

IKAD

INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE

IKAD

november 2020

Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije



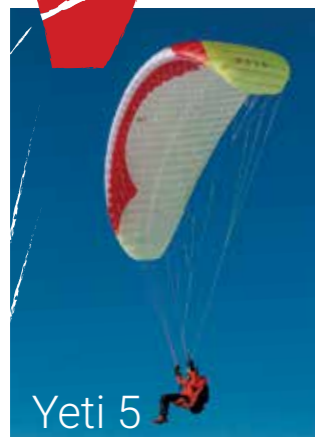
Dream. Touch. Believe.

Novi lahki materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.



GIN

Jadralna padala



Yeti 5

Vsestransko padalo za turno letenje, jadrnanje in sproščene prelete.



Atlas 2

Zaupanja vredno rekreativno padalo s potencialom za dolge prelete.



Camino

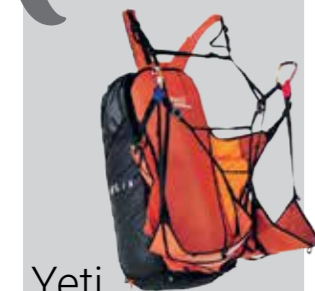
Lahko padalo z velikimi preletaškimi apetiti.



Yeti tandem 3

Za letalne dogodivščine v dobri družbi.

Sedeži



Yeti Convertible 2
Ultralahki obrnljivi sedež/nahrbtnik.



Verso 3
Udobje, varnost in priročnost v kompaktnem ter lahkem paketu.



Genie Lite 3
Lahki zaprti sedež za brezkompromisno udobje na dolgih preletih.



Safari
Ujemajoča sedeža za pilota in potnika v tandemu.

Velika izbira opreme



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



ogrevane Rokavice
Dobra izbira rokavic za prosto letenje. Tudi z ogrevanjem.



Kompresijska concertina
Lahka vreča za hitro, preprosto in kompaktno pakiranje.



Hitri nahrbtnik
Hitro zlaganje in enostavno prenašanje.

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

stenar.si

040 153 490 (Gašper Prevc)

KAZALO

IKAR | november 2020

ZVEZA ZA PROSTO LETENJE SLOVENIJE

4



NOV VETER
Avtor: Bojan Žižmond

15



KOBALA OPEN 2020
Avtor: Rok Kukovec

20



IVANEC OPEN 2020
Avtorica: Mojca Pišek

34



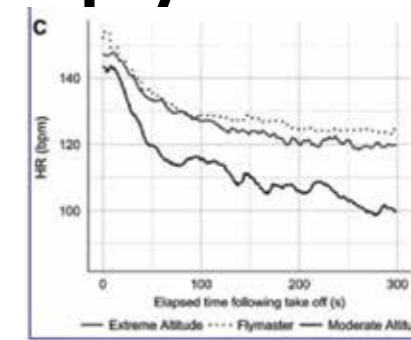
'PREKMURSKI BREJG' - VITEL G8
Avtor: Boštjan Komaricki

44



NASVETI ZA SREČNA RAMENA
Avtor: Ben Abruzzo
Prevod: Mia Zupančič

47



VARNOST LETENJA: NAJPOMEMBNEJŠIH 60 s
Avtor: Greg Hamerton
Prevod: Domen Višnar

49



GEOMETRIJA NA STODERZINKNU
Avtor: Majko Kejžar

60



POGLLED NA NAŠE ČUDOVITE ALPE IZ FRANEKOVE PERSPEKTIVE
Avtor: Franek Rakun

IKAR, INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE, november 2020
Odgovorna urednica: Mojca Pišek
Oblikovanje: Tina Červan
Izdajatelj: ZPLS - Zveza za prosto letenje Slovenije
Avtor fotografije na naslovnici: Jan Bernard
Pilot: Elvis Halilović
Lokacija: Campitello di Fassa
Tisk: Tiskarna GRAFIKA SOČA, d.o.o.
Naklada: 1150 izvodov

KAZALO

V sredini septembra sem se znašla v novi funkciji urednice Ikarja in pred menoj je bila naloga, za katero se mi je zdelo, da bo težko izvedljiva, saj smo imeli na voljo le malo časa. Tako in drugače. Malo časa so imeli tudi avtorji člankov. Snovanje te številke Ikarja je bila zame zanimiva izkušnja v zanimivem obdobju mojega življenja. Glede na čas, ki smo ga imeli na voljo, sem izredno zadovoljna in hvaležna vsakemu izmed vas, ki je podal svoj prispevek k soustvarjanju te kultne revije. Še enkrat hvala vsakemu posebej in vsem skupaj, v upanju da nam tudi v bodoče uspe pripraviti prijazno in lepo revijo. Zahvala tudi Maksu Humarju in Srečku Joštu, ki sta v preteklih letih skrbela, da so se na naših domovih vrstile odlične številke te revije, slednjemu pa tudi zahvala, ker mi je prijazno pomagal tudi pri tej številki. Vse vas pa vabim. Pišite, pišite, pišite. Zase, za druge in za tiste za nami.

Pilot: Mojca Pišek
Lokacija: Canazei
Tehnični podatki: 50mm,
f/11, 1/160s, ISO100
Foto: Matevž Gradišek



Avtorica: Mojca Pišek

DRUGAČNI ALINE

Letošnja pomlad je postregla z dobrimi letalnimi pogoji, je pa imela eno napako. Tako kot v druge pore našega življenja, je korona posegla tudi v letenje, v šport, ki ga odlikuje svoboda, individualizem in neodvisnost. Zaradi doseganja višjih družbenih ciljev in predvsem v dobrobit celotne družbe, je bilo omejeno tudi letenje. Izdana so bila priporočila o tem, kako je bolje, da ostanemo na tleh in podani so nam bili nasveti, da se v teh težkih časih poskušamo obnašati situaciji primerno. Žalostno je, da nam mora v takih situacijah država narekovati kaj smemo in kaj ne, ker zavedati se moramo, da je svet brez pravil svet v barvah, ko pa dobimo restrikcije, pa barve zbledijo in ostaneta le črna in bela. Debate o obstoju ali neobstoju virusa so nesmiselne in edini problem je ta, da nam v današnjih časih na žalost prepogosto odpove zdrava kmečka logika, ki bi nam edina lahko pomagala k pravemu in razumnemu vedenju. Nikoli ni nič popolnoma prav in nikoli ni nič popolnoma narobe in nobene stvari se ne da obravnavati izven širšega konteksta. Prepovedi in omejitve nikoli ne bodo rešile sveta, lahko pa ga rešijo sočutje, toplina in prijaznost.

V to, da smo jadralski padalci posebna, ali naj raje rečem, drugačna skupina ljudi, ne dvomi noben od nas. Nismo niti boljši niti slabši, smo enostavno drugačni. In naj bo ta drugačnost vedno nekaj, na kar bomo lahko ponosni. Zelo majhen odstotek nas je, takih, ki vemo kako je, ko se naše noge odlepijo od tal in ki vemo, kakšni so občutki, ko se potapljamo v neskončne širine modrega neba. In le eno si želim. Da takšni ostanemo. Da to širimo naprej. Da smo srečni vedno znova ko poletimo, kajti edino srečni ljudje lahko naredijo ta svet boljši in lepši.

Ker je pred nami čas dolgih noči, sivih juter in koronavirusnih obojenj, vam v teh zimskih dnevih želim predvsem eno. Ostanite zdravi. Počnite to, kar vam je pri srcu, dajte letalno prakso nadomestiti z letalno teorijo. Objemite bližnjega. Pokličite prijatelja. Letalnega ali neletalnega. Imejte se radi. In verjamem, da bo potem, ko bo sonce spet močnejše grelo naš planet in ko se bo prebudila pomladna termika, svet ponovno dobil barve in izgubil restrikcije.

Bi vam pa rada le še postregla z dvema citatoma, ki sem si ju sposodila na našem XC Globe-u. Tudi XC Globe zna biti večkrat dobra literatura. Pa ne le tiste številke na začetku. Številke so le številke, za njimi pa se včasih najde tudi kaj globljega. Zato pišite in širite to kar čutite.

“

Jure Marolt ...Z namenom naredit en hiter h&f iz Planice za regeneracijo po včerajšnji Lepenatki me v Žekovcu prestreže Rakun. Brez pomislekov se mu pridružim, plan, z avtom do hotela, štart na Medvedjaku... Franek, nikoli te ne bom pozabil.

Načrtovani spust v dolino so nama preprečile iz nizkih meglic pod nama v soncu razvijajoče se ovčice. Med vijuganjem med njimi, držalo je povsod, so se vrstile gloria na glorio, tako da moje vriskanje najbrž še zdaj odmeva po Mozirski planini. Ta mavrični čudež, ki je prizemljenim in zamorjenim smrtnikom neznan mi vsakič posebej privabi solze v oči.

Kljub temu, da sem bil spet brez dolgih gat, podkape in s poletnimi rokavicami, je bilo današnje jadranje ena najlepših in najbolj čustvenih trenutkov v moji letalni karieri. Ja, letenje in dnevi kot je bil današnji so me potegnili iz brezna obupa, zaradi takšnih dnevov, ki me polnijo z energijo spet ŽIVIM in imam življenje zopet rad...

Yessssssssss...
[19.10.2020 21:14]

“

Arnold Lešnik ...Sem hotel še enkrat videti naše 'divne planine', kaj veš, kaj bo jutri. Samota je ustrezala. Malo me je strah - ampak še najbolj za druge. Kaj, če umrejo vsi dedki in vse babice? Kdo nam bo potem še pripovedoval pravljice?
[15.3.2020 18:36]

**Avtor: Bojan Žižmond,
predsednik ZPLS**

NOV VETER

Pozdravljeni!

Na zadnji skupščini, ki smo jo izvedli 11. junija, so predstavniki društev izvolili, glede na zasedbo, skoraj nov upravni odbor, ki bo usmerjal ZPLS naslednja štiri leta. Članom dosedanjega odbora smo se tudi lepo zahvalili za njihovo zelo uspešno delo v preteklem obdobju.

V novem upravnem odboru so Primož Vogrinc, Tomaž Kokalj, Peter Kocjan, Ivan Brovč ter moja malenkost. Vesel sem, da smo lahko kljub vsem omejitvam izvedli skupščino. Delo in naloge, ki nas čakajo v ZPLS, smo si v novem upravnem odboru nekako razdelili na zadnjem sestanku ob koncu poletja, na katerem smo se pravzaprav tudi bolje spoznali med sabo. Glede na sedanje stanje situacije z virusom, se že sam sprašujem, kako bo UO deloval. Najbrž na daljavo, kot večina takih stvari poteka sedaj.

Sprejeli smo nekaj smernic in sicer glede na naš finančni zalogaj. Naš Ikar bo sedaj izšel v samo dveh izdajah letno. Priznam, da smo imeli tudi malček krize glede izbire novega uredništva in upam, da nas bo sedaj nova urednica Mojca Pišek ravno tako razveseljevala z Ikarjem, kot Srečko Jošt. Zahvala Srečku za uredništvo Ikarja, v teh zadnjih štirih letih si nas lepo razvajal.

Za zaključno prireditev, ki naj bi jo izvedli v hotelu Perla v Novi Gorici zadnjo soboto v novembru, smo v začetku meseca dobili odpoved s strani hotela, kar je v sedanji situaciji logično. Prireditve ostaja v planu, datum izvedbe bomo objavili, ko bo to mogoče.

Glede na veliko zanimanje, je Peter Kocjan predlagal 'Greenchallenge', oziroma 'Hodi&Leti' tekmovanje. Sandija Marinčiča smo že zadolžili za sestavo koncepta, ki naj bi ga predstavil na zaključni prireditvi. Tomaž Kokalj bo prevzel urejanje naše 'Hodi&Leti' internetne strani.

Primož Vogrinc se je obvezal, da bo v juniju organiziral memorial Jurija Kurnika, v spomin na svojega očeta.

Glede na to, da sem v upravnem odboru naše evropske zveze EHPU, naj vas na kratko obvestim, da se razmere na evropskem nebu čedalje bolj zaostrujejo. Helmut Bach je naš novi uradnik pri EHPU-ju,



zadolžen za zastopanje naših pogledov glede zračnega prostora. Povzetek s konference 'Best Intervention Strategy' (BIS), ki ga je organizirala EASA, med drugim izpostavlja obvezno uporabo inštrumenta, ki bo javljal položaj pilota v zraku. Kakšna bo ta naprava, še ne vedo. Pravijo, da 'Flarm' ni primeren, aplikacije na pametnem telefonu pa tudi ne. Se pa v svetu pri letalnih napravah ogromno vlaga v brezpilotna letala ter drone. Posledično bomo mi seveda prikrajšani. Tu je v ozadju ogromen posel, saj se nekateri že vidijo, kako bodo v bližnji prihodnosti prodajali zračni prostor, v katerem letimo tudi mi. Na primer, župan občine bo prodal zračni prostor podjetju, ki bo vozilo z brezpilotnim letalom smučarje z letališča Brnik na Krvavec ali Vogel. Pravijo, da prostega letenja kot ga poznamo sedaj, več ne bo. Pri EHPU-ju se seveda močno borimo, da se kaj takega ne bi zgodilo.

Ostanite zdravi ali dobro preživite ta virus, ki je vse postavil na glavo.

Vse lepo pozdravljam!

ČLANARINA ZPLS ZA LETO 2021

Članarina ZPLS za leto 2021 je 25 EUR za vsakega posameznega člana društva. Članarina mora biti plačana do 28.2.2021. Plačilo na naslov:

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

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

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

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

Po prejemu plačila in poslanem spisku boste na naslove društev prejeli vinjete za čelade in nalepke za izkaznice za vaše člane za leto 2021.

Članstvo v ZPLS nam nudi naslednje ugodnosti:

- uporaba vseh vzletišč po Sloveniji za vse člane ZPLS (za nekomercialno letenje),
- zavarovanje odgovornosti proti tretji osebi (skupinsko),
- zavarovanje avtomatskih vremenskih postaj,
- uporaba UKV frekvence 147,800 brez izpita za radioamaterje in brez plačila individualnih pristojbin za uporabo radijske frekvence,
- interno glasilo IKAR, ki izhaja že od ustanovitve brez prekinitve in je namenjeno izključno jadralnim padalcem in zmajarjem,
- zgledno urejeno spletno stran, kjer predstavljamo svojo dejavnost, novice, objavljamo strokovno literaturo in članke,
- pomoč pri vpisu v evidenco registriranih vzletnih in pristajalnih mest ter pridobivanju mnenja Zavoda RS za varstvo narave,
- članstvo v EHPU (European Hang Gliding and Paragliding Union),
- organizirani dnevi ZPLS,
- popusti pri prevozi na vzletišče,
- popusti pri prevozi na nekaterih kabinskih žičnicah in nihalkah,
- popusti pri nakupih v nekaterih trgovinah s športno opremo in opremo za prosto letenje.

ZA PILOTE TANDEM JADRALNIH PADAL IN UČITELJE JADRALNEGA PADALSTVA

VSAKOLETNI SEMINAR ZA
PODALJŠANJE POOBLASTIL 'T' IN 'U'

Strokovni seminar za pilote tandem jadralnih padal ('T')

*bo v soboto, 13. februarja 2021,
ob 10. uri, v sejni sobi gostišča
pod Jenkovo lipo v vasi Grad
pri Cerkljah na Gorenjskem.*

Ob 12. uri bo vzporedno tudi seminar in izpit za pridobitev potrdila o opravljeni prvi pomoči za komercialne pilote tandem jadralnih padal. Komercialni piloti tandem jadralnih padal lahko podaljšujejo pooblastilo - 'T' tudi na način, da namesto potrdila o obnovitvi teoretičnih znanj, k vlogi za podaljšanje pooblastila pilota tandem jadralnega padala priložijo pisno potrdilo o, v obdobju zadnjih dvanajst (12) mesecev, opravljenem letnem usposabljanju.

Cena strokovnega seminarja je 80 EUR, cena seminarja in izpita za prvo pomoč je 40 EUR.

Strokovni seminar za učitelje jadralnega padalstva ('U')

*bo v soboto, 13. februarja 2021,
ob 14. uri, v sejni sobi gostišča
Pod Jenkovo lipo v vasi Grad
pri Cerkljah na Gorenjskem.*

Plačnik seminarja je ZPLS. Vabljeni vsi aktivni učitelji, ne samo tisti, ki potrebujete seminar za podaljšanje pooblastil, saj je seminar hkrati vsakoletno strokovno srečanje aktivnih učiteljev jadralnega padalstva.

Morebitna vprašanja na 041 677595 - Sandi Marinčič.
Prijava na seminarje in ostale informacije: info@kimfly.si

ARSO - 'LETALSTVO'

Anketa o spletni strani 'Letalstvo'

Vsi, glede napovedi vremena, poznamo in pregledujemo spletne strani Agencije RS za okolje (ARSO), katere so nam v veliko pomoč za lepo in varno letenje. Še posebej je za nas uporabna podstran 'Letalstvo'.

Naprošajo nas za izpolnitev kratke ankete, ki nam bo vzela dve minutki našega časa:

<https://www.1ka.si/a/300881>

Na njihovih spletnih straneh naj-

demo tudi zanimive pogovore - podcaste, kjer je govora o različnih temah iz področja meteorologije. Poslušate jih s klikom na 'mp3' format:

<https://meteo.arso.gov.si/uploads/probase/www/fproduct/media/sl/podcast/podcast-index.html>

Lahko ste tudi brezplačno naročeni na njih. To storite tako, da si na napravo namestite eno izmed aplikacij za predvajanje

podcastov in v njenem iskalniku poiščete ARSO podcast. Nato se naročite (subscribe). Kratka navodila:

<https://www.youtube.com/watch?v=sS2vMLrsD4s>

Če imate z naročanjem težave, lahko pišete na elektronski naslov: podcast.arso@gov.si



NAJBOLJŠI ZPLS PILOTI V 2020

PRAVILA TEKMOVANJA | Trajanje:
15.9.2019 – 14.9.2020, prijave letov na XCGlobe. Sodelujejo vsi člani ZPLS, s prebivališčem v SLO. Pilot mora biti v celi sezoni predstavljen z imenom in priimkom. Vzleteti mora z vzletišča v Sloveniji. Pilot ne sme imeti v svoji spletni letalni knjižici nobenih letov z grobimi kršitvami zračnega prostora.

JADRALNI PADALCI

(upošteva se 5 najboljših letov):

<http://xcglobe.com/comp/zpls/solo/2020>

			točke
1.	Franci Reven	DPL Luftmandlc Idrija	945,8
2.	Jernej Bodlaj	DJP Polet Kamnik	900,4
3.	Franek Rakun	KJP Sky Velenje	863,3
4.	Lenart Oblak	DPL Luftmandlc Idrija	841,9
5.	Andrej Hliš	KJP Sky Velenje	700,4
6.	Bojan Gaberšek	DPL Ikar SG	664,2
7.	Sebastjan Podbregar	DJP Aves Braslovče	659,9
8.	Miha Vovk	DJP Polet Nova Gorica	651,5
9.	Sašo Slabajna	DJP Polet Kamnik	641,3
10.	Jan Klopčič	ŠK Lep oblak Vrhnika	640,8

1.	Franci Reven	SI	Luftmandlc	945,8
	Sorica	SI	267.7 223.1 km	I Mantra M7 9.7.2020
	Sorica	SI	220.9 184.1 km	I Mantra M7 9.8.2020
	Stari Vrh	SI	184.8 154.0 km	I Mantra M7 5.7.2020
	Stari Vrh	SI	164.3 136.9 km	I Mantra M7 1.8.2020
	Kovk	SI	108.1 108.1 km	I Mantra M7 15.2.2020

EKIPNO

1. DPL Luftmandlc Idrija (Franci Reven, Lenart Oblak, Marko Kejžar)	1681,6 točk
2. DJP Polet Kamnik (Jernej Bodlaj, Sašo Slabajna, Alojz Turk)	1551,3 točk
3. KJP Sky Velenje (Franek Rakun, Andrej Hliš, Klemen Rajh)	1469,9 točk

ZMAJARJI

(upošteva se 3 najboljši leti):

<http://xcglobe.com/comp/zplshg/solo/2020>

		točke
1.	Janez Grm	KAL Slovenska Bistrica 235,8
2.	Davide Finzi Carraro	DP Kovk Ajdovščina 236,6
3.	Alan Sattler	DPL Posočje Tolmin 222,0

Avtor: Mitja Jug

DRŽAVNO PRVENSTVO V PRELETIH 2020

V začetku septembra se je v Posočju odvijalo državno prvenstvo v preletih, ki je bilo tokrat organizirano skupaj z Nemci. Že po napovedih je bila tekma zaradi burje vprašljiva, a ker vendarle gre za državno prvenstvo, se na tekmo seveda spodobi iti. Prvi dan je bil zaradi premočne burje odpovedan že dan prej, tako da se odpravimo na pot dan kasneje. Ker nam je Korošcem Posočje kar daleč, se odločimo prespati na Gorenjskem.

Tudi za drugi dan je še vedno napovedana kar močna burja, zato se odločimo na začetek tekme čakati na Gorenjskem. Zjutraj gremo na kavo, čakamo na odločitev organizatorja in okrog desetih dobimo sporočilo, da se bo tekmo poskusilo izvesti na Lijaku. Hitro skočimo v avto in že smo na poti proti Primorski. Ko se peljemo mimo Vipave veter 'nažiga' kot pri norcih. Sicer ga je proti Novi Gorici manj, zato se nam zdi da bo mogoče vseeno letljivo. 'Task committee' sestavi kratko lokalno disciplino, v zrak pošljemo 'wind dummyja' in izgleda da se bo letelo. Začnemo se pripravljati na vzlet. Nekaj tekmovalcev vzleti, nakar iz pristanka sporočijo, da je začel veter jačati in da na tleh piha približno 10 m/s. Iz varnostnih razlogov je disciplina odpovedana in s kombiji se odpravimo nazaj na pristanek, potem pa počasi proti Tolminu.

Tretji dan je napoved dosti boljše in odpravimo se na Kobalo. 'Task

committee' sestavi zanimivo disciplino, ki nas najprej vodi do Drežnice. Naša skupina se odloči iti spredaj čez Mrzli vrh, druga skupina gre zadaj čez Krn. Na Planico pridemo prej, vendar moramo popravljati višino, tako da nas druga skupina z Jurijem na čelu prehit. Naslednja obratna točka je Kamno, nato pa Vogel. Do tja gre lepo, se pa žal tam eden od padalcev ponesreči. Kaj točno se je zgodilo nisem videl, poleg njega pa pohvalno pristane Brett in mu priskoči na pomoč. Tudi od Vogla nazaj gre sprva lepo in zaženem se proti naslednji obratni, ki je Staro selo pod Stolom. Pred Rdečim robom dohitim nekaj tekmovalcev, ki popravljajo višino. "Super, tu jih še par prehitim!" si mislim, kar pa se izkaže za napako, saj me pred sedlom začne požira-



ti, tako da nisem mogel čezenj. Tu mi vodilni uidejo naprej, jaz pa moram nazaj pridobiti višino. Po par minutah na srečo uspem pobrati toliko, da se lahko vržem čez sedlo. Matjažu za mano to žal ne uspe in mora prisilno pristati na njegovem mestu, saj vem, da je tu zelo malo uporabnih pristanikov. Na sedlu me dohiti Matej in naprej letiva skupaj. Do Stola gre brez problema. Oba obrneva Staro Selo in priključiva nazaj na Stol, kjer pa se nikakor ne da pridobiti višine. Naslednja obratna je na Polovniku, meni pa ne gre in ne gre pobrati čez greben. Nekateri podaljšajo proti štartu na Stolu, jaz vztrajam na začetku in po kakšne pol ure mučenja le uspem toliko pobrati, da se komajda vržem čez greben na Polovnik, ki pa je delal tako lepo,



da lahko nabereva skoraj dovolj višine za ciljni dolet. Iz Polovnika odletiva z malo minusa, proti cilju pa dolina tako dobro dela, da oba letiva kar po sredi doline in v cilj prideva s 500 m rezerve. Prvi je bil v cilju Tilen Ceglar, zaradi več 'sprint točk' pa je zmagovalec Ulrich Prinz oz. od Slovencev Jože Molek.

Četrty dan se burja spet ojača. Vseeno gremo na štart. Par ljudi vzleti, a glede na to, da v zraku izgleda dosti 'razrukano', se disciplina odpove.

Peti dan je stanje enako, zato je disciplina odpovedana že v dolini, organizirane pa so druge aktivnosti, kot so 'hike' na slap

Brinta in Gregorčičev slap (kdor še ni bil, mu priporočam), tura s kolesi na Matajur, 'kayaking', večerni 'hike&fly', skratka za vsakega nekaj.

Ker je za naslednje dni napovedano podobno vreme, se organizator odloči tekmo zaključiti.

Rezultati v SLO konkurenci...

Overall klasa:

1. Jože Molek
2. Tilen Ceglar
3. Dušan Orož

Sport klasa:

1. Nick Petrič
2. Stojan Kranjc
3. Matej Peljhan & Mitja Jug

Fun klasa:

1. Miha Kavčič
2. Veronika Štampfl
3. Špela Šterk

... vendar pa kljub temu, da smo letos minimalno število disciplin za veljavno državno prvenstvo zmanjšali iz 3 na 2, državno žal spet ni veljavno.

Po tekmi je bilo veliko razglabljanja, da bi se lahko izpeljala še ena disciplina, tako da bi bilo državno veljavno. Verjetno bi se lahko, ampak po drugi strani je boljše tako, kot pa da bi se zaradi nevarnih razmer še kdo poškodoval. Dosti je bilo govora tudi o točkovanju, ki je bilo letos po novem sistemu TBS, a to je tema za kdaj drugič.



