

Plkar

Oktober 2019





UP
AIRBORNE SENSATIONS
since 1972

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

stenar.si

Dream. Touch. Believe.

Sodobni materiali, tehnološka dovršenost in GIN kakovost.



G I N



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



Zaupanja vredno rekreativno padalo s potencialom za dolge prelete.



Padalo športnega razreda za lov na daljave.



Optimalna kombinacija zmogljivosti in enostavnosti letenja v razredu EN D.



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



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



Lahki zaprti sedež za brezkompromisno udobje na dolgih poletih.



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

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

040 153 490 (Gašper Prevc)

2 Uvodna beseda | 3 Zaključna prireditev ZPLS za 2019: Letiš? Letim! | 4 Namenitev dela dohodnine za donacijo zvezi | 4 Krvodajalska akcija | 5 Hike&Fly SLO transverzala | 6 Evropski varnostni posvet jadrlnih padalcev in zmajarjev ESTC pod okvirjem EHPU-ja | 7 Miran Ozmec - Ozi (1964 - 2019) | 8 Tekmovanja v natančnosti pristajanja | 10 Tekmovanja v preletih | 12 Paralica in Metuljmanija | 14 Kobala open | 15 Svetovno zmajarsko prvenstvo 2019 | 20 Jure kurnik - Zapisan in zaobljubljen jadrlnemu padalstvu | 24 Košnja na Lijaku | 26 Novice iz Dobrovelj | 30 Osnove pobočnega jadrnja za začetnike | 32 Sam na poti | 36 Intervju: Gašper Prevc | 40 Posoške impresije | 44 Oludeniz - SIV | 46 Istra Express - Cres | 50 S padalom po balkanskih gorah | 52 Pogled nazaj | 54 Iz Erztotovega dnevnika - Moja prva 200 km | 56 Krizanka

3 LETIŠ? LETIM! **Zaključna prireditev ZPLS za 2019**

15 TEKMOVANJE **Svetovno zmajarsko prvenstvo 2019**

20 JURE KURNIK **Zapisan in zaobljubljen jadrlnemu padalstvu**

36 INTERVJU **Gašper Prevc**

46 POTOPIS **Istra Express - Cres**

Ikar, interno glasilo za jadrlnne padalce in zmajarje
Oktober 2019

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

Fotografija na naslovnici: fotograf Matevž Gradišek
Pilot: Miha Grešak
Lokacija: Madeira

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

Uvodna beseda

Nesreče

Za nami je glavna letošnja letalna sezona, ki vremensko ni bila med najbolj radodarnimi z idealnimi vremenskimi razmerami za našo dejavnost, saj so se le-te kar prehitro spreminjale in je bilo s tem posledično manj stabilnega vremena. Bolj zaskrbljujoče kot to, pa je, da je bilo precej nesreč, ki so se na žalost končale z najslabšim možnim izidom, udeleženi so bili letos tudi naši piloti.

Na nesreče tujcev smo nekako že navajeni, letenje naših pilotov pa je, s kvalitetnim šolanjem ter kasnejšim samoizobraževanjem in vadbo, že precej let na zavidljivem nivoju. Kljub vsemu pa je potrebno, predvsem ob dnevih po prehodu fronte, biti pozoren na to, da so takrat razmere v zraku precej drugačne, bolj zahtevne in sredi dneva primerne res za najbolj izkušene. Potrditev tega je razvidna tudi iz dnevnika reševalnih služb, saj je ravno v teh dnevih največ posredovanj.

Glede letenja tujcev, pri katerih prihaja, predvsem v Posočju in Vipavski dolini, do nenormalno velikega števila nesreč, smo v naši zvezi in v društvih pripravili že veliko stvari v smislu bolj varnega letenja. Informativne table na vzletiščih, informativne točke na pristankih, zloženke o letenju pri nas, avtomatske vremenske postaje, možnost sodelovanja z lokalnimi društvi in šolami. Sodelovali smo z Agencijo za civilno letenje pri sprejetju Direktive o varnosti za tujce, kjer se zahteva IPPI kartica o stopnji znanja za vsakega pilota, šole pa se morajo pri njih predhodno pisno najaviti in izpol-

njevati predpisane pogoje.

Kljub vsemu temu se stvari ne izboljšujejo. V UO naše zveze smo se dogovorili, da bomo agenciji ponovno predstavili ta problem in jim ponudili sodelovanje pri sprejetju še kakšnih rešitev.

Naš šport je, predvsem z izboljševanjem varnosti opreme in znanja pilotov, v osnovi še vedno zelo varen, če se ga lotevamo s »pametno glav« . Lepote in občutki, ki jih zraven doživljamo so dane le izbrancem in k sreči smo to mi. Uživajmo jih še naprej in se držimo osnovnih načel in pravil ter ne izzivajmo pravil letalnih zakonitosti in narave.

Pogoji za jesensko in zimsko letenje bodo precej bolj »normalni in miroljubni« za našo dejavnost. Ne dajmo se nato spomladi zopet premamiti neučakanosti in želji po letenju. Ne leteti takrat, ko imamo mi čas, ampak si ga vzemimo takrat, ko bo vreme primerno našemu znanju in izkušnjam. Izbirajmo pravilno uro v času dneva, saj sonce bistveno vpliva na letalne pogoje, še posebej v kombinaciji z vetrom.

Ikar

Naše glasilo Ikar ima tokrat en mesec zamude, namesto septembrske številke je izšla oktobrska. Razlog je bil »čas poletnih počitnic«, saj se kljub večkratnim pozivom po forumih, mailih in predhodnih izvodih Ikarja, ni zbralo pravočasno dovolj materiala za urejanje in tisk. Verjamem, da vas je večina večkrat pogledala v nabiralnik in pričakovala naše glasilo, katero bi pa mogoče z dodanim kakšnim vašim poslanim prispevkom lahko tam že našli.

Ponovno vas spodbujamo k pisanju (strokovni članki, prevodi, razmišljanja, letalni potopisi, opisi vzletišč, obvestila društev,...), da bomo zapolnili vsako predvideno številko. Naslednjo, četrto letošnjo, planiramo za december. Ker je za urejanje

in tisk potrebno kar precej dni, vas naprošamo, da zberete »korajžo« in tudi sami čim prej prispevate kakšne zanimivosti, saj je časa do izida glasila ostalo zelo malo. Vsem, ki ste sodelovali tudi že do sedaj, pa zahvala v imenu vseh bralcev in vabljeni seveda tudi še v prihodnje.

Urednik: Srečko Jošt



Vsi na Kobalo, je prava ura za v zrak?



LETIŠ? LETIM!

Zaključna prireditve

ZPLS za 2019

Sobota, 30.11.2019.

Rezervirajte si dan
za našo zaključno
prireditev in druženje.

Potekala bo v Novi Gorici v hotelu Perla, v veliki konferenčni dvorani, od 14.30 dalje.

Dan pričnemo s tradicionalnim hike&fly s Sabotina. Vsi h&f navdušenci se zberemo pred solkanskim mostom, na parkirišču, ob 10.30, od koder gremo na vrh Sabotina. Pristanemo pred hotelom Perla v centru Nove Gorice. Ostali, ne-ljubitelji hoje, lahko za letenje uporabite vzletišče Lijak.

Prireditve se letos nadaljuje z novim pokroviteljem. Agencija za civilno letenje nam bo omogočila to druženje. S skupnimi močmi želimo narediti nekaj več na temo varnosti

letenja. Letošnje letenje se je pričelo precej tragično za naš šport. Zato je priporočljivo, da vsako leto prisluhnemo našim predavateljem, ki se ne-sebično pripravijo in delijo izkušnje ter nasvete na takšnih prireditvah.

Predavanja ne bodo samo v smislu varnosti, ampak tematsko različna, tako da nam ne bo dolgčas. Vsako predavanje bo časovno trajalo okoli pol ure. Tematike predavanj in predavatelje bomo objavili na spletni strani ZPLS in na forumih v zadnjem tednu pred prireditvijo. Skratka, poskrbeli bomo, da bo pestro. Za osvežitev med predavanji bo kakšna voda, kava in rogljiček.

Kot vsako leto, bomo tudi tokrat podelili pokale najboljšim ZPLS »pikašem«, »liga preletašem« in »XCGlobe preletašem«. Podelitev je planirana ob 19.00.

V primeru slabega vremena seveda letenje odpade in nam ostanejo samo predavanja ter podelitev najboljšim v letu 2019.

Upravni odbor ZPLS



Namenitev dela dohodnine za donacijo zvezi

Podatki za izpolnjevanje:

Zveza za prosto letenje Slovenije,
Kamnik pod Krimom 72d, 1352
Preserje, davčna številka: 51205815

Hvala
za
donacijo

Zveza za prosto letenje se za svoje delovanje financira izključno s članarinami članov društev, zato z vsakim prispevkom lahko dodatno pomagamo pri njenem delovanju in s tem še boljšemu urejanju pogojev za dejavnost, s katero se ukvarjamo.

ZPLS izpolnjuje pogoje za status delovanja društva v javnem interesu in ima s tem možnost pridobitve dela sredstev za delovanje tudi iz dona-

cij. Seznam upravičencev, katerim se lahko nameni del dohodnine kot donacija:

https://www.ajpes.si/Registri/Drugi_registri/Evidenca_nevladnih_organizacij/Splosno

Nekaj informacij o donaciji

Vsak posameznik lahko nameni 0,5% dohodnine. Donacija ne vpliva na vašo dohodnino in če jo nekam

ne namenite, jo pustite v državnem proračunu.

V kolikor v prejšnjih letih še niste oddali zahteve za namenitev dela odmerjene dohodnine, pa tudi če ste že donirali kakšnemu upravičencu in bi sedaj prejemnika zamenjali, vas naprošamo in pozivamo, da izpolnite obrazec in ga oddate osebno ali po pošti pristojnemu finančnemu uradu, lahko pa ga oddate tudi elektronsko preko storitev elektronskega poslovanja FURS eDavki. Obrazec:

https://edavki.durs.si/EdavkiPortal/OpenPortal/CommonPages/Opdynp/PageD.aspx?category=namenitev_dela_dohodnine_fo

Krvodajalska akcija ZPLS

V mesecu oktobru poteka s strani ZPLS organizirana akcija darovanja krvi. Kri lahko darujete v mobilni ambulanti, ki potuje po posebnem razporedu v manjših krajih, lahko pa darujete tudi v transfuzijskih centrih po Sloveniji, kateri imajo objavljene urnike.

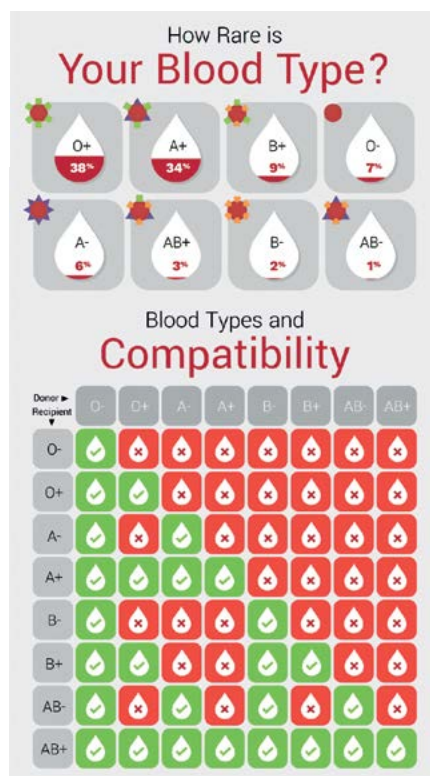
Naprošamo vas, da v imenu vseh, ki so kdaj pomoč potrebovali ali ste sami bili pomoči potrebni, to akcijo izpeljemo v čim večjem številu.

Več informacij o akciji je bilo poslano na naslove društev, objava je tudi na spletni strani ZPLS: <https://sffa.org/article/krvodajalska-akcija-zpls>

Pokažimo našo dobro gesto, darujmo delček sebe za pomoč drugim v nesreči.

Stopimo skupaj.

Upravni odbor ZPLS



vir: <https://www.fix.com/blog/your-guide-to-blood-donation/>

vir: www.nursebuff.com

Že tretje leto mineva, odkar je pod geslom »Hike and fly – hodi in leti« ZPLS ponudila edinstven organiziran izziv, H&F transversalo Slovenije. Transverzala je predvsem izziv poleleti iz 21-tih markantnih slovenskih vrhov in gora in še 3-eh dvatisočakov po lastni izbiri. Časovno transversala ni omejena, je izziv za leto, dve ali več let (ta je najboljši).

H&F je v Sloveniji kar zastopana dejavnost, res pa je, da se večinoma odločamo za bližnje lokalne vrhove ali pobočja. Pozivamo vas, da se priključite temu izzivu, predvsem sedaj v ugodnem jesenskem času.

ZPLS je izdala že več kot 150 knjižic (za 15% vsega članstva). Konec leta 2017 smo dobili tudi prva dva, ki

sta zmagovalca: Bojan Renuša in Jože Spevan. Nekaterim verjetno manjka samo še kakšen vrh, za ostale je še vedno dovolj prostora. Torej letite in hodite. Vsak, ki opravi transversalo, prejme tudi spominsko ZPLS plaketo.

Več informacij o SLO transversali in o H&F dogodkih najdete na: www.hikeandfly.si

Člani ZPLS lahko knjižico brezplačno naročite na: info@hikeandfly.si



BigOpenSky koledar

Kmalu nov izgovor, da si s fotografijami za eno leto okrašaš prostor



Brez njih ga spet ne bi bilo: kot je že skoraj običaj, je bil Simeon glavni pozer, v hribih sem se največ družil s Tino, Matejem, in Danijem, nekaj je "skoraj naključnih", na senzor pa sem ponovno ujel tudi "najboljšega".



Zaenkrat izpolnjujem posebne želje in dostik za podjetja in klube.

041 636 319 ali info@bigopensky.com

Evropski varnostni posvet jadrlnih padalcev in zmajarjev ESTC pod okriljem EHPU-ja

Posvet pod okriljem Evropske zveze za prosto letenje se je tokrat odvijal v začetku junija v Novi Gorici. Večina odgovornih iz posameznih držav se je dogodka udeležila. Večer pred samim dogodkom smo imeli, po ogledu bližnje pivovarne Dogs, zanimivo razpravo o »folding lines«, to je o dodatnih vrvicah pri testiranju jadrlnih padal. Ali bolj razumljivo - dvolinijci in spreminjanje klasifikacije. Za kaj tukaj gre? S pritiskom

nekaterih proizvajalcev, predvsem največjih, želijo doseči spremembo v postopkih klasifikacije pri padalih v klasi C. Želja je, da bi tudi padala klase C imela dve liniji nosilnih trakov, kar imajo sedaj samo padala v klasi D in tekmovalna padala CCC (CIVL Competition Class). Kaj to pomeni za nas uporabnike? Posledično manjšo varnost, določenih manevrov na testiranju sploh ne bi bilo mogoče izvajati, razen z montažo dodatnih vrvic za zapiranje. Rušitev kupole na ta način ni realno primerljiva s stvarno porušitvijo, ki jo povzroči veter ali termika, saj se ne dosežejo tako močna in burna zapiranja. Kaj bi izdelava dvolinijcev v klasi C pomenila za proizvajalca? Hitrejši razvoj novih modelov padal ter manjše stroške razvoja. Pri tej razpravi sta sodelovala tudi brata Valič iz Triple Seven gliders, ki sta bila nepristranska, saj sta dejansko povedala kako stvari stojijo. Vsi, ki v tem športu skrbijo za varnost v evropskem prostoru, razen Francije, so se strinjali, da je dovolitev uporabe dvolinijcev v klasi C nevaren premik. Naj povem, da na žalost naš glas na tem posvetu nima kaj dosti vpliva, saj o postopkih certificiranja in o spreminjanju le teh odloča tehnična komisija pri Evropski komisiji za standardizacijo (CEN-TC).

Naš varnostni posvet smo naslednji dan nadaljevali v hotelu Perla. Pričeli smo z izsledki analiz nesreč iz baze podatkov, katera sedaj zaje-

ma več kot 5500 poročil. Pripravil jih je Karl Slezak, zaposlen v nemški Zvezi za prosto letenje - DHV. Ugotovljeno je bilo, da so bili piloti, ob uporabi reševalnega padala neprimerne velikosti, ki je bilo za več kot 20% manjše ali pa večje od priporočene velikosti glede na skupno obremenitev, deležni resnih poškodb ob pristanku.

Dave Thompson iz Anglije nam je predstavil zanimive ugotovitve glede odpiranja rezervnega padala v športni dvorani, kjer je študent iz te tematike opravil diplomsko delo z vsemi meritvami in izsledki, dogajanje v dvorani pa je tudi posneto. Upam, da bo ta posnetek kmalu na voljo tudi našim članom, saj je zelo poučen in zanimiv. Predvsem je zanimivo, koliko pilotov je sposobno odpreti rezervo, način izvleka ter časi reakcije, čeprav so bili piloti pripravljeni na odpiranje.

Resen premik smo naredili tudi na področju ustanovitve delovne skupine za EPPI kartico. Zadeva je v polnem zamahu in prve rezultate pričakujemo v naslednjem letu. Delovna skupina ima konec novembra sestanek v Nemčiji. EPPI kartica bo povzeta po standardih, definiranih za SafePro para in SafePro delta program, za tandeme pa bodo to šele določili na osnovi vseh poslanih podatkov, ki smo jih posredovali.

Mogoče za nekatere nepomembno,



za druge pa življenjsko važno, smo dosegli z dogovorom o skupnih izsledkih varnostnih opozoril ali »Safety notes« na spletni strani. Tukaj skrbimo, da so vsa opozorila na enem naslovu. Za reševanje problematike je odgovoren Karl Slezak, saj nato prvi kontaktira s proizvajalci

in išče rešitve o odpravi problemov. Zaželeno je, da si stran kdaj tudi ogledate:

<http://ehpu.org/content/safetynotes.htm>

Nova pomoč pri projektu varnosti in vodenja baze nesreč za Slovenijo je Tomaž Cingerle. Kot izkušen pilot

in gorski reševalec je dobro seznanjen z reševanji in problematiko, pa tudi znanje tujih jezikov mu ne dela problemov.

Lep polet in varen pristanek Vam želi predsednik ZPLS

Bojan Žižmond

Miran Ozmec - Ozi (1964 - 2019)

Marina Globočnik, DJP Ikar Slovenj Gradec

Bil je vikend, kot vsak drugi in bila je nedelja kot vsaka druga. Ob vikendih in lepem vremenu je namreč nenapisano pravilo, da se dopoldan dobimo na pristanku pod Ošvenom, napolnimo avtomobile in se odpravimo na start.

Tudi to junijsko nedeljo ni bilo nič drugače. Lepo vreme, sonček in rahla sapica sta poskrbela, da se nas je na pristanku zbralo kar nekaj jadralnih padalcev. Na Ošvenu namreč startamo dopoldne in letenje nam je za »dušo privezat«, popoldan pa se lahko posvetimo družinam in drugim obveznostim.

Že v soboto in tudi potem tudi v nedeljo, se nam je pridružil Miran. Vsi smo ga bolj poznali po vzdevku Ozi in ga tako tudi klicali. Kot vedno, je bil dobre volje, pripravljen na šale, dobro razpoložen in nasmejan. Niti slutili nismo, da je zadnjikrat med nami.

Bil je sistematičen in preudaren letalec z dolgoletnimi izkušnjami. Leteti je začel že leta 1990, ko se je vpisal v šolo jadralnega padalstva. Vse polete je skrbno evidentiral v dnevniku poletov in do tragič-

ne nedelje je imel opravljenih 778 poletov. Vedno je rad pomagal drugim na startu in dal tudi kak dober nasvet kot prijatelj, letalec. Nikoli ni bil zaletav in vedno je letel po pameti. Ošven je poznal kot lastni žep. Vedel je, kje je kakšen stebriček in vsakega je znal izkoristiti. Tu je bil njegov teren. Užival je, ko je prišel čez Uršljo goro in se mu je odprl prelep pogled na cerkvico in stolp na Uršlji gori. Užival je v vsakem trenutku, ki ga je preživel v zraku, užival je v vsakem trenutku, ki ga je preživel z nami, jadralnimi padalci ali s svojimi prijatelji.

Kot letni časi, se obrača tudi življenje vseh nas. Neodvisno je od naše volje, neodvisno od kakršnihkoli želja in hotenj. V to menjavo letnih časov smo vpeti od prvega utripa srca, pa vse do zadnjega ob slovesu. Ne zaveda-

mo se minljivosti, ne zavedamo se dokončnega odhoda, za katerega ne vemo kdaj pride, kdaj nas dohiti in kako se zgodi. Tako se tudi nismo zavedali, da smo bili zadnjič s tabo, dragi Ozi. Tiho, zaprti vase podoživljamo to tragično nesrečo, v svoji notranjosti pa smo s teboj – z žalostjo skupaj in z žalostjo vsak zase. Ostaja samo eno vprašanje: Zakaj? Ostajamo brez odgovora. Izpolnjeno je, kar se mora izpolniti. Nihče ne more vplivati na usodo in usoda je hotela, da si se poslovil od nas.

Moj prijatelj Aleš mi je rekel: »Veš, nisem ga osebno poznal, ampak vem, da je bil krasen človek.« Skupaj ti name njava, dragi Ozi, tele njegove verze:

*V meglici si, tam te začutim,
nebo ti brezmejno zdaj bo domovanje;
kako je in kje si ... le v srcu zaslutim
in v naše spomine bom vtkal(a) te sanje ...*

*Vedno boš v naših srcih, v naših
mislih in z nami. Naj ti bo lepo
tam, kjer si brezmejno užival!*



TEKMOVANJA - junij, julij, avgust, september

v natančnosti pristajanja

PGAWC - Svetovni pokal

V tem obdobju so bile tekme svetovnega pokala (PGAWC) v Kazahstanu (Talykorgan, 28.-30.6.2019), v Koreji (Chilpo beach-Pohang, 21.-25.8.2019) in Nemčiji (Wasserkuppe, 3.-6.10.2019). Zanimivo je, da so organizatorji tekme v Koreji povabili in pokrili kompletne stroške (tudi letalske prevoze) najboljšim desetim tekmovalcem in petim tekmovalkam iz trenutne svetovne lestvice. Po 21-ih tekmovalnih serijah, izvedenih skupno na štirih letošnjih tekmovanjih, se je vsakemu posamezniku odštelo 7 slabših rezultatov, za končno uvrstitev jih je štelorej 14. Zmagovalec svetovnega pokala za leto 2019 je zopet Matjaž Sluga (18 cm), drugi je Jafro Megawanto iz Indonezije (27 cm) in tretji Matjaž Ferarič (28 cm).

http://www.pgawc.org/results/2019/FINAL_2019_ALL.pdf

PGAEC - Evropski pokal

Šesto, predzadnje letošnje tekmovanje evropskega pokala (PGAEC) je bilo na Češkem (Hnizdo pri Čeladni, 16.-18.8.2019). Prvi je bil Matjaž Sluga, drugi Jaka Gorenc, 9. Renato Herega, 14. Tone Svoljšak.

Zadnje tekmovanje bo v Makedoniji (Prilep, 27.-29.10.2019). Trenutno je v skupni razvrstitvi evropskega pokala v vodstvu Sergei Suhoruchenko (Rusija), 2. Matjaž Sluga, 3. Jaka Gorenc in 7. Renato Herega.

<http://pgaec.org/elementor-1157/>

PGAWC - 10.th FAI World

Paragliding Accuracy

Championship – 10.

Svetovno prvenstvo v točnosti pristajanja z jadralnimi padali

V Vršču (Srbija), od 8.-18.9.2019, je bilo izvedeno 10 tekmovalnih serij. Najboljših devet jih je štelorej za končni rezultat. Svetovni prvak je postal Yong Wu (Kitajska) s 13 cm, drugi je bil Irwan Winarya (Indonezija) s 17 cm, tretji pa naš Matjaž Sluga z 18 cm.

Med 131 tekmovalci iz 28 držav sta se v »Top 10« od naših uvrstila še Matjaž Ferarič (5. mesto) z 19 cm in zelo perspektiven tekmovalec Renato Herega (9. mesto) s 33 cm. Zaradi odsotnosti enega od najboljših svetovnih tekmovalcev, Jake Gorenca, naša reprezentanca v uvrstitvi ekip ni uspela osvojiti mesta na stopničkah.

Natančnost pristajanja z jadralnimi padali je v velikem vzponu predvsem v azijskih državah (Kitajska, Indonezija, Tajska, Koreja), kjer postaja to eden vodilnih letalskih športov, z ogromnim številom tekmovalcev.

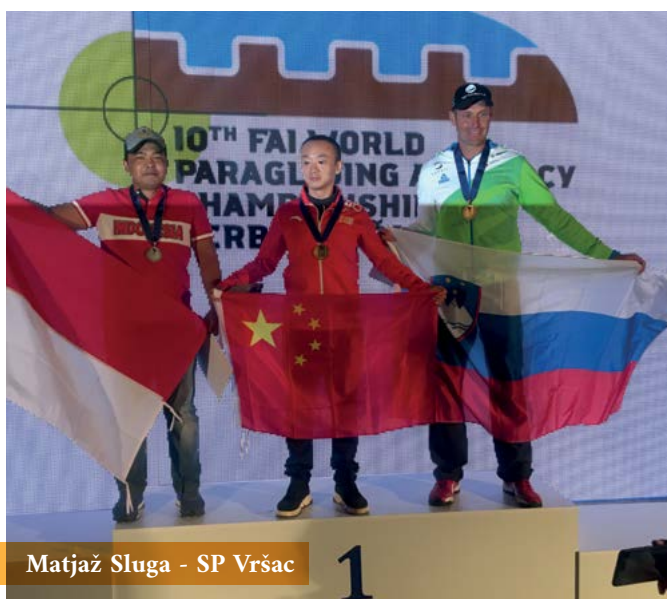
<https://pgaworlds.com/results/>



Naša ekipa na pristajalnem prostoru SP



Na otvoritvi SP



Matjaž Sluga - SP Vršac

1



Trije med deset na SP



Merjenje na SP

TEKMOVANJA - junij, julij, avgust v preletih

Ratitovec open 2019

Sodelovalo je 73 pilotov iz celotne Evrope.

Rezultati - skupno:

1. Primož Suša - SLO
2. Balazs Racz - HUN
3. Jože Molek - SLO

Metuljmania 2019

Zadnja tekma, na Lisci, ki je štela za SLO ligo 2019. Sodelovalo je 29 pilotov – večinoma vsi iz SLO.

Rezultati - skupno:

1. Jože Molek
2. Tomaž Toplak
3. Tadej Krevh

Rezultati Slovenske lige 2019 - skupno:

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

16th FAI World Paragliding Championship - 16. Svetovno prvenstvo v preletih z jadralnimi padali

Potekalo je od 7. –17. avgusta 2019 v Makedoniji. Vremenske razmere so bile, kot se za Kruševo spodobi, izjemno nepredvidljive in raznolike. Konkurenca je bila to leto res na najvišjem možnem nivoju! Izpeljanih je bilo vseh predvidenih 10 tekmovalnih dni, kar predstavlja precejšnje fizične in psihične napore. Vsak pilot je naletel cca. 35 ur in preko 1500 km.

Naši predstavniki so se vse dni borili odlično in posamične dni dosegali tudi zmage. Razlike v točkah so bile skozi celotno tekmovanje minimalne. Na koncu je zopet zmanjkalo nekaj športne sreče za uvrstitev na stopničke. Kljub temu pa so doseženi rezultati, ob takšni konkurenci in letalnih pogojih, odlični!

Rezultati SLO pilotov:

8. Tilen Ceglar
13. Dušan Orož
29. Jože Molek
71. Jurij Vidic

Skupno je Slovenija dosegla 5. mesto.

<http://pgworlds2019.mk/live/results/>





Tilen Ceglar

Prihajajoča tekmovanja

PWC Argentina

Zadnja letošnja tekma svetovnega pokala, od 9.–16. novembra 2019. Trije Slovenci (Jurij Vidic, Marko Novak, Tomaž Toplak) so se odločili nekaj hladnejših dni preživeti v Argentini na PWC tekmi, v kraju Loma Bola.

Finale svetovnega pokala za leto 2019 bo v Castelu v Braziliji, od 24. marca do 4. aprila 2020. Pomerili se bodo najbolje uvrščeni iz petih letošnjih tekem.

ParaSnežinka 2019/2020

V oktobru se v Sloveniji začneja tradicionalna zimska liga – Snežinka, ki bo trajala čez celotno zimsko obdobje, vse do začetka marca.

Tekmovanje je namenjeno izkušenim tekmovalnim in XC pilotom, kot tudi manj izkušenim.

Vsi ki bi se želeli preizkusiti v tekmovalnem letenju, posledično izboljšati letalno znanje in postati boljši piloti, vljudno vabljeni.

Več na:

<https://www.facebook.com/ParaSnezinka>



TEKMOVANJE

ParaLisca in Metuljmania

Avtor: Marko Lukić, DJP Kondor Radeče

ParaLisca in Metuljmania
to sta lepi par,
skupaj gresta še na H&F.
Po letenju pivo se prileže,
zaigrajo ti še Modre Zvezde.

Tudi takole bi lahko v nekaj besedah strnil letošnjo ParaLisco, ki pa se je, vsaj kar se tiče programa, začela zarisovati že na lanski, ko smo s člani društva Metulj skupaj posedali in modrovali. Tako mi Dule v nekem trenutku reče, da bi lahko za letošnji zraven imeli še eno tekmino. To bi po njegovem pomenilo »mal ke pa mal nazaj u izi, sej veš, tekmica«. No, čez par mesecev so že ideje o zaključku preletiške lige in tako se pogovarjava že o pravi tekmi. Tekmica mi je všeč, za tekmo imam pa en pomislek v smislu zapore starta, pa čeprav le za eno uro. Kasneje se bo izkazalo, da je tudi tekma lahko »u izi« in se starta sploh ni zapiralo.

Petek ponudi dvoje, najprej prihod hladne fronte in neviht, ko pa se je ozračje umirilo, so začeli prihajati že

prvi gostje. V kakšnih dveh urah se nas zbere preko trideset in najemniku Tončkovega doma se lahko samo smejijo, saj se kuha že nova nevihta. Dule in Wosa bi pregledala večerno vremensko, OK, H&F jutri ne bo, tekma vsekakor kasneje, če sploh. Severovzhodnik bo nabijal v Lisco. No, Dule je navdušen in pravi, da letenje bo. Ruinde so vse manjše in čas je, da se za zadnji selitev odpravimo k šanku.

Jutro je že dokaj sončno. Včasih pihne gor, vendar bo kmalu sigurno vseskozi dol, vse do zgodnjega popoldneva. Hladna fronta je za seboj pustila zadosti vlage, na kar kažejo skupine Altocumulusov, proti jugozahodu ugledam tudi nekaj Altocumulus castellanusov. OK, popoldan bodo nevihte, pogledimo še napoved. Vse enako kot dan prej, s to razliko, da naj bi bila dolina dve stopinji toplejša kot je kazalo dan prej! To vse spremeni in prepričan sem, da bodo danes vsi leteli. Iz sobe se spustim na teraso, kjer na mize nosijo že vse živo in tudi sam sem že pošteno lačen, še pred kavo pa se začno prvi klici. Vetrne vreče so, vreme bo kasneje, drugi Marko pripravlja vse potrebno za majice, torej postavim samo še zvočnike in je vse pripravljeno. Na vzletišču Dule pogleduje v nebo in odkimava z glavo, ker ni ravno navdušen nad stanjem in mislim, da nihče niti ni bil. Do »brifinga« je še dve uri, do tekme pa tri in do takrat bo vse tako kot mora biti. Nisem siguren kaj si je takrat mislil. Piloti, spremljevalci in ostali obiskovalci prihajajo od vsepovsod in po Lisci je že zelo veselo, iz doline že kličejo za kombi. Če imamo goste, gre torej vse po planu. Čas je za brifing, povem jim kar so želeli slišati, jih opozorim na nevihte s severa in grem na pivo k ta drugemu soimenjaku. Prvi so že v zraku, čez eno uro jih je že polno nebo, tako rekreativcev kot tekmovalcev. Dan je prelep in vsi se namakajo po bazah. Tudi predstavniki proizvajalcev opreme so tukaj, da bi predstavili novosti na trgu. Nekaterim se tako mudi, da pozabijo na »manire« in ne pridejo niti pozdravit nas organizatorje in vprašati kako in kaj. Da



bi pustili kakšno vetrno vrečo, pa jim tudi ne pade na pamet. No, ne vsi, da ne bo pomote. Pod »Jurčkom« se dobi hladno pivo in tudi tu se prvi že zbirajo. Na nebu pa so kumulusi vse večji in višji. Popoldan prvi že grozi nad Kozjem. Iz njega samo malo manjka do dežja, zato Dule ne tvega ničesar in tekmo prekine, kar je pravilno in škoda za tiste, ki so malo zadaj, ker so nekateri že v cilju. Čez eno uro se stiskamo pod Jurčkom, saj pošteno lije in grmi iz drugega oblaka, vendar je tako hitro odšlo, kot je prišlo. Ko se zlije, postavimo parter za ansambel Modre Zvezde in žur se lahko začne. Tako je ura hitro štiri zjutraj in čas je še za zadnje, da se odpravimo spat.

Zjutraj je večina zdelana in če si sodešim besede od Kiwiija, je bil sobotni cunami prehud. To pa ne zmoti naj-

bolj zagretilih za hojo in letenje, saj imajo ob osmih že start za H&F, letos že tretje leto. Bojč s hribom opravi v štiriintridesetih minutah! Se mi zdi, da tam nekje, vsekakor pa je to nov rekord. Vsi se kmalu zatem zmečejo v dolino na »piko« in H&F je pod streho. Sledi še druga preletaska tekmovalna naloga, v skorajda identičnem dnevu kot dan poprej, s tem, da imamo srečo in nas tokrat, razen nekaj kapelj pozno popoldan, ne zalije popolnoma. Metulji pripravljajo vse potrebno za podelitev priznanj in nagrad, mi pa imamo večinoma že vse pospravljeno in v mislih je za nami še ena čudovita ParaLisca. Ob tej priložnosti bi se zahvalil Roku-Wosi in Metuljem za sodelovanje, vas pa vabim, da se udeležite naslednje in sicer od 1.-2. avgusta naslednje leto.

Rezultati Metuljmania 2019:

T1

1. Dušan Orož
2. Jože Molek
3. Marko Novak

T2

1. Tadej Krevh
2. Tomaž Toplak
3. Jože Molek

Oba dneva moški:

B klasa

1. Nick Petrič
2. Rok Lorgjer
3. Matej Gošte

C klasa

1. Rok Lotrič
2. Grega Rutar
3. Peter Kocjan

D klasa

1. Jernej Simič
2. Milan Perko

Oba dneva ženske:

1. Mojca Pišek

Skupno

1. Jože Molek
2. Tomaž Toplak
3. Tadej Krevh

Hoja in letenje - H&F

1. Bojan Gaberšek
2. Jošt Napret
3. Borut Sekne

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



Skupaj tekstilu dodamo nov pomen

PROIZVODNJA IN PRODAJA ZAŠČITNIH SREDSTEV IN STROJNO VEZENJE
 Eldamedo Marketing d.o.o., Podjetniško naselje Kočevje 6, 1330 Kočevje

tel.: +386 1 893 10 33, fax.: +386 1 893 10 34,
 e-pošta: info@eldamedo.si

WWW.ELDAMEDO.SI



TEKMOVANJE

Kobala open 2019

Avtor: Rok Kukovec

Kar 26 pilotov se je letos zbralo na že 41. odprtem državnem prvenstvu v zmajartsvu Kobala Open 2019. Tokrat je tekmovanje potekalo v predzadnjem tednu avgusta. Letos smo uspeli zbrati tudi dovolj tekmovalcev za manj zahtevno kategorijo – Sport Class. Prva dva dneva nam je bilo vreme naklonjeno. Uspeli smo pripraviti dve uspešni disciplini – 65 in 90 kilometrsko.

Prvi dan je v cilj priletel le ukrajinski pilot Evgen Lysenko, ki se odlično znajde tudi na tujem terenu. Kljub spremenljivemu vremenu je dokazal, da naloga ni bila nemogoča. Sledil je drugi dan letenja, z veliko boljšimi pogoji. Zato je bila tudi disciplina nekoliko daljša. Kljub temu je v cilj prišla več kot polovica tekmovalcev. Najhitrejši so nalogo opravili v dveh urah in pol, tisti po-

časnejši pa kar uro in pol kasneje. Tokrat je v cilj prvi priletel slovenski pilot Peter Kejžar.

Naslednje tri dni so se vremenski pogoji poslabšali, zagodla nam jo je burja. Ob vetru je bila problematična tudi napovedana možnost neviht. Zaradi tega naslednje tri dni nismo leteli in smo zaman pričakovali spremembo na boljše. Vsi letalci veste, kaj pomeni nevihtni oblak. Še vedno je v tem športu pomembna varnost pilota. Tekmovalna naloga tekmovalce prisili, da letijo tudi izven njihovega območja udobja, zato morajo biti pogoji za tekmo še toliko boljši od tistih za prosto letenje. Pri prostem letenju se tudi redkeje zgodi, da letalec ne pristane na uradnem pristanku oziroma celo zasilno pristane, pri tekmovanjih pa je to toliko bolj pogosto.

Tekmovanje smo zaključili v petek, 23. 08. 2019, saj smo že zjutraj pog-

ledali v nebo in videli, da ima vremenska napoved prav. Temu je sledila zaključna prireditev s podelitvijo nagrad. V skupnem seštevku točk je tekmo zmagal Evgen Lysenko, sledi mu Peter Kejžar, častno tretje mesto pa je zasedel organizator teh tekmovanj v preteklih letih, Ivan Brovč. Kot organizatorja me predvsem veseli, da se je tega tekmovanja udeležilo več pilotov kot lani in da ti prihajajo iz cele Evrope. Posebnost v zmajarstvu je, da je na tekmovanju sodelovala tudi zmajarka, ki se je na to tekmovanje pripeljala iz Ukrajine. Razveseljivo je, da so piloti pripravljeni priti na tekmovanje v Tolmin tudi kar iz Moskve. V vzpodbudo si štejem še dejstvo, da na tekmovanju ni bilo nobene poškodbe.

Dragi zmajarji in zmajarke, tudi tisti z rekreativnimi zmaji, vabljeni, da se naslednje leto udeležite slovenskega odprtega državnega prvenstva Kobala Open 2020.





TEKMOVANJE

Svetovno zmajarsko prvenstvo 2019

Avtor: Matjaž Klemencič

Potem, ko se je zadnje svetovno prvenstvo zgodilo predaleč za plitke slovenske žepe, natančneje v Braziliji, se je letos tekmovanje odvijalo skorajda na domačem pragu. Italija z znano Gemono, je letos v Tolmezzu gostila 22. Svetovno prvenstvo v hitrostnih preletih z jadralnimi zmaji.

Področje samega letenja je bilo nastavljeno od Bassano del Grappa do Čedad in do Tolmina proti JV. Proti severu se je mapa raztezala vse do Grossglocknerja z znano dolino Greifenburga in Lienza.

Sam sem teren preveril že na pred-svetovnem tekmovanju leta 2018. Takrat sem, kot edini zastopnik Slovenije, nekako preživel tekmo, ki se je zapisala v zgodovino kot ena nevarnejših do sedaj. Čudna in neposrečena zmes organizatorja, ki je po vsej sili želel pokazati čim več terena, ter »task« komisija (komisija za načrtovanje dnevnih disciplin), ki je posedovala malo prevelika »jajca«. Tako smo leteli po zelo močnem severu iz Italije proti Greifenburgu, vrteli stebre, ki so nas odnašali od

grebena navzven. Zmaji so leteli nas in ne mi njih. Na koncu se je za »lep« zaključek pristajalo v neprimernem cilju, od koder je kar nekaj pilotov odletelo s helikopterjem v bližnje bolnišnice. Celoten teden je bil zgrešen. Izkušnje s pred-svetovnega prvenstva so botrovale k temu, da se veliko pilotov ni odločilo za nastop na letošnjem svetovnem prvenstvu.

Sam pri sebi nikoli nisem podvomil v nastop, sem si pa želel drugega vodstva tekme. To se je tekom zime tudi zgodilo. Vajeti so prevzeli drugi, kar je nakazovalo na to, da so sami uvideli, da nekaj ni bilo prav pri samem vodenju pred-svetovnega tekmovanja. Kljub temu se je marsikdo odločil, da bo letošnje svetovno prvenstvo preskočil.

Na moje veselje so se kljub vsemu za nastop odločili tudi Franc Peter nel, Janez Grm in Stanislav Galovec. Po hitri organizaciji apartmaja nas je čakalo še največje vprašanje - prevozi. Le-teh organizator, kot na večini zmajarskih tekem, tudi tokrat ni nudil.

Uradni avto za slovensko reprezentanco je dobrosrčno ponudil Janez Grm, medtem ko se je za volan podal Andrej Škrbinek. Eno najbolj nevhvaležnih del na takšnih tekmovanjih je prav vožnja utrujenih pilotov. Vsi vemo, da se ljudje odzivamo različno na dobre in slabe dni. Šofer je po navadi tisti filter, ki mora poslušati vse, od veselja po dobrem, do nerganja po slabem dnevu. In to vse zastonj z odtegljajem lastnega dotedenskega dopusta. Hvala Andrej!

Otvoritev in govore raznih funkcionarjev smo preživel z visoko dvignjeno slovensko zastavo. Kmalu za tem pa smo že pristali vsak v svoji postelji, pripravljeni na dolgo tekmo.

Na prvem sestanku vodij ekip so izglasovali »task« komisijo in varnostno komisijo. Sam sem pristal v task komisiji ob boku Petra Neuenschwander-ja iz Švice in Glauco Pinta iz Brazilije. Zavedno sem se podal v to funkcijo z željo, da popravimo vtis iz lanskega leta. Moja peta tekma v tej regiji naj bi nakazovala na to, da bi lahko pripomogel k bolj varnim in zanimivim disciplinam.

Prvi dan.

Posljejo nas v Meduno. Iz Tolmezza do vzletišča v Medunu je debelo uro vožnje, če se seveda vmes ne izgubiš. To je bil odličen trening za našega Andreja. Ugotovili smo, da nas čaka še kar nekaj dela, da navigacijo podredimo italijanskemu cestnemu labirintu. Disciplino nastavijo proti Avianu, kjer nas pričaka CTR, ki ne dovoljuje pristankov pod grebenom. Kar nekaj pilotov tam že prvi dan kasira nulo, a Slovenci smo uspeli preleteti ta del in se vrnili nazaj proti Gemoni, kjer je bil uradni pristanek.

Sam se vrnem na štart v vodilni skupini, a me interval sence požre pod štart, kjer se kar nekaj časa borim, da pridobim višino za preskok v do-



Na otvoritvi

lino Gemone. Takrat me glavčina nadleti. Po dolgi borbi le odrinem proti cilju, kjer sta me pričakala zadovoljna Stanislav in Franc. Janez prileti za nami izpod plohe s točo. Že prvi dan je bil žrtev nešteti CTR-ov. Tokrat je povozil območje, ki je zavarovano zaradi rezervata beloglavih jastrebov. Res neugodno postavljen CTR, ki nam je vsem delal kar velike preglavice čez celotno tekmovanje. Še en dokaz, zakaj so Oudiji in ostali inštrumenti z mapami vse bolj nuja za dober nastop na tekmah. Zmagovalec Christian je bil v cilju s povprečno hitrostjo 55 km/h.

Drugi dan je bila tekma odpovedana zaradi slabih pogojev.

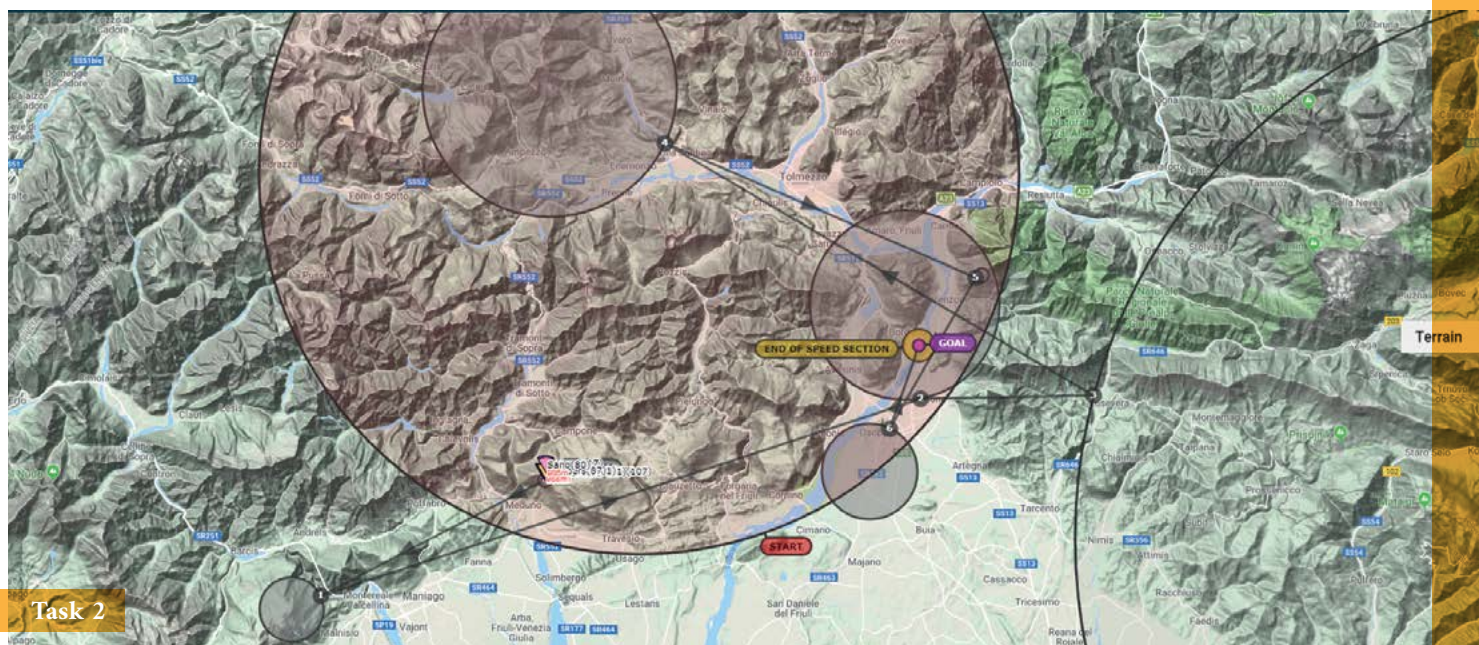
Tretji dan.

Spet nas pošljejo na štart v Medunu. Tokrat se že kaže želja organizatorja po kilometrih, a jim s »task« komisijo optimalno pristrizemo peruti na 135,4 km. Disciplina nas spet pelje v smeri Aviana, ampak prej obrnemo, preskočimo dolino Gemone in letimo proti preskoku za Mali vrh proti Sloveniji. Obrnemo nazaj čez Tolmezzo proti severu in obrnemo točko nekje nad našim apartmajem v vasici Lauco. Potem nazaj nad

ravnino južno od Gemone in nazaj v vsakodnevni uradni cilj, ki je na sredini doline Gemone. Sam se nekako dobro peljem vse do povratka nad Gemono, kjer se v stenah Monte Chiampona znajdem prenizko v dolinskem vetru. Pristanem v cilju z manjkom ravninskega dela. Vidno razočaran najdem veselega Franca, ki je, kot edini Slovenec, zaključil v cilju v družbi 33 pilotov. Franc je kot vino - starejši je, boljši je! Na tekmi nas je vseh skupaj letelo 121 pilotov. 5 ur v zraku ta dan že pušča posledice. Roke bolijo in srce utripa med spanjem tako močno, da ne pusti mirnega spanca. Drugi dan tekmovanja je vedno najhujši, potem pa se človek nekako spravi v red za takšno maratonsko letenje.

Četrty dan.

Zopet smo šli na štart v Medunu. Tokrat smo že optimizirali pot, saj smo le dvakrat zavili v narobe smer. Sicer pa smo bili letos sila organizirani. Vedno med prvimi na štartu, v miru sestavljali zmaje, pripravljeni na dan in disciplino. Običajno smo prejšnja leta čakali Primoža, ki je moral zjutraj še dve zmoliti za »Krišno«, a ker je letos letel pod nemško zastavo, smo bili zjutraj ubrani kot vojska.



Task 2

Slabše vreme v hribih je narekovalo novo območje letenja. Tokrat smo zastavili disciplino s prvo točko pri Čedadu in nato vrnitev na uradni pristanek v Gemoni. Kratka, 75 km disciplina, je narekovala počasno letenje, z opcijami nad ravnino ali po daljši poti nad hribi. S 120 piloti in borbo pod bazo oblakov smo se zapodili direktno po ravnini. Sam sem bil ob boku z Manfredom Ruhmerjem (4-kratni svetovni prvak). Nekako sem vsak dan začel dirko med najboljšimi, a potem »zacapljal« s prvim stebrom, kjer so ostali pobrali bolje. Po dokaj hitrem ravninskem delu priklopimo hribe, kjer vidim skupino visoko nad nami na poti proti jugu. Ja, hribi so dali hitrejšo pot. Odpeljemo dalje in končam v cilju kot 13. Franc in Janez se mi pridružita, medtem ko je Stanislav ta dan poljubil tla prehitro.

Peti dan ...

V planu Slovenija in nov štart! Tokrat smo se odpravili na štart nad Gemono. Vijugasta dolga cesta pripelje na točko, kjer se po navadi obrne po 50-ih kilometrih letenje iz Tolmina. Disciplino postavimo s prvo točko nekje na domačem Rdečem robu, povratek nazaj čez dolino Gemone, do Čedadu in uradni pristanek. 143

km. Kljub dobremu štartu, se na grebenu proti Stolu preveč ustavljam in tako v nezaupanju v delovanje grebena izgubim kar nekaj časa. Krn je bil ta dan epski, baza nad njim, tako da smo svetovni zmajarski sceni pokazali dolino Soče v najlepši preobleki. Povratek isti, brez obračanja po grebenu, ampak napaka je bila tukaj že storjena. Ko se disciplina obrne proti ravninskemu delu se iz pete brzine hitro zamenja v drugo. Veliko pokrivanje zahteva res počasno precizno letenje. Tukaj me splakne na poden ravno na točki pri Čedadu. Odpenjam »bubo« z izbranim pristankom, ko začne Naviterjev instrument Blade nakazovati na neko dogajanje okrog zmaja. Potem »do gat« počasi poberem spet nazaj, kjer se je interval sence popravil in tako priletim nazaj v cilj brez kakšnih problemov. Stanislav ga je ta dan najbolje žgal od naših, sam sem bil za njim, medtem ko je Franc pristal malo pred ciljem. Janez je ta dan povozil štart prehitro in tako bil kaznovan z »minimum distance«.

Šesti dan ...

Spet se odpeljemo proti Medunu, kjer postavimo 95 km disciplino, s trikratnim prečkanjem doline Gemone. Spet imamo ravninsko in

hribovsko različico, tako da je spet vse skupaj malo »gemblanja« kje bo boljše. Dan je bil na ravnini napovedan slabše kot zadnjič, ko smo leteli tukaj, zato se zapodim po hribovski varianti. Glej hudiča, na drugi strani spet ravninska ekipa pred nami. Spet sem potegnil »ta kratko« pri odločitvi in tako preklinjam vse do cilja, kjer je pred mano Franc. Stanislav pridrvi za nama, Janezu pa zmanjka malenkost kilometrov za dosego cilja.

Sedmi dan ...

Nizka baza, a organizatorji nas tišči-jo v zrak. Kar nekaj močnih je padlo na samem sestanku postavljanju tekmovalne naloge. Pa jim dam prav, v tistem času, je bil govor o nalogi pač neracionalen, saj smo stali 50 metrov pod bazo. No, »Vremenko« je imel spet prav, stvar se je nekako popravila do te mere, da smo preživeli sabljanje pod nizko bazo in odleteli na ravnino. Daleč na ravnino. Proti severu se je naredila taka tema, da, po pravici povedano, na ravnini nisem več vedel, kje sploh sem. Kot bi letel v kakšni zeleni Avstraliji in pogledoval samo na instrument. S sopiloti si signaliziramo in kažemo na črne oblake, a po postaji ne duha ne sluha o kakšni prekinitvi. Stvar

se je nekako umirila in šla mimo naše pozicije, a disciplino so prekinili le par minut prej, preden bi le-ta bila veljavna. Primož je bil v ospredju, medtem ko so Italijani s taktiziranjem drugega štarta pristajali za nami. Tukaj mislim, da so Primožu »spet« ukradli naslov svetovnega prvaka. Sam sem odletel v smeri cilja,



Sestavljanje tekmovalne naloge

v črnino, ne duha ne sluha o kakem pišu.

Osmi dan ...

Tokrat štart nad Gemono in disciplina v nove kraje. Gremo proti severu proti znanemu smučišču Zoncolan. Na štartu se vodilni »zaključajo« na grebenu s čudno pozicijo za štart, tako da se prvi del poti do Zoncolana s Francom in Stanislavom vozimo v vodilni skupini. Ko je dober dan, sem po navadi jaz tisti, ki vlečem naprej, problem je, da to nemalokrat naredim tudi pri slabih dnevih, kar me večinoma zelo dodobra opraska. Hitro letenje se ustavi pri povratku čez smučišče Zoncolan, kjer moramo pobirati bolj umirjeno termiko. Tukaj spet po domače »pušim« proti ostalim, a se privlečem nad Zoncolan in »zahaklam« razmeroma dober steber, ki me odpelje nazaj v višave. Tukaj smo morali leteti spet nazaj na ravnino. Senca, kamor pogledaš v smeri letenja, sama senca. Višja skupina se zapodi v področje med Malim vrhom in ravnino. Prostor brez pristanka, tako da se sam z mojo pozicijo ne drznem zapeljati

300 metrov pod njih. Tako moram nadaljevati po senci in Blade nekako ne poje pesmi, ki bi jo tako rad slišal. Skoraj na istem mestu sem spet pri tleh, skupaj z mladim Laurenzijem. Živci delajo svoje in on se odpelje na sonce, kjer »scuri«, sam pa se počasi privlečem spet visoko in v cilj. 127 km končam v 3:42 min. Stanislav je bil malenkost pred mano, medtem ko je Franc pristal malenkost pred ciljem.

Deveti dan ...

Ja hudiča, kdo je si je izmislil tako dolge tekme? Mi že dobro vemo, kdo leti v redu in kdo ne... Ampak, svetovna in evropska tekmovanja so pravi maratoni letenja. Red Bulli pokajo po poti na štart, tokrat je dan D. Štart pri Zoncolanu in disciplina 200 km. Najprej v Greifenburg, nato v Sillian in pristanek v Hermagorju na letališču. Ogromen cilinder pri Sillianu je dovoljeval več možnosti, ali dolina Sillian ali dolina pod Grossglocknerjem. Sam sem dokaj čudno štartal in se znašel v ozadju, a sem že na prvem preskoku naletel na dobro dviganje in tako v svojem stilu prečkal dolino čez Mauthen med prvimi petimi, malo pod mano pa tudi Janez Grm. Greifenburg je bil tokrat poezija proti prejšnjemu letu. Močni stebri, kar je spet bila voda na moj mlin. Pred preskokom v Lienz sem s prvimi, s katerimi preskočimo v Lienz Alps. To je področje južno od Lienza, kjer je slikovito gorovje, a brez pametnih pristanikov na južni strani. V dobri skupini naj bi bilo to lažje, a glej hudiča, v prvi dolini se že »zahaklam« in komaj preletim masiv, kjer me pričaka »tigrova dežela« na drugi strani. Z Galovcem sva tako samo siromaka, ki grizeva vsako skalo posebej in počasi le prideva na zeleno vejo, v višje sloje. V Sillianu sem malenkost pred njim, nikjer ne vidim nobenega in tako letim po svoje. Za povratek se odločim za standardno verzijo letenja proti Lienzu, kjer je bil greben v



Napotki pred tekmo

soncu. Galovca izgubim.

V Lienzu me odbije čez 3000 m in v želji po optimizirani ruti se zapodim čez te iste Lienz Alpe in preletim sedlo na parih metrih. No, pogled v dolino pokaže, da sem se nemalo uštel in sem v senci na sredini tigrove dežele. Grizem, grizem in komaj se izvlečem iz te doline in pridem na masiv nad Mathenom, kjer v delfinjem letu odpeljem greben z odliko. Hermagor je še 40 km pred nami, a se mi zdi, da je blizu. Priključim greben, ki pelje južno od Weissensee-ja. Ta del mi je dobro poznan že iz tekem v Greifenburgu. Veter vleče iz juga, kar nakazuje, da bi morala druga polovica grebena držati še bolje od te prve, ki je bolj zahodna. Peljem dokaj hitro, a ko pridem okrog »ovinka«, me pričaka senca, ki mi nikakor ne dovoli, da bi izkoristil dinamiko. Blade je spet tiho in tako pristanem borih 10 km pred ciljem. Vidno razočaran imam vsaj eno uro časa, da se nekako pomirim in grenko nasmejan pozdravim Andreja in Janeza, ki prideta po mene. Stanislav in Franc v cilju. Bravo!

Deseti dan ...

Meduno... Berete, kako se ponavljam? Kako se je to zdelo šele nam. En čuden »mindset« se pojavi po toliko dnevih letenja. Neka avtomatizacija. Na startu se moraš kar malo uščipniti, da ne narediš kake neumnosti, zato, ker se ti zdi, da je itak vsak dan isto. Pa ni! Vsak dan je treba štartat dan na novo. Z leti tekem moram reči, da sem letos prvič čutil samega sebe, da imam neko konstanto v psihični pripravljenosti na tekmo. Ni bilo dneva, ko bi bil nekaj pretirano utrujen ali na kakršenkoli način nemotiviran za letenje.

Task 9 je bil nekako ponovitev prvega, s tem, da smo na koncu leteli še malo na ravninski del. Greben proti Avianu je bil tokrat tisti pravi, »zrukan u ...« Zahodnik je tolkel čez

greben, kar je za tiste, ki smo bili nižje, bila prava nočna mora. Enega stebra ni bilo, ki bi se formiral na pameten način, nad nami »avtocesta« za višje, mi pa v nekem čudnem mešalcu spodaj. Za začimbo pa še CTR, ki ne dovoljuje pristanka pod grebenom, oziroma pomeni 0 za tisti dan. Po nekem čudežu sem se izvlekel od tam ven in potem hitro napredoval nazaj proti cilju, brez neke pametne skupine ob sebi. S Stanislavom ob boku prideva v cilj, kjer naju že čaka »Woča« Franc, Janez pa je bil žrtev pristanka pri Avianu in je tako kasiral ničlo že drugi dan.

Enajsti dan ...

Ja zaboga, a bo že enkrat konec tega

Dajo nam »Mandatory rest day« Po 5 zaporednih dneh letenja, je pravilo, da se da en dan prost za to, da se piloti odpočijejo. No, v Avstraliji znajo tudi to preglasovat.

Enajsti dan ...

Boljše bi bilo, če tega »rest« dneva ne bi bilo. Mislim, da nas je ta dan še najbolj vrgel iz tira. Tista avtomatizacija je izginila in utrujenost se je nekako prikradla med nas vse. Vseeno sestavimo 100 km disciplino, pretežno po ravninskem delu, s pristankom tokrat v Čedadu. Ker so to napovedovali že prej, sem se pripravil in spakiral avto. Ob ojačitvi ekipe s puncami s Štajerske sem se nadejal, da me avto počaka v cilju in grem lepo domov čim prej.

Že takoj, ko smo se zapodili na ravnino, nam je bilo jasno, da nas čaka še en dolg dan. Vlekli smo se iz stebra v steber. Peternel in Janez sta tam na žalost klonila. Po vrnitvi v grebene se je stvar malenkostno popravila in tako sem proti koncu lovil ciljni dolet 14 km. Zavedal sem se čelnega vetra, ampak nisem pričakoval, da bo res tako močan. V verovanju v

zmaja sem tako potegnil na ravnino iz stebra, ki se je odločil zaključiti svojo zgodbo. Pristal sem 2 km pred ciljem v polje tobaka, kot da bi bil v kakšni Makedoniji.

Franc in Andrej sta me hitro pobrala in dostavila moj avto. Tako sem se lahko odpeljal še do cilja in pozdravil kolege pilote, s katerimi se bomo videli šele čez dve leti v Kruševu na naslednjem svetovnem prvenstvu.

Piloti so bili izjemno zadovoljni z izbiro disciplin, tako da sem vesel, da sem bil del ekipe, ki je uspela lansko klavrno tekmo popraviti do te mere, da so ljudje resnično uživali. Tekma mora biti varna, poštena in zabavna. Mislim, da nam je to uspelo.

S svojim rezultatom nisem pretirano zadovoljen. Naredil sem nekaj odločnih korakov naprej pri sami taktiki letenja, manjka pa mi še ščepec boljšega pobiranja, na kar moram dati fokus do naslednje sezone. Franc je odletel vrhunsko, najbolje od nas. S svojimi leti govori zgodbo, kaj so izkušnje in prava glava v našem športu. Galovec, naš vojak, kot Đuro, pride brez treninga in odleti. Kakšen dan vrhunsko, kakšen dan malo manj, vseeno pa seveda vreden naziva pilot. Janez Grm, prerojen v zadnjih letih, z njegovim Aerosom dela lepe korake na poti k boljšim rezultatom. Ekipa je bila letos odlična letos, kakšna »politična« je letela čez rob kakšen večer, ampak tako pač je. Obleteli smo res ogromno področje. Spomnim se očeta, kako je pravil, da se letenje v Gemoni konča. No, več kot očitno je, da se tam po svoje lahko tudi šele začne.

[Franc Peternel 27. mesto](#)

[Matjaž Klemenčič 32. mesto](#)

[Stanislav Galovec 62. mesto](#)

[Janez Grm 102. mesto](#)



JURE KURNIK

Zapisan in zaobljubljen jadralnemu padalstvu

V mesecu juniju smo se poslovili od Jureta Kurniku. V zadnjem lkarju smo zapisali, da bomo objavili njegov zapis, ki ga je sestavil v zadnjem obdobju pred njegovo nesrečo. Jure je želel povedati še več, a ga je čas, na našo veliko žalost, prehitel.

Želja po letenju je bila pri meni že zelo stara. Končno sem jeseni leta 1991 začel hoditi v tečaj, februarja leta 1992, za svoj 39. rojstni dan pa sem postal pilot jadralnega padala. Vedel sem, da je to nekaj, čemur bom podredil in posvetil vse v mojem življenju. V samostojni državi sem imel zelo zgodaj svoje podjetje, sicer sem pa že približno deset let prej, še globoko v časih socialističnega samoupravljanja, zapustil varno in dokaj dobro službo. To je bilo v tistih časih nekaj nezaslišanega. Sem človek, ki zelo trdno stoji za svojimi odločitvami, zato me razni, zame neumestni, komentarji niso kaj dosti zanimali in motili. Svoboda, ki sem si jo na ta način pridobil, mi je omogočala, da sem vsak dan letel, delal pa v slabem vremenu. Na ta moj način sem zelo hitro napredoval pri letenju in tudi v poslu mi ni šlo slabo. Za ilustracijo naj povem, da sem v prvem letu (1992) šel 80x peš od doma (cca 600 m n.m.) na Dobrčo – Brezar (cca 1.500 m n.m.) in z Gozda 50x na Kriško goro. Za Kriško sem se zaobljubil, da prej ne bom dal pa-

dala na žičnico, dokler ne naredim petdeset peš vzponov. Skupaj, še z ostalimi štarti, sem imel nekaj preko dvesto poletov v prvi sezoni. Bil sem član kluba Orli iz Kranja. Ker nas je bilo kar precej iz Tržiča in okolice, sem dal predlog, da ustanovimo svoj klub. Tako je jeseni, leta 1993, nastal klub JPK Kriška gora.

Z Orli smo v letu 1993 organizirali ligo in državno prvenstvo. Bil sem v ekipi, kot eden od pomočnikov. Z vodjo ekipe, Metodom Vizjakom, sem se dogovoril, da bom svoj del naloge opravil v pripravi štarta, ko pa se je dirka začela, sem takoj za zadnjim tekmovalcem tudi sam štartal izven konkurence. Kot se spomnim, je bilo takrat preko 90 tekmovalcev.

Večinoma smo leteli v Karavankah, Kamniško Savinjskih Alpah, na Tolminskem in v Julijskih Alpah. Discipline so bile dolge med 50 in 100 kilometri. Ob kakšnem slabem vremenu smo šli na Lijak.

Ena od dirk, ki je ne bom nikoli pozabil, je bila iz Velike planine v

rahlem jugozahodniku, kar je bilo za ta štart kar neugodno. Od okoli 90 tekmovalcev je priletelo v cilj 8 tekmovalcev in jaz, kot zelenec, z enoletnimi izkušnjami. Disciplina je bila takale: start Velika planina, obratna točka Valvazorjev dom pod Stolum in cilj v Preddvoru. Moram še povedati, da je bilo leta 1992 pri nas evropsko prvenstvo, na katerem je postal viceprvak moj velik vzornik Domen Slana. Letel je za tiste čase z najboljšim padalom, proizvajalca Edel, model Racer. Takoj po končanem evropskem prvenstvu sem od njega kupil to padalo, nekaj mesecev po zaključku mojega šolanja.

Če pogledam nazaj, sem res veliko letel, mogoče preveč, saj je marsikaj trpelo zaradi tega. Kot je izpadlo, je moralo tako biti. Naslednje leto sem se prijavil med uradno konkurenco. Bil sem izredno uleten in kljub svojim štiridesetim letom tudi zelo uspešen. V celoletnem ligaškem tekmovanju, kakor tudi v enotedenskem državnem prvenstvu, sem, kot debitant, obakrat osvojil tretje mesto, takoj za svojim idolom in takrat z

naskokom najboljšim - Domnom, ki je zmagal in drugim, danes že pokojnim Matejem Jocifom. Ti rezultati so me pripeljali v slovensko reprezentanco za leto 1995. Nastopil sem na evropskem prvenstvu, ki je bilo zopet pri nas in pa na svetovnem prvenstvu na Japonskem, kamor sem odpotoval skupaj z Maretom Novakom in Rokom Preložnikom.

No, toliko malo okrog mojih začetkov. Zaradi fiksnih terminov in posledično ogromne izgube časa me v kasnejših letih uradna tekmovanja niso več zanimala. Sem pa, tako kot prej, zelo rad prosto letel. Izzivov je bilo veliko, posledično pa tudi dogodivščin. Med enim poletom po domačih logih, ko sva s Florjanom poskušala od zahoda priklopiti Kriško goro, mi je uspelo, da sem se nad bolnico Golnik dvignil visoko preko Kriške gore. To je bilo za takratni čas nekaj izjemnega, redke dogodek. Takoj sem pomislil – tukaj bi lahko bilo novo vzletišče. Še isti dan, pozno popoldan, sem se prebija med drevjem, grmovjem in skalovjem in, kar se je dalo, opazoval konfiguracijo oziroma primernost terena, predvsem naklon.

Naslednje jutro sem v Kranju dobil mapno kopijo širšega področja s parcelnimi številkami in kmalu ugotovil, da je lastnik te parcele Sklad gozdov in kmetijskih zemljišč. Preko kluba smo dali pobudo in vlogo za novo vzletišče. Takrat so bili vsi, ki so odločali, glede na to, da so bili v tržiški občini to začetki organiziranega letenja, zelo naklonjeni tej ideji. Največja sreča pa je bila to, da je bilo zemljišče državno. Dokaj hitro je bil postopek končan in poleti leta 1995 so zaropotale motorke. Franci Pogačnik, v dvojni vlogi: 1. - jadralni padalec in 2. - vodja enote gozdnega gospodarstva Tržič, je na moje prigovarjanje prevzel odgovornost in sekači so posekali mnogo več, kot je bilo predvideno. Kasneje se je moral zagovarjati in vse skupaj je moral utemeljiti v pisni obliki in



na strokovni podlagi. Še danes sem mu zelo hvaležen.

Splošno navdušenje je bilo veliko in pod mojim vodstvom in denarjem so sledili razni dogodki od miniranja, strojnega planiranja, do mnogih delovnih akcij, katerih smo se udeleževali ponavadi eni in isti člani JPK Kriška gora. Slava nam!!! Po tem je država rekla, da nam bo zaračunala letno najemnino. Številke v tolarjih se ne spomnim, v takratnih nemških markah (DEM) pa je bilo to 250-300 mark. Pristojne sem vprašal, če bi bilo možno posekani del parcele kupiti. Dobil sem, vem da pozimi, odgovor. Gospa, ki je bila takrat

vodja kranjske enote sklada gozdov in kmetijskih zemljišč, mi je predlagala nakup cele parcele, cca. 39.000 m², kar je zneslo okoli 18.000 DEM. Hvala ji, saj mi je prihranila veliko denarja. Če bi odmerjali samo posekani del, bi potem to meni prodajali kot stavbno zemljišče in znesek bi bil 3-4 krat večji.

Po tem dejanju se je moj pogled usmeril v dolino. Takrat smo pristajali še ob glavni cesti, ki pelje proti Golniku. Ob lepih vikendih je bilo kar nekaj avtov parkiranih na travniku ob cesti, še več pa jih je parkiralo kar delno na bankinah in delno na cesti. Prav neverjetno je, da se

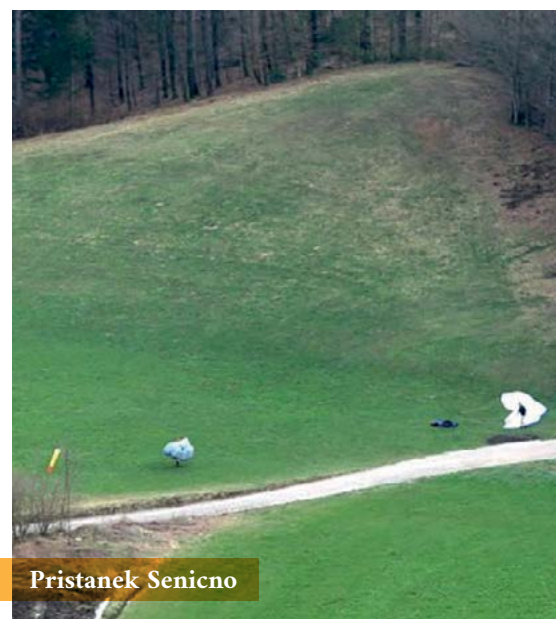
nikoli ni nič hudega zgodilo. Vedel sem, da je treba poiskati novo, boljšo lokacijo, ki mora biti stran od glavne ceste. V gostilni Pri Bajdu, kjer je mimogrede tudi sedež JPK Kriška gora, sem spoznal vaškega posebneža Andreja Hlebčarja. Njegova parcela, na kateri danes pristajamo, se mi je zdela najbolj primerna. Z velikim cmokom v želodcu sem ga vprašal, če bi mi prodal majhen del, cca. 200 m² gozda, da bi tam probal postaviti eno brunarico. Na moje veliko presenečenje je dejal, če hočeš kupi vse, cca. 20.000 m² ali pa nič. Ukrepal sem z nadzvočno hitrostjo. V Gorenjskem glasu so takrat enkrat mesečno objavljali cenik kmetijskih zemljišč in gozdov za vse gorenjske občine. Čez noč sem vse preštudiral in pripravil pogodbo o ari. Po takratnem ceniku je izračun pokazal, da je cca 10.000 m² gozda in cca 10.000 m² njive in travnika vredno okoli 33.000 DEM. Sklenil sem, da mu bom ponudil dvojni znesek, saj sem vedel, da bom s to ponudbo sigurno uspel. Oborožen z izračunom in priloženim cenikom s pogodbo o ari in denarjem 10.000 DEM sem ga naslednje jutro povabil na kavo na Golnik, v bife pri bolnici, kjer stene niso imele ušes. Na moje vprašanje

za koliko bi mi prodal 2 hektarja svojih zemljišč, mi ni znal ali hotel odgovoriti. Ko sem mu brez pomislov, da bi še kaj barantal ponudil mojo kupnino, se je takoj strinjal in mi ponudil roko. Podpisala sva pogodbo o ari in preštel je denar. Potem sva se dogovorila, da bom za vse potrebno okrog prepisa poskrbel jaz. Popila sva kavo in odpeljal sem ga domov, kot, da se ni nič zgodilo.

To je samo začetek enega novega poglavja, morda bom na to temo tudi enkrat kaj napisal. Po vsem, kar sem vam do sedaj povedal in po vsem, kar sem do sedaj vložil v, po mnenju premnogih posameznikov, najlepše in najbolj opremljeno vzletišče, ne morem, da ne bi pomislil: kaj pa imam jaz od tega? Samo zadovoljstvo ni dovolj.

V kasnejših letih po Juretovem nakupu, se je lastništvo pristajalnega travnika spremenilo, saj je potreboval denar za končno prostorsko ureditev vzletišča.

Sedanji lastnik zaenkrat dovoljuje pristajanje. Ali bo to pristajalni prostor tudi še v prihodnje, ali bo kje drugje, je zaenkrat še težko napovedati. ZPLS se bo aktivno vključevala pri vseh dogovorih, tako glede vzletnega, kot pristajalnega prostora.





Dean

Foto: Dean Lozej

JULIJ 2019

Košnja na Lijaku

Avtor: Filip Križman,
DJP Polet Nova Gorica

Leto je naokrog in spet so se zbrale kosilnice, grablje, vile in proste roke za ureditev vzletne strmine na Lijaku in 6. julija ob sedmi uri se je že širil hrup kosilnic vse do Trnovskega gozda.

Člani društva Polet Nova Gorica smo se zgodaj zbrali na pristajališču in se s kombiji odpeljali na vrh. Nekateri so že prej prispeli sami z avtomobili na vzletišče. Damjan je priskrbel za pijačo in jedačo in košnja se je tako začela. Bilo je 18 koscev, katerim so ves čas bili za petami grabljači in pokošeno travo pospravljali na kup ob robu vzletišča. Nekateri so pobirali večje kamenje, drugi pulili korenine, tretji ščipali robido po novem delu vzletišča.

Tako je bilo delo opravljeno v dobrih treh urah in sledila je pojedina z debato o najrazličnejših tematikah. Po obedu se je nekaj članov spustilo po na novo pokošenem v dolino.

Še nekaj informacij o vzletišču Lijak

Vzletišče Lijak je, ne samo v Sloveniji ampak tudi širom Evrope, znano po precej ugodni mikro vremenski klimi za letenje. Predvsem v zimskem času, ko v večjem delu Slovenije piha severovzhodni veter in onemogoča letenje na drugih vzletiščih, je na Lijaku možno letenje.

Vzletišče leži na višini 600 metrov in beleži povprečno 3500 vzletov letno. Od tukaj lahko odletimo na različne konce; čez Goriška Brda v Italijo, čez Banjško planoto v Tolmin ali pa po najbolj priljubljeni »Kurirčkovi poti« do Nanosa in naprej, ob ugodnih dnevih tudi čez Kras do morja.

Vzletišče je bilo prvič uradno odprto leta 1989 in od takrat ga društvo Polet Nova Gorica tudi ureja. Jadral-

no padalstvo se tako v tem predelu Slovenije učinkovito širi, a čaka nas še kar veliko dela do vrhunske ureditve.

Domači jadranci in člani kluba si prizadevamo za izboljšanje vzletišča in pristajališča še na višji nivo, tako v smislu turizma kot varnosti. Pred dvema letoma smo začeli aktivno s širjenjem vzletišča in o tem je bilo že pisano v članku Ikarja v juniju 2018 in sicer pod naslovom »Razglednica vzletišča Lijak«.

Zahvala

V imenu društva hvala vsem za odlično opravljeno delo. Ob tej priložnosti bi se zahvalili tudi vsem obiskovalcem vzletišča Lijak, ki spoštujete zakone in predpise na zelo zaščitenem območju trnovske planote.





Nadaljne urejanje vzletišča Lijak

V mesecu septembru so se nadaljevala obsežna strojna zemeljska dela, za njimi pa je prišla na vrsto zatratitev novih in tudi dela starih vzletnih površin. DJP Polet Nova Gorica naproša, za jesensko in zimsko obdobje, vse letalce, da za vzletanje uporabljate samo površine, ki niso bile predmet nove zatratitve. Hvala!



*V teh štirih letih smo
regijski jadralni padalci
izvedli tri obsežne akcije,
kamor smo vložili ogromno
prostovoljnega dela in obilo
sredstev, saj je bilo potrebno
tudi precej strojnih posegov.
Zgradilo se je vzletišče, ki je
med najlepšimi v Sloveniji, s
svojo širino in konfiguracijo
pa omogoča izjemno varno
vzletanje.*

Ko se v severozahodnem in zahodnem delu Slovenije ne leti zaradi SV vetra in burje, pridejo v poštev vzletišča »preko Trojan«. V tem delu Slovenije imajo SV-V vetrovi odprto pot iz nižinskih delov na vzhodu, zato so precej laminarni, razen kakšen začetni dan po fronti.

Pred petimi leti smo se lotili izgradnje novega vzletišča na Dobrovljah, za katerega smo poiskali teren, ki je postavljen točno proti vzhodu. Prejšnje vzletišče je bilo obrnjeno bolj na jug in tako je veter večinoma pihal zelo od strani, pa tudi smreke pod vzletiščem so bile že tako visoke, da vzletanje ni bilo več varno.

Letenje na Dobrovljah je primerno predvsem za rekreativno letenje. Leti se celo leto, naboljše obdobje za jadranje je od marca do junija, pa tudi v avgustu in septembru. Primerne smeri vetra so JV, V, SV. Letenje se ob normalnem dnevu lahko začne že zgodaj zjutraj, ko sonce iz vzhodne strani segreje pobočje. Ko vzhodnik doda nekaj svoje sapice, je proti poldnevu možno že jadranje, ki je nato najbolj sigurno v področju okoli starega vzletišča. Ko pozno popoldne na JV-J pobočjih Dobrovelj popusti termična komponenta, ima vzhodni veter pristo pot, da zopet lahko neovirano vleče po Spodnji Savinjski dolini navzgor, vse od Celja in Žalca. Zraven pobira toploto polj in hmeljišč, ter se nasla-

nja na vzhodno pobočje, kar omogoči lepo večerno jadranje. Je pa na vzletišču že senca, hladen zrak se hoče pri tleh spuščati navzdol, zato imajo piloti z »našpičenimi« padali pri vzletanju lahko že probleme s polnjenjem kupole ob dvigu.

Pred tremi leti se nam je uspelo z letalskimi oblastmi dogovoriti, da se je dvignilo dovoljeno višino letenja iz predhodnih 1000 ft AGL (300 m nad terenom) na sedanjih 5500 ft AMSL (1675 m nadmorske višine). To višino je treba strogo upoštevati, kajti nad to mejo je že takoj kontroliran C zračni prostor in se ravno tu čez redno zelo nizko spuščajo potniška letala iz smeri Uršlje gore in Golt proti Dol-skem in v pristanek na Brnik.

Dostop do vzletišča je dokaj hiter, asfaltna cesta poteka cik-cak po vzhodnem pobočju, na koncu pa je še 500 metrov lepega makadama. Iz pristaneka je tudi lepo izhodišče za ljubitelje hoje in letenja.

Letošnje pridobitve na Dobrovljah so tri. Parkirišče ob vzletišču smo s sponzorskimi sredstvi (hvala TopCar-ju iz Šempetra) nasuli in utrdili. Na levi spodnji strani vzletišča smo postavili »klopco ljubezni«. Teh je že 14 na čudovitih razglednih lokacijah v Sloveniji. Izdeluje jih Klemen Klevže, jadralni padalec iz Podplata, kateremu se zahvaljujemo za novo pridobitev.

Vzletišče



AVP Dobrovlje



»Otvorili« smo jo v mesecu juniju, turistično društvo Braslovče je pot do nje opremilo s smerokazi.

Zahvala gre seveda tudi Občini Braslovče, ki je financirala nakup avtomatske vremenske postaje Skytech, ki je postavljena na odbojni tabli ob starem vzletišču. Visok drog je prispeval TopCar, za vse okoli montaže pa se je, brezplačno (tudi hvala), potrudila firma Kota iz Petrovč.

Vremenski podatki so
dostopni na 031 448 761
in na spletni strani
proizvajalca.

V Braslovčah je pred leti zamrlo delovanje društva jadrlnih padalcev, katero je imelo dolgoletno tradicijo. Z ureditvijo novega vzletišča in povečanjem števila prostih letalcev v bližnji okolici je zopet vzplamtela želja po organiziranem delu in sodelovanju z ostalimi društvi in s krajevnimi oblastmi, zato je v teku postopek za ponovno registracijo društva.

Že od začetka urejanja imamo vzpostavljene odlične odnose z lastniki vzletišča in pristanka. Vse, ki boste prišli leteti na Dobrovlje, naprošamo, da upoštevate pravila letenja in skrbite za red in čistočo. Vidