

IKAD

INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE

IKAD

november 2022

Slovene Free Flying Association



Zveza za Prosto Letenje Slovenije



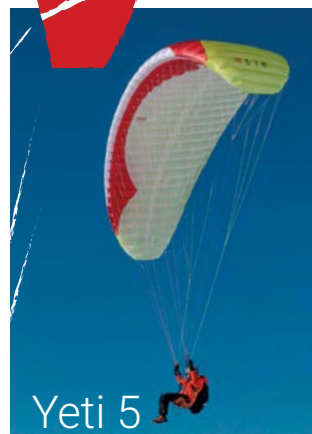
Dream. Touch. Believe.

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

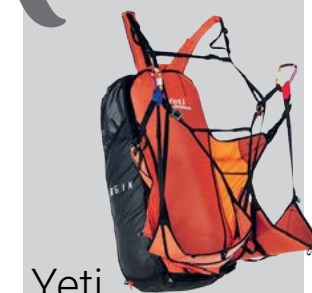
Lahko padalo z velikimi preletaškimi apetiti.



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 2022

3



VABILO NA ZAKLJUČNO PRIREDITEV ZPLS - LETIŠ? LETIM!

10



POLETOV DAN V BOHINJU

Avtor: Urh Černigoj

18



PGAWC DOBROVLJE

Avtor: Rok Volovlek

30



LIJAK OPEN 2022

Avtor: Rok Kaver

34



0 M/S

Avtor: Rok Kaver

43



REZERVA NA VAJNEŽU

Avtor: Jože Poje

50



FLY & HIKE MANGARTSKO SEDLO

Avtorja: Ana Senegačnik Kurnik in Jurij Kurnik

56



KONČNO DOLOMITI

Miha Kavčič

IKAR, INTERNO GLASILO ZA JADRALNE PADALCE IN ZMAJARJE, november 2022
Odgovorna urednica: Mojca Pišek
Oblikovanje: Tina Červan
Izdajatelj: ZPLS - Zveza za prosto letenje Slovenije
Avtorica fotografije na naslovnici: Tadeja Soklič
Tisk: Tiskarna GRAFIKA SOČA, d.o.o.
Naklada: 1220 izvodov

Avtorica: Mojca Pišek

UVODNA BESEDA

Pred vami je zadnja letošnja številka. Priznam, da me je bilo malo strah ali nam bo uspelo. Priznam, da me je bilo malo strah ali bomo pravočasni... Se bo nabralo dovolj prispevkov? Bom spet dobila kake čudovite fotografije? Ali težim preveč ali mogoče premalo? Milijon vprašanj. A na koncu lahko rečem samo eno: Imamo to!!! Spet nam je uspelo!

Zahvala gre vsem vam, ki se trudite, pišete, delite z nami svoje izkušnje in pomagajte pri tem, da bomo za vedno pustili svoj pečat. Hvala vam! In hvala Tini, da revijo vedno znova odene v prečudovite barve in jo oblikuje točno tako kot si želimo.

Izkoristimo še zadnje jesenske dneve, napolnimo baterije na sončku in se vidimo na zaključni prireditvi!

Imejte se super fino in tako kot vedno – delite to z nami!

Avtor: Bojan Žižmond

POVZETEK UO ZPLS 12. 10. 2022

Upravni odbor se je v novi sestavi s podpredsednico Mojco Pišek sestal 22. 09. 2022.

Po pregledu financ smo določili datum izvedbe zaključne prireditve. Ker smo želeli spremeniti lokacijo zaključne prireditve, je Peter Kocjan svoje sile usmeril v iskanje primerne lokacije na Gorenjskem, vendar

brezuspšno. V želji po primerni lokaciji na drugem delu Slovenije vas lepo prosim, da to sporočite meni ali Brigiti. Merilo za primerno lokacijo naj bo konferenčna dvorana za do 300 ljudi z vso potrebno opremo.

Pozitivno sem bil presenečen, da sem dobil sogovornika na Društvu za opazovanje ter preučevanje ptic Slovenije na kratko DOPPS. Tomaž Mihelič je v želji po sodelovanju z nami prišel do mene ter mi predstavil projekt v katerega nas želi vključiti. Projekt zajema preučevanje migracije ptic, njihovih poti ter naš vpliv na migracije. Imenuje se LIFE FOR LIFELINES. Zveza je podpisala podporo projektu v želji po boljšem sodelovanju. Obljubil mi je tudi aktivno sodelovanje s TNP-jem, ko bo govora o tako imenovanih mirnih conah, ki jih TNP želi aktivirati. Zanimivo bo prebrati tudi kakšen članek o beloglavih jastrebih ter spoznati njihovo pot, ki jo preletijo v enem dnevu.

Predsednike društev, ki skrbijo za registrirana vzletišča pa prosimo, da nam sporočijo, ko bodo urejali ali obnavljali informacijske table, da to vključimo v sofinanciranje.



LETIŠ? LETIM!

Vsi lepo pozdravljeni,

V upravnem odboru ZPLS smo se na zadnjem sestanku soglasno odločili, da pripravimo zaključno prireditev. Letošnje leto je izjemno, saj smo v aprilu že imeli zaključek prejšnjih dveh sezon. Prireditve Letiš? Letim! tako letos peljemo v ustaljen termin konec novembra. Izvedba bo **v soboto, dne 26. 11. 2022, v Kulturnem domu v Bukovici, občina Renče Vogrsko, s pričetkom ob 17 uri.** (V Google iskalnik lahko napišemo tudi **Dvorana Zorana Mušiča, občina Renče Vogrsko.**)

Tudi tokrat pripravljamo zanimive teme predavanj z našimi predavatelji, ki se jim že vnaprej zahvaljujem.

V primeru, da nam bo naklonjen lep letalni dan, ste vsi vabljeni na Lijak ter Hojo & Letenje s Sabotina. Ob 13 ih se odpravimo s parkirišča v Solkanu pred mostom čez Sočo.

Se vidimo na Lijaku.

Za Upravni Odbor ZPLS, Predsednik Bojan Žižmond

Pozdravljeni,

Zadnji sestanek Upravnega odbora smo namenili predvsem kontroli naših financ. Glede na dejstvo, da smo letos bili deležni ekstremnih povišanj cen tiska našega glasila ter drugih stroškov, smo odločili, da članarino za leto 2023 minimalno dvignemo. **Članarina** tako za leto 2023 znaša **60,00 EUR**. Za vse plačane članarine **do 15.03.2023 velja 50% popust**.

Prosim vse predsednike društev, da članarino nakažejo pravočasno ter pregledajo spiske članov ter njihove prave naslove kamor tudi dobijo Ikarje. Vse podatke prosim, da izpolnite v Excelovi tabeli na naši spletni strani ter jih posredujete naši tajnici Brigiti Jarc na mail: brigita.jarc@ejglejnaprej.com

Nikar ne pozabite, da ima ZPLS status društva, ki deluje v javnem interesu. Del svoje odmerjene dohodnine do 1% tako lahko nakažete na naš
TRR: SI56 0201 3005 1157 716
SWIFT: LJBAS12X

**Za Upravni Odbor ZPLS,
Predsednik
Bojan Žižmond**

ČLANARINA ZPLS ZA LETO 2023

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.



◀ 1. mesto,
Rihard Marinšek

Avtor: Matevž Gradišek

2. IKARJEV FOTO NATEČAJ - OBJAVA NAGRAJENCEV IN POVZETEK

Hvala vsem fotografom za sodelovanje! Lepo je tudi videti, da ste se nekateri odzvali znova.

Izbor nagrajencev je potekal po enakem sistemu kot lani. Smo pa imeli letos težjo nalogo, saj nobena fotografija ni izrazito izstopala. Izbor je seveda potekal korektno, vendar se estetski subjektivnosti ne da izogniti, saj je po definiciji subjektivna, zato prosimo za odpuščanje vseh, ki menite, da bi vaša fotka morala zmagati, pa ni.

Nagrajenci fotonatečaja:

1. Mesto, ikarjeva fotka leta 2022, Rihard MARINŠEK, 6 točk, nagrada Ondu pinhole Cameras: fotoaparati Ondu, BigOpenSky koledar 2023
2. mesto, David Kern, 9 točk, nagrada Jelkin Hram: nočitev z zajtrkom & prevoz na Stol za eno osebo, BigOpenSky koledar 2023
3. mesto Miha Kavčič, 10 točk, nagrada Kuhinja pri Zokiju Camp Gabrje: kolikor lahko poješ v enem dnevu, krača ala Zoki in burger s krompirčkom, BigOpenSky koledar 2023

Plosk, plosk!



Mini povzetek

Mojca pravi, da je letos prispelo več lepih fotk. Je pa res, da jih je na željeni način (povezava do kamorkoli naložene fotke) prispela le četrtnina, vse druge so prišle neposredno na elektronski naslov (ki ste ga seveda uspeli tudi zabasati), ena celo na SMS - smo uredili kasneje tudi to. Brez povezave na serijo fotk dan ne bi bil popoln... Skratka ko letim, se sprašujem kdo, če sploh, se bo umaknil desno.

Kar se tiče formata in dimenzij je nekaj napredka od lani, "zmagali" pa še nismo.



◀ 2. mesto, David Kern

▲ 3. mesto, Miha Kavčič

Še vedno pogrešam nekaj tistih, za katere vem, da imate dobro oko in lepe fotke in ne recite, da v celem letu ni bilo lepe svetlobe. Ikar je tudi vaš in lahko bi bil še lepši ;-)

Zato na tem mestu kar povabilo na 3. Ikarjev foto natečaj. Spet bo trajal celo leto, zmagovalna fotografija bo dobila naziv „Ikarjeva fotka leta“.

Glede na kolobocije s pošiljanjem fotografij, formatom in željo po še večji količini fotografij, bomo staknili glave in pripravili še enostavnejša pravila, ki bodo objavljena v naslednji številki Ikarja. Do takrat pa kar fotkiče in telefone v roke.

Nagrade? Bodo! Čast in slava? Tudi.

Izžrebani nagrajenci:

Milena Bratkovič - ZPLS: prva pomoč
 Elmir Cerimović - Stenar: darilni bon 40€
 Igor Damjan - Intely: 3x vzlet z vitlom
 Andrej Erznježnik - Naviter: majica
 Luka Felicijan - SkyGuru: vetrna vreča
 Martin Hribernik - Naviter: copati
 Matevž Kramer - Phi: Harmonica
 Luka Markun - ZPLS: prva pomoč
 Jani Mihelčič - Triple seven: Concertina bag
 Peter Miklavčič - Naviter: majica
 Luka Murn - Naviter: copati
 Jože Poje - Tomato Sport: rokavice Thermo Activ Touch
 Jernej Rozenberger - Niviuk: nakupovalni nahrbtnik
 Matija Schillani - Naviter: majica
 Vojko Sintler - Naviter: copati
 Tadeja Soklič - ZPLS: prva pomoč
 Nejc Stojanovič - ZPLS: prva pomoč
 Slavko Valjavec - Tomato Sport: t-shirt Ozone
 Blaž Volk - ZPLS: prva pomoč
 Bojan Žan - ZPLS: prva pomoč
 Tomaž Žigon - ZPLS: prva pomoč

Nagrajenci, na ikar@bigopensky.com sporočite naslov, kamor vam pošljemo nagrade.

NOVO

NIVIUK

JADRALNA PADALA:

ARTIK RACE (DVOLINER)

ZAPRTI SEDEŽI:

HAWK

ARROW

DRIFTER 2

NOVO

MAESTRO 2

/ NAJVERJETNEJE
NAJBOLJŠI EN-B

POPUST ZA NOROČILA ODDANA DO 15. 12. 2022

KONTAKT

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

Avtorica: Marina Globočnik
DPL Ikar Slovenj Gradec

ZDRUŽILI SMO DELO IN ZABAVO

Poletje se počasi poslavlja, dnevi postajajo vse bolj hladni in krajši. Tudi čas za piknike se bo počasi zaključil. Zato smo se člani DPL Ikar odločili, da izkoristimo tople dneve za klubski piknik in istočasno očistimo še naše priljubljeno koroško vzletišče Ošven. Odkar ni več smučišča se kar veselo razrašča grmovje, pa tudi malih smrečic je vedno več. Polni energije in dobre volje se dobimo zjutraj na pristaniku Šrotnek. Pravijo, da prazna vreča ne stoji pokonci, zato je bilo treba najprej napolniti naše trebuščke s sendviči in seveda je bila zelo dobrodošla tudi kava. Ker pa je tudi čas korone, ni manjkalo tudi razkužilo – seveda za notranjo uporabo in sicer domače žganje, potem pa veselo na delo. Delovno orodje smo zložili v avte in se odpeljali na Ošven. Vsi poznamo otroško pesmico, ki gre takole: "Naša četica koraka strumno in veselo, drug za drugim v ravni vrsti zdaj gremo na delo..." Opremljeni z motikami, žago, kosilnico, rovkami, srpi in sekirami smo se strumno in predvsem veselo zapodili v hrib. No mogoče ne ravno drug za drugim v ravni vrsti, s čiščenjem pa smo le začeli. Skozi meglo je kmalu posijalo sonce, ki nam

je dalo še več delovnega zagona in po nekaj urah so bili lepo vidni rezultati našega dela. Nekaj jih je seveda takoj preizkusilo očiščeno vzletišče in so se v dolino vrnili po zraku, drugi pa z avtomobili. Zdaj pa je bil čas za zasluženo zabavo. Kmalu je zadišalo po pečenem mesu na žaru, pripravljena je bila mreža za odbojko, pa tudi televizija. Popoldan je bila na sporedu košarkarska tekma Slovenija – Belgija, ki je nikakor nismo hoteli zamuditi. Zvečer pa je bila na sporedu še odbojgarska tekma, kjer bi seveda navijali za našega Korošca Tineta Urnauta. Ker pa je bil dan dolg, smo se še pred odbojgarsko tekmo poslovili ter zaključili naše druženje. Vsi smo bili zadovoljni z dopoldanom opravljenim delom in s popoldanskem klepetu ob dobri hrani, pijači in predvsem dobri družbi.

V slogi je moč in to smo danes tudi dokazali, saj se je dan lepo zaključil. Sicer pa je na Koroškem vedno lepo, zato le pridite na Koroško in naš Ošven. Vsi ste lepo vabljeni in vsak je dobrodošel, da spozna še naš koroški teren.



Avtor: Tom Pavlič

ZA 94. ROJSTNI DAN TULLIOTA

Trinajstega septembra je bilo na Vremščici pestro. Skupina padalcev je v poznih popoldanskih urah poletela in s tem obeležila štiriindevetdeseti rojstni dan našega člana in aktivnega jadralnega padalca Tulliota.

V tej reviji sem že večkrat pisal o tem strastnem padalcu, ki se je z vetrom igral že na morju, kasneje z zmajem, sedaj pa skoraj dnevno z jadralnim padalom z njegovega priljubljenega Socerba. In, po pravici povedano, ne vem kaj bi še lahko dodal! Saj, čeprav leta minevajo, se nono Tullio ne spreminja. Njegova pozitivna narava in prijaznost sta bogastvo, ki ga rad deli s prijatelji in padalci. Vedno znova se poda na vzletišče z isto željo in vnemo. Morda se res malo bolj pogosto povalja po vzletišču, a potrebno je poudariti, da se vsakič tudi pobere in poskusi ponovno. V zraku pa je v domačem okolju, kjer elegantno zavrti steber in odleti kamor mu seže pogled.

V imenu revije Ikarja in Zveze za Prosto Letenje Slovenije ti želim še mnogo let zdravja in zabave pod oblaki! Vse najboljše, nono Tullio!

In nome della rivista Ikar e della Associazione Slovena per il Volo Libero ti auguro ancora tanti anni di salute e divertimento sotto le nuvole. Tanti auguri, nonno Tullio!



Avtor: Urh Černigoj

POLETOV DAN V BOHINJU

Vedno se razveselim, ko mi na mobitelu zazvoni sporočilo in preberem, da ga pošilja "Damjan-Padalo". Ponavadi to pomeni, da grem čez dan ali dva letet in, da sem s tem bližje izpitu in samostojnosti v zraku. Tokrat ni bilo nič drugače, dokler nisem odprl sporočila: "Prvi vikend v septembru Ekstremi!"

Najprej pomislek: "To pa ni zame, saj še izpita nimam." Potem pa začnem tuhtati. "Zakaj pa ne? Tudi če nisem še poln fint, bi lahko šel zraven. Bom imel vsaj čas, da sem cel vikend v mislih v zraku, v padalu, da se res posvetim stvari tako, kot je treba. Ker drugače je vedno vse na pol, vedno je 100 opravkov, 100 aktivnosti, pa otroci, pa služba, sploh ni časa za stoprocenten fokus. Saj tudi, če ne bom zares delal vseh ekstremnih situacij, se bom imel vsaj čas pogovarjati in družiti z ljudmi, ki si želijo podobno kot jaz."

In tako sem potrdil udeležbo... Prišel je je prvi teden septembra in v torek smo na Lijaku odleteli eno krajše jadranje, potem pa nam je Damjan razložil, kaj vse nas čaka čez vikend – ušesa, frontalna zapiranja, stranska zapiranja, negative, B-stalli, minimalke...

Da je zadeva resna, smo slišali še v četrtek, ko nam je še Rok Kaver na trenažerju obnovil vse vaje, ki jih bomo izvajali (no, povedal nam je tudi še kakšno finto več, npr. kako v in iz spirale ter nekaj o full stallu in pa wingover-jih). Od tu naprej pa je šlo zares. V soboto ob osmih zjutraj smo bili pri Bohinjskem jezeru. Organizacija je delala na polno – dva kombija, ena ekipa je že začela s kuhanjem v hišici bohinjskih padalcev. Imeli smo mornarico z dvema rdečima čolnoma, ki sta spremljala dogajanje v zraku neposredno z jezera. Veter je pihal z juga, tako da



ni bilo dileme – štart z Vogarja. In gremo. Pravzaprav se nisem še čisto zavedal, samo sledil sem ostalim. Pridem na vzletišče – prekrasen pogled na jezero pod mano, pred mano pogorje, ki se razteza od Črne prsti na levi preko Rodice in Vogla in se zaključuje desno nekje pri Komni. Meglice so se ravno razblinile, sapica je že potegnila navzgor in nam omogočila, da se dvignemo. Rdeča čolna sta se svetila na jezeru pod nami. Vse je bilo pripravljeno za začetek. Prvi skok – ušesa ter stranska zapiranja. Šlo je brez probemov, brez večjih posebnosti. Preden smo se dobro zavedli, smo bili že drugič na štartu. Frontalec, minimalka, kar naenkrat ni bilo več vetra v laseh (čeprav las v resnici nimam) in slišim glas s čolna: "Popusti komande!" Krasno je uspelo, padalo obvladano. Pred kosilom še štart številka 3 – negative. Tu pa mi ni šlo ravno po načrtih – prva ne-

mjan odloči, da pa je čas še za zadnji skok. Veter se je začel rahlo umirjati. In ker je bila vremenska napoved za naslednje jutro slaba, je padlo vprašanje: "Kdor želi metati rezervo, ima sedaj priložnost." Pod vtisom zadnjega skoka nisem bil prepričan, da si to res želim, ampak nima človek vsak dan priložnosti, da je pod kontrolo petih krasnih inštruktorjev, zato sem se odločil za poskus. S cmokom v grlu. Pride-mo na štart. Ni bil ravno nedolžni veter, pa še malo s strani je vleklo. Priznam, ni mi bilo prijetno, bilo me je strah. In ko sem spremljal tečajnike pred mano, kako so se s težavami odlepili z vzletišča, sem bil še bolj živčen. Ampak človek mora kdaj čez sebe in z Rokom na štartu, Lukom, Tomažem in Komelom v čolnu ter Damjanom na pristanku, je bilo vse skupaj malo lažje. Vsi tečajniki so že opravili svoje, samo jaz sem še ostajal na vrhu.

Vzlet je uspel brez problemov, umirim se, priletim nad jezero in se začnem pripravljati na manevre. Pogledam navzdol – 400 m pod mano se valovi srebrna površina ledeniške vode. Pomislim sam pri sebi: "Kaj je meni sedaj tega treba..." Ampak zato sem tukaj. In čas je za manevre. B-stall prvič, B-stall drugič, potem pa še izmet rezerve. Vse poteka tako hitro, da sem, še preden sem se dobro zavedel, čofnil v vodo. Srečno.

gativa pravzaprav še ni bila ravno negativa, ker mi koordinacija rok še ni delala pravilno. Potem pa druga negativa, v desno – tu pa sem vse skupaj vzel preveč resno in kar neakrat sem se znašel v situaciji, ki je nisem imel pod kontrolo, padalo se je vrtelo po svoje, ko sem ga po nekaj zavojih spravil v horizontalno letenje, pa je ušlo nekam pred mene, potem pa sem ga še frontalno zaprl in naenkrat sem bil v prostem padu. Še dobro, da se je potem moj Pawn spravil k sebi in čez kako minuto sem živ in zdrav pristal ob jezeru. Sem se pa še čez pol ure malce tresel.

Bil je čas, da kaj pojemo. Anže in pomočniki so nam pripravili odlično zelenjavno juho. Popoldne se je veter pojačal, domačini so odsvetovali nadaljnje letenje. Tako smo se za nekaj ur posvetili čevapčičem, pogovorom, čolnarjenju in socializaciji. Ko smo že pričakovali, da to pomeni konec letenja za ta sobotni dan, se Da-

Čez par minut sem bil že na obali, pod budnimi očmi turistov, ki so spremljali naše manevre. Zavriskal sem od sreče in adrenalina, ki se je sprostil iz mene. Čudovit občutek, ne doživiš tega velikokrat v življenju.

Tako je bil dan končan, kar se letenja tiče. Mi pa smo nadaljevali z dobrotami z žara, pivom Reservoir Dogs ter vinom. In seveda ob pripovedovanju občutkov, ki smo jih doživljali skozi dan.

Naslednje jutro je vreme proti pričakovanjem omogočalo še en skok. Tokrat z Vogla. Žal samo za tiste, ki so imeli suha padala. Jaz sem bil na pristanku in opazoval obraze pilotov po pristanku.

