja v Valle de Bravo (Meksiko).


V januarju je organiziral tekmo XCSkyRace, kjer se pokaže, kdo so najboljši »cross country« piloti, saj si nalogo zastavijo po lastni izbiri. Marko je s Triple Seven Queen2, trolinijskim EN-C jadrlnim pada-

lom, v večini doletov na ravnino in v dviganjih premagoval dvolinijska CCC jadrlna padala.

V »podcastu« na Cloudbase Mayhem lahko poslušate njegovo razlago kako leteti hitro, o poziciji rok, prenosu teže v sedežu, uporabi pospeševalnika, upoštevanju krivulje polare, kako se hitreje dvigati, gledati pilote pred sabo, o izrednih postopkih (SIV) z modernimi jadrlnimi padali,...

<https://www.cloudbasemayhem.com/episode-61-marko-hrgetic-hrga-and-how-to-fly-fast>





Lani je nekaj pilotov iz Slovenije prišlo leteti na Tegelsberg v Nemčiji. Ker niso imeli urejenega zavarovanja, niso mogli leteti.

Za vse tujce ki pridejo in želijo leteti tukaj, veljajo naslednji pogoji:

- IPPI kartica stopnje 4 ali 5
- zavarovanje odgovornosti (zahtevan min. znesek 960.000 EUR/750.00 SDR).

S sabo je potrebno imeti kartico ali dokument.

- plačilo pristojbine za pristajalni prostor (3 EUR na dan)

Vsi ti dokumenti so pogoj za pridobitev »zelene karte« (brezplačna), ki pomeni dovoljenje za letenje. Možno jo je dobiti v bistroju Ikarus pri spodnji postaji gondole.

Na spletni strani ZPLS so na podstrani »Šolanje« objavljeni izobraževalni videi o termiki, aktivnem letenju in o vremenu.

Na podlagi originalnih DHV trakov smo omenjene filme poslovenili. Za ogled filmov potrebujete geslo:

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

Zpls 2018



FoFF

**Freedom of Flight
Film Festival**

FoFFF - Freedom of Flight Film Festival je nov, neprofitni filmski festival, stacioniran v Novi Zelandiji, kjer bodo predstavljeni filmi iz tematike avanturističnih filmov (adventure flying films), iz področij: jadralna letala, jadralno padalstvo, zmajarstvo, speedflying, base jumping, skydiving in wingsuit letenje, skydiving and wingsuit flying. Odvijal se bo v novembru in decembru tega leta v mestih: Auckland, Hawkes Bay, Welling-

ton, Nelson, Christchurch, Wanaka in Arrowtown. So štiri kategorije - dve za filme iz področja Nove Zelandije in dve za filme iz celega sveta: »international short films« (do 20 minut) in »international feature length films« (do 60 minut). Filmi morajo biti posneti v obdobju zadnjih 12 mesecev pred prijavo. Če niso v angleškem jeziku, morajo imeti podnapise. Nagrade bodo podeljene po kategorijah. Prijave za tiste, ki želijo s filmom sodelovati, so možne do 1. avgusta 2018.

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

NOVOST

ZPLS mobilna aplikacija



Aplikacija ZPLS
je na voljo v
»Google play« in
je brezplačna.

ZPLS je pred nekaj tedni izdala mobilno aplikacijo za Androidne telefone, ki predvsem slovenskim jadralnim padalcem in zmajarjem ponuja kar nekaj uporabnih možnosti.

V razdelku z novicami najdeš zanimive novice in pomembne objave zveze, vključno z relevantnimi NOTAM-i. Aplikacija te bo ob vsaki novi objavi diskretno opozorila, tudi če v tistem trenutku ni zagnana. Novice vnašajo uredniki ZPLS-ja, zato ni strahu pred reklamami ali poplavo

neželjene vsebine.

Preko aplikacije lahko spremljaš tudi objave letov na xcglobe.com, pri čemer je še prav posebej privlačna opcija za takojšnje opozarjanje, ko let prijavi kateri od tvojih "prijateljev". Krog svojih prijateljev lahko urediš v aplikaciji, ali pa na spletni strani xcglobe.com. Opozorila delujejo podobno kot SMSi - v zgornjem robu telefona se pojavi ikona, po kliku nanjo pa se zažene aplikacija in prikaže let.

V razdelku "Kam leteti?" lahko obe-

lodaniš svoje letalne načrte za do en dan vnaprej, ali si ogledaš, na katera vzletišča se odpravljajo drugi uporabniki. Pripneš lahko kratek komentar v stilu "dobimo se na pristanku ob 13h". Teга pripomočka bodo veseli predvsem začetniki in tisti, ki redkeje letijo, saj jim bo pomagal poiskati primerno vzletišče ali letalsko družbo.

Na voljo je še tedenska vremenska napoved z osnovnimi podatki (oblačnost, veter, temperatura) za vsa vzletišča na svetu.



Avtor: **Dean Lozej**



Avtor: **Damjan Adam**

Nevihtno vreme in izmenjujoče plohe niso zaustavile 20 pohodnikov na tradicionalnem pohodu na Planjavo, sosednji vrh bolj znanega Kamniškega vrha.

Pohod ni politično obarvan, je v vseh barvah, kot je narava v maju in kot so bila padala pred 32-imi leti, ko se je maja 1986 začelo spuščanje iz tega vrha in šolanje v njegovem vznožju. 25. maj je bil kot dan mladosti dolga leta državni praznik. Je glorijska mladost za mlade in spomin nanjo tistih, ki so mladi samo še po srcu in so svoje prve ali druge korake letenja začeli ravno tu.

Srečanje organizirata in spodbujata AK Kimfly in Polet Kamnik. Slednji

je tudi upravitelj in skrbnik uradno registriranega vzletišča na Planjavi-Kamniški vrh.

Za vse pilote in spremljevalce je na vrhu vpisna, spominska knjiga, ki je odprta samo na ta dan in seveda skupinska slika za.....



Vabljeni v 2019,
25. maja ob 18. uri
na vrhu Planjave.

TAKO UDOBNE!

SkyGuru tangice*
ALPINE LITE



Za test pokliči

031 410 329



- + S 245g, L 275g
- + Certificirane EN1651
- + Narejene v Sloveniji
- + Popust za člane ZPLS

* ekstremno lahek letalni sedež

Tekmovanja

junij | julij | avgust 2018

Airtour - Saint Hilaire du Touvet

Airtour - Saint Hilaire du Touvet je hike&fly prireditelj, dolga preko 300 km, skozi francoske pokrajine Isère, Savoie, Haute Savoie in Hautes-Alpes. Prijavljenih je 43 tekmovalcev, trajala bo od 9.-17.6.2018. Vsak tekmovalec ima spremljevalca-pomočnika, veljajo podobna pravila kot na najbolj znanih tekmovanjih te vrste. Morajo pa tekmovalci do prihoda v cilj v zaporedju opraviti tri določene poti v pokrajinah (zelena, modra, rdeča). <http://www.airtour.fr/>

9. - 17. junij

Slovenia, Serbia and Bosnia&Herzegovina Paragliding Open

Slovenia, Serbia and Bosnia&Herzegovina Paragliding Open 2018. Naše državno prvenstvo v preletih za jadralne padalce bo v tujini in sicer združeno s prvenstvom Srbije in prvenstvom Bosne in Hercegovine. Letelo se bo v Srbiji, lokacija je Sičevo (Niš), od 10.-16.6.2018. Organizatorja tekmovanja sta Vazduhoplovni savez Srbije (Željko Ovuka) in KJP Krokari Železniki (Igor Eržen). <https://airtribune.com/sbs-2018>

10. - 16. junij

Paragliding World Cup Open

Tekmovanje v svetovnem pokalu za jadralne padalce - **PWC (Paragliding World Cup)** se bo nadaljevalo od 23.-30.6.2018 v Gemoni (Italija). To bo že tretje letošnje tekmovanje, prvo je bilo februarja v Avstraliji (19. Jurij Vidic, 22. Marko Novak), drugo pa aprila v Braziliji. Letos bosta tekmovanja še v Sopotu (Bolgarija) od 18.8.-25.8.2018 in v Aksaray (Turčija) od 8.-15.9.2018. Na tekmovanjih v Evropi bo naše barve zastopalo kar precej naših vrhunskih pilotov (Vidic, Ceglar, Suša, Orož, Molek, Gaberšek, Napret, Toplak, Krevh), od katerih jih bo večina po izračunu skupnih rezultatov dosegla uvrstitev med 100 najboljših pilotov, ki se bodo lahko potegovali januarja 2019 v Superfinalu v Braziliji za najboljša mesta v posamični in ekipni konkurenci. <http://www.pwca.org/>

23. - 30. junij

18. - 25. avgust

8. - 15. september

Naviter Open, St. Jean

Slovenski izdelovalec letalnih instrumentov Naviter je glavni sponzor dogodka **Naviter Open**, ki bo potekalo že drugič v St. Jean-u (Francija). Sodelujoči piloti imajo radi zabavno in prijateljsko atmosfero, podrobne dnevne »briefinge« in druženje z znanimi svetovnimi piloti. Od 24.-29.6.2018 bodo lahko izboljšali stopnjo svojega preletaškega letenja in se uvajali v osnove tekmovalnega letenja. Nagrade vsebujejo instrumente Naviter, instrumente Flytec, brezplačen program SeeYou za vsakega tekmovalca, brezplačne letalne počitnice, ... <http://naviteropen.org/>

24. - 29. junij

Evropsko zmajarsko prvenstvo, Kruševo

Evropsko zmajarsko prvenstvo je na sporedu vsaki dve leti in bo letos v Kruševu (Makedonija). V letu 2015 je bilo tam že »predevropsko« tekmovalje, ki je bilo organizatorjem obvezna generalka za pridobitev organizacije evropskega prvenstva. Hkrati je bilo takrat tam v okviru tekmovanja tudi slovensko državno prvenstvo, tako da so naši zmajarji lahko dobro spoznali letalne terene. Med 52 tekmovalci je bil Franc Peternel 19., Stanislav Galovec 23. in Peter Kejžar 27. Poleg njih bosta letos tekmovala še Matjaž Klemenčič in Janez Grm. <http://hgeu2018.mk/>

8. - 21. julij

Ozone Kruševo Open 2018

Od 21.-28.7.2018 bo v Makedoniji potekalo jadralnopadalsko tekmovalje **Ozone Kruševo open 2018**, ki je namenjeno predvsem pilotom, novim na tekmovalni sceni. Zastavljeno je kot 50% XC tekma, 50% usposabljanje za tekmovalno letenje in 100% zabava. Piloti morajo imeti minimalno raven znanja za kartico IPPI 4 in poznati kako leteti v termiki ter osnove XC letenja. Podobno, kot je to na vsakoletnem Ozone Chabre Open (Francija) in na SerialCup v Tolminu, bodo podani nasveti kako leteti zastavljeno nalogo, zvečer po letenju pa bo tudi analiza letenja. Vse to zmanjša stres pri letenju, ter naredi letenje zabavno na novem terenu. Dovoljena padala za to tekmo so razreda EN A do EN C. <https://airtribune.com/ozonekrushevoopen/info>

21. - 28. julij

Tekmovanja - rezultati

Schoeckl open 2018 | 27.4.-1.5., Avstrija | 92 tekmovalcev

1. Jošt Napret, 2. Tilen Ceglar, 13. Jurij Vidic

Soča open 2018 | 27.-29.4., Tolmin | 97 tekmovalcev, dve tekmi s Kobale, ena z Lijaka

1. Jože Molek, 4. Primož Suša, 6. Dušan Orož, 7. Bojan Gaberšek

TEKMOVANJE

Aeros winter race 2018

Avtor: vodja tekmovanja - Ivan Brovč

Zmajarsko tekmovanje AWR, deveto po vrsti, je pod streho. Zanimivo, še nobeno do sedaj ni odpadlo, samo enkrat je bil izveden le en tekmovalni dan in tekmovanje uradno ni bilo veljavno. Letos je tekmovalo 48 jadralnih zmajarjev iz osmih držav. Generalni spozor tekme je bila firma Aeros iz Ukrajine, manjši sponzorji pa še Občina Ajdovščina, Spar in Picerija Anja.

Odločitev, da bo tekma na prvi termin, je padla v četrtek popoldne pet dni pred tekmo. Napoved je nakazovala, da bo po ohladitvi s snegom nastalo nekaj lepega vremena z močno burjo, ki pa naj bi kmalu ponehala. To se je zgodilo šele proti koncu naslednjega tedna, v petek in soboto na Lijaku, na Ajdovskem pa burja niti v nedeljo ni ponehala, ampak se je še okrepila v primerjavi s soboto.

V sredo, 21.3.2018, prvi dan tekme je pri Piceriji Anja, kjer smo imeli tekmovalni urad (HQ), burja veselo nažigala, tako da smo objavili da tekma ta dan odpade in dali spodbudo da jutri pa bo. Zvečer je bila za vse tekmovalce večerja, ki so jo kuharski mojstri picerije pripravili kot se spodobi.

Vremenska prognoza res ni kazala izboljšanje, ampak upanje umre zadnje, tako da sva se z Matjažem Valjavcem v četrtek zjutraj odločila, da poskusiva zadevo speljati na Lijaku. Ob 10.30 se odpravimo v lepem sončnem vremenu na vzletišče Lijak. Burja na Kovku med 20 in 30m/s. Čakamo, mogoče pa le bo. Ko se je ura bližala proti 14.00, se je veter konstantno krepil in spreminjal smer. Jasno nam je bilo, da tekme ta dan ne bo in smo se odpravili proti pristanku.

Glede videnega so bili tekmovalci zadovoljni, saj se je stvar premikala. V petek zjutraj pri Piceriji Anja burja ne piha tako močno in je napoved za novogoriški konec obetavna. Premik na vzletišče Lijak poteka po ustaljenem redu. Za obveščanje je bilo poskrbljeno preko spletne strani tekme in programa »Whatsapp« za tiste, ki so imeli to aplikacijo naloženo. Sunki burje na Kovku padejo na trenutke pod 14m/s. Možno bo izpeljati eno kratko tekmo. Odločimo se za 54 km dolgo etapo med Sveto goro,

Trsteljem in Ravnami nad Črničami. V cilj pride 18 tekmovalcev od 48, najboljši je bil Peter Neuenschwander iz Švice. Dolet s Trstelja do Škabrijela in v cilj je bil za večino ostalih prehud zalogaj. Dan se je končal v prijetnem spomladanskem vremenu s povratkom v vipavsko burjo. Tudi v soboto v Ajdovščini burja ne pojenja. Jutro je sončno. Po ustaljenem redu gremo na Lijak. Razlika je bila samo v tem, da je organiziran prevoz startal izpred tekmovalnega urada. Na Čavnu so že prve baze, ko se ob 10. uri odpeljemo izpred picerije. Do trinajste ure so oblaki popolnoma pokrili nebo. Določimo optimistično disciplino, 69 km med Sveto goro, Ravnami nad Črničami, Cirjem in Branikom. V cilj je prišlo 11 tekmovalcev, kar je bilo neverjetno, saj so bili vmes med letom veliki časovni presledki ne-dviganj, kjer si enostavno odpeljal do »matere« zemlje. Ta dan je zmagal Kajo Klaus iz Nemčije, na koncu tudi skupni zmagovalec tekmovanja, minuto za njim pa je bil Matjaž Klemenčič iz DPL Posočje, ki je bil kot petouvrščeni v končni skupni razvrstitvi tudi naš najboljši tekmovalec.

Med proizvajalci je suvereno zmagala firma Aeros, saj so osvojili prvi dve mesti z njihovim izdelkom Aeros Combat 12.4. Zanimivo pri tem je, da imajo njihovi zmaji najmanjšo kvadraturu v konkurenci in v dviganjih nimajo problema. Nasprotno, v dviganjih so celo suvereni in med najvišjimi. Prav tako so med najboljši v doletu. Njihov lanskoletni rezultat na svetovnem prvenstvu v Braziliji, kjer so s Combatom zmagali, tako ni naključje.

Ob koncu lahko rečemo hvala vremenu, da nam je bilo omogočeno izpeljati dva prekrasna tekmovalna dneva, po izjavah tekmovalcev sodeč odlično. Hvala tudi organizacijski ekipi, ki je skrbela, da je vse potekalo nemoteno v zadovoljstvo tekmovalcev.

Drugo leto bo tekmovanje deseto po vrsti. Obetajo se nekatere spremembe v organizacijski ekipi, upam pa, da ne pri vremenu.

Rezultate najdete na: awr.aeros.com.ua/index.php/en/results-show



TEKMOVANJE

Spring meeting

- Meduno

Avtor: Matjaž Klemenčič

V letu 2019 se v Medunu odvija svetovno prvenstvo v letenju z zmaji, zato je smiselno na tem terenu izkoristiti vsako možnost za trening. Tekmovanje »Spring meeting« je za prvomajske praznike pritegnilo skoraj 100 pilotov. Tam smo imeli možnost pregledati teren, kjer se bomo naslednje leto bojevali za najbolj prestižni naslov. Tako so se na tekmi pojavila tudi zvoneča imena zmajarstva. Dva nekdanja in aktualni svetovni prvak ter še veliko drugih odličnih pilotov. Sama kvaliteta tekme je zato bila na zelo visoki ravni.

Glede na to, da je do Meduna dve uri vožnje iz Nove Gorice, bi bil smrtni greh, če se tekme ne bi udeležil. Takoj po službi sem spakiral avto, naložil blazine za spanje v avtu ter se odpravil na prvi »mandatory« briefing, ki smo ga imeli v sredo ob osmih zvečer. Zakaj mandatory? Sam teren ima kar nekaj predelov, ki lahko marsikomu povzročijo sive lase glede pristankov. Zato so sklicali takšen sestanek, da поблиže seznanijo pilote s terenom. Predavanje se je odvijalo v velikem šotoru. Kolega Suan, ki je vodil dirko, je profesionalno pripravil Google Earth projekcijo.

Izvedeli smo, kje se rešujemo v primerih če se znajdemo nizko. Sam imam s tem terenom že nekaj izkušenj, saj sem bil lani prisoten na tekmi, kjer smo preleteli kar precejšen del zastavljene mape s točkami. Dobro se spomnim, kako me je oče učil, da je v Gemoni konec sveta in da od tam naprej ni več pristankov. Pa poglej sedaj, letimo ravno tam.

Prvi dan so nam zastavili skoraj 100 km disciplino od Meduna do Čedadada proti jugu in nazaj. Sam sem bil na štartu postavljen zelo optimalno, kljub kar neznosnemu pobiranju v senči. Termika je tukaj vsak dan balonasta, kar postane s 100 piloti na kupu loterija. »Glide« začnem izpod baze, dobri piloti so pred in pod mano, skupaj se zapodimo v tigrovo deželo proti Gemoni. Prejšnje leto nismo nikoli leteli tako nizko na tem področju, zato devičnikom terena res nisem zavidal pogledov v drevesne krošnje pod nami. Tukaj se zaradi dobre linije znajdem dokaj levo od vseh, ki počasi rinejo na bolj obsijan predel



ravnine. Sam sem v tem trenutku že predaleč, da bi popravljaj. Zapodim se v južne grebene pri Gemoni. Tja, kjer gojijo naše soletalce, beloglave jastrebe. Na jutranjem briefingu so nam zabičali, naj se držimo proč od zaščitenega področja grebena in vsaj 1000 m nad grebenom, ko letimo čez. Jaz sem bil veliko nižje od zapovedane višine in sem grizel v senčne skale. Po 20 minutah se mi le odtrga balonček in uspem odleteti mimo gojišča. V skrbeh, koliko blizu »prepovedanega območja« sem bil, odletim nad ravnino. Famozna tovarna sredi doline v Gemoni se je lani izkazala za sprožilec termike, zato upam na najboljše. Preletim celotno območje, zmaj pa čisto miren. Priklopim skupino kakšnih 200 m nižje od njih, ampak tudi tukaj teren nič ne da. Pomikam se vedno bolj proti jugu na sonce, kjer moramo na koncu v skupini priznati premoč gravitaciji in tako pristanemo na polju.

Vidno razočaranega me po 10 minutah na tleh obsije sonce. Celotna dolina se začne čistiti in prikaže se modro nebo. Airtribune aplikacija spet ne dela, zato nimam pojma kaj in koliko se še dogaja nad mojo glavo. Izkazalo se je, da je ekipa, ki je bila na ravnini nad mano, uspela preklopiti na drug greben in na koncu tudi priletela v cilj.

Glede na to, da je le približno polovica pilotov odletela predpisano minimalno razdaljo, je to pomenilo vodo na moj mlin. Pilotom je bilo dodeljeno zelo malo točk in tako nisem izgubil prav veliko. Vremenska napoved za prihodnje dni je bila dobra, zato sem upal na boljšo uvrstitev do konca dirke.

Naslednji dan zjutraj dodelijo kazen za pilote, ki so leteli nad »prepovedanim« grebenom jastrebov. K sreči mene ni bilo med njimi. Glede na to, da to ni uradno zaprt zračni prostor, je organizator dvema pilotoma dodelil štartno mesto na zgornjem štartu. Na zgornji štart je potrebno iti peš z vso opremo na hrbtu. Pot do zgornjega štarta je že sama po sebi en

lep »hike«, z vso opremo na hrbtu pa pravi vzpon.

Ta dan se disciplina skoraj ponovi, vendar z dodatkom točke na drugi strani ravnine. Dolino Gemone je bilo potrebno prečkati kar trikrat in to dvakrat precej po ravnini. Spet se postavim zelo dobro na štartu. S tem zmajem zares uživam, dobro pobiram in se počutim varnega ob vsaki luknji na naši zračni cesti. Prvo prečkanje ravnine opravi v dobri skupini, s katero lepo napredujemo po nizkem gričevju v smeri Čedada. V kilavem dviganju zamenjam v nižjo prestavo. Skupina se oddalji in čez nekaj časa pošteno uide, ker dobi pred mano zelo dober termični steber. S Čedada se zato vračam v drugo skupino, kjer se trudimo nad griči od stebra do stebra. Naslednja točka je na ravnini, na čisto drugi strani doline. 30 km letenja pod modrim nebom, ki ne kaže upanja na razgiban zrak pred nami. V skupini petih pilotov se zapodimo na ravnino, direktno proti tovarni, ki naj bi bila prvi pameten sprožilec za popravek višine. Tam se nič ne dogaja. Vsi se izgublamo levo in desno, ampak pametnega ne dobimo nič. Sam se odločim nadaljevati pot proti jugu, kjer vidim zelo visoko dva zmaja. Iz Čedada sta se vračala po ravnini. Tudi sam sem se poigraval s to mislijo, ampak samemu bi mi letenje po ravnini brez pomoči skupine težko uspelo. Ko priletim pod ta dva zmaja, naletim na rahlo živahnejši zrak, s katerim se počasi pomikam proti naslednji točki. Ves ta čas sem bil zelo nizko.

Z zadnjimi metri se prikradem po obrnjeni točki nazaj nad tovarno, slabih 100 m nad dimnik, kjer zavoham kemijo. Dobim steber, bomba 2 m/s, ki se lepo popravlja do trojke. Vrtim, vrtim z zobmi, da stebra slučajno ne izpustim. Takrat zagledam eskadriljo pilotov, ki leti proti meni. Ko pridejo bližje, prepoznam barve zmajev. To je vodilna skupina, zraven pa tudi dva že videna prišleka, ki jim je uspel »jackpot« na ravnini. Od tu gremo obrniti še vrh štarta v Gemo-

ni in skočimo nazaj čez dolino. Lepo vodim skupino, nad tovarno znova popravimo, na poti do cilja nas čaka še zadnji popravek, da dosežemo cilj. Ta dolet tukaj je res slabo zamišljen. Če odrineš v ciljni dolet prenizek, moraš zaključit vsaj kakih 5 km prej, saj te na koncu pred ciljem čaka prava tigrova dežela brez pristankov, preden se ti odpre dolina Meduna. Chiech, trenutni svetovni prvak, prvi zadane steber. Vsi ostali pridemo v cilj v istem zaporedju kot smo vrteli v zadnjem stebru. Dan zaključim na 6. mestu ter tako malenkostno popravim skupno uvrstitev.