Avtor: Simon Rant
Fotografije: Wojciech Kocot

SERIAL CUP 2020

Že od leta 2011, Gašper Prevc, s svojo ekipo, vsako leto v Tolminu ob koncu avgusta ali v začetku septembra, uspešno organizira tekmovanje Serial Cup. Vzleta se iz vzletišč Kobala in Lijak. Tekmovanje poteka v kategorijah serijskih padal, najvišja klasa je lahko

EN-C. Dogajanje je prilagojeno predvsem pilotom, ki so se začeli ukvarjati z XC letenjem in bi radi izboljšali svoj nivo znanja in izkušenj, preleteli razdalje in spoznali kako uspešno opraviti tekmovalne naloge. Večerno dogajanje popestrijo analize tekmovalnih nalog in predavanja povabljenih top pilotov (video posnetki predavanj so dostopni na: www.serialcup.com)

Vsako leto so prosta mesta na tekmovanju zapolnjena že kmalu po razpisu, predvsem s tujimi tekmovalci. Letos je tekmovalo 16 slovenskih pilotov in objavljamo zapis enega od njih.

Novi in čudni časi, nova pravila...

Serial Cup je bila ena izmed prvih izpeljanih tekem v XC preletih v tem letu. Na tekmo se je prijavilo 85 pilotov iz različnih evropskih držav. V primerjavi s tem, kar smo bili navajeni iz preteklosti, smo na 'briefingih', 'debriefingih' in med prevozi v kombijih, vsi morali obvezno nositi maske. Večina komunikacije med tekmovalci in organizatorjem je potekala preko mobilne aplikacije 'WhatsApp', kar se je odlično obneslo in upam, da se bo to obdržalo tudi v prihodnosti. Tako kot

v zadnji izvedbi Serial Cup-a, leta 2018, smo tudi tokrat bili točkovani po sistemu TBS (Time Based Scoring).

Prvo tekmovalno nalogo smo imeli v soboto, 22. avgusta, z vzletom na Kobali. Prva obratna točka je bila Planica pod Krnom, potem pa se je bilo potrebno vrniti nazaj proti Kobali. Sledil je povratek do začetka grebena Kobariškega stola in nato do cilja v kamp Gabrje. Dan je bil vsaj v začetku dokaj 'mrtev' in le 31 pilotov je zmoglo do cilja. Ne bi se ravno hvalil, ampak sem 'joške božal' celo uro, preden sem neslavno scuril... (joške - hriba Ozben in Ladrski vrh)

Sledilo je 2 dni močnega vetra in v tem času je bilo možno izkoristiti 'Shitty weather coupon', namenjen za kajak in kanu, ki ga je organizator primaknil ob vpisu na tekmo. Tekom teh dveh dni se je en večer za vse tekmovalce tudi malo bolj odprla pipa na sodčku za pivo...

Druga tekmovalna naloga je sledila v torek in sicer prav tako s Kobale. Prva obratna točka je bil Krn, druga pa preko doline Livek z majhnim cilindrom. Na Krnu naberem še malo več, kot menim, da je potrebno in sem na repu vodilne skupine. Zapeljemo se proti Livku in se mi kar smeji, ko gledam revčke dol spodaj... Ampak dolina, skupaj s celim pobočjem Mrzlega vrha, je že lep čas v senci. Peščica 'ta pametnih' je takoj po obratni obrnila nazaj v Krn, 'ta neumni' (večina) pa smo tiščali v Mrzli vrh. Ker Mrzli vrh vedno dela... No, tokrat je bilo drugače in mesto pristanka je bilo odvisno samo od tega, koliko je kdo nabral pred tem na Krnu. Rok Lotrič je bil edini, ki mu je uspelo najti termiko v polmraku. To je rezultiralo v tem, da je v miru spil 'Goal beer', pojedel hamburger in si naročil še eno pivo, preden je drugouvrščeni doletel v cilj. Ta dan se je v cilju smejala samo 11 pilotov in ena pilotka. Kljub temu, da je madžar Varga nekaj metrov še po travniku odtekel, je vseeno postal prvi med tistimi, ki ni došel v cilj...

Ta dan nas kar nekaj prične tudi sumiti, da organizator nima na zalogi



dovolj 'Goal beer-a' in posledično zato dobimo tako zahtevne tekmovalne naloge.

Tretjo disciplino smo zaradi močnega vzhodnika leteli na Lijaku. 'Para-waiting' se je kar vlekel in vlekel, tako da smo šli v zrak šele malo pred drugo uro. V začetku smo imeli zelo slabe pogoje in disciplina je bila, na kratko rečeno, trikrat sem in tja po grebenu z obratnimi točkami nad ravnino. Proti koncu so se razmere neverjetno izboljšale in brez izjeme smo v cilj prihajali s 500 m zaloge višine... Tokrat s(m) o Slovenci pokazali kako se dela, saj je bilo med prvimi sedmimi kar 5 naših. V cilju je pristalo 44 pilotov in mnenje o količini 'Goal beer-a' v Gašperjevem kombiju se rahlo spremenilo.

Zadnja, 50 km tekmovalna naloga, se odvija v četrtek na Kobali. Na začetku kaže slabo, saj se kakih 50 tekmovalcev po vzletu na vzhodno stran nikakor ne uspe pobrat. Ni mi za v zrak in vzletim samo 15 minut pred markerjem, ko so ostali s težavo pobrali. Zapeljem se direktno naokrog v



mali Triglav, kjer naletim na 'raketo', iz katere nekaj minut pred markerjem izstopim pod bazo oblaka na 2200 metrih. Startamo do prve obratne na začetku Polovnika in se nato vrnemo na Krn, kjer nabereмо 'korajžo' za Livški Kuk. Sledi povratek na Polovnik, na točko Trnovo sredi doline. Zadnji del je bil 'final glide' iz Krna do Mosta na Soči in nazaj v Gabrje. Zelo dirkaška disciplina s povprečno hitrostjo preko 25km/h. Prav vsak si lahko samo želi čim več takih nalog, ki je ob skoraj 60-ih pilotih v cilju tudi utišal zlobne jezike o 'Goal beer-u'...

Bil je četrtkov večer in podelitev, z žrebanjem za nagrade ter proslavljanjem, se je simpatično raztegnila tja do polnoči. Vzdušje je bilo zelo prijetno in zdelo se je, da se v tem, že rahlo jesenskem večeru, prav nikomur ne mudi. Za konec ne bi preveč dolgovezil in bom rekel samo tole: Organi-

zacija na nivoju in usta do ušes! Če bo vse tako, kot bi moralo biti, se vidimo spet ob letu osorej!

Skupno:

1. Rok Lotrič (SLO)
2. Lorant Falucskai (HUN)
3. Kuba Sto (POL)

Dekleta:

1. Katalin Juhasz (HUN)
2. Joanna Kocot (POL)
3. Magdalena Janaway (GBR)

Junior:

1. Rok Lotrič (SLO)
2. Peter Kocjan (SLO)
3. Abel Varga (HUN)

Fun Class:

1. Farkas László (HUN)
2. Artur Frankowski (POL)
3. Magdalena Janaway (GBR)



Avtor: Rok Kukovec

KOBALA OPEN 2020

Letošnja zmajarska tekma Kobala Open 2020 se je odvijala med 17. in 21. avgustom in je veljala za slovensko državno prvenstvo. Želeli smo si, da se hkrati izvede še češko državno prvenstvo, športni razred (Sport Class) in trdokrilci (Rigid Wings).

Lahko si predstavljate, kako je v obdobju koronakrize pripraviti tekmovanje, slediti vsem ukrepom, ki se nenehno spreminjajo in ob vsem tem zagotoviti, da se imajo ljudje prijetno.

Samo dva dni pred začetkom smo izvedeli, da se bo tekmovanje udeležilo skoraj 20 pilotov manj kot je bilo predvideno. V zadnjem trenutku so odpovedali udeležbo na tekmi vsi češki piloti. Le-ti so mislili, da bo Kobala tudi njihovo DP, a zaradi Covid situacije niso mogli priti v Slovenijo, ki je Češko dan pred tem uvrstila na rumeni seznam. Odpovedali so tudi nekateri ostali tujci, predvsem zaradi strahu in obveznega testiranja na virus. Tako so nam odpadle vse ostale kategorije in ostalo nam je le odprto državno prvenstvo.

Do četrтка smo imeli 16 prijavljenih tekmovalcev, potem pa se nam je priključil še Balazs.

Ker je bilo število tekmovalcev bistveno manjše od pričakovanega in zelenega, smo tako začeli malo bolj klavrno. Čeprav smo si vsi želeli leteti, tudi vremenska napoved ni bila najbolj obetavna.

Nastopil je ponedeljek, 17. avgust in tekmovanje se je uradno začelo. Odpeljali smo se na vzletno mesto. Situacija na nebu je bila že zanimiva in obstajala je velika možnost prekomernega razvoja termike. Vedeli smo, da bo zvečer, če ne še prej, deževalo. Dnevna naloga je bila sestavljena, varnostna komisija jo je potrdila, nato pa smo čakali na ugodne razmere. Pa saj veste,

na tekmovanju tudi previdnosti ne sme manjkati. Naposled so se vremenski pogoji izboljšali in vsi tekmovalci smo odleteli. Kljub trenutnemu izboljšanju pogojev, so se le-ti hitro spet poslabšali in zaradi tega se je tekma na žalost prekinila že po slabi uri letenja, saj je bil cilinder obratne točke na robu dežja. Začel se je formulirati nevihtni oblak in ker je varnost udeležencev najpomembnejša, je bila prekinitev tekme neizogibna. Pričelo je deževati, deževalo pa je še ves naslednji dan.

Vremenski obeti so že veliko dni prej kazali, da bo konec tedna lep. Vse upe smo usmerili v četrtek in petek. A vendar, bolj kot sta se nam približevala, slabša je bila vremenska napoved. Seveda se je dalo leteti. Res je, da sicer ni več deževalo, vendar naloge niso bile tako dolge in izzivalne. Glavni izziv je bilo vreme in prevoziti celo disciplino, čas pa ni igral tako velike vloge.

Prvotno smo mislili, da bomo tudi v sredo prizemljeni, naenkrat pa je bila napoved za ta dan videti boljše. Vremenska napoved je bila podobna ponedeljkovi, zračni pritisk se je malo povišal. Tako je zjutraj padla odločitev, da se odpeljemo na Kobalo in upamo na najboljše. Občutki nas niso prevarali in uspelo nam je izvesti malo več kot 70-kilometrsko disciplino. Ta dan je v cilj prvi priletel Stanislav Galovec.

Ostala sta nam še četrtek in petek, še dva letalna dneva. Vreme je bilo stabilno, vendar nič posebnega, brez močne termike. Nalogi sta bili dolgi 73 km in 76 km. V četrtek je v cilj prvi priletel Franc Peternel, le sekundo za njim pa madžarski pilot Balazs Ujhelyi. Slednji je v petek prvi pil

pivo v cilju.

Ker so se tujci želeli čimprej vrniti v domovino, smo tekmovanje zaključili že v petek, takoj ko so rezultati postali uradni. Zahvaljujoč koroni letos po podelitvi na žalost ni bilo druženja.

Končni rezultati našega DP so bili sledeči:

1. mesto: **Stanislav Galovec**
2. mesto: **Peter Kejžar**
3. mesto: **Jože Frim**

► Stanislav Galovec



reševalna padala **Fgplus**







KIMFLY
paragliders



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

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

Popravila jadralnih padal in opreme

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

www.kimfly.si

BigOpenSky koledar

Izgovor, da si z novimi fotografijami tudi v 2021 okraši prostor



Če kdo ne ve, kaj je sporočilo reklame: kupi si ga!

Nekaj nove družbe je prineslo nove fotke in sevda nova doživetja, kakšno še posebej divje in zanimivo. Seveda brez starih prijateljev ne bi šlo, hvala Simeon. Marsikdo je bil še zraven, pa ga ni na fotki. Hvala za družbo in upam, da kmalu spet kaj ušpičimo.



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

Avtorji: Rok- Wosa, Gašper Ferme
in ekipa Djp Kondor Radeče

PARALISCA 2020 HIKE & FLY NO. 4

»Halo Sandi, kako gre... Wosa kle... leto je naokoli, kmalu bo Paralisca v avgustu, mi pa spet napadamo Hike&Fly... pa sem se spomnu nate, če bi bil prijazen in nam posodil tiste trikotne trakove za piko in točkovanje, tak kot ste ga mel lani na Potoški gori, ka je blo zakon... pa še ful padalcev je blo...«

Oba se strinjava in takole se je začelo...
Odločili smo se, da zaradi lažje logistike glede prevoza in kasnejšega tekmovanja 'Metuljmania' v preletih, zrihtamo drugo traso – Štart in pristanek Kompolje.

Zbudimo se na na prvo sončno sobotno jutro v avgustu. Vreme in veter sodelujeta... tako da – hop akcija. Na hitrico uredimo oznake za pristajanje in tablo za vpisovanje... počasi so iz vseh koncev slovenskih vetrov, veselo in naspidirano začeli prihajati 'hykerandflajersapiensi' ... Madonca, kako lepo je videti in slišati, da ta šport raste in navdušuje, skratka odlično za duha in telo.

Medtem, ko se vsi lepo zberemo na štartu, mimogrede upoštevamo 'korona' razdaljo... predam besedo Sandiju, kjer ga z zanimanjem poslušamo o pravilniku in točkovanju trikotne oznake... Hvala za pomoč. Ker mu je pa mijčkn koleno nagajalo in se ni mogel udeležiti peški, je s kolesom zgonu celo traso do Lisce. Bravo!

Kammerman in časomerilca Gašper in Drago, sta tudi ready, tako da damo zeleno luč za štartni položaj... Še par sekund in hop... no vesele nogice, pa pejmo... Trasa je tekaški ravninski del vodila čez vas Šmarčna in most reke Save do Brega, približno okoli 2,5 km, potem hop čez hosto gor do Razborja, in zopet 1,5 km ravninskega dela do vasi Lisce, ter od tam 'šponaj in goni Miško' dobesedno gor na cilj.

In glej ga zlomka, vsi so brez težav ter s pravilnim dihanjem osvojili našo lepo kravco Lisko. Posebej sta se izkazala zmagovalca Jošt in Danilo, kjer sta z roko v roki skupaj pretekla v 58 minutah in poknila tudi Sandijevo palačinko... jebemtiš, pa še kršila sta safe distanco ...

Po pikaškem delu na pristanku (porka orka fantje in punce, treba bo še fjst špinače papat in trenirat, da boste boljši v pika pristanjanju) je ceromonija s podelitvijo hitro in sladko uspela, saj so se zasluženi zmagovalci lepo nasitili z APE pirom, domačo salamco in z leseno kuhalnico, kjer se bodo lahko igrali v domači kuhni.

To je to, Koniec.. in zopet hitro hop nazaj na Lisco željni jadranja, dobre zabave na Paralisci in dirkačine Metuljmanie... Hvala za poslušnost in sodelovanje...

Zmagovalci skupnega seštevka 2020:

1. Danilo Kunšek,
DJP Metulj

1. Jošt Napret,
DJP Metulj

3. Miha Vovk,
KJP Turbulenca

Statistika trase in vzpona:

Dolžina: 7,3 km

Višina: 745 m

Čas: 58 minut (Danilo, Jošt)

Več pa si lahko ogledate na YouTube-ju:

<https://www.youtube.com/watch?v=Ordrk5fLzDw>





Avtorica: Mojca Pišek
Fotografije: Dražen Kolonjak

IVANEC OPEN 2020

Mesec junij je prinesel dolgo pričakovane sprostitev številnih omejitev, ki jih je prinesla korona in s tem tudi večje možnosti letenja. Sprostile so se občinske meje, kmalu za tem pa tudi državne, kar je razveselilo vse tiste, ki smo si želeli udeležiti tekme na Hrvaškem – Ivanec open 2020. To je bila v naši bližini najverjetneje prva tekma v letošnjem letu, pa še izvedba le-te je bila vse do zadnjega pod vprašajem, ker se je situacija, povezana s koronavirusom, vsakodnevno spreminjala.

Ne glede na vse, je izvedba tekme uspela, tekmovalo pa je preko 50 pilotov. Odvijala se je v sredini junija in lahko rečem le eno. Ta tekma je bila vremenska luknja med obdobjem junijskega slabega vremena in težko bi si lahko zamislili boljše letalne pogoje, kot smo jih dobili. Imeli smo šibko do močno termiko, z bazami oblakov okrog 2000 metrov višine, katere so spremljali blagi do srednje močni vetrovi južnih do severozahodnih smeri.

Za izvedbo tekme sta bili predvideni dve, meni zelo ljubi, če ne kar najljubši, definitivno pa najbližji vzletišči in verjetno je velika večina pričakovala, da bo glavno prizorišče tekmovanja Ivanščica. A pri letenju je pač tako, da je glavni snovalec dogajanja vreme, zato smo vse dni vzletali z vzletišča Ravna gora, česar pa se je organizator zaradi zahtevnosti vzletišča kar malo bal. Ivanščica je prijazno vzletišče, obrnjeno na sever, medtem ko je vzletišče na Ravni gori malo manj prijazno in manjše, ponuja pa letenje na južne vetrove. Kakorkoli,

meni je ljubša Ravna gora, mogoče zaradi prekrasnega preleta, ki mi ga je podarila pred več leti, ter tudi zato, ker je 'malo brdo', ki obljublja neverjetno izhodišče za dolge in krasne prelete na ravnino, kar je v pretekli sezoni pokazal pilot Damir Habek, ko je od tukaj odletel prekrasnih 209 km. Ravna gora nas tudi tokrat ni razočarala! Pokazala nam je, da moramo imeti na vzletišču do nje spoštljiv odnos, potem pa nam je postregla z odlično termiko. Leteli smo tri od štirih dni, tekmovalne naloge so nas vse dni popeljale nad varaždinsko ravnico. Vsakokrat smo leteli do Varaždina in nazaj in po nasmejanih obratih v cilju lahko sklepam, da so bili tekmovalci zadovoljni, tako s pogoji kot s potencialom, ki ga ta ravnina ponuja.

Zame je bila to prva in zadnja tekma v letošnjem letu. Verjetno mi

bo za vedno ostala v prekrasnem spominu. Tako zaradi vremena, prijetne družbe in tudi zaradi dejstva, ker sem v letenju uživala v dvoje. Sicer pač nisem mogla popolnoma iz svoje kože in sem letela počasneje kot bi lahko, ker bom verjetno za vedno ostala človek, ki se najraje od vsega predaja zvoku varia v lepih in širokih stebrih ravnine, 'brzina' pa tako nikoli ni bila moja vrlina. Vsak dan sem uspešno zaključila tekmovalno nalogo, kar je bil vsakič moj edini cilj.



◀ Priprave na vzletišču

▶ 'Briefing' na vzletišču Ravna gora

▶ Tekmovalna disciplina

▶ Na štartnem cilindru



▼ Proti naslednji obratni točki...

V spominu mi bo ostal sotekmovalec, ki me je v cilju spraševal zakaj sva vrtela do 2000 metrov, ko pa sva že prej imela dovolj višine za ciljni dolet. Le nasmehnila sem se in mu dejala : »Za 'gušt'! Bil je prekrasni steber.«





◀ Proti Lepoglavi

▶ Varaždinska
ravnina

Discipline so bile dolge od 45 do 65 km. Lepo smo se naleteli in le upamo lahko, da nam vreme prihodnje leto ponovno postreže s takimi pogoji. Izkazal se je tudi organizator, ki nas je en dan presenetil celo z DJ (dee jay)-em na vzletišču.

Za konec le še rezultati. Z navedbami, kje in kako smo leteli, vas ne bom utrujala. Vse, kar lahko rečem, je to, da smo bili deležni prekrasnega letenja in da občasno še sama nisem mogla verjeti, da je lahko tako enostavno leteti do Varaždina in nazaj v Ivanec. Fotografije pa vam lahko povedo več kot moje besede.

Skupno:

1. Martin Petz (GER)
2. Marko Novak (SLO)
3. Jurij Vidic (SLO)

Dekleta:

1. Mojca Pišek (SLO)
2. Nadya Petz (GER)
3. Sara Lovrec (CRO)

Sport class:

1. Rok Lotrič (SLO)
2. Rok Vegelj (SLO)
3. David Pikutić (CRO)

◀ Srečni obrazi
ob zaključku
tekmovanja

intervju

DRUŽINA ČERVAN

Z družino Červan
sem se pogovarjal:
Srečko Jošt

V Sloveniji je kar nekaj
jadrarno padalskih družin,
katerih člani letijo, verjetno
pa je vaša družina najšte-
vilčnejša. Letite oče Franc,
mama Lea, hčerke Tina,
dvojčici Urška in Nežka, ter
Tinin fant, Klemen Rajh.



Kako se je vse skupaj sploh začelo?

Lea: Začelo se je tako, da smo jaz, moj brat Marko Malovrh ter najin prijatelj Rok Preložnik, vsi trije iz Velenja, leta 1987 opazovali Vlasto Kunaver in Sandija Marinčiča pri letenju s Kamniškega vrha. Ker smo že vseskozi radi hodili v hribe, se nam je to zdel dober povratek v dolino. Z njima smo se nato srečali pri Kunaverjevih v Ljubljani. Povedala sta nam, kje sta kupila jadrarno padalo. Razmišljali smo o nakupu, ampak se je padalo dalo dobiti samo v Nemčiji, pa še cena je bila zelo visoka. Odločili smo se, da bosta Marko in Rok skupaj dala denar in da jadrarno padalo nabavimo, prinesemo domov in ga razparamo. Ker sem bila ljubiteljica šivanja, sem rekla, da če bosta onadva našla material, potem jaz sešijem kopijo. V tistih časih so bila jadrarna padala konstrukcijsko bolj enostavna, z malim številom celic, s tem tudi še primerna za kopiranje. To smo tudi izvedli, stestirali in ugotovili, da med padali ni kakšne bistvene razlike. Tako smo začeli s 'proizvodnjo' ter prišli vsak do svojega jadrarnega padala, stroške za njihovo izdelavo pa smo si kmalu pokrili z nadaljnjim šivanjem in prodajo.

Rok je kasneje več izobraževal nove padalce in tek-

moval ter se ukvarjal z alpinizmom, tako da mu je to vzelo veliko časa. Marko pa se je čisto posvetil proizvodnji in razvoju. Začel je spreminjati kroje, vedel je, da bodo krila letela še bolje, če se poveča vitkost. Veliko se je zanimal za letalstvo, prenašal znanje od tam in napredoval v konstruiranju.

Leta 1989 je ustanovil firmo Sky servis. V Kamenčah pri Braslovčah je najel prostore v silosu in uredil veliko delavnico. Pri šivanju se mu je takrat pridružil Franc, ki je bil iz Celja, pa tudi Sebastjan Podbregar, Iztok Lorenčak in Klemen Lorber. Ti fantje niso imeli šiviljskih izkušenj, so pa bili pri delu zelo zanesljivi. Testiralo se je največ pri letenju iz starega vzletišča na Dobrovljah. Z Markovimi modeli jadrarnih padal je v devetdesetih letih letelo veliko slovenskih pilotov, prav tako tudi večina tekmovalcev (modeli: Jo-jo, Fany, Carrera, Quix, Fancy, Divine, Lift, Flirt; tekmovalni: Hawk, Tornado, Pero, DivineR). Bili smo tudi ustanovitelji Društva jadrarnih padalcev Sky Velenje.

V tem času je Marko spoznal tudi Tomaša in Romana Lednika iz Češke. Povezal se je z njima, tja prestavil proizvodnjo in leta 1995 tam vzporedno ustanovil firmo Sky paragliders, ki je še danes eno

glavnih evropskih podjetij na področju jadralnega padalstva. Marko se je leta 1998, ne po svoji krivdi, smrtno ponesrečil na evropskem prvenstvu v Španiji. Po vzletu in pred začetkom tekme mu je na nizki višini švedski pilot padel v kupolo, tako da do tal ni mogel rešiti situacije.

Koliko sta pa vidva, Franc in Lea, takrat letela in zakaj sta prenehala?

Franc: Jaz sem začel na novo leto 1990, ko smo na Rogli praznovali midva z Leo, Marko in Dragica ter še nekaj prijateljev. Marko je imel vedno padalo s seboj in je vprašal, če bi kdo poskusil. Bil sem takoj za in šli smo pogledat, kje na Rogli bi se to dalo izvesti. Na smučišču Ostruščica se je tako zgodil moj prvi 'višinec'. Izteka tam ni nobenega, še sreča, da so takrat padala slabo letela. Marko je pokazal kako se vzleti in že v prvem poskusu mi je uspelo, potem sem pa slišal samo še vpitje za mano (levo!, desno!), ker so bile smreke v napoto. Izteklo se je v redu. Navdušil sem se in ker sem bil ob koncu študija, sem imel čas tako leteti, kot tudi pomagati Markotu v delavnici. Velikokrat smo šli, kar sredi dela, na Vinsko goro, Dobrovlje ali manj znani Radečki vrh. Za vikende pa še z Leo in ostalo družbo. To je trajalo tri, štiri leta, do rojstva hčerk, ko je Lea prenehala prva. Jaz sem še letel, vendar je bilo vedno manj časa in sem padalo nesel le še na kakšen hrib ob družinskih izletih.

Kako sta v tem času, ko nista letela, spremljala sceno jadralnega padalstva? Kako se je zatem zopet vse začelo, še posebej ker je bil pomemben razlog za prenehanje letenja tudi Markotova nesreča?

Franc: Spremljala sva zelo malo, praktično nič, tako da nisva vedela niti za možnost podaljšanja licence po novih pravilih. Kljub temu je bilo moje zadnje padalo vseskozi pri roki. Tu in tam, če je koga zanimalo, smo šli naredit še kakšen skok v Prebold. Ko so hčerke odrasčale, je v Preboldu tudi že vsaka poskusila. Potem se je pojavil Klemen in smo to pokazali še njemu. Otroci so postali navdušeni in na ta način sva prišla tudi midva z Leo zopet nazaj.

Lea: Markovo nesrečo smo sprejeli kot vsako drugo, tudi prometne nesreče se dogajajo in je največ, kar lahko narediš, da si previden. Tako da mi to ni bila ovira pri ponovnem začetku. Moram pa povedati, da sem, ko sem spet nabavila opremo, obljubila sama sebi in staršem, da bom letela samo v lepih in mirnih pogojih.