Vsi z nasmehom na obrazu, vsi presrečni, da so bili v zraku in občutili tisto padalsko svobodo in majhnost istočasno, zaradi katere nas vleče v zrak. Za vedno pa si bom zapomnil Primoža, ki je prvič v življenju nad jezerom izvajal full stall-e. Ko je končal z manevri, je začel vriskati. Še visoko nad nami v zraku se je iz njega sprostila gora adrenalina. In ko je pristal, so se mu rahlo zarosile oči, mi pa smo ploskali. Ne iz vljudnosti, ampak iz srca. Ker smo čutili z njim, z njegovo srečo, z njegovim veseljem.

To je bil krasen konec bogatega vikenda. Če potegnem pod črto – brez poškodb, bez slabe volje, brez nesreč. Ampak z veliko novimi doživetji, spoznanji, občutki, ki nas bodo spremljali do konca življenja. Vredno je bilo vsake minute. Hvala vsem, ki ste omogočili, da se je to zgodilo. In upam, da nas bo prihodnje leto Bohinj spet pričakal in sprejel te norce, ki se "igrajo s svojim življenjem".

**Avtorica: Marina Globočnik
DPL Ikar Slovenj Gradec**

SREČANJE JADRALNIH PADALCEV

HIKE IN FLY NA IVARČKEM JEZERU – KOTLJE

Zahvala, društvu jadrlnih padalcev Bohinj

Postali smo polnoletni – v Bohinju. Društvo jadrlnih padalcev Polet iz Nove Gorice že osemnajsto leto s člani društva preživi poletni vikend v Bohinju. Bohinjski vikend je namenjen letenju, druženju in izvedbi varnostnih situacij. Kolikor nam vreme dovoli se maksimalno posvetimo letenju, ves ostali čas pa zabavi.

Glede na to, da smo že 18 let gosti Bohinja in smo vedno lepo sprejeti, ter da nam člani bohinskega društva nudijo vso infrastrukturo za druženje in letenje se osebno in v imenu društva Polet lepo zahvaljujem vsem članom iz društva jadrlnih padalcev Bohinj in Pac sportu za vso pomoč v vseh letih našega letnega obiska v Bohinju.

Hvala vsem, ki ste kakorkoli pripomogli, da so vsa ta naša druženja postala polnoletna. Hvala za vse lepe dni v Bohinju.

Se vidimo v zraku.

Predsednik društva Polet
Damjan Pregelj

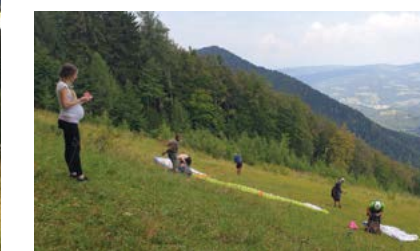
V soboto, 27. avgusta, se je v sodelovanju z Ivarčkim jezerom, našim klubom DPL Ikar in seveda v sodelovanju z našim neumornim članom Bojanom odvijalo Srečanje jadrlnih padalcev HIKE in FLY Ivarčko jezero. Kljub slabi vremenski napovedi nas je zjutraj pozdravilo sonce in prijetna sapica. Sicer so se za Uršljo goro že začeli kopičiti oblaki, ki pa še niso napovedovali slabih vremenskih razmer. Ob 9. uri so prišli že prvi navdušenci, prip-

ravljeni, da se v najkrajšem možnem času podajo v hrib do vzletišča Ošven, odletijo in čim prej pristanejo ob Ivarčkem jezeru ter prečkajo ciljno črto. Z majhno zamudo se je ob 10.10 začel pričetek srečanja, vneti pohodniki pa so se, opremljeni s pohodnimi palicami in v popolni "bojni opremi" (beri nahrbtnik s padalom), začeli vzpenjat v hrib. Mislim, da noben Korošec, ki pozna našega Bojana, ni dvomil o njegovi zmagi. In res se je prvo na nebu pojavilo zeleno padalo in Bojan, ki je od začetka vzpona in do pristanka ter prehoda ciljne črte potreboval dobrih 31 minut. Skozi cilj je priletel kar s padalom. Naslednji je prečkal ciljno črto kar 10 minut za njim. Večina jih je že odletela, nekaj pa jih je bilo še na vrhu, ko je zagrmelo. Nastala je ploha. Vendar mislim, da se s tem ni prav nihče posebej obremenjeval. Ploho so nekateri prevedrili kar na Turistični kmetiji Ošven in, kot so kasneje povedali, so se imeli prav prijetno. Ponovno je posijalo sonce in omogočilo vzlet še preostalim vnetim padalcem. Kot da bi vreme vedelo, je ob pristanku zadnjega začelo ponovno deževati. Suha zemlja je željno vsrkavala vsako kapljico dežja, mi pa smo ob dobri malici, pijači in veselem pogovoru nadaljevali naše srečanje. Seveda so se vsi udeleženci še prej ohladili v jezeru. Vsi smo se strinjali, da je bilo prav lepo in, da se prihodnje leto ponovno

srečamo na Koroškem – takrat pa mogoče še v večjem številu.

VRSTNI RED:

1. Bojan GABERŠEK
2. Nejc SIMIČ
3. Miha KAVČIČ



Pripravil: Matej Belčič

AIRDESIGN

SOCK

je lahek, zaprt sedež. Poleg tega je robusten, primeren za vsakdanjo uporabo, tekmovalno letenje in tudi za hike&fly. Najmanjša velikost tehta 2.6 kg, največja je 300 g težja. Izbirate lahko med tremi barvami: rdečo, modro in citronasto. Rezervno padalo je nameščeno v sprednjem kontejnerju. Premore tudi velike stranske žepe, prostoren kontejner za hrbtno in žepke za baterijsko napajanje.



<https://ad-gliders.com/project/the-sock-keepyoursockon/>



ECHO 2

je lahka različica modela Epic 2 (spodnji EN-B razred). Ker je kilogram lažji od originala, ga boste lažje nesli na hrib. Pri oblikovanju so imeli v mislih kompromis med težo, trpežnostjo in lahkotnim letenjem. Izdelan je iz Porcher Skytex 27, na prednjem robu so ponekod uporabili Skytex 32 in 38 g/m². Vrvce so oplačene, upravljate ga lahko tudi z B/C sistemom. Teže se gibljejo od 3.4 do 4.4 kg.



<https://www.flybgd.com/en/paragliders/echo-2--paraglider-2021-1839-0.html>



CLASSIC 2

Proizvajalec ponuja padalo kot da spada v spodnji EN-B razred, je pa v vseh velikostih certificirano kot EN-A. Namenjeno je prehodu s šolanja k preletom. Je prvo Davinci padalo s »Smart Double Layer« tehnologijo. Nekaj celic v sredini kupole ima namreč dvojno plast, kot nekakšna kupola znotraj kupole. Poleg tega je opremljeno s Smart Nose+ sistemom, ki preprečuje izhod zraka iz celic in pomaga vzdrževati pritisk v njih.



<https://flydavinci.com/products/paragliders/classic-2/>

NOVICKE

RUN&FLY 2

padalo z enoplastno kupolo (single-skin), je najmanjše in najlažje, kar jih je mogoče kupiti. Najmanjša velikost tehta manj kot kilogram in zavzema štiri litre prostornine. Ker ga ne letijo le izkušeni piloti, so ga, glede na predhodni model, poenostavili. Odlikujejo ga: varen vzlet, avto-stabilizacija, okretnost, drsno razmerje in lahkotno pristajanje. Posodobili so tudi nosilne trakove.

<https://dudek.eu/produkt/runfly-2/>



DUDEK

M-SERIES

Portugalski proizvajalec bo zamenjal variometre in GPS naprave SD z novo M serijo. Naprave so oblikovane na novo, s prepoznavnim Flymaster pridihom, kompaktnjše, lažje jih je popravljati in po želji so lahko zaščitene z ohišjem. Gumbi so rokavicam prijazni in ekran je ob močni svetlobi lažje čitljiv. Izboljšan je tudi prikaz zračnih prostorov.



<https://www.flymaster.net/>

FLYMASTER

DRAG CHUTE

padalček ni namenjen samo lažjemu izvajanju ekstremnih manevrov (anti-G učinek), pač pa bo tudi pomagal tekmovalcem ohraniti višino znotraj dovoljenih meja. S površino 1.6 m² in premerom 145 cm je zaenkrat največje tovrstno padalo na tržišču. Posebej je prilagojeno sedežu Kortel Race 2. Vrtljiv priključek (swivel) preprečuje neželeno rotacijo. Teža naprave je 470 g.

<https://www.korteldesign.com/produits/drag-chute/>



KORTEL DESIGN

Glede na to, da se veliko nesreč pri jadralnem padalstvu konča z resnimi poškodbami ali smrtjo (17.4% v primerjavi z jahanjem: 4.1%, borilnimi športi: 5.5%, kolesarstvom: 5.7%, motociklizmom: 7.5%) so pri Paragliding.Tech razvili sistem za avtomatski izmet rezervnega padala. Razvijali so ga pet let. Majhno zračno blazino, nameščeno v kontejnerju za rezervno padalo, aktiviramo s pomočjo baterijske napajane sprožilca. Funkcionalnost originalne ročke ostaja pri tem nespremenjena. Sistem tehta 300 g in se je pri preizkusih odlično obnesel.

<https://www.paragliding.tech/>



PARAGLIDING.TECH

Francoz Charles Cazaux je z Enzom 3 blizu Col du Banchet odletel 25 km trikotnik s povprečno hitrostjo 46.9 km/h. To je nov evropski in svetovni rekord.



Evropski rekord v preletu 50 km trikotnika je postavila tudi naša Veronika Štampfl. Z Rushem 6 je odletela s Kobale in letela s povprečno hitrostjo 30.46 km/h.

<http://xcglobe.com/pilots#show-flight/2489345/>

Tomaž Eržen je 4. avgusta poletel z Bele Peči nad Dražgošami in postavil svetovni rekord v poletu s povratkom. V nekaj več kot desetih urah je odletel 311 km po že dokaj znani trasi, ki je bila do sedaj večinoma odletena s Soriške Planine. Čestitke.



REKORDI

TWIN SET

Para sedežev Twin 2 in Pax Evo bodo veseli piloti tandemov. Twin 2 je namenjen pilotu, ima odstranljivo sedežno ploščo ter tehta 2.9 kg (velikost L). Vgrajen je 15 cm debel protektor, rezervno padalo je nameščeno zadaj. Pax Evo je na voljo le v eni velikosti, ima pa veliko možnosti nastavitve. Potnik je zaščiten z zračno blazino.



<https://sky-cz.com/twin-2/>

SKY

ponuja stroboskopska LED svetila za zračna plovila, ki letijo v pogojih slabe vidljivosti. V mraku bodo svetila do 10 km daleč in so opremljena s SOS modulom. Uporabite jih lahko na paramotorju, trike-u, žirokopterju, ...

<https://skyflar.com/>



SKYFLAR



SKYWALK

EASY BAG

je torba, ki jo ovijete okrog padala in sedeža, ki lahko ostane pripet. Tako nastane nekakšen ergonomičen nahrbtnik z naramnicami. Največji volumen torbe je 252 litrov in je primerna tudi za pilote tandemov.

<https://skywalk.info/project/easy-bag/>

SPIRIT

je gorsko mini padalo. Majhen razpon in kratke vrvce ne zahtevajo veliko prostora, tudi za start zadostuje kratko vzletišče. Z zankami in kaveljčki lahko padalo na vzletišču zavaruje, da ne bo drselo. Štiri velikosti, za teže od 75 do 120 kg, imajo različne certifikate, od EN-A do EN-C, odvisno od obremenitve.



<https://skywalk.info/project/spirit/>

SUPAIR

DELIGHT

zaprt sedež, lahko dobite v dveh različicah in sicer kot Delight 4 in Delight 4 Sport. Slednji premore aerodinamičen dodatek, ki pripomore k stabilnosti, vendar je zaradi tega nekoliko težji in ima manj prostora za hrambo. Oba imata karbonsko sedežno ploščo, sta trpežna in ju je moč zlahka popraviti, če tako nanese. Teža znaša okrog 3.7 kg (velikost M).

<https://supair.com/produit/setlette-supair-delight4-sport/>



MINI V

43 g težak, oziroma lahek vario napajajo solarne celice. Brez sonca bo baterija vzdržala 30 ur in verjetno je ne bo treba nikoli polniti z napajalnikom, čeprav je to mogoče. Zakasnitev pri odzivu, ki je značilna za večino variometrov so odpravili s pomočjo zapletene algoritma, ki uporablja podatke iz več senzorjev. Fanet in Flarm funkcijo je odobrila FCC (Federal Communications Commission). Mini V je kompatibilen z večino Android in iOS aplikacij.



<https://www.xctracer.com/en/xctracerminiigps/>

XCTRACER

NOVIČKE

WIND-BOX

NOVA VETRNICICA ZA WIND-BOX

Wind-box je cenovno ugodna vremenska postaja za spremljanje vetra preko spletne strani skytech.si in android aplikacije Skytech. Da bi še izboljšali kvaliteto vremenske postaje, so namesto plastične vetrnice TX20 v

podjetju Kok izdelali lastno vetrnico WSD1 za to postajo. Vetrnica WSD1 je v celoti izdelana iz nerjavečega jekla in eloksiranega aluminija, kar ji zagotavlja dolgo življenjsko dobo in odpornost na vremenske vplive. Tudi precizni ležaji so iz nerjavečega jekla. Vetrnica je preizkušena in umerjena v vetrovniku podjetja Lotrič meroslovje iz Železnikov. Tudi obstoječe vremenske postaje s plastičnimi vetrnicami bo mogoče predelati oziroma preprogramirati za priklop na vetrnico WSD1.



Avtor: MistyDule

NOVA MENTOR 7 LIGHT

- JE TO PRAVO PADALO ZAME?

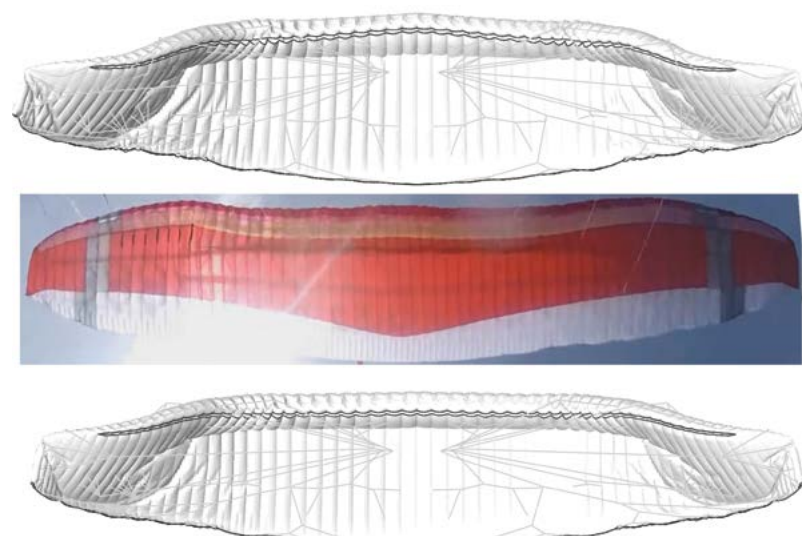
Tukaj bom podal svoje mnenje o padalu. Sicer nekateri pravijo, da kot zastopnik seveda hvalim "svojo" robo v nebo, drugi pa, da sem pilot s tako veliko izkušnjami, da lahko tudi s "slabim" padalom dobro odletim. Verjetno je res včasih zastopnike/promotorje/... potrebno brati med vrsticami. Tudi jaz rad prebiram opise padal, ki jih opravijo revije, blogerji,... Tako kot v avto revijah vsak avto pohvalijo (ker jim je to posel), se to dogaja tudi v padalstvu. "Slabih" padal ni več. So samo še padala, ki ti bolj pašejo, dodaten dejavnik pa je še cena, ki si jo za to pripravljen plačati. Imamo padala z najboljšimi letalnimi sposobnostmi, padala z največjo varnostjo in padala z najboljšim "handlingom". Vprašanje pa je – kaj dejansko potrebujete vi? Na tekmovanjih se ve katero opremo potrebuješ za zmago. Pri prostem letenju se tudi ve, da je Mentor 7 najboljša padalo, vprašanje pa je, ali ga potrebujete. Seveda ga! Tokrat

vsi v en glas čivkajo, da je to top padalo v B klasi in nekateri ne morejo verjeti, da je ob prevladi Ozonovih "morskih" novitet, Nova na trg lansirala dejansko najbolj napredno padalo v tem segmentu. Seveda gre velik del zaslug hišnemu programu za dizajniranje (razvit v Sloveniji), ki se odlično povezuje s programom za simulacijo. Konstruktor Philipp Medicus (Pipo) nam je pokazal sliko iz simulacije zapiranj padala in sliko zapiranja pri testnem letu. Primerjava slik pokaže, da simulator prikaže isto deformacijo padal, kot se to zgodi v realnem letu.

Torej – Mentor 7 ima sodobno obliko, je zelo prijazen za letet in ima daleč najboljše letalne sposobnosti v B razredu. To je to, kar iščete!

Podrobnosti o padalu in detajli, kot so: 2,5 linije, HAC ročke, baby-B linije, ... so predstavljene na <https://www.nova.eu/sl/padala/mentor-7-light/>

Padala dejansko pred nakupom ni potrebno preizkusiti, to je preverjena zadeva (ups... te besede sem si sposodil od najglasnejšega slovenskega "self" promotorja).



Kar se tiče barvnih kombinacij, pa odločitev prepuščam vam.

Hmm... sicer bi naj napisal nekaj o padalu, kajti z njim sem le odletel osebni rekord in na hitro je statistika ustvarila nov hitrostni rekord, o katerem se je pisalo po skoraj vseh znanih socialnih omrežjih po celem svetu. No, pa mogoče za konec samo ena anekdota iz tega letalnega dne. Pri žičnici na Sorici sem srečal Italijanskega prijatelja, s katerim se že dolgo nisva videla (nekdanji Nova team pilot). Svojemu mlajšemu kolegu me je predstavil: "to je grande Dušan". Seveda sem se nasmejal in mu vrnil kompliment. Na hitro sva spregovorila

par besed, kaj kdo leti. Iskreno sem mu dejal, da grem malo testirati padalo, ker imam naslednji teden tekmo in da velikih ciljev za ta dan nimam. Na koncu dneva nisem imel najdaljšega, je bil pa najbolj odmeven. :) No, še bolj pomembno kot to pa je, da sem zares užival!



Avtor: Rok Volovlek

PGAWC DOBROVLJE

- SVETOVNI POKAL V NATANČNOSTI
PRISTAJANJA Z JADRALNIMI PADALI

Društvo jadrlnih padalcev Aves Braslovče je v letu 2021 izvedlo tekmo za državno prvenstvo v natančnem pristajanju. Prisotni so bili tudi predstavniki PGAWC in nekaj mednarodnih sodnikov. Zaradi dobre organizacije so predlagali, da tekma lahko velja kot pre-PGAWC in naj vložimo kandidaturo za izvedbo PGAWC. Po pridobitvi podpore pri članih društva in predvsem na občini, smo kandidaturo vložili in jo tudi dobili.

Paragliding Accuracy World Cup Dobrovlje je bil četrta tekma za svetovni pokal letos. Poleg angleškega Caterhama, nemškega Wasserkruppa, Kazakhstanskega Taldykorgana, sledi še turška Alanya.

Tekma je potekala od 23. 9. do 25. 9. 2022 z enim trening dnevom, da so se tekmovalci spoznali s terenom. Za izvedbo smo predvideli glavno vzletišče Dobrovlje, kot alternativo pa smo uporabili Goro Oljko.

Slednjo smo predvsem zaradi tekme PGAWC uspeli registrirati in dodatno urediti. Tako smo pridobili še eno lepo urejeno vzletišče v Savinjski dolini. Oljka je primerna za zahodne smeri vetra, kar se je izkazalo ključno za izvedbo finalne serije.



Na tekmo se je registriralo 56 tekmovalcev iz 17 držav, tudi eksotični Kitajec, ki je znal angleško toliko kot mi kitajsko. Prispela je tudi delegacija 8 pilotov iz Savdske Arabije. Sicer pa seveda Slovenija, s skoraj vsemi najboljšimi piloti ter močne ekipe Češke, Srbije, Hrvaške in Kosova. Ostali so imeli po enega ali dva pilota.

Vreme je še teden pred tekmo kazalo odlično, a bližje kot je bil datum začetka, slabše je kazalo. Močan zahodnik z dežjem se je pomikal čedalje bolj proti tekmi. Dan pred tekmo je še najbolj obetal. Zato smo naročili še dodatne kombije in pomočnike, da bi vse teklo kar najbolj gladko. "Briefing" smo začeli že ob sedmih zjutraj, da so lahko prvi piloti poleteli že ob osmih. Odlična ekipa, sestavljena iz članov domačega in okoliških društev, je

poskrbela, da smo uspeli izpeljati kar pet od načrtovanih šestih serij. Popolno sliko prvega dne pa je pokvarila nesreča španske pilotke. Ta je sredi dneva, v precej termičnih in turbulentnih pogojih, premočno zavirala padalo. Posledica je bil negativni zavoj, ki se je ob slabi reakciji pilotke nisko nad tlemi, končal z grdim udarcem ob tla. Zaradi narave nesreče so posredovali reševalci NMP Celje. Na srečo jo je odnesla zgolj z lažjimi telesnimi poškodbami. V večernih urah se je nakažovala še možnost izvedbe šeste serije, a smo zaradi utrujenosti in verjetnega padca koncentracije, tekmovalje raje prekinili.

cije, tekmovalje raje prekinili.

Drugi dan se je obetal močan zahodnik. Organizatorji smo jakost vetra živčno spremljali tudi ponoči. Že ob šestih zjutraj je postaja na Maliču kazala sunke do 15 m/s, kar nas je skrbelo, a smo vseeno zbrali pilote na "briefing". Na Goro Oljko smo že ob 6:30 poslali starterja in člana varnostnega komiteja, da ocenita situacijo. Odločitev je bila, da se serija izpelje. Finalna serija se, zaradi bolj zanimivega tekmovalca, izpelje v obratnem vrstnem redu kot so razvrščeni tekmovalci po rezultatu. Torej se najboljši udarijo na koncu. Prvih pet serij je bilo izjemno izenačenih, prvi štirje so imeli rezultat 10 cm, prvih 20 pilotov je bilo znotraj 15 cm. Razburljiva zadnja serija je premešala rezultate na vrhu in poskrbela za navdušenje med gledalci.