Tretji dan je v zmajarstvu tisti dan, ko te mišice najbolj bolijo. Majico si oblačiš z občutkom, kot da roke niso tvoje, potem z naslednjimi dnevi pa se telo nekako utrdi in gre vse skupaj lažje naprej. Ob pristanku smo imeli lep improviziran kamping, kjer sem spal v svojem avtu. Dva tedna pred dirko sem pogledal za apartmaje, pa so bile cene tam nekje okrog 300 EUR za 5 dni. Kaj hitro sem ugotovil, da bo treba raje bolj po češko »nafukat blazinko« in spati v avtu. Tuš in voda sta bila zraven, majonezo in kuhan pršut sem podtikal tistim, ki so imeli kamperje in električno. Tako smo bili kot komuna lepo samozadostni tudi brez apartmajev.

Z organiziranim prevozom se odpeljemo na štart, kjer smo že prej vedeli da bo to »dan D«. Suan, znan po njegovih enormnih preletih, postane zelo nevaren pri sestavi dolgih taskov, tako da smo vedeli, da bo ta dan šlo daleč. Na briefingu se skliče disciplina proti domačemu kobariškemu Stolu, potem na Kanin, ker je treba ljudem pokazati kako lepo je pri nas, potem Kobarid ter nazaj v Meduno. Veliko ljudi me sprašuje za napotke, kako leteti pri nas, pa ne pametujem preveč, saj sem se na tekmi že zelo dobro opekel, ko sem, leta nazaj, pristajal edini na sredini med Stolum in Malim vrhom.

Vreme tudi zelo zanimivo, direkten jug. Po navadi imamo pri nas vzhod-



nik ali zahodnik, ki se kanalizira z dolinami, ta dan pa nas čaka pravi jug. Greben bo zanimiv, sem si mislil. Štart spet opravim z odliko. Res sem vesel, kako mi uspeva sestaviti stvari do časa na pravem mestu. Tako se obdam s pravimi piloti, ki so pogoj za hitro napredovanje tekme. Dolino iz Meduna preklopimo pod štart v Gemoni, kjer vidim Chiecha, ki je pobral z vzhodne strani grebena. Sam z majhnimi popravki preklopim na vzhodni del, kjer od začetka ne da prav dosti. Skrbno opazujem skupino kak kilometer za mano, če slučajno naletijo na kakšno močno dviganje. Ostajajo na isti višini kot jaz, zato se ne pustim motiti. Steber se počasi formira in ojača, tako da si naredim lepo prednost pred ostalimi z višino, ter tako priklopim znan greben nad Gemono. Na poti z Malega vrha proti Stolu lepo izkoristim zaupanje v dobro dviganje na poti, ter tako z minimalnim pobiranjem odpeljem do Stola. Slovenski del poti je čisto v senci, ampak baze, ki so se formirale v temi dajejo upanje na termiko. Stol je bil zastavljen z 2 km velikim cilindrom, kjer sem se odločil že prej zavrteti steber. Tukaj se na nas ulije ploha, ki se razteza od bovškega letališča pa do Malega vrha. Imel sem že pomisleke da zna biti stvar ustavljena, ampak ker je postaja ostala doma, te informacije tudi ne bi mogel pridobiti. Nadaljujem z vrtenjem in obrnem Stol, kjer se zapodim v Kanin. Tam se Chiech pred mano zapodi v Skutnik, medtem ko grem jaz bolj direktno linijo in v dežju zavrtim lep steber. Zmaj je post-

al že zelo težak, vrteti je bilo treba kar precej hitreje. Vmes sem parkrat probal malenkostno odrinit zmaja, pa je tega hitro postavilo na nos proti tlem v želji po večji hitrosti. Res neugodno, saj se je točka Kanina skrivala na 3 kilometrskem cilindru v skalah in rotorjih. Odpravil sem se v to mišlovko, nizko, skorajda prenizko. Zmaja je premetavalo, nič kaj prijeten občutek, ko veš da zmaj ne leti kot bi moral, s kapljicami po celotni površini. Obrnem točko globoko v platoju in se odpravim nazaj ven. Pred mano zagledam Thomasa Weisenbergerja, ki je to, čudežno, odpeljal še hitreje. Letim za njim na Polovnik, kjer mojstrsko odpeljeva greben, se zabijeva v steber pred Krasjim vrhom in tako obrneva Kobarid. Na poti nazaj po grebenu Stola sem sam malenkostno bolj konzervativen, zato mi Tom pobegne za kakšen kilometer, saj pokaže vse svoje znanje delfinjege letenja, ki ga je lahko treniral celo zimo na otoku Lanzarote. Fant naredi čez zimo kakšnih 100 ur letenja na tem otoku.

Nad Gemono se on zapodi naprej po masivu, kjer se greben začne spuščati proti Gemoni in tam išče steber, jaz pa od zadaj pogledujem ven proti jugu, kjer se dela baza. Zapeljem tja in priletim v lepo raketo, ki me dvigne na 2200 m. Tukaj sem že bolj prepričan v lep rezultat tega dneva. Do cilja imam 30 km ter 2000 m višine za pokurit. Instrument Oudie mi pravi, da imam ciljni dolet 200 m nad cilj, vendar pa vemo, da se na takšni razdalji lahko zgodi še marsikaj. To je 1:15 »glide to goal«. Pred

sabo sem že prej videl, da se je nad tigrovo deželo ulilo, tako da je bilo pričakovati dokaj mrtev zrak, ampak vseeno sem stiskal pesti še za en rešilni steber na poti, ki bi me popeljal do drugega mesta. Z enim Atosem (tridokrilcem) zapeljeva ven, kjer se on odpelje daleč bolj proti jugu. Sam si ne drznem iskati dodatnih »jolly-ev« ter se tako odločim za konzervativno pot čez hribe, kjer bi lahko še kaj popravil. Tom je v tem trenutku pred mano, vendar dosti nižje. Pelje mimo gore, ki po navadi da kakšen steber, ampak ta greben le preleti, ker ne dobi ničesar. Tu jaz sedaj popravljam bolj direktno linijo proti cilju. Oudie je še vedno pozitiven, sam pa stiskam vse mišice telesa, da zmaja peljem kolikor se le da optimalno. Komoľce stiskam v žepe na letalni vreči, v vsakem boljšem dviganju odpiram zmaja ter tako preletavam hrib za hribom. Oudie je pozitiven, moj pogled proti cilju rahlo manj, pa vseeno, ker ni ničesar nikjer, nadaljujem let naravnost. Tom se v tem momentu že lovi južneje za mano, sam pa nadaljujem in prečkam greben Meduna zelo, zelo nizko. Preletim pristanek, ker smo imeli še eno točko 1 km dlje, zato da smo za publiko nad pristanekom naredili še en krog. Na koncu mi le uspe in priletim v cilj z dnevno zmago. Skoraj 35 pilotov naredi 140 km disciplino, sam pa sem bil kar 5 minut pred ostalimi. Vsi so navdušeni nad letenjem v Sloveniji, da tam je pa res lepo in da bo treba kdaj priti leteti v Tolmin. Po tem dnevu sem v skupni uvrstitvi že na 6. mestu.

Naslednji dan se vreme malenkostno obrne, tako da nas Suan pošlje proti zahodu v dolino Revine, vsem dobro znan greben, po katerem smo dosikrat leteli na tekmah, organiziranih v Bassanu del Grappa. Na štartu je vse »kilavo«, tako da počakam veliko časa na tleh in štartam med zadnjimi. Spet obrnem na pravih mestih in se najdem nad skupino italijanskih šampionov, s katerimi nadaljujemo pot proti Avianu. Lepo popravljam višino, kjer oni potisnejo nizko naprej na grebenu, ki nikoli ni deloval prav dobro. Sam se odločim za bolj konzervativen pristop, ki pa me tako pusti v drugi skupini. Lepo napredujemo mimo štarta v Revine, kjer smo morali preskočiti čez dolino na greben, ki je bolj severno.

Tukaj se nam vse pokriva z visoko oblačnostjo, na greben pridem nizko, vendar pa mi pred mano en Atos vli-va pogum, ker vrti na koncu grebena. Lepo peljem do njega, pa vseeno, Oudie ne zapiska, iščem in iščem pa nič... Prav nič famozno, jezen, zaključim let pri bencinski črpalki, kjer sem kar nekaj časa preživel ob kletvicah. Kot ponavadi, se tudi tukaj po 20 minutah oblačnost razbije, tako da lepo opazujem vseh 85 zamudnikov, ki preletavajo mojo glavo na s soncem obsijanih pobočjih. Idiotizem brez primere, ampak kaj hočemo, tak je naš šport. Če ne zanaš sprememb in se temu ne prilagodiš, potem se take stvari zgodijo zelo hitro. Sam sem miselno popustil za 15 minut, pa je bilo to dovolj, da sem

zapravil odličen rezultat v družbi samih noro dobrih pilotov.

Vseeno sem tekmo, po svoje, zaključil zadovoljen. Dolgo časa nisem imel zmaja, ki bi bil tako zelo konkurenčen v celotnem paketu. Sedaj se mi zdi, da imam pravo vroče žezlo, ki ga bom lahko koval celotno sezono. Pogrešal sem še kakšnega slovenskega sotekmovalca, da ne bi bil ravno cel teden samo na »parlare Italiano«, pa vseeno, imamo možnost to popraviti že v avgustu, ko imamo pred-svetovno prvenstvo ravno tukaj. Organizacija je bila odlična, kot vedno do sedaj. Na nivoju evropskih in svetovnih prvenstev, tako da se že nadejam nadaljnega letenja, prav tukaj blizu, pri sosedih.





Avtor: Damjan Pregelj

Beseda, ki za normalne smrtnike ne pomeni kaj posebnega. Za ljudi, ki se ali so se ukvarjali z letenjem, je kraj najrazličnejših spominov, to je kraj, kjer je že bil vsak letalec ali tam še bo. Za okoliške ponudnike gostinskih in nastanitvenih kapacitet je vir dohodka, ki to neradi priznajo, vsaj ne z lahkim srcem. Za društvo Polet pa je vzletišče vse.

Na njem in pod njim smo preživel neverjetno število lepih trenutkov. Organizirano je bilo veliko tekmovalj na prav vseh nivojih. Od tistih, na katerih smo kuhali »pašto«, pa do tistih, kjer so se podeljevale medalje evropskega in svetovnega ranga. Na Lijaku se je vedno dobro letelo in dobro jedlo.

Vzletišče Lijak je tudi kraj, kjer se usoda poigra in združi ljudi tako tesno, da se na to vzletišče že vračajo njihovi otroci in vnuki. Skratka, zgodbic je veliko, vprašajte starejše letalce in opazujte njihovo obrazno mimiko, pa vam bo vse jasno.

Tudi za društvo je vzletišče vir dohodka. No ja, če lahko taka rečemo, na račun vzletišča, dobre lege in organizacije različnih dejavnosti priteče kar nekaj denarja, ki pa se ga vlaga nazaj v gradnjo in obnovo vzletnega mesta. Če prav pomislim, nam vsi dohodki nalagajo vedno več obveznosti in vse več dela. Nekateri se še spominjajo tistega Lijaka, ko se je parkiralo ob cesti proti Trnovem. Do majhne jase, na kateri je bilo v začetku prostora za eno padalo, je vodila slabo shojena steza, oziroma kar nekaj različnih stezic, ker se je večkrat krajšalo skozi gozd.

Delovne akcije so se vrstile, neprestano smo čistili grmovje, drobili kamenje, z njim zapolnjevali večje jame. Zelo kmalu pa ročna dela niso bila dovolj za urejanje vzletišča in dovozne poti. Malo pred letom 2000 smo prvič uporabili stroje za urejanje in dovažanje ustreznega materiala. Zaradi zahtevnejšega dela in urejenega dovoza smo v naslednjih letih vedno uporabljali tudi težjo mehanizacijo. Brez ročnega dela seveda tudi ne gre. Delovne akcije so še vedno dobrodošle. Tudi iz stališča, da se letalci srečajo in si podelijo kakšne zračne izkušnje ali preprosto družijo ob delu in po zaključku še ob kakšnem kozarčku. Delovne akcije so zelo lepe, lahko so zelo sproščujoče. Lepo je videti opravljeno delo.

Tu pa je še delo z birokracijo in birokrati. To so ure in ure mučnega

dela, iskanje navez, iskanje ljudi, ki bi bili pripravljeni kaj narediti za regularno izvedbo obnov. Velikokrat sem slišal, da je vzletišče širšega družbenega pomena, pa saj ne more biti težav, to je vendar v interesu občine. Ja, vse to je res... Ampak ko začneš, je vse narobe. Področje je v Naturi 2000, je v vodovarstvenem območju, je naravni spomenik, je kulturno zaščiteno področje, v steni gnezdi sova uharica, vzletišče preletajo posebni metulji, da o komarjih in polžih ne govorimo.

Odkar se spomnim, so bila vsa pogajanja z lastniki in različnimi organizacijami zelo zahtevna. Zadnje dve leti smo morali uporabiti različne pravne službe in porabiti veliko preveč denarja za reševanje sporov z okoljsko agencijo. Pogajanj so se udeleževali tudi predstavniki občine in ZPLS. Najeli smo agencijo za pripravo sanacijskega načrta. Predlogov, idej, načrtov in ogledov je bilo preveč za normalne ljudi. Predstavniki omenjenega oddelka neomajno ostajajo na svojih stališčih. Dokončanje sanacije vzletišča Lijak je še vedno v zraku, kot tudi grožnja in kazen za pravno in fizično osebo.

Hvala vsem, ki ste skozi vsa leta kakorkoli pomagali pri razvijanju vzletišča Lijak in prispevali svoj prosti čas, ki ni bil merljiv, predvsem na delovnih akcijah. Vsem vam želim veliko užitkov v letenju in lepih spominov iz letenja na Lijaku.

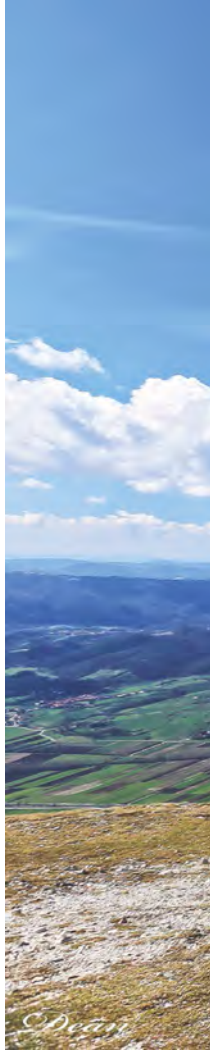
Vzletišče Lijak je tudi kraj, kjer se usoda poigra in združi

Ljudi tako tesno, da se na to vzletišče že vračajo njihovi

otroci in vnuki.



Sorica



Donačka Gora

#



Kovk



Šolski teren Prebold



VABILO V TUJINO

Romunija

Avtor: Valeriu Jurca, Croco
Zbral: Sandi Krč

Zgodovina jadralnega padalstva v Romuniji sega v leto 1990. Danes je to uveljavljen šport, trend rasti pa se ne namerava ustaviti.

Vesel sem, da je jadrarno padalstvo del mojega življenja. V nahrbtniku hranim napravo, s katero lahko poletim ko si zaželim in mi pogoji to dopuščajo. Kaj takega si marsikdo še ne tako dolgo nazaj ni predstavljal. Rodil sem se ob pravem času!

Romunijo tvori zelo raznolik teren - ravnina, griči in gore. Zaradi tega je prehod, oziroma XC preskok med enim in drugim okoljem enostaven.

V zahodnem delu Romunije se nahaja **Siria**, prvi hrib nad madžarsko panonsko ravnino. S 500 m višine na severni strani je idealen štart za dolg XC prelet. Na južni strani se nahaja nižji štart, 450 m nad ravnino, ki pa je nekoliko bolj zahteven. Siria je tudi kraj, kjer sem sam začel leteti. Danes se lahko le nasmehnem, ko mi kdo omeni zahteven štart, saj je v Sirii vsak meter pomemben, naučiš pa se tudi efektivno vrteti. Upoštevajte, da je nad Sirio območje TMA, ki pa nima praktično nič prometa. Kdor bi si želel tu leteti, naj kontaktira klub

Charlie Bravo. Tukajšnji piloti so v stalnem stiku s kontrolo zračnega prometa in vam lahko uredijo dovoljenje za prelet, z veseljem se vam bodo tudi pridružili v zraku.

Bolj vzhodno po severni strani Romunije je kar nekaj vzletišč kjer se odlično leti. V okolici mesta Baia Mare se nahaja **Ignis Peak**, za katerega vzletišče skrbi Airsports Club.

Glavno in verjetno najbolj znano vzletišče v Romuniji je **Clopotiva** blizu mesteca Hateg in je v nacionalnem parku Retezat, ki je eno od najvišjih in najlepših gorskih področij v Romuniji. Najvišji vrh Peleaga meri 2509 m. Na Clopotivi vsako leto organiziramo SXC tekmovanje, ki je zadnjih nekaj let tudi državno prvenstvo. Letošnje tekmovanje je potekalo od 29.5.-3.6. Vzletišče je ogromno in brez posebnih težav lahko vzleti preko 100 pilotov. Pred štartom so pogosti stebri, vzletišče pa je namenjeno tako začetnikom, kot tudi tekmovalnim pilotom. Za štartom se dvigajo 2500 m visoke gore, pogozdeni hribi in mnogi griči. Primerno je tudi za ravninsko letenje, kadar je prevelik razvoj oblakov v hribih ali so nizke baze oblakov. V lanskem letu smo imeli ravno za čas tekmovanja najboljše vremenske pogoje v letu. Vzletišče je v privatni lasti in se zaradi dokupa zemljišč le še povečuje. V prihodnosti nameravamo postaviti kamp in »office«.

Bolj proti vzhodu prispeš v visoke hribe. **Parang** zaradi svoje obdanosti z divjino in vertikalnimi skalnatimi stenami zahteva odličnega pilota. IPPI 5 je priporočljiv za nekoga, ki si želi preleteti te gore, priporočljivo pa je tudi nekaj alpinističnega znanja v primeru »curjenja«. To je tudi kraj, kjer živi in svoje izkušnje nabira Toma Coconeau, udeleženec vseh dosedanjih X-Alps tekmovanj. Obstaja velika verjetnost, da ga utegneta spoznati, v kolikor letite tukaj.

Uroi, v bližini mesta Deva, je majhen hrib, ki omogoča štart za tri smeri vetra. Zaradi nizke višine in reliefa je idealno vzletišče za šolanje in izpopolnjevanje. Dostop je mogoč s terenskim vozilom ali peš. Ker se v bližini nahaja manjše letališče za jadralna letala, je priporočljivo, da za boljše razumevanje letenja tu povprašate lokalne pilote.

Rimetea je še eno priljubljeno vzletišče, kjer vas termično delovanje ne bo razočaralo. Vseeno upoštevajte, da TMA pokriva večino Transilvanije. Obnovite pravila letenja, izogibajte se nevarnostim, pridobite si VFR karto in »airspace« za vašo napravo. Dovolj je prostora, kjer se lahko leti in ne boste v nasprotju z zakonom. CS SkyFly Cluj-Napoca je klub, ki skrbi za vzletišče in ga lahko povprašate za več informacij.

Sibiu je mesto, ki ga obišče veliko ljudi. Nekaj let nazaj je bilo mesto tudi kulturna prestolnica Evrope. V okolici mesta se nahaja kar nekaj vzletišč. Meni najljubše se nahaja v gorovju **Fagaras** z vzletiščem ob jezeru Balea, leži pa ob znani gorski cesti Transfagarasan. Gorovje Fagaras je takorekoč greben, dolg 60 km, tvorijo pa ga skalnati vršaci visoki do 2500 m. Gorovje je polno življenja - travnata pobočja pripadajo pastirjem in ovcam ter divjim živalim, ki tu niso redke. Vzletišče je na višini 2000 m, odlično za prelete s povratkom ali trikotnike. Občasno se baza dvigne na 4000 m in pilotu ponudi nepozaben razgled na okolico.

Še bolj proti vzhodu prispete v Brasov. V oddaljenosti manj kot 2 uri vožnje vam je na voljo vsaj 6 vzletišč. Na severu se nahaja **Miercurea Ciuc**. Za informacije se obrnite na Manu Christian (ghertoi@yahoo.com). Govori odlično angleško in nemško, hkrati pa je tudi najbolj izkušen pilot v okolici. Vedel bo, kam vas napotiti za najboljše letenje ob danem dnevu.



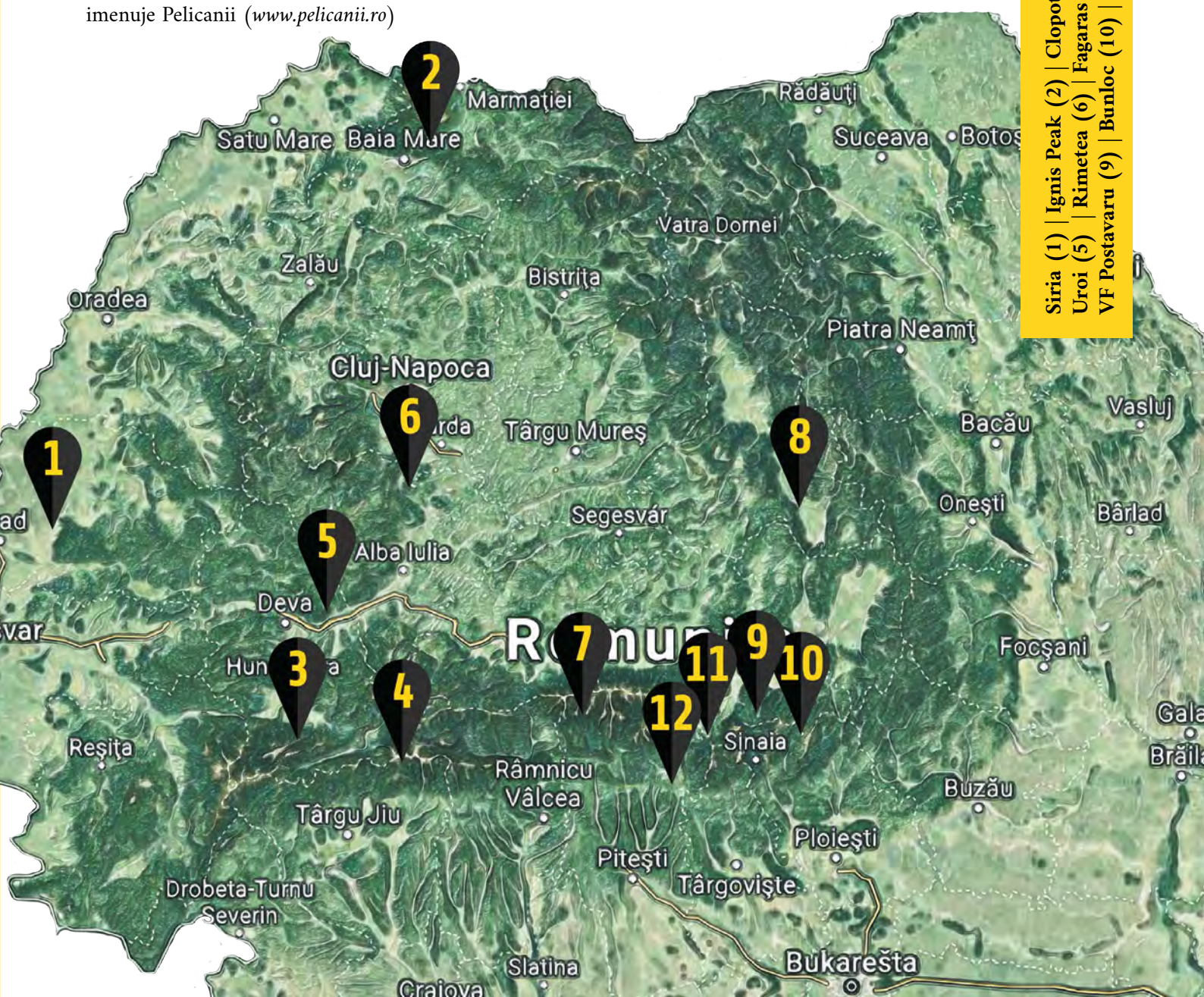
V okolici Brasova se nahaja še nekaj vzletišč: **VF Postavaru** ponuja visokogorsko letenje, **Bunloc** ponuja letenje okoli Brasova ali kar čez mesto, v bližini gradu **Bran** pa se nahaja vzletišče orientirano na vzhodne vetrove. Nahaja se na prijateljevem vrtu, ki tudi organizira padalske izlete, kontakt (ciprian.hurlup@yahoo.com). Južno od Brasova se nahaja vzletišče **Priseaca**, odlično izhodišče za XC prelet. Že sam vzpon do vzletišča je svojevrstno doživetje, saj vas bo nanj popeljal traktor z vozom.