Kakšni pa so bili občutki na novejši opremi, saj se je oprema v dobrih dvajsetih letih zelo spremenila? Verjetno je bilo potrebno začeti skoraj od začetka, pa tudi izpit je bilo potrebno opraviti.

Franc: 20 let ni malo, zato sva začela počasi, skoraj tako kot začetniki. Takoj sva se odločila, da opraviva cel program do izpita. Od leta 1999 je prosto letenje, s tem tudi usposabljanje in izpiti, iz strani države regulirano z uredbo, prej pravilnika ni bilo. Pri inštruktorju Murkiju (Iztoku Lorenčaku) sva utrdila in nadgradila najino znanje in izkušnje, hčerke in Klemen pa so začeli čisto od začetka. Opremo je bilo težko primerjati, neke občutke v teh letih tudi izgubiš. Zdaj se seveda veliko več jadra, oprema je veliko bolj zmogljiva. Včasih smo veliko vzletali in smo bili srečni, če smo jadrati. Zdaj pa skoraj vsakič, ko gremo letet, računamo na jadranje. Oprema je bila precej težja, robustna, sedanjó opremo nesti na hrib, še posebej 'light' varianto, je precej drugače.

Klemen je bil menda tisti, ki je pospešil, da ste sedaj vsi letalci?

Klemen: Tinine starše sem spoznal v enem od tistih Francovih prikazov v Preboldu. Ko sem poskusil, sem dobil padalo nad sebe in čeprav se sploh nisem odlepil od tal, sem imel v naslednjem tednu že svojo opremo, kupljeno preko Bolhe. Tini sploh nisem povedal kam grem. Klical sem jo šele na poti nazaj, ko sem jo že nabavil.

Franc: Stvari so se poklopile. Otroci so zrasli, midva sva imela zopet več časa. Klemna smo očitno navdušili, dekletom tudi ni bilo treba dvakrat reči.

Kako pa sedaj časovno usklajujete letenje, verjetno letite bolj za vikende?

Franc: Naju z Leo najbolj omejuje služba. Ostanemo torej vikendi, prazniki, počitnice. Včasih lahko pokoristim kakšno uro viška tudi med tednom, odvisno je seveda od dolžine dneva. Tina in Klemen sta v privatni sferi in se lahko malo bolj prilagodita vremenu. Urška in Nežka vadita na tečaju ob vikendih.

Največ letite na vzletiščih v celjski bližnji okolici, ki jih je zelo veliko. Kateri od teh in drugih v Sloveniji so vam najbolj všeč?

Tina: Malič in Lijak.



▲ **Polet z vulkana Hasan Daği, 1990**

▶ **'Oboževalci' jadralnih padalk na pristanku pod vulkanom**



▲ **Eno izmed prvih Francovih padal**

Urška: Malič in Dobrovlje.

Nežka: Dobrovlje, sem letela samo tam.

Lea: Jaz imam rada predvsem 'hribovske' lete. Zelo so mi všeč tudi nova vzletišča, četudi niso visoka. Rada letim nad rekami, to mi je v posebno veselje, recimo Soška dolina mi je zelo všeč. V bližnji okolici seveda Malič, pa še letenje z razgledne ceste v Logarski dolini.

Franc: Rad imam travnata vzletišča, tudi v hribih, npr. Lepenatka, Raduha. Rad grem na Primorsko, tudi kam drugam kot le na Lijak in Kovk. Zelo mi je všeč Straški hrib. Prve pa so, tako kot včasih, Dobrovlje, čeprav je start drugje kot nekoč, veter pa večinoma prav tako s strani. Veliko je še lepih in zanimivih štartov ki sem jih letel v preteklosti a jih še nisem ponovil, kakor tudi takih, s katerih sploh še nisem letel - oboje čaka na pr(a)vo priložnost.

Klemen: Malič mi je izziv za bolj gričevnato letenje, Golte pa zaradi možnosti letenja v Karavanke.

Kateri pa je vaš polet, ki se ga najraje spominjate?

Franc: Eden bolj zanimivih je bil z vulkana Hasan Daği v Turčiji. S planote na okrog 1000 metrim smo se čez dan z vso opremo po brezpotju povzpeli nad

3000 metrov, tik pod vrh, kjer smo prespali. Zgodaj zjutraj smo osvojili vrh, še kakih 200 metrov višje in nato upali na lepe pogoje. Na srečo se da odleteti na vse strani in bil je res lep panoramski let. Kjer smo pristali, takrat, v devetdesetih letih, seveda še niso videli jadralnih padal, tako da je bilo vse skupaj malo drugačna, a zelo zanimiva izkušnja.

Klemen: Kot vedno, se ne morem odločiti za enega. Mogoče Sorica, ki je edinstvena, ker je malo daljša. Tudi Golte, res zanimiv prelet, ker je bil do Gorenjske in nazaj. Pa Kolumbija, pač zato, ker je bilo nekaj novega.

Tina: Verjetno res kakšen v Kolumbiji, zato ker je bil izziv ne samo letenje, ampak tudi kako priti na vzletišče in kako priti iz mesta pristanka nazaj do Roldanilla. Vsakič je bilo drugače, včasih te je zadaj na mopedu peljal kakšen star gospod, včasih motorist v usnjeni obleki in jaz s padalsko čelado; ali z avtobusom ... Od takrat, ko smo šli iz hotela, pa do takrat, ko smo prišli nazaj, so bile vedno vseskozi prisotne dogodivščine, ne samo tiste v zraku.

Urška: Meni je bil najbolj všeč let s Kobale, predvsem zaradi tega, ker sem šla prvič letet malo dlje, pa tudi razgledi so čudoviti.

Nežka: Čeprav imam višinske lete zaenkrat samo



z Dobrovelj, mi je najbolj v spominu ostal prvi občutek letenja v Preboldu. Ni šlo ravno vse po principih kot na pravem tečaju - dviganje padala in 'groundhandling'. Padalo sem dvignila, kot sta mi pokazala starša in naenkrat sem bila v zraku.

Lea: Meni pa je najbolj v spominu polet z Vodil vrha nad Tolminom. Bil je v devetdesetih letih, za 1. maj. Na vrhu smo kurili kres in nato prenočili v pastirski koči. Jutranji let med meglicami nad Sočo je bil prečudovit. Tam imam veliko letov, ki se jih rada spominjam, po navadi v traktor-fly varianti. Domačini so nas s traktorjem peljali gor, za protiuslugo pa smo jim malo pomagali pri paši krav, čuvali in iskali ovce.

Vedno pa se najdejo pri samem letenju kakšni zanimivi dogodki. Sigurno jih je bilo že kar nekaj.

Franc: Zanimivih je kolikor hočeš, z leti vedno več. Vsi poznamo stari jadralski pregovor, da za vsakega padalca drevo raste. Po navadi je smreka, pri meni je bila marelica. Je pa Lein dogodek še bolj zanimiv, ker je bilo pet smrek, ne le ena.

Lea: Ja, v prvih letih letenja smo se z motorko lotili čiščenja in urejanja novega vzletišča na planini Javorca na Golteh. Posekali smo tri manjše smreke. Šla sem v zrak in obvisela na prvi sosednji. Drugi so odleteli mimo mene, spet prišli nazaj, nato smo to smreko posekali. Zopet sem bila na vrsti in po vzletu sem končala na desni spodnji smreki. Tako sem vsakič označila še katero, skupaj jih je bilo pet. No, ampak to so bile vseeno bolj smrekice, ne prave velike smreke.

Moški imajo po navadi malo večje ambicije v vsakem športu. Kako pa je to pri vas?

Franc: Tekmovalnih ambicij že prej nisem imel. Takrat, ko je tekmoval še Marko, sem sicer hodil zraven na tekme, ga spremljal, ampak sem videl v kakšnih pogojih se je vzletalo in tekmovalo in to ni bilo zame. Če se mi zdijo razmere v redu, rad kam odletem, močnih pogojev pa se izogibam.

Klemen: Meni je glavno vodilo napredek. Vsako leto se nekaj novega pridobi, nove izkušnje, s tem gre naprej tudi oprema. Tekmovanja mi nikoli niso sedla v časovni okvir, ker sem imel po navadi takrat službene projekte. Tudi nisem najbolj tekmovalni tip. Me zanimajo, ampak mi je bolj vseč izpolnjevanje lastnih idej in ciljev, ki si jih postavljam. Rad bi tudi obiskal čim več letalnih krajev po svetu, skupaj s Tino.

Starša, kot malo starejša jadralska padalca, ohranjata kondicijo precej tudi s hojo in letenjem. Kam se največ odpravljata in ali se pridružijo tudi ostali družinski člani?

Lea: Zelo radi se nama pridružijo, čeprav popolne opreme za to še nimajo. Radi gremo na bližnje hribe v Savinjski dolini, na Menino planino, Raduho, Lepenatko, v Logarsko dolino. Pozimi zelo radi na Goro Oljko, Dobrovlje, Kopitnik. Tudi na Primorskem greva velikokrat peš na Kovk in Lijak.

Če je le mogoče, se redno udeležujete vseh razpisanih delovnih akcij na bližnjih poligonih in vzletiščih. Zavedate se, da je za lepo in varno letenje treba tudi nekaj postoriti.

Franc: Trava, grmovje in drevje se zelo hitro zaraščajo in je zato vsako vzletišče ali pristanek potrebno redno urejati. Ker ponekod po Sloveniji letimo dokaj redno, drugje pa le nekajkrat, se, kolikor nam čas

dopušča in ne glede na to kateri klub oz. društvo je skrbnik, udeležujemo delovnih akcij. Akcije so tudi priložnost, da pokažeš pripadnost skupnosti prostih letalcev in za dodatno druženje, ki ga na vzletiščih pred samim letenjem včasih ni.

Kako pa mladi gledate na jadralsko padalstvo kot šport oziroma obliko rekreacije. Kaj vam nudi?

Klemen: Jaz na jadralsko padalstvo mogoče sploh ne gledam toliko kot šport, kolikor kot na način življenja. Letenje mi predstavlja neke vrste ventil, odklop, ko ne mislim o ničemer drugem kot o samem letenju. Prav tako pa me žene adrenalin, kar je verjetno sploh razlog, zakaj me je tako hitro potegnilo v ta šport.

Tina: Potem, ko sem po običajnih najstniških razmišljanjih kasneje ugotovila, da sta starša dejansko 'kul', sem spoznala, da ni čudno, da nista nikoli izgubila želje po letenju in sta nas skozi otroštvo in najstniška leta počasi 'uwajala'. Ko daš enkrat skozi šolanje za jadralskega padalca in prvič vidiš svet iz nove perspektive, se ti resnično začnejo vsi ostali aspekti življenja prilagajati vremenski napovedi. Zdaj vem, zakaj pravi inštruktor Murki na začetku tečaja, da nas ne bo naučil letenja, ampak načina življenja. Zelo sem srečna, da to vključuje tudi mojo družino in vse padalce, ki sem jih spoznala in so mi postali kot družina.

Nežka: Res je poseben občutek, biti sam toliko metrov nad tlemi, hkrati je razburljivo in čudovito. Mislim, da nam je vsem vseč tudi to, da gremo po službenih in študijskih obveznostih med tednom za vikend skupaj v naravo in uživamo.

Urška: Všeč mi je to, da čeprav je to individualen šport, nas kot družino povezuje. Tako tudi več časa preživimo skupaj, kot pa bi ga, če bi se vsak ukvarjal s čim drugim. Pohodniški del športa zna biti zelo naporen, še posebno če nimaš lahke opreme. Ampak je vseeno vredno, že zaradi razgledov iz vrhov in poletov, ki sledijo. Zavedam se, da je včasih boljše kakšen let 'odsediti', kot pa siliti v zrak, če razmere niso najbolj ugodne. Kljub temu, da nisi v zraku, si vsaj v naravi, kar je že samo po sebi fajn.

Ali je bila v planu kakšna skupna odprava v tujino, čeprav sedaj vemo, da letos ni bilo ravno izvedljivo? Verjetno ste si že ogledali tudi veliko destinacij v filmčkih na Youtube-u. Če bi bilo možno, kam bi najraje šli na družinski letalni izlet?

Franc: Letenje bi združil z daljšim potovanjem. Všeč mi je Nova Zelandija. Potovalno, imajo pa tudi lepe letalne terene in pogoje, kot sem si ogledal v posnetkih. Tudi obalno letenje tam mi je bilo všeč. Zanimivo bi bilo še letenje na Dune de Pyla, na francoski atlantski obali, največji in najvišji evropski peščeni sipini. Za tja bi seveda bilo, zaradi zelo abrazivnega peska, potrebno imeti drugo opremo, tako, ki je ni škoda.

Klemen: Planov je nešteto. Glede na to, da sva bila s Tino v Pakistanu par let nazaj, bi to ponovil na ta način, da bi letela na mestih, kjer sva bila, ker je bilo neverjetno. Pokrajina je res čudovita.

Tina: Jaz isto. Še posebej zato, ker sedaj gledava posnetke in fotografije, kako drugi letijo iz travnikov, za katere sva takrat mislila, da so le lepa razgledna točka. Štiri leta nazaj nisva imela letalne opreme s sabo, saj sva šele začela s tečajem.

Urška: Meni se atijeva ideja kar dopade in upam, da se bo uresničila.

Lea: Rada bi obiskala Južno Ameriko, ampak še ne vem kdaj bo to mogoče. No, ampak s Francem bom tudi šla na Novo Zelandijo.

V Ikarju je tokrat članek o vas, zahvaljujemo se vam za sodelovanje, ko pa boste izvedli izlete, ki ste jih navedli, jih pa le opišite v člankih. Želimo vam tudi še vnaprej veliko lepega in varnega skupnega letenja.



Avtor: Rok Volovlek

NAJBOLJŠA ODLOČITEV V MOJEM ŽIVLJENJU

Kolega jadralnega padalca, ki leti že odkar so padala prišla v Slovenijo, sem pred kratkim vprašal o njegovih začetkih. Povedal mi je, da si je pri 16 letih želel leteti in je zato prepričal mamo, da mu je od lokalnega 'pionirja letalca', kupila padalo. No, meni kaj takega sploh ne bi prišlo na misel, saj je moja zaščitniška mami, že ob najmanjši slutnji za nevarnost, zastrigla z ušesi.

Vedno sem bil športnik, a sem se do zaključka fakultete ukvarjal z bolj ali manj 'varnimi' športi. Sicer sem bil najraje zunaj, v naravi. S prvim 'outdoor' športom sem se začel ukvarjati po končani srednji šoli. Takrat sem si kupil opremo za jadrnanje na deski, t.i. windsurfing, vendar je bil teden dni na morju in še kakšen vikend vmes premalo, da bi me zares potegnilo. Prva prava prelomnica je bila, ko sem spoznal svojega najboljšega prijatelja. Pritegnilo me je, ko je povedal, da je pri alpinistih in kmalu sem ga vprašal, če me pelje s sabo plezat. Po nekaj obiskih lokalnih plezališč in po skupnih turah v naše visokogorje, sem se tudi sam vpisal v alpinistično šolo. Lahko si predstavljate, kaj je imela na vse to povedati mati. Da je bilo vse skupaj še huje, sem v stenah doživel kar nekaj zanimivih doživetij, od padcev, poškodb, brutalnih vremenskih razmer, do nenačrtovanih bivakov in helikopterskega reševanja iz severne stene Dolgega hrbta. Po zaključeni alpinistični šoli sem kaj hitro začel razmišljati o letenju. V bistvu, vsa čast mami kako je po vsem tem, sprejela še moj vpis v šolo letenja z jadralnim padalom.

Ideja o jadralnem padalstvu me je spremljala dalj časa. Vedel sem, da leti moj profesor športne vzgoje iz gimnazije, Srečko Jošt. Z njim sem že nekajkrat prej govoril o letenju. Želja je torej bila, potrebna je bila samo še iskrica. Nato sem na Facebook-u opazil, da leti sošolec iz srednje šole in nekega dne sem se odločil in sem mu napisal sporočilo. Dogovorila sva se, da se dobiva na kavi, z namenom da mi razloži kako stvar sploh poteka. Popolnoma navdušen sem mu rekel, naj mi javi, ko bodo začeli s šolanjem. V naslednjih tednih sem na vse skupaj skoraj malo pozabil, nato pa je sledil njegov klic: »Šolanje bo, poklič! Srečka.« Tako sem se že nekaj dni kasneje znašel na vrhu vsem znanega travnatega hrička sredi Celja.

Golovec je šolski teren na sredini Celja z ravno pravim naklonom za 'groundhandling'. Teren je obrnjen na jugozahod in je odlična lokacija za zimski trening, ko je letenja manj. Na splošno je jugozahodnik v našem koncu

Slovenije znan kot močan in sunkovit veter in tako velja kot neugoden za letenje, je pa primeren za šolske terene. Že po 10 minutni predstavitvi opreme sem se znašel v sedežu, pripetem na velik kos blaga z morjem vrvic. Popolnoma nič mi ni bilo jasno. Ko sem opazoval tečajnike, ki so se šolali že nekaj časa, se mi je zdelo neverjetno s kakšno lahkoto so padalo obdržali nad glavo toliko časa. No, po nekaj urah je tudi meni že kar lepo uspevalo in sem se že uspel tudi dvigniti kak meter od tal. »Noro!«, si rečem.

Šport me je takoj popolnoma zasvojil. Od začetka je bila krivulja učenja res strma in kar mi je še prejšnji teden predstavljalo nemogoče, je naslednji teden postalo že skoraj rutina.

Tisti oktober je bil resnično lep. Dosti je pihal ta naš jugozahodnik, ki pa ga zdaj, ko že samostojno letim, kar malo sovražim. Ko nam je inštruktor Srečko že dovolj zaupal z vzletanjem, smo se dogovorili za obisk drugega šolskega terena. Obiskali smo smučišče sredi Savinjske doline.

Odlično urejen in idealen hrib za učenje, kjer ste mnogi piloti opravili svoje prve polete, je seveda šolski teren v Preboldu. Teren je obrnjen proti severu in je ugoden za izvajanje treningov v dopoldanskih urah, ko nanj posveti kakšen žarek sonca ali za dneve ko piha šibek severni veter. Začnemo na spodnjem delu in se polet za poletom pomikamo višje po naklonini. »Se spomnite svojega prvega poleta z vrha?« Srečko nas je vodil po postaji kot neke drone z glasovnim upravljanjem.

Ker je šolanje potekalo tudi med tednom v dopoldanskem času, sem vzela celo nekaj dni dopusta. Resnično nisem hotel manjkati. Po zadostnem številu treningov smo pri inštruktorju uspeli zgraditi dovolj zaupanja in kmalu je sledil dan, ko

je le-ta omenil Dobrovlje in višinske polete. Sam sem takrat začutil strah, hkrati pa tudi navdušenje. Čeprav je Srečko samozavestno dejal, da smo pripravljeni, sam tega še nisem popolno čutil. Ampak letenje je po moje ena drugačna stvar, ki ti tako zmeša občutke, da pravzaprav nikoli ne moreš biti popolnoma pripravljen.

Dobrovlje so nižji hrib, ki ločuje Zgornjo in Spodnjo Savinjsko dolino. Greben je primeren za letenje na severovzhodne do jugovzhodne vetrove. Vzletišče je obrnjeno na vzhod in je odlično urejeno. Primerno je za vsakogar, za vse oblike letenja in za vse letne čase. Čeprav sem doma iz teh koncev, sem bil ob mojem prvem višinskem poletu prvič na vzletišču. Pred poletom je še enkrat sledila ponovitev teorije, priprava na vzlet in že sem bil na vrsti. V glavi so se mi odvrtle vse lekcije, vsi Golovci in Preboldi, vsi Srečkovi nasveti. Ko sem dobil zeleno luč, sem še zadnjič pregledal opremo in odrinil. V tistem trenutku sem 100% zaupal v opremo, inštruktorja in predvsem sebe. Oblili so me nezemeljski občutki, saj ljudje nismo narejeni za letenje. V zraku je bilo noro! Vse mišice mojega telesa so bile napete in streslo me je ob vsakem mehurčku šibke novembrske termike ob devetih zjutraj. Komaj sem se zavedel kaj pravzaprav počnem, že sem bil na pristanku in sem premleval najbolj noro izkušnjo v svojem življenju. Zadet od adrenalina sem se kar malo tresel, nikakor pa se nisem zavedal, kakšno leto bo sledilo.

Pomemben del moje poti je prijatelj Jure, kateri me je zvalil k alpinistom, jaz pa kasneje njega k letenju. Skupaj sva začela in skupaj nadaljevala. Eden drugega sva vlekla naprej. Tako sva se, po nekaj deset poletih z inštruktorjem, nekajkrat vmes odločila tudi za samostojen poskus letenja. S tem se je začelo obdobje, v katerem sva večkrat imela večjo srečo kot pamet. Prepričan sem, da je vsak od padalcev šel skozi to fazo. Od premočnega vetra in termike do ponesrečenih vzletov, ki so se skoraj končali v grmovju, pa do prvih 'hike&fly' izkušenj, s katerih sva se na najino srečo večkrat vrnila peš, živa in zdrava. Pri napredovanju pa je super, če imaš ob sebi tako tiste z enakim znanjem in željo, kot tudi tiste, ki jih šteješ za svoje mentorje in ki so ti pripravljeni pomagati, svetovati in te tudi okarati, ko je to potrebno.

Te dni mineva ravno eno leto, odkar sem se vpisal v tečaj jadralnega padalstva. Od takrat sem zbral več kot 150 poletov, 50 letalnih ur in 30 različnih vzletišč po celi Sloveniji, poletel z več dvatisočakov in šel na nekaj padalskih izletov. Postal sem tudi predsednik novonastalega padalskega društva, ki je nekoč že obstajalo v Braslovčah. Vse to, pa tudi celotna letalna skupnost, ste del te moje zgodbe in najboljše odločitve v mojem življenju, da postanem jadralni padalec.

Za konec pa ena Juretova, glede jadralnega padalstva, v 'Savinjščini': »Pa kok to lahk enim ni fajn?«

► H&F
Planjava
- prvič z
2000m

Tudi jaz jih ne razumem.

▼ Gneča na šolskem terenu Golovec



▼ Šolski teren Prebold



▼ Navodila inštruktorja pred prvim poletom z Maliča



Avtor: Jernej Pisk

ALI JE PROSTO LETENJE ŠPORT?

V pogovoru se je znanec začudil, ko sem med svoje športe uvrstil tudi jadralno padalstvo. »Kakšen šport neki, saj ves čas samo sedi! Vse, kar delaš, je, da premikaš roke. Že res, da je dolgotrajno sedenje lahko naporno, a to še ni šport. Če ure in ure presediš za računalnikom, ob čemer prav tako uporabljaš samo roke, temu ne rečemo šport. Zakaj bi torej bilo letenje s padalom šport?«

Res je, da ni prav veliko športov, pri katerih bi večino časa presedeli ali celo preležali (zmaj). Prav tako se pri letenju običajno ne preznojimo zaradi velikega fizičnega napora, zaradi česar bi to dejavnost morda lahko kvečjemu primerjali s t.i. »gostilniškimi športi«, kot sta npr. pikado ali balinanje. Po pravici se torej lahko zastavi vprašanje, ali je prosto letenje šport? Smo letalci športniki?

V nadaljevanju nas ne bo v prvi vrsti zanimalo dejstvo, da pomembne inštitucije (npr. ministrstvo, pristojno za šport in Slovenski olimpijski komite) prosto letenje uvrščajo med športe, pilote, ki so se na tekmovanjih najbolje izkazali pa celo 'kategorizirajo' - razvrščajo v razrede športnikov od mladinskega do svetovnega razreda. Inštitucije imajo namreč svoje kriterije za razvrščanje dejavnosti, običajno utemeljene na avtoriteti, podkrepjeni s tradicijo. Tudi prosto letenje izpolnjuje temeljne institucionalne in organizacijske zahteve športa: obstajajo krovna organizacija in društva, obstajajo pravilniki in tekmovanja na različnih nivojih ter tekmovalne discipline. Kot imamo v atletiki več različnih disciplin, tako imamo v prostem letenju prelete, točnost pristajanja, akrobatsko letenje in hike&fly tekmovanja. A bolj kot to nas bo zanimalo, v čem je, če sploh je, tista »športnost« prostega letenja; v čem se »bistvo športa« in »bistvo prostega letenja« prekrivata?

Šport velja v sodobni družbi za nekaj pozitivnega, dobrega, zdravega, zaradi česar ga podpira tudi država. V šoli je šport obvezen šolski predmet, ob tem pa tudi mnoga podjetja šport finančno podpirajo, saj prek njegove splošne pozitivne podobe dvigajo svoj lasten ugled. Zato ne preseneča, da marsikatera dejavnost poskuša priti v družino športov ter biti preko tega deležna posebne medijske in finančne podpore. Če jim ob tem uspe še preboj v 'elitno skupino' olimpijskih športov, se zdi, da je prihodnost tega športa zagotovljena. Tako bo na olimpijskih igrah v Tokiu, ki so zaradi koronavirusa prestavljene na leto 2021, pet novih športov: baseball/softball, karate, skateboarding (rolkanje), športno plezanje in surfanje. Ob tem ne gre spregledati, da se kar tri izmed njih uvrščajo med t. i. ekstremne športe, kar nam lahko nekaj pove o spremembah v sodobni družbi.

Da je vprašanje športnosti neke dejavnosti pomembno, lahko vidimo iz dolgih razpravah o tem, ali je šah šport in bi mu zato morale pripadati ugodnosti, ki pripadajo športu. V zadnjem času je izredno aktualno tudi vprašanje t. i. e-športov (tekmovalno igranje računalniških iger). Sprva, ko so bili e-športi obrobni in brez pomembnih finančnih sredstev, je bila njihova težnja k vključitvi v družino športov razumljiva. Danes, ko v marsičem že

dohitevajo in preHITEVajo klasične športe, pa tudi Mednarodni olimpijski komite ne more mimo njih, ne da bi s tem dolgoročno ogrozil svoj vpliv v svetu športa. Čeprav MOK zaenkrat še okleva in razpravlja o vključitvi e-športov v (poletne ali zimske?) olimpijske igre, pa naj bi na Azijskih športnih igrah leta 2021 e-športi že bili sestavni del tekmovalnega programa.