Organizacija tekmovalja je bila velik izziv za DJP Aves. Ožja ekipa je tekmo pripravljala več mesecev. Brez okrog 30 prostovoljcev, sodelovanja občine, sponzorjev in lokalnega prebivalstva je izvedba takšne tekme nemogoča. Letos smo zopet poskrbeli za "live scoring",

ki je med piloti zelo priljubljen, dodali pa smo še prenos tekme v živo, preko Facebook Live in televizije ETV. Pred zasloni si je tekmo ogledalo okrog 2000 ljudi, v živo pa, kljub izvedbi v petek in zgodnji uri v soboto, okrog 300 ljudi. Takšni dogodki približajo naš šport gledalcem in omogočajo pridobivanje nove "infrastrukture", saj so lastniki in odločevalci bolj poslušni. Naše društvo se bo še naprej lotevalo organizacije raznih padalskih dogodkov, upamo pa, da bomo za to navdušili še koga.

Rezultati:

SKUPNO

1. Eduard DACI – KOS (11cm)
2. Vlastimil KRICNAR – CZE (16cm)
3. Marketa TOMASKOVA – CZE (17cm)

ŽENSKE

1. Marketa TOMASKOVA - CZE (17cm)
2. Špela KRNC – SLO (152cm)
3. Pilar MONTERO GONZALEZ – ESP & Tijana KRUCICAN (807cm) - SRB

EKIPE

1. TEAM SRBIJA
2. PAPILON PARAGLIDERS
3. CZECH TEAM



Avtor: Srečko Jošt

7. EVROPSKO PRVENSTVO (FAI-1)

2. - 10. 9. 2022, SIBIU (ROMUNIJA)

<https://civlcomps.org/event/europga2022/results>

Nastopilo je 96 tekmovalcev iz 18 držav. Tekmovanje je potekalo na športnem letališču z vzletanjem na vleki z vitlom. Reprezentanca Slovenije je v ekipni konkurenci (5M+2Ž) osvojila 3. mesto (bronasto medaljo). Člani ekipe so bili Matjaž Ferarič, Renato Herega, Anton Svoljšak, Jaka Gorenc, Matjaž Sluga, Špela Krnc in Lara Leban, selektor in vodja ekipe Srečko Jošt. Špela Krnc je v posamični uvrstitvi osvojila 3. mesto (bronasto medaljo) v ženski kategoriji izmed 17 tekmovalk. Posamične uvrstitve v moški kategoriji: 11. Matjaž Ferarič, 18. Renato Herega, 19. Anton Svoljšak, 20. Jaka Gorenc, 21. Matjaž Sluga, 71. Luka Felician.

Veselite se dobrega rezultata

EP - prizorišče tekmovanja



SLO ekipa na EP

Špela Krnc - 3. mesto na EP

Zaključni dolet v točko



Avtor: Srečko Jošt

DRŽAVNO PRVENSTVO

V NATANČNEM PRISTAJANJU Z JADRALNIMI PADALI

Tekmovanje je bilo izvedeno 30. 9. - 2. 10. 2022, v sklopu tekme evropskega pokala v Kobaridu. Razveseljivo je predvsem, da z natančnimi rezultati prihajajo v ospredje mladi tekmovalci (Višnar, Felician, Krnc). To naj bo spodbuda tudi za ostale jadralske padalce, ki bi se v prihodnjem letu želeli preizkusiti v tej zvrsti tekmovanj.

Rezultati najboljših:

- 1. Matjaž FERARIČ (KŠL Čuk Dravograd) 6, 5, 3, 3, 0, 3 - 14 cm
- 2. Jaka GORENC (KPL Kanja Dol. Toplice) 2, 4, 60, 3, 3, 6 - 18 cm
- 3. Matjaž SLUGA (DJP Zlatorog Laško) 4, 9, 137, 6, 0, 7 - 26 cm
- 4. Domen VIŠNAR (DJP Albatros Celje) 7, 102, 6, 3, 5, 7 - 28 cm
- 5. Anton SVOLJŠAK (DJP Zlatorog Laško) 4, 8, 6, 11, 12, 4 - 33 cm
- 6. Luka FELICIJAN (DJP Aves Braslovče) 31, 9, 16, 6, 10, 12 - 53 cm

- 1. Špela KRNC (KPL Kanja Dol. Toplice) 9, 145, 13, 131, 16, 28 - 197 cm

Najboljše ekipe:

- 1. KPL Kanja Dol. Toplice
- 2. DJP Zlatorog Laško
- 3. DJP Albatros Celje

REZULTATI PREOSTALIH TEKMOVANJ

V NATANČNEM PRISTAJANJU

11. 3. - 13. 3. 2022

BERAT (ALBANIJA)

(FAI-2 - Berati open air)

2. Matjaž **SLUGA** (48 tekmovalcev)

15. 4.-18. 4. 2022

CATERHAM (ANGLIJA)

(FAI-2 - evropski pokal)

6. Matjaž **SLUGA**, 7. Jaka **GORENC**, 13. Renato **HEREGA** (36 tekmovalcev); 24. Špela **KRNC** (3. v Ž kategoriji)

21. 4. - 24. 4. 2022

CATERHAM (ANGLIJA)

(FAI-2 - svetovni pokal)

10. Renato **HEREGA**, 21. Jaka **GORENC** (34 tekmovalcev); 28. Špela **KRNC** (4. v Ž kategoriji)

29. 4. - 1. 5. 2022

OHRID (SEVERNA MAKEDONIJA)

(FAI-2 - evropski pokal)

1. Matjaž **SLUGA**, 2. Jaka **GORENC**, 10. Anton **SVOLJŠAK**, 14. Renato **HEREGA**, 38. Domen **VIŠNAR** (52 tekmovalcev); 34. Špela **KRNC** (3. v Ž kategoriji)

4. 5. - 7. 5. 2022

VLORA (ALBANIJA)

(FAI-2 - Albania open)

2. Matjaž **SLUGA**, 13. Anton **SVOLJŠAK** (72 tekmovalcev)

13. 5. - 15. 5. 2022

WASSERKUPPE (NEMČIJA)

(FAI-2 - svetovni pokal)

3. Matjaž **SLUGA**, 8. Jaka **GORENC**, 9. Matjaž **FERARIČ**, 14. Anton **SVOLJŠAK**, 28. Renato **HEREGA** (55 tekmovalcev); 36. Špela **KRNC** (2. v Ž kategoriji), 51. Lara **LEBAN**

16. 6. – 19. 6. 2022

**TALDYKORGAN
(KAZAKHSTAN)**

(FAI-2 – svetovni pokal)

15. Matjaž **Sluga**, 31. Matjaž **FERARIČ** (107 tekmovalcev)

30. 9. – 2. 10. 2022

KOBARID (SLOVENIJA)

(FAI-2 – Kobarid open – evropski pokal in SLO DP)

2. Matjaž **FERARIČ**, 6. Jaka **GORENC**, 12. Matjaž **SLUGA**, 14. Domen **VIŠNAR** 16. Anton **SVOLJŠAK**, 20. Luka **FELICIJAN**, 34. Srečko **JOŠT**, 35. Stojan **KLENOVŠEK** (45 tekmovalcev); 25. Špela **KRNC** (1. v Ž kategoriji)

19. 8. – 21. 8. 2022

UROI (ROMUNIJA)

(FAI-2 – evropski pokal)

6. Jaka **GORENC**, 7. Matjaž **SLUGA**, 9. Renato **HEREGA**, 13. Anton **SVOLJŠAK** (27 tekmovalcev); 21. Špela **KRNC** (1. v Ž kategoriji)

7. 10. – 9. 10. 2022

RADOBOJ (HRVAŠKA)

(FAI-2 – Radoboj open – evropski pokal)

1. Jaka **GORENC**, 11. Matjaž **SLUGA**, 15. Renato **HEREGA**, 27. Domen **VIŠNAR**, 32. Srečko **JOŠT**, 39. Klemen **ZIDAR** (47 tekmovalcev); 22. Špela **KRNC** (2. v Ž kategoriji)

23. 9. – 25. 9. 2022

BRASLOVČE (SLOVENIJA)

(FAI-2 – Dobrovlje open – svetovni pokal)

5. Matjaž **FERARIČ**, 9. Matjaž **SLUGA**, 17. Anton **SVOLJŠAK**, 23. Renato **HEREGA**, (tekmovalcev 56) 33. Srečko **JOŠT**, 35. Domen **VIŠNAR**, 41. Luka **FELICIJAN**, 49. Klemen **ZIDAR** (56 tekmovalcev); 25. Špela **KRNC** (2. v Ž kategoriji)

19. 10. – 22. 10. 2022

ALANYA (TURČIJA)

(FAI-2 – svetovni pokal)

2. Matjaž **SLUGA** (78 tekmovalcev)

27. 10. – 30. 10. 2022

ADANA (TURČIJA)

(FAI-2 – finale evropskega pokala)
1. Matjaž **SLUGA**, 2. Jaka **GORENC**, 20. Domen **VIŠNAR**, 25. Renato **HEREGA** (37 tekmovalcev); 22. Špela **KRNC** (4. v Ž kategoriji)

Avtor: Ivan Brovč

**ZMAJARSKO
DRŽAVNO
PRVENSTVO**

TOLMIN, 15. – 20. AVGUST 2022

*Od 15. do 20. avgusta 2022
je v Tolminu gnezdila
ogrožena vrsta ptic.*

Kljub neuspelemu poskusu organizacije državnega prvenstva v mesecu juliju v Vipavski dolini, se je organizator dogodka Matjaž Klemenčič odločil za alternativno varianto. Spremenil je lokacijo in datum in vse skupaj preselil v Tolmin v čas vsem znane Kobale open v teden okrog 15. avgusta na veliki šmaren. To je območje, ki je gostilo največ zmajarskih DP. Tekmovanje je prilagodil vedno bolj praznim denarnicam tekmovalcev. Hvala Matjaž. Tekmovalo se je po pravilih OLC. Od pet tekmovalnih dni so bili upoštevani trije najboljši. Z Aljošem v navezi, ki vodi OLC, je bila to zelo poenostavljena varianta za izračun rezultatov. Delovala je odlično. Vremenski pogoji so ponudili vse od "razrukane" suhe termike pa do neviht. Na startu je pihal zahodnik, na pristanku pa vzhodnik spremenljivih smeri. V tej situaciji se je najbolje znašel Jure Bečan, ki je obvladal vso konkurenco in zaslužen zmagal v skupni razvrstitvi.

Naj opišem še svoje doživljanje tega dogodka. Prvič po 40 letih tekmoval sem se počutil kot svobodnjak. Vstaneš, ko se ti zljubi. Greš na štart, ko hočeš ali pa tudi ne. Na startu se lahko pogovarjaš z znanci dokler se ti hoče, odletiš in se med letom odločaš kam boš odletel in koliko časa boš letel. Po pristanku lahko izbiraš mrzlo pivo kar je težka odločitev glede na vročino. In potem je tu še Soča, ki je delovala v tem poletju kot balzam. Kombinacij ni da ni.

Rezultati

1. Jure BEČAN	Let Škofja Loka	314,0
2. Alan SATTLER	DPL Posočje	293,1
3. Stanislav GALOVEC	DPL Posočje	223,6
4. Jože VERBIČ	KL Triglav	205,6
5. Franc PETERNEL	Let Škofja Loka	125,5
6. Peter KEJZAR	Let Škofja Loka	121,7
7. Janez GRM	KAL Slov. Bistrica	108,8
8. Ivan BROVČ	DPL Posocje	41,0
9. Andrej SKRBINEK	KAL Slov. Bistrica	11,0



Avtor: Sandi Marinčič

ZELENI IZZIV 2022

DRUŽENJE, REKREACIJA,
LETENJE, TEKMA ...

...je za letošnjo sezono zaključen. Od osem predvidenih dogodkov je organizatorjem uspelo izvesti štiri. Tokrat ni bila kriva korona temveč vreme. Srečanj ZI se je udeležilo preko sto udeležencev, to kaže, da je za to vrsto druženja veliko zanimanja.

Razglasitev najbolj uspešnih in žrebanje nagrad udeležencev ZI bo 26. novembra na zaključni prireditvi. Nagrajeni so lahko le prisotni.

KOPITNIK - organizator Metulj Rimske Toplice



VITRANC - organizator DPL Lesce in Julijana team



Sponzorji dogodka:



Pokrovitelj ZPLS



Nekaj utrinkov iz izvedenih srečanj:

◀ Organizator in zmagovalci

◀ Direkten napad po FIS progi
▼ ... in nato pristanek v trikotnik ali pa tudi neee



POTOŠKA - pripravil KJP Turbolenca Preddvor



DOBROVLJE - pripravil DJP Aves Braslovče



◀ Redbull ti da krilaaa



◀ Najhitrejši in konec za letos

Več informacij in rezultati na www.hikeandfly.si ali na ZPLS strani.

V novo sezono še bolj številčni.

Končni rezultati:

DEKLETA

1. Tadeja SOKLIČ
2. Veronika ŠTAMPFL
3. Ana SENEGAČNIK KURNIK
4. Darja HORVAT
5. Urška HORVAT
6. Tina KASTELIC
7. Sara LOVREC
8. Andreja ERŽEN
9. Ingrid ARH
10. Tina BIZJAK

ABSOLUTNO

1. Bojan GABERŠEK
2. Miha VOVK
3. Aleš SMAJIČ
4. Dušan DURKOVIČ
5. Jaka BRINOVŠEK
6. Jošt NAPRET
7. Ambrož MIKELJ
8. David KERN
9. Vojko ŠINTLER
10. Matevž GRADIŠEK

ZPLS OLC

TEKMOVANJE 2022

REZULTATI

PRAVILA TEKMOVANJA | Trajanje: 15.9.2021 – 14.9.2022, 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.

PG solo

Več na <http://xcglobe.com/comp/zpls/solo/2022>

			točke
1.	Jernej BODLAJ	Zalet Komenda	1194.6
2.	Franci REVEN	DL Kragulj	1079.5
3.	Blaž KEŠNAR	KJP Turbulenca	1045.3
4.	Boris ČEBULJ	Zalet Komenda	995.5
5.	Marko KEJŽAR	DL Kragulj	985.5
6.	Sašo SLABAJNA	Zalet Komenda	962.6
7.	Tomaž ERŽEN	KJP Krokroar Železniki	910.6
8.	Miha GORJANC	Albatros Celje	786.0
9.	Franek RAKUN	Sky klub Velenje	757.0
10.	Dušan OROŽ	DJP Kajuh	756.4

Jernej Bodlaj – zmagovalni leti

Sorica	345.8	Peak 5	14.8.2022
Sorica	339.6	Peak 5	4.8.2022
Kržišče - J	183.5	Queen 2	25.3.2022
Bela Peč	168.3	Queen 2	27.3.2022
Ambrož Zg.	157.4	Queen 2	23.3.2022

PG EKIPNO

1. Zalet Komenda	2305.1 točk
2. DL Kragulj	1768.6 točk
3. KJP Krokroar Železniki	1614.8 točk

ZMAJARJI

Več na: <http://xcglobe.com/comp/zplshg/solo/2022>

			točke
1.	Jure BEČAN	Let Škofja Loka	387.0
2.	Peter KEJŽAR	Let Škofja Loka	318.4
3.	Alan SATTler	DPL Posocje	293.1

◀ Foto: Milena Bratkovič

REZULTATI

XC LIGE

DRŽAVNO PRVENSTVO
JADRALNO PADALSTVO

ŠTEVILO PILOTOV: 509
ŠTEVILO LETOV: 1432
RAZDALJA: 63.009 KM
TRAJANJE: 1. 10. 20201- 30. 9. 2022

Avtor: Misty Dule

MLADINSKA
REPREZENTANCA
2021/2022

Tako kot večina športnikov, smo tudi mi z mladinsko reprezentanco v preletih z jadralnimi padali ob koncu sezone pogledali, če smo naredili kakšen korak naprej oz. kaj nas je pri tem oviralo. Letno poročilo moramo vsako leto oddati tudi na pristojno ministrstvo ter na Fundacijo za šport, kar je še dodaten razlog, da potegnemo črto pod sezono.



OVERALL

			točke	Σ KM
1.	Blaž KEŠNAR	KJP Turbulenca	907.3	689.2
2.	Jernej BODLAJ	Zalet Komenda	868.9	724.1
3.	Marko KEJŽAR	DL Kragulj	751.5	565.9
4.	Andrej KRAJNC	KJP Krokari Železniki	746.4	594.5
5.	Tomaž ERŽEN	KJP Krokari Železniki	744.3	613.9
6.	Franci REVEN	DL Kragulj	708.9	566.6
7.	Boris ČEBULJ	Zalet Komenda	666.0	533.2
8.	Srečko JOŠT	Albatros Celje	634.1	562.9
9.	Nejc SIMIČ	Polet Nova Gorica	583.1	489.9
10.	Miha GORJANC	Albatros Celje	560.9	467.4

OVERALL ŽENSKE

			točke	Σ KM
1.	Ana SENEGAČNIK KURNIK	Klub letalcev Vrhnika	265.4	248.8
2.	Vesna SELJAK	Luftmandlc	225.3	225.3
3.	Veronika ŠTAMPFL	KJP Turbulenca	221.3	187.7
4.	Mojca PIŠEK	DJP Lintvar	220.4	187.2
5.	Andreja ERŽEN	Kimfly	127.2	113.6

JUNIOR MOŠKI

			točke	Σ KM
1.	Jernej MARČIČ	Klub letalcev Vrhnika	559.7	466.4
2.	Tim LENARČIČ	KJP Krokari Železniki	189.3	172.4
3.	Anže MIHELČIČ	Zalet Komenda	151.9	144.1

JUNIOR ŽENSKE

			točke	Σ KM
1.	Špela KRNC	Kanja Dolenjske T.	22.5	22.6
2.	Nežka ČERVAN	Sky klub Velenje	14.9	14.9
3.	Urška ČERVAN	Sky klub Velenje	10.4	10.4

V tej sezoni je s fanti pometla **Veronika Štampfl**, ki je postavila evropski ženski hitrostni rekord na preletu 50km FAI trikotnik, poleg tega pa še osvojila 1. mesto med ženskami na državnem prvenstvu in v ligi. O izzivih za naslednje leto se še nismo pogovarjali, ampak letvica je visoko postavljena.

Blaž Kešnar nas je razveseljeval s svojimi fenomenalnimi XC preleti, obenem pa je postal državni prvak v prostih preletih, poleg navedenega pa je osvojil še 1. mesto v Ligi v C klasi in prav tako med mladinci.

Peter Kocjan je stavil na Državno prvenstvo v hitrostnih preletih in osvojil 1. mesto v C in D kategoriji.

Rok Volovlek se je to sezono odlično odrezal v organizaciji različnih tekem, pri ostalih stvareh pa si je lepo nastavljal plane za naslednjo sezono.

Jure Tiselj je kot po tekočem traku podiral osebne rekorde (Dobrovlje FAI 60 km, Golte 108 km, potem znova Golte 126 km in za konec še Sorica 148 km).

Matej Jarm je iz svojega rdečega ferrarija iztisnil

maksimum ter v B kategoriji pometel s konkurenco. Tako kot na Državnem prvenstvu je tudi v ligi osvojil 1. mesto.

Žan Ješovar rad hodi na morje, in to kar od doma s padalom. V tej sezoni je štartal iz Smuka in odletel na morje. Ja, morje ga tako privlači, da mu morda na kakšni tekmi v cilju pripravimo bazenček z morsko vodo.

Domen Šergan je uspešno preskočil iz B v C klaso in je (poleg tisočih pogledov deklet ob igranju kitare in harmonike) osvojil tudi skupno 2. mesto v ligi med mladinci.

Sezona je več kot uspešno zaključena in na socialnih omrežjih lahko zasledite, da v junior/ mladinsko reprezentanco vabimo nove mlade pilote, ki si želijo narediti korak naprej. Na enem mestu je težko zajeti vse naše aktivnosti, vam pa lahko na kratko povem, da se imamo res super.

Avtor: Rok Kaver

LIJAK OPEN 2022

Pred začetkom letošnje sezone me kliče g. Predsednik in pravi, da sestavlja koledar za Ligo in da bi bilo lepo, če bi se po dolgem času kaj dogajalo tudi na Lijaku. Sicer se strinjam z njim, vseeno pa nekaj jamram, da ni nobene v klubu, ki bi to organiziral in da to in ono. Ampak Tilen se je v tem času, kar je na zvezi, že naučil nekaj strokovnih prijemov in pravi: "...veš kaj, damo noter datum in bomo že nekaj zrihtali". Ok, pa dejmo in določimo datum 9. - 11. september.

V tednu pred tekmo je iz napovedi jasno, da petek, prvi tekmovalni dan, ne bo letljivo, za soboto in nedeljo je pa potrebne tudi dosti optimizma. Vseeno se Tomaž odloči, da poskušamo dirko izpeljati, saj Lijak je vseeno Lijak!

Kot poje Iztok Mlakar, v soboto "eden po eden pride tko klapa vsa". Zbere se nas 43 iz 6 različnih držav. Pričakovano jih pride več kot jih je plačalo štartnino, saj je večina po stari navadi špekulirala do zadnjega, ali se bo letelo ali ne. Tukaj bi rad omenil, da s tem, ko organizator do zadnjega ne ve, koliko tekmovalcev bo prišlo na tekmo, ne more organizirati stvari kot bi si želeli. Ne moremo imeti obratnih točk 50 km stran, če sta za 20 tekmovalcev dovolj dva kombija za retrieve, na dan tekme se jih prijavi pa še dodatnih 20!