V kolikor želite iti še bolj proti vzhodu, prispete na ravnino. Obstaja nekaj gričev, od koder je mogoče vzleteti, sicer pa se štartuje z winch-em (vitlo) na manjših letališčih. Rekord tu znaša 250 km, klub v okolici pa se imenuje Pelicanii (www.pelicanii.ro)

Obstaja veliko zgodb o letenju v Romuniji, vendar pa bom priložnost za pripoved pustil pilotom, ki so jih doživeli in jih bodo z veseljem delili z vami. Lahko vam zatrdim, da nas večina Romunov govori več jezikov, smo mešani ljudje in odprti. Obvezno povprašajte za doma pripravljeno hrano, zelenjavo in sadje, ki je še vedno tako sočno in dobro, kot je bilo včasih.

Želim vam obilo užitka ob branju in upam, da se odločite obiskati to prelepo deželo in z nami deliti nebo.

Valeriu Jurca, Croco
tel: +40 (723) 593 424,
croco@parangsports.com



Siria (1) | Ignis Peak (2) | Clopotiva (3) | Parang (4) |
Uroi (5) | Rimetea (6) | Fagaras (7) | Miercurea Ciuc (8) |
VF Postavaru (9) | Bunloc (10) | Bran (11) | Priseaca (12)



2 Ignis Peak



1 Siria



6 Rimetea



7 Fagaras



7 Fagaras



3 Clopotiva

ČLANEK

Nekaj o prostem letenju

Avtor: Stane Krajnc

Že kot otrok sem se navduševal za letala in letenje. Najprej sem izdeloval in spuščal prostoletne modele letal, pri dvajsetih sem se zapisal letenju z zmaji, pri tridesetih so me navdušila jadrnalna padala in potem BASE skoki in letenje z wingsuitom - letalno obleko. Wingsuit, jadrnalno padalo in zmaj, so najbolj genialne in preproste brezmotorne letalne naprave. Ker so lažje od letalca, jih lahko prenašamo v nahrbtniku ali na ramenih, noge pa nam služijo za vzlet in pristane. Z izkoriščanjem vzgornikov v zraku podaljšujemo čas letenja, s padali in zmaji lahko preletimo razdalje od nekaj deset do več sto kilometrov.

Letenje je za mene izredno doživetje, čeprav takrat počnem za ves ostali svet nekoristne in življenjsko nevarne stvari. Včasih se počutim kot Richard Bach na svojih letalskih potepanjih s starim dvokrilcem, spet drugič kot Exupery v knjigi 'Veter, pesek in zvezde'. Pri letenju z wingsuitom s preko 200 km/h nekaj deset metrov nad strmim pobočjem podoživljam občutke pilota reakcijskega lovca.

Pravzaprav sem vesel, da sem drugačen. S prijatelji in znanci, s katerimi se družim, se dobro zavedamo, da življenje lahko v polnosti živimo le na način, da ga doživljamo in ne samo opazujemo. Danes živimo v čudovitih časih. Kadar nas ob lepem, sončnem in ne preveč vetrovnem dnevu pot zanese pod gore med Krvavcem in Stolom, na južno obrobje Trnovske planote ali pa v

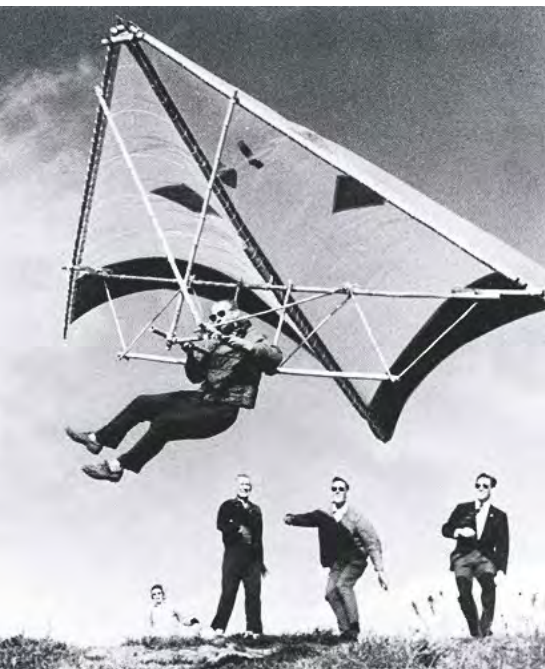


okolico Tolmina in Kobarida, v zraku skoraj vedno opazimo številna jadrnalna padala in še kakšnega zmaja med njimi. Vsakovrstne oblike letenja so v razvitem svetu postale dostopne skoraj vsakomur, ki si to želi. Še pred dobrim stoletjem so naši predniki zavidali letenje samo pticam. Vendar je bilo človeku dano leteti že pred davnimi leti, saj so fizikalne zakonitosti letenja obstajale od nekdaj. Pred iznajdbo in uporabo pisave ter tiska se je znanje širilo počasi po ustnem izročilu, pri tem se je lahko izkrivilo ali porazgubilo. To je tudi razlog, da se je spomin na letenje v davni preteklosti ohranil samo v pravljicah in pripovedkah, ki pa so lahko le zbledel opis resničnih poskusov letenja. Tudi pisnih virov ni veliko. Napisani so tako, kot so dogodke videli in razumeli v tistih časih.

Za prosto letenje se moramo pravzaprav zahvaliti Ottu Lilienthalu in Rusom. Prosto letenje se je začelo z njim že v 90. letih devetnajste-

ga stoletja. Bil je verjetno eden prvih letalcev na svetu, ki je uspel nadzorovano leteti. Njegovo letenje so od vsega začetka spremljali fotografi. Postal je slaven in posnetki, ki so obkrožili svet, so mnoge navdušili za letenje, med njimi tudi brata Wright. S širjenjem novih idej je kot z nalezljivimi boleznimi. Posamezni primeri »okužbe« nimajo velikega vpliva, ko pa ta preseže normalno »obolevnost« v neki družbi, takrat pride do velikih sprememb. Po uspešnem letenju bratov Wright se je okužba z virusom letenja najprej prenesla v Francijo, po koncu prve svetovne vojne pa je bil z letalstvom »okužen« ves svet.

Sledil je bliskovit razvoj, žal največ v vojaške namene. Z letali potujemo danes hitro in udobno v oddaljene kraje. Imamo jih za nekaj povsem samoumevnega, tako kot avtomobil, računalnik ali telefon. Zahteve po vedno večjih hitrostih, preletenih razdaljah, zaslužku, varnosti in udobju potnikov so povzročile, da »letimo«



v zaprtih aluminijastih valjih skupaj z nekaj sto drugimi potniki, skozi izolirane stene poslušamo pridušen zvok letalskih motorjev in šumenje zraka, ki z veliko hitrostjo drsi ob trupu in krilih. Različno vreme opazimo samo še pred vzletom ali na pristanku. Večina leta poteka tako visoko, da vidimo podnevi nad seboj samo modro nebo, ponoči pa zvezde, pod nami so oblaki in daleč spodaj morje in zemlja. Ne občutimo, da letimo. Letala letijo po strogo določeni smeri in višini, vse je časovno usklajeno. Piloti sedijo v letalih samo še za rezervo, letala vodijo ob vzletu in pristanku na in z letališke ploščadi, računalniki pa »letijo« namesto njih. S tem je letenje izgubilo dušo. Letalske poznavalce in navdušence so v letalstvu nadomestili uradniki in pravniki, ki ga vodijo in urejajo z vedno novimi predpisi in omejitvami. Športno letenje je postalo posamezniku zaradi visokih stroškov izven ustaljenih in precej togih organizacijskih oblik nedosegljivo.


In kakšne zasluge imajo Rusi pri ponovnem rojstvu prostega letenja? Ko so leta 1957 izstrelili satelit Sputnik, so s tem močno prizadeli ponos Američanov. Le ti so nato sprožili vesoljski program in s financiranjem univerz poskrbeli za potrebno znanje. Posledica tega ni bila samo leta 1969 osvojen Luna, temveč tudi kasnejši razvoj znanosti in tehnologije, ki je skupaj z novimi materiali, računalniki in dvigom življenjske ravni ter s pojavom potrošništva omogočila hiter razvoj prostočasnih dejavnosti. NASA je v tej vesoljski tekmi preizkušala »Rogallovo krilo« v različnih izvedbah: kot padalo ali pa krilo s togim ogrodjem. Nameravali so ga uporabiti za spuščanje in

Krmilni trikotnik prav tako ni nič novega. Uporabljal ga je že Slovenec Otmar Kanet pri vsaj enem od svojih drsnih jadralnih letal davnega leta 1909.


pristanek vesoljske kapsule. Na koncu so se odločili za klasična okrogla padala, več milijonov dolarjev vreden projekt so opustili in zbrano dokumentacijo prepustili v javno uporabo.

Avstralski inženir John Dickenson je Rogallovem krilu dodal krmilni trikotnik in s tem ustvaril zmaja za prosto letenje. Iz 5-6 metrov dolgega zvitka aluminijastih cevi, jadrovine in jeklenih pletenic je bilo mogoče leteče krilo sestaviti in pripraviti za letenje v nekaj minutah. Letalec je visel pod krilom na vezeh podobnih otroški gugalnici in letel v stilu Otta Lilienthala. Ker je bilo skupno masno središče zmaja precej nižje, je bil tudi bolj upravljiv. 23. maja 1971 se je na kalifornijskih peščinah zbralo 14 navdušencev prostega letenja. Na ta dan je bila 123. obletnica Lilienthalovega rojstva. Leteli ali vsaj poskušali so leteti z najrazličnejšimi letalnimi napravami. Med njimi je bilo največ dvokrilcev, zmaji so se izkazali kot najbolj uporabni. Največja preletena razdalja je bila 60 m, najdaljši čas letenja pa 11 sekund. Virus prostega letenja se je s pomočjo medijev hitro razširil po vsem svetu in v dobrem letu dosegel tudi naše kraje.

Letenje z zmajem, letalno napravo, ki jo lahko shraniš doma, jo prevažáš na strehi osebnega avtomobila ali nosiš na ramenih, je bilo v tistih časih neverjetna atrakcija. Zmajarstvo je prineslo duh svobode in uporništvu tudi v tretjo dimenzijo in omogočilo letenje izven ustaljenih okvirjev vsem, ki jih je nemirni duh gnal naprej v raziskovanje novega in neznanega ter postavilo osnove za danes bolj popularno jadralno padalstvo in letenje z wingsuiti.



»Rogallovo krilo« je že leta 1904 naredil francoski slikar in arhitekt Jean Lavezzari iz dveh latinskih jader in letel z njim na sipinah Berck-sur-Mer.



Tudi Reinhold Platz, ki je bil med prvo svetovno vojno letalski konstruktor pri Fokkerju, je uporabil podobno idejo za svojo letalno napravo, ki jo je preizkušal v Nemčiji v začetku dvajsetih let prejšnjega stoletja.



Pilot: **Dušan Durkovič - Misty Dule**

Lokacija, čas: **Kamniški vrh, 25.5.2017**

Tehnični podatki: **16mm, f/13, 1/50s, ISO100**

Foto: **Matevž Gradišek**



Psihologija letenja

MALO DRUGAČE



Avtor: Simon Rant (klub Lep Oblak)

Bil je en torek tam v sredini junija. Nič kaj posebnega ali blazno obetavnega, vendar se nas vseeno nekaj nabere skupaj. Jaz malo zamujam in Franci je že malo nestrpen, ko me čaka v Žireh. Vsi se naberemo na Vrhniku in se odpravimo proti Cerknici. Vmes pa debata o tem in onem. Sem in tja pade kakšen masten vic in že se pričnemo vzpenjati na Slivnico.

Na vrhu sploh ne zgleda obetavno. Ura je 12:30 in piha dol tako, da čakamo in se malo gledamo. Nihče noče v zrak.

Sedaj, ko bomo šli v zrak bo pa potrebno malo bolj razmišljati s svojo glavo. V nadaljevanju bom malo zapisal potek dogajanja in svoje misli. To delam z namenom, da se drugi začetniki ne bodo sami sebi zdeli preveč čudaški, oziroma, da mi povedo, da sem res čudak...

“Kakšnih 10 let sem mlajši po stažu od ostalih. No, Žan ima isti staž, ampak je že sprejet med ase. Jaz ne bom preveč pameten in bom šel raje kar zadnji v zrak.”

Vsi smo pripravljeni in čakamo. Franci je v avtu pozabil sončna očala in mora biti zadovoljen s kap'co s »siltom«, ki jo stlači pod čelado... Na pogled v sedežu močno spominja na pingvina. Ob 13:20 prične malo pihati gor. V treh minutah se vsi vržemo v zrak in se trudimo vsak po svojih močeh.

“Madonca-10 minut smo že v zraku in zoprno je. Nihče še ni scuril-upam, da to, kot običajno, ne bom spet jaz... Žan je malo nižji. Morda pa sploh ni, kaj pa vem. Bolj suhljat poba je in ima majhno coto, pa morda samo tako zgleda, iz zraka težko ocenim njegov položaj!”

Kakšnih 15 minut po startu in vožnji v višini njega, +/- 200m, se zgodi...

“Opala... Kaj bo pa sedaj to? Izgleda, da sem ujel prvi steberček danes. Piska mi dvojkico in občutek je odličen. Haha- najvišji sem!! Že zaradi tega je bilo danes vredno vzeti dopust. Da so vsi tile mački pod mano... huh... to se mi verjetno ne bo več velikokrat zgodilo...”

“Poglej, poglej- Erzo me je opazil in gre proti meni. To bom vzel kot kompliment.”

Počasi se dvigam proti 1300m in mi skozi glavo šine sledeče:

“Kaj pa je sedaj to? Erzo me v stebru dohiteva?! Neverjetno. Prehitel me bo in to po zunanji strani. OK. Sem mislil, da to ni možno, pa očitno je.”

Na 1700m smo skupaj s Francijem in Megatom. Erzo je že zapeljal malo proti SZ.

“Malo me zanaša za hrib, ampak bo že nekako, saj imam že kar lepo višino.”

Jaz, Mega in Franci smo na 1800m.

“Nič več ne gre gor... Temu majstri pravijo baza. OK. Mega in Franci sta celo kak meter nižje, pa sta že rinila za Erzotom. Grem kar za njimi. Bo, kar bo. Malo ostajam zadaj, saj je moje padalo počasnejše. B-klasa... Kaj pa hočem, še za to premalo letim, če sem odkrit do sebe!”

Počasi mi uhajajo naprej in Megata sploh ne vidim več.

“Grem kar za Erzotom in Francijem. Ko nabašem naslednji steberga bom kar do vrha zvrtil. Ziher je ziher. Itak se ne morem primerjat s takimi mačkoni. Pa zakaj bi se? Samo slabe volje lahko grem domov. Itak sem prišel letet zase in ne za druge in za OLC. Ko bom “velik” bom lahko letel za OLC...”

Približujem se stebru, v katerem sta Franci in Erzo.

“Uh. Sta pa skromna za višino. Samo kakih 50m sta nad mano. Bomo skupaj tole povrteli. Aha še to me zanima... Zakaj se reče, da pobereš steber, če pa v bistvu steber pobere tebe?!?”

Steber zvrtilim do vrha in se odpravim naprej za F&E, ki sta bila malo bolj neučakana in sta bila že nekaj sto metrov naprej.

“Kje pa je Jože? Uh, on je pa ostal zadaj. On je mojster in se bo že izvlekel. Hej! Kam pa tale dva letita? V tole gmajno?!! Saj je do Logatca samo gozd! Hmm... OK. Meni to zglada malo risky... Še zmeraj sem malo višji kot onadva. Glej, ona dva že vesta kaj počneta. Če se ona dva ven izvlečeta, se bom jaz z dodatno višino tudi! Kar za njima grem.”

Čez 5 minut:

“Ej, ej... to mi je pa že malo »scarry«. Samo dol gremo... Zdaj smo že tako nizko, da ni več možno prileteti na rob te gmajne! Kakšna jasa za zasilni pristanek je sem in tja, ampak je cest bolj malo. Če tu pristanemo, bomo dva dni hodili do civilizacije!!”

Nakar se po postaji oglasi Franci in pove nekaj v stilu, da če ne najdemo kakšnega dviganja, da smo v riti...

“Ne ga srat! To vidim tudi sam. Opala... PISKA!!! GOR GRE! Hehe! Zmazali se bomo.”

Povrtime na 2 jurja in že se zdi, da smo rešeni.

“No- sedaj pa samo še proti Logatcu. Tam vsaj pristanem lahko normalno. Itak so stavbe in velike strehe, tako da ni panike - bo že nekaj dalo od sebe, da bomo šli naprej.”

Približujem se Logatcu.

“Kaj je sedaj to? Erzo nekaj kroži, vendar se ne dviga... To mi je čudno. Sem malo nižji in bom imel še večje težave?! Franci je malenkost zadaj z zalogo višine. O, poglej, še malo bolj zadaj je pa Jože. Nič -borba bo.”

Pri Logatcu je termična revščina.

“Nič ni, nikjer nič... Nulca ali pa minus... Pa tale streha od tele fabrike ima polno črnih kolektorjev gor. Mogoče pa bo kaj. Ah... Nula! Samo še 50m imam. Grem pristajati na tisti travnik za cesto, ki je vsaj pokošen.”

Tako se je moj polet končal. Stari mački so leteli še naprej na Poljansko dolino, jaz pa sem štopal nazaj in rešil Jožetov avto. Skoraj vsi smo se potem nabrali na Trebiji (v gostilni-kakopak), kjer smo malo pokomentirali dan. Sem bolj sramežljive sorte, zato sem samo sedel ob strani ter vlekel Cedeviso in na ušesa...

KIMFLY
paragliders



Popravila jadrlnih padal in opreme.



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



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



zastopstva:

triple seven
airdesign
swing
icaro paragliders
supair
independence
skyman
fg-plus rescue

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

www.kimfly.si

Jože Poje

Leteči duhovnik o njegovem tekmovalnem udejstvovanju, osvajanju gora in ekstremnih situacijah v letalni karieri

Avtor: Gašper Prevc

V tem mesecu je bilo vreme dokaj nestabilno, neprimerno za letenje? Ti si kljub temu vsak dan na XC Globe-u. Kaj te ob takim vremenu zveleče na hrib?

Zdaj imam jaz eno tako, čistoosebno stvar, da skušam vsak dan leteti, brez prekinitve. Danes je bil 41. dan. Koliko časa bom to imel, ne vem, po zmožnosti in želji. Ko sem videl po radarski sliki, da je prišlo do odmika padavin, sem se odločil za najbližji vrh, Kore-

no, samo toliko, da se zapeljem v dolino. Na koncu sem bil nagrajen s termiko, so bili pogoji za en lep prelet.

Kakšni so minimalni pogoji, da polet velja za serijo?

Če gremo na omejitve, ki so bile včasih, 300 višinskih metrov in 10 minut letenja, bi bilo to težko dosegati. Trenutno je edina omejitev, da mora let imeti vzlet in pristanek.

Se pravi 10 sekundni polet že šteje?

To je že polet, ja. Zanimiva je izjava nekega padalca, da je polet takrat, kadar človek vzleti in varno pristane. Letenje mora biti v varnih pogojih, drugače ni varnega pristanka.

Če govoriva o pogoju varnega vzleta in pristanka, potem kakšen tvoj polet tudi ne bi štel v to statistiko? Spominjam se tvojega poleta, ko je bilo na sledenju v živo narisana ravna črta iz severnega pobočja Stola proti bolnišnici v Celovcu.

To je bilo samo na sledenju v živo, tam je bil samo vzlet brez varnega pristanka.



Tako da polet ni štel, serija prekinjena?

■ Drži, tisti dan ni štel.

Kaj pa tvoje nabiranje različnih vzletišč, to ni več aktualno?

■ Ne, je še zmeraj aktualno. Je bila pa zame zanimiva predvsem številka 1000...

Si torej prvi Slovenec, ki je zbral 1000 različnih vzletišč v letalni karieri?

■ Ne, drugi.

Kdo je prvi?

■ Andrej Erznožnik.

A on je to številko dosegel že prej?

■ Ja, je objavil še nekaj letov za nazaj.

To je pa kar prefrigano.

■ Enkrat sem imel v rokavu skritih nekaj štartov. Sledilo je presenečenje, v kratkem času se je pojavilo večje število letov. Je to odvisno od človeka ali objavi let ali ne, jaz sam pri sebi vidim, da če leta ne prijavim sproti, če jih ne bi dajal v posebno mapo, sploh ne bi vedel kje sem letel. Isti dan, ko se leti, je let aktualen, ve se kakšne so vremenske razmere in je zanimivo ob koncu dneva pogledati kdo je kje letel. Za teden, dva, tri nazaj, ni več zanimivo. Statistika pa seveda ostaja. Številka 2000 je visoka, daleč odmaknjena.

Preveč?

■ Verjetno preveč.

Koliko hribov pa obstaja v Sloveniji, ki niso bili še odleteni? Jih je še 1000?

■ Če se omejimo na višja vzletišča, jih težko najdemo. Manjše hribočke, pukle, nagibe, pa se še najde.

In kakšna krtina.... To je izraz, ki ga večkrat slišim v povezavi z nabiranjem različnih vzletišč? A ti gre kaj na živce ta izraz?

■ Meni ne, ker vem, da je z majhnih krtin povsem drugače leteti kot iz gora. Na krtino jaz padala ne nosim nikoli zloženo, ampak »namo-lzeno«, direktno iz prtljažnika. Se hitro pripravi, odleti dol, v eni minuti pospravi, zabaše nazaj v avto, in naprej do druge krtine. Kar se tiče letenja s hribov, tam se je pa treba res pripraviti.

Od kje je prišla želja nabirati različna vzletišča?

■ Ta želja je prisotna že od vsega začetka, odkar letim. Sem hodil na različne kraje, po hribov, povsod gledal če se da odleteti.

In kdaj je prišlo do duela z Erznožnikom?

■ To je bilo precej spontano, on je opazil, da nekdo leti z vseh različnih mogočih koncev in krajev. Mislim, da ga je to potegnilo in potem hoče biti vsak izmed naju en korak naprej. To je morda zadnjih pet let. Ni pa samo tekma različnih vzletišč, je tudi kdo prvi odleti z nekega hriba.

To je potem že tretja tekma?

■ Temu pravimo prvenstveni polet. Pri ponovitvi potem že vemo, da se da odleteti.

Kako pa veš, da gre res za prvenstveni polet, lahko je že kdo odletel pred teboj, pa ne veš?

■ Let mora biti zabeležen. Za določene hribe oziroma nenavadna vzletišča pa predvidevam, da zaradi težavnosti ni bilo poleta. Včasih so padala slabše letela in ni bilo mogoče odleteti.

Ampak drevesa rastejo. Kje se je včasih dalo odleteti in se danes ne da?

■ Drži. Včasih se malo pošalim, da odletim s kakega vzletišča, kjer tekmeča niti ne bo.

Zaradi rastočih dreves ali mejnosti izvedbe?

■ Več dejavnikov, lahko je rast dreves, drugo je zaradi konfiguracije terena, tretja stvar pa je, da sem lahek in imam zelo majhno padalo. Z njim se da odleteti, z malo večjim pa kje niti fizično ni možna postavitev padala. Je bilo nekaj primerov, ko sem moral padalo zložiti v ušesa, ker ni šlo drugače ven iz poseke.

Se mi pa zdi, da si včasih več snemal polete? Vsak polet je bil tudi filmsko dokumentiran.

■ Posnetkov je bilo precej, ker sem imel pred leti več gorskih poletov, ki zame nosijo neko težo. Posnetek neke krtine ni zanimiv. Polet z gore je drugačnega značaja. Če je let zjutraj, ko je še mirno, se da leteti zelo blizu pobočij, kjer se res vidi raznolikost pokrajine. Prelet tega ne daje, tam je človek visoko nad terenom in se mu cela narava zliva v eno, je precej podobna slika.

Kako to da je gorskih letov v zadnjem času manj?

■ Star sem ratal. :)

Jaz bi prej rekel, da si postavil kvantiteto pred kvaliteto zaradi duela?

■ V Karavankah težko najdemo goro, ki je nisem odletel, pa jo je možno odleteti. Lahko bi šel na neke nižje vrhove, samo zato da se najde nekaj novega. V Julijskih Alpah je pa druga težava, ker se ne sme odleteti na področju TNP-ja. Vsak polet tu bi bil kršitev. Tu bi se našlo še kaj gora, izrazitih, ne samo del grebena.

A se dosledno držiš prepovedi TNP-ja?

■ in je zakašljal. So me že lovili.

Katere gore se pa najraje spominjaš?

■ Zelo se spominjam Triglava, to je bilo zelo v začetku moje letalne kariere, dve leti sem takrat letel in še pred prepovedjo letenja v TNP.

Še posebej se ga spominjam zato, ker sem štartal na sever, proti dolini Vrat, kamor dejansko ni še nobeden s Triglava odletel. Vedno se je vzletalo na južno do jugovzhodno stran. Da se je dalo odleteti na sever, je zame nekaj unikatnega. Zelo mi v spominu ostaja polet s Špika, kjer je bil veter, vrh pa tako majhen, da sem se bal, da me bo veter potegnil na drugo stran. Težaven je bil polet s Kanjavca, ker je bil na vrhu zrotiran veter in sem 20 minut skušal spraviti padalo nad sebe. V posebnem spominu je tudi Mont Blanc, na katerega sem se dvakrat vzpenjal, obakrat z željo odleteti, drugič nam je uspelo priti do vrha. Takrat so bili idealni pogoji za letenje, takih dni ni veliko, sploh na tej višini. Bilo je mirno, laminaren veter.

Kaj pa se je zalomilo pri prvem vzponu na Mont Blanc, ko vam ni uspelo?

Takrat so bile snežne razmere slabe, seraki so bili veliki okrog 30 metrov, če bi se tisto podrlo, nas nobeden več ne bi našel. Smo se obrnili na poti. Drugo odpravo bi pa poimenoval Mont Blanc ekspres. Večer pred odhodom sem šel k Sandiju Marinčiču kupiti padalo iz lahkega materiala, naslednji dan dopoldne sem naredil poskusni polet z Ambroža, popoldne sem nabavil gojzarje za visokogorje, jih pred trgovino impregniral, postavil v kombi in smo se odpeljali. Čez dva dni pa smo bili že nazaj.

Kdaj ste šli gor?

Obakrat sredi septembra. Julija in avgusta ni dovoljeno letenje zaradi turističnih ogledov gore z letali in helikopterji, tako da letenje z jadralnimi padali takrat ni dovoljeno. V Sloveniji smo čakali na ugodno vreme, do tam je ena noč vožnje. Smo pa v drugo spremenili dostop. Prvič smo za izhodišče imeli Aiguille de Midi, drugič smo šli čez Gouter, bolj zahodno. Vz-

pon preko Aiguille de Midi je po moji presoji bolj tehnično zahteven. Če bi šli preko Gouterja bi nam uspelo, tu pa ni šlo. Zaradi težke opreme bi potreboval dva cepina. Je strm teren, z enim cepinom me je vleklo iz stene ven, nisem mogel napredovati. Brez opreme za letenje bi šlo, tako pa sem imel 16 kg opreme.

Kakšno strategijo priporočam vsem, ki bi želeli leteti z Mont Blanca? Naj se lotijo vzpona sami, s slovenskimi vodiči ali domačini?

Zelo pomembno je, da je v skupini nekdo, ki je tam že bil. Da kaj pove in svetuje, tu ni težava samo kondicija, pot in vreme, je tudi npr. prenočišče. Potrebna je predhodna rezervacija, brez tega ne moreš prespati in se moraš spustiti nazaj na izhodišče.

Tole mi zveni, kot da se vam je točno to zgodilo?

Ne, smo imeli s seboj nekoga ki je poznal situacijo, je izposloval rezervacijo skupnih ležišč za pet oseb v koči Gouter, tako da smo lahko naslednji dan ob 3h krenili proti Mont Blancu.

Imaš še kakšne želje in cilje v smeri osvajanja gora?

Želja je še. Mogoče se bo kaj dalo v odpravi na Ararat, vem pa, da taka visoka vzletišča pogojuje vreme. Želim si tudi leteti z najvišjih vrhov različnih držav. Narejeno imam že Slovenijo, Francijo, Bolgarijo. Makedonijo in Albanijo sem podelal skupaj, zdaj gledam na ostale, ki bi bile primerne za odleteti. Rad pa tudi potujem, s sabo imam padalsko opremo in vedno si želim na potovanjih tudi kaj odleteti. To pa prinese tudi kakšne težave, se marsikaj zgodi.

Kaj na primer?

Nazadnje aretacija in zaplemba padala.



Kje je bilo to?

V Butanu. Bil sem na potovanju, s seboj sem imel tudi padalsko opremo. Vremenski pogoji tam so, kar se tiče vetra, ugodni, tako da sem naredil skoraj vsak dan kakšen polet. Usoden je bil zadnji dan, zaradi prepovedi letenja z jadralnimi padali v tej državi.

Ne vem, koliko držav na svetu ima prepoved letenja z jadralnimi padali, kako da si izbral prav Butan za svoj padalski dopust?

Ne, to ni bil padalski dopust. Je bil turistični ogled Butana z agencijo. V Butanu mora agencija najeti lokalne vodiče in se držati njihovega programa. Zjutraj je prosto, tako da sem se že zgodaj odpravil na kak okoliški hrib, odletel in potem po preskočenem zajtrku priključil nazaj skupini. Tako je bilo zraven še malo padalskega dopusta. Imel sem razumevanje lokalnega vodiča, ki je stalno spraševal in navduševal, kje bi se še dalo leteti. Zadnji dan je policija opazila padalo v zraku, naredila racijo, bil je filmski lov. Aretirali so me in peljali na zaslihanje. Zaplenili so padalo in nisem dobil dovoljenja za zapustitev države, dokler ni šef njihove lokalne agencije dal izjave, da njihova agencija krije vse morebitne finančne obveznosti, ki bi nastopile po mojem odhodu. V državi je sprejeta samo prepoved letenja z jadralnimi padali, ni pa predpisana sankcija, tako da me niso mogli kaznovati. Je pa padalo ostalo tam.

Katero padalo je pa bilo to?

Gorsko padalo, že precej obrabljeno, kakšno leto bi bilo še varno z njim leteti.

So pa bili vsi ti poleti v Butanu prvenstveni?

Mislim, da so bili vsi prvenstveni. Sam nisem našel nobenih zapisov, da bi kdo že prej tam letel.

Je bila to najbolj neprijetna stvar ki se ti je zgodila, ali je bilo še kaj podobnega?

V Etiopiji sem naredil polet z nekega hriba, kjer se je dalo na vetru pojadrati. Imel sem 12 km do središča mesta, želel sem pristati čim bližje, se je že mračilo. Ko sem letel čez mesto, nad cesto, sem opazil, da so žice speljane čez cesto. Obrnil sem, da bi pristajal v drugo smer, a sem zagledal druge žice. Pristal sem pod njimi, padalo je šlo čeznje, in ker so bile gole, je prišlo do kratkega stika. To mesto se napaja z agregatom, ki se je izključil iz omrežja, tako da je celo mesto ostalo brez elektrike od 7-ih do 11-ih zvečer.

Tako da te tam ni preganjala samo policija, ampak tudi prebivalci mesta, ki so ostali brez večernega TV programa?

Ne, okrog mene se je nabralo polno ljudi, okrog 200 domačinov na ozki ulici, bili so vsi navdušeni, so govorili »no problem, no problem«, tako da policija sploh ni mogla do mene. Ko se je ta dobrohoten sprejem domačinov končal, je sledil sprejem na policiji in postopek za vrnitev dokumentov, ki je trajal dva dni. Brez "provizij" ni šlo. Tam samo to pomaga, da se človek lahko odpravi dalje. To poteka preko posrednikov. Tako imenovani ljudje, ki ti pomagajo rešiti situacijo. In ti ljudje za to delo pričakujejo denar, oni te potem zagovarjajo in posredujejo za vrnitev dokumentov.

Kot neke vrste odvetniki v našem smislu?

Recimo. Da je postopek za rešitev aretacije stekel, sem dal nekaj denarja dvema možakarjema, drugi dan smo šli v gubernat, k upravitelju pokrajine. Tja sem šel z drugo ekipo. Dobil sem nazaj dokumente in še nekaj navodil kako se moram obnašati. Seveda je pa tudi ta druga ekipa želela plačilo za rešitev situacije, oziroma nagrado.

Torej je bila kar draga tale Etiopija?

■ Cenejša od Butana. :)

Kako pa v službi gledajo na tvoje udejstvovanje v jadralnem padalstvu?

Kar se tiče mojih stanovskih kolegov, so navdušeni. Po pristankih hitro dobim kako pobiranje. Z nadrejenimi je pa tako, da mi nadškof vedno kadar se srečava reče: »Veš kako sem vesel, da te vidim na tleh«. Jaz mu nazaj v šali odgovorim: »Še nekaj časa«. To ga malo razjezi.

Katera župnija ima najlepša vzletišča?

Meni se zdi eno najlepših letenj iz Slivnice, to je eden najbolj svobodnih štartov.

Si kakšno leto deloval v Cerknici?

Ne, je pa Slivnica blizu Brezovice, kjer sem trenutno. Prej sem bil v Oselici, še prej v Cerkljah na Gorenjskem.

So te v Cerklje poslali zato, ker so vedeli za letenje na Krvavcu ali zato ker niso vedeli?

Tam je šel en duhovnik zaradi starosti v dom, je bilo treba hitro rešiti situacijo, meni je pa šlo to izredno na roke. Takrat sem lahko letel dvakrat na dan pri polnem dnevu obveznosti.

Kako pa zgleda tvoj urnik na letalni dan?

Na Brezovici naredim zjutraj vse kar se tiče pisarniških stvari in se pripravim na popoldne. Če je letalni dan, imam že ob 10-ih odhod. Nazaj moram biti do popoldanskih obveznosti, ko je verouk in maša. Kadar je pa možnost nadomestila večerne maše, že prej koga pokličem, da me nadomešča.

Te kolegi še vedno radi nadomeščajo?

Ja, to ni težav. Jim rečem, da če oni rabijo kako pomoč, sem jim vedno zjutraj na razpolago. Jaz jih nadomeščam zjutraj.

Je kdaj šlo na tesno, da si ujel mašo?

Pred leti sem letel iz Cerknega v Karavanke, zvečer sem imel mašo z udeležbo gasilcev. Ko sem letel iz Storžiča proti Preddvoru, sem videl, da se mi ne bo časovno izšlo in sem iz zraka uredil nadomeščanje. Ta duhovnik, ki me je nadomeščal, je gasilcem povedal, da se župnik opravičuje, da je na Gorenjskem ostal brez avta in ne more priti. Tako so bili vsi v skrbeh kakšna nesreča se je zgodila z avtomobilom... Dejansko sem bil pa brez avta samo zato, ker je ostal v Cerknem. Malo nesporazuma. Sicer se mi je vedno časovno izšlo, dvakrat sicer z malo zamude, ampak ne več kot 5, oziroma 10 minut.

Koliko padalcev si že poročil na letalno soboto?

Na letalni dan do zdaj enega. Bil je krasen dan za letenje. Za poroko je izbral cerkvico na Hieronimu, po poroki je najprej on odpeljal ženo v tandemu, potem sem letel še jaz. Enega sem poročil na vetrovno soboto, naslednjega padalca bom poročil čez en mesec.

Slaba statistika poročanja padalcev.

■ Ne vem, kaj čakajo.

Mogoče se bojijo, da po poroki ne bodo mogli leteti toliko kot Jože Poje?

Lahko letijo, kdor se poroči ima potem to srečo, da ima še prevoz. Jaz moram klicati na vse možne konce, kdor je poročen ima to že zagotovljeno.

Ko bi bilo res tako. :)



Avtor: Iztok Tomazin

Čudovita je jesen v naravi, manj lepi so znaki jeseni v telesu. Listje rumeni in odpada, obrabljeni sklepi pa opozarjajo na desetletja preobremenitev. Dovolj, da sem se jih začel intenzivno zavedati.

Od jesenskih lepot mi misli pogosto uhajajo k neprijetni in zaskrbljujoči resničnosti, ki se vse pogosteje izraža z bolečino in otekanjem. Vemo, kakšne so omejitve in možnosti sodobne medicine pri zdravljenju ali lajšanju težav zaradi obrabljenih ali poškodovanih sklepov. Zato pacienti, tudi zdravniki med njimi, pogosto iščemo tudi druge načine lajšanja teh težav.

V prepletu napora in užitka, pospešenega globokega dihanja in razbijanja srca, pogledovanja pod noge in proti vabečim obzorjem, se vz-

penjam po slabo uhojeni poti, ki se v dolgih okljukih vije iz gozda na plano in spet nazaj med obarvana, vse bolj gola drevesa. Koraki šelestijo po preprogi odpadlega rjavo rumenega listja. Togost in zmerna, topa bolečina v kolenih počasi naraščata. Ko je najlepše, se sicer potuhneta, saj takrat zanju ni prostora v zavesti, a se kmalu spet vrneta, skupaj s podobnimi občutki v desnem kolku. Seveda bom kljub temu prilezel do najvišje točke, kot sem še vedno. Potem pa bo potrebno ukrepati, saj je sestop z gore precej večja obremenitev za sklepe, kot je vzpon. Bolj zoprni in bolj boleči. Razmišljam o sporočilu kolega radiologa, ki sem ga prejel pred tednom dni in je potrdilo zdravorazumska predvidevanja. Magnetna resonanca je pokazala počen meniskus, obrabo hrustanca, edem, entezopatijo, izliv in podobne zadeve, ki se berejo kot grozljivka, še posebej, če jih bereš hkrati kot zdravnik in pacient z zelo aktivnim stilom življenja.

A diagnozam in občutkom se ne predajam zlahka. V gorah pogosto, seveda tudi danes, s seboj nosim cel nahrbtnik pripomočkov za izvajanje preventive in terapije sklepnih težav. Gre za najboljšo, najprijetnejšo in najučinkovitejšo metodo, kar jih poznam, a o tem več kasneje.

Vse pogosteje se spominjam več kot štiridesetih let »minulega dela in užitkov«. Od tekmovalnega in alpinističnega smučanja, prenašanja do 60 kilogramov težkih bremen na vrhove, od nošenja težkih nahrbtnikov do zmajev in tihotapskega blaga (za domačo uporabo v bivši Jugi, se ra-

zume) na vrhove in z njih v doline, od skakanja in teka navzdol do jogijskega krivenčenja udov ter podobnih, skoraj vsakodnevnih, vztrajnih in dolgotrajnih mučenj sklepov, še posebej kolkov in kolen.

Anamnezo je ob množici srečanj s klopi med tekanjem po gozdovih enkrat ali večkrat popestrila še okužba z borelijo, da obljub revmatologov, ki so mi ob diagnozi juvenilnega revmatoidnega artritisa obetali invalidnost še pred koncem srednje šole, podrobneje sploh ne omenjam. Pravzaprav sem lahko vesel, da še nisem kripelj na berglah ali vozičku zaradi vseh desetletja trajajočih obremenitev, preobremenitev in poškodb. Ob vseh pretiravanjih in norostih (tako pravijo drugi) oziroma načinih iskanja in raziskovanja Lepote in svojih meja (tako pravim jaz), ki sem se jih loteval in se jih še lotevam, sem lahko celo iskreno vesel, da še nimam dokončne terapije s šodrom in koreninami cipres, kot se je izrazila ena od mojih pacientk. Seveda pa je vse pogosteje treba zavihati rokave in kaj drugega ter se zdraviti in »zdraviti«. Prihajam vse višje in uživam v eni najznačilnejših zakonitosti planinstva in alpinizma – razgled je z višino vse lepši. Prvi gosti sončni žarki plešejo objeti z valujočimi vlažnimi meglicami. Barvito jutro se počasi preliva v sončno novembrsko dopoldne. Končno sem na vrhu in radodarno si odmerim čas za uživanje. Vse bolj mi gre na živce deformacija sodobnosti, ki ji tudi sam prepogosto podlegam – da se vedno nekam mudi, pa če je to potrebno ali ne.



Seveda bo treba kmalu sestopiti, kljub vedno prisotni želji ne morem dolgo ostati na nobenem vrhu. Pred mnogimi leti se mi je to skoraj zgodilo, prostovoljno. Eden od največjih čarov gora je, da te tam zgoraj v višavah lahko odnese, raztrese kamorkoli. Globoko navznoter in ali po vseh obzorjih, do katerih priplava pogled, hrepenenja pa poletijo onkraj njih. Takrat, na težko prigraranem vrhu osemtisočaka v Tibetu, je zelo malo manjkalo, da bi tam ostal za vedno. Bilo je po prvenstvenem solo vzponu v severni steni, bilo je nezemeljsko lepo, tako popolno, da nisem več čutil ne mraza, ne izčrpanosti, le vse obsegajočo Lepoto in prevzemajočo me željo, da bi to ohranil za vedno. Kar je pomenilo ostati na vrhu. Skoraj sem se že odločil, ko je v hipoksične možgane nekako našel pot preblisk, da moram preživeti, če pa bom še malo ostal na vrhu, bom zelo hitro zmrznil. Da moram sestopiti, čeprav tudi to še ni pomenilo, da bom preživel. Na ogromni gori sem bil čisto sam in sestopiti sem moral na drugo, neznano stran, dehidriran in izčrpan, brez hrane in tekočine,

bližala se je noč ...

Pustolovščina preživetja je sicer uspela, ampak v najbolj turobnih življenjskih trenutkih včasih nisem prepričan, ali sem se prav odločil. Iz srca se vsekakor nisem, sicer bi ostal in ugasnil, prepojen z Lepoto, s pogledom, zazrtim v čarobna prostranstva Tibeta. Odločil sem se za preživetje, za vrnitev v vsakdanjost. Uspešno sem sestopil nazaj v tole življenje, še kar lepo in polno, včasih obdarjeno z neopisljivimi dožitvi, kot je bilo tisto na samotnem vrhu 8201 meter visoke himalajske gore Čo Oju, Turkizne boginje.

Tudi danes, na domači gori, kamor sem priškripal z otečenima koleno, je podobno, le manj intenzivno. Imam se pod kontrolo in vem, da bom zanesljivo kmalu sestopil. Čaka me tisoč metrov strmine do doline in z malo pretiravanja bi lahko rekel, da kolena kričijo od groze, zlasti ob dejstvu, da navzdol še vedno rad tečem, če je le mogoče. Bolečine prihajajo z zamikom, ko sem že doma. Sestop je seveda mnogo bolj obremenjujoč in naporen za hrbtenico in sklepe na nogah, kot je vzpon. Palice sestop

sicer malo olajšajo, ker lahko nekaj kilogramov telesne teže preneseš na roke, bistveno bolje pa ni.

Ampak kot sem že omenil, imam danes s seboj cel nahrbtnik terapije in preventive za svoje uboge sklepe. Dobrih deset kilogramov tehta. Gre za učinkovito in prijetno metodo, ki je sicer nisem patentiral, a mi je že mnogokrat pomagala. Ni je v zeleni knjigi zdravstvenih storitev, je sicer bolj »personal« ali »eminence based« kot »evidence based«. Ampak kaj je močnejši dokaz od tistega, ki ga začutim na lastni koži, in kdo je za moje težave večja eminence, kot sem sam s svojim znanjem, izkušnjami in poznavanjem svojega organizma. Ne nazadnje sem edini najemnik svojega telesa. Morda bi bil že na berglah, če te metode ne bi pogosto uporabljal več kot tri desetletja. Zadnjič sem imel občutek, da se z metodo strinja tudi moj ortoped, vsaj očitnega nasprotovanja ni kazal.

Metoda je skoraj brez stranskih učinkov, razen če si nepazljiv ali imaš smolo. Zato je pri izvedbi potrebno nositi čelado. Je izjemno učinkovita. Fizioterapija, analgetiki, analgoan-

Usta mi lezejo v zadovoljen

nasmeh, ker vem, da bom tisoč

višincev sestopil brez najmanjše

bolečine, kljub bednemu stanju

kolen in ne dosti boljšemu

statusu kolkov.



tirevmatiki, glukozamin in podoben arzenal farmacije in kemije se lahko skrijejo. Indikacije za to metodo so zelo široke, toplo jo priporočam vsem, ki so radi aktivni v naravi, še posebej v hribih in gorah, pa imajo težave s sklepi, predvsem s hrbtenico, kolki in koleno.

Doziranje: čim večkrat, saj metoda deluje tudi antidepresivno in anksiolitično. Maksimalne doze ni, niti nisem ugotovil, da bi obstajal učinek platoja. Več uporabe te metode pomeni več pozitivnih učinkov in zadovoljstva in drugih dobrobiti. Je pa možna oziroma celo zelo verjetna zasvojenost, na to je potrebno opozoriti! A tovrstne zasvojenosti se ni treba preveč bati, saj ob pazljivosti, čeprav zelo pogosto uporabljeni metodi praviloma ni škode ne na somatskem, še manj na psihološkem področju. Prej obratno. Posebej je seveda priporočljiva v kombinaciji z vzponi na griče, hribe ali gore, saj je ob obrabljenih sklepih sestopanje z njih po navadi boleče in obremenjujoče, kot sem že napisal.

Naslednja prednost metode je, da pacient ne potrebuje napotnice, naročilnice ali kateregakoli od papirnih umotvorov, ki jih vztrajno producirajo zavarovalnice, ministrstva in druga legla birokracije. Ne obremenjuje zdravstvene blagajne, ne podaljšuje čakalnih vrst na fizioterapiji, pri specialistih in še kje. Uporabnika ne bo bolel želodec, kot ga bo precej verjetno po jemanju nesteroidnih analgetikov. Nekateri le opisujejo pojav metuljčkov v želodcu. Pacienta tudi ne bo bolela denarnica zaradi nakupovanja panacej v obliki glutamina, hondroitina in še marsičesa, kar v neštetih oglasih obljublja čudežne ozdravitve ali vsaj bistveno izboljšanje stanja. Kar resnici na ljubo v ambulanti pri svojih pacientih opažam precej redko. Treba pa je povedati, da je začetna investicija za potrebne pripomočke pri tej metodi kar visoka, v nadaljevanju pa stroškov ni več veliko.

Usta mi lezejo v zadovoljen nasmeh, ker vem, da bom tisoč višincev sestopil brez najmanjše bolečine, kljub

bednemu stanju kolen in ne dosti boljšemu statusu kolkov. Dol bom prišel brez najmanjše dodatne obremenitve ali okvare sklepov. Vem, da tokrat ne bom stiskal zob in poskušal čim več teže prenašati na palice in da ne bom v skrbeh, kdaj se bo dokončno razletel počeni meniskus. Ne tokrat, ker bom spet uporabil svojo priljubljeno metodo. Ocenjujem, da bo njena izvedba danes trajala okoli 15 minut, toliko kot na primer ultrazvok ali laser na fizioterapiji. Ampak učinki bodo neprimerljivo boljši.

Ker sem zdravnik, mi je žal, da te metode ni v naši zeleni knjigi, ne kjerkoli drugje v sistemu zdravstva, da je ne morem pisati na recept ali napotnico, da je niti priporočati ne morem svojim pacientom, razen redkim, ki tak pristop razumejo ali imajo smisel za alternativo. Pa bi jim lahko zelo koristila. Čeprav sem prepričan, da bistvo moje metode ni v kemiji ali farmaciji, vem, se pod njenim vplivom v zadovoljnim telesu med drugim pretaka koktajl marsičesa močnega in učinkovitega, od adrenalina do endorfinov in enkefalinov. Brez recepta! Naravni, ekološki proizvodi.