Vprašanje športa je torej aktualno in pomembno. Omenili smo že, da institucije govori o t. i. letalskih športih in da obstajajo državno priznane kategorizacije vrhunskih športnikov iz letalstva v različnih kategorijah (jadralno padalstvo, padalstvo, akrobatsko letenje, balonarstvo, jadralno letenje, jadralno zmagarstvo, motorno letenje, ultra lahka letala), na Fundaciji za šport pa se je na razpisih mogoče potegovati za finančna sredstva za ta področja. A bolj kot to nas zanima, v katerem smislu bi lahko prosto letenje uvrstili v družino športov.

Če želimo ugotoviti, ali neka dejavnost spada v družino športov, si moramo najprej odgovoriti na vprašanje, kaj sploh je šport, kaj je bistvo športa? Od te opredelitve je namreč odvisen rezultat našega razmisleka. Običajno šport razumemo kot človekovo telesno dejavnost s posebnim namenom. Pri tej dejavnosti so ključnega pomena človekove telesne, fizične, t. i. motorične sposobnosti, saj so te odločujoči dejavnik uspešnosti na športnem tekmovanju. Če za neko dejavnost motorične sposobnosti niso ključne, potem temu običajno ne rečemo šport. Šah lahko igrajo tudi različni računalniški programi med sabo, pa je to še vedno šah, celo na višjem nivoju, kot ga je sposoben igrati človek. Dobri šahisti (ljudje) pa so sposobni igrati šah celo brez figuric in šahovnice pred seboj, zgolj v mislih. A kljub pomembnosti motoričnih sposobnosti športov ne moremo preprosto zreducirati na izkazovanje le-teh, saj je vedno prisotna tudi neka mentalna dejavnost. V tem, kateri del prevladuje, pa se športi tudi razlikujejo med seboj. V nekompleksnih monostrukturnih športih, kot sta npr. tek ali dvigovanje uteži, mentalna dejavnost nima tako izrazitega po-

mena kot v kompleksnih in taktično zahtevnih športih, kot so npr. športne igre. A kljub temu je za vse bistvena motorična dejavnost telesa, sicer bi jih ne uvrstili med športe. In ravno na tej točki se zastavlja naše začetno vprašanje: ali je ure dolgo sedenje v sedežu jadralnega padala šport? Če bi 'hodi in leti' (hike&fly) lahko uvrstili v šport vsaj toliko kot pohodništvo in gornišstvo, pa se ob dejstvu, da se na vzletišče največkrat pripeljemo z motornim prevoznim sredstvom, naše vprašanje še zaostri. Katere telesne, motorične sposobnosti letenje zahteva od nas? In katere so odločilne za uspeh v tej dejavnosti?

Običajno navajamo sedem glavnih motoričnih sposobnosti: moč, hitrost, gibljivost, koordinacijo, ravnotežje, preciznost in vzdržljivost. V procesu treniranja različnih športov se največkrat osredotočamo na razvijanje ene ali nekaj glavnih sposobnosti, pomembnih za dotični šport. Katera sposobnost pa je posebej pomembna za (proste) letalce? Je smiselno hoditi v fitnes in delati na razvoju moči rok ali pa si nabirati vzdržljivost s tekom? Bolj kot to se zdita pomembni koordinacija in ravnotežje, saj ju očitno izkušamo že pri vstopu v svet letenja. Koordinacija nam služi pri učenju novega gibanja skozi t. i. faze motoričnega učenja, dokler gibanja ne izvajamo pravilno, hitro, ekonomično, prilagodljivo in zanesljivo. Pri ravnotežju pa sta pomembna tako statično kot tudi dinamično ravnotežje – sposobnost ohranjanja in vzpostavljanja ravnotežnega položaja v letu. Ker gre za kompleksni motorični sposobnosti, temelji njuno razvijanje pogosto predvsem na situacijski vadbi – razvijanju tehnike gibanja med samim letenjem. Nепrestano spreminjajoča se situacija v zraku od pilota zahteva pozorno spremljanje in ustrezno odzivanje nanjo, ki mora biti čim bolj tehnično pravilno izvedeno. Glede na stopnjo izpiljenosti tehnike se izbira tudi ustrezna športna oprema – letalna naprava. Oboje pa kaže na razloček med vrhunskim tekmovalcem in začetnikom. Tudi v tem prostem letenju ni nekaj posebnega, saj pravzaprav vsepovsod obstajajo športni rekviziti za začetnike, pa tudi za vrhun-

ske tekmovalce. Uporaba neustrezne opreme pa je za športnika lahko celo nevarna. Kot v alpskem smučanju rekreativne smuči smučarju dopuščajo več napak in bolj ležerno odzivanje na teren, tako tudi v prostem letenju letalna naprava nižje kategorije od pilota zahteva manj pozornosti in odpušča večje napake, medtem ko je tekmovalna letalna naprava za začetnika lahko nevarna. Tudi prehod od začetnika do tekmovalca se dogaja podobno kot v preostalih športih, preko praktičnih vaj in vadbe, letenja, ne pa (zgolj) iz knjig. To je edina pot do obvladovanja neke dejavnosti. A to ni pridržano samo športu: tudi dober glasbenik lahko postaneš le z veliko praktične vaje.

Poleg prefinjene tehnike izvedbe nekega telesnega gibanja je v vseh športih pomembna tudi taktika izvedbe, prepoznamo pa jo lahko tudi v prostem letenju. To je sicer individualni šport, a tudi če pilot ne tekmuje proti drugemu pilotu, še vedno 'tekmuje' z naravo. To je najprej ostati v zraku čim dlje, nato pa tudi razdalja, ki jo želi preleteti, in hitrost. Pri tem se mora soočiti s konfiguracijo terena ter spremenljivostjo vremena, s svojimi značilnostmi gibanja zračnih mas. Te prostim letalcem postavljajo izzive, ki jih morajo premagovati. Tudi v tem prostem letenju ni edini šport. V podobno tekmo z naravo so bolj ali manj ujeti tudi mnogi drugi športi, ki se odvijajo v naravnem okolju, npr. surfanje, pa tudi smučarski skoki. Takšno tekmovalne ali 'igra z naravo' se lepo sklada z eno najbolj znanih opredelitev športa, ki jo je zapisal ameriški filozof Bernard Suits. On šport kratko opredeli kot »nepotrebno premagovanje nepotrebni ovir.« Gre za ovire na poti, ki si jih postavljamo ljudje sami in nikakor niso potrebne za naše (fizično) preživetje. Tako smo npr. postavili obroč več kot dva metra nad tlemi, skozi katerega poskušamo spraviti žogo, pri čemer si ne smemo pomagati z lestvijo (košarka). Postavili smo kole, okrog katerih vijugamo po smučišču navzdol, čeprav bi nam šlo lažje in hitreje, če bi vozili kar naravnost (alpsko smučanje), postavili smo vrata, v katera poskušamo spraviti žogo samo s pomočjo nog (nogomet), ipd. Nekaj podobnega lahko prepoznamo tudi v prostem letenju: prav nobene življenjske potrebe ni, da bi poskušali čim dlje ostati v zraku, pri tem pa poskušali premagati čim večjo razdaljo samo s pomočjo dvigajočega se zraka! Nenazadnje že stoletje poznamo motorje z notranjim izgorevanjem, ki nam omogočajo, da takšno nalogo opravimo hitro in učinkovito.

Pomislek, ali je prosto letenje šport, bi lahko prišel tudi iz pregleda starostne strukture najboljših tekmovalcev. Vrhunski šport je v večji meri doma mladih ali celo zelo mladih (npr. ženska gimnastika). V redkih športih je mogoče dosegati vrhunske rezultate po 35-tem ali 40-tem letu. Kar pa ne velja nujno tudi za prosto letenje. Tu starost tekmovalcev ni tako pomemben dejavnik, saj sta koordinacija in ravnotežje manj podvržena upadu kot posledici biološkega staranja telesa, kot pa npr. moč ali hitrost. Poleg tega pomemben delež k uspehu prispeva tudi taktika letenja, ki pa je vezana na znanje in izkušnje – teh pa je z leti vedno več. Tudi glede tega prostega letenja v svetu športa ni izjema. V olimpijskih strelskih športih nekateri tekmovalci dosegajo odlične rezultate tudi po 40-tem ali celo 50-tem letu. Pomislimo na našega Rajmonda Debevca.

Pomemben vidik športa je tudi zdravje. Res, da je vrhunski šport lahko nezdrav, a na splošno velja, da je šport nekaj zdravega, športniki pa živijo zdravo. Nezdružljivo življenje, npr. pretirano konzumiranje alkohola in tobaka lahko namreč močno poslabša splošno fizično pripravljenost športnika in s tem športne rezultate. Kako pa je s tem v prostem letenju? Ali s(m)o prosti letalci »pravi« športniki in živimo zdravo, »športno«?

Naj vprašanje »športnosti« prostega letenja zaključimo z navezavo na eno izmed začetnih vprašanj: Bi lahko »računalnik« zmagal v tekmi prostega letenja? Menim, da ne, medtem ko bi, kot smo videli zgoraj, v šahu ali e-športih, lahko, saj prosto letenje od pilota zahteva specifično koordinirano in ravnotežno usklajeno telesno gibanje – to, kar od nas zahtevajo tudi drugi športi.



Lokacija: Rio de Janeiro, 2019
Pilot: Matjaž Klemenčič
Vir: Red Bull Content Pool



STROKOVNA
TERMINOLOGIJA
način gibanja: vleka
naprava: vitel
postopek: vleka z vitlom

Avtor: Boštjan Komaricki

'PREKMURSKI BREJG' - VITEL G8

Bougday lidgej!

Znate ka van poven? Niti nej tak daleč, prejk Štajera do Müjre, te pa kda si že prejk Müjre, si pa že doma, na dobron, pravijo.

Ja, tou je tü prinas na vzhode, ge se zača ravnica Prekmurska, ge so širna polja pšenice pa kukurce, ge so dobri lidgej, ker do vas sigdar z srcon sprejeli in van dali fse ka trbej, ka de van lipou!

Tou je tü, ge je sveže plavo nebou, ge so kumulusi bejli kak snejg, pa baze čarne kak vrag!

Tü, ge so štrki najviše, ge so najšürši stebri, ge najbole gor letij, tü, tü smo mij doma, tü je lipou, tü je Prekmurje naše...

Nadaljeval bom slovnično, saj se boste še naposlušali prekmurščine, ko pridete na naš 'Brejg', še prej pa se vam naj na kratko predstavim in vrnem v preteklost. Sem Boštjan Komaricki, rojen leta 1972 v Murski Soboti, zadnja leta pa živim z družino v Lendavi. Od nedavnega sem tudi lastnik vitla G8 in njegov certificirani operater.

Vsi vi, ki to berete, dobro veste kaj nam vsem, ki neprestano gledamo v nebo, pomeni ta šport. Dobro veste, da občudujemo kumulustra-

do kot pot v nebesa, častimo ptice kot naše bogove ne glede na versko prepričanje in pripadnost in nenazadnje, čeprav za mnoge čudno, radi gledamo vremensko napoved. Smo pa zato tiste sorte ljudje, ki živijo in dihajo z naravo, jo slišijo, čutijo, vohajo... In smo tisti, ki za novodobnimi 'turisti' pobirajo plastenke in smeti!!!

V Prekmurju, kjer ni tisočakov ali kakšnega hriba z vsaj 500 metri nadmorske višine, pa je narava poskrbela, da se skozi vso leto prelivajo in menjavajo barve naše kraljice RAVNICE! Ravninsko letenje je nekaj posebnega, znano kot mirno in laminarno, stebri termike pa široki ter polni naših bogov (pretežno Kanje, Štorklje, Krokariji, več vrst Orlov...). Letenje v Prekmurju je zato uživanje, večkrat tudi v družbi 'jadrilic', ki priletijo iz sosednjih držav. Jadranje pa vam bo prav tako ponudilo prekrasen pogled na širno ravnico, polja in jezera in sosede iz Avstrije, Madžarske in Hrvaške! Zgodbe o dobrih ljudeh iz Prek-

murja vam zagotavljajo, da bo vaš pristanek v katerikoli vasi toplo sprejet in nagrajen z domačimi dobrotami, ki vam bodo resda dvignile nivo holesterola v krvi, vendar pa tudi raztegnile ustnice do ušes!

Zame osebno se je zgodba o letenju začela leta 1997. Bila je rana pomlad, ena čudovita marčevska nedelja, ki se je začela z jasnim modrim nebom in toplim mladim soncem, ki je ravno prav grelo. Zunaj je bilo tako lepo mirno. Prisotna je bila stabilna atmosfera, polna spomladanskega utripa, vonjav, čivkanja... Bil sem na dvorišču, dihal z naravo in takrat me je poklicala mama, da naj pridem noter, ker imam telefonski klic in da me kliče prijatelj. Ta klic mi je spremenil življenje. Poklical me je Boštjan Gomboc (žal je pozneje izgubil življenje v jadrarno padalski nesreči v Makarski), ki je takrat že bil v skupini Prekmurcev, ki so se tako ali drugače ukvarjali oziroma spoznavali z jadrarnim padalstvom.

Se oglasim: »Halo?« in on mi pravi: »Pajdaš, ka delaš? Pa ka si no- uri, zunaj je 2m/s laminarne jugovine!!! Pridem po tebe takoj!!!« TU TU TU... Konec klica. Kmalu je prišel in že sva se peljala na letališče v Rakičan (pri Murski Soboti). Med potjo mi je ves čas vneto razlagal o letenju, jadrarnih padalih, opremi in tudi o nekem vitlu. Čeprav nisem vsega čisto dobro razumel, sem bil že od njegove razlage tako navdušen in 'naspirdiran', da me je kar trgalo na sedežu v avtu!!! Ko sva prispela tja, je ekipa že stala ob avtu (mislim, da je bil VW Sharan), v katerem je bila naprava s kolutom vrvi in nekimi ročkami. »To je torej ta vitel«, si mislim in v zadnji vrsti opazujem in poslušam pestro de-

bato o nekih podatkih, dolžinah in višinah, dviganjih. Vodja in lastnik te vitle je bil znani prekmurski pilot Vojko Prah, ki je nanizal kar nekaj svetovnih rekordov v letenju s paramotorjem. Žal je pred nekaj tedni umrl.

Potem se je začelo. Na vrstico so priklopili Boštjana Gomboca in poglani avto. Spomnim se, da je avto peljal po robu vzletno-pristajalne piste in dvigoval Boštjana, ki je na višini približno 300 m nenadoma močno zanihal in lovil kupolo, ki ga je sunkovito prehitela. Do tega je prišlo zaradi pretrganja vrvice. K sreči se je vse dobro končalo in Boštjan je varno pristal. Ostali so strnili glave okrog vitle, debatirali in uživali v pomladnem soncu, jaz pa sem stopil do Boštjana in mu pomagal odnesti opremo tistih nekaj metrov dol iz piste, na lepo pokošeno travo, kot se za letališče spodobi. Nato se je zavrtil, odvrigel od sebe 'v gobico' nabrano padalo, si snel sedež in mi dejal, da naj se obrnem s hrbtom proti njemu. Nadel mi je sedež, ga zapel in mi hkrati razlagal o pomembnosti vpetja nožnih gurten, ki sta takrat bili vpeti vsaka zase in ne v navezi z bočnimi, kot danes. Razgrnil je njegovo novo Advance Alphi, po katero sva ne dolgo pred tem šla v Maribor, kjer mu jo je prodal takratni zastopnik Aleš Novak. Razporedil mi je prste po nosilnih trakovih, razložil pomen potega 'A' linij in mi na koncu zaprl prste, da sem prijel krmilni ročici. Tista dva metra laminarne 'jugovine' sta bila idealna, da sem dvignil kupolo, ki je kar stala nad glavo, korekcija s krmilnima ročkama pa mi je kar stekla. Takoj sem razumel in začutil potrebno gibanje pod kupolo, da sem jo obdržal nad glavo. Svoje je dodala še mlada termika, ki je dala že zadosti energije, da me je Boštjan obrnil frontalno, prijel za trakove v pasu in me potegnil v zrak. Trenutek in občutek, ko sem se odlepil od tal, je spremenil moje življenje. Morda me je kakšna dva ali tri metre vlekel za pas, potem pa mi je skočil za hrbet in me potiskal še nekaj metrov naprej, jaz pa sem 'lelet' kakšen meter nad travo. To je bil trenutek, dan, ki mi je odprl pot med oblake!

Saj bi napisal kaj več, pa se mi zdi, da naša slovnica ne premore teh nadnaravnih besed, s katerimi bi lahko povedal, kakšen kemijski proces se je v tistem trenutku vršil v mojem telesu! Od takrat sem gledal samo še gor. Opazoval sem veter in kanje ter ves dan držal v zrak Kenwoodovo radijsko postajo, ki mi jo je dal Boštjan. In tako naprej vsak dan. Ko ni bilo dežja, smo hodili naokrog in skakali z domačih hribčkov, kot sta Štatenberg in Donačka gora.

Žal se je kmalu po vsem tem na dopustu v Makarski zgodila tragična nesreča. Ker sva z Boštjanom imela samo njegovo Alphi, sva posamezno letela iz Biokova. Tisti usoden avgustovski dan je šel na goro sam z znanim domačinom, Matkom Benkovičem-Bešom. Matko je odletel in pristal, mi pa smo na plaži čakali še na Boštjana. Po dveh neuspešnih poskusih vzleta je v tretje odletel, a žal pred vzletom naredil usodno napako, na katero me je nenehno opozarjal. Ni si pripel nožnih gurten. Sledili so težki časi, dolgo obdobje tesnobe in bolečine... A čas celi rane in življenje teče naprej.

V naslednjih letih sicer nisem letel, a sem še bolj intenzivno začel spre-

mljati jadrarno padalstvo. Prišla je doba interneta in video platform, katere sem nenehno gledal. Manjkala je le majhna iskrica, da bi v meni ponovno zanetila nekajletno pritajen tleči ogenj. To se je zgodilo leta 2010, ko smo se peljali na dopust v Nemčijo. Pred Salzburgom sem zagledal jadrarne padalce, ki so jadrli v čudovitem dnevu. Občutki, ki so me spreleteli, so bili tako zmešani, toliko vsega, spominov, sreče, groze, da me je sesulo. Tulil sem kot volk... A naslednji dan sem vedel, da se vračam, da moram nazaj, tja gor med oblake. Kmalu po vrnitvi sem poklical Aleša Novaka, ki je takrat še zadnjič izvajal neke tečaje, vendar se je umikal, ker je zaplaval med podvodne ribiče. Brez nekega vrednega napredka sem taval kako leto in dokončno spoznal, da moram narediti naslednji korak.

Začel sem iskati svoje prvo krilo in kmalu kupil Advance Epsilon 6. Vrnil sem se na domači breg v Bodonca in tam spoznal Jerry-ja (Jernej Štefanec), ki mi je prijateljsko povedal, da je dandanes to drugače in da je najbolje, da začnem vse od začetka. Zato sem šel v šolo, v roke učitelju, ki me je čakal in sprejel na šolskem terenu v Preboldu. Se pozdraviva in debatirava, nakar vzame vpisno papirologijo, zapiše ime in me vpraša po rojstnem datumu. Seveda mu povem in on se smeje in čaka. Gledam ga začudeno in on reče: »Daj, ne zajebavaj se!«. Mu pravim: »Ja kaj, ne razumem???«. Pa reče: »Ja dobro, nekdo ti je pač povedal kdaj sem rojen.«, pa mu začudeno odgovorim, da nimam pojma in da sem mu pač povedal svoje rojstne podatke. In učitelj pravi: »Daj osebno!«. Potem si mislim, ups, tule se pa gre zares! Končno mi učitelj pove, da sva

rojena na isti dan, le da je on eno leto starejši.

In tako me je v roke vzel eden najboljših, Damjan Čretnik. Kmalu sem ugotovil, da ne delam nič prav in da sem lahko srečen, da sem na pravem začetku. Sledile so neštete ure 'hendlanja', skakanja po Lendavskih Goricah, pristankov v koruzi in na visoki jelki, ki ima na srečo mehkejšo iglice kot smreka. Tako je 'kosobrinček' (na občnem zboru društva je bil podeljen za 'gnezdenje') že v žepu. Ure letenja so se nabirale in seznam vzletišč se je hitro polnil. Ob tem sem spoznal mnoge od vas, iz te čudovite, velike družine jadrlnih padalcev in tudi drugih, ki so v letalstvu. A prišel je dan, ki mi je dal nepozabne občutke, dan, ko sem spoznal vleko z vitlom ter ravninsko letenje.

Bili smo nekje na bregu, skupaj po letenju in 'dečki' so rekli, da se bo jutri 'vitlalo!' Doma, med njivami, na prekmurski ravnici! To je bil vitel, ki so ga leta 2008/2009 skupaj kupili Damjan Čretnik, Boštjan Zorman (Tinček), Borut Koler in Miran Fridau (Mičo), na usposabljanju za operaterja pa se jim je še pridružil Anže Pristov. Ogromno opravljenih vlekov je bilo, čudovitih trenutkov druženja, srečanj in tekem. Eno izmed večjih srečanj je bilo v juniju 2013, ko je DJP Lintvar organiziralo društveni piknik v Lendavi, kjer se je tudi odvijala 'pika' tekma, s pristankom pred Zokijevo Drvarnico (ime gostilne). To je bil nepozaben dan, poln smeha in radosti, letenja, jedače in pijače... Vitel nam je oddelal mnogo ur, zato je vse bolj kazal znake utrujenosti. Poškodbe so se ponavljale, vrvica se je vse pogosteje trgala, a želja po letenju na ravnini je bila samo še večja, saj sem sedaj poznal 'Prekmurski steber', ki je širok kot blok v Lendavi, se enakomerno dviga, se z višino širi, v zavoju pa lahko zagledaš tudi štrka (štorkljo), kralja mirne, laminarne ravnice, brez zavetrnih področij, rotorjev, dolincev in še česa, kar je stalnica drugod pri nas. Zaradi vsega navedenega je ravnica le še toliko bolj prijetna, ker ti da tisti občutek varnosti in svobode, neskončnih pristankov in dobrih ljudi, ki te bodo nahranili in napili, če boš podlegel njihovi dobroti. Slišal sem ogromno takih lepih zgodb od naših pilotov in ko boste prišli leteti v Prekmurje, kar povprašajte po njih.

Ta vitel je sčasoma žal dotrajal. Sedaj čaka na popravilo in upamo, da bo le-to uspelo...Med tem je naš Prekmurec Jernej Štefanec (Jerry) kupil vitel iz Hrvaške, kateri je pred tem bil tudi že nekajkrat v Lendavi na posoji. Nekaj časa smo letali, potem pa je žal letalna sla in vnema ostala samo še v meni in dveh ali treh domačih pilotih, katerim se pa izpeljava ni izšla, saj sta za vzlet potrebna šofer in operater, letel bi pa eden ali dva... Ob vsem tem so prisotni enormni stroški, ki si jih marsikdo ne zna predstavljati. Potrebno je vzdrževati vitel, vrvico in dodatne stvari, ob tem pa je dodaten strošek tudi avto... Vse skupaj je velik finančni zalogaj in tako se je Jernej odločil, da bo vse skupaj prodal. Meni je preostala samo še avtocesta in okoli 100 prevoženih kilometrov v eno smer, smer Lendava-Donačka gora. Da ne omenjam Dobrovelj, sploh pa Lijaka ali Kovka, ki sta zame na drugem koncu države... Bil sem več na cesti kakor doma ali v zraku in po treh letalnih sezonah sem čutil to na celi črti. Enormno rast stroškov sem vzdrževal s prekomernim delom servisa računalnikov, si zatiskal oči pred vsemi ostalimi stroški in pokrival ušesa pred poslušanjem ženinih pridiganj in opominjanj,

da imam doma njo in dva sinova. Trpel sem nekaj dni, a brez letenja ni šlo. Dobro veste, kako je hudo, ko je tisti letalni dan in ko vsi letijo, samo ti ne. Nakar še zvečer ležeš v posteljo in bereš opise ter vsečkaš vse te lete...

Začel sem premišljevat, iskati izhod iz te norišnice, iskati rešitev kako nahraniti dušo - leteti in ostati doma? Prijetni spomini mi sprojicirajo v misli vitel in začne se... Po pogovoru doma dobim podporo in že obrnem internet na glavo. Ni bilo težko najti, saj je nedolgo tega Volvo posnel za svoj tovornjak reklamo, v kateri pa je zame poleg dobre šoferke, vseeno glavno vlogo in pozornost dobil pilot, ki je za tem tovornjakom letel z jadrlnim padalom in se je po letenju skozi kratek predor dvignil in potem odpel z vitla G8, na katerega je bil vpet. O tej napravi sem slišal že od nekaj naših pilotov, ki so bili v Braziliji in so iz nje vzletali, Damjan Čretnik pa jo je omenjal, ker je bil na 'pika' tekmi v Litvi, kjer itak ni hribov in je vitel eden izmed 'bogov' tamkajšnjih pilotov! Od tam je tudi podjetje, katero vitel izdeluje in katero si je pridobilo DHV certifikat. Aktualen vitel je različica G8. Ime označuje osmo generacijo in je najbolj dovršen.

Podprt je z elektrono in senzorji, ki merijo pretok vrvice skozi glavo, ki je vrtljiva 360°, kar občutno razbremeni silo, saj je ves čas direktno usmerjena na pilota. Na bobnu je 1600 metrov posebne pletene vrvice, ki je v prvih desetih metrih odebeljena in ojačana. Njeno popolnost dopolnjuje še rdeč 'kajt' (padalček), ki se po odklopu letalca odpre in poleg vizualne funkcije s svojim letenjem prepreči, da bi vrvica prosto padla po terenu. Tako se lahko med tem avto obrača in pelje v vse smeri, ter na poti po naslednjega pilota navije vrvico nazaj na kolut, oziroma boben. Kvaliteta in izkušnje imajo ceno, ki zneso 7500 €, brez dodatka za nosilec za priklop na avtomobilsko kljuko. Nosilec sem v začetku nekajkrat uporabil, dokler nisem nabavil avta, kot ga imajo lastniki podjetja v Litvi, katerega so preverili glede varnosti, nosilnosti in vsega, kar je pomembno za montažo vitla na streho. Takšna montaža občutno poveča življenjsko dobo vrvice, saj je na strehi minimalno prahu, nasprotno temu, ko je naprava montirana na kljuko. Nekaj stotakov stane še šolanje za operaterja, brez katerega se nima smisla iti nekaj po svoji glavi. Tudi praksa doda veliko k dobremu delu operaterja, saj spoznaš mehaniko, delovanje, vzdrževanje, rezervne dele... Bila je naporena in dolga pot v Litvo, ki se je hitro pozabila, ko so me 'zvitlali' z ravnice in ko sem pred sabo zagledal Baltsko morje. Brezčutno odpenjanje z vrvice mi je samo potrdilo vse superlative, prebrane o vitlu in pomirilo vest o pomislekih glede finančne in karierne investicije v G8.