Sobota – Task 1

Za soboto je bilo napovedana vzhodna tendenca vetera z višinami do 1700 m, kar so idealni pogoji, da poleg grebenčkanja dodamo tudi malo letenja po ravnini. Za popoldan so sicer napovedane plohe, zato

Task 1 ►

Task 2 ◀

pripravimo krajšo 36 km nalogo in pohitimo v zrak. Nalogo je bilo mogoče odleteti po daljši in varnejši poti ob grebenu ali po dolini, ki je bila sicer krajša, vendar tudi riskantnejša.

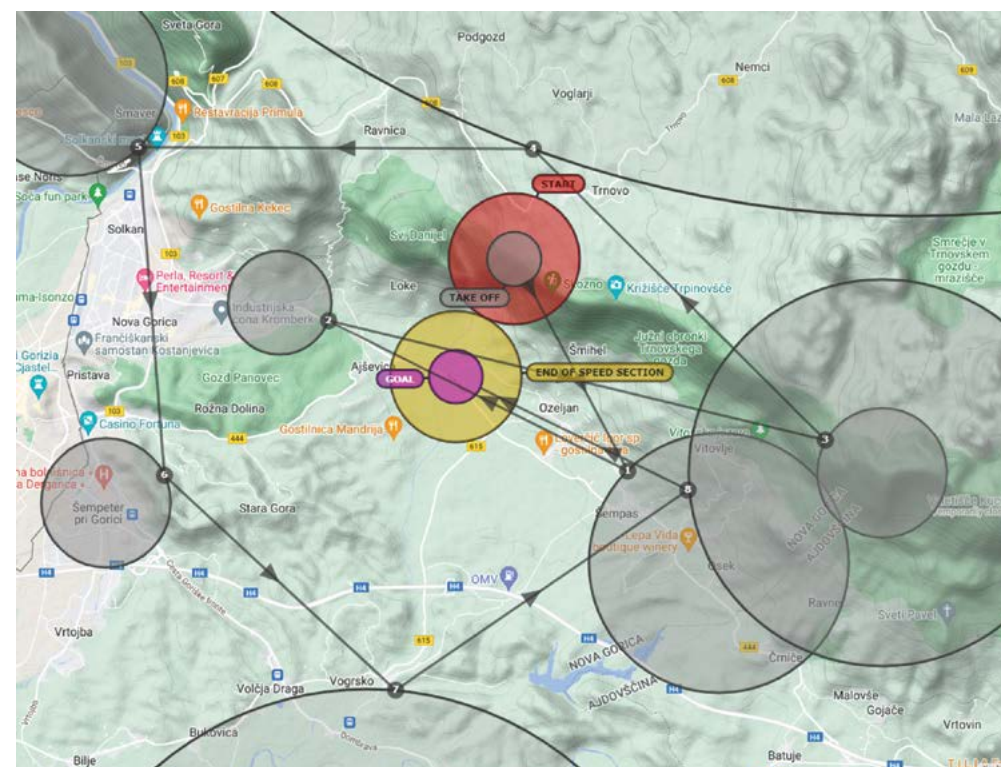
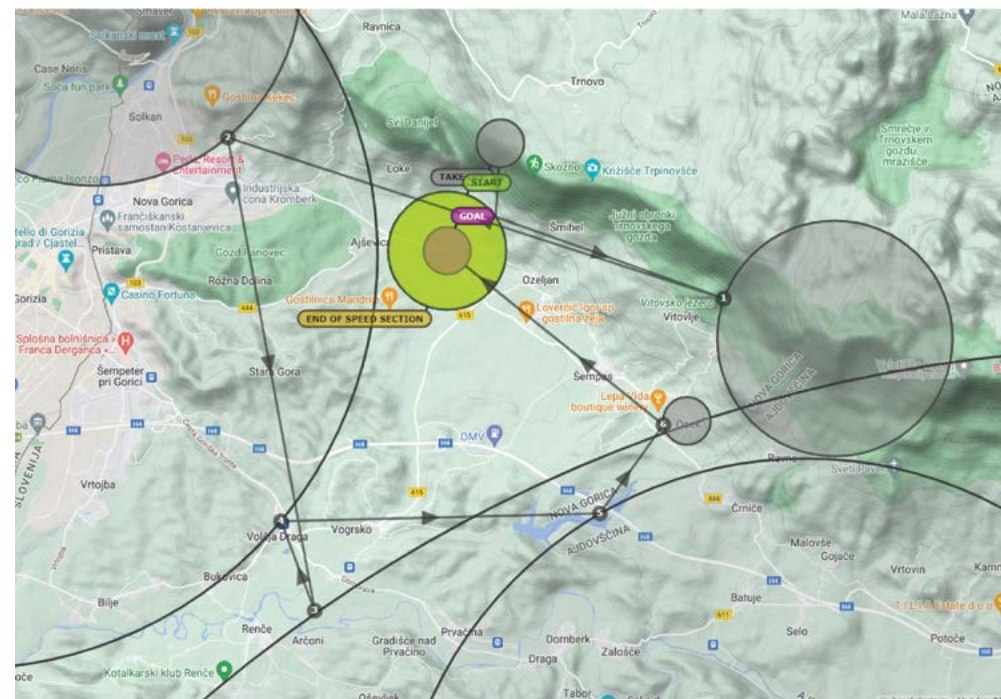
Prva skupina odleti nalogo brez večjih težav po optimalni poti, za kar porabi dobro uro pri povprečni hitrosti 30 km/h. V ciljnem doletu sem izkoristil krog ali dva preveč, ki sta ju naredila Miha in Jurij in pristala prva v cilju. Naloga vseeno ni bila tako preprosta, kot je sprva kazalo, saj je v cilj prišla le dobra tretjina tekmovalcev.

Nedelja – Task 2

V nedeljo je bila podobna napoved, le veter je bil tokrat bolj zahodnih smeri. Po začetnem grebenčkanju, nas je naloga zopet peljala preko Sabotina, čez dolino do Vogrskega in nazaj mimo Šempasa do pristanka. Skupaj 48 km. Vodilna skupina je v cilj prišla točno po uri in pol, na čelu z Jurijem. Tudi na ta dan je dolina naredila selekcijo, saj je v cilj prišla slaba polovica vseh tekmovalcev.

Lijak se je ponovno izkazal za izjemno lokacijo za organizacijo tekem, saj vreme večkrat sodeluje kot ne, poleg tega pa greben v kombinaciji z dolino omogoča zanimive naloge. Mislim, da bo kar veljalo, da smo Slovenci odlični piloti v veliki meri tudi zaradi Lijaka. Ko bi le to znali prepoznati tudi lokalni mestni veljaki, bi bilo lahko takih tekem še več.

Za konec naj pohvalim Tomaža Bavdaža, ki je s podporo članov in društva POLET Nova Gorica izpeljal odlično tekmo, kjer ni manjkalo glasbe in pijače, padalci smo pa itak sami sebi najboljša družba!



Rezultati:

OVERALL

1. Jurij VIDIC
2. Rok KAVAR
3. Damjan ČRETNIK

SPORT

1. Blaž KEŠNAR
2. Peter KOCJAN
3. Holger PAULY

FUN

1. Matej JARM
2. Veronika ŠTAMPFL
3. Rok LONGER

ŽENSKE

1. Veronika ŠTAMPFL
2. Magdalena JANAWAY
3. Urša ROJEC





Avtor: Rok Kaver

Low save

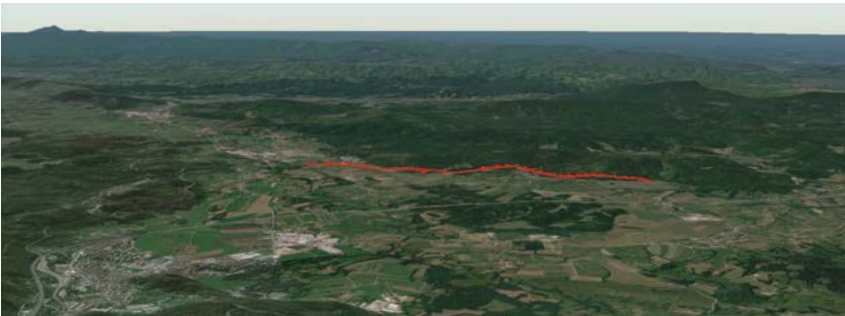
0 M/S

Zagotovo ste že bili vključeni v debato, v kateri je bilo govora o “nulci”. To je tisto dviganje, ki ni ne “tič ne miš”, ne gre ne gor, ne dol. Tehnično gledano, smo najverjetneje v dviganju večjem kot +1 m/s, vendar, ker je ravno tolikšno tudi naše propadanje, je vsota nula. V nadaljevanju si bomo pogledali situacije, v katerih igra nulca pomembno vlogo.

Veter

Letenje z vetrom

Če smo relativno nizki in letimo z vetrom, torej, če veter piha v željeno smer letenja, lahko z vrtenjem nulce s pridom izkoriščamo veter za nabiranje kilometrov. Na spodnji sliki je primer, kjer si z nulco kupujemo čas in prečesavamo teren, istočasno pa se vseeno premikamo v željeno smer in s tem ne izgublamo veliko na povprečni hitrosti.



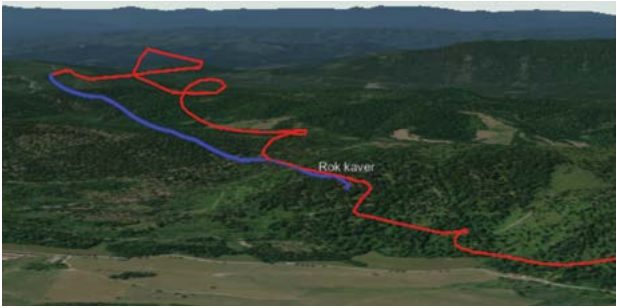
Letenje v veter

Obratno pa velikokrat vidim pilote, ki vrtijo šibka dviganja v močnejšem vetru in ko končno zapustijo dviganje ter se poskušajo prebiti proti vetru, priletijo nazaj na izhodiščno točko. V spodnji razpredelnici je za orientacijo izračun dviganj pri različnih jakostih vetra v primerjavi z brezveterjem.

DVIGANJE (m/s)	VETER (km/h)		
	7	15	20
1	0,54	0,08	- 0,38
2	1,34	0,68	0,02
3	2,14	1,28	0,42

Zaradi poenostavitve smo predpostavili, da ves čas letimo brez pospeševalca z 10 m/s in imamo pri tem propadanje 1.3 m/s.

Iz razpredelnice lahko razberemo, da veter, ki nas odnaša z 10 km/h, razpolovi jakost dviganja v katerem krožimo. Oziroma, povedano drugače, če v vetru 10 km/h vrtimo steber 2 m/s, je to enako, kot če bi v brezveterju vrteli steber 1 m/s (v kolikor bomo po zapustitvi stebra leteli proti vetru).



Iz slike je razvidno, da sem z vrtenjem šibkega dviganja v vetru, samo izgubljal čas.

Zagotovo ste že velikokrat slišali, da se v močnem vetru ne vrti nizko za greben. Na vrhu grebena se zaradi Venturija veter še pospeši in četudi vam instrument piska dviganje +1.5 m/s, v resnici mogoče izgubljate višino, zato je takrat potrebna še dodatna previdnost!!!

Konvergenca

Ko letimo čez področje konvergence (ko se na primer srečata dva nasprotna si vetrova), nam nulca omogoča, da preletimo večje razdalje, ne da bi izgubljali višino. Vrtenje v takšni nulci bi pomenilo samo izgubo časa, zato letimo naravnost in se čim dlje poskušamo obržati v tem območju.

Letenje pod bazami

Ko navrtimo do baze in se odpravimo naprej, bo običajno še nekaj časa dviganje. Zato takrat uporabimo pospeševalec do te mere, da bo naše propadanje enako dviganju čez katerega letimo, torej bo nulca. Ko bo dviganje popustilo, popustimo tudi pospeševalec in zopet letimo v nulci. S tem se bomo izognili, da nas povleče v oblak, istočasno pa bomo tudi hitreje leteli, brez da bi izgubljali višino. Če morate pod bazo vleči ušesa, da dodatno izgubljate višino pomeni, da ste prepozno zapustili dviganje! Včasih to lahko pomeni, da moramo zapuščati dviganja že 100 - 200 m pod bazo in reguliramo višino samo z uporabo pospeševalca.

OUDIEN



Nov operacijski sistem za enostavnejšo uporabo

Nova generacija senzorjev za natančnejše vhodne podatke

Wifi, Bluetooth in 4G/LTE za hitro povezljivost

Kontrasten in oster zaslon tudi v najsvetlejših pogojih

Izjemna baterija za več kot 15 ur uporabe

Brezplačna enoletna SeeYou naročnina za načrtovanje in analizo letov

Nisi prepričan?

Preizkusi SeeYou Navigator na svojem telefonu.



reševalna
padala

Fgplus






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

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

Popravila jadrlnih padal in opreme



KIMFLY
paragliders

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

Avtor: Franz Sailer

TERMIKA, MOTOR NAŠEGA ŠPORTA

Prevod: Nejc Deželak
Povzeto po: »Moderne
Thermik Theorie mit
Lucian Haas«

(Povezava do originalnega
videoposnetka predstavitve)



Ste se že kdaj spraševali, zakaj se zgolj ob določenih termičnih dnevih na nebu razvijejo kumulusni oblaki? Zakaj je včasih termični steber tako širok in lep, včasih pa nenehno izgubljam dviganje? Zakaj je včasih termika na kristalno jasen dan tako slaba, včasih pa jo najdemo z lahkoto, četudi je dan povsem oblačen? Morda vam naslednji članek pomaga najti odgovore na ta vprašanja.

Kako nastane termika

Zrak ima (k naši sreči) lastnost, da se ne rad meša z zrakom, ki ima drugo temperaturo in/ali vlažnost. Višja kot je

njegova temperatura in/ali vlažnost, nižjo gostoto ima. Gostejši zrak tako prične izpodrivati redkejšega in le ta se prične dvigati. V višinah kjer letimo mi, so področja redkejšega zraka načeloma pogojena s segrevanjem osončenih tal, zato je temperatura zraka pri tleh glavni dejavnik za sprožitev dviganja zračne mase.

Ima pa toplejši zrak vedno nad sabo »pokrov« gostejšega zraka. Zaradi tega se od tal ne odlepi kar sam od sebe, za to potrebuje določen sprožilec. V večini primerov je to veter, ki potisne tople zrak bodisi po hribu navzgor oziroma do neke ovire, kjer je prisiljen iti navzgor. Pri dviganju zrak vedno išče energijsko najugodnejšo pot, v hribovitem svetu to v praksi pomeni, da zrak maksimalno dolgo drsi po terenu (načeloma po izpostavljenih hrbtih grebenov) in se od njega navpično navzgor odlepi šele na neki prelomnici. Podobne efekte lahko vidimo na ravnini, ko denimo tople zrak s pšeničnih polj naleti na hladnejši gozdni zrak.

Klasična teorija termike

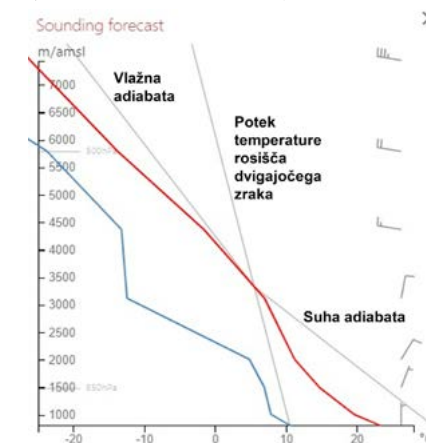
Določene lastnosti termike (maksimalna višina, kumulusi ja/ne) se lahko dobro predvidi z razumevanjem temp-diagramov. Za to potrebujemo zgolj naslednje informacije:

- Vertikalni potek temperature zraka
- Temperaturo zraka in rosišča pri tleh

Temp analiza predpostavlja naslednje stvari:

- Zrak ob svojem dviganju izgublja 1 stopinjo na 100m višine (suha adiabata)
- Temperatura rosišča dvigajočega zraka pada z višino (saj pada zračni pritisk)
- Če dvigajoči zrak kondenzira, prične izgubljati zgolj še 0.6 stopinj na 100m višine (vlažna adiabata)

Na sliki 1 vidimo primer vertikalne sondaže z windy.com (desni klik -> sondaža). Na njej so nam poleg rdeče (temperatura) in modre linije (temperatura rosišča) v pomoč še tri linije in sicer suha adiabata, linija poteka temperature rosišča z višino za zrak pri tleh ter vlažna adiabata (začenši pri presečišču suhe adiabte, temperaturne linije in linije rosišča zraka pri tleh).



◀ Slika 1: Primer napovedi vertikalne sondaže s strani windy.com. Orodje nam poleg temperature zraka in rosišča pomaga s suho ter vlažno adiabato ter potekom temperature rosišča zraka pri tleh.

Predvidenje moči termike in maksimalne višine dviganja

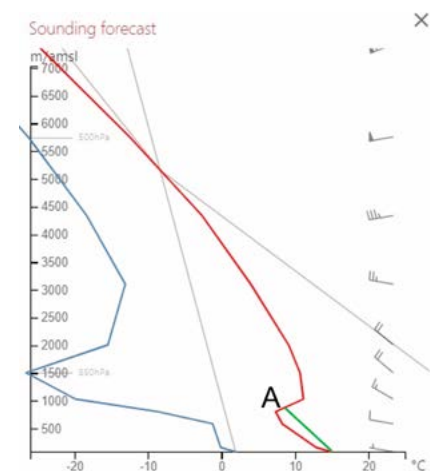
Hitrost dviganja zraka je po klasični teoriji termike v premem sorazmerju z razliko v temperaturi med dvigajočo se zračno maso ter okoliškim zrakom. Moderna teorija termike to tezo ovrže (glej spodaj).

Vendarle lahko s pomočjo klasične teorije okvirno predvidimo kar ne-

kaj parametrov »kakovosti« dneva. Če si predstavljamo paket zraka na tleh, ki prične svojo pot navzgor, lahko za njegovo ohlajanje z višino predpostavimo, da bo potekalo po suhi adiabat. Za to moramo v windy diagramu enostavno v mislih potegniti vzporednico suhe adiabte, tako da začnemo pri temperaturi tal (zelena linija v vseh naslednjih grafih).

Dviganje se ustavi, ko dvigajoča se zračna masa doseže temperaturo okolice. To se zgodi v dveh scenarijih.

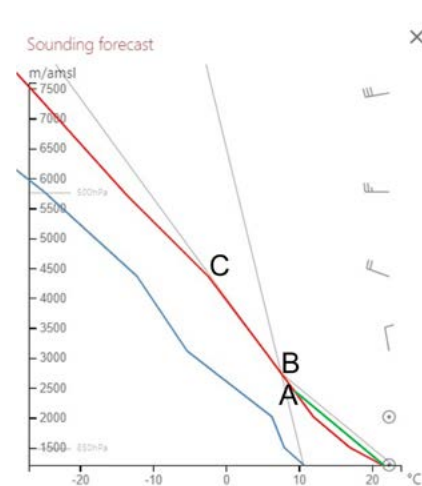
V prvem scenariju dvigajoči zrak doseže temperaturo okolice še preden se ohladi do svoje temperature rosišča → presek zelene in rdeče linije (točka A na sliki 2). V teh dneh je pričakovati suho termiko, torej termiko brez kumulusnih oblakov.



▲ Slika 2: Tipičen primer dneva s suho termiko (»kristalno jasen dan«). Do višine 1000m je temperaturni gradient sicer dober, pozitivno je tudi, da je višje zrak zelo suh, vendarle je inverzna plast tako močna, da na ta dan termika ne bo »prebila« višje od te višine.

V drugem primeru se zrak lahko dviga tako dolgo, da se ohladi do svoje temperature rosišča, pri tem kondenzira in prične se graditi kumulusni oblaki. Ta višina leži na presečišču zelene linije in linije temperatura rosišča tal (točka A

na sliki 3). Presečišče vlažne adiabate in linije temperature zraka (točka B na sliki 3) nam nato pove, na kateri višini je pričakovati vrh kumulusne oblačnosti. Ob nestabilnih dnevih (zelo hladna zračna masa v višinah), se to dviganje še dolgo ne ustavi, razvijejo se plohe in nevihte.

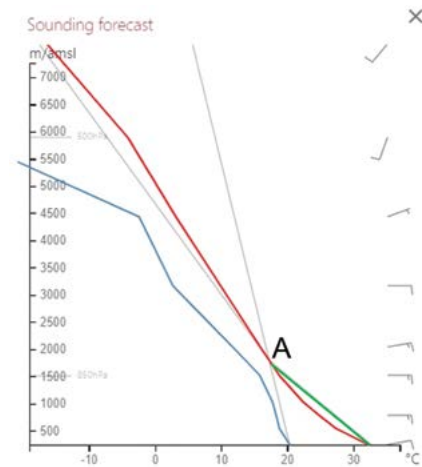


4500m), potem je verjetnost, da bo iz tega oblaka pričelo deževati, zelo visoka, saj nato dosežemo zelo labilno plast in oblak ima »prosto pot« navzgor. Na takšen dan je torej potrebno računati na možnost ploh.

Moderna teorija termike

Če nam lahko klasična temp-analiza pomaga pri grobi oceni višine termike ter ali lahko na ta dan pričakujemo kumulusno oblačnost ali ne, pa v določenih primerih teorija odpove. Že jadralni piloti so ob izvajanju meritev temperature zraka v termiki ugotovili, da zrak po nekaj 100m praktično doseže temperaturo okolice, dviganje pa pogosto ostane enako dobro ali celo močnejše.

Moderna teorija termike razlaga procese dviganja zračnih mas ne zgolj na osnovi temperature ampak tudi vlažnosti in volumna. Kot smo že na začetku omenili, je termika pogojena z različnimi gostotami zračnih mas. Razlika v gostoti pa ni samo odvisno od temperaturne razlike, temveč k temu v bistveni meri prispeva tudi razlika v vlažnosti zračnih mas. Z drugimi besedami, bolj kot je dvigajoči se zrak vlažen v



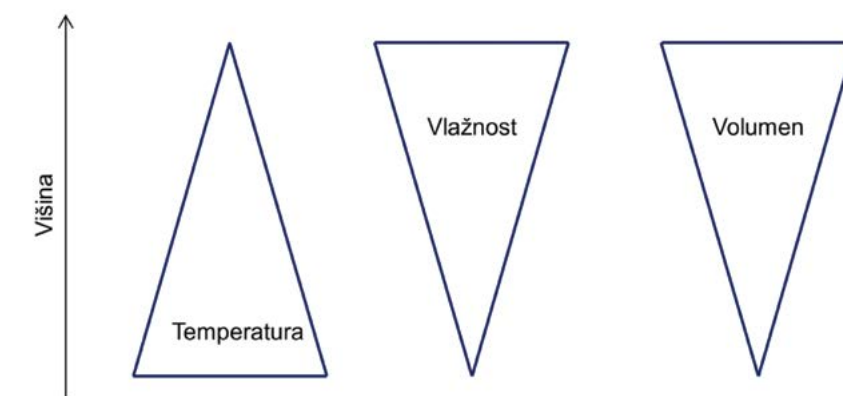
Možnost ploh na ta dan ni, saj je ozračje v višinah stabilno (»temperaturna krivulja bolj pokončna od vlažne adiabate«). Z veliko gotovostjo bo hitrost dviganja na ta dan pri približevanju baze oblakov občutno popuščala, saj se na tej višini nahaja relativno vlažen zrak.

▲ Slika 3: Vzporednica suhe adiabate (zelena linija) nam sicer daje presečišče A, kar pomeni suho termiko do višine ca. 2600m. Vendarle lahko opazimo, da že zgolj nekaj stopinj več pri tleh vodi do točke B, ki nam na ta dan predstavlja višino baze oblakov (ca. 3000m). Verjetnost za kumulusno oblačnost je relativno visoka. Hkrati lahko opazimo, da temperatura zraka (rdeča linija) nato povsem sovпада z vlažno adiabato (črta med B in C). Če bo oblak uspel zrasti do točke C (ca. 4500m), potem je verjetnost, da bo iz tega oblaka pričelo deževati, zelo visoka, saj nato dosežemo zelo labilno plast in oblak ima »prosto pot« navzgor. Na takšen dan je torej potrebno računati na možnost ploh.

▲ Slika 4: Tipičen primer dneva s kumulusno oblačnostjo. Temperaturni gradient je v spodnji plasti dober, nato postopoma pojenja, vendarle je zrak pri tleh dovolj vlažen, da kondenzira že pri točki A na višini ca. 2000m, torej preden bi se dviganje ustavilo zaradi čedalje slabšega temperaturnega gradienta.

primerjavi z okoliškim, hitreje se bo lahko dvigal skozi njega. Narava nam pri tem pomaga z dejstvom, da postaja zrak ob svojem dviganju in ohlajanju z višino čedalje bolj vlažen. Pri analizi vertikalnih sondaž moramo biti tako pozorni tudi na vertikalni potek temperature rosišča!

Efekt volumna se izrazi z dejstvom, da se paket zraka z višino razteza in s tem postaja čedalje redkejši, kar ugodno vpliva na hitrost dviganja. Po drugi strani se njegovi robovi pričnejo mešati z okoliškim zrakom, kar zmanjšuje njegov volumen. Pri tem efektu je torej odločilno kaj prevlada. Če se s tal sproži velik balon zraka in se po vrhu še hitro dviga, ima večjo možnost »preživetja« oziroma lahko z višino postaja še večji in se lahko bolje in dlje dviga zaradi nižje gostote. Majhni baloni se po drugi strani hitreje pomešajo z okoliškim zrakom, njihovo dviganje se konča prej.



▲ Slika 5: Z višino prične pri razvoju termike vpliv vlažnosti (natančnejše razlike v vlažnosti) in volumna naraščati, medtem ko sama temperatura dvigajočega se zraka postaja vedno manj pomembna.

Vpliv zračnega pritiska

Efekt volumna je zelo nazoren pri opazovanju vpliva zračnega pritiska na termiko. Ob dnevih z visokim zračnim pritiskom se ogrevan zrak pri tleh ne odlepi tako hitro od tal, temveč se dolgo »kuha« na žgočem soncu. Ko temperature le zadostuje, se baloni zraka po navedi v nebo sprožijo precej agresivno in sunkovito. Nedavno ogrevano področje se hitro izprazni, dviganja so kratke narava. Jadralni padalec takšno termiko občuti kot »balončkasto«. Morda se sprva zdi, da je termični steber močan in dober, a po nekaj 100m steber kar izgine oziroma ga je težko spet najti. Razlog tiči med drugim v njegovem manjšem volumnu, saj efekt mešanja zraka na njegovih robovih prevlada nad njegovim raztezanjem. Obratno je ob nizkem zračnem pritisku, toplejši zrak se odlepi od tal že pri manjši temperaturni razliki, dviganje je manj agresivno in manj pulzirajoče, baloni zraka so večji in imajo na ta način boljše predpostavke za »preživetje«.

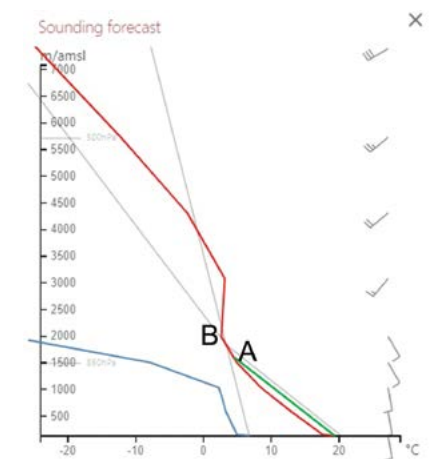
Idealen termičen dan

Če povzamemo trditve moderne teorije termike, ima idealen termični dan naslednje lastnosti:

- V višjih predelih čim bolj suh zrak z dobrim temperaturnim gradientom
- Zmeren zračni pritisk, ozračje ravno dovolj stabilno, da ni padavin

- Dobro, a ne premočno osončenje, kumulusna oblačnost delno zaželjena (do 3/8), saj zmanjša povprečno sončno obsevanje
- Vlažna zračna masa pri tleh (ne preveč, da baza oblakov ni prenizka)

Sedaj je verjetno lažje razumeti, zakaj so pogoji po hladni fronti običajno najboljše. Zlasti spomladi, pa tudi na začetku jeseni, dobimo s severa oz. vzhoda načeloma hladen in suh kontinentalni zrak z dobrim temperaturnim gradientom, inverzna plast leži še prve dni visoko, anticiklon še ni tako močan. Hkrati padavine ob prehodu fronte poskrbijo za dovolj vlage pri tleh (preveliko dežja ima za posledico sprva nizko bazo), termični baloni imajo tako ob svojem dviganju naproti okoliškemu zraku veliko razliko v vlažnosti, robovi stebrov so bolj definirani, dviganje ostaja dobro z višino, vse skupaj podpira močno sonce v tem času.



▲ Slika 6: Klasičen spomladanski dan (Uragvaj, November 2021). Temperaturna krivulja je pri tleh vodoravna, kar priča o dobrem segrevanju tal. Sicer nam tudi v tem primeru teorija pravi, da dan ne bo imel kumulusne oblačnosti (točka A), vendarle že malo višja temperatura pri tleh vodi do točke B in baze na okoli 2000m. Za termiko je zelo ugoden tudi izredno suh zrak na višini baze oblakov – pričakovati je dobro dviganje vse do vrha.

Avtor članka: Aimilios Apostolopoulos

KAKO IZBRATI SVOJE DRUGO PADALO | 2. DEL

Članek objavljen v reviji Cross Country št. 201 (julij 2019)

Prevedla: Mia Zupančič

Za pilote, ki so šele na začetku svoje letalne poti, je lahko izbira drugega padala (po šolskem) precej stresna – ne le zaradi veliko ponujenih možnosti, ampak tudi zaradi ogromne količine informacij iz ogromnega števila različnih virov. Izkušen pilot Hugh Miller se je s sveže pečenim pilotom Laurentom Boninfantejem pogovarjal o celotnem procesu.

10 KORAKOV DO IZBIRE DRUGEGA PADALA

1. Čudovito, napreduješ!

A pred tem bodi iskren do samega sebe. Si res izkoristil vse, kar ti lahko ponudi padalo, ki ga že imaš? Si naredil kakšen prelet in izkusil termično letenje z njim? Si uporabljal pospeševalnik? Če je odgovor na ta vprašanja negativen, si vzemi še nekaj časa in preizkusi vse te možnosti (večkrat), preden se odločiš za nakup novega padala. Poskusi izkoristiti padalo, ki ga že imaš, preden zapraviš denar za novega.

2. Zmogljivost.

Preberi rezultate preizkusov zmogljivosti padala, ki te zanima, in jih poskusi razumeti, a kljub temu naj to ne bo edini dejavnik za tvojo odločitev. Na tržišču je veliko število padal v srednjem in visokem EN B razredu, in vsa imajo podobno zmogljivost in podobno, dobro pasivno varnost.

Pilot, ki izbira svoje drugo padalo, ima veliko možnosti. Za nasvet se lahko obrne tudi na svojega bivšega inštruktorja, sploh če je le-ta tudi prodajalec padal, saj mu lahko na ta način ponudi najboljšo ceno. To pa seveda ne pomeni, da je potrebno kupiti znamko padala, ki jo prodaja vaš instructor – zelo verjetno bo lahko pomagal tudi pri izbiri drugih znamk!

Trend lahkih materialov v standardnih padalih pomeni, da ti ni potrebno sklepati kompromisov glede zmogljivosti in teže padala, kljub temu pa je potrebno biti nekoliko bolj pozoren, kako ravnaš s padalom. Če pogosto vzletaš s skalnatih ali prašnih vzletišč, je boljša izbira padalo iz težjega in bolj robustnega materiala.

Ko začneš delati prelete, boš verjetno začel leteti tudi iz tujih in nepoznatih vzletišč, pa naj bo to v tvoji državi ali drugje. Annecy je klasična destinacija za novopečene XC pilote, saj so vzletišča dobro oskrbovana in urejena, na voljo pa je tudi vsa potrebna infrastruktura. Ko vzletaš na nepoznatem vzletišču, je še bolj pomembno, da dobro poznaš svoje padalo in mu zaupaš, da se lahko osredotočiš na to, da od novega vzletišča odneseš čim več.

Proizvajalci navadno ustvarijo določeno padalo za določen tip pilota, glede česar so pri svojem komuniciranju zelo jasni. Razmisli o tem, kakšen tip pilota si, preberi opis padala in se prepričaj, da ti padalo ustreza.

Varnost.

3. Najbolj pomemben dejavnik, ki vpliva na varnost, si ti – pilot. Nobena stopnja pasivne varnosti padala ti ne bo omogočila bližnjic pri treniranju lastnih spretnosti, pridobivanju izkušenj ali te rešila pred napačnimi odločitvami. Pozanimaj se, kaj pomenijo EN testi in EN razredi, saj lahko prek tega dobiš dober splošen občutek glede padala, a EN ocene padala ne analiziraj preveč podrobno. Ko se pogovarjaš s prodajalci, se osredotoči na to, kakšne vrste pilot si, kakšne izkušnje imaš in kakšne so tvoje želje, ne pa samo na EN razred padala, ki te zanima.

Občutek.

4. Občutek na padalu je lahko dejavnik, ki vpliva na tvojo stopnjo zabave pri letenju, na stopnje udobja ali pa celo na stopnjo strahu, ki ga občutiš v zraku. Občutek na padalu je nemogoče oceniti objektivno, z oceno ali številko, zato je pomembno, da prebereš opisna mnenja drugih pilotov, ki so padalo preizkusili, večkrat pa o tem pišejo tudi proizvajalci sami. Občutek na padalu je dejavnik, ki ga najlažje oceniš med testnim letom padala in ki vpliva na tvojo samozavest med letenjem, pa tudi dejavnik, ki se močno razlikuje med posameznimi oblikovalci padal, saj odraža to, kar je posameznemu oblikovalcu pri padalu všeč, kar je precej subjektivno.

Učenje je napredovanje.

5. Zapomni si, da to, da se učiš leteti, pomeni mnogo več kot to, da se učiš obvladovati padalo v zraku – gre tudi za to, da znaš razbrati znake, ki ti jih dajejo zrak in nebo, da razumeš pokrajino in kako vpliva na pogoje letenja ter da se pravilno, ustrezno in varno odločaš med samim letenjem. Hitrejše, zahtevnejše padalo lahko dejansko upočasni proces učenja in napredovanja, zato nakup novega padala nikoli ne sme biti zamenjava za proces učenja.

Bodi kritičen, ne ciničen.

6. Šole, inštruktorji, prodajalci in proizvajalci nimajo interesa prodajati padal, ki so nad stopnjo pilotovih izkušenj ali ki preprosto niso primeri za določenega pilota. Pilot, ki se poškoduje, ni ravno najboljša reklama. Res je, da je v jadralnem padalstvu vzpostavljen sistem lokalnih distributerjev, kar je v današnjem času spletnega nakupovanja nekoliko zastarelo, a pomaga podpirati vzpostavljene šole, inštruktorje in novopečene pilote. Nakup jadralnega padala ni enak nakupu pralnega stroja, in prav je tako – navsezadnje gre za letalno napravo, povezano z mnogimi tveganji in nevarnostmi.

Testni let.

7. Če je le mogoče, poskusi testno leteti padalo, ki te zanima. Na ta način boš takoj vedel, ali ti je padalo všeč ali ne.

8. Izogibaj se prekomernemu preskoku.

Piloti velikokrat razamišljajo o tem, koliko časa jim bo novo padalo služilo, glede na predstavo, kakšni piloti bodo postali čez nekaj let. Namesto tega poskusi kupiti padalo, ki ti ustreza tukaj in zdaj. Če kupiš padalo, ki ti ne ustreza, obstaja velika verjetnost, da te bo med letenjem postalo strah ali ti bo neprijetno in boš celo opustil jadralno padalstvo v celoti.

9. Razmisli o rabljenih padalih.

Če pričakuješ, da boš padalo ponovno zamenjal v kratkem času, lahko kupiš nekoliko starejši model padala za mnogo nižjo ceno od novega modela, nato pa ga po zaključeni sezoni znova prodaš. Na tržišču je veliko rabljenih padal, ki so skoraj nova. Bodi pozoren na padala, ki so pred kratkim opravila tehnični pregled, ali pa kupi rabljeno padalo prek svojega inštruktorja ali lokalnega distributerja.

10. Nasmehni se!

Pomembno je, da med procesom izbire novega padala uživaš in se dobro počutiš. Če temu ni tako, se nekoliko ustavi in znova razmisli, zakaj to počneš. Obstaja le en dober razlog, zakaj se ljudje ukvarjamo z jadralnim padalstvom – za zabavo. Ne pozabi tudi na ta dejavnik.

Padala, omenjena v tem članku, so namenjena prikazu nekaj različnih možnosti, ki jih imajo piloti. Obstaja mnogo različnih padal EN B razreda – prosim, pred odločitvijo se ustrezno pozanimajte glede različnih možnosti pri svojem inštruktorju ali prodajalcu, ki mu zaplate.

Pogosto slišimo, da izkušeni piloti, ko postajajo starejši ali letijo manj pogosto, zamenjajo svoja padala višjih EN razredov za padala nižjih razredov. Navadno s tem nimajo prevelikih težav, saj so novodobna padala zaradi tehnološkega napredka v zadnjih letih nepriemerljivo boljša od padal, ki so bila pilotom dostopna pred nekaj leti, povečala pa se je tudi njihova zmogljivost. Rezultat tega je, da lahko izkušen pilot tudi na padalu nižjega EN razreda leti mnogo dlje, v smislu razdalje in časa, kot nekoč.

Veliko proizvajalcev ima dober ugled, ki so ga pridobili skozi leta delovanja, kot sveže pečen pilot pa je včasih težko opaziti ali poznati razlike med znamkami. Najboljša rešitev za to težavo je pogovor z bolj izkušenimi piloti, ki jim zaupaš in ki letijo že dalj časa, ter da spremljaš aktualno dogajanje v jadralnem padalstvu.

Trg srednjih in visokih B padal je najbolj obsežen, zato pilotom ponuja tudi največ različnih možnosti izbire. Ne glede na to, za katero padalo se na koncu odločiš, poskrbi, da ti bo všeč njegova barva!

Avtor: Jože Poje

REZERVA NA VAJNEŽU

Pomlad je vabljliva za letenje, še posebej za nove in dolge prelete. Zadnja leta spomladi raje letim "ravninsko", tako se počutim bolj varno. Spomladanski čas daje tudi najboljše možnosti za take prelete.

Štiriindvajsetega marca letos sem se glede na napoved šibkega splošnega vetra odločil za letenje po Karavankah. Po vzletu na Ambrožu pod Krvavcem že malo pred dvanajsto uro me je zamikalo letenje proti vzhodu. Odletel sem čez Kamniški vrh proti sv. Primožu. Že pred Podvolovljekom sem obrnil, ker bi bilo ob jugozahodni tendenci splošnega vetra nadaljevanje poleta brez povratka. "Pa naj bo Gorenjska klasika," sem si rekel.

Letel sem torej nazaj proti Krvavcu po že mnogokrat preleteni smeri na Kriško goro in naprej na Dobrčo. Glede na stanje moje leve rame po drugi operaciji lanskega avgusta nisem želel kakšnih težkih razmer. Roka je bila res popolnoma gibljiva, ampak ni bilo takšne stabilnosti ramenskega sklepa, ki bi bila potrebna za hiter, močan, velik, odločen poteg komande. Zato sem letel bolj »zadržano«, saj sem vedel, da mi ni treba preleteti vsega in na vsak način.

Od Stola naprej nisem več vrtel. Samo z letenjem, brez pospeševalnika, sem se ob pobočju dvignil krepko čez dva tisoč metrov. Termika je bila močna in še skupaj z vetrom. Nad Vajnežem, na višini dobrih 2.400 metrov, sedemsto metrov južno od grebena, mi je naenkrat »vzelo padalo«. Konkretno frontalno zapiranje! "Zdaj bo pa »usekal napreje!", sem pomislil. V tistem pa še stransko zapiranje in obrat krila za 380 stopinj. Padalo je bilo pred mano, zmečkano še od stranskega zapiranja, enkrat navito in v spirali ...

Prva misel je bila: izhod iz spirale, potem bo šele odvitje in če je le enkrat navito, so komande iste kot pri nenavitem padalu, le trenje komandnih vrvic je večje zaradi centrifugalne sile. Ali se bo komanda še vrnila nazaj ali bo ostala zategnjena? Vse te misli so trajale kakšni dve sekundi, ko je padalo naredilo še en obrat. Dvakrat navit! Samo še rezerva!! Potegnil sem rezervo. Nič. Še enkrat. Nič. Tretjič in »cukam«. Nič. Kaj je narobe? Saj ne mečem rezerve prvič!

V obupu sem poskusil še z levo rezervo. Prvi poteg. Nič. Drugi poteg. Nič. Z levo ne bo šlo, leva roka je po operaciji prešibka. Imam edino možnost z desno, ki je zdrava, močna, nepoškodovana. Spet sem potegnil desno rezervo. Nič. Še enkrat. Takrat sem čutil, da sem jo izvlekel iz sedenja. Zamahnil sem, kolikor sem mogel. Pa to ni bil izmet, kot bi ga pričakoval, le izpustil sem jo iz roke in čakal v upanju, da jo bo centrifugalna sila odnesla od mene. Kmalu je »zategnila« in olajšanje – bil sem rešen!

K sebi sem začel vleči glavno padalo, da ne bi bilo nihanja in čakal na pristanek. Letalni instrument je kazal padanje samo – 2 m/s, kmalu le – 0,5 m/s, nato pa že + 0,7 m/s dviganje. Horizontalna hitrost pa se je povečevala. Bil sem previsoko, da bi pristal na južni strani Vajneža, neslo me je v Avstrijo. Šel sem približno 140 metrov čez greben in letel že skoraj s hitrostjo 40 km/h. Na drugi strani me v rotorju v močnem propadanju ni več nosilo na sever, ampak nazaj na jug v skalnato steno. Zadel sem steno in sicer bočno ter ob njej kakšnih deset metrov padal navzdol, dokler se del rezervnega padala ni ujel na skalnat rob. Tako sem obvisel. Glavno padalo je bilo pod mano. Ob steni skoraj ni bilo vetra, kar je bilo dobro, da me ni iztrgalo iz stene. Noge, roke, glava, vse je bilo celo. Po postaji sem javil padec in stanje. S sedenja sem pobral instrumente, dokumente, telefon, postajo, se odpel in se odločil, da previdno splezam v steno. Hm... težka bo. Stena je bila tako strma, da sem z vezirjem čelade zadeval vanjo. V razpokah je bil še sneg. Plezal sem meter za metrom, rahlo v levo in navzgor. Po nekaj deset višinskih metrih in velikem naporu sem le izplezal iz stene in po strmih pobočju na vrh. Takrat sem poklical slovenski center za



obveščanje s prošnjo, da obvestijo tudi pristojne službe v Avstriji, kjer je obvisela vsa letalna oprema, ter jim sporočijo, da v steni ni ponesrečenca.

Čeprav sem do tistega dne z vseh "svojih" dreves, grmovij in skal padalsko opremo rešil sam, takrat to ni bilo mogoče. Moral sem prositi za pomoč gorske reševalce, ki so čez dva dni zbrali pet prostovoljcev za "tehnično vajo reševanja iz stene", ki je zaradi zahtevnosti terena v celoti trajala kar dobrih osem ur.



Manjše popravilo, pregled in zlaganje rezervnega padala sem opravil pri Sandiju Marinčiču. Tam sem naredil še izmet druge rezerve na levi strani, ki ga sicer ni bilo – ne v zraku, ne na tleh. Pri potegu ročke leve rezerve se je pokrov sedeža odprl do polovice in še to le v sprednjem delu. Zaradi dolge gurtne, izvlečnega traku, je bilo pri popolnoma iztegnjeni roki rezervno padalo še v sedežu. Potegnil sem večkrat, tudi malo naprej in malo nazaj s popolnoma iztegnjeno roko že krepko nad glavo, a padalo ni šlo ven. Z vlečenjem ročke se je padalo še dodatno zagostilo za dobra dva centimetra velik in trd rob odprtine, v katero je rezerva vložena. Morda bi padalo izvlekel, če bi vlečni trak petkrat ali šestkrat ovil okoli zapestja, s tem zmanjšal razdaljo med ročko in kontejnerjem padala in ponovno potegnil. A kako bi potem ob takem potegu rezervo vrgel od sebe? (Rezervo je kasneje iz sedeža potegnil Sandi, a s precejšnjo silo, s potegom popolnoma pravokotno stran od sedeža.)

Druga slabost vgrajene rezerve tega sedeža je tudi ta, da lokacija ročke ni v liniji pod karabini za vpenjanje jadrlnega padala ali celo nekoliko naprej, kjer bi bila lahko dosegljiva, ampak je pomaknjena nazaj proti hrbtu, kjer jo je v kritičnih situacijah (kadar je potrebno odvreči rezervo) težje doseči. Tretja slabost pa je, da se kljub odmaknjeni lokaciji ročke proti hrbtu pri potegu ne odpira pokrov rezerve na sredini, ampak šele na sprednjem robu. Za učinkovit poteg pri taki izvedbi bi bilo potrebno ročko potegniti še bolj nazaj in stran od sedeža. To pa je težko tudi res velikemu pilotu, da bi imel zamah roke več kot meter in pol od sedeža stran (in ne navzgor).

Ker rezerve v padalu nimam zato, ker je to obvezen predpis, še manj zato, da jo "vozim na izlete", ampak zato, da jo lahko uporabim, sem prosil Sandija, da sedež predela tako, da je rezervo mogoče vreči zanesljivo. Zdaj je odstranjen prvoten "inovativen" način odpiranja pokrova rezerve. Narejeno je klasično odpiranje na štiri "zanke", ki ob potegu ročice od deset do petnajst centimetrov že v celoti odpre pokrov, nato pa kratek vlečni trak že izvleče notranji kontejner z rezervo. Tako lahko že v prvem potegu rezervo vržem s čim večjo hitrostjo (močjo) stran od sebe.

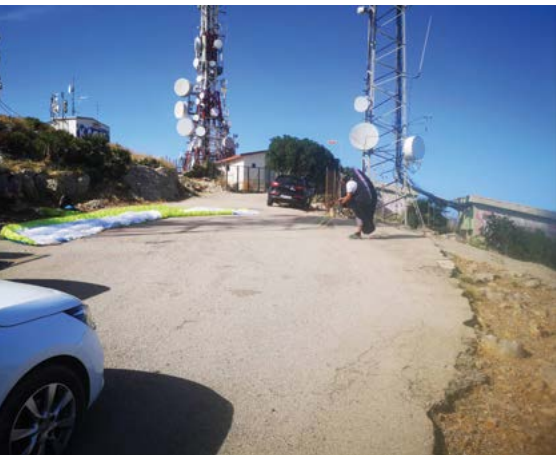
Tudi taka izkušnja lahko prispeva k varnosti drugih pilotov, če jo povemo. Upam, da vam ne bo potrebno uporabiti rezervnega padala. Če bi ga pa morali, pa naj deluje zanesljivo. To je odvisno od izvedbe sedeža in ustreznega načina namestitve. Pravočasna uporaba pa predvsem od pilota.



Avtor: Igor Damjan

POLETJA ŠE NI KONEC

Spet je na vrsti družinski dopust na pobudo moje žene. Tokratna destinacija je španski otok Mallorca, mesto Alcudia. Tu se odvija svetovno prvenstvo v odbojki za veterane, tako na mivki, kot v dvorani. Kot strastna igralka odbojke na mivki se je moja žena s soigralko prijavila, jaz pa sem za veterana še premlad. Treba si bo najti neko drugo zaposlitev in kot nalašč je vzletišče praktično nad nami, uro hoje od apartmaja, 15 minut vožnje.



liva. Posebnost letenja tu, v nasprotju s klasičnim beach soaringom, je v tem, da se vetrova iz obeh zalivov ravno nad mestom zaletavata in ustvarjata dviganja na kar velikem območju, tako da lahko jadraš praktično nad celotnim mestom, stran od hriba.

Prvi dan smo prispeli prepozno za letenje, drugi dan pa smo dopoldne šli na plažo igrati odbojko, popoldne pa je bilo v planu letenje. Gor me je peljala žena, sproti sva se ustavila še na pristanku. Tam sva srečala lokalca, ki je potreboval prevoz gor po avto. Razmer ni ravno pohvalil. Ko pridem na vrh, vidim kaj je imel v mislih. Nobenega vetra, kar je dokaj neugodno, saj je štart res zelo kratek. Ker se zbojim, da bo vse slabše, se na brzino pripravim, probam prvič, drugič, šele v tretje mi uspe padalo toliko dvigniti, da se zapodim čez skale in seveda "scurim" kot za šalo.

Ravno ko pospravim, se pripelje žena. Poražen obrnem pogled proti vzletišču in vidim, kako nekdo brez problema jadra kakih 100 metrov nad vzletiščem. Očitno sem "zajebal tajming". Pejva še enkrat, prosim, ji rečem...

Puig de saint Marti je 266 metrov visok hrib, ki neverjetno spominja na meni domačo Šmarno Goro. Od zadnje strani pelje najprej makadamska, potem pa nekje od polovice naprej ozka asfaltna pot. Ko prideš čez sedlo na sprednjo stran, se odpre zelo lep razgled na mesto in na oba za-



Tole pa je malce druga zgodba. Piha kot mora. Trije so pred mano. Super, bom lahko malo skupiral... Na moje presenečenje se po vzletu odpeljejo naravnost stran od vzletišča in pobirajo nekje petsto metrov stran od hriba. Aha, to sta ta dva vetrova, ki se tu zaletita in povzročata dviganje. Seveda tokrat tudi sam brez problema poberem. Razgledi na zaliva, peščenno plažo, vodne kanale, vile in hotele z bazeni so fenomenalni. Nagrajen sem s približno dvema urama povsem nežnega letenja.

Zračni prostor je odprt do 1000 ft nadmorske višine, kar je praktično 50 metrov nad vzletiščem. Lokalci naj bi se vozili tam do 800 metrov višine, meni je uspelo priti do slabih 600. Poleti se zaradi močne termike da priti precej višje, baze so tudi na 2000 metrih, je pa malce nerodno, ker je v bistvu tu linija proti letališču v Plama de Mallorci in je promet kar gost, je pa tudi veter toliko močan, da se ne da leteti. Na spletu so tudi objavljeni posnetki, kjer priključijo na greben, ki se razteza praktično čez cel severni del otoka.

Mallorca se je izkazala za super destinacijo in je res primerna za vse tiste, ki načrtujete družinski dopust v kombinaciji z letenjem.

BigOpenSky koledar

Stenski koledar? To sploh še kdo rabi, halooooo?



Erzo, Zoki in Frenk ga res ne potrebujejo, saj je vsak njihov dan enak - letalni. Ostalim, ki si tega niti približno ne znamo organizirati, pa sem in tja paše vsaj pogled na kakšno padalsko fotografijo.

A najbolje pri vsem skupaj je, da ko enkrat na papirju označiš datum dopusta, letenja, je za razliko od digitalnih različic, neizbrisljiv. Kdaj in kam?



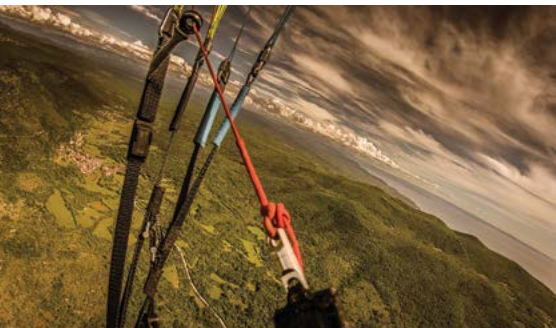
Avtor: Primus Kantus

IZ PRIMOŽEVEGA DNEVNIKA

12. april 2022

Vsoboto zvečer se je začelo z gledanjem vremenske napovedi. Kazalo je hudo dobro. S kolegi padalci smo si že tipkali v skupini na Whatsappu. Pelhi je rekel: "Če jutri ni dan, pol ga ne bo." Za moj prvi polet čez Kras sem si zadal Sežano. Vlak sem imel ob 16:24. "Buhvari, da bi zamudu domov", ker sem Mojci obljubil savno ob 18ih. Rok, Uroš in Pelhi so ciljali na Istro. Njihove drage so že vpeljane v ta posel. "Kako pa pridemo nazaj?" je blo vprašanje. "Fotr" od Pelhija se je javil: "Ground team ready!"

Zvečer sem vizualiziral let do Sežane. Adrenalin je narasel na kavču. Spal sem bolj slabo. Dan D je prišel. Eden za drugim smo se pognali v zrak in iskali najboljše dviganje. Prvi preskok je za mano. Na Goucu nad Branikom navijem na 2100 m in pazim, da ne grem previsoko v prepo-vedano cono. Si ne želim srečanja s potniškimi letali. Pelhi, Uroš in Rok so bili že daleč pred mano in jih nisem videl. Nič zato. Važno, da sem na Krasu. Nad Koprivo sem si dobro ogledal kraje, ki jih do potankosti poznam iz otroštva in se zavedel, da mi je uspelo prileteti iz Lijaka na Kras. Neprecenljivo. Potočim par solz sreče, se nakričim od veselja, pritisnem na pospeševalnik in gasa proti Sežani. Pridem do Sežane in ugotovim, da manjka še 2 uri do vlaka in hitro obrnem proti Vipavi. Bom že dobil štop. Navijem do baze (oblaka) in gasa naprej. Pristanem



Prvi let čez Kras, ►
10. 4. 2022



v Vipavi in me že kliče Širca, ker je rabil prevoz iz Gaberj. Dobim štop do Potoč, naslednji do Lijaka, vzamem avto od Širce, ga grem iskat, on me odpelje domov, hitro naštimam torbo za v savno in evo mene draga, greva v savno. Fiuuuuu, dober stres.

<http://xcglobe.com/pilots#show-flight/2474670/>

3. maj 2022

Dan se je začel z iskanjem prevoza in varstva Tiana. Na kolege padalce nisem niti pomislil, ko sem videl kako se razvijajo oblaki nad Lijakom. Nekako mi uspe prepričati našo 6-kratno nono (mojo mamo), da popazi Tiana med tem, ko bom jaz v zraku. Se je odpovedala telovadbi. Sem ji rekel, da bo itak dirkala za Tianom in ne bo rabila telovadbe. Gremo v Brestovico! Ko pridemo tja, vidim Roka, ki že nabira višino.... "bem-tiš, da ne bom zamudu termike". Hitro padalo iz avta, vse naštimam in želim dvigniti padalo... piha severozahodnik. Kliče Bavdaž in pravi, da naj malo počakam. Veter skoraj obrne in že dvignem padalo ter se poženem v zrak. Scurim! Dobro, da se mami ne mudi in da je Tian dobre volje. Gremo še enkrat. Veter obrne kot se šika in črn oblak se dela nad glavo. Kraški padalci so skeptični. Pri sebi se vprašam, če sem pripravljen na hitro spuščanje. V glavi ponovim kaj bom naredil, če bo vleklo v oblak in se poženem v zrak. Ko se odlepim od tal me še Rok opozori na nevarnost. V zraku je bila bitka proti zahodu zaradi vetra, ampak je šlo. Previdno navijam in opazujem oblake, ki mi grozijo. Naenkrat se zavem, da lahko poženem proti Cerju. Na Cerju spet navijem in se zmagoslavno zasmejim, ker sem vedel, da lahko pridem do doma. Želel sem

▲ Brestovica - Lijak, 3. 5. 2022

si pristanka na travniku pred hišo, ampak je bil pretemen oblak nad Gorico. Nad Lijakom je bilo lepše nebo. Vmes je že začel rahel dež in čas je bil za pristanek. Kmalu za menoj se je še Bavdaž pojavil in veselje je bilo nepopisno. Hvala domači podporni ekipi, da sem lahko uresničil to majhno željo, ki je bila pred kakšnim letom tako daleč in sem zaradi strahu pred letenjem skoraj obupal nad seboj. Vztrajnost je obrodila sadove, ki jih sedaj lahko žanjem. "Gut thermik gut fliegen!"

<http://xcglobe.com/pilots#show-flight/2479245/>

Zapisala Ana Senegačnik
Kurnik pod budnim očesom
Jurija Kurnika

FLY & HIKE MANGARTSKO SEDLO

Poletje. Čas dopusta, sonca,
prešvicanih cunj, druženja, letenja v
hribih in norih idej.

Odločiva se za kampiranje v Tolminu. Vreme že nekaj dni streže s stabilnim in prekrasnim modrim nebom brez pretiranega vetra. Ko zvečer lajkam lete, me fascinira let z vrha Mangart. Hudo, si mislim! Seveda takoj pade predlog, da tudi midva ušpilava podobno zadevo. Jure me samo strogo pogleda in sikne: "Jest že ne!". Pogovora je konec, saj je njegov ton glasu jasen, odrezav in nepopustljiv. V meni ideja ne potihne, želja pa postane še bolj goreča. Ponoči mi ne da spati, zato zgodaj zjutraj ponovno pogledam vremensko napoved. Perfektna je, kaže vzhodno tendenco nežnega vetriča. Zaradi včerajšnjega negativnega odziva Jureta na moj predlog, se kljub zgodnji jutranji uri sitna oglasim s ponovnim, a tokrat prijaznejšim, predlogom o letenju z Mangartskega sedla. Jure še v polsnu nekaj zabruna, ko jaz že nejevoljna lomastim iz šotora. Ko se vrnem, je Jure že čudežno pokonci, ves zagnan. "Pohiti, ker se mudi", me preganja in pove, da greva na Mangartsko sedlo. Komaj uspem skuhati kavo za sabo, pobasati nekaj sadja in energijskih ploščic in že sva s polno opremo na poti proti Bovcu. Ker sva pozna, se odločiva, da se bova z avtom zapeljala na sedlo, odle-

tela in nato peščila. Po dobri uri sva že mimo plačljive zapore na cesti in olajšana za 10 evrov se počasi vzpenjava. Ker pa je moja kava začela delovati, iščeva primeren postanek. Ko odpreva prtljažnik, naju preseneti poplava, ki prihaja iz mojega nahrbtnika. "Itak, štala, sranje, kaj pa druga", pribijem na glas in povem še nekaj takih, ki niso za vsaka ušesa, ruzak pa ihtavo povlečem ven in ga vržem na tla. Iz njega hitro potegnem puščajoč meh, rešim postajo, vario in še par drugih drobnarij, ki so "alergične" na vodo. Vodo prelijeva v plastenke, ki sva jih imela v avtu čisto po slučaju. Še sreča za najino občasno malomarnost! Ocenim škodo... prilično mokro padalo, koncertina, nahrbtnik, puhovka, premočene dolge hlače, jakna, majica, spodnje gate. Hmmm... vse je mokro! "Ja, bravo Ana, umetnica!" se glasno nagradim, ko stvari besno pakiram nazaj v avto. Eh, pejva gor, bova na soncu vse posušila, pade ideja. In tako je tudi šlo. Kot ciganski tabor razstaviva vse moje mokro imetje po celem vzletišču. Še dobro, da sva sama. Sonce že po 15 minutah žejno popije vso vodo z opreme in začne se priprava na vzlet. Pozornost pa mi redno kradejo razgledi na bližnje in daljne vrhove, ki sem jih po večini že prehodila ali preplezala. Ne morem se naužiti vseh lepot in resnično hvaležna, z rahlim nasmeškom in s kokonom na riti kot buba Mara, stojim na

Sušenje opreme na
vzletišču - Ciganski tabor. ▼



travniku med vršaci. Počutim se tako majhna. Veličasten občutek gora se zliva z vseh strani in v meni prebuja prvenstveni občutek ranljivosti, minljivosti ter nepomembnosti. Ker vetra skoraj ni, se nama v zrak še ne mudi. Po drugi strani pa naju gloda misel na dolinski veter, ki lahko sredi dneva postane premočen za pristajanje. Zadeve se zato lotiva čisto po šolsko in greva v zrak še pred deseto. Prva se z odločnim štartom požemem jaz, nekaj minut za mano pa še Jure. Kljub toplim sončnim žarkom dviganj v okolici štarta še ni, zato se odpeljeva proti Logu pod Mangartom. Po zraku pljujeva tiho, nežno kot bi lebdela. Božansko! Jure nad vasjo Strmec, jaz pa nad skalnim pobočjem nad Logom, najdeva prva dviganja, ki naju (prav nič nežno!) prebudijo iz zaspanega jutra. Polnih rok drzno naslanjava padala ob pobočja in drsiva mimo skal, dreves. Ko imam dovolj, se zavem, da so travniki na pristanku kratki in polni električnih pastirjev. Potem me res postane strah in vsa v skrbih začnem s pristajalnim manevrom. Ko ocenim veter in višino, se zapeljem proti pristanku. Še pred tem pa s tresočim glasom v postajo mjavknem, da me je strah pristanka. Oglasi se suveren Juretov glas: "Maš to, obvladaš!". S temi besedami v glavi, brez težav pristanem na sredini pokosenega travnika, daleč od vseh električnih napeljav, ograj ali drugih ovir. Vesela v postajo zavpijem: "Jupi!" in od Jureta prejmem pohvalo. Z nasmeškom na obrazu in ponosna nase gledam moža, ki še jadra. Čez dobrih 20 minut se mi na travniku, v mirnem in varnem pristanku, pridruži tudi on. Vesela, da nama je uspelo, si dava petko in poljub.

Sedaj pa pot pod noge in
nazaj proti avtu. ►

Juretov pristanek v Logu
pod Mangartom. ▼



O neizprosni vročini in tuširanju z lastnim zosom pri hoji navzgor, pa sploh ne bom izgubljala besed. Savna, zastonj. Pot do vasi Strmec je bila v drugem delu razmeroma strma, a večinoma po gozdu. Tam sva si v vodnjaku privoščila prepotrebno osvežitev (sama sem pod pipo vtaknila kar celo bučo), dotočila vodo in ponovno vpregla že ogrete nožice. Pot je odlično speljana po gozdu, senci in ni prestrma ali preveč izpostavljena ter pelje mimo jeza (HE). Po slabih dveh urah hoje in dobrih 800 višincev sva bila že pošteno utrujena, lačna in željna počitka (beri: vlekla sva se kot dva smrklja). Končno sva našla počitek z razgledom, se napila, najedla in spočila. Jure je imel tako prešvicane hlače, da je ves čas sedel v luži lastnega švica, majica pa se mu je na telo kar prilepila ("wet T-shirt contest"). Noge po počitku niso bile navdušene nad hojo in oba sva o tem raje molčala ter vsak po svoje potiho trpela. Jaz sem to "kislo limonado" zeksala v parih minutah (in noge dokaj hitro ogrela), Jure pa je trpel skoraj do avta. Revez! Doseževa sedlo. Avtoooooo, zavpije Jure. Premočena in pregreta sva se zavalila na bližnjo trato ter občudovala premagano dolžino poti. "Norca!" mi uide in Jure se popolnoma strinja. Vrtoglavo daleč, z opremo in v tej vročini, modrujeva oba. Navdušena nad podvigom obsediva na razgledni točki in pojeva vse kar najdeva v nahrbtnikih in avtu.

Osvežilni vodnjak v
vasici Strmec. ►

Počitek z razgledom (na
hlođu odtis Juretovih hlač). ◀

Norčije na poti ◀



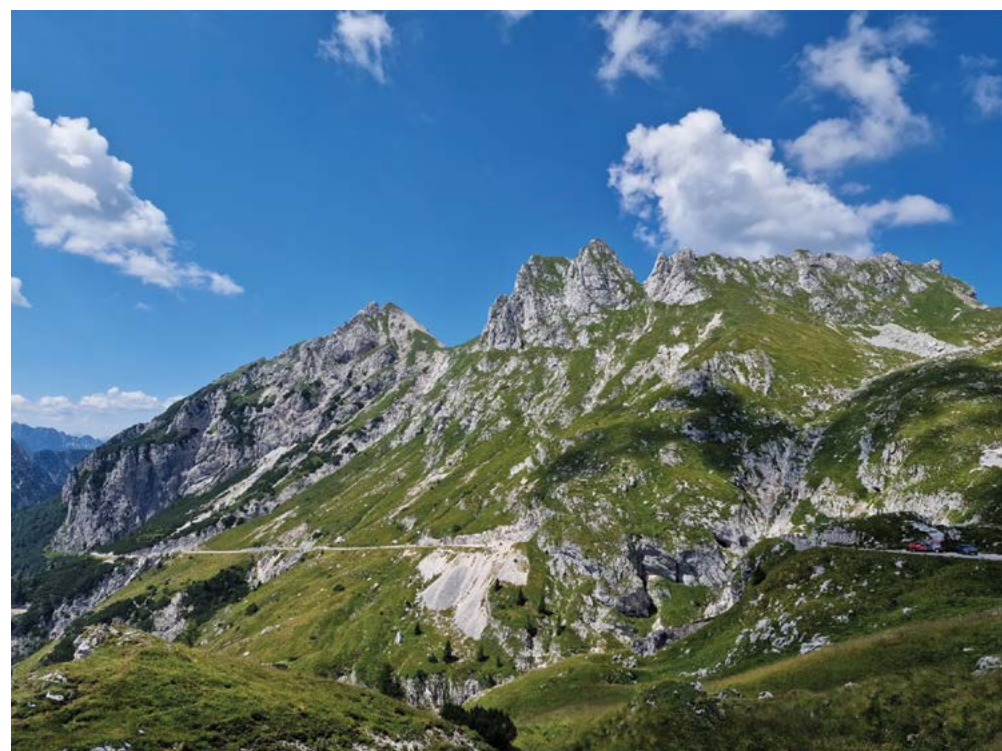
Torej, če si zjutraj prepozen
za hike and fly, ti vedno
ostane opcija fly and hike
in dan bo popoln (samo
moža prepričaj v to).

◀ Glava bi, samo noge ne dajo.

▼ Trata z razgledom ob
doseženem avtu.



Midva – še malo, pa
bova nazaj pri avtu. ▲



Avtor: Martin Peternel

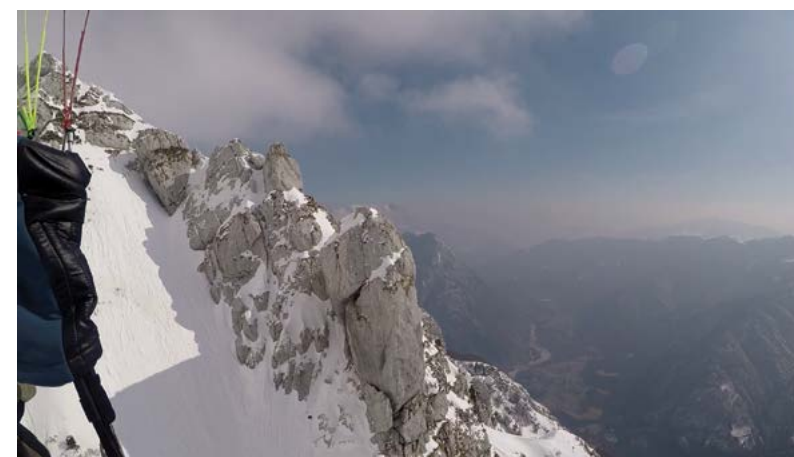
POLARNI MRAZ V ZGORNJEM POSOČJU

Lansko poletje nam je v Bovcu s pomočjo
ZPLS in LZS uspelo postaviti novo
avtomatsko vremensko postajo na C
postaji kaninske gondole. Nova AVP je
bolj robustna kot njena predhodnica in bi
morala suvereno kljubovati ekstremnim
vplivom vremena s katerimi ji streže
visokogorje. Medtem, ko sedim na skali
in gledam Jožeta, kako postajo cilja na
sever, razmišljam o svojih padalskih
dogodivščinah v teh ekstremnih pogojih ...

2 8. 2. 2018 - zadnji dan v februarju. Pred dvema dnevoma ponoči je ARSOva meteorološka postaja zabeležila -24,7 °C in tudi danes, sredi dneva, je pritiskal oster mraz. Kot vsak normalen delovni dan pičim kole po Kaninu in nadziram dogajanje. Okoli enajstih mi šef odobri zaključek delovnega dneva. Po dolgem obdobju burje se je končno ponudil lep termičen dan, zato brez pomisleka pograbim priložnost in se poskušam čimprej priključiti bovško-drežniški jati, ki se ravno pripravlja na vzlet na C postaji. Sam se odločim za ne steptan štart poleg D postaje. Debele snežna odeja je močno zbita, vrhnjih nekaj centimetrov napihanca pa lepo škripa pod gojzarji. Vetrna načeloma ni, zastava na vrh D postaje se vsake nekaj minut zamaje in nakazuje rahel vzgornjik. Baze oblakov so na višini okoli 2000 m - približno 200 m pod vzletiščem. Razprem padalo in se zapnem v Wani-ja, zaprtega sedeža na hribu na žalost nisem imel.

Ob 12:30 končno odrinem od tal in letim v smeri C

postaje. Ravno pri vstopu v zgornji rob oblakov roke zatlačim v zavetje novih rokavčkov in zavijem na JZ proti Boki. Takoj ko zavijem mimo Kope zagledam pred sabo znana padala, ki se na udobni višini poizkušajo po grebenu prebiti proti Italiji. Kmalu priletim v prvi steber in že navijam v smeri Babanskega skednja. V rokah že na tej točki začutim oster mraz, kljub dvojni zaščiti rok. Letim še naprej po grebenu, skoraj do meje z Italijo, kjer ne najdem pravega dviganja, zato se obrnem in poskušam ujeti jato, ki že leti nazaj v smeri Rombona. Po poti so ves čas prisotni, za februar, presenetljivo široki steberi z dviganjem do okoli 4,5 m/s. Nad grebenom Stadorja enkrat in edinkrat zavrtim vse do baze, kjer je bilo res svinjsko mrzlo. Ravno zaradi mraza sem se v nadaljevanju odločil stebre zapuščati pod bazo oblaka



in si tako prihraniti vsaj stopinjo ali dve. Od te točke dalje me vedno bolj zebe v roke, kar rešujem s konstantnim stiskanjem pesti in občasnim kriljenjem z rokami. Del jate, ki sem ji sledil, se je tu odcepil v smeri Bavšice, del pa je pristajal na Bregu. Sam se odločim za Trento, zato še zadnjič navijem steber pri Čukli in preskočim na Svinjak.

Takoj ko se pripeljem pod greben Svinjaka pridem v dviganje, ki je prisotno po grebenih skozi celotno Trento. Sem in tja zavrtim nekaj krogov, a večino časa peljem ravno v smeri Trente. Na pobočjih srečujem skozi celo dolino trope gamsov. Vedno bolj me zebe v roke in vedno bližje sem Vršiču in svojemu dolgo pričakovanemu cilju – Kranjski Gori. Nad Trento, pod Plešivcem, se mi skozi Zadnjico odpre fantastičen pogled na Triglav. Severno zagledam vijugasto cesto proti Vršiču. Preskočim dolino in na grebenu Debele peči takoj dobim steber. Poln navdušenja v mislih že vidim pristanek v Kranjski Gori in pivo pri Kekcu. Odletim do Grintavcev, kjer me pričaka šibko dviganje, katero bi se z malo potrpljenja zagotovo dalo izkoristiti za višino, potrebno za udoben preskok Vršiča.

Na tej točki mi mraz zares pride do živega. Stiskanje pesti ne pomaga več, roke mi začnejo močno drgetati, prav tako začnem čutiti mraz v nogah in mravljince okoli trebuha. V glavi hitro začnem delati načrt. Vidim tri možnosti: 1- obrnem in pristanem v Trenti, 2- nabiram višino in pristanem v Kranjski Gori ali 3- s trenutno višino poizkušam preleteti Vršič in pristati v Kranjski Gori. Ker me skrbijo ozeblina in podhladitev 2. možnost odpade. Let v Trento bi bil logistično najbolj enostaven, a ker si zares želim pristati v Kranjski Gori, se odločim za 3. možnost. Ura je šele okoli 14:00, tako da me v primeru pristanka na Vršiču sestop v dolino ne skrbi.

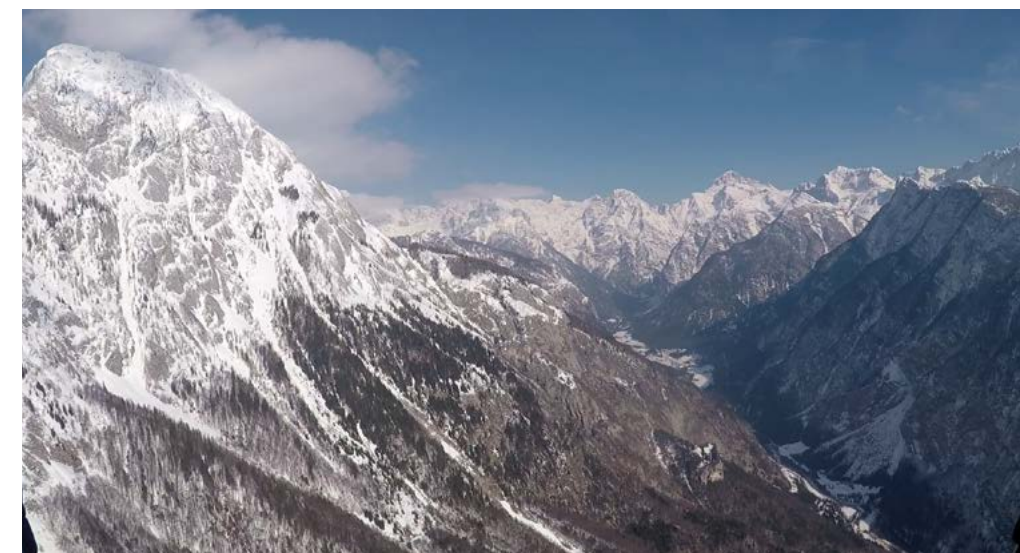
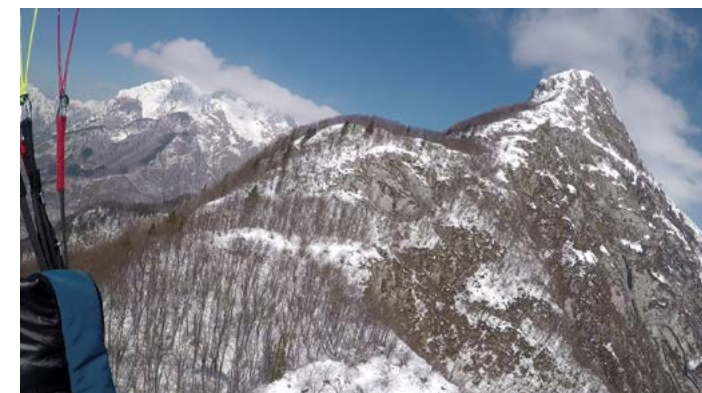
Približno 2 km zračne linije do vrha vršiške ceste se odcepim od južnega pobočja in letim severno proti vrhu ceste. Propadanje je minimalno in občasno naletim tudi na šibkejša dviganja. Malo pred Solno glavo dobim občutek, da mi bo uspelo. Takoj zatem se začne propadanje večati. Letim 10 m nad cesto. Pred seboj že vidim breg, ki se spušča proti Kranjski Gori. Kmalu ugotovim, da mi preskok ne bo uspel, zato se pripravim na pristanek in upam, da mi uspe po cesti teči tistih 10 ali 20 m, potrebnih za ponovni vzlet. Ob dotiku tal se premražene noge ugreznejo v sneg, s koleni padem na tla in padalo se poruši.

Isti moment roke nagonsko porinem med noge in si bolečine ob nenadnem ogrevanju lajšam z vikom in krikom. Takšnega me sreča pohodnik iz Kranjske Gore in nekaj domačih in tujih turnih smučarjev. Po nekaj minutah me roke nehajo boleti in končno se lahko odpnem iz sedeža ter odgovorim klicu narave. Čas za nov načrt. Glede na zgodnjo uro sem imel odprtih več možnosti, obvezno pa sem moral biti naslednje jutro ob 7:00 na delu, zato spanje v koči ni prišlo v poštev. Odločil sem se, da ponovno poizkusim s štartom in odletim v dolino. Zložim padalo in se odpravim po južni poti proti Mojstrovki. Cilj je poiskati ustrezen prostor za vzlet in leteti proti Trenti, kjer me lahko poberejo z avtom. Zavedam se, da obstaja možnost, da se mi ne bo uspelo spraviti v zrak in bom moral prehoditi še kar nekaj poti do doline, zato poizkušam pot opraviti čim hitreje, kar pa se izkaže za precej težavno, saj se mi sneg, zgažen le s smučmi, večino poti udara do pasu. Pot tako premagujem nekaj časa z normalnimi koraki, nekaj časa po kolenih. Zebsti me neha že med zlaganjem padala, prvi koraki v globokem snegu pa me že pošteno ogrejejo, zato napredujem s počasnim tempom. Zavedam se, da si v trenutnih temperaturah ne moram privoščiti letenja v prepotenih oblačilih. Še posebno ne v mokrih rokavicah, tako da namesto palic ali cepina (ki jih itak nimam) za oporo uporabljam kar gole roke, ki me med hojo prav nič ne zebejo.

Po okvirno uri in pol hoje končno prispem na zadano višino, približno na višini vstopa v grapo, ki vodi na vrh grebena proti Mojstrovki. Prvi dve tretjini hoje je pihalo 2-4 m/s rahlo bočnega vzgornika, ob prihodu na cilj pa se veter skoraj popolnoma umiri. Glede na globino snega se zavedam, da potrebujem za uspešen vzlet pomoč vetra ali pa vsaj zelo strm teren. Najdem ustrezno vzletišče in se začnem pripravljati za vzlet. Ko razprem padalo sem vesel, da padalo kljub terenu z velikim naklonom na gladkem snegu obstoji in ne drsi navzdol. Temeljito preverim vrvice, gas, sedež in padalo ter se pripravim na tek. Močno povlečem za gurtne in hitro stopim po hribu navzdol. Prvi in drugi korak začutim kako se padalo dviguje

nad mano. Tretji korak se mi noga ugrezne v sneg, s prsmi zarijem po tleh in padalo pred mano pade na celice. Sonce pozimi hitro potuje preko neba in se je že med pripravljanjem na vzlet skrilo za Grebenec. Časa nimam več veliko, zato hitro še enkrat pripravim opremo za vzlet, pošteno zadiham in se spet zaletim po hribu navzdol. Ponovno končam z obrazom v snegu. Ko vstanem začutim katabatni veter in takoj se sprijaznim, da bo treba v dolino peš.

Pospravim opremo in se malo po nogah, malo po riti zelo hitro spustim do vršiške ceste. Na cesti se mi vsak korak ugreza v globok sneg in napredujem prekleto počasi. Planinske poti izven ceste ne poznam in nikjer ne vidim nobenih stopinj, zato mi ne preostane drugega, kot da moralno poklapan nadaljujem po cesti korak za počasnim korakom. Po približno 20 minutah gaženja pridem na spluženo cesto in vesel sporočim dragi v dolino, da mi lahko pride nasproti. V popolni temi me reši



na 41. ovinku vršiške ceste, na nadmorski višini 1001 m. Med vožnjo domov me dohiti utrujenost celotnega potovanja, a za jutri je spet napovedan ugoden veter in ker se v takem v dolino res ne spodobi z gondolo, zberem še zadnje moči in pripravim opremo za naslednji dan.



Avtor: Miha Kavčič

KONČNO DOLOMITI

Že dolgo sem imel željo po letenju v Dolomitih, vendar ni bilo časa, priložnosti, poguma ... Vedno polno nekih izgovorov. Letos avgusta pa sem se le odločil. Šel sem raziskat še ta prečudovit konec sveta. Ker v večini Dolomitov še nikoli nisem bil in so mi ti konci totalna uganka, sem se odločil, da jih grem v prvi vrsti sam v miru raziskovat. Tako sem se z vso kamping opremo in dvojno padalsko opremo (mala hribovska Viola 14 in varni preletaški Maestro) vsedel v avto in šel.



Najprej me je pot vodila mimo Kranjske gore in Trbiža naprej po Italijanskih dolinah mimo Tolmeča, pa preko prelaza Mauira do prečudovitega mesteca Auronzo di Cadore. Tu so se v lepem vremenu že videle znamenite tri špice – po italjansko Tri Cime di Laveto, ki so prepoznavni znak Dolomitov. Ker je bilo vreme bolj vlažno in jaz željan raziskovanja, sem se s precej postanki odpeljal naprej proti Cortini d'Ampezzo, ki je prelepo mondeno mesto, vendar je v njej preveč gneče za moj okus. Moja pot se je nadaljevala proti prelazu Falzarego. Tam sem opazil lepo stranpot pod pobočje Tofane. Zapeljal sem do konca asfaltirane ceste, nato pa sem še peš nadaljeval po makadamski cesti naprej. Ker je bil tu prekrasen razgled in se je ponujala tudi lepa možnost parkiranja, sem se nato tja zapeljal kar z avtom in parkiral čez noč. Pogled na aplikacijo Flysafe me je pozitivno presenetil, saj sem ugotovil, da bom prenočil 50 m stran od vzletne točke Cortina d'Ampezzo. Prespal sem v avtu. V Dolomitih tega oblasti ne preganjajo. Bi pa opozoril, da zna biti na 2000 metrih nad morjem ponoči tudi avgusta le par stopinj

nad lediščem.

Ko sem se zjutraj zbudil, sem šel pogledat vzletišče. Upal sem, da bom srečal kakega padalca. Pojedel sem zajtrk, se odpravil na dve bližji ferati in se potem vrnil nazaj na vzletišče. V vsem tem času ni vzletel niti en padalec. Vremenska napoved je kazala idealno vreme, malo vetra, baze malo nad 3000 m in le malenkost severnega vetra višje. A terena nisem poznal, kraja tudi ne, nikjer pa ni bilo nikogar. Na vzletišču sem bil živčen kot že dolgo ne. Malo me je pomirjalo edino

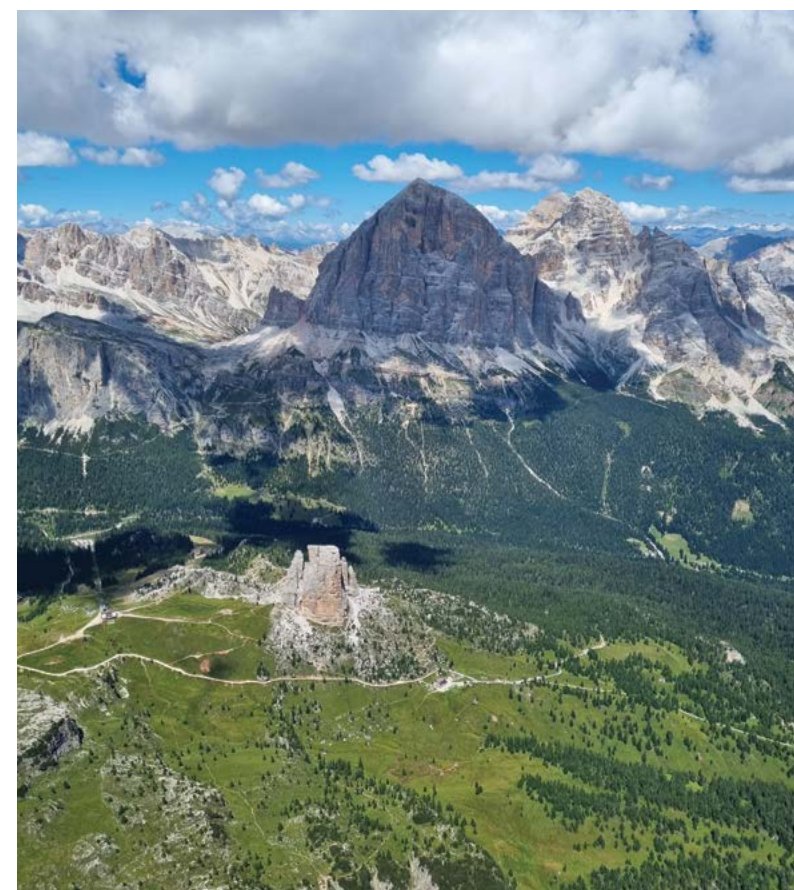
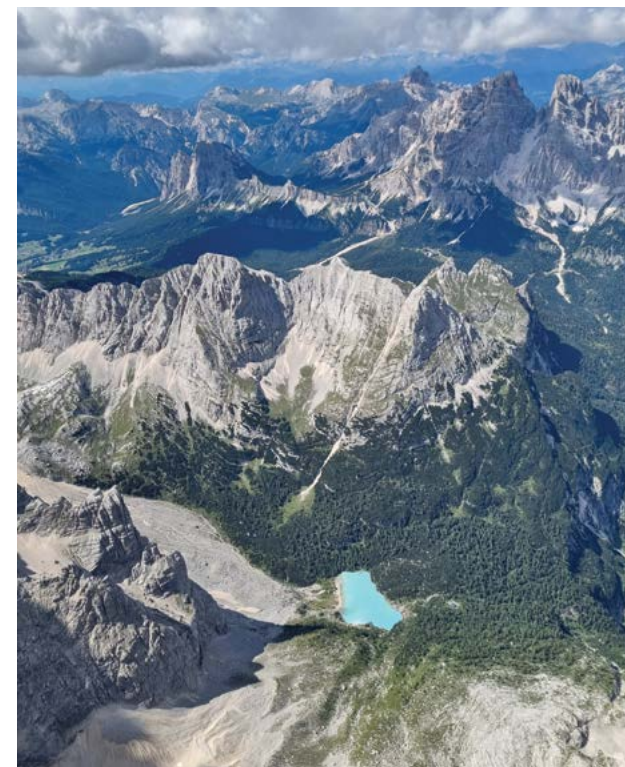
to, da me je pri vzletu gledalo kakih pet kolesarjev in pohodnikov. Kmalu po vzletu sem začel nabirati višino. Na začetku je šlo počasi, nato pa vedno lažje. Nekoliko živčnosti je dodala še gondola brez vmesnih stebrov, ki se je nahajala direktno tam kjer je bilo dviganje, ki me je popeljalo vse do 3100 m. Tako sem se v prvi vrsti izogibal gondoli, centriranje pa je bilo šele v drugem planu. Ko sem prišel na tisto lepo udobno višino in sem se odpeljal stran, takrat pa se je začela poezija. Živčnost je izginila in jaz sem le še opazoval okolico. Najprej sem nad Tofano opazoval ponosne pohodnike, ki so osvojili vrh. Letel sem čez znamenite in edinstvene Cinque Torri, pa čez prekrasen prelaz Giau. Ogledal sem si Croda da lago, ter jadral le meter stran od neverjetno

Tofane v ozadju, spredaj Cinque Torri ►

visokih sten gore Monte Pelma. Nato sem se vrnil nazaj proti Cortini in na drugo stran doline ob ste-ne Sorapissa, kjer je bilo prvič malo bolj divje. Ampak nič nepoznanega. Bilo je podobno kot bi jadral nizko ob grebenu Svinjaka. Občutki so bili znani in užitek se je nadaljeval. Navil sem nad vrh in takrat sem zagledal verjetno najlepše jezero Sorapis,

◀ Hendlanje s tremi Cimami v ozadju

▼ Jezero Sorapis



Jezero Misurina s tremi Cimami v ozadju ►

učinek presenečenja pa ga je naredil še lepšega. Preletel sem ga in prišel na prekrasno goro Monte Cristallo. Tu je bilo mirno, jaz sem bil tik pod bazo in videl sem vse mimo jezera Misurina, ki sem ga prejšnji dan zgrešil, pa do treh Cim. Lahko bi jadral še vsaj dve uri, a sem se glede na nepoznavanje terena in želje po pristanku bližje avta raje odločil odleteti nazaj. Ko sem priletel čez Cortino do Tofane, sem bil še vedno visoko in sem se odločil kar za pristanek pri vzletišču. Zagledal sem dober prostor za pristanek. V prvem poskusu sem ga preletel, ker je preveč dvigovalo, teren pa je vseeno nekoliko bolj visel kot sem pričakoval. Je pa to vseeno najboljši način za preverjanje pogojev na pristanku in v drugem poskusu sem pristal. Zložil sem padalo in se sprehodil tistih 100 m do avta. Nato sem veselo nadaljeval naprej proti Corvari kjer sem naslednjič prespal.

Naslednji dan padalsko in potovalno ni bil tako atraktiven. Z dvema kolegom smo se slučajno srečali in odšli skupaj na Piz Boe. Najprej smo se peljali z žičnico, nato pa še malo peš in že smo bili na prelepem tri tisočaku. Razgled je bil fenomenalen, na vrhu pa skoraj brezvetrje. Seveda sem imel s seboj svojo Violico in izkoristil sem priložnost za polet v dolino. Na vrhu je koča, heliport in polno skal. Žal ni bilo dovolj vetra, da bi šlo s heliporta, tako da sem vzletel ob pomoči prijatelja, praktično v brezvetrje s hitrim tekom po kamnih. Ko sem odletel, sem nekoliko stran začutil, da me dviguje in zavrtel sem par krogov. V eni minuti sem bil nad višino vrha in sem še enkrat preletel prijatelja, nato pa sem se odpravil na pristanek, saj me je že pošteno zeblo. Nisem pričakoval daljšega leta, na taki višini pa je zelo hladno. Na tleh je bilo spet vroče in k sreči je bilo odprto drsališče, da smo šli lahko drsat (seveda v dvorani). Nato sem se odpravil na vrh prelaza Pordoi kjer sem prespal.



Jezero Misurina
s tremi Cimami
v ozadju ►

Štart na Piz Boe ▼



Piz Boe ►

Četrty dan sem se odločil, da bom letel Sella Rondo. To je znan krog okoli Piz Boea, predvsem za smučarje, saj so žičnice in proge postavljene tako, da lahko smučamo okoli gorskega masiva. Poleti lahko krog obhodimo, odkolesarimo po cesti mimo 4 cestnih prelazov ali gorsko kolesarimo s pomočjo žičnic ali brez. Seveda pa je najlepše krog odleteti. Krog ni ogromen, kak FAI 40 km trikotnik, vendar izredno lep in pester, ker delaš preskoke preko prelazov, ne le dolin. Ko sem se zbudil, žal vreme ni obetalo. Napovedana je bila šibka termika, severni veter in velika pokritost. Jutro je bilo megleno in rahlo je rosilo, zato sem se najprej zapeljal do Marmolade. Nato sem se odločil, da grem vseeno probat odletet. Zapeljal sem se v Canezei. Z gondolo sem šel na Col Rodello. Če bom scuril, bo vseeno



▲
Marmolada

lep let, si mislim. Na vzletišču je pihal rahel sever, kar je pomenilo vzlet s prelaza proti dolini, nebo pa je bilo brez žarka sonca. Dolgo sem okleval, nato pa sem se vseeno pripravil. Tik preden sem vzletel sta prišla dva tandemša, ki sta pokazala kje je optimalno vzleteti na tak veter in se nato zapodila v kanal, da ju je splaknilo v dolino. Očitno se jima je mudilo po nove potnike. Tudi sam sem vzletel, nato pa sem hitro odletel na južno stran, nad neke skale, iskat dviganje. Ugotovil sem, da se bo za 5 minut pokazal sonček. V zraku je bilo nekoliko zrotirano, a vseeno mi je uspelo najti dviganje in prišel sem višje. Odločil sem se odleteti na nasprotno stran doline, kjer sem načrtoval pobrati na severni veter, vendar ni šlo. Vetra je bilo premalo. Zato sem se vrnil na južni rob, kjer sem počakal sonček, nato pa sem ponovno izkoristil interval. Tokrat sem ga zmolzel do konca in prišel do baze. Takoj sem odletel direktno v veter proti severu, saj je tam bilo nekaj več sonca. Do Selve je bila ves čas borba, baza je bila nizko nad visokim prelazom, linija direktno v veter, dviganja pa šibka. Tam sem videl par padalcev, vendar so vsi samo curili. Vseeno sem se boril in iskal tiste redke sončne žarke in termične balončke, ki jih povzročajo. Tudi nad prelazom Gardena sem se dolgo mučil in ko sem prišel kakih dobrih 300 m nad višino prelaza sem hitro izkoristil priložnost in zarinil čez. Tokrat vsaj veter ni nagajal. Nad Colfosco sem prišel nizek, vendar sem takoj našel močan steber, saj je bilo tu sončno. To je bil prvi močan steber ta dan in prav nič me ni zmotilo, da je bil nekoliko razrukan in zanešen stran od hriba. Navil sem do baze, ki je bila kar na 3400 m. Nato sem z vetrom odletel mimo Arrabe, kjer sem še enkrat popravil višino proti Marmoladi, najvišjemu vrhu Dolomitov. Žal je ob ledeniku pihalo močno navzdol, tako da kljub privetrni strani nisem mogel pobrati. Umaknil sem se nazaj v zavetrje, na južni strani doline sem popravil višino in še s strani napravil ogled Marmolade. Baza okoli Marmolade se je zanimivo postavila

več sto metrov različno na privetrni in zavetni strani. Opazil sem tudi, da tole vreme ne more več zdržati prav dolgo. Še malo sem pogledal slapove nad Canezejom, nato pa sem šel pristat. Čez 1h je začelo deževati, jaz pa sem bil že lepo nazaj v avtu.

Peti dan je bilo napovedano zelo slabo vreme in že zjutraj je bilo malo toče. Zato sem se ta dan odpravil proti severu, kjer je bilo napovedano bolj stabilno ozračje. Kljub nevihtam okoli Corvare so 20 km severneje, na Kronplsatzu, leteli. Jaz sem vseeno raje dan izkoristil za pohod in kopanje v jezeru Antholzer. To vreme pa je bilo odlično tudi za ogled jezera Braies, saj le tako tu ni bilo preveč gneče. Spat sem šel k jezeru Misurina. Vse te točke zelo priporočam, saj ponujajo prekrasne razglede.



nimivo točko in ob njej sem malo pohendlal za sliko. Ko smo prišli okoli, sem se sprehodil malo višje in odletel nazaj proti avtu. Ta dan sem posvetil bolj prijateljem in manj letenju. Tu je res enostavno koga srečati, ko je tako obiskana točka.

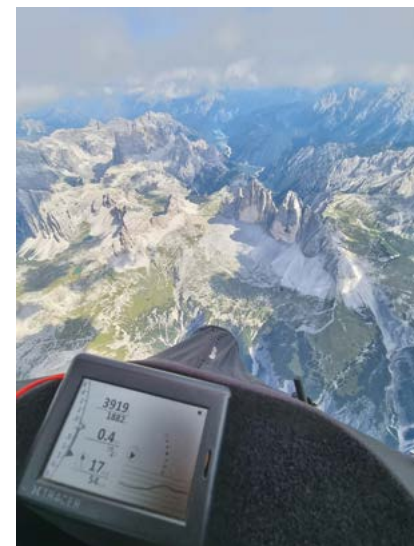
Sedmi dan je bila napoved spet obetavna. Jaz sem bil spet prost in pripravljen na padalski podvig. Odločil sem se za vzletišče nad vasjo Sexten. Na vzletišče sem šel z gondolo. Le ta pelje na čudovit travnat greben (Monte Elmo) in tukaj se da vzletet na sever, jug ali zahod. Na štartu je bilo nekaj tandemasev in še en tuj pilot, ki je imel prav tako namen letet k trem Cimam. Vzletela sva na jug, najprej on, pet minut kasneje še jaz. Dvigovalo je super, tako da je

◀ **Jezero Braies s čolni**



◀ **Tri Cime in ponesrečen padalec**

▼ **pogled na tri Cime iz 3900 metrov**



bil ob mojem vzletu že kakih 500 m višje. Ko sem navil nad 3000 m, sem se ozrl okoli in sem kar užival. Videlo se je vse avstrijske 3 tisočake na eni strani in Dolomite na drugi strani. Nato sem le odletel preko doline v Dolomite. Čeprav je bil napovedan zahodnik, opoldan zahodna stran ni delala, ampak bolj jugovzhod. Ko sem popravil višino še na prvem vrhu na drugi strani doline, sem že zagledal tri Cime. Razgled je bil prekrasen in odletel sem nad špice. Na prvi sem zagledal padalca, kako mu visi padalo z vrha, oziroma kar dva. Ob pogledu nisem upal prav blizu, čeprav je v zraku bilo super mirno in sem imel vse pod kontrolo. Sem si pa mislil, da znajo biti špičasti vrhovi super za generiranje turbulenc. Kasneje sem ugotovil, da padalec ni želel z vrha poleteti, ampak je na vrh strmoglavil z rezervo. Eno padalo je rezerva, drugo padalo, padalec na sredini, na skali pa naključni plezalec, ki pomaga. Očitno je tisti pilot na vzletišču dobesedno želel na Tre Cime. K sreči je bilo z njim vse v redu, dol ga je kasneje spravil helikopter. (posnetek pristanka: https://www.ilgazzettino.it/nordest/belluno/schianto_parapendio_tre_cime_di_lavaredo_ferito_incagliato_nelle_roccie-6871687.html) Jaz sem ob dobri višini letel naprej. Jezero Misuriuna sem si ogledal še iz zraka. Tudi Monte Cristallo je bil s te strani prekrasen. V daljavi sem že spet zagledal najlepše jezero Sorapis. Zaželel sem si tja, vendar je tam pihalo navzdol in me je skoraj splaknilo v dolino. Bil sem v dolini že nižje kot je najbližji prelaz, ko sem k sreči sredi doline našel en srednje šibak in močno zanešen steber, a dovolj da sem se lahko rešil. Prišel sem do naslednjega boljšega stebra in potem do južnega grebena, kjer se je z osmicami dalo pobrat še višje.

▶ **Selfi z Dolomiti, levo zgoraj tri Cime**

▼ **plezalci na vrhu treh Cim**



Dolomiti so preprosti, ko si visoko in sila zahtevni, ko si nizko v dolinah. Tam je polno dolincev in vsakih par sto metrov je lahko drugačna smer vetra, ki nikoli ni laminarna in nikoli šibka. Čeprav je nizko borba, je lepo leteti ob prekrasnih dolomitskih skalah, travnikih in gozdovih. Ko sem prišel nazaj na višino Cim in sem se naslonil na slavne stene, ki jih obožujejo plezalci in fotografi, je šlo spet lahkotno. Užival sem ob stenah. Dvigovanja so bila mnogo manj turbulentna kot sem si predstavljal. Tako sem si lahko mahal s plezalci in opazoval okolico. Če se ne bi bal, da se kaj zatakne, bi lahko še popraskal s krilom ob steno. Ko sem se naveličal, sem navil višje in odletel proti severu. Tu sem našel višjo bazo in pobral sem visoko kolikor je šlo. Začutil se severni veter in mraz na skoraj 4000 m nadmorske višine. Odprl se mi je še lepši pogled na okolico. Samo užival sem in ohranjal višino. Za take trenutke letimo.

Nato sem se odpravil proti severozahodu, da sem pogledal še del gora. Tedaj sem začutil napovedan zahodni veter in zavedel sem se, da na zahod nima več smisla rinit, saj sem si želel pristati pri avtu, ne scurit. Tako sem šel še nazaj proti zahodu. Po poti sem si ogledal še dva tritisočaka. Okoli enega sem se vozil skupaj z enim tandemom. Bilo je dovolj mirno, da sem brez težav slikal in se poigraval okoli njega. Nato sva odletela nazaj proti vzletišču, kjer sem imel namen pristati, a je bil tam žal vzhodnik in hud rotor. Zato sem šel raje pristat direktno k avtu. Na pristanku so mi domači piloti takoj ponudili pivo. Upam, da ga bodo tudi vam, ko pridete tja.

Zadnji dan se je na nebu naredila koprena. Preko doline reke Zilje sem se odpravil proti domu. Po poti sem srečal ene tandemase in sem se jim pridružil na enem poletu, ampak nič kaj posebnega. Tja bi moral priti ob boljšem dnevu.

Skratka – Dolomiti so zakon in z veseljem se bom tja vračal. Vabim pa tudi vas, da jih obiščete, saj niso tak bau bau kot izgledajo, če si jih le prilagodiš svojemu znanju in izkušnjam.



Zapis pripravil: Janez Križnar

POGLED NAZAJ IKAR, LETO 1997, OKTOBER

Roko na srce, se mi zdi, kot bi listal po lanskim številki Ikarja, pa je že 25 let odkar je bila naslovna izdana. Če bi preštel vse mednarodne tekme najvišjega ranga, Sloveniji pripada visoko mesto v družbi najpogostejših držav organizator. Nedvomno tudi zaradi vzorne izvedbe. Vsak tak dogodek je bil "gurmanski" presežek za jadralske sladokusce. Najboljši piloti z vsega sveta, ali vsaj celine, so pokazali umetnost možnega in zadnje smernice tehnološkega razvoja v panogi. Zaključek Svetovnega pokala v jadrlnem padalstvu (PWC) sezone '97 ni bil nič drugačen. Le kakšen tekmovalni dan več smo tedaj pogrešali. O dotičnem finalu se je razpisala **Andreja S. Šuster** in ga sklenila kar nekoliko nostalgčno otožno.

"PEVECEJSKI PREDDVOR"

Začelo se je z golažem pri majhnem jezercu ob vznožju visokih gora. Prišle so zvezde z vsega sveta in prišla je Zvezda z Bleda. Ko so zvezde navalile na golaž, ki ga

je zrihtala Zvezda, skuhal pa podmladek iz Savinjske doline, jim ni bilo jasno samo zvezdnato nebo, pač pa tudi to, da bo pri nas fajn. Golaž se je prilegel tudi visokim komisarjem in drugim merodajnim observantom, zato so že kar na začetku začeli pritiskati na organizatorja, naj kandidirajo tudi za drugo leto. Vse, kar je tej idili še manjkalo, so bili mobilni WeCeji, ki pa so na širokogrudno dovoljenje preddvorskega hotela prispeli prav kmalu in dobremu staremu pristanku dodali aromo kampa.

Manjkal je le Pendry (John, op. p.), a bog ve, kaj ga je ustavilo.

Ves teden je bilo toplo, nebo lepo modro, oblački beli, le pihalo je rado malo proti pravilom. Tako sta bili tekmi le dve. A zvezd to ni motilo. Rade so se gugale na krvavskih sedežnicah, upirale poglede v nebo in mlatile malice, katerih embalaže so najraje kar na Krvavcu puščale. Brinkeby (Peter, op. p.) in Pacher (Luciano aka Jimmy, op. p.) sta imela še nekaj težkih minut, a so zvezde slednjič obsijale Jimmyjevo zletolaso glavo in ga naredile v junaka peveceja v skupnem seštevku.

Naši se ne morejo ravno važiti s kvaliteto, a je bila zato kvantiteta tolikšna, da je še dolgo več ne bo. In Mare (Novak, op. p.) je dal celo izjavo za nacionalno televizijo. Mediji so bili res nekoliko bolj prisotni, kot sicer na jadralskega prireditvah, a mislim, da bi npr. o finalu sve-



▲ **Bojan Marčič** (skupaj z Alešem Šustrom je tvoril organizacijski tandem)



▲ **Sproščeni Jimmy** se je pred tekmo kratkočasil z namiznim nogometom



◀ Tekmovalna naloga drugega dne

tovnega pokala v balinanju ali streljanju glavnih golobov poročali vsaj dvakrat toliko.

Akrobacij ni bilo videti, na srečo tudi ne rešilcev in helikopterjev.

Oba vzleta sta bila zgledno opravljena, drugi zaradi svoje narave zelo jadrno. Še krvavške princeze mlekarice so nekako s spoštovanjem mukale v pisano zračno množico in mulile svojo travo bolj ob robu.



▲ Tik pred vzletom

◀ Jata padalcev po vzletu

Zadnji večer je bilo treba ponovno zavihati rokave, saj se je ob jezeru širil vonj obare iz kotla. Poleg tega je bil zrak poln latino zvokov, ki so jih ustvarjali naročeni godci. Za obaro so se zvezde greble skoraj bolj, kot za točke v svetovnem pokalu. Taschlerjev Edi se je pohvalil, da si jo je že četrtič nabasal. Še hitreje je zmanjkalo sponzoriranega piva, pa četudi ni bilo ohlajeno. Potem pa se je plesalo in norelo tako veselo, da je še Bender (Toni, op. p.) pozabil biti nedostopna trdnjava nikotina. Zapodil se je na plesišče in veseljačil z brhkimi dekleti.

Ostala je samo še nedelja, peščica svetovnih zvezd in seveda Zvezda ter gospod župan. Zaigral je še en band, poleg njih so se svetili pokali, stopničke so čakale krdele zmagovalcev. Veselo so se pripodili na svoja mesta, ožarjeni z notranjim zadovoljstvom in zunanjimi nagradami. Sledilo je vsesplošno poljubljanje in stiskanje rok. Potem so vsi skakali, kot je žvižgala Zvezda. Po zraku so doneli veseli zvoki, po tleh so razgrajali veseli padalci, v vodo so se metali veseli psi. Nato pa še vsi dvožniki. Tako je preddvorsko zračno tekmovanje spremenilo agregatno

stanje in se končalo z masovnim kopanjem.

Drugi dan so odpeljali še mobilne WeCeje, na Preddvor pa zdaj gledajo samo še tiste zvezde z neba."

Velja se spomniti še enega zapisa, čigar avtorica je želela ostati anonimna. Nemara zato, da si ne nakoplje gneva domače jadralske srenje. Seveda ji ne zamerim, da je kljub benigni nravi večine omenjenih, raje ostala na varni strani.

Kdor spričo današnje poplave psevdonimnih in anonimnih piscev spletnih objav mršči obrvi, pozablja, da je te sorte pojav obstajal že precej pred vznikom interneta. Le nivo sporočanja je na slednjem porazno nizek.

"Zdaj pa še en prispevek pod katerega se najraje ne bi podpisala, če je prav..."

ŠANSE ZA PADALSKÉ PAPERACE

Po naročilu svetovne zveze pararacov se iščejo naslednje fotografije:

1. **BOJAN MARČIČ** v fulstolu. Fotografija ne sme biti posneta v oblaku.
2. **Sin MARETA NOVAKA** v starosti do enega leta na kateremkoli vzletišču.
3. **ALEŠ ŠUSTER**, ki na vzletišču strpno čaka, da bo vzletel zadnji.
4. **ŠTEFAN ŽUNA**, ki časti obsežno omizje.
5. **ANDRIJA PUŠIČ** zdrav kot dren.
6. **TJAŠA JUG** in **DULE OREHEK** v tesnem, tistem objemu.
7. **TONE SVOLJŠAK** v tandemu s **SANDIJEM MARINČIČEM**. Tandem mora biti znamke Sky servis.
8. **MARKO MALOVRH** pri obiranju nepresne prašičje krače.
9. **MARJAN GRAH** – **MARČ** brez besed.
10. **BARFLYJEVCI** odklanjajo pir.
11. **DOMEN SLANA** v anonimnosti."



SESTAVIL: JAKOB KOVAC	NEJC PINTAR ŽENSKA [SLAB- SALNO]	↓	↓	IKAR	KARLOVAC	ZNAMKA MOTOCIKLOV IZ KIJEVA (OD 1947), UKRAJINSKO DNIPRO	PREDEL LJUBLJA- NE	PTICA UJEDA	VODNA PARA V ZRAKU	JESSEN 2022	STANJE NA ROKAH	GRŠKI KNEZ, KI VLADA BREZ OMEJITEV
NOČNI GOSTINSKI LOKAL				KERN DAVID		NIZOZEM. NOG. KLUB DUNGEONS & DRAGONS ONLINE				SAJE TONE PREMIKATI SE S KORA- KANJEM V NEKO SMER		
OČKA				OKAMENE- LE ČLOVE- ŠKE KOSTI SOBA ZA VRTANJE								
BAS- CONGO TIBRO- VIRUS				UČITELJ, IZOBRAŽE- VALEC VOKALA								
VEDA O ČLOVEKU KOT ČLENU NARAVE												
SLO. SMUČAR, ZMAGA NA SMUKU V VAL D'ISERU 2020, MARTIN						MLADIN- SKA PISA- TELJICA PEROCI				ANDREJ NOVAK		
ŽENSKO IME					SPORTNI AVTOMOBIL JAMESA BONDA (... MARTIN)							
MEDVEDU PODOBEN RASTLI- NOJEDI AVSTRAL- SKI SESALEC, MEDVEDEK VREČAR												
	NARODNO NAPREDNA STRANKA (ust. 1894)											
	MLEČNI IZDELEK	RIMSKI POZDRAV										
OBLIKA MUSLI- MANSKEGA IMENA SAIT												
ZNAMKA TOVOR- NJAKOV												
SOLMIZA- CIJSKI ZLOG				1. IN 15. ČRKA								

POMOČ

BASV: virus IVECO: znamka tovornjakov DNEPR: motocikel ANDROLITI: okamenele kosti

Foto: Luka Murn

Q-LIGHT 3 EN/LTF C

*Lahkotnost
dolгих kilometrov*

Q-light 3 je novo, lahko padalo C razreda, izpod taktirke razvojnega oddelka Triple Seven podjetja. Novi, lahki nosilni trakovi, poenostavijo upravljanje na vzletišču, prav tako pa imajo tudi funkcionalen BC sistem. Porcher Skytex 27 (Double coated) z dvojno impregnacijo poskrbi, da bo padalo dolgo služilo svojemu namenu, kljub lažjemu materialu.

Razvoj je bil usmerjen v širok spekter pilotov C-razreda. Od resnih "bivouac" pilotov, do XC mojstrov, katerim doseganje štarta peš ne predstavlja ovire.

Q-light 3 je na voljo v 4 velikostih od 70 (3.7 kg) pa do 119 kg.

V kolikor se odločite za testni polet, nas lahko pokličete na telefon 08 200 43 52 vsak delavnik od 7h do 15h ali pa nam pošljete povpraševanje po elektronski pošti na info@777gliders.com.

Veseli bomo vašega klica!

Slika: Ambrož Mikelj (Bir Billing, Indija)

 Q-LIGHT₃