Odprem nahrbtnik in po travi razgrnem pripomočke, ki so potrebni za izvedbo metode. Pazljivo si nadenem poseben pas, podobno kot so nam včasih fizioterapevti nadevali pasove Lumbexa pri lajšanju težav z ledveno hrbtenico ali Glissonovo zanko pri lajšanju težav z vratno hrbtenico. Vklapim še čivkajoči digitalni aparat, saj danes medicina skoraj ne pozna več terapije brez kemije ali elektronike. Aparat, ki si ga pripnem na pas, sicer ni bistvo metode, lahko pa jo podaljša in omogoči še več pozitivnih učinkov. Imenuje se GPS-variometer. Nadenem si še čelado. Kot sem že omenil, so lahko sicer redki stranski učinki metode precej boleči, če z izvedbo nisi pazljiv ali jo uporabljaš, kadar zunanji pogoji niso primerni. Takrat se lahko na glavi ali drugih delih telesa pojavijo različne spremembe, laično imenovane buške, odrgnine in udarnine, ali celo kaj hujšega.

Eden od dveh ključnih mehanizmov delovanja opisovane metode temelji na enostavnem biomehanskem dejstvu, da omogoča sestopiti z vrhov praktično brez obremenjevanja sklepov. Še najbolj obremenjeni del telesa utegnejo biti glasilke, če človeka zaradi veselja in užitka prime, da bi zavriskal ali na ves glas prepeval. Tako prijetna je ta metoda. Drugi ključni mehanizem pa temelji na vzporednih, z že omenjenimi snovmi izzvanih učinkih, pa tudi na procesih, ki še niso v celoti raziskani in jih zato porivajo v sfero psihologije ali celo duhovnosti. No, pa začnimo. Primem za močne najlonske trakove, poravnam množico vrvic, povohljam čudovito svež gorski zrak in začutim njegovo gibanje, kar je zelo pomembno za dober začetek postopka. V trenutku odločitve napravim nekaj hitrih, odločnih korakov v globino in preventiva ter terapija obrabljenih in poškodovanih sklepov se začneta. Nekaj metrov nad glavo mi zašvisti, v trenutku se razpre velika rdeče-bela kupola in obešen pod vrvice jadralnega padala zdrsim v zrak. Zavriskam in se prepustim ugodju letenja, seveda ob popolni zbranosti. Edina, praviloma majhna obremenitev sklepov bo v trenutku dotika tal, tisoč metrov nižje. Do takrat pa bo trajalo nepopisno uživanje.

Zelo toplo priporočam, tudi če (še) nimate v naslovu članka navedenih težav. Spodobi se, da na koncu omenim tudi nekaj priporočljive strokovne literature. Za začetek si preberite Jonatana Livingstona Galeba od Richarda Bacha. Mnogi ste ga najbrž že. In kaj od Antoina de Saint-Exuperija, na primer knjigo Veter, pesek, zvezde. Od izvirne domače literature pa Nebo nad Afriko od moje malenkosti. Potem vam bo marsikaj jasno. Če boste poskusili in se odlepili od tal, pa vam bo jasno skoraj vse.



Gremo na prelet

IZMIŠLJENA ZGODBA

Uf, že dva dni se nisem pojavi na XCGlobe-u tam gor na vrhu razpredelnice. V zadnjih dveh tednih je bilo vreme za letet bolj slabo, samo pet ali šest dni za prelete, ostalo sem pa itak kombiniral z letenjem s kratkimi leti na novih vzletiščih. Na lestvici sem bil štirikrat prvi in trikrat drugi. Ko sta bila super dneva, sem pa potegnill špuro do koder je šlo, tako da mi ostali niso segli niti do kolen, vendar mi je ta idiotski program napisal, da je bila groba kršitev zračnega prostora in mi ni dal točk.

Pravijo nekateri, da bi naj v vsakem tekmovanju tekmovali po nekih pravilih, ki se bi jih naj držali. Ne vem, kdo si je izmislil tiste cone zračnega prostora. Zrak ja ne more biti od nikogar, pa čeprav si v Sloveniji vsi povprek vse lastijo in kradejo zase. Zrak je naš, ne more imeti več pravic tisti, ki sedi v kabini in se vozi na motor.

Pravijo nekateri, da bo ob kakšnem večjem incidentu prišlo do zelo velikih omejitev in prepovedi. Saj nas je

veliko, naj ostalim spremenijo vozne rede in koridorje, kjer letijo. Katerih je več? Zaradi tistih nekaj potnikov bodo pa že leteli višje in malo bolj naokoli. Jaz sicer ne letim z letalom, me je strah letenja, najbolj vzleta in pristanka. Enkrat sem se sicer že peljal iz Brnika do Dubrovnika. V zraku sem imel malo boljši občutek, naj bi bilo bolj varno, tukaj itak pilotu pomagajo računalniki in kontrola letenja.

Kaj mi bodo govorili, jaz uživam v mojem hobiju. Vsak dan zjutraj in zvečer po eno uro porabim za analizo odletenih letov in komentarjev na lete. Prižgem si cigareto, pijem kavo in uživam. Preštejem nove všečke in komentarje, ki sem jih dobil in uživam. Ko sem zadovoljen, ruknem tudi 0,3.

No, in kam bom odšel danes? Seveda na Ambroža, dan bo pravi spomladanski, dobra termika. Karavanke bom odletel, pa fino bi bilo malo proti Štajerski pogledat, če bo še ostalo kaj od dneva.

Ubogi reveži v ZDA, pa še kje druge, ki se morajo do prvega vzletišča peljati 200 km ali še več. Sem naj pridejo živet, tukaj v naši deželi lahko poletiš skoraj povsod praktično iz svojega dvorišča. In ko je pravi dan naviješ do konca, dokler gre, potem pa juriš na tapravi prelet.

Dan kaže zelo dobro, ura je enajst, pa že lepo »dela« na štartu. Se pozna, da je bil včeraj še sever, je danes dober gradient. Na Krvavcu navijem malo več, da bom kar preko Potoške prišel na Zaplato. 2500m bo dovolj, odpeljem in kmalu sem mimo Zaplate na Kališču. Tu gre vedno gor, gremo do konca! Opa, je že čez tri jurje, pa še kar lepa petka gor. Prelepo za iti ven, tudi ko že grem, še kar dviga.

Preko Kriške gore kar naravnost v Dobrčo, steber spet odličan, zdaj pa gremo do konca, da do Jesenic ne bo treba več popravljati. Malo gledam naokoli, le zakaj sta Miha in Franci nabrala samo do višine Stola in peljeta naprej? Pa še nekaj jih je tako nizkih. Ja, fantje, saj nimate pojma kako

se suče v stebru! 3200m bo že menda dovolj, no, dajmo še kakšen meter. Menda se spuščajo tu preko avioni iz severa, zdajle sigurno ne bo nobenega. Ko sem se v začetku meseca pobiral nad Kriško goro, sem tu videl enega precej nizko. No, saj imam rumeno coto, to se ja vidi na daleč, bo že zavil malo naokoli.

Proti Kranjski gori ne bom silil, bo lahko tam kar precej dolinskega vetra. Raje obrnem pri Kepi, bom šel še dlje proti vzhodu pogledat nazaj grede. Vseskozi nazaj se vozim preko 2500, vmes navijam preko tritisoč in že sem spet na Krvavcu. Ura je tri, dneva je še nekaj ostalo. Preskok na Veliko planino, ki lepo »prime« in preko Črničva na Menino planino. Na katerem zemljevidu so že bile narisane tiste smrtne glave za celo področje tja proti Savinjski dolini? Če bom samo do 300 metrov nad terenom, kot se zahteva, me bo splaknil značilni dolinski vzhodnik. To se pa ne grem, saj gre še lepo čez 2000 m. Vransko in Dobrovlje so že tu, višina še preko dva jurja, poskusimo še proti Gori Oljki. Ta bolj slabo prime, letalnega dneva bo počasi konec. Bo treba priti danes še domov, zato zavijem na jug bližje k avtocesti. V Šentrupertu zadovoljno zlagam opremo, ura je pet popoldne. Nekaj zaslišim nad glavo, pa saj ne more biti res, ko pogledam navzgor. Iz severovzhoda preko Braslovč in naprej na jugozahod proti Sveti planini ter na koncu preko Dolskega na Brnik se spušča jeklena ptica. Višino nad mojo pozicijo ocenim na približno 1500 metrov nadmorske višine. Pred pol ure sem dvakrat v zraku prečkal to linijo na podobni višini.

So mi zadnjič kolegi jadralni padalci govorili, kje vse so jih že videli leteti. Nad Vipavsko dolino na 2300m, pa od Lisce proti Kopitniku in Kumu se spuščajo v pristanek že na dveh jurjih. Da ne govorim o Pilatusih, ki baje trenirajo v začrtanih rutah, pa o navadnih motornih avionih, katerim so začrtali letenje na približno 1500

metrih čez Laško in Trebnje ter naprej proti morju. Ja, kako pa naj potem mi letimo? A so neumni? Kako naj naredim prelet preko Slovenije, saj to je kršenje človekovih pravic, da nam to ne dovolijo.

Pa saj vse to skupaj ni pomembno. Meni se ne more pripetiti kakšna nevšečnost, saj je odstotek za kakšno srečanje zelo majhen. Jaz sem as, naperem vse, pojma nimajo, še posebej ne, kako se navijajo stebri. Zvečer in jutri bom zopet užival v všečkih in čestitkah. Če bo tale moj let spet na koncu lestvice z nič točkami sploh ni važno, glavno je, da vidijo vsi, kdo je pravi in neustrašni pilot. Tisti trije, ki bodo pod komentarje napisali kakšno kritiko glede kršenj, so pa itak nevoščljivci in piloti brez »jajc«. Sem našel na OLC, da so tudi kršili predpise, saj so enkrat leteli na 1900 metrih, kar je 100 metrov več, kot je bilo tam dovoljeno v G prostoru. Pa potem nekaj še razlagajo, da je pri njih šlo za malenkostno letenje v E prostor, ki ga prosti letalci lahko uporabimo le izjemoma ob predhodni

napovedi in odobritvi s strani kontrole letenja. Meni pa kar napišejo, da letim v D prostoru, kjer so pravila instrumentalnega letenja in tam letijo »tapravi« avioni ter da bodo zaradi mene in meni podobnih vsi trpeli posledice. Res pravi idioti.

Pa nič zato. Jutri je spet dober dan. Bo treba zgodaj od doma, gremo letet na Hrvaško, vzleteli bomo iz Ivanščice. Tendanca je severovzhodna, kot ponavadi bo šlo zopet na 3000 m, z vetrom gre pa iz vsakega stebra kar daleč. Slovenija bo v malem prstu, enkrat nam jo bo uspelo preleteti čisto do zahoda.

Naj bo dovolj, grem hitro pogledat všečke in pohvale za današnji prelet. Uf, kako lepo je sedeti doma za računalnikom in biti car na OLC-ju.

Letimo varno in

upoštevajmo

pravila letenja!



VFR karta 2018

Piloti z licenco jadralnega pilota ali jadralnega zmaja lahko brezplačen izvod VFR letalsko navigacijske karte Republike Slovenije, v merilu 1:250.000 naročite na:

<https://www.sloveniacontrol.si/trgovina/brezplacna-vfr-karta>



avtor: Toby Colombe
Prevod: Mojca Pišek

Aktivno letenje (ali kako ostati varen v turbulentnem zraku)

Letel sem že več kot pol ure, pa vendar se mi je še vedno zdelo, da je bitje mojega srca glasnejše od zvoka variometra. To je torej »cross country letenje«, sem rekel samemu sebi. To je bil moj prvi XC let in letalni pogoji so morali biti resnično dobri

in enostavni, saj mi je letenje uspevalo kljub dejstvu, da nisem imel pojma kaj počnem. Vedel sem, kako grem levo in kako grem desno, vendar je bilo to več ali manj vse.



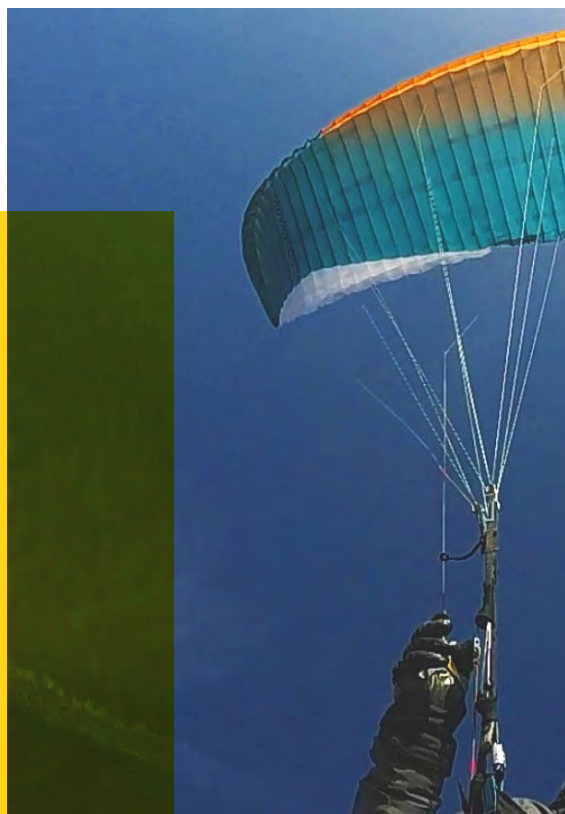
Z mojim najboljšim padalskim prijateljem Garyjem sva rezervirala padalske počitnice v enem in edinem Annecyju, ki se nahaja v francoskih Alpah in sedaj sem se nahajal približno sedem kilometrov od vzletišča. Nagrajen sem bil z enim od najbolj fantastičnih razgledov, ki sem jih bil deležen kadarkoli v življenju. Če ste že bili v Annecyju, potem verjetno poznate enega od klasičnih preletov iz tega področja, ki se imenuje »the small lake tour« in je dolg nekje med 20 in 25 km. Pri tem preletu poletiš iz vzletišča Forclaz, potem pa potrebuješ enega ali dva dobra termična stebra, s pomočjo katerih dosežeš »Les dents« (po slovensko zobje). Ko se enkrat nahajaš tukaj, moraš biti prepričan, da imaš dovolj višine za prečenje čudovitega jezera Annecy. Pogosto priletiš na drugo stran jezera z majhno višino, vendar lahko običajno na Roc de Boefs ob klasičnem dnevu jadraš s pomočjo pobočnika, ki ti zagotovi dovolj višine, da lahko zaključiš krajši XC trikotnik.

Z Garyjem sva vedela le eno stvar glede tega preleta in sicer to, da jezera

ne smeva prečiti prenizka. To se je zdelo povsem logično. Nisva pa imela nobene predstave o tem, kako visoka morava biti. Sam se vsekakor nisem želel zadrževati ob tistih skalah, več, kot je bilo nujno potrebno. Ko sem bil tam, se mi je seveda postavljalo vprašanje, koliko višine je potrebno za preskok, vendar nanj nisem imel pametnega odgovora.

Pol ure letenja v tistih pogojih je popolnoma nacefralo moje živce. V zraku me je razmetavalo na vse strani in vse, kar sem si želel, je bilo to, da pobegnem stran od tistih velikih in strašljivih skal in da končno že enkrat prečim jezero.

Poskušaj pozabiti na zapiranje. Nato se je zgodilo. Nad mojo glavo je zašumelo in nato počilo. Verjetno sem dobil stransko zapiranje, krilo pa se je takoj spet odprlo ob čemer je bil prisoten močan pok. Nisem si upal niti pogledati kaj se dogaja nad mojo glavo. Nato sem s tresočimi rokami po UKW postaji vprašal našega vodiča, ali meni, da imam dovolj višine za preskok jezera. Odgovor je bil »blablabla« in nato še »ja« in ta ja je bil vse, kar sem si želel slišati. Takoj sem obrnil stran od hriba in se odpravil čez jezero, saj sem si želel le nežnih in mehkih pogojev. In bilo je gladko in nežno in to je bilo vse, kar sem potreboval. Končno sem spet zadihal. Poskušal sem pozabiti na zapi-



ranje krila. Vsaj za zdaj. Naslajal sem se ob neverjetnih razgledih in enostavno poskušal uživati.

Zanimivo je, kako si vsi zapomnimo naš prvi prelet. In kako si vsi zapomnimo naše prvo stransko zapiranje. Opisana prigoda se je zgodila pred več kot dvajsetimi leti. A vendar so dogodki še vedno tako živi v moji glavi. Takrat si nikakor nisem predstavljal, da bo jadralno padalstvo moja služba, danes pa vsako leto vodim po raznih XC tečajih več kot sto ljudi in nekajkrat letno organiziram SIV tečaje. Vsekakor si nikoli nisem niti predstavljal, da bom letel na PWC in da bom s tandemom odletel svetovni rekord.

Ko se danes oziram nazaj, je popolnoma jasno, da sem se takrat izpostavljal prevelikim rizikom in da se vseh nevarnosti, ki so mi v takratni situaciji grozile, sploh nisem zavedal. Če se v turbulentnem ozračju nahajamo blizu terena (in vsa dviganja so v manjšem ali večjem okviru turbulentna), to zahteva od nas, da premoremo veliko mero veščin, ki so potrebna za obvladovanje padala. Krajše povedano – če želimo leteti v termičnih pogojih, moramo biti sposobni leteti aktivno. Le tako lahko preprečimo morebitne nezgode. V kolikor nismo sposobni aktivno leteti padala lahko rečemo le, da smo imeli srečo ali na žalost kdaj tudi smolo.



Glede na moje lastne izkušnje in glede na to, da sem imel možnost opazovati in šolati veliko število tečajnikov, nikakor ne morem in si ne upam podcenjevati pomembnosti obvladovanja padala v turbulentnem ozračju oziroma v ozračju, ki je začinjeno s termičnimi aktivnostmi.

Zelo poudarjam pomembnost tečajev ekstremnih situacij. Na žalost so ti tečaji prevečkrat usmerjeni v tej smeri, da učijo pilote kako pravilno reagirati, ko stvari že gredo narobe, sam pa bi si želel, da bi na teh tečajih bilo več poudarka na tem, kako preprečiti, da pride do nekih zapiranj padala oziroma kako preprečiti v zraku neljube situacije.

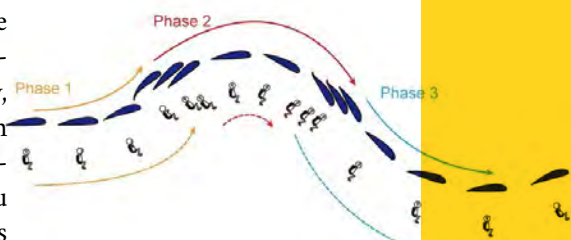
Pri normalnem letu sta samo dva načina s pomočjo katerih lahko obvladujemo naše krilo. Za obvladovanje padala lahko uporabljamo komande, lahko pa si pomagamo tudi s sedežem. S pomočjo aktivnega letenja vsekakor zmanjšamo možnost porušitve krila in s tem pripomoremo k bolj varnemu letenju. Piloti, ki so sposobni obvladovati padalo v turbulentnem ozračju, bodo deležni zelo malega števila deformacij krila. Taki piloti običajno letijo bolj učinkovito in predvsem bolj varno.

Tri pomembne veščine obvladovanja padala

Po mojem mnenju obstajajo tri pomembne veščine obvladovanja krila, ki jih moramo nujno poznati, da lahko varno letimo v termičnih pogojih. Imenujem jih trije P-ji (pitch, pressure, position). Bolj izkušenim pilotom sta prvi dve veščini običajno dobro poznani, tretja veščina pa je pogosto nova tudi le tem. Pa pogledjmo.

Nihaj (pitch)

Prva veščina je ena od bolj pomembnih. S tem ko preprečimo nihanje krila, hkrati tudi preprečimo, da bi prišlo do zapiranja. Na ta način lahko preprečimo večino zapiranj padala. V vsakem primeru je pomembno, da razumemo vse tri faze nihaja.



V prvi fazi padalo zaniha nazaj. Padalu moramo dati hitrost, zato moramo popolnoma spustiti komande (vse do škripccev na komandi). V tej fazi torej dvignemo roke. V naslednji fazi moramo preprečiti nihaj krila pred nas, kar dosežemo z uporabo komand, tako da padalo rahlo zavremo, torej ponovno obremenimo komandi. Nato moramo pustiti, da naše telo zaniha pod krilo, takrat pa ponovno spustimo komande.

Najbolj pogoste napake, ki jih delajo piloti v različnih fazah nihaja krila in kako jih popraviti:

Včasih padalo močno zaniha nazaj. To se običajno zgodi, ko vstopamo v močnejše dviganje. Nekateri piloti se v tem trenutku nagnejo v sedežu naprej, kar pa je narobe. Poskrbite, da se boste v tem trenutku v sedežu nagnili nazaj, ker boste na ta način bolje čutili nihaj krila. V kolikor tega ne boste storili, boste izgubili stik s krilom in ne boste imeli občutka kdaj krilo prehaja v fazo dve. Če boste v trenutku, ko krilo zaniha nazaj, le tega tudi pogledali, vam bo to pomagalo, da se boste tudi v sedežu nagnili nazaj.

Najbolj pogosta napaka v fazi dve je, da prehitro zavremo krilo. Ne preprečujte nihaja, ki se še sploh ni zgodil in pustite, da krilo začne uhajati ter ga šele nato začnite zavirati. Nihaj ujemite postopoma in nežno.

Najbolj pogosta napaka v fazi tri je ta, da ne popustimo komand. To se običajno zgodi takrat, ko preprečujemo večji nihaj krila pred nas. Manj izkušeni piloti so takrat običajno zelo ponosni nase, da jim je uspelo preprečiti večji nihaj krila pred njih in zato še kar vztrajajo pri zaviranju krila. Vendar je to lahko zelo nevarno. Ko se pilot vrne v pozicijo pod padalom (ko ga zaniha v to točko) pride do večje obremenitve krila in

če v tej fazi pregloboko in predolgo zaviramo krilo, lahko povzročimo prevlečeni let. Zato je nujno potrebno, da v fazi tri postopoma spustimo komande. Če jih bomo spustili preveč energično, lahko ponovno povzročimo nihaj krila nazaj in se tako ponovno znajdemo v fazi ena.

Pomembno je, da se dobro naučimo večšin obvladovanja nihajev krila, saj lahko rečemo da je to osnova vsega pri letenju. Večina od nas se zna dobro poigrati z manjšimi nihaji krila, ampak dejansko le ti niso tako zelo pomembni. Večji nihaji so tisti, katere se moramo naučiti preprečevati. Pomembno je, da treniramo preprečevanje le teh. Je pa res, da je zaželeno, da to počnete nad vodo, razen če ste profesionalci.

Pritisk (pressure)

Občutiti enakomeren pritisk v komandah je druga pomembna večšina obvladovanja padala. Ne gre toliko za pritisk, kot pa za napetost sprednjega roba. Med piloti je vsekakor bolj razširjena uporaba pojma pritisk v komandah. V bistvu ves čas letenja skrbimo za to, da vzpostavljamo enakomeren pritisk v komandah. Običajno to dosežemo tako, da komande obremenimo s težo naših rok. Včasih se pritisk v komandi zmanjša. Takrat uporabimo več komande in obratno – ko je komanda trda, jo popustimo. Poskrbimo, da je ta občutek ves čas enak. Včasih je potrebna istočasna

uporaba obeh komand, vsekakor pa je v turbulentnem ozračju bolj pogosto, da moramo dodatno obremeniti eno ali drugo komando.

Zato, da lahko pravilno občutimo napetost v sprednjem robu krila, je pomembno, da se znebimo vsakršne zakrknjenosti v naših rokah ali ramenih. Pomembno je, da smo sproščeni (tudi v turbulentnem ozračju), saj bomo le tako sposobni pravilno občutiti kaj se dogaja v komandah in tako bomo posledično tudi občutili kaj se dogaja s pritiskom v krilu. Veliko pilotov zelo dobro obvladuje to večšino, vendar le v nekih bolj mehkih pogojih, v bolj turbulentnih pogojih pa postanejo zakrknjeni in nesproščeni, zaradi česar se njihova sposobnost pravilno odreagirati zmanjša. V bolj turbulentnih pogojih se lahko zgodi, da bomo morali uporabiti komando v 100%, zato da bomo spet našli potreben pritisk v komandi. Če po taki situaciji komando pravočasno ponovno popustimo in pustimo, da nam roke potegne navzgor, potem lahko rečemo, da letimo tudi varno. V nasprotnem primeru je 100% uporaba komand seveda lahko nevarna.

Nekateri piloti pravijo, da z uporabo komand prisilimo zrak, da se pomakne na sprednji rob padala in da ravno zaradi tega preprečimo zapiranje. Kakorkoli, v resnici je na sprednjem robu zelo malo zraka in z večšino enakomernega vzpostavljan-

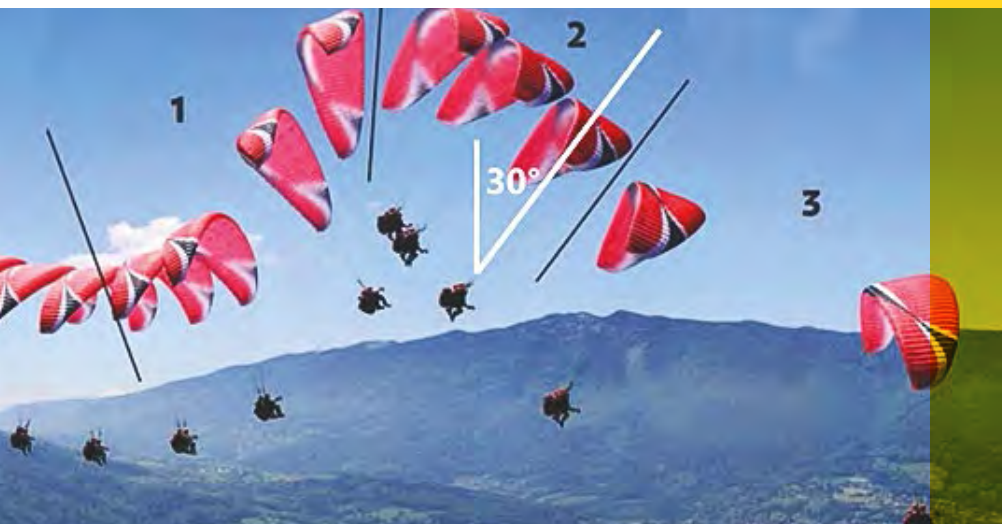
ja pritiska v komandah bolj verjetno poskrbimo za trenutno povečanje vpadnega kota. To hitro in dramatično povečanje vpadnega kota je tisto, s katerim preprečimo nastanek takšnih ali drugačnih zapiranj.

Naj bo popolnoma jasno, da tukaj govorimo o tem, kako preprečiti zapiranje in ne o tem, kako reagirati, ko so se le ta že zgodila. Poskrbite, da boste v primerih velikega zmanjšanja pritiska v komandah ob vzpostavljanju primerne pritiska istočasno tudi pogledali krilo in se tako tudi vizualno prepričali ali ste resnično preprečili zapiranje. S tem boste poskrbeli, da se boste lahko po potrebi tudi prilagodili in v dani situaciji primerno reagirali. Lahko, da zapiranja niste uspeli preprečiti, kar pomeni, da je pred vami situacija reševanja in ne več preprečevanja. Zmožnost hitrega prilagajanja novonastali situaciji je pri letenju prav tako ključna.

Položaj (potato)

Besedna zveza - vreča krompirja, v angleščini pomeni biti popolnoma sproščen. Vreča krompirja nima nobene mišične napetosti in je popolnoma predana načelom gravitacije. S pravilnim položajem našega telesa lahko prav tako pripomoremo k pravilnemu obvladovanju krila, saj lahko na ta način vplivamo na obremenitev ene ali druge polovice krila in na prečno stabilnost krila. Pred-





za to, da boste tudi v stebrih razmišljali o tem in sčasoma boste pridobili vse večji in večji občutek nadzora in kontrole pri letenju. Kot vedno pa je najpomembnejša večšina tista, ki je prisotna še pred samim vzletom, to je večšina sprejeti odločitev o tem ali bomo ta dan leteli ali ne. Če se vam zdi, da je v zraku preveč turbulentno za vaše znanje in sposobnosti, potem je odločitev, da ne boste leteli najboljša in edina pravilna.

Vsi si zapomnimo svoj prvi prelet. Moj se je zgodil pred davnimi leti v Annecyju. In po vseh teh letih mi v spominu kot vrhunec tistega preleta ostaja mirno in gladko prečenje jezera. Kasneje sem izvedel, da moj vodič ni vedel katero krilo letim in v resnici me najverjetneje sploh ni videl in tako sem bil mogoče celo malo prenizek za prečenje jezera. Kljub temu, da je bilo prečenje rahlo nevarno, mi je vseeno uspelo, sam pa se danes pri svojih strankah zelo potrudim, da si zapomnim katera krila letijo. Pri prečenju jezera se pogosto naredi, da priletiš na drugo stran jezera le nekaj metrov nad tlemi, a so pogoji tako dobri, da ti vseeno omogočijo, da ponovno pobereš. Tudi meni je takrat uspelo ponovno pobrati in na koncu sem celo odletel zastavljeno nalogo. Od takrat sem to jezero prečil že več kot stokrat. S tistimi dviganji se dandanes soočam bistveno bolj samozavestno, vsekakor pa jezero vedno prečim višji kot sem ga takrat pred davnimi leti.

Če si svoje letenje resnično želite dvigniti na višji nivo, boste morali zavihati rokave. Če se strinjate s tem, da je razvijanje veščin obvladovanja padala bistveno za varno letenje in da ste le na tak način lahko varen pilot, potem je prav, da poiščite dobro organiziran tečaj ekstremnih situacij in poskrbite, da boste primerno razvijali svoje veščine. Branje tega članka je samo začetek na tej dolgi poti.

vir: [HYPERLINK "https://www.passionparagliding.com/active-piloting"](https://www.passionparagliding.com/active-piloting) <https://www.passionparagliding.com/active-piloting>

vsem je pomembno, da smo pri letenju sproščeni in da pri tem ni prisotna mišična zakrknjenost, ki nam običajno prepreči pravilno in pravočasno ukrepanje.

Danes so jadralna padala vse bolj vitka. Ravno zaradi vedno večje vitkosti padal ta večšina postaja vse bolj pomembna.

Neobremenjeno krilo je bistveno bolj izpostavljeno zapiranjem. Ko letimo skozi turbulenten zrak in občutimo, da je ena polovica krila bolj mehka, ukrepamo s primerno uporabo komande (pritisk!), ob tem pa je enako pomembno, da se sočasno tudi s telesom nagnemo na razbremenjeno stran (POMEMBNO JE RAZLIKOVATI preprečevanje od reševanja, saj se moramo v primeru reševanja zapiranja s telesom nagniti na odprto stran padala, s čimer preprečimo rotacijo krila v zaprto stran). Če bo naše telo popolnoma sproščeno in se bo v danih situacijah popolnoma podajalo, potem bomo na ta način poskrbeli, da bo krilo enakomerno obremenjeno po celotnem razponu. Veliko pilotov to počne, a se tega niti ne zaveda. Spet drugi se trudijo vzdrževati svoje telo popolnoma navpično glede na horizont. Seveda bi le ti lahko svojo zakrknjenost telesa kompenzirali z večjo uporabo komande na razbremenjeni strani, a prav gotovo je pravilna reakcija ta, da se prepustimo in dopustimo našemu telesu, da gre s krilom.

Zapomnite si, da je naš glavni cilj,

da vzdržujemo enako krilno obremenitev po celotnem razponu krila. Bolj izkušeni piloti včasih delajo prav nasprotno, vsaj v bolj blagih turbulentcah. Njihov cilj je vzdrževanje stabilnosti krila po prečni osi, zaradi česar je padalo performančno bistveno bolj učinkovito. Tudi sam včasih uporabljam to tehniko, predvsem pri daljših doletih, ko stremim k temu, da bi bilo padalo maksimalno učinkovito. Vendar me večje turbulence kmalu odvrnejo od te tehnike. Takrat se ponovno predam krilu in raje poskrbim za enakomerno obremenjenost krila in na ta način poskušam preprečiti zapiranja.

Zaključek

Če boste te tri veščine uporabljali v praksi, boste poskrbeli za odlično obvladovanje padala in boste na ta način močno zmanjšali možnosti različnih zapiranj. Te veščine bodo kmalu lahko postale intuitivne v ravnem letu, vendar je pomembno, da poskrbite, da jih boste uporabljali tudi v termičnih stebrih in da boste tudi takrat poskrbeli za kontrolo nihanja krila, da boste ves čas vzdrževali primeren pritisk v komandah in da bosta obe polovici krila enakomerno obremenjeni skozi celoten zavoj. To ne bo pripomoglo le k vaši večji varnosti, ampak tudi k bolj učinkovitemu centriranju in k boljšemu pobiranju v termičnih stebrih. Mogoče uporaba teh treh veščin v stebrih sprva ne bo prisotna sama po sebi, a ko boste šli naslednjič leteti, poskrbite

ČLANEK

Izmet rezerve

Avtor: Theo de Bilc

vir: Dealing with a reserve throw, Cross Country 181

Prevod: Domen Višnar

THEO DE BILC'S ACRO WORLD

Theo de Blic samostojno leti že od 12. leta starosti. Kot član francoske Acro ekipe je osvojil zlato medaljo na FAI World Air Games, bil drugi na Acro World Championship v kategoriji sinhroniziranega letenja ter redno stoji na stopničkah v Acro World Cup-u. Živi v Chambéry-ju, Francija.

IZMET REZERVE

Izredne situacije so nočna mora vseh pilotov. Kot večletni »Acro« pilot sem preživel vse te situacije, zato sem za vas pripravil 10 napotkov, kako reagirati v le teh:

1 Prepričajte se, da je vaša rezerva redno in dobro preložena, tako da je vse funkcionalno. V mladosti sem snemal SIV (tečaje izrednih postopkov), kjer sem opazil, da mnogo ljudi ni moglo izvleči rezerve, saj so imeli kontejner od rezerve narobe zaprt. To je definitivno nekaj, kar si želite ugotoviti, ko imate obe nogi na tleh in ne takrat, ko ste 200m nad tlemi v nekontroliranem vrtenju. A si lahko predstavljate, da je nekdo celo imel

»limbus« ključ v rezervi? Jaz tudi ne!

2 Iskanje ročke mora biti tako naravno kot pritiskanje gumba za dremež zgodaj zjutraj. V ekstremni situaciji lahko vsaka sekunda pomeni razliko med življenjem in smrtjo. Vedno morate vedeti kje se nahaja vaša ročka, da jo boste lahko, kakor hitro je mogoče, našli kljub močni dezorientaciji. Morate si najti gib, ki vas vedno pripelje do ročke, ne glede na to, kaj se dogaja. Jaz osebno z roko drsim od kolena do zadnjice, tako vedno najdem sedež in nato vem, kje se nahaja ročka.

3 Vadite izmetavanje rezerve. Prav zares, lahko se zgodi, da bo za marsikoga šok, ko bo izvedel, da je treba rezervo vreči stran od sebe, saj rezerva ni nekaj kar bi radi obdržali ob sebi. Zato čim več vadite gibe izmeta rezerve. Izmet mora biti tako močan, da jo vržemo čim dlje stran od sebe. Ponavljajte to čim večkrat, tako da vam to gibanje postane avtomatično. Prav tako bodite pozorni kje se nahaja vaše glavno padalo. Sam sem namreč videl veliko pilotov, ki so vrgli rezervo direktno v porušeno padalo in to je nekaj kar si res ne želite, zato raje vrzite rezervo v nasprotno smer.

4 Spremljajte višino! To je najpogostejši in tudi najpomembnejši nasvet. Kolikokrat sem videl pilote boriti se s padalom do tal? Prevečkrat. 99.9% jadralno padalskih nesreč se zgodi ob stiku s tlemi. V zraku vas ne more nič poškodovati. Vaš edini sovražnik so tla, zato morate vedno vedeti kje se nahajajo. Če niste prepričani o svoji višini, takoj izvrzite rezervo. Če pa mislite da imate dovolj višine, poskušajte urediti stvari, vendar ne pozabite gledati tudi navzdol. Tla se lahko približajo zelo hitro, zato jih vedno spremljajte.

5 Brez dvomov. Če imate kakršenkoli dvom, raje takoj izvrzite rezervo. Pravijo da je bolje biti varen, kot pa



kasneje obžalovati. Če se sprašujete ali počakati ali ne, potem ne čakajte. Če niste prepričani, pomeni, da obstaja možnost, da ste v zmoti. Verjemite, da je boljši občutek biti po pomoti pod rezervo, kot pa po pomoti v bolniški sobi.

6 Nikoli ne pomislite, da je prepozno. Če je kaj narobe in ste zelo nizko, v vsakem primeru takoj vrzite rezervo proč od sebe. V večini primerov se bo odprla pravočasno, tudi če se ne, vas bo vsaj malo upočasnila. Spominjam se dneva, ko sem bil zelo nizko, v situaciji za reševanje z rezervo. Takrat sem pogledal dol in pomislil: »Prenizko sem, ne bo se odprla!«, toda vseeno sem za vsak slučaj vrigel rezervo. Ta se je odprla in imel sem še celo 4 sekunde na razpolago, preden sem priletel na tla. Nikoli torej ni prepozno. Tukaj se gre za vaše življenje, zato poskušajte narediti vse, da ga rešite.

7 Dajte obe komandni ročki v eno roko, preden sežete po ročki rezerve. Večina ljudi to pozabi in videl sem nekaj ljudi spustiti komandne ročke, da bi dosegli ročko od rezerve, padalo pa je tako pospešilo naprej, da je to privedlo do tega, da so padli v lastno padalo. Ker si tega res ne želite, dajte komandni ročki v eno roko in z drugo poiščite ročko od rezerve. Seveda vse to storite čim hitreje.

8 Ne pozabite, da je jadrarno padalo še vedno nekje blizu. Kljub temu, da ste izvrgli rezervo, vaše delo še ni končano. Padala in rezerve imajo slabo navado iti v t.i. »škarjasti položaj«, kar zelo pospeši vašo hitrost padanja. Zato takoj po izmetu rezerve usmerite vse moči v pospravljanje vašega padala. Večino časa so zavore, D, C in stabilizatorske linije najprimernejše. Izogibajte se A in B liniji, saj je v njih največ pritiska. Jaz vedno poznam barvno shemo mojih linij - vijolične so zavore, rumene so D, itd. Pozna-

vanje barv linij pomaga pri iskanju le teh v neredu po izmetu rezerve.

9 Pripravite se na trd pristanek. Rezerve rešujejo življenja, ne kosti, zato lahko včasih priletite v tla s kar veliko hitrostjo. Ko ste v fazi pristajanja z rezervo, se vedno dvignite pokončno v sedežu in poskušajte pristati na nogah, dajte noge skupaj in naredite preval. Ne polagajte vseh upov v zaščito v sedežu. Ne boste pristali kot balerina, a boste verjetno vsaj sami odšli iz pristanka.

10 Ne pozabite poklicati prijateljev. Pokličite tudi reševalce in jim sporočite, da je vse v redu z vami. Le te mnogokrat pokličejo drugi padalci, ko vas vidijo padati. Zato jih res pokličite in povejte da ste v redu. To vas lahko reši precejšnjega stroška, saj je nepotrebno pošiljanje helikopterja drago. Poleg tega je lahko helikopter tako na razpolago, da odhiti pomagat tistemu, ki ga res potrebuje.



Simulacija izmeta reševalnega padala na zip line-u

avtor: Filip Križman,
Polet Nova Gorica

V soboto zjutraj sedmega aprila smo se zbrali klapa iz kluba Polet Nova Gorica in se skupaj odpeljali v Posavje na izvedbo simulacije izmeta reševalnega padala. Idejo je že pred več kot mesecem dni dal Rok in glede na zanimanje je bilo zainteresov sprva za napolniti en kombi, a jih je večina zaradi obveznosti zadnji trenutek odpovedala. Tako smo ostali samo štirje.

Ker smo se dogovorili, da pred simulacijo odletimo še na Sv. Planini, smo se odpeljali direktno na pristanek, v Europark pod športnim letališčem v Zagorju. Med čakanjem smo si podrobneje ogledali pristanek, ki je z nekega vidika kar zanimiv. Pristanek je namreč plato pod stezo športnega letališča, če se lahko tako izrazim in je zato potrebna previdnost pri pristajanju, predvsem, da ne pride do srečanja z motornimi športnimi letali v zraku. Ob platoju je še manjše jezerce in otroška igrala, zgrajena v obliki ladje starogrških Argonavtov. Plato je sicer lepo urejen in več kot dovolj velik za pristanek.

Dušan nas je na poti na vzletišče opozoril na visokonapetostni daljnovod, kateri prekrži dolino v Potoški vasi. Zanimivo, da se na satelitskih posnetkih »Google maps-a« daljnovođa sploh ne vidi. Vzletišče Sv. Planina je

čudovito. Travnato in mehko s pogledom na jugozahod. Pod vzletiščem leži dolina s Potoško vasjo. Dalje je viden pristanek in jezerce ob njem, naprej pa mesto Zagorje ob Savi. Malce na jugu iz doline moli visoki dimnik termoelektrarne Trbovlje in za njim hrib Kum z antenskim stolpom.

Pomlad je še zgodnja in temu seveda tudi primerna termika. Na vzletišču se občasno pojavi vetrič iz doline, kateri se meša z vetrovi vzhodnika v višinah. Malce smo skeptični glede vzleta. A ptica, ki zajadra nad vzletiščem, nas pomiri, termike vsekakor ne manjka. Mene in Primoža, kot začetnika, malce skrbi ali bova sploh priletela do pristanka, saj imava oba počasni šolski padali, a nas Dušan pomiri, da se do pristanka z lahkoto pride.

Rok in Irena vzletita v tandemu in takoj najdeta dviganje na desnem pobočju od vzletišča. Nato vzletiva še Primož in jaz. Takoj dobim dviganje. Nad grebenom naredim nekaj zavojev v dvigajočem stebru zraka, tako da pridobim višino in se odpravim na naslednji greben nad Potoško vasjo. Dviganja tam ne najdem in odle-tim naravnost proti pristanku, sicer malce že adrenalinsko nizko čez daljnovod in jezerce. Pospravimo krila



in se odpeljemo v vas Slivno na simulacijo izmeta rezervnega padala na Zip line v pustolovski park Geoss.

Kaj je Zip line?

Žična drča ali tudi žic-drča, tirolska žičnica, spuščalka, tirolska prečnica, leteča lisička (dobesedni prevod iz flying fox) je vrsta žičnice, ki deluje le s pomočjo težnosti. V osnovi jo sestavljata jeklenica, napeta med dve točki pod naklonom, in škripec, na katerega je obešeno breme, ki se spušča od višje točke vpetja proti nižji. Priprava se uporablja za premoščanje težko prehodnih predelov in se je prvotno uporabljala predvsem za potrebe spravila lesa iz strmih ali neprehodnih gozdov, za dostavo gradiva in dobrin, ter nenazadnje tudi ljudi. Med drugim v gorništvu, pri raziskovanju težko dostopnih tropskih gozdov, v zadnjem času pa se je žic-drča uveljavila kot priljubljena sestavina pustolovskih parkov, kjer ponudniki storitev tekmujejo v hitrosti in dolžini spusta, največkrat gre za večje višine in osupljive prizore. V pomanjšanem merilu se žična drča uporablja tudi kot otroško igralo. *Vir:sl.wikipedia.org*

No, za tiste ki še ne veste, Zip line se lahko uporablja tudi za simulacijo izmeta reševalnega padala. Dušan nam na startu poda kratka navodila

o vpenjanju in sestopu iz Zip line-a ter o načinu izmeta. Začnemo s spusti. Na Zip line se enostavno vpnemo s sedežem direktno na škripec. Ko Dušan v daljavi da znak, se spustimo in po približno stotih metrih, po prehodu mimo dveh jablan, nad travnikom izvedemo manever izmeta reševalnega padala. Ko se reševalno padalo odpre (nekaterim tud ne), nas Mitja potegne nazaj do najnižje točke nad travnikom, kjer izvedemo sestop z vrvi s pomočjo lestve.

Posebna izkušnja za vse

Vsak od nas je pri simulaciji izmeta doživel svojo izjemno izkušnjo ali vsaj dobil delček občutka, kaj se v taki situaciji dogaja. Posebno izjemno izkušnjo pa sem doživel sam, zato so me tudi prosili, naj napišem ta članek. Vse skupaj se je seveda začelo z mojo napačno predstavo, oziroma kratko malo pomešal sem dve metodi izmeta. Naj najprej opišem za kateri dve metodi izmeta gre.

Metoda 1. Za to metodo sem prejel navodila že v šoli letenja pri Damjanu Preglju.

Postopek: Takojšen izmet brez oklevanja z vso močjo v stran.

Prednost: Nemudoma izvlečemo rezervo in prihranimo vsako

sekundo izgube višine.

Slabost: Potrebno je več moči.

Metoda 2. Drugi način izmeta sem prejel neposredno na dan simulacije.

Postopek: Izmet izvedemo naprej predse z vsaj enim nihajem.

Prednost: pri izmetu paketu reševalnega padala z enim nihajem damo večjo moč in možnost hitrejšega odpiranja, če je seveda nihaj pravilno izveden.

Slabost: z nihajem izgubljam dragocen čas. Nihaja nam lahko ne uspe izvesti.

Moja izkušnja

Normalno, kot vsi, sem tudi jaz štartal po predhodnih navodilih. Na startu se vpnem, počakam na signal Dušana in gremo! Škripec postopoma pospešuje, začne me počasi vrteti v levo. Ročice ne držim, hočem da jo dobim, ko bo čas za to. Čakam, da se pripeljem mimo dreves, kjer je dogovorjeno da se izvede izmet.

Ko se pripeljem do dogovorjene točke, sem že obrnjen za 180 stopinj in se peljem vzvratno. Potegnem ročico, z lahkoto izvedem en nihaj kot smo se dogovorili in paket z rezervo poleti predse brez, brez odpiranja!!! Glej ga zlomka! Še enkrat, poskusim z nihajem in izmetom. Nič!!! Paket se kar



noče odpreti!!! Ves začuden in šokiran se čudim in sprašujem, kaj je narobe. Je bilo reševalno padalo nepravilno nameščeno? Kaj je narobe? Začnem celo razmišljati o Damjanu, da ni pravilno namestil reševalnega padala! Med tem razmišljanjem pa paket še kar držim v roki!!! Kolegi pod mano pa ves ta čas kričijo: »Spusti ročico!!! Spusti!! Joj! Spusti jo že enkrat!«

Logično. Ročice nisem spustil, posledično se paket, oziroma reševalno padalo, ni odprl.

Zakaj se mi je torej to zgodilo? Kot sem že omenil, sem ob prihodu v šolo letenja prejel navodila za izmet reševalnega padal po metodi 1. Od takrat dalje sem pri vsakem letu tudi to metodo izvajal v glavi. Pri vsakem letu sem se že skoraj rutinsko dotaknil ročice za izmet reševalnega padala in virtualno v glavi simuliral izmet. Treba je vedeti, da sem to počel skoraj dve leti. Simuliral v glavi metodo 1.

Ko sem prišel na Zip line, sem prvič v življenju slišal še za metodo 2. Ta metoda se mi je v tistem trenutku zdela v redu in boljša od metode 1, zato sem se odločil, da jo bom izvajal. Sedaj, ko gledam nazaj, vidim, da sem prvo napako naredil že tukaj. Ostati bi moral pri prvi metodi. Ne zato, ker je metoda dve napačna, ali nepravilna, z njo je vse v redu, samo napačno sem jo razumel, predvsem pa je nikoli je nisem simuliral. Ne vem, zakaj sem si predstavljal, da mi bo rezervno padalo po drugi metodi kar izstrelilo iz paketa s pomočjo sunka generiranega iz nihaja. In še to! Posledično s takim razumevanjem se mi je zdelo logično, da ročica ostane v roki. Neverjetno. Cela kaskada napačne interpretacije. No, hvala vesolju, je bila to samo simulacija in dobra izkušnja. Ker je seveda paket ostal zaprt, sem lahko izmet še enkrat ponovil. Tokrat uspešno.