Lepo Litvo sem zapustil zadovoljen. Zapuščal sem jo z napravo, ki sem jo po 3200 km pripeljal v Lendavo, kjer sem ji predstavil našo prekmursko kraljico - ravnico. Začeli smo bolj interno, da se spoznamo in zato se ob tej priložnosti zahvaljujem prvim akterjem, ki so takrat pomagali in sicer šoferju Borutu Gumilarju (Bobo), Jerneju Štefanecu (Jerry), ki je bil starter in kontrola vzleta, ter testnemu pilotu, ki pa je prišel z izkušnjami predhodne verzije G7, katera ga je dvigovala v Braziliji, Andreju Erznožniku (Erzo). Po uspešnem lansiranju Erzo-ta so prišli na vrsto še tudi drugi. Med njimi prednjači Albin Grmek, ki mi

je s svojimi dolgoletnimi bogatimi izkušnjami pomagal pri internem testiranju različnih nastavitev, različnih kotov vzletov, prečnem letenju, prekinitvah vleke, ... Vse je bilo OK in začela se je nova era novega vitla v Prekmurju. Kmalu zatem sem ustvaril namensko Facebook skupino z imenom 'Vitla G8 Slovenija' in vse zainteresirane vabim, da se skupini pridružijo. V skupini je objavljen tudi nedavni obisk članov DJP Lintvar, katere je pripeljal Damjan Čretnik na 'zmenek na slepo' z G8 in letenje brez brega ter jim na koncu v praksi demonstriral ravninsko letenje, ko je odletel nekam proti Ptujju.

Sledilo je srečanje z ACRO piloti iz Bohinja, ki jih vodi Ambrož Mikelj in ki so kljub brezvetrju, ter s tem posledično malimi višinami, opravili acro trening in nam postregli z atraktivno predstavo akrobacij in elementov. Njihova acro krila so manjša in dosti hitrejša, trim hitrost je okoli 45 km/h, kar v brezvetrju in brez dodatnega čelnega vzgona zahteva (pre)veliko hitrost avta, ki je na makadamskem terenu vozil okoli 55, na trenutke do 60 km/h.

Nekaj dni za njimi so prišli še naši mladi upi, slovenska mladinska reprezentanca, ki jih je na trening poslala Letalska zveza Slovenije. Po nekaj predhodnih pogovorih in dogovorih, jih je pripeljal v Petišovce njihov trener Dušan Durkovič - Dule. Po uvodnem 'brifingu' smo začeli in delali do sončnega zahoda! Ja, bil sem totalno izčrpan... Bolj obširne, s fotografijami in videoposnetki dokumentirane zgodbe, si lahko ogledate na omenjeni FB skupini 'Vitla G8 Slovenija'.

Prišel je oktober in z njim jutra-



nja megla ter vlaga, zato sem vitel demontiral iz avta in ga pripravil za pregled pred kratkim zimskim spanjem. Opravil se bo tudi servis na avtu, ob vsem tem pa bomo zimski čas izkoristili tudi za urejanje potrebnih papirjev in na ta način poskrbeli za varno in prijetno sezono 2021.

Kako naprej? Sledi sezona 2021 in poklicalo me je že kar nekaj vrhunskih slovenskih pilotov, ki so navdušeno sprejeli novico o vitlu v Prekmurju. Naznanili so bojni plan za prihajajočo pomlad, ko bi se naj napadlo 'brazilske' dolžine (300, 400, 500, 500+ km). Spet drugi omenjajo tipičen 'lendavski vzhodnik', torej veter za prelet do zahoda naše 'kure'. Vse to se po letošnjem jesenskem letenju v Prekmurju zdi povsem izvedljivo, saj so 'dečki' še pred nekaj tedni odleteli lepe dolžine, kar je za mesec september in oktober, ko res ni več toliko energije, dober rezultat in lahko le rečem, da pomlad obeta! Prekmurški leti iz zadnjih let pričajo, da teren nudi širok obseg smeri letenja, saj so nekateri odleteli v Avstrijo, Hrvaško, Madžarsko... Res je, da takrat še ni bila današnja neugodna situacija prehajanja meddržavnih mej... Sicer pa ni važno drugo, kot da prideš na vleko ter spoznaš lepo pokrajino in zajadraš nad ravnico.

Nenazadnje bi se rad zahvalil Letalski zvezi Slovenije, ki podpira in je podprla tudi naše srečanje in trening mladinske reprezentance, katere člani se zavedajo, v kako velike čevlje bodo le ti stopili, ko bodo prerasli mladinsko in se pridružili članski ekipi, ki je v vrhu svetovne PWC elite.

Prav tako se zahvaljujem vsem, ki ste se odločili in kupili 'akcijske šlepe' in s tem podprli razvoj ravninskega letenja, predsedniku JPK Donačka Gora Damjanu Adamu za pomoč in podporo pri povezovanju kontaktov, pri urejanju birokratskih in pravnih zadev, predsedniku

DJP Lintvar Damjanu Čretniku za organizacijo in materialne donacije, Anžetu Pristovu in Albinu Grmeku za sodelovanje, podporo, strokovne nasvete in napotke za prihodnost, Borutu Kolerju za moralno in tehnično podporo, prav tako Boštjanu Zormanu (Tinčeku), ki me nenehno hudo mušno zbada z vprašanjem »Kdaj boš pa ti letel?«. Glede na to, da je prav on med bivšimi operaterji tisti z največ vleki, verjamem, da me bo ob kakem 'top' dnevu prijateljsko zamenjal. Sicer so pa tu še Jerry, Bobo, Mitko ter ostali iz Prekmurske lige in verjamem, da boste prišli pomagat. Hvala za nasvete izkušenemu bivšemu operaterju Fridau Miranu (Mičo), ki se bo morda kmalu vrnil iz Švice in se nam pridružil. Hvala tudi vsem ostalim in vnaprej hvala za morebitne namige in mnenja o možnosti sponzorsko-reklamnega sodelovanja s komerkoli, ki bi želel svojo identiteto predstaviti in obleči avto - 'vitlamobil' v njegove barve. Hvala klubom in posameznim skupinam za individualni interni zakup vitla za vaše treninge in lokalne tandemse polete. Za vse fotografije in videoposnetke bi se rad zahvalil profesionalnim fotografom iz Lendave, to so: Alfred Lešnjak, Tomaž Galič in mladi Timi Farkaš.

Dragi vsi!

Veselim se vašega prihoda, srečanja, druženja, poslušanja novih in starih zgodb o letenju!

Se vidimo med oblaki!



Avtor: Rok Loriger

'VITLANJE' SE VRAČA V PREKMURJE

V soboto, 10. oktobra, smo se SYP mladinci z vodjo Dušanom Durkovičem - Duletom podali v sam kljun naše kokoške Slovenije. Odpravili smo se v Petišovce na 'vitlanje' - vleko (t.i. šlep) z vitlo. Zbrali smo se ob prvi slovenski moto stezi - Lindauring, kjer nas je pričakal vonj po bencinskih hlapih in zažgani gumi.



Neprestano škripanje pnevmatik nas je premagalo in preverili smo sceno na dirkališču. Dečki so nabijali kroge in drseli bočno čez ovinke, tu pa tam je koga zavrtelo, zaletel se začuda ni nobeden.

Kmalu se je pripeljal novi lastnik vitla, Boštjan Komaricki – Cicki, in sledili smo mu na bližnjo lokacijo. Tam nam je predstavi svojo novo pridobitev – naj sodobnejši vitel G8, edini s certifikatom DHV. Vitla v principu deluje tako, da se med vožnjo avtomobila vrvica odvijja z bobna vitla, operater pa ga zavira in tako ustvarja natezno silo, ki te vleče naprej in gor.

Po predstavitvi vitla je sledil varnostni sestanek (t. i. briefing), kjer nas je operater opozoril na kaj je treba biti pri vleki še posebej pozoren. Pri vleki moraš paziti predvsem na dve stvari. Po dvigu kupole moraš čim hitreje steči in se upreti želji po usedanju v sedež. Od trenutka, ko se dvigneš od tal pa do odpetja z vitla, ves čas preverjaš in popravljaš smer kupole, tako da je pravokotna na vlečno vrvico. Če ti to dvoje uspe, bo vleka z vitlom uspešna in visoka.

Ker imam pod pasom cele štiri vleke iz prejšnje generacije prekmurskih vitlov, me operater, kot najbolj izkušenega mladince, določi za prvo vleko.

Postopek vleke poteka nekako takole. Operater te s sistemom za odpenjanje (t. i. klinko) vpne na vrvico, jo napne in preveri, če se slišita preko radijske zveze. Ko mu s prikonom potrdiš, da radijska zveza deluje, avto spelje in med odvijanjem vrvice pospešuje do 40 km/h oziroma več, če je padalo hitrejšje. Ko avto doseže zeleno hitrost, dobiš povelje za dvig kupole. Ker mi je dvig kupole uspel brez težav, je operater dodal silo in me potegnil v višave.

Padalo takoj po dvigu od tal leti pod precejšnjim vpadnim kotom, večjim kot si ga vaju pri običajnem letenju, zato imaš občutek kot da ležiš na hrbtu. Položaj je podoben hitremu izhodu iz spirale ali izvajanju nihajev oz. 'delfinčkov' na tečaju SIV. Globoki potegi krmilnih vrvic so v tej fazi nevarni in nepotrebni.

Ko pri vleki zmanjka ceste ali vrvice, ti da operater znak za odklop. Ko se odklopiš, začneš takoj iskati dviganja in če le-teh ni, poiščeš pristanke, ki jih je na ravnici veliko. Višina, ki jo dosežeš z vleko, je odvisna od dolžine ceste na kateri se vleka izvaja in čelnega vetra. Pomaga ti lahko seveda tudi termika, a na dan našega treninga je bila bolj šibka, njeno lociranje pa zahtevno.

Glede na pretežno oblačno vreme in brezvetrje smo z vlekami dosegali višine med 300 in 400m AGL, kar je bilo za trening dovolj. Opravili smo po 4 – 6 vlek na osebo in se dodobra navadili na ta način vzletanja.

Glede na pretekle izkušnje pri vlekah lahko rečem, da je nov prekmurski vitel G8 z ekipo odlična pridobitev za padalsko sceno. Uigrana ekipa omogoča uporabniku na drugem koncu vitla umirjene, nežne in zelo varne vzlete in vleke brez 'cukanja'.

Cicki se je izkazal tudi kot dober gostitelj. Poleg upravljanja vitla je poskrbel še za malico, bar za osvežitev s prigrizki, povabil je par fotografov in zame najpomembnejše: prinesel je tudi cecado za pod padala, da jih nismo potrebovali valjati po makadamu. Zahvaljujemo se Letalski zvezi Slovenije za sredstva, našemu kapetanu Duletu za organizacijo in vodenje in celotni ekipi 'Vitel G8 Slovenija' za lepo izkušnjo.

Z ekipo SYP smo preživeli lep dan na ravnici. V Prekmurje se bomo vrnil v naslednji sezoni, ko bo zadišalo po pomladi in pomladanski termiki. Takrat se bo s tega prelepega konca Slovenije brez dvoma dalo tudi kam odleteti.



Avtor: Lucian Haas

RAVNINSKO LETENJE JE DRUGAČNO

Vir: DHV Info September-Oktober 2020

https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/dhvinfos/2020/dhvinfo225.pdf

Prevod: Nejc Deželak

Letenje po ravnini in gričevnatem območju ima svoja pravila. Pilot, ki želi tu leteti daleč, mora pri določenih stvareh razmišljati drugače kot v Alpah.

Ravninsko letenje se zdi iz meteorološkega vidika enostavnejše in varnejše. Seveda je potrebno najti dviganja, a pilot lahko pozabi na stvari kot so dolinski vetrovi in rotorji. Močni višinski vetrovi celo pomagajo pri nabiranju kilometrov. Termika je mirnejša, dviganja so širša. Vreme se 'odvijja' počasneje. Torej vse super?

Žal ne! Pod drobnogledom so zakonitosti ravninskega letenja primer-

ljivo kompleksne kot v Alpah in vse to vpliva na uspeh ter užitek pilota. V nadaljevanju bodo predstavljeni vremenski fenomeni, ki so značilni za ravninsko letenje.

Brezvetrje kot dilema

Za letenje v Alpah je napoved brez regionalnega vetra praktično idealna, saj se s tem zlasti v višjih legah, kjer ni dolinskih vetrov, zmanjša verjetnost turbulentnih območij. Za ravninsko letenje pa brezvetrje načeloma pomeni letenje pod oteženimi pogoji.

Zakaj? Zaradi pomanjkanja čelnega vetra v prvi vrsti pilot pri vzletanju z vitlom pridobi manj višine, kar mu oteži iskanje prve termike, ki je nižje ožja ter bolj 'balončkasta'. Pogosto se zgodi, da na takšen dan, tudi če je termična napoved zelo ugodna (beri 'baze' okrog in okrog), uspe daljši let le redkim pilotom. Še slabše se godi pilotom, ki za vzlet izberejo majhen hriček s 100 m višinske razlike. Zaradi pomanjkanja vetra se pilot ne more 'parkirati' ob greben in čakati na naslednji termični interval. Potrebno je potrpežljivo čakati na vzletišču in pozorno opazovati okolico ter vzleteti ravno v trenutku, ko je neke v bližini termični steber. Žal so stebri ob šibkem vetru pogosto precej oddaljeni od grebena, kar ima za posledico, da v tistem trenutku na vzletišču celo zapiha v hrbet, saj steber za sabo posesa zrak. Če je steber močnejši in bolj ob grebenu, pa takrat na vzletišču sunkovito zapiha, kar lahko izkoristijo zgolj zelo izkušeni piloti z dobrim obvladovanjem padala, tako pri vzletu, kot pri centriranju termike tik ob grebenu. Za običajne pilote so takšni dnevi polni frustracije – čakanje ure in ure, a na koncu le nekaj minut letenja.

Kdor si želi takšne frustracije prihraniti, ima dve izbiri – ali ob takšni napovedi že vnaprej pozabi na letenje ali pa obišče vzletišče v kasnejših urah, saj so takrat stebri nežnejši in dlje živeči, kar nedvomno pomaga pri iskanju prvega dviganja.



▲ **Primer, kako tanka je meja med dolgim letom ter pristankom po dveh minutah, z vzletišča z malo višinsko razliko.**

Dnevni potek ravninske termike

V hribovitem svetu je potek termike jasen. Dopoldan je termika najboljša na vzhodnih, čez dan na južnih, ter proti koncu dneva na zahodnih pobočjih in grebenih. Kljub pomanjkanju hribov ima tudi ravninska termika svoj tipičen dnevni potek, ki pa jo veliko pilotov ne pozna. V skrajšani obliki – zgodaj ugodno, sredi dneva težavno, popoldan najbolje.

V zgodnjih urah je zrak še mirnejši. Prvi termični baloni se zato dvigajo širše in manj turbulentno. Čeprav temperaturna razlika zaradi še šibkega sonca ni velika, imajo ti paketi zraka drugo prednost – višjo vlažnost, saj s sabo nosijo vlažen nižinski jutranji zrak. Zaradi te komponente se takšni baloni dvigajo presenetljivo dobro in konstantno. Izkušnje kažejo, da imajo piloti, ki vzletijo zgodaj, manj problemov kot tisti, ki gredo v zrak šele okoli dvanajste ure.

Opoldne je pri ravninskem letenju čas 'borbe', kar marsikoga morda preseneti. Čeprav je sonce takrat najvišje na nebu in najučinkoviteje segreva ravninske predele, to vsaj nižje ne pomeni, da je zaradi tega termika boljša. Razlog – bolj kot so tla segreta, pogosteje se sprožijo termični baloni. Zaradi tega pa so le ti manjši in kratkotrajni, kar je za pilota nadvse neugodno, še zlasti, če imajo ti baloni sami po sebi veliko energije. Termika postane ugodnejša šele višje, ko se ti baloni združijo v večje pakete. Ravno tu lahko profitirajo piloti, ki so odšli v zrak že bolj zgodaj in lahko na ta način lažje 'preživijo' to manj ugodno obdobje.

Najugodnejše je ravninsko letenje načeloma v drugi polovici popoldneva. Zrak ob tleh se segreva počasneje, tako se sprožajo večji baloni, ki so dolgotrajnejši. Po drugi strani pričnejo takrat, ko postaja okolica hladnejša, svojo toploto oddajati tudi bolj namočena območja, ki so preko dneva postopoma shranjevala energijo.

Problem visoke baze oblakov

Visoka baza oblakov se zdi na prvi pogled zelo ugodna za dolge prelete. Višje kot se lahko dvignem, manj stebrov moram zasukati, oziroma ko zapustim steber, imam več časa najti naslednjega. Ampak v praksi pogosto ne poteka vse tako gladko, saj so pri visoki bazi oblakov stebri tudi bolj oddaljeni drug od drugega. Višji kot so stebri, več zračne mase se spušča ob njihovih robovih in bolj se ostala dviganja v njihovi okolici zadušijo.

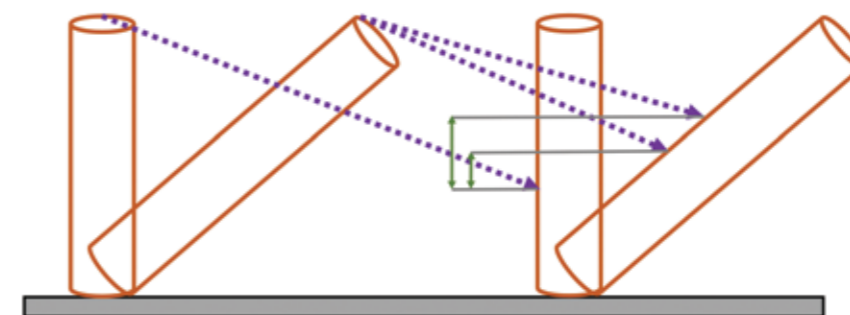
Piloti jadralnih letal uporabljajo v srednji Evropi enostavno empirično formulo: oddaljenost stebrov je nekje 2,5-kratnik višine baze oblakov. Če so torej oblaki 1000 m nad tlemi, potem so stebri med seboj oddaljeni 2,5 km, pri 2000 m nad tlemi že 5 km. Za jadralno padalo so takšne razdalje že izziv, še zlasti če se v praksi ta formula izkaže za nadvse optimistično, kajti ravninski termični stebri so redko 'dežurni', ampak delujejo v intervalih. Tako rabi pilot po navadi 5-kratnik višine baze oblakov, da prispe do naslednjega uporabnega stebra. Ker so stebri redkejši, se s tem tudi poveča verjetnost, da pilot zgreši naslednje dviganje, še zlasti ko na nebu ni kumulusov. Tako imajo piloti pogosto največ uspehov ob dnevih, ko višina baze oblakov leži nekje med 1000 m in 1500 m nad tlemi.

▼ **Ob nižji bazi oblakov so termični stebri bližje skupaj, kar poveča verjetnost, da pilot najde naslednjega.**



Veter - moj prijatelj

Veter ni pri ravninskem letenju zgolj ugoden za lažje iskanje prvega dviganja ampak pomaga tudi pri potovanju med njimi. Termični stebri so zaradi vetra zamaknjeni, zato pilot že pri njegovem vrtenju potuje tudi horizontalno. S tem se avtomatsko približa naslednjemu dviganju, kar poveča verjetnost, da ostane v zraku. Tudi močnejši vetrovi (več kot 20 km/h) pri ravninskem letenju niso problematični, če je vetrni gradient (sprememba jakosti z višino) konstanten in se hkrati na hitro ne spremeni še smer vetra. Močnejši kot je veter, bolj se spleča vrteti tudi šibkejša dviganja, saj so šibkejši stebri močnejše zamaknjeni in s tem pilot pri vrtenju prepotuje hkrati večjo razdaljo. Nasvet: ob vetrovnih dnevih je pomembno ohranjati dobro višino, saj je v nižjih predelih termika ožja (ima manj mase) in tako tam veter lažje ustvari turbulence.



▲ **Že ob enaki finesi pilot doseže naslednji steber višje. Ker ima ponavadi zaradi vetra v hrbet boljšo fineso, s tem prihrani še več višine.**

Zmerna termika je boljša

V hribih je zaželjen čim boljši temperaturni gradient, saj so potem dviganja močnejša in pilot preživi manj časa v termičnih stebrih, s čimer se izboljša njegova povprečna hitrost. Presenetljivo je, da pri ravninskem letenju prevelik temperaturni gradient ni najbolj ugoden. Razlog leži v nastanku termičnih stebrov.

V hribih imajo termični stebri svoj izvor v pobočnem vetru. Pobočni veter potiska segret zrak iz nižjih predelov po hribu navzgor, ob tem pa se le ta še naprej segreva (in to zelo učinkovito, saj pobočja glede na sonce ležijo pod večjim kotom). S tem ima termični steber, ki se na nekem območju odlepi od grebena, skoraj konstanten dovod toplega zraka, s čimer se lahko ustvarijo takoimenovani 'dežurni' stebri.

Na ravnini poteka ustvarjanje termičnega stebra drugače. Tu zračna masa miruje in se počasi segreva. Ko je temperatura te zračne mase toliko toplejša od temperature okolice, se odlepi in kot paket potuje pravokotno navzgor. Zrak, ki zapolni praznino nad tlemi, je pogosto precej hladnejši in tudi zaradi nižjega kota sončnega obsevanja potrebuje več časa, da se ponovno segreje. Tako imajo termični stebri nad

ravnino bolj pulzirajočo naravo.

Temperaturni gradient odloča o tem, kdaj se ravninska zračna masa kot paket odlepi od tal. Če je gradient velik, potem se ti paketi sprožajo pogosteje, zaradi tega pa so tudi manjši, s čimer se na svoji poti hitreje pomešajo s hladnejšim zrakom. Za pilota je takšen majhen paket težko centrirati, hkrati pa je kratkoživ. Če je gradient malce manjši, se lahko s tem segreje večje območje in se odlepi večji paket, kar je za pilota, zlasti v nižjih predelih, ugodneje. Prav tako je paket masivnejši in mu s tem zaradi vztrajnosti med dviganjem težje zmanjka moči, tudi če na poti naleti na manjše inverzne plasti. Dodatna prednost večjih paketov je tudi, da jih veter težje 'razbije'.

Avtor: Ben Abruzzo

NASVETI ZA SREČNA RAMENA

Tips for Happy Shoulders

Vir: Cross Country Magazine 212, str. 40

Prevedla: Mia Zupančič

Nobenega dvoma ni, da imajo ramena pri letenju ključni pomen, tako za udobje med letenjem kot tudi za zmogljivost in uspešnost. Poglejmo, kaj vse vpliva na to, da so ramena pilotov zdrava, vzdržljiva in uporabna.

Moč: V kontekstu tega članka moč pomeni sposobnost izvajati ustrezno količino sile v določenem časovnem okvirju. V šesturnem XC poletu bomo med pridobivanjem višine večkrat uporabili manjše količine moči, v SIV tečaju ali med 'acro' manevri pa bomo moč sicer morda manj pogosto uporabili, a takrat v večji količini, npr. med vstopom, vzdrževanjem ali izstopom iz prevlečenega leta.

Zadostna moč ramen pilotu omogoča, da nese težek nahrbtnik na vzletno točko, leti željeno količino ur brez hujše utrujenosti mišic in da za celoten čas poleta obdrži ustrezno sposobnost energičnega zviranja, brez da bi imel občutek, da se padalo obnaša čisto po svoje.

Gibljivost: V kontekstu letenja gibljivost ramen pomeni, da si želimo mišice ramen uporabljati na različne načine in skozi širok spekter različnih gibov, ne da bi pri tem prekomerno obremenjevali ali morebiti celo poškodovali okoliške mišice.

V jadrlnem padalstvu lahko naredimo preprost test, s katerim določimo, ali so naša ramena ustrezno gibljiva ali ne. Vstanite in dvignite iztegnjeno roko nad svojo glavo. Vaša dlan naj gleda proč od vas. Nato naj poleg vas stopi vaš prijatelj ali drug pomočnik in pogled usmeri ravno proti vaši roki in ušesu. Če je vaša roka popolnoma iztegnjena ter pri tem ravna in navpično postavljena ter vaš prijatelj ne vidi vašega ušesa, potem je mobilnost vašega ramena zadostna. Če pa (kot avtor članka) roke ne morete postaviti povsem navpično ali pa to zahteva stalno napenjanje ramen in drugih mišic, potem je verjetno mobilnost vašega ramena nekoliko okrnjena, to pa lahko med letenjem vodi v utrujena ramena in manjšo uspešnost.

Stabilnost: Močna in ustrezno gibljiva ramena potrebujejo le še eno lastnost: stabilnost. Stabilnost pomeni, da so ramena sposobna doseči in za ustrezen čas tudi zadržati različne položaje, ki jih potrebujemo med letenjem, hkrati pa tudi preprečiti zunanjim silam, da bi spremenile položaj ramen. Najbolj očiten primer je, da so stabilna ramena sposobna zadržati položaj, potreben za 'full stall', ne da bi krmilni ročki potegnili roki iz ustreznega položaja.

- Zdaj vemo, katere lastnosti morajo imeti zdrava ramena, v nadaljevanju pa preberite program vaj, ki jih lahko izvajate dvakrat na teden, da dosežete ustrezno moč, gibljivost in stabilnost ramen za letenje. Te vaje lahko dodate svojemu že obstoječemu urniku vadbe ali pa jih uporabljate ločeno od drugih vaj. Avtor članka je te vaje posnel in si jih lahko ogledate na povezavi: tinyurl.com/ben-abruzzo.

Drugi trening se osredotoča na različne gibe, ki zahtevajo vlečenje in različne potege, hkrati pa s temi vajami delate tako na moči, kot na gibljivosti in stabilnosti ramenskih mišic. Za ta trening potrebujete elastični trak ali par uteži ter nekaj, ki vam omogoča dviganje in vlečenje telesa navpično ali vodoravno – to je lahko drog, par elastičnih trakov z ročkami (TRX trakovi) ali močna drevesna veja.

Začnite z manj ponovitvami in lažjimi utežmi ali bolj raztegljivimi trakovi ter postopoma dodajajte obremenitev in število ponovitev. Te vaje so dober začetek za boljše zdravje ramen za vsakega pilota. Zdaj pa si hitro pogledajte še posnetke in se lotite dela!

OGREVANJE

1

30 SEKUND: nateg elastičnega traku nad glavo - raztezanje.



2

10 - 20 SKLEC

3

30 SEKUND: nateg elastičnega traku za hrbtom - raztezanje.



4

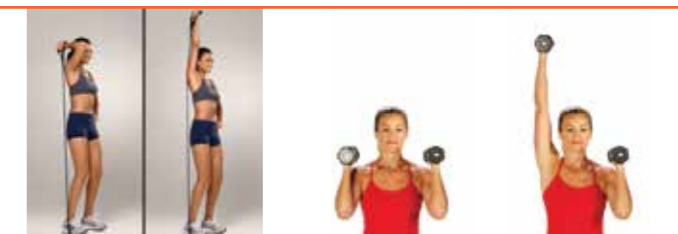
30 sekund hoje po vseh štirih (brez da se kolena dotikajo tal).

Naredite 1 - 3 serij vaj. Med serijami si vzemite minuto ali dve počitka.

PRVI SKLOP VAJ

1

8 POTEGOV traku nad glavo z vsako roko, pri vsakem potegu pa zgornji položaj ZADRŽITE ZA 3 SEKUNDE (namesto elastičnega traku lahko uporabite tudi uteži).



2

10 - 20 VZPOR (dvigov in spustov v opori na rokah). To lahko naredite na dveh vzporednih drogovih ali pa si pomagata z dvema stoloma. Na iztegnjenih rokah vsakič POČAKATE 2 SEKUNDI.



Naredite 3 - 6 serij vaj. Med serijami si vzemite minuto ali dve počitka.

DRUGI SKLOP VAJ

1

4 - 8 GLOBOKIH SKLEC, pri katerih imate dlani dvignjene približno 20 cm od tal.

Po zadnji skleci zadržite zadnjo, dvignjeno pozicijo, za kolikor dolgo zmorete, pri tem pa pazite, da imate trup in ramena ves čas ravna in napeta.



Naredite 3 - 6 serij vaj. Med serijami si vzemite minuto ali dve počitka.



OGREVANJE

1

30 SEKUND: razteg v položaju zarodka (med tem morate čutiti razteg v mišicah ramen).



2

30 SEKUND: vesa v zgibi (pri tem morate aktivirati mišice ramen in hrbta).



3

30 SEKUND: stranski razteg v položaju zarodka (enak položaj kot pri položaju zarodka, le da tu premaknemo iztegnjeni roki na levo ali desno od telesa) – to vajo naredimo za 30 SEKUND NA VSAKO STRAN, najprej levo, nato desno.



Naredite 1 – 3 serij vaj. Med serijami si vzemite minuto ali dve počitka.

PRVI SKLOP VAJ

1

3 – 8 ZGIB (DVIGOV) na drogu v enem od dveh položajev na slikah.



2

10 – 20 POTEGOV elastičnega traku z obema rokama pred seboj (ali dvigov uteži v istem položaju; lahko tudi najprej z eno roko in nato z drugo roko, če imate le eno utež).



Naredite 3 – 6 serij. Med serijami si vzemite minuto ali dve počitka.

DRUGI SKLOP VAJ

1

10 POTEGOV navzgor ob telesu (uporabite lahko tudi uteži). Ko sta komolca navzgor in zapestji v višini prsi, vsakič ZADRŽITE ZA 2 SEKUNDI in stisnite zgornje mišice hrbta.



2

10 – 20 POTEGOV z rokama v stran (uporabite lahko tudi uteži).



Naredite 3 – 6 serij. Med serijami si vzemite minuto ali dve počitka.

Avtor: Greg Hamerton

VARNOST LETENJA: NAJPOMEMBNEJŠIH 60 SEKUND

Flight safety: essential 60 seconds

Vir: <https://flybubble.com/blog/flight-safety-essential-60-seconds>

Prevod: Domen Višnar

Zdravnik odprav in pilot jadralnega padala dr. Matt Wilkes ter psiholog dr. Lucy Hawkes sta pred kratkim vodila raziskovalno skupino, ki je raziskovala vpliv višine na jadralne pilote, v okviru projekta "Free Flight Physiology Project". V projektu je sodelovalo šest izkušenih pilotov, kateri so leteli na srednji višini, dva pilota, ki sta letela na ekstremnih višinah (gore v Pakistanu) in 17 pilotov različnih sposobnosti, letečih na normalnih lokacijah.

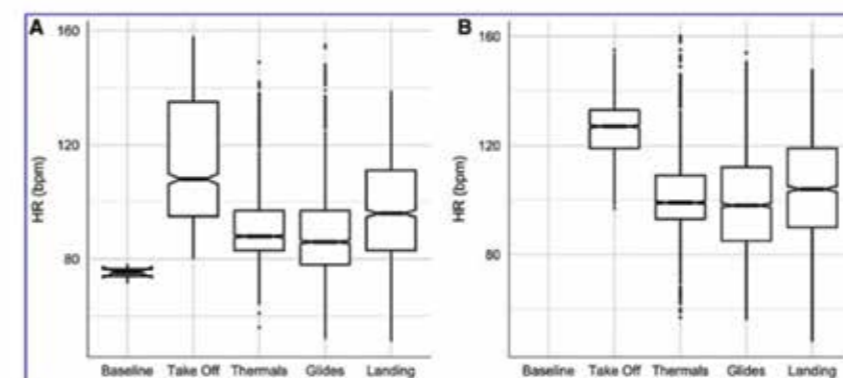


FIG. 4. Heart rate and oxygen pulse data from the "Moderate Altitude" (4 pilots, 4 flights), "Extreme Altitude" (2 pilots, 6 flights), and "Flymaster" datasets (17 pilots, 81 flights). Boxes depict heart rate (beats/minute) for the (A) "Moderate Altitude" and (B) "Extreme Altitude" groups; continued below

Čeprav je raziskava na visokih višinah ustvarila veliko uporabnih rezultatov, sem se osredotočil na odkritja, ki se nanašajo na vsakega pilota. Vse skupine pilotov so skozi različne letalne faze sledile podobnemu vzorcu. **Vzlet je pokazal opazno povečan srčni utrip.** Raziskava je pri začetnikih in profesionalnih jadralnih padalcih pokazala podobno povečanje utripa. V pričakovanju na polet se je prav tako povečal kortizol (stresni hormon). Utrip se je povečal na povprečnih 140 utripov na minuto, kar je visoko nad povprečno osnovo (počivalni utrip), ki je 75.

Po Mattovem mnenju je eden od razlogov za povečan srčni utrip to, da

pri začetnikih predstavlja vzrok tesnobe sam vzlet, pri bolj izkušenih pilotih pa stres predstavlja socialni pritisk, da morajo uspeti, saj jih sopiloti gledajo, hkrati pa pri njih predstavlja stres tudi strah, da bodo z neuspehim poskusom le zapravljali čas.

Na vzletiščih smo običajno izpostavljenim

največjim nevarnostim med celotnim letom. Pogosto se vzleta iz gora. Teren je lahko zastrašujoč, lahko je neenako strmo nagnjen, kar lahko ustvarja turbulenco (drevesa in skale). Tudi termični tokovi so velikokrat močni. Teren lahko prikrije pravo smer vetra in njegovo realno moč. Če narobe ocenimo te stvari, se lahko zelo hitro znajdemo v zelo nevarni situaciji.

Pristanki, na drugi strani, so pogosto izbrani iz višine tako, da lahko letalno napravo pripeljemo do primerne območja, pogosto na velik odprt travnik, stran od ovir, ki povzročajo turbulenco. Tudi veter je pri tleh pogosto omejen in tudi če ni, je smer lahko določiti. V celoti je pristanek manj nevaren.

Eden od problemov vzleta je tudi ta, da v trenutku vzletanja **še ne veš, kakšne so razmere v zraku.** Šele, ko se pokaže narava zraka na ta dan, si lahko precej prepričan, da bo vse v redu. Tudi v stresen pristanek prideš z razumevanjem razmer v zraku, samo teren je nov in potrebuje pozornost. Na vzletišču lahko samo ugibaš (vreme, izkušnje in vidni znaki), če ni drugih pilotov, ki bi kazali razmere. Če greš prvi, je to lahko stresno, ne glede na izkušnje. Če so ostali

piloti že v zraku, se pogosto zadržujejo blizu vzletišča, kar ustvarja **potencialno nevaren promet**, verjetno najbolj nevarna situacija, s katero se pilot sreča. Izogibati se krilom v tako majhnem prostoru, je zahtevno mentalno opravilo.

Izkušeni piloti pogosto letijo z manj stabilnimi krili, saj si želijo boljše zmogljivosti padala. Ta padala potrebujejo hitrejšo reakcijo pilota in njihove bolj natančne vložke, še posebej v turbulenci. Pri teh padalih je hitrost letenja večja, z njimi pa je tudi težje vzleteti s popolnim nadzorom. To pripomore k dodatnemu stresu na vzletišču. Zato ni bilo proti pričakovanjem, da so imeli izkušeni piloti enako raven stresa kot začetniki. Edino tisti z ekstremno stopnjo obvladavanja ali tisti, ki so se odločili iti stopnjo nižje, lahko uživajo v zmanjšani stopnji stresa na vzletišču.

Vzletišče lahko pilotu predstavi še en problem: **preslabo poznavanja krila** in motoričnega spomina, ki dela podzavestne popravke. V večini primerov pridejo piloti na vzletišče, ko je letalno in zato tam ne želijo zapravljati časa. Hitro se pripnejo, naredijo pregled in poletijo. Tam ni časa za trening. To izpostavi pomembnost 'groundhandlinga', kot tudi 'igranja s krilom' pred poletom, če vzletišče to omogoča.

Matt zaključuje raziskavo: »Psihološki odzivi (povišan srčni utrip) niso povezani z izkušnjami. Čeprav bolj izkušeni piloti poročajo o manjši zaskrbljenosti kot začetniki, odzivi telesa kažejo, da ni razlike. Prav tako je bilo opaženo, da visoka stopnja delovanja simpatičnega živčnega sistema (sistem, ki skrbi za boj-beg) oslabi delovanje delovnega spomina in zmanjša stopnjo

varnosti pri jadralnih padalcih.«

Njegov nasvet je: »Glede na to, da se velika večina jadralno padalskih nesreč zgodi med vzletanjem, bi tudi izkušeni piloti veliko pridobili s tehnikami sproščanja pred vzletom in z izvedbo petih kontrolnih točk (pravilen pregled padala) pred vzletom, kar bi pomagalo zmanjšati možen primanjkljaj delovnega spomina zaradi stresa.«

Lahko bi si mislili, da eno od tehnik sproščanja predstavlja druženje in pogovarjanje z drugimi piloti na vzletišču. Vendar Matt meni, da je bolje, če si sam in če se v miru pripraviš. Na vzletišču lahko naletimo tudi na en tip pilota, ki ga je strah leteti (možno da celo iz pravega razloga, jadralno padalstvo je le nevaren šport) in tako vse prepričuje, da danes ni za leteti. Izpostavil bo vse nevarnosti, še tiste, ki jih ni. Pogosto je zelo zgovoren, ker ima potrebo po tem, da je uslišan. Takšni samo dodajo stopnji stresa. Pazite se jih. Za kakšen nasvet in spodbudo poiščite najbolj izkušenega pilota. Potem se pa pojdite sami pripraviti in pregledati opremo ter opraviti najpomembnejšo stvar:

SPROSTITUTE SE

Sprostite se? V kratkem se boš vrgel v neznano! Veter je močan. Skale so vsepovsod. Zelo je strašno!

- **Naredi pet globokih vdihov in se osredotoči na potovanje zraka v pljuča in ven.**

- **Sprosti mišice, razpri dlani in umirjeno opazuj veter na vzletišču. Poskusi postati eno z njim. Predstavljaš si, kako lebdiš nad pokrajino in nisi nič druga kot zrak.**

- **Zdaj si predstavljaš prvih 60 sekund tvojega leta, napravi si majhen letalni plan. V glavi si predstavljaš kako čakaš na pravi trenutek, kako dvigneš krilo, kako tečeš s stabilnim padalom, kako se udobno namestiš v sedež, kako zaviješ proti dviganju, kako letiš tja z aktivnim letenjem, kako ujameš prvi steber in kako se dvigneš v višave.**

Zdaj si pripravljen. Sledi svojemu planu in uživaj v letu. Koga briga, če se ne izkaže ravno tako, kot si si zamislil? Glavno je, da si v kritičnem trenutku zbili srčni utrip. Tvoja samozavest te bo pomirila.

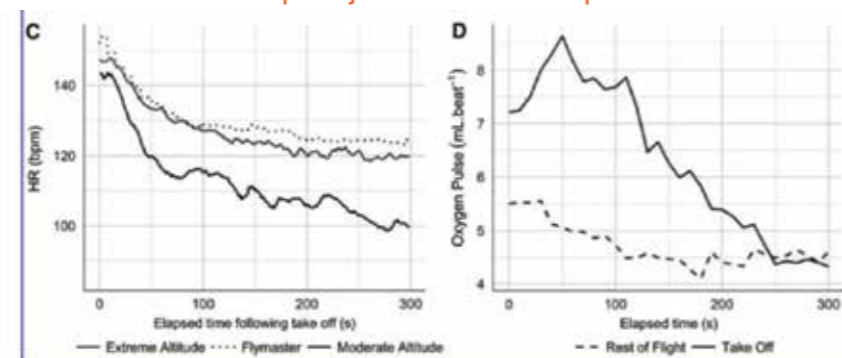


FIG. 4. continued from above (C) Heart rate in the takeoff phase for the "Moderate Altitude" (black line), "Extreme Altitude" (gray line), and "Flymaster" (dotted line) groups; and (D) Mean oxygen pulse (mL/beat, 10 second average) for the "Moderate Altitude" group in the takeoff phase (black line) and during the remaining phases of their flights (dashed line).

Kar me je najbolj presenetilo, je to, kje je na teh grafih stres najbolj prisoten: v prvi minuti. Za to so utemeljeni razlogi. Nevarnosti navkljub, če vas ne bi letenje naredilo popolnoma navdušenega, ne bi leteli, ali ne? Ampak zdaj, ko veste, kaj se dogaja znotraj vas, si lahko vzamete minuto za pripravo: najpomembnejših 60 sekund.

Avtor: Marko Kejžar

GEOMETRIJA NA STODERZINKNU

Avstrija. V nekih drugih časih ste starejši bralci tega članka iz severa na jug 'švercali' kavo in se na poti nazaj oblekli še v 3 pare kavbojk. Danes je razlog za obisk te dežele večinoma turizem, za nekatere pa žal tudi delo. Jaz sem k sreči skoraj vedno med prvimi omenjenimi in lahko rečem, da sem prekolesaril, presmučal ali prehodil že dobršen del njihovih čudovitih hribov, kar mi sedaj, ko sem jadralni padalec, željan letenja v teh koncih, zelo koristi, saj sem že iz mojih poprejšnjih avantur v grobem spoznal njihovo geografijo.

Odkar sem začel leteti, sem si želel obiskati vsaj nekaj teh hribov tudi s padalom. Ko sem jih pred tem obiskoval kot alpinist, kolesar ali smučar, si niti v sanjah nisem znal predstavljati, da jih bom, nekoč na nek, tedaj še meni nepoznan način, obiskal 30 v enem dnevu.

Vse skupaj se je začelo že lani, ko smo s prijatelji padalci ujeli nor dan za letenje z Goldecka. Takrat sem si rekel, da se bomo še vrnil v te hribe. Mega jo je takrat z unikatnim letenjem pobrisal skoraj domov, s Primožem pa sva šla po super letenju naprej na sever in naslednji dan na Stoderzinken. Mene je letenje dan poprej popolnoma izčrpalo, zato sem naslednji dan letel bolj lokalno, kar pa je bilo seveda dovolj, da sem letos z enim očesom vedno budno spremljal vremenske napovedi tudi za tiste konce. Teren v okolici Stoderzinkna se mi je namreč zdel božansko lep in super izhodišče za dolgo XC letenje.

Stoderzinken je sicer 2048 m visok hrib nad krajem Gröbming na avstrijskem Štajerskem, le nekaj kilometrov oddaljen od znanega smučarskega središča Schladming. Obrnjen je rahlo na JV in je idealno izhodišče za dolge prelete, saj omogoča zgodnji vzlet. Seveda je tudi tukaj smučišče, a daleč od slave drugih naokoli, mimo katerih smo se peljali dan prej. Za adrenalinske odvisnike imajo proti dolini speljan najdaljši zip-line v Evropi, le malo zahodno pa se nahaja znan ledenik Dachstein. Na hrib pelje cesta, katere cestnina je med drugim vključena v kartico ugodnosti, katero ti dodelijo, če prespiš tam vsaj eno noč. Vključuje tudi gondolo na Dachstein in še mnogo drugih stvari. Ni kaj, znajo privabiti goste in iz njih izvleči denar na druge načine.

V torek, pred odhodom, sem ugotovil, da vremenska napoved izpred nekaj dni še vedno drži. Pri najbolj zagnanih pilotih sem takoj sprožil alarm, da se konec tedna obeta dobro letenje in sem se hkrati po-

zanimal, če bi še kdo šel zraven. Ko dobro napoved potrdijo še lokalni piloti, vemo, da gre zares. Za vreme sicer en teden vnaprej gledam samo splošne napovedi, nekaj dni prej pride na vrsto napoved SkySight, zadnji dan pa poleg vsega še Austrocontrol s specializirano napovedjo za jadranje. O vsem tem, mimogrede, obstaja tudi super 'podcast' od Lexa (Alexander Robé), ki je tudi avtor fotografij in vedno v vrhu tekmovanja XContesta.

Vreme čez dva dneva še vedno izgleda super in večji del ekipe, ki jo sestavljamo Miha, Nejc, Jernej, Alojz in jaz, gremo gor že v petek, z namenom, da se pred letenjem dobro naspimo. Zjutraj se nam pridružijo še Primož, Tilen, Mitja, Urša in Tom.

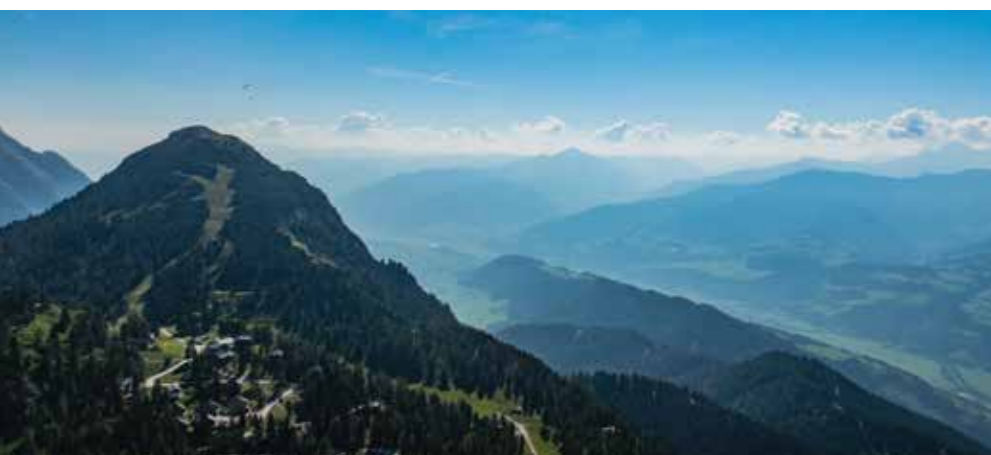
Vsi imamo v glavah in tudi v instrumetih plan, kaj bi radi odleteli. Teren je idealen za dolge FAI trikotnike in drugo me tokrat ne zanima. Sam za planiranje uporabljam SeeYou, učinkovito in natančno orodje za krajsanje deževnih dni, sem si pa tudi na list natisnil zemljevid, označil traso in splaniral časovnico. Zraven dosega zastavljenega cilja, je bil namreč cilj prileteti nazaj do izhodišča, pri čemer pa je časovni okvir tudi zelo pomemben dejavnik. Zraven vsega navedenega sem še precej zelen pilot in

se določenih stvari raje lotim bolj sistematsko.

Sobota, 8.8.2020.

Ker sem poln pričakovanj, slabo spim in se zbudim precej nenaspan. Pojemo dober zajtrk in ob 7.15 nas Tilen že vabi v naročen kombi prevoz. Ja, običajno se tak čas zbudimo, tu se pa že peljemo proti vzletišču, do katerega

▼ Stoderzinken



je potem še slabe pol ure počasne hoje. Zakaj tako zgodaj, se sprašujete? Na zelo dober dan se lahko tukaj vzleti že ob devetih, a ta dan je še v času mojega vzleta bolj zaspan, kar so nekateri žal izkusili ob poletu direktno na pristanek.

Če smo že v smučarski deželi, slednjim recimo kar prva jakostna skupina. To so Primož, Tilen, Lex in Somi. Ti gredo v zrak med prvimi. Po boju za obstanek se jim uspe dvigniti nazaj nad štart in ob 10.15 se odpeljejo naprej. To pomeni, da počasi razpremo krila tudi ostali, a začetek je res težak. Termika je šibka z ozkimi stebri in ko se dvignem 100 m nad vzletišče, si rečem, da bolje ne bo in grem naprej. Poleg tega je to tudi en izmed mojih prvih letov s 'C' padalom. Mislim si, da

me je rešil pristanek, po drugi strani se pa še malo spoznavava. Prva ura traja celo večnost, a potem dobimo v bližini Dachsteina dobro dviganje, ki nas popelje na višino Triglava in prvič zares doživimo nore nore razglede, ki nas spremljajo potem čez celoten dan. Skupaj z Nejcem in Jernejem gremo nato preko Altenmarkta na nižje hribe, kjer je običajna krajša, a malo bolj tvegana linija, ampak hkrati je tam nekaj pilotov, ki jim gre dobro. Z Nejcem na položnem terenu počasi, a vztrajno napredujemo. Jernej malo zaostane in ta dan žal ne letimo več skupaj.

Ura je nekaj čez 12, dan se super razvija, kar pomeni, da lahko letimo vedno hitreje. Z Nejcem peljeva vsak svojo linijo, a oba približno v istem času prideva do

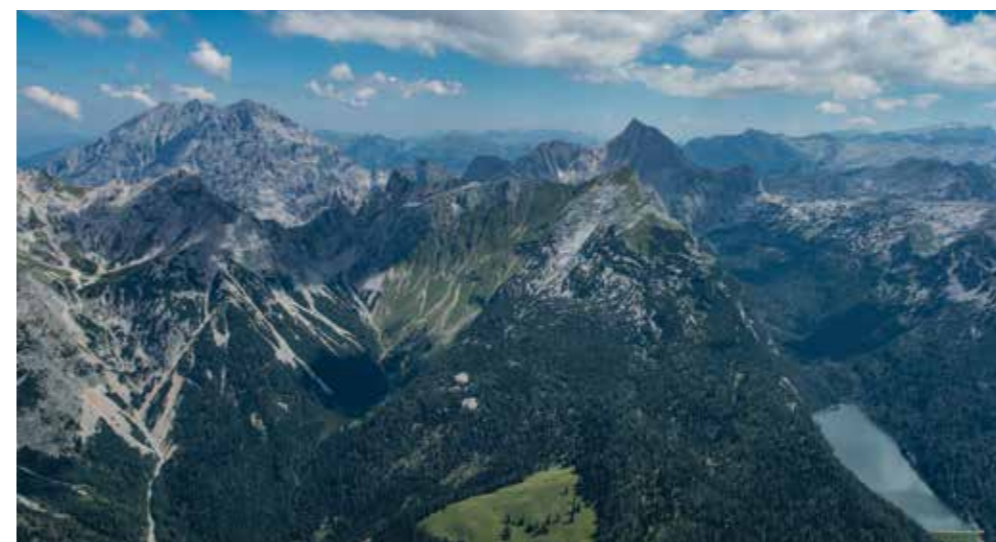
naslednjega hriba nad Bischofshofnom. Takoj dobiva zelo lep steber in greva naprej, pridruži pa se nama še David Hasko. Zanimivo, da se mi, kljub temu, da je vario redno kazal dviganja več kot 5 m/s, generalno dan ne zdi prav močan. Ko sem lani letel tukaj, je bila bolj S tendenca vetra in je bilo verjetno zaradi tega močnejše, poleg tega je bilo letos v hribih veliko manj snega (zaradi kasnejšega obiska), kar običajno pomeni manj izrazito termiko. Naslednja postaja je Hochkönig. Spremlja me izjemna kulisa. Letim med skalami v višini grebena na 3.000 m. So trenutki, ko se zavem, da je treba tudi zadihati in uživati v razgledih, a vsekakor je večino časa potreben popoln fokus na letenje. Kljub temu, da smo sedaj visoko, je pred nami še 6 ur letenja. Letimo naprej na sever, kjer je potrebno biti malo bolj previden z višino. Nejc leti nizko, jaz pa zaradi nekaj južnega vetra raje popravim višino. Pozicioniram se visoko pod oblake, tiščim 'gas', malo se pogovarjam s padalom in ura je malo čez drugo popoldan. Ugotovim, da je, zaradi vsaj ene ure zamude pri prebujanju dneva, treba obrniti. Za vsak slučaj preverim FAI sektorje in grem nazaj. Nejc je obrnil že prej, kaj kmalu pa vidim še Jerneja, da

prihaja za nama, juhu. Kasneje sem na poti nazaj na enem delu za te kraje precej nizek, a vem, da je za robom ogromna stena. Tja priletim nizko nad terenom, pogledam čez rob in čez par minut in kilometer višje si rečem, uf, to pa je bilo močno!

Nato pa je na sporedu, vsaj po zemljevidu sodeč, detajl celotne trase. To je preskok čez glavno dolino, levo od kraja Zell am See na jug. Pred preskokom si vzamem čas, da pridobim čim več višine in tako mi uspe pridobiti višino dneva 3.460 m. Zaradi nekaj južnega vetra še vseeno nisem prepričan, če mi bo uspelo priti direktno čez greben preko ene v drugo dolino. Za 'piko na i' sem bil še sam in sem se moral znajti po svoje. Izbral sem malo bolj konzervativno varianto, levo od Hintermoosa, kar se je izkazalo za pravilno, saj sem na instrumentu Oudie kmalu zagledal Nejca, ki je bil zelo nizko in je žal moral pristati. V tem delu torej ni bilo prav veliko 'heca'. Ta dolg preskok iz Höchköniga se mi je zdel kar zahteven in je bilo veliko olajšanje biti na južni strani doline. So pa dolgi preskoki seveda super za uživanje v razgledih in tudi za nujna okrepčila v zraku.

Nato letim naravnost proti Scharecku (oz smučišču Mölltall), kjer je druga obratna točka za FAI trikotnik. Greben je na videz enostaven, a v praksi se izkaže, da ni čisto tako. Obrnjen je na Z, kar pomeni super orientacijo za pozno popoldansko sonce, a hkrati ne dela tako, kot bi si želel, pa še muditi se je začelo. Nikakor ne uspem priti udobno pod oblake, ko pa pogledam, kje moram obrniti točko, iz strahu hitro najdem dobro dviganje in sem spet na udobnih 3.400 m. FAI točko obrnem v prelepi kulisi v zavetrju severne stene Scharecka ob 16.45, nato pa grem nazaj na greben in se dokaj nizko odpeljem v dolino Bad Hofgasteina. Kulisa je seveda ves čas izjemna, a se je, ob vsem novem terenu in razmišljanju, kje je najbolje leteti, potrebno prav prisiliti za uživanje v razgledih. Namreč pred preskokom sem bil še dolgih 70 km stran od željene 200 km+ znamke, ura je pa že veliko.

Od tu naprej je letenje po principu, da na grebenu pridobiš čim več višine, preskočiš dolino, in tako to čim hitreje ponavljaš čez 6-7 velikih dolin. V prvi dolini sem relativno nizko, na 1.800 m in se zapeljem na



rob hriba v zavetrno stran dolinskega vetra, kjer sledi kar atraktivno iskanje odrešilne termike, na veliko veselje pa mi ni treba na obisk v njihove toplice. Na Oudiju vidim, da je nekje za mano še Jernej, en preskok naprej pa me dohitita še Primož in Somi. Skupaj odvrtno en lep steber, zaradi 'CCC' padal sta seveda potem mnogo hitrejša. Zaželim jima srečo, predvsem sem pa vesel, ker se peljeta naprej, jaz pa ne vidim v naslednjo dolino, kaj me čaka tam. Pa že mora biti lepo, si rečem in 'odgasiram' naprej.

Ura je šest zvečer. Kaj, šest zvečer? Ja, čas res neverjetno hitro mineva, ker praktično ni enega dolgočasnega trenutka med samim letenjem. Sedaj sem v glavi dokončno preklapljal na način preživetja, stebre sem vrtel do konca, gledal na Oudiju optimalno smer in ob kakšni hitrosti imam najboljši dolet. Motivacija in koncentracija sta na višku, do uresničitve sanj mi manjkata le dva preskoka dolin. Glede na čas sem vedel, da mi bo ob pametnem letenju uspelo. In res, čez nekaj časa je bilo v zraku že tako šibko, da se je bilo treba zelo potruditi za zadnji 600 m steber, nato pa popolno olajšanje, uspelo mi bo! Letim iz hribov proti dolini in naprej čez Schladming, še zadnje minute uživanja in podživljanje vsega kar sem preletel. Solze sreče, uresničitve plana in sanj in najpomembnejše, ob 19.31 zvečer varen pristanek, da se lahko kmalu spet vrnemo nazaj med ptice!

◀ Proti severu - ob meji z Nemčijo, levo je Watzmann



◀ **Za sedmimi dolinami. Levo zadaj hribi, preko katerih smo leteli dopoldan.**

▼ **Odletena trasa**

Celotna bilanca dneva je bila odletena ena izmed alpskih klasik – **209,9 km FAI trikotnik, 8h in 57 min** nepozabnih razgledov, hitrih odločitev in izjemnega letenja v super družbi. Moram pa priznati, da je vse skupaj prišlo za mano šele čez kakšna dva dneva, ko sem se dobro odpočil.



Avtor: Jernej Bodlaj

REŠEVANJE VOJAKA RYANA V STILU SORICE

Tokrat zapišem zgodbo o Sorici, ki si je morda ne bi želel ponovno realizirati, ali pa? Vsekakor je bila lepa dogodivščina. Na željo nekaterih padalskih kolegov in kolegic bom zapisal vtise iz dne 23. 7. lanskega leta, ko sem bil primoran pristati na precej neljubem kraju, daleč tam nekje. Soudeležene zgodbe, Boris, je svoje stališče hudomušno opredelil z zapisanim v naslovu.

Sorica: Verjetno ni naključje, da je aktualni svetovni rekord v napovedanem prostem preletu s povratkom postavljen prav tu. Še enkrat čestitke našim

fantom (Suši, Napretu, Gaberšku in Orožu), ki rekord držijo zadnji dve leti.

Sorica je izhodišče za letenje, po v začetku večinoma sklenjenem grebenu, proti zahodu v Italijo. Za tiste, ki si želijo odleteti prvo dvestotico (Sorica - Gemono - Kobarid - Gemono - Selce) je verjetno najlažje izhodišče. Na vzletišče je (pogosto) možno priti s sedežnico, pa tudi pot peš ni tako naporna. Dobre pol ure hoje, oziroma 200 višinskih metrov. Na voljo je več vzletnih mest. Povsem na vrhu, precej strmo, na jug, malo nižje, zahodno nad sedlom, kjer vzleta večina, na jugo-vzhod, ali pa kar na smučišču, takoj po izstopu iz sedežnice, na vzhod. To-

pologija terena dopoldne zagotavlja vzhodne vetrove, v popoldanskem času zahodne, kar nam omogoča, da dobršen del leta letimo z vetrom. Vse do Gemone je teren relativno enostaven in pristanki so praktično povsod v doletu, so pa marsikje majhni in razgibani. Na nekaterih mestih so napete jeklenice in logistično so neugodni. Iz Mosta na Soči ne gre pozabiti na vlak, ki nas pripelje v Bohinjsko Bistrico, direktno pod cesto proti Sorici (tudi sam sem ga že koristil.)

Opisana Sorica vseeno ni primerna za začetnika, ne bi pa smela predstavljati večjih težav uletenemu pilotu srednje B klase, ki se v zraku dobro znajde, mu nekoliko bolj odročen teren ne predstavlja prevelikih strahov, ima čas za povratek ter si mu za prvič ni težko vzeti popoldneva za študij terena in trase obstoječih letov in pa za telefonski klic kakega bolj izkušenega kolega.

Od Gemone naprej je Sorica nekoliko bolj zahtevna. Tam se vpliv psihe začne močnejše vpletati v dinamiko letenja. Letenje v drugi državi, brez 'enostavnega' povratka – zadnji greben Mušcev je precej bolj nelagodno, manj je pristankov in razmere so tipično močnejše (pri prvem preskoku čez Gemono se tega še nisem zavedal). Vendar gre. Še najbolj težaven je, nazaj grede, morda priklop Polovnika in stresen del tik pred njim, posebej v primeru, da ni prave višine, saj tam okoli Učje pod južnim pobočjem Kanina, ni prav nič pametnega za morebiten zasilni pristanek, od izhoda pa nas loči prečen greben proti JV. Resnih težav tam sicer še nisem imel. Sam skok čez Gemono je v obe smeri enostaven. Priklop Krna, nazaj grede s Polovnika, pa tudi.

Letenje naprej proti Tramontiju tehnično ni zahtevno, le pobrati je tre-

ba na nekaj ključnih mestih. Navigacijsko je morda malenkost bolj zahtevno, zato za prvič verjetno najboljše, da ne gremo sami. Še najbolj tečno je, da na enem mestu ni pristankov, nekateri bodo rekli dveh, a mislim, da prvi del ni tako izrazit, kot tisti južno od Pozzisa. Skratka, treba je le paziti na višino. Povratek v tem delu je lažji, ker se teren na mestih, kjer ni pristankov, spušča. Od Tramontija naprej, proti akumulacijskem jezeru Lago di Ca Zul, je zgodba podobna. Velja omeniti, da ko jezero ni polno, se v skrajno zahodnem delu da zasilno pristati in tudi urejena pešpot je dosegljiva kakih 200 m proti severu (enkrat sem šel peš v izvidnico). Najbližji dovoz z avtom je sicer dobre 3 km hoda stran in še to po privatni cesti v lasti elektrarne preko dveh zloveščih dvokilometrskih tunelov (skozi prvega sem se peljal, skozi drugega v popolni temi s čelno lučko pešačil z dežnikom v roki, saj s stropov dobesedno lije.) Alternativni izhod je po pešpoti po dolini navzdol do Tramontija, še kakih 6 km proč. Obratna točka nad tem, neljubim mestom za zasilni pristanek, nam ob zaključku poleta v Selcih sicer navrže 220 km.

Dolina, ki je zahodno od Lago di Ca Zul, se zaključi z visoko ležečim sedlom (1500 m), ki predstavlja povratek v varno cono pristankov. Teren se tam začne precej spuščati proti civilizaciji in tudi naprej do mesta Longarone ni videti nekih posebnih izzivov. Tu nekje je verjetno tudi meja za uspešen povratek s padali tipa C, kakršnega letim. Teren proti zahodu naprej v Dolomite je videti zahteven, največji izziv pa tam predstavlja pogled na uro. Poleti nekako še sprejemljiva ura obrata je tja do 15. ure, konservativna pred 14. uro, najkasneje pa sem obračal ob 15:20, skoraj pri 'sedlu' in se še uspel vrniti v Selca. Pri letenju za razdaljo naj tule citiram Primoža Sušo: »Če letiš počasi, je enako, kot da si scuril.«

Letenje nazaj je načeloma bolj sproščeno, navajeni vsega hudega smo čedalje bližje kolegom, ki lahko pridejo po nas, teren smo si vsaj enkrat že ogledali v živo, razen začetka že omenjenega grebena Mušcev in njegovega zaključka pri Učji, presenečenj ni več. Edino, kar nam lahko zagode situacijo, je vreme, ampak če smo v štartu izbrali ugoden dan, nas to ne bi smelo preveč skrbeti. Naj omenim, da sem omembe vredno od 'sedla' naprej letel samo enkrat in žal hkrati na oni strani tudi pristal. Tu se začne zgodba v nadaljevanju.

Ozadje: V letalni karieri mi trenutno še vedno velik izziv predstavlja odleteti 250 km, vendar še do pred nekaj leti, bi za ta cilj lahko rekel, da zame ni bil realen. Nisem imel primerne opreme, nisem bil dovolj izkušen, nisem znal hitro leteti... Zavedati se je treba, da letenje že samo po sebi zahteva precej usklajenih spremenljivk, pri letenju 8 ur in več pa veliko vlogo igra tudi utrujenost, hidracija, mehur, oziroma kot bi Alojz Turk rekel, 'montirana kanalizacija', itd. Skratka, lansko leto sem že bil pripravljen za 250 km, ampak...

▼ **Lago di Ca Zul - pogled proti zasilnemu pristanku**



Že nekaj dni pred dogodkom smo se s Sašem Slabajno in naknadno še z Borisom Čebuljem (Bortego) dogovarjali za izlet v Brunico v Avstriji, no pravzaprav je Brunico v Italiji, da napadeva(mo) slavni trikotnik (ki je še vedno eden izmed mojih osebnih nerealiziranih ciljev), vendar se je med tem naredila izredno obetavna napoved tudi pri nas. Ker se je Sorica ponujala kot odlična priložnost za dober trening, hkrati pa je za Brunico naslednji dan celo kazalo boljše, sva se s Sašem odločila, da prvi dan trenirava na Sorici. Bortega ta dan še ni imel časa, se je pa prijavil za prihodnjega. V osnovi je bil plan konservativno letenje z gotovim povratkom in napad na Brunico prihodnji dan.



▲ Pristanek - Lesis

Dan - D: In sva šla. Na vzletišču nas je bilo precej. Nič posebnega, vzletim (precej) pozno, ob 10.23, in letimo proti Gemoni. Med letenjem ugotavljam, da imam obetavno povprečno hitrost. Preko 30 km/h je letelo do Tramontija in apetiti so se začeli večati. Ko si tam, načeloma razmišljaš – morda je pa danes ta dan – in zato sem se odpeljal dalje. Edini, ki mi je čez sedlo delal družbo, je bil Sebastjan Podbregar. Sašo je nekoliko za mano obrnil na sedlu, večina ostalih že prej. S Seбом nadaljujeva, a tudi on kmalu oceni, da lokalna pokritost ne obeta dobrega izida in obrne. Ostal sem sam in tiščal še tistih 10 km do Chimolaisa. Glede na uro se je celo Longarone zdel dosegljiv. Praktično sem ga imel v doletu, a tesnoba občutek samote in oddaljenosti od izhodišča mi je velel, da moram čim prej nazaj. Nebodigatreba, je v smeri proti Clautu, par kilometrov nazaj, že vse pokrito. Spraševal sem se, ali je Sebi uspelo nazaj? Nekaj vrtim in uspem še kolikor toliko solidno pobrati, nato pa sem verjetno dokončno zapečatil svojo usodo. Skoraj na vrat na nos sem se zapodil pod oblake, v upanju, da je še ostalo kaj termike, a žal nisem imel prav. Sedlo je mnogo višje in moral bi imeti neverjetno srečo, da bi mi karkoli uspelo, tako pa sem bil primoran samo še iskati zasilni pristanek, čeprav bi lahko 10 minut prej še lagodno pristal na širokih travnikih v Clautu. V doletu mi je ostal simbolični travnik sredi Lesisa, nad katerim sem kalkuliral, v katero stran piha dolinec. Oplazili sta me dve kaplji dežja in odločil sem se, da bom pristajal v smeri proti dolini. Že lep čas je bila v senci, hkrati pa se mi je obetal morebiten piš, katerega k sreči ni bilo, dolinca pa tudi ne. Pristal sem v 'nuli', na komaj še primerno velikem prostoru za piknik, obdanim s posameznimi smrekami in bližnjo jeklenico žičnice na sosednji hrib. »Dobro, pristal sem, vse je super, vroče ne bo, saj ni sonca,« si rečem, »pospravim, potem pa dalje.« Med pospravljanjem opazim še enega jadrnega padalca, ki se bori za obstanek, kakih 20 minut po mojem pristanku, ko se je spet, zdaj nebodigatreba, nazaj začelo prižgati sonce. Najverjetneje mu je uspelo, jaz pa v sopari in vročini pot pod noge. 120 km od izhodišča.

Po glavi so se mi pletle vse mogoče zadeve. Kam, kako, kaj jutri...? Imel sem dodaten problem. Tipično s seboj nosim polno polnilno baterijo (powerbank), ker pa sem nekaj dni pred tem v Bohinju z ekipo mladincev izvajal ekstremne manevre (hvala za povabilo še enkrat), le-tega nisem pravočasno vtaknil nazaj v kokpit. Z napol polnim telefonom se tako nisem mogel kaj dosti igrati – nujne zadeve, ampak najprej hoja v civilizacijo. Po kilometru, dveh hoje takoj štop. Kar smejalo se mi je, da gre tako gladko. Ustavi stara



▲ Jez Vajont

3-vratna Fiat Panda. Prtljažnik jasno premajhen za moje padalo, mimo prednjih sedežev tudi ni šans da bi ga spravil na zadnje. »Ja prav, bo pa padalo spredaj in jaz zadaj,« se odločim. Zabavna voznica, »Lejla,« se predstavi in vsa navdušena, da vidi padalca, želi izvedeti vse, a v isti sapi pove, da gre na delo 3 km nižje v restavracijo. Si mislim: »3 km pa 3 km, vse je boljše kot hoja s 27 kg pri 33 stopinjah...« Izstopim na razpotju in kalkuliram: »Če gre Bortega jutri zagotovo v Avstrijo, je morda boljše, da štopam proti severu, proti Brunico.«

Do tega trenutka nisem vedel, če Bortega sploh gre tja. Bila je namreč opcija, da se dobimo tam, ali pa da naju s Slabajno pobere in gremo skupaj. Za Sašota nisem vedel, kje je. »Verjetno še leti,« si mislim. Pokličem Bortego, ki potrdi, da je za akcijo. Naznanim mu svoj plan, da štopam proti Brunico. Nato hodim in se ustavim v senci, kjer štopam naprej. Ni dolgo, ko mi ustavi starejši gospod. Gre v Erto, oziroma kanček dalje. Me pobere, jaz pa si rečem: »Tole gre pa hitro kot po maslu, saj bom v Brunico prej kot onadva.« Ura je bila okrog 16.h. Na sedlu proti Longarone voznik ustavi ob neki industriji-

ski con, jaz pa se postavim na avtobusno postajo, kjer ponovno štopam in kličem domov, da sporočim situacijo. Tam sem stal dobre pol ure, nihče ni ustavil, tudi prometa je bilo malo. Sklenem, da nadaljujem peš. Konec koncev gre proti Longaronu samo po hribu navzdol. »Raje pobirajo take, ki hodijo, kot tiste, ki sedijo ob cesti,« se tolašim. Med potjo se čudim opuščnemu jezu Vajont – priporočam ogled – zanimiva, strahljiva in precej žalostna zgodba. Privoščim si pijačo na stojnici pri jezu in hodim, štopam, enosmerni tunel s semaforjem, kakih 10 avtomobi-

govorim. Poleg tega v zraku še nisem vedel, če Bortega sploh gre v Brunico, pa neznan teren... Sašo je bil nedosegljiv. Že skoraj v dolini, po kakih 6 km, se me končno usmili odtrgan, presenetljivo urejen par, cca. mojih let, v nabriti črni Alfi. Pošteno tetoviran tip, ženska s črnimi dolgimi nohti in roza frizuro malo zna angleško. Zanima ju od kod prihajam, kam sem namenjen...? Čudita se, kako je mogoče s 'coto' prileteti tako daleč, meni pa od vročine povsod teče pot in upam, da jima ne nasvinjam celega avta. Zategneta me do glavne avtobusne postaje v Longaronu.

V Longaronu takoj kupim priporočeno karto za avtobus do Cortine, nato pa med čakanjem le-tega končno in malo bolj sproščeno zadiham. Po informacijah prodajalke vozovnic naj bi v Cortini prestopil na avtobus za Brunico. Vmes na hitro napišem vtise na OLC. Zdelo se mi je, da sem kljub curaži zmagal. Pride bus, šofer ni navdušen nad karto, ker je od druge prevozne družbe, »Ha, še tega se mi manjka,« ampak ni kompliciral. Preprosto je vzel vozovnico in rekel, da se bo zmenil pri kolegu, mene pa pelje kar tako. Na poti se odločim, da voznika preventivno povprašam kako glede Brunica. Pogleda na neke vozne rede in odkima, da ne bomo pravočasno tam. Zadnji avtobus naj bi odpeljal kakih 15 minut preden pridemo tja. »Nič, se bom tam ukvarjal naprej.« V telefonu preverim, koliko je od Cortine, do križišča, kjer pride Bortega v smeri Brunica. 30 km. »No to bom pa že nekako.«

V Cortini izstopim, ura je okoli 19.h. Hitro nadaljujem peš iz centra proti boljši točki za štop. Odločim se, da pojem še en sladoled čez cesto, potem pa dalje. Malo sem tudi razmišljal, če bi tam prespal, a sem se optimistično odločil, da teh 30 km bo pa že šlo: »Večjih krajev vmes ni, večina jih gre v tisto smer.« Hodim še kak kilometer, dva na obrobje. Tam nato stojim in štopam, podoživljam vtise iz kolesarjenja v tistih kon-



▲ Avtobusna postaja v Longaronu



▲ Moj prevoz proti Cortini

lov stoji na rdeči. Prav nihče me ni pripravljen naložiti, nadaljujem peš in občudujem klif nad mano v soncu. Termika dela na polno.

Takrat sem prvič prišel na idejo, zakaj nisem morda našel kakega vzletišča tam zgoraj. Tudi če bi mi kapnilo prej, sem imel že kar izžet telefon, da bi na mapah našel kaj pametnega. Na oko sproti ni bilo ugodnih možnosti, sem pa kasneje doma ugotovil, da bi nad Ertom najverjetneje lahko vzletel. Med hojo sem razmišljal tudi, zakaj nisem morda kar s padalom potegnil naprej proti Cortini, saj v času, ko sem se odločal za povratek, je tam bilo vse v soncu. Do Brunica bi ob tisti uri šlo z lahkoto. »Na tleh je lahko biti pameten,« si

Natanko po tisti cesti smo po 100 prevoženih kilometrih, leta nazaj, po klancu navzdol s specialkami pridrveli 50 na uro, jaz pa zdaj v mukah, sam tule nosim 27 kg peš in vsak kilometer je naporen. Tam sem vztrajal še kako uro. Vsaj 100 avtomobilov je šlo mimo, tudi tistih pick-upov, ki bi me lahko naložili na keson, a nihče, prav nihče ni ustavil. Še toliko ne, da bi mu razložil situacijo in ponudil denar za prevoz. Nekateri so zmigovali z glavo in rameni, češ, da gredo samo do ovinka domov. Spet drugi, da nimajo prostora, večina pa niti pogledati ni hotela. »Očitno gre za prekletstvo turističnih krajev,« sem razmišljal in se podal na pot peš, »do kjer bodo noge dale,« vmes pa sem štopal. »Bortega bo že naredil malo ovinka... spet Bortega, že parkrat me je rešil,« se mi je vrtelo v mislih. Noč je padla, upanje o štopu je zbledelo: »Kdo pa bo sredi noči pobiral nekega čudnega tipa v pajkicah sredi gozda in z ogromnim nahrbtnikom?«, sem se spraševal. Tako sem hodil naslednjih 7 km, da bi le zmanjšal kilometre Bortegi. Prišel sem do mesta, kjer se je cesta počasi začela vzpenjati. Vedel sem, da ne bom zmogel prav dosti več. Bolele so me rame, stopala so me pekla od teže, zmanjkovalo mi je pijače, pa tudi sicer sem bil precej izčrpan in vedel sem, da je Bortega na poti. Vmes sem mu še nekajkrat sporočil namen in trenutno lokacijo. Potrdil mi je, da je na poti. Nazadnje sem mu poslal natančno lokacijo ovinka, še kak kilometer naprej, kjer bo lahko kulturno ustavil in kjer ga bom lahko počakal. Takrat

sem že zdavnaj hodil po levi strani ceste. Ravno še kakih 10% baterije sem imel, toliko, da sem z lučko promet opozarjal nase. Saj ne, da ga je bilo veliko. Poleg mene se je ustavil edino policist, vozeč v nasprotno smer, in me opomnil, da je nevarno kar počnem. Zanimalo ga je, zakaj hodim ob 23. uri, sredi noči, sam po taki cesti? Razložil sem mu situacijo, on pa mi je celo ponudil prevoz, ampak ker sem imel do dogovorjenega mesta samo še pol kilometra, sem se zahvalil in zavrnil. Prikimal je in mi zaželel srečno pot. Stežka sem naredil še tistih 500 m. Šlo je že pošteno navkreber. Na cilju sem se usedel na kup peska, napisal nekaj SMS-jev, med drugim še Sašu in Bortegi. Imela sta še kakih 45 minut do tja. Baterija mi je pošla in pod zvezdnim nebom sem sredi ničesar še pol ure v temi čakal na rešitev. Prišla sta, me pobrala in odpejali smo se na parkirišče pod žičnico za Speikboden, severno od Brunica in tam prespali.

Brunico – Speikboden: Naslednji dan, ko se prebudimo, s Sašom hitro pospraviva šotor, da ne bi komu kaj narobe hodilo. Bortega je spal v avtu. Kupimo karte za gondolo in se spravimo na vrh. Še nekaj malega je bilo treba hoditi, pa smo bili gor. Napoved tokrat ni bila več noro vzpodbudna. Napovedanega je bilo precej severa in popoldne nevihte. Čakali smo do 13.h, da se sever umiri (v začetku je pihal okoli 7m/s), nato pa le zbrali pogum in se kljub še vedno relativno močnemu severu podali v zrak. Lokalci so pred tem prišli na vzletišče in z njega tudi odšli, peš, češ da je bil prejšnji dan mnogo boljši in njihova letalna mera dovolj napolnjena. »Za 150 km se nam danes ne da niti štartat,« je rekel eden. Če pa smo pripravljene malo jadrati, pa so nam zagotovili, da ni premočno. Midva s Sašem sva bila utrujena od letenja prejšnji dan, jaz še posebej od hoje,

Bortega pa verjetno od vožnje, saj je, pred Brunicom, še v istem dnevu pripotoval iz hrvaške obale.

Odleteli smo skromnih 55 km. Glavni cilj – izvidnica – je bil dosežen. Občutek za moč stebrov, razmere, višine, itd., smo dobili in jih ocenili kot primerne za 'moško letenje'. Verjetno nekoliko pristransko zaradi vtisov iz prejšnjega dne, vsekakor pa ravno nežno ni bilo. So pa pogledi iz 3500 m, kar je za tiste konce normalno, fantastični. Glede na dva izleta v Avstrijo letos, leto dni pozneje (Stoderzinken – FAI trikotnik, slabih 200 km in pa precej ponesrečen Defreggen (praktično Grente pri Brunicu, vzhodno od Speikbodna – komaj 44 km, ploski trikotnik), lahko potrdim, da se da leteti tudi v centralnih Alpah.

Razmišljanje

Za resno XC letenje, predvsem na novem terenu, je potrebno biti spočit, imeti dobro izdelan načrt, imeti vsaj približno urejeno logistiko, predvsem pa pravo voljo za boj z razmerami in kilometri. Na to imamo (neposreden) vpliv, zato moramo kar najboljše biti pripravljene vnaprej.

Na drugi strani imamo vreme, ki nam rado zagode situacijo. Pride dan, dva ali celo še več ugodnih zapored. Navadno se, kot takšni, izkažejo tik pred zdajci, tako da časa za planiranje (skoraj) ni. Če vnaprej nimamo izdelanih načrtov, se bomo preveč obremenjevali s stvarmi, ki bi jih že morali imeti urejene, posledično bomo nervozni, ne bomo se

uspeli naspiti, med letenjem bomo zbegani v katero dolino moramo, in podobno. Ko se napoved izkaže za ugodno, je le treba iti, za ostalo pa smo poskrbeli že prej. Alternativa so sicer izkušnje, ampak na nepoznanem terenu jih preprosto nikoli ni dovolj, pa tudi slabe vtise je mnogo težje popraviti naslednjič, ko se vračaš na isto lokacijo.

Sam sebi sem letos v Stoderzinknu dokazal, da se z ustreznim planiranjem da dobro odleteti tudi v prvo, seveda ob izpolnjenih ostalih, zgoraj naštetih pogojih. Za primerjavo: tako pri Defreggnu letos, kot pri lanskoletni Sorici, nisem (dovolj dobro) naredil domače naloge.

Pri Sorici je šlo v glavnem za odstopanje od plana, nepoznavanje terena za 'sedlom', pozabljena polnilna baterija, veliko smolo sem imel tudi z lokalnim vremenom... Če bi imel teren ustrezno preštudirano, bi se morda lahko vrnil po grebenu južno od Clauta, ki je bil ves čas v soncu. Če bi imel polno baterijo, bi nemara lahko raziskal teren nad Ertom in do Cortine optimistično prijadril, ali pa si vsaj prihranil štopanje do Longarona...

Pri Defreggnu pa me je povabilo Suše povsem presenetilo, niti slučajno nisem bil pripravljen, še instrumentov nisem imel napoljenih. Zagrabil sem napačen šotor, ki mi je ob enih ponoči delal preglavice, namesto, da bi takrat že spal. Zjutraj sem, medtem, ko sem si vnašal točke v instrument, s prenosnim računalnikom zasilno polnil baterije... Temu primerno (slabo) sem potem tudi izkoristil dan. Glavni cilj je sicer bil spoznati vzletišče, kar pa sem le izpolnil.

Novim dogodivščinam naproti 😊

Jernej.



Avtor: Elvis Halilović
Fotografije: Elvis Halilović in Jan Bernard

DOLOMITI

Dolomiti - Dinamiti, kakor ljubkovalno pravijo moji italijanski prijatelji temu impozantnemu gorovju. Nemogoče je spraviti v besede vse, kar se je zgodilo tam v tako kratkem obdobju, zato bom podal le nekaj utrinkov izjemnih dni.

Do letos sem te konce poznal samo preko turnega smučanja, plezanja in 'highline'-anja (hoja po traku nad prepadom). Nekako je bil logičen napredek med mnogimi kolegi iz highline scene prehod v jadrarno padalstvo, hike&fly in speedflying. Tako sem na poti do Canazzeia imel priložnost ponovno obiskati stare prijatelje in navezati stike s tistimi, ki so 'gurtno' zamenjali za 'coto' in piskanje varia.

Prvi dan se mi na štartu pridružita lokalca Jan Bernard in Andrea Conci, na vzletu nas je bilo vsega skupaj manj kot deset. Šele kakšen teden pozneje se je začel klasični desant na Col Rodello iz vseh koncev sveta. Nekega konkretnega plana ni bilo, pač gremo letet. Jan s Carrero, Andrea z Mantro.

Prvi steber v Dolomitih me preseneti s 5-7 m/s solidnega dviganja, do baze oblaka, ki je ob tej uri segala okoli 3300 m. Medtem, ko sta kolega letela klasične 'lee side', to je zavetrne linije, meni, sploh prvič v taksnem okolju, na pamet ni padlo da se približam tem skalovjem. Tako se bolj zunaj peljem vstric z izkušenima veteranoma in skupaj 'juckamo' od veselja. Po dveh urah in pol ter 57 kilometrih, mi na detajlu, kjer se je treba res pritisniti ob skale, za preskok zmanjka moči in lepo na mirnem dolincu prejadram do pristanka. Tako nekako na kratko je izgledal prvi let.

Kljub letošnji neuletosti, so mi bili zgodnje septembrski Dolomiti lažji za leteti v smislu koncentracije in užitka, saj je načeloma povsod možnost varnega pristanka tudi ob močnem dolincu, kateri me je parkrat elegantno splaknil. Dejstvo, da se zavedaš, da tam ni zahtevnih pristankov, kakršni so recimo v Lučah, Novi Štifti, Kamniški Bistrici, skratka v naših grapah ob termičnih dnevih, ti daje neko

samozavest in zaupanje terenu. Vsekakor je pa treba območje spoznati in kakor sem imel srečo, z domačini odkrivati kje so kakšne zanke in 'dežurci', ko gre na tesno.

Poleg samega letenja smo se, kakor se spodobi, po konkretnem letenju tudi konkretno posvetili druženju, ne glede na obetavno napoved sledeči dan. To so trenutki, ko se sklepajo prijateljstva, za katera nekako od samega začetka veš, da bodo trajala dlje kakor samo za tisto obdobje dopusta. Ta del mi je poleg samega letenja na vsakem potovanju zelo pomemben in vsi vemo kakšen entuzijazem frči iz kroga ljudi, katere privlači zrak.

Ob res lepih večernih jadranih zadeva malenkost spominja na Lijak, samo da nese čisto enostavno na 3000 m. Ob enem takšnem enostavnemu letenju sem

▶ **Dominik na pristanku, to jutro sem prvič v živo videl, kako izgleda polet z wingsuitom**



Upam, da se prihodnje leto dolomitskega letenja v malce večjem številu udeležijo še ostali naši jadrarni padalci, da skupaj kakšno odletimo, se naučimo kaj novega in kar letos še tako pogrešamo, konkretno podružimo.



▶ **Prvo jutro v teh koncih Dolomitov**

imel čas na video povezavo poklicati Huberta Novaka, Jureta Marolta in še koga. Jure se je par dni za tem pridružil na letenju. Motivacija uspela.

Domačini pravijo, da 'lee side' pri njih ne obstaja, seveda, če letiš dovolj blizu skalam. Tega občutka in pričakovanja, da bo po vsej logiki vsak čas usekalo, se nikoli nisem popolnoma znebil. Definitivno je po mojih izkusnjah to res specifično za tiste terene.

Najbolj mi je v spominu ostal steber, ki sva ga posukala skupaj z, verjetno orlom (neka ujeta je bila, ne vem katera zares, ampak res velika zadeva). Videlo se je nekako na njegovem bitju, da ta ptič je pa že nekaj dal čez v življenje. Skratka, od navideznega 'podna' do baze oblaka sva skupaj sukala in se gledala, on mene, jaz njega, na trenutke tako blizu, da si res lahko razločil vsak detajl njegovega perja in pogleda. Večne skale, druženja in vrhunsko letenje, vendar teh par minut letenja z njim ostane v spominu do konca življenja.



▶ **Piknik na parkingu, z leve: Mary** (iz ZDA, dela v US Navy na Siciliji, leti Skymana, 'odpičena' do kraja in 'uiber' motivirana, z Juretom sva ji pomagala očistiti gnoj s sedeža); **Jure Marolt** (mislim, da ga ni treba posebej predstavljati - Radegunška legenda); **Jan Bernard** (kolega, od katerega sem se naučil največ); **Dominik** (energijska bomba motivacije, wingsuit legenda in kepa pozitivnosti).

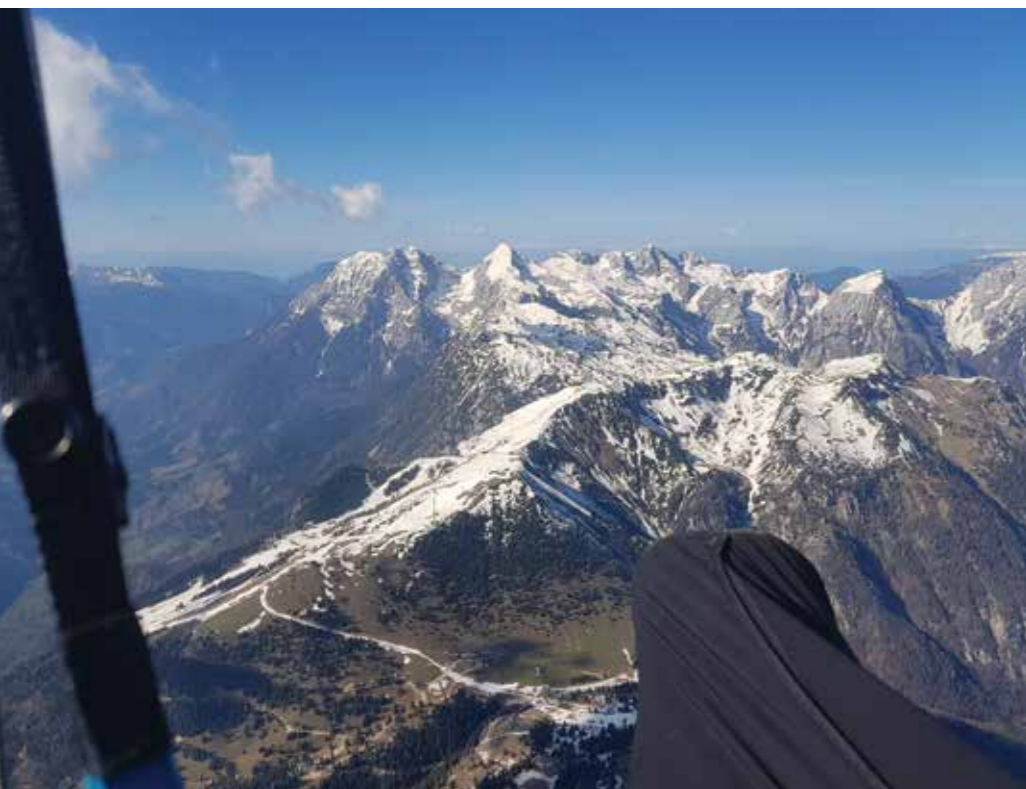
▶ **Ivan, Dominik in Ulli - prva noč do jutranjih ur**

▶ **Ulli in Dominik**



▼ Pogled na Kamniško Savinjske Alpe - južno od Krvavca

► Pomladanska Košuta



Pilot in fotograf: Franek Rakun

POGLED NA NAŠE ČUDOVITE ALPE IZ 'FRANEKOVE' PERSPEKTIVE

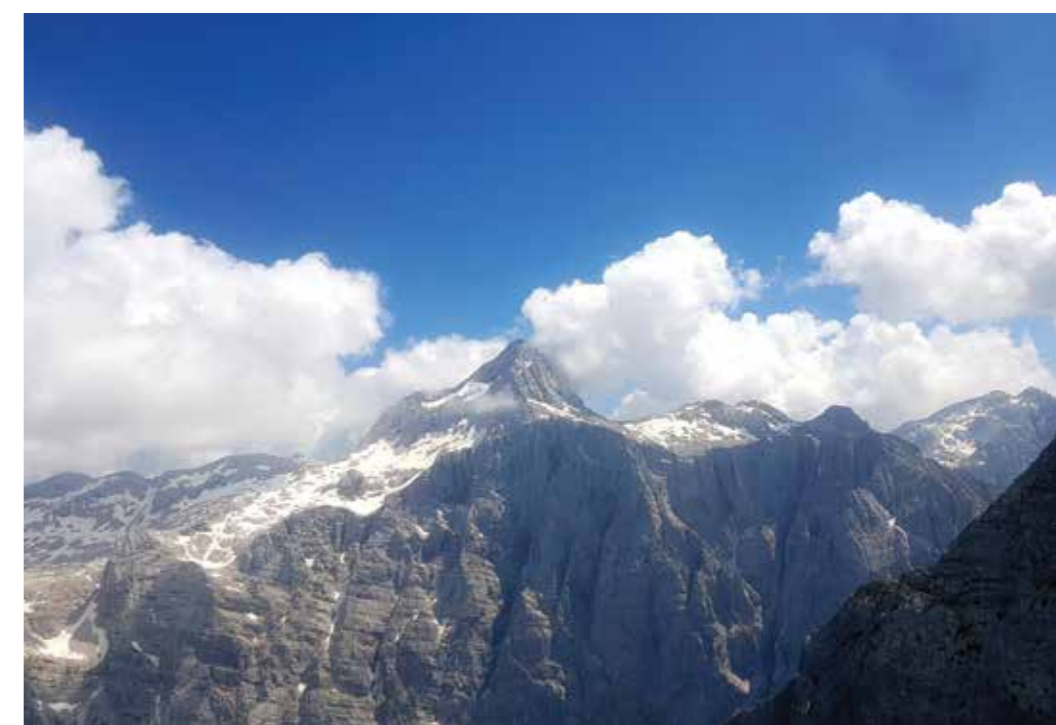


▲ Nazaj proti Raduhi in Goltem - visoko pod bazami

▼ Mimo Grintavca čez Kokrško sedlo - naprej proti Veliki planini

◀ H&F Mala Rinka

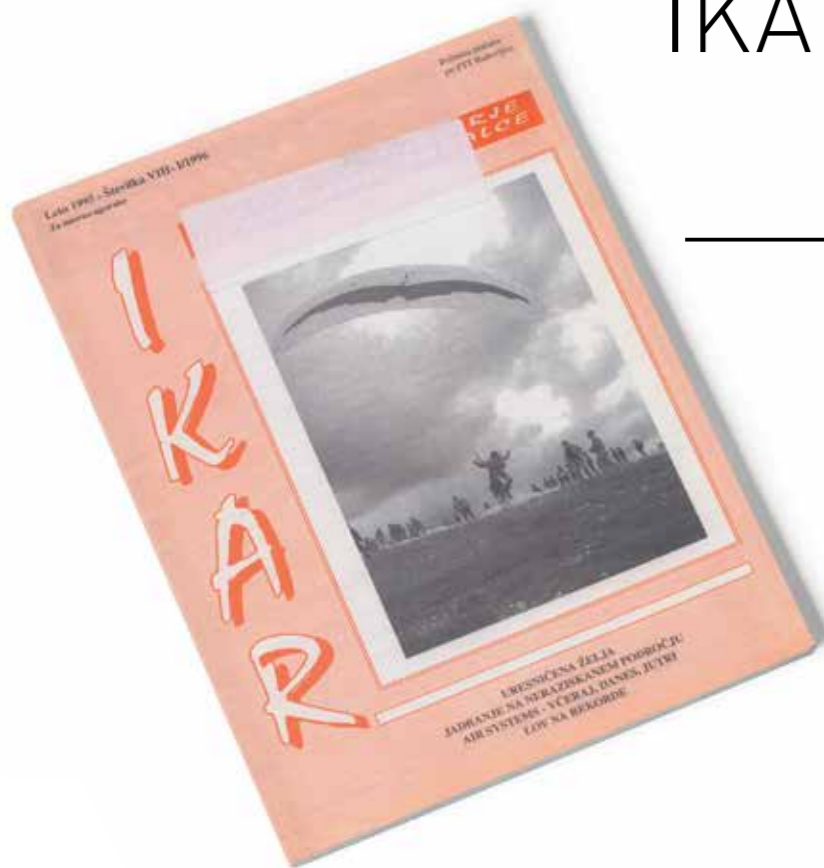
► Zahodna stran Triglava na preletu z Golt



Revijo prelistal: Janez Križnar

POGLED NAZAJ

IKAR, LETO 1995, ŠTEVILKA 8



Še malo, pa bo za nami leto 2020. Ne pomnim, da bi bila kdaj tako čudna letalna sezona. V preteklosti se je dogajalo, da so sem prihajale kronane glave in so nam za nekaj dni pristrigili krila. Niti nam tudi ni tuj pojav kronično slabega vremena. Da se bo letenje ustavilo zaradi virusa, tega pa nisem pričakoval. In to ne zgolj prosto letenje. Celó to bi prej verjel, da bo abdiciral tamlajši Kim, ali pa, da se igrice Hugo vrača na male zaslone.

Leto 1995 ni bilo niti približno takšno. Tedaj smo se v Ikarju ozrli na minulo sezono in se veselili dosežkov pri nas, ter nekaterih, ki so se šele napovedovali, na tujem. France Megušar je v prispevku Uresničena želja opisal nov državni rekord v preletu s povratkom. 30. junija 1995 je vzletel z Dražgoške gore, obrnil nad Žago in se vrnil v Dražgoše, kar znaša 108 km. Rekordni dosežek mu je uspel v 5. urah in 5. minutah.

Dogajanje na jadrlno padalski pikaški tekmi Ambrož '95, je opisal Dušan Orehek. Prijavilo se je 170 tekmovalcev iz skoraj vseh slovenskih klubov in celo nekateri iz Avstrije. Prvo mesto in s tem 80.000 SIT (danes bi to zneslo 334 evrov), so si razdelili štirje: Dominik Kosmač (Metulj), Dule Šetina (Kanja), Tomaž Gorišek (Vrhnika) in Ivek Kaluža (Kimfly).

Kako so na 4. Državnem prvenstvu in Ligi 1995 tekmovali jadrlni zmagarji smo izvedeli od Bojana Marčiča. Na DP so prva tri mesta zasedli: 1. Bojan Marčič, 2. Franc Peternel, 3. Roman Tomat.

V Ligi pa so slavili: 1. Ivan Brovč, 2. Bojan Marčič, 3. Peter Kejžar.

Da se izvrstni dosežki naših pilotov šele bližajo, je dal slutiti prispevek

Lov na rekorde. Prav na božični dan so namreč v Južnoafriški republiki presegli mejo 300 km, kar jadrlnim padalcem prej še ni uspelo. O tem sem že pisal v prispevku ob lanskoletnem slovesu Nala Kralja. Hkrati sta ugodne pogoje za jadrlno padalski rekord s tandemom lovila tudi Aleš in Andreja v Čilu.

Kuruman, Južna Afrika: "Skupina jadrlnih padalcev iz Slovenije se je v začetku decembra podala na pot v Južno Afriko. Cilj odprave je naskok na 300 kilometersko razdaljo – prelet, kar bi bil nov svetovni rekord v prostem preletu. Domen Slana (Let, Škofja Loka) se je lansko leto tej "magični" meji že

sky servis kamence 18a braslova slovenia tel/fax: +38 63/857014 mobil: +38 609/625960

novoletna ponudba sky servisa
cene veljajo za naročila v mesecu decembru 95 in januarju 96

podalo PERO	2800 DEM
podalo TORRADO COMPETITION	2280 DEM
podalo CAPRELA	1900 DEM
tandem OBELEX	2800 DEM
rezervna podalo SHY SPARE 32	350 DEM
rezervna podalo SHY SPARE 35	380 DEM
sedez GALDAROLE PROTEKTOR	350 DEM

IPERON

zrumsko tekmovalno jadrlno padalo, plod domačega znanja in razvoja, s pridobljenim švicarskim A testom in izjemno dobro letalno lastnostjo V max 65 km/h in fineso 9+

nudimo dodatne ugodnosti za nove "DEALERJE" in TEKMOVALNE PILOTE

pokličite nas za vse dodatne informacije
veseli bomo vsakega vašega klica
vsem pilotom želimo srečno novo leto

približal s prostim preletom 283, 7 km, Marko Novak (Špica, Ljubljana) pa je v istem času dosegel celo najdaljši prelet z napovedanim ciljem 223 km, kar bi bil svetovni rekord, vendar zaradi slabe dokumentacije ni bil priznan. Letos pa so se odpravi pridružili še Bojan Marčič in Nal Kralj (oba Špica, Ljubljana), Jurij Kurnik (Kriška gora), poizkušal bo doseči nov rekord v letenju s tandemom, in Marjan Grah iz Novega mesta."

Po informacijah so fantje opravili že nekaj preletov z razdaljo okoli 100 km, v glavnem pa je vreme precej slabo. Skupina ostane v J. Afriki do 28. decembra, v tem času pa upajmo, da se bo vreme popravilo, tako da se bodo naši letalci vrnil s kakšnim novim rekordom.

Atacama, Čile: "Aleš Šuster (Špica, Ljubljana) pa se je s svojo prijateljico odpravil na lov za rekordom v tandemu v območje puščave Atacama v Čilu. Aleš in Andreja bosta poizkušala doseči nov svetovni rekord v prostem preletu in preletu z napovedanim ciljem. Veliko sreče."

Nekaj me je v tistem Ikarju vseeno zbudilo v oči. In sicer količina reklamnih oglasov. Od 20 strani glasila, jih je bilo kar 14 namenjenih eko-



*Cenik je v nemških markah (DEM). Leta 1999 je bilo menjalno razmerje: 1 EUR = 1,96 DEM.

nomski propagandi. Kljub vsemu je med oglasi tudi kakšna uporabna vsebina za obujanje spominov. Čeprav ne želim nikogar reklamirati, pa je bil Sky-jev oglas edini, kjer so bile zraven zapisane cene padal. Cenik* je bil primerljiv s konkurenco. Odkar je evro zamenjal večino nacionalnih valut držav EU, nas je doletela drastična sprememba. Žal ne pozitivna.

21. decembra bo prišel solsticij, dnevi se bodo pričeli daljšat in ko se spomladi premakne še ura, bomo spet v sedlu. Do prihodnjih ostanite zdravi in vulgarna novoletna praznovanja raje prestavite na prihodnje leto. Srečno 2021!



ULTRAVIJOLIČEN			VEČ ŽENSK Z IMENOM NADA	KOVAČ, TOVARNA TRANSPORTNIH SREDSTEV
PRISLOV, KI IZRAŽA DRUG KRAJ PRI PREMIKANJU V KAKO SMER				
SERIJA CESTNO-DIRKAŠKIH FILMOV HITRI IN ...				
KAR JE V RELACIJI S ČIM				
PTICA PLENILKA				
USTANOVITELJ MICROSOFTA, BILL				
PRIPADNIK AMERIŠKIH OKUPACIJSKIH SIL V NEMČIJI			SKRBNIK, VARUH	JAPONSKI NAČIN ARANŽIRANJA CVETLIC
ČLOVEK MOŠKEGA SPOLA				
VERSKA ODDAJA NA TV SLO, TUDI NEIZORANI DELI NJIVE	KOS POHIŠTVA	SOVIN MOŽ		
PRI TOLKIENOVU NAŠILNO NEUMNO BITJE		ZAKONSKA ZVEZA		

SESTAVIL: JAKOB KOVAČ	JEZERO V JUŽNI TURČIJI	PROSTOR ZA TRGOVANJE	CEV (POG.)	ATA	ZVIŠAN TON C	SLOVEN. PODJETJE GRADBENIŠKIH LEPIL	STARA MATI, BABICA		ANŽE BREJC			
POTOMCI V ODNOSU DO STARŠEV							VESOLJSKO VOZILO		ZAPOREDNE ČRKE			
POGOVORNA ODDAJA NA VALU 202												
NAPADALEC, KDOR UPO-RABLJA AGRESIJO								METAL SKUPINA IZ BRAZILIJE				

POMOČ
 ITAS: kočevsko podjetje
 ANGRA: gl. skupina
 IMO: firma lepil

Naslov: Mama, pust moj voziček 😊
 Lokacija: Ajdovščina
 Fotograf: Matjaž Klemenčič
 Pilotka: Sandra Fabjan



KING 2 en/ltf D

Najnovejše, visoko zmogljivo padalo D-razreda. Naslednik odlično sprejetega Kinga prihaja prenovljen in obogaten z novimi tehnologijami. BC-sistem, nova izjemno stabilna PA plastika, nove vrvice Liros DC / sk 99, lahek material Skytex 27 na spodnji površini in še bi lahko naštevali. Več najdete na spletni strani produkta.



Concertina

Priročna vreča za zlaganje padala.



~~75 €~~ 55 €

TRIPLE SEVEN

ZA VSAKOGAR
NEKAJ

SLO popusti



ROOK 3 en/ltf B

Na voljo tudi v XS velikosti
60-75 kg

~~3800 €~~ 2503 €

Queen 2 EVO en/ltf C

Queen 2 EVO je na voljo v novi preobleki. Nov izgled Triple Seven padal je podvržen brezkompromisni izdelavi padala, ki nima dodanega "niti enega" dodatnega / nepotrebnega šiva. Na voljo je v treh barvah: rumena, modra in zelena.



~~4350 €~~ 2650 €

Nahrbtnik BOX

Velikost 75, 110 in 150

~~150 €~~ 120 €



Kratka majica

100 % bombaž

~~22 €~~ 15 €



Pawn EVO en/ltf A

Prenovljeno, visoko zmogljivo šolsko padalo, ki te popelje s šolskega terena do prve baze in naprej. Pawn EVO je padalo tečajnikov / pilotov, ki od svojega krila želijo nekaj več.

~~2950 €~~ 1782 €

P-light 2 (Hike &fly)

Kmalu na voljo.



Popust za
slovenske
pilote

Popusti na nova padala iz zaloge

Knight (L) 1903 €
Queen 2 (S, ML in L) od 1980 € dalje.
K-light (S, MS in ML) od 1966 € dalje.
Q-light (S, ML in L) od 2197 € dalje.

Triple Seven šilt kapa

~~22 €~~ 17 €

Triple Seven paragliders
Ulica IV Prekomorske 61
5270 Ajdovščina

Tel.: 08 200 43 52
Mail: info@777gliders.com
Pon do pet.: 7:30h-15:30h

TRIPLE SEVEN