Zaključek

Ta članek bi rad zaključil predvsem z enim nasvetom. Vadite samo po eni vaši izbrani metodi in izkoristite menjava rezerve s simulacijo izmeta na Zip line-u. Zdi se mi tudi, da bi bilo takšno simulacijo dobro vključiti v šolanje novih pilotov.

Hvala še Roku za prevoz in organizacijo izleta, Ireni in Primožu za dobro družbo, Mitji za pomoč ter Dušanu za vodenje in organizacijo simulacije izmeta.

Video: <http://tiny.cc/ZipLine>



Zagledal sem jo v množici,
oblečeno v tanko belo
svileno srajčko, ki ji je komaj
pokrivala boke s čipkastimi
rumenimi hlačkami.

USODA

Ime ti je kraljica

Triple Seven - Queen 2 MS

Avtor: Rok Vegelj - Wosa

Zima se je prevesila v pomlad in kot je v navadi, ženske rade odvržejo kakšen kos oblekic, da jih topli sončni žarki prijetno božajo po dekoltejih in lepo pobritih nogicah.

Povabljen sem bil na skriti zmenek v čudoviti naravi, na nebu pa polno belih seksi puhastih ovčic. Zagledal sem jo v množici, oblečeno v tanko belo svileno srajčko, ki ji je komaj pokrivala boke s čipkastimi rumenimi hlačkami.

Malo sem zardel in vsake toliko časa izpod čela, se ji nasmehnem. Opogumil sem se in se pomaknil bližje k njej. Naklonila mi je čudovit nasmešek... »Aloha, jaz sem Rocco«, sem se ji predstavil in podal roko. »Kraljica Dvojčica«, je, bolj kot ne, zašepetala, ko so se najini dotiki staknili.

To je to...Oba sva vedela. Njene nebeško modre oči so hrepenele po nekaj več..., močan utrip, potne dlani... in njen seksi pogled, lahko sem začutil vse metuljčke po telesu. Trudila sva se, da ne bi podlegla en drugemu, a nama ni uspelo. Sramežljivo in nežno sem jo prijel za rokice in ona se me je zadržano prijela okrog pasu. Počasi sem jo božal in razkrival njene skrite zaklade. Planila je name in začela poplesavati z boki...

S svojimi močnimi rokami sem jo dvignil, njene obline pod svileno belo srajčko so se lepo polnile in pogumno mi je sledila in oponašala, saj je vedela, da sem njen kralj na belem konju. »Zdaj pa greva v akcijo«, sem ji rekel... in usmeril izzivalen pogled na njene sočne obline, nakar sva se z vso najino divjo energijo zapodila v nebo, polno seksi puhastih ovčic.

Sva že kar v startu lepo stopnjevala ritem... njena strast je hitrost, saj se rada prepusti žrebcu z dolgo kilometrino. Fak, kako noro fantastičen občutek, najini spojeni telesi sta se zibali v sladkem potovanju med valove... »Mmmm, ko bi vedel, da mi je v užitek deliti nebo s tabo«, je zavzdihnila kot ptica, ki rabi svojo svobodo. Ko sva se končno po dolgem času utrudila, sem jo položil na hrbet, ji podaril dolg božanski poljub in se ji nasmehnil... »O, verjemi, da vem«, sem ji rekel. Ker si moja in moja boš.

Oblina - **kupola**

Seksi puhaste ovčice - **razvoj oblakov, najlepše bazice**

Boki - **lepa linija na padalu in stabilna kupola**

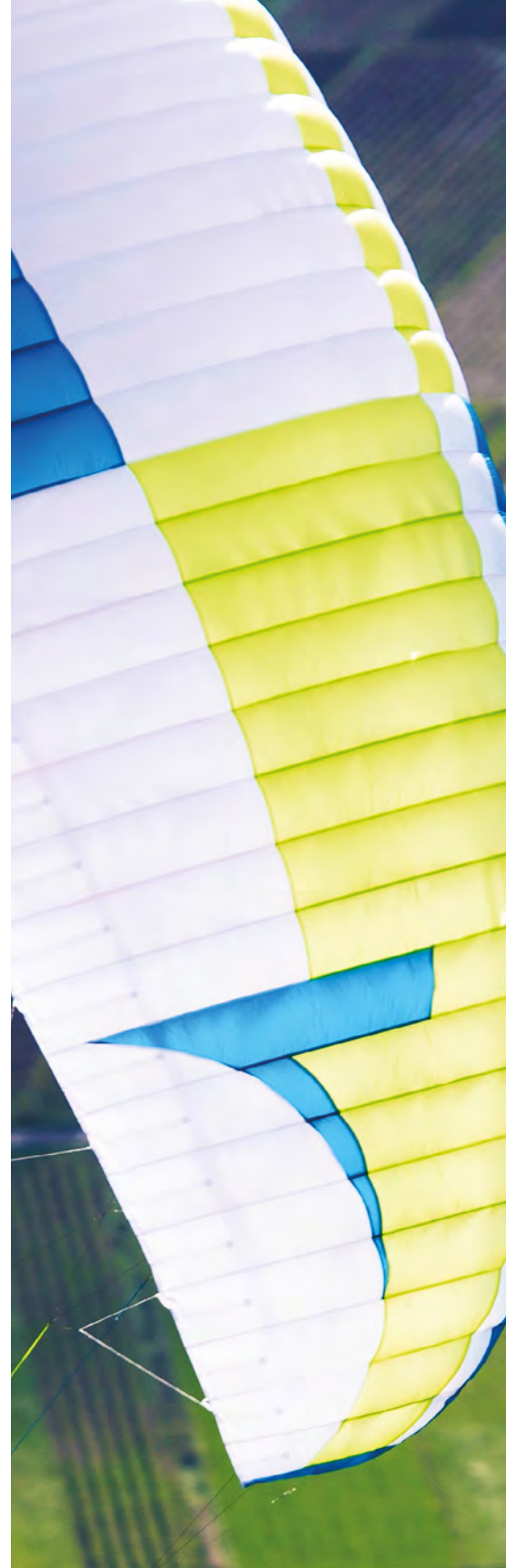
Ritem hitrosti - **dobra performansa hitrosti**

Divja energija - **gibanje padala na tleh - groundhandling**

Žrebec - **sposoben izkušen pilot za letenje EN C klase**

»Mmmm, ko bi vedel, da mi je v užitek deliti nebo s tabo« - **najina**

skupna teža 102 kg



ČLANEK

Lokacija, lokacija, lokacija, ...

Avtor: Žan Kafol

Za vse, ki vas zanima tehnika, pa tudi za tiste, ki vas ne

V prejšnjem izvodu Ikarja smo si pogledali različne možnosti sledenja preko mobilnih aplikacij, oziroma preko GPS omrežja ter obliko koordinat. Drugi del tega članka je bolj tehnične narave, namenjen največjim zagrizencem.

V poglavju "Pošiljanje koordinat" prejšnje izdaje smo omenili, da je možno klicati in pošiljati SMS sporočila nujnim službam tudi v nekaterih primerih, ko telefon ni v omrežju - torej v primeru, ko javi "Samo klic v sili" oz "Emergency calls only". Za ta primer sem še malo raziskoval, ali bi bilo možno kontaktirati napravo v takem stanju, a izkaže se da ne. V tem primeru naprava ni registrirana v omrežje in je samo v stanju poslušanja. Šele ko sprožite klic ali SMS se naprava registrira v tuje omrežje. Torej mobilni operater takšne naprave ne more kontaktirati.

Razmišljal pa sem o možnostih - aplikaciji - ki bi bila ročno ali avtomatsko v stanju letenja / premikanja, in ko se lokacija ustavi, bi aplikacija ponudila opozorilo, na katerega je potrebno odgovoriti v določenem časovnem zamiku (10-30 minut). Če odgovora / preklica opozorila ne bi bilo, bi aplikacija poslala SMS z lokacijo na številko za reševanje (in se s tem registrirala v omrežje, če bi bila brez omrežja in bi bilo to možno). Delovanje je podobno kot eCall.

Zanimivo bi se bilo pogovoriti z vami o teh možnostih, na našem forumu ali v živo na kakšnem pristanku.

Pa še dve informaciji kot zanimivost:

- Android že od verzije 2.3 dalje ob klicu na številko za reševanje avtomatsko pošlje tudi lokacijo po protokolu E911.

- Vsi avtomobili prodani v EU od aprila dalje morajo vsebovati možnost eCall, ki avtomatsko sproži klic za reševanje v primeru nesreče.

Satelitsko sledenje

Daleč najbolj zanesljivi sistemi za sledenje so tisti s satelitsko povezljivostjo. To nam omogoča pokritost kjerkoli na svetu, ko imamo nebo v vidnem polju. Za sledenje ne potrebujemo pokritosti GSM omrežja. Za ta namen poznamo dve najbolj razširjeni sledilni napravi, ki s seboj tudi nosita težko cenovno značko.

Za Spot je potrebno odšteti dobrih 150€, potem pa je potrebno plačevati letno naročnino za satelitsko storitev po enaki ceni. Prvi finančni vložek je torej 250-300 EUR in vsako naslednje leto pa približno 150 EUR. Naprava je namenjena samo satelitskemu sledenju v živo in enosmernemu pošiljanju sporočil. Prejemanja sporočil ne podpira.



Vsi avtomobili prodani v EU od aprila dalje morajo vsebovati možnost eCall, ki avtomatsko sproži klic za reševanje v primeru nesreče.

Garminov inReach je ročni GPS, z zaslonom in zemljevidi, tako kot vse ostale njihove navigacijske naprave in je zato tudi toliko dražji - različica SE+ stane 450 EUR, Explorer+ pa 500 EUR. Razlika med njima je v digitalnem kompasu, barometru, pospeškomtru (SE+ jih nima) in količini spomina. Cena naročnine je podobna pri najcenejšem modelu kot za Spot, obstajajo pa različni in dražji paketi, ki ponujajo več zakupljenih enot (sporočil, lokacijskih točk ...), podobno kot pri telefonskih naročniških paketih. Vsekakor, če denar ni ovira, je to objektivno najboljša naprava za sledenje in navigacijo. Glede tehničnih specifikacij sta si različna v moči delovanja - inReach oddaja z močjo 1,6W, medtem ko Spot le z 0,4W. Razlika je tudi v delovni frekvenci - Spot dela na višjih frekvencah. InReach uporablja sistem satelitov Iridium v relativno nizki orbiti (700-800 km), medtem ko Spot uporablja manjše število satelitov v višji orbiti (1800 km). Vprašanje je, koliko je naprava Spot zanesljiva v gozdu brez pogleda v nebo.

Garminov inReach podpira dvosmerno komunikacijo, medtem ko jo Spot ne. Pri Spot-u tudi nikoli ne veš, ali je bilo sporočilo uspešno poslano ali ne. Oba omogočata spletni pogled sledenja v živo, baterija zdrži za cca 80-100 ur sledenja. Odhodna (in dohodna pri inReach) sporočila so samo tekstovna, ni podpore za slikovne datoteke ali govor. Imata tudi SOS tipko, ki aktivira reševalno akcijo, postopek

reševanja s časovnimi značkami pa je viden tudi na spletni strani sledenja.

APRS sledenje

Ali ste vedeli, da lahko vašo čisto navadno radijsko postajo pretvorite v GPS sledilno napravo?

APRS ali Amateur Packet Reporting System, je način pošiljanja podatkovnih paketov preko radijske zveze. Laično si ga lahko razlagamo kot "internet" preko radijske postaje, na radioamaterskih (HAM) frekvencah. Do čisto pravega interneta potrebujemo še kakšen modem vmes, vendar protokol sam po sebi že veliko omogoča. Uporaba tega sistema je omejena s takšnim pravilom, kot ga poznamo že iz navadne uporabe radijske postaje. Drugih HAM frekvenc, razen uradne frekvence ZPLS, 147.800 MHz, ni dovoljeno uporabljati brez veljavnega radioamaterskega izpita, kar vključuje tudi APRS frekvenco 144.800 MHz, ki se jo uporablja po Evropi in je v istem VHF frekvenčnem pasu - valovne dolžine 2 metra (144 - 148 MHz), kot ostale HAM frekvence, tu se pa najde tudi marsikatera neuradna klubska frekvenca.

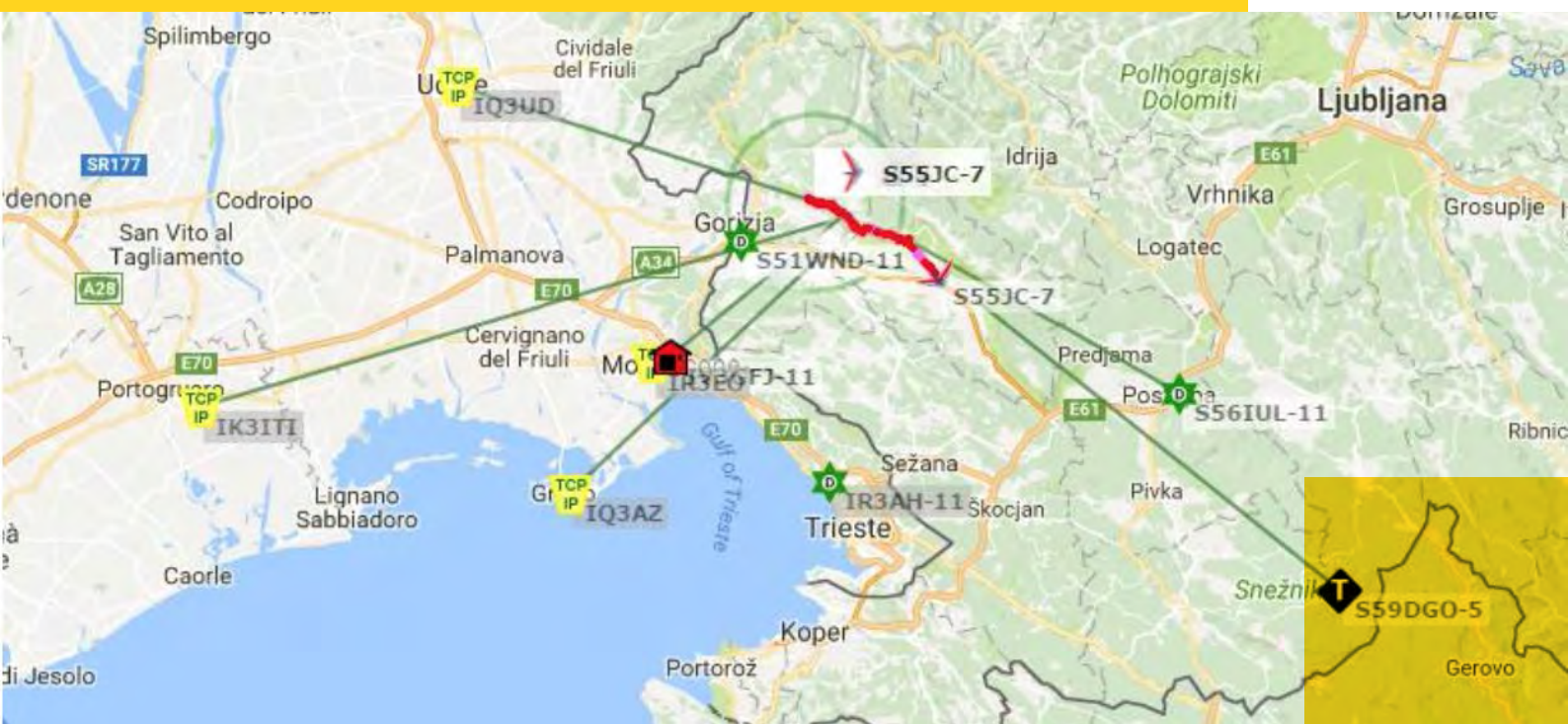
S tem izrečenim naj samo omenim, da je pot do radioamaterske licence povsem neboleča in prav zabavna, če imate le malo volje in zanimanja do teh sistemov. Zato vas vabim, da si ogledate spletno stran Zveze radioamaterjev Slovenije, hamradio.si. S pridobitvijo licence in včlanitev v AKOS pridobite tudi svoj klicni znak s predpono S5, ki označuje Slovenijo. Enaka predpona se uporablja tudi pri registraciji letalnih naprav.

APRS deluje tako, da so na tleh radijski sprejemniki, ki posredujejo APRS pakete v internet, ali jih ponavljajo v radijskem omrežju. Vsi sprejemniki niso direktno priključeni na internet, APRS podatke pa so sposobne prejemati in pošiljati tudi nekatere bolj napredne ročne radijske postaje. Zato, da lahko neka ročna postaja sliši podatke od druge ročne postaje, ki se v "direktu" ne slišita, je vmes repetitor, običajno na vrhu kakšnega hriba.

Verjetno ste tudi opazili, da je uporaba radijske postaje veliko bolj primitivna kot ostale telekomunikacije - predvsem to, da tehnologija

ne omogoča sočasne uporabe. Ko je nekdo na oddaji, zasede signal. Drugi morajo poslušati. Zato so tudi radioamaterji razvili svoj komunikacijski protokol, kjer se skuša biti čim bolj kratek in jasen s svojimi sporočili, veliko je kratic in kod (73 za pozdrav, 88 za poljub). Enako velja za APRS pakete. Pazljivi moramo biti, da z intervalom oddajanja in nastavitvami posredovanja naših paketov preko repetitorjev ne "smetimo" po frekvenci. Ker letalne naprave do sprejemnikov na tleh običajno nimajo ovir, da bi potrebovale posredovanje prek repetitorjev, je to možnost najboljše izključiti.

Prednost APRS sistema je podobna kot pri satelitskih sledilcih - zelo velika pokritost. Sploh iz zraka - višina je naš prijatelj. Sprejemnikov na tleh je tudi kar veliko, saj je radioamaterski hobi že dolgo na sceni in ima veliko aktivnih članov. UKV potuje po zelo dolgih razdaljah brez ovir, kar je lepo razvidno iz spodnje slike.



Na Lijaku so me slišale postaje od Benetk pa do Snežnika, opazi se tudi vpliv terena in nadmorske višine - proti severu signal ni segel.

Omenili smo torej, da nekatere bolj napredne postaje znajo pošiljati podatkovne pakete - APRS. Nekatere imajo tudi GPS modul in so že same po sebi sledilne naprave. Ampak ne boste verjeli, kako enostavno je uporabiti čisto navadno radijsko postajo v ta namen. Vsa dodatna oprema, ki jo potrebujete je Android telefon z nameščeno aplikacijo APRSdroid ter navaden avdio kabel s 3.5mm moškimi priključki na obeh straneh.

Kabel priključite na telefonu v izhod za slušalke, na ročni postaji pa v vhod za mikrofonski konektor.



Aplikacija APRSdroid (na voljo na Google Play kot plačljiv prenos, brezplačna je tudi objavljena uradna izvorna koda in .apk datoteka za namestitve) izvaja modulacijo iz binarnih APRS podatkov v analogni signal, ki ga ročna postaja pošlje preko radijske frekvence (RF). Na ročni postaji vključite še možnost VOX, ki povzroči, da gre postaja na oddajo samodejno, ko je na mikrofonski aktivnost.

Torej, ko APRSdroid aplikacija dobi GPS lokacijo, pošlje analogni signal po kablu za mikrofonski konektor, ročna postaja pa bo avtomatično šla na oddajo in poslala APRS paket. Sprejemniki na tleh ta paket ujamejo, in ga pošljejo v internet. Zemljevid vseh APRS paketov je viden na spletni strani <http://aprs.fi>

Če se boste odločili poskusiti povezati radijsko postajo z Android telefonom preko aplikacije APRSdroid, si na radijski postaji vklopite VOX (občutljivost 1-10 je odvisna od telefona, malo se poigrajte), ter na APRSdroidu vnesite vaš radioamaterski klicni znak, pri možnostih povezave pa izberite protokol AFSK (audio shift keying). Ker znajo APRS sprejemniki tudi posredovati pakete in ker nas po zraku veliko postaj sliši, te možnosti običajno sploh ne potrebujemo, zato pri nastavitvah Digi path pobrišemo vrednost. Privzeto je nastavljena na WIDE1-1, kar pomeni en skok.

Ta možnost torej ponuja vzpostavitev sledenja v živo z napravami ki jih že imate (radijska postaja in Android telefon) s precej boljšo pokritostjo kot GSM.

Open Glider Network Project

Pred kratkim sem pa naletel na še en zanimiv projekt - Open Glider Network (OGN), ki je neuradni ljubiteljski projekt, z namenom da vzpostavi sledilno omrežje letalnih naprav (zaenkrat bolj ciljajo na jadralice). Pridobivajo podatke, ki jih pošiljajo letala preko FLARM, ki je protokolarno podoben ADS-B (te

pa pobira FlightRadar24 in njemu podobni). FLARM je celovit komercialni produkt z oddajniki, sprejemniki lokacije in algoritmi za detekcijo kolizij, ki ga uporabljajo pretežno jadralice, vse več pa tudi manjša motorna letala ali helikopterji. ADS-B pa se za sledenje uporablja pretežno v komercialni aviaciji.

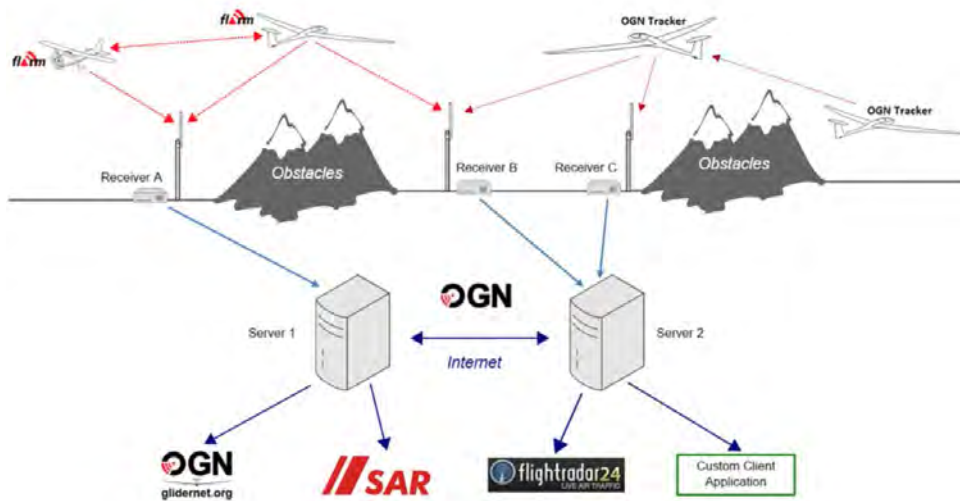
Te naprave so seveda prevelike in pretežke, da bi se uporabljale v jadralnem padalstvu in zmajarstvu. Imajo pa navodila kako narediti svoj OGN sledilec, ki je manjši in precej mobilni.

Shema delovanja OGN

OGN stremi k temu, da vzpostavi univerzalni protokol sledenja z združevanjem obstoječih protokolov, razvitega pa imajo tudi svojega, z navodili za samostojno izdelavo.

Na spletni strani omenjajo APRS, kar malo zavaja, da bi vključitev v OGN omrežje lahko delovala že po zgoraj opisani povezavi med Androidom in ročno radijsko postajo, vendar uporabljajo drugo frekvenco, poleg tega pa protokol APRS uporabljajo zgolj za distribucijo podatkov preko interneta. Njihova sledilna naprava, ki pošilja podatke preko RF pa uporablja drug - lasten protokol.





RF uporablja frekvenco 868 MHz, ki ga uporablja tudi FLARM. Legalnost uporabe te frekvence je po besedah samih avtorjev kočljiva tema, saj ima FLARM kot komercialni produkt frekvenco zakupljeno, OGN sledilec pa s FLARM protokolom ni kompatibilen.

Zaradi te frekvence (868MHz), ki jo ročne postaje ne podpirajo in OGN protokola, ki pri sledilni napravi ni APRS, vključitev v to mrežo brez razvoja nove strojne in programske opreme ni možna.

Kljub temu se mi zdi projekt zanimiv in ima veliko potenciala za višanje varnosti v splošni aviaciji.

RDF (RG)

Ročna radijska postaja je zelo koristno orodje. Nekoga je mogoče najti tudi preko radijske postaje, če je le ta na oddaji. Temu postopku triangulacije se reče Radio Direction Finding oziroma po slovensko radiogoniometrija.

Z usmerjeno anteno se lahko najde ročno radijsko postajo, če oddaja signal. Nekatere ročne postaje imajo tudi SOS tipko, ki sproži sireno,

pri nekaterih napravah gre sirena na oddajo po radijski frekvenci, druge imajo samo zvočni pisk, brez oddaje. Koristno je, da se z baterijo varčuje in ne oddaja po nepotrebem. Pri moči oddajanja 4W, (prilagodljivo v nastavitvah - možnost TXP) bo baterija s kapaciteto 1800mAh in napetostjo 7.4V zdržala le 3 ure oddaje. Pri 1W (TXP low) pa 8-9 ur.

Pomembno je tudi, da imate postajo nastavljeno na uradno frekvenco. Reševalci poznajo naše frekvence in jo v primeru iskalne akcije uporabljajo.

FlySafe

Aplikacija FlySafe je od prejšnje izdaje Ikarja dobila kar nekaj novosti.

Sedaj omogoča tudi SMS zahteve lokacije (podobno kot ParaFollow, ki je bil opisan v prejšnjem Ikarju).

SMS lokacija deluje tako, da ima vsak vaš prijatelj unikatno kodo za zahtevanje lokacije. Ko aplikacija prejme SMS sporočilo s to kodo, bo odgovorila z lokacijo. Načina sta dva - ukaz za novo GPS pozicijo, ali pa "LastKnownLocation", na katerega aplikacija odgovori z zadnjo znano GPS lokacijo (v primeru če nove pozicije ni mogoče dobiti).

Če želite preko aplikacije aktivirati SMS zahtevek vam aplikacija ponudi izbiro tega ukaza ter izbiro telefonske številke na katero boste poslali SMS. Če je vaš prijatelj že vnesel svojo telefonsko številko v aplikacijo, potem se ta korak izbire številke lahko preskoči, lahko se pa tudi telefonsko številko popravi.

Z načinom SMS zahtevkov je pridobivanje lokacije zelo robustno in lahko vam zahteve pošiljajo tudi prijatelji, ki nimajo Androida, samo pošljete jim njihovo kodo, s katero lahko oni zahtevajo vašo lokacijo.

Zaradi vaše zasebnosti poskrbite, da ima res vsak prijatelj svojo kodo in jo ne delite z več kot eno osebo.

Kodo prijatelja lahko zamenjate tako, da odstranite in ponovno dodate osebo na vaš seznam prijateljev.

Aplikacija omogoča tudi pogovore znotraj aplikacije ter ustvarjanje skupin pogovorov, na primer za vašo padalsko jato.

V bazo so bile uvožene tudi GPS sledi hoje iz Hribi.net ter PZS.si, tako da je slovenska (pa tudi širša) Hike & Fly transverzala kar dobro pokrita.

Zaključek

Zdi se mi pomembno, da imamo med letalci neko možnost kako pridobiti lokacijo. Eno je, če imaš vključeno neko aplikacijo za sledenje v živo, ampak zdi se mi še najbolj enostavno, da si namestiš FlySafe, določiš, kdo te lahko najde (prijatelji, družina), in potem zadeva deluje za logistiko, gnezdenje ali za reševanje, ne da bi vsakokrat pred letenjem sploh moral misliti na to.

POGLED NAZAJ

Ikar, leto 1993, številka 2

Revijo prelistal: Janez Križnar

Ferdinand Golob je v članku "**Krila niso bila zlomljena**" slikovito opisal svojo nesrečo in reševanje s samotnega vzletišča nad planino Zaprikraj pri Krnu. Ker je nauk te zgodbe aktualen še danes, jo citiram skoraj v celoti.

"...Gotovo bi danes, z vsemi dobrimi in slabimi izkušnjami za seboj, pravilneje ravnal in se izognil nesreči. A tedaj sem bil premalo izkušen. Za začetnika sem se lotil prevelikega zalogaja, pa še sam. Danes bi vedel, kako se spopadeš z rotorjem, pa tudi tistega pol metra višine, ki je manjkal, da bi me poneslo čez greben, mi ne bi bilo težko pridobiti. Z vsemi močmi sem tedaj spravil telo v vodoraven položaj, z nogami naprej. Takoj za tem sem že začutil močan sunek – začel se je pri stopalih in gubal telo proti skali, dokler nisem z nosom narahlo udaril ob trd kamen, saj mi je z dolžino celega telesa le uspelo ublažiti udarec.

Obležal sem poleg padala, ki se je počasi spustilo na skale. Najprej sem pomislil – saj mi nič ni. Počasi, sedaj sem si to že lahko privoščil, sem se razgledal okrog sebe in ugotavljal, kako sem jo odnesel, a ko sem pogledal proti nogam, ki so bile najbolj izpostavljene, sem opazil, da so čevlji postali nekako pretesni in čudne oblike. Poškodovani palec je silil nekam v stran, za ostale poškodbe tedaj niti vedel nisem, saj nisem občutil nikakršne bolečine, tedaj še ne. Jasno mi je bilo, da hoditi ne bom mogel, plezati bom moral leže. Odpel sem padalo in iz nahrbtnika vzel najnujnejše – folijo, ki me bo ščitila pred mrazom, žepno baterijo, vžigalice in vrv, saj nisem mogel vedeti, koliko časa bo preteklo, preden bom koga srečal in se izvil iz te samote, ki jo zdrav sicer znam ceniti in užiti, toda sedaj sem potreboval

pomoč. Dvignil sem stopala in se v takem položaju, kar je bilo vse prej kot lahko, plazil po strmem pobočju. Pravzaprav ne vem ali sem se plazil ali vlekel z rokami. Nič nisem razmišljal. Vedel sem le, da moram priti do obljudenega kraja. Koliko časa bom za to potreboval, tedaj nisem mogel oceniti. Meter za metrom sem se mukoma vlekel po travi in ves čas pazil, da se ne bi z nogami dotikal tal, saj sem ob vsakem najmanjšem dotiku začutil bolečino, kot bi me prebodlo tisoč igel. Za začetek sem se moral po zelo strmem pobočju vrniti na izhodiščno višino s katere sem skočil. nato sem se usmeril na drugo stran, proti dolini, ki ni bila ne vem kako obljudena, nadejal pa sem se, da bom mogoče videl pastirje, ki so enkrat na dan prišli do staj, kjer so imeli živino. Preplezal sem skale in strm travnati plato. Nikoli se nisem ustrašil še tako velikih naporov, a to je bilo le preveč, pa vendar mi ni vzelo poguma. Po neznansko dolgem, mučnem plezanju sem v dolini zagledal dva lovca. Preplaval me je občutek olajšanja, rešitve, obenem se je pridružil dvom, ali me bosta sploh slišala? Kaj pa, če ne? To je bila moja rešilna bilka, edina možnost in vendar mi je bilo nerodno ju nadlegovati, občutek, da si ne morem sam pomagati, je bil grozen. Pa kaj bi pomišljal, saj sem vendar ves zlomljen in MORAM priklicati ljudi v dolini. Najprej sem le slabotno, pa tudi sramežljivo klical na pomoč. Končno mi je uspelo glasneje zaklicati in slišala sta me! Sporazumeli smo se in vedel sem, da mi bosta pomagala. Eden izmed lovcev se je odpravil v strm breg in se začel vzpenjati proti meni. Ko je priplezal do kraja, kjer sem počival in me je z zaskrbljenim

glasom, ki ga je spremljal preiskujoč pogled, pozdravil, se je v meni vse sesulo. Vem, da ne bi zmogel nikamor več, pa tudi razmišljati nisem mogel. Kakšno olajšanje, ko sem lahko odložil težko breme – od tu dalje bodo že poskrbeli drugi. Kako je mogoče, da se ob trenutku, ko v nesreči nisi več sam, izgubi vsa moč in šele tedaj začutiš vso razbolelost telesa, bolečino, ki so jo povzročile poškodbe in nadčloveški napor, ki sem ga vložil v plazenje. Možakarja sem prosil, naj najprej reši padalo. Za pot, ki sem jo preplazil leže, je zdrav človek potreboval debelo uro. Reševalna akcija je stekla. Člani Gorske reševalne službe so bili hitri in učinkoviti, pome so prišli v dobri uri. Vsi ostali so zatajili, saj so se stvari, ko sem prišel v roke ljudem, ki niso prostovoljci in opravljajo svoje delo za plačilo, mnogo počasneje in mnogo manj učinkovito odvijale.

Veliko sem se naučil o človečnosti, o pripravljenosti pomagati, obenem je bila to trda izkušnja, na kateri sem lahko gradil nadaljnje letenje. Rad pa bi, da bi bila ob prebiranju tega sestavka to šola tudi za druge začetnike, pravzaprav za vse jadrnalne padalce, ki se odločajo za izvirnost in drznost, ki gredo mnogokrat preko svojih meja, da se za tak polet temeljito pripravijo, da se ustrezno opremijo in raziščejo nov teren, ki ga nameravajo preleteti, predvsem pa, da se takih ekstremnih skokov ne lotevajo sami."

Roman Tomat je pripravil poročilo "**Zmajarska liga 1993**".

"Od 24. do 27. aprila se je na Kobali nad Tolminom, po dveh neuspešnih poizkusih (Lisca in Ambrož), končno začelo letošnje tekmovanje v zmajarski ligi. Od planiranih štirih dni

REVIJA ZA ZMAJARJE in JADRALNE PADALCE



**Krila niso bila zlomljena
Soočanje s stresom
Zmajarska LIGA '93
Srečko pidalc**

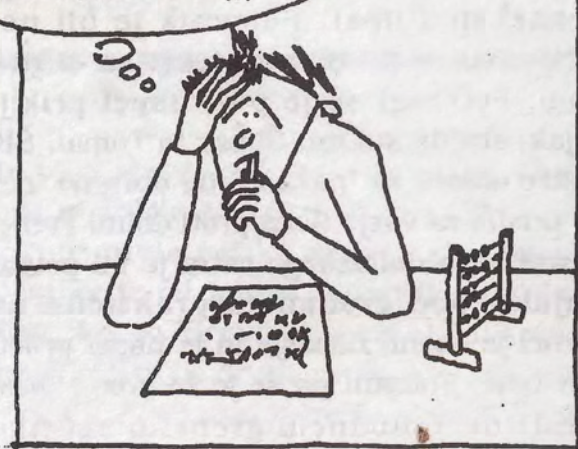
smo uspeli izpeljati tri, zadnji dan pa je bil odpovedan zaradi premočnega vzhodnika. Na startni listi je bilo prijavljenih 21 tekmovalcev iz 8. klubov. Da bi preprečili razna taktiziranja in zavlačevanje starta, kar je bil v lanskem letu dokaj pogost pojav, so bile vse discipline "race to goal". Problemi s taktiziranjem so bili v glavnem zaradi tega, ker nismo imeli predtekmovalec. Tokrat si boljših res nismo mogli želeli, saj so nam Domen, Aleš, Matej, Mare in Ljudmila zelo dobro pokazali vsa dviganja nad startom...

...Na koncu smo se vsi strinjali, da tako lepe in zanimive rekme že dolgo ni bilo. Po rezultatih sodeč je reprezentanca za svetovno prvenstvo, ki bo

konec junija v Owens valleyu v Kaliforniji, zaenkrat v dobri formi. Trenutno je nekoliko zatajil le Kejžar. Razveseljivo je dobro letenje Boštjana Zupana in pa vsekakor večje zanimanje za tekmovanja, kar bo popestrilo že nekaj let enako družino na zmajarskih tekmah. V Sežani se je pojavil nov klub, na žalost pa ni nobenega glasu iz nekdanjih zelo močnih klubov, kot sta bila Prepih Tržič in Kavka Kamnik. Ekipno je Let iz Škofje Loke krepko v vodstvu, kar je tudi razumljivo, saj je v njem praktično cela državna reprezentanca."

AMPAK SEJ MAJO FANTJE
ČIST PROU S PIDALSTVO JE
STOKRAT BL NAVARNO KT
ZMAJARSTVO !!!

SREČKO PIDALC

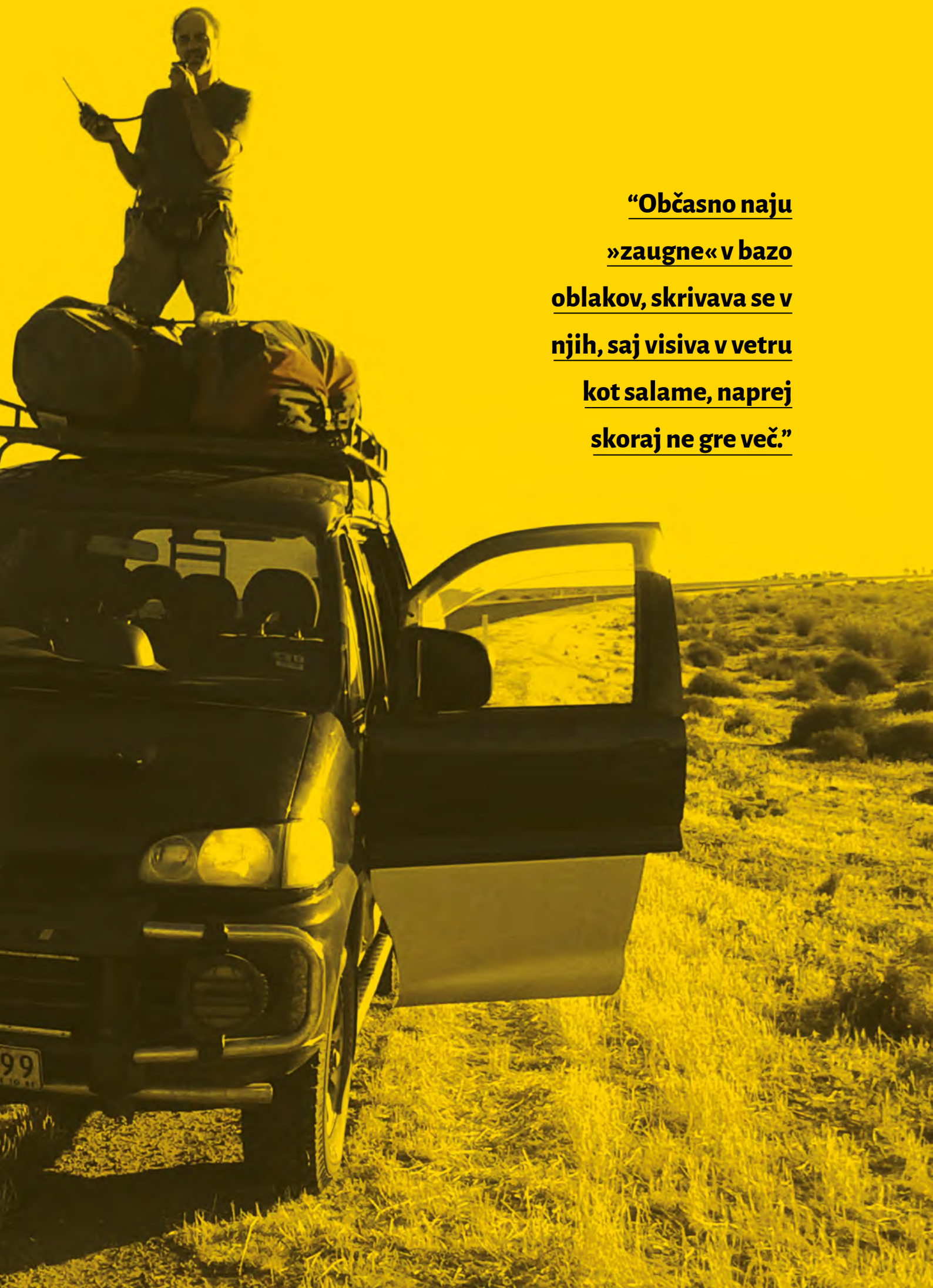


NA 10000 PIDALSKIH
STARTOV JE
STO NISREČ



NA STO ZMAJARSKIH
PA SAM ENA !!!





**“Občasno naju
»zaugne« v bazo
oblakov, skrivava se v
njih, saj visiva v vetru
kot salame, naprej
skoraj ne gre več.”**

IZ ERZOTOVEGA DNEVNIKA

Moj prvi in zadnji štart na Stolu

Avtor: Andrej Erznožnik - Erzo



Pisalo se je leto 1991, sobota 15.6. Bila je še prejšnja država, v kateri smo bili pač rojeni, kot moja stara mama, ki pa je bila rojena v Avsto-Ogrski. Trije navdušeni in mladi jadralni padalci (brez kakega tečaja, da se razumemo) smo se ob 9.20 peš podali iz Žirovnice, da se v Valvazorjevi koči ustavimo in obilno malicamo, saj je tu še vse v megli. Naprej gremo, ko se začnejo megle dvigovati, z njimi pa tudi veter. Ob 14.25 smo pod Stolum na 1900 m, veter pa se samo krepí. Dva totalna začetnika, vsi pa tudi jamarji, Cile in jaz ter Giovanni najin mentor, ki je odletel že z veliko vrhov, vse že od 1988. Če si takrat želel leteti 10 minut, si moral vzleteti 1000m višje. Imamo nove Marinčičeve Twiste in smo Trio fantastikus. Giovanni vzleti ob 15.05, v vetru si pomaga ven in pristaja po 22 minutah v Zabrežnici. Naslednji ob 15.22 vzletim sam in ob 15.32 še Cile. Jadrava kot še nikoli! To je moj 43. polet od današnjih 5863. Dvigne naju nad sam Stol, kjer so baze.

Občasno naju »zaugne« v bazo oblakov, skrivava se v njih, saj visiva v vetru kot salame, naprej skoraj ne gre več. Vsake toliko časa bazo odnese ali pa se posuši in se spet zagledava. Ko tako bazo enkrat odnese, vzame z njo še Cileta, odpihnilo ga je!

Njegova zgodba: "Ko pridem iz oblaka, ne gre več naprej, me je pa že odneslo za Stol, zato obrnem z vтром. Letim z velikooo hitrostjo, nižje čez smreke v dolini. Zagledam jaso, preden se pripravim pristajat, me že odnese naprej. Sprijaznim se, da grem na smreke, ko se mi nariše naslednja jasa in pristanem v Medvedjem dolu nad Rutami. Zložim padalo in grem na cesto. Pridem do vikenda, tam ogovorim ljudi, ampak govorijo samo nemško. Mislím si "glupi turisti" in grem naprej (takrat se je veliko letelo zgolj Kriško goro, kjer je zadaj še naše ozemlje, kar ga je in pa šok, ki ga je doživel, prepričalo, da je še pri nas). Ko pridem do ostrege ovinka in je tam cestna rdečo-be-

la smerna tabla se zavem, da sem v Avstriji, saj so take le v Avstriji, pri nas so črno-bele. Zatem na cesti dobim prevoz do Bistrice v Rožu, kjer grem na žandarmerijo. Tu mi izdajo potrdilo, da me je odneslo čez Karavanke ter me zapeljejo na Ljubelj. Izdan dokument zadostuje za avstrijsko mejno kontrolo, za naše pa ne, saj me milica (takratna policija) brez pasoša ne spusti v državo. Po telefonu kličem domov, da mi brat pasoš dostavi na mejo..."

Tako se najadrava: jaz 60 minut in Cile 43 minut z mednarodnim preletom! Z Giovannijem greva potem na Jesenice na milico, kjer je bila tudi javka za gorsko reševalno. Karkorkoli, epilog je tak, da je bil Cile v Ljubljani prej kot midva, ki sva še dolgo v strahu zanj postopala po Jesenicah in nisva upala v Ljubljano. Cile po tistem ni več letel in Trio je razpadel. (Le kje bi bil jaz danes, če bi tedaj v Avstrijo odneslo prav mene, bi sploh letel?).

						KUBANSKI PESNIK, NARODNI HEROJ IN REVOLUCIONAR, JOSE (1853-1895)	LASTNOST BESEDE Z ENIM POMENOM	GRŠKA POKRAJINA NA JUGU PELOPONEZA				
						FILMSKI IGRALEC GIBSON						
						ŽENSKO IME						
						PADALEC LOTRIČ (KJP KROKAR ŽEL.)						
						TEMELJNI POSTOPKI OŽIVLJANJA						
						MODEL PADALA ZNAMKE NOVA						
						MITJA IRMAN						
SPOJINA, KI SE PRI REAKCIJI S H ₂ O ₂ V LUGU OBARVA MODRO												
POGLEJ (KRAJŠE)												
KRAŠKO VINO												
SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	SANJATI, SANJARITI (PESNIŠKO IN REDKO)	KRSTIČ SANDI DIJODOMETAN			ŠTEVILKA ENA, ENKA	OBMOČJE, PODROČJE, UPRAVNA ENOTA	SREDNJE-VEŠKO MESTO V SPODNJI AVSTRJI	KRAJ OB SOČI	MORSKA RIBA, TUN ROK FELDIN			
CILJ DEJANJA, NAMEN							TOVARNNA PIJAČ V MIRNI					SLOVEN. GLASBENI KLUB V L.J. ... BAR
TOMAZINOV OPIS POKRAJINE S KILIMANDŽAROM, 1993												
PREBIVALEC ZAHODNE SOSEDE SLOVENIJE									FR. KRAJ OB MEJI Z BELGIJO RAKUŠA IGOR			
IZVIR, TUDI HRVAŠKI OTOK V BLIŽINI NINA					RAZPOREDITEV SNOVI V PASOVH							
AMERIŠKI BOKSAR MUHAMMAD (1942-2016)					LETOPIŠ					LOKALNA TURISTIČNA ORGANIZACIJA		
TERMOELEKTRARNA ŠOŠTANJ												
NEKDANJI PERUJSKI INDIJANEC												
JAN IGOR												
SLOVENSKI MATEMATIK IN TOPNIŠKI ČASTNIK, JURIJ (1754-1802)												
23. IN 16. ČRKA					OSEBNI ZAIMEK							
PADALEC GOVEKAR (KIMFLY)												
ZNAMKA PADAL, TUDI ŽGANJE												
KANTAVTOR SMOLAR												
												

POMOČ

MARTI: Jose ANOR: fr. kraj CONARNOST: razporeditev snovi METILENJODID: dijodometan



Avtor: Dean Lozej

WWW.777GLIDERS.COM

Q-LIGHT

Q-LIGHT, KRALJICA V LAHKI PREOBLEKI, SE PONAŠA S SESTAVO IZ PORCHER MATERIJALA IN POSEBNIH LAHKIH GURTEN, KI POSTAVIJO TEŽO PADALA NA 4 KG. NEVERJETEN SKUPEK ZMOGLJIVOSTI C KATEGORIJE Z DODANO IGRIVOSTJO LAHKEGA PADALA, PONUJA PILOTU IDEALEN PAKET ZA RESNO XC LETENJE Z ZAČIMBAMI, KOT JIH PRINAŠA HIKE&FLY ALI „BIVOUAC“ LETENJE.

Q-LIGHT JE NOVO LAHKO PADALO, UMEŠČENO V C RAZRED, USTVARJENO ZA PRAVE AVANTURISTE.



TRIPLE SEVEN

K-LIGHT JE NOVO LAHKO PADALO SREDNJEGA B RAZREDA, KI S TEŽO 3.7 KG OLAJŠA KORAK, KI GA PILOT OPRAVI NA POTI NAVZGOR.

NA SAMEM ŠTARTU PA SE PADALO POKAŽE V SVOJI PRAVI LUČI, Z IZREDNIM XC POTENCIALOM, NAREJEN Z MEŠANICO PASIVNE VARNOSTI IN PERFORMANC BO TAKO PODALJŠAL ČISTO VSAKO HIKE&FLY AVANTURO.

K-LIGHT JE NOVO LAHKO PADALO, UMEŠČENO V RAZRED B.



K-LIGHT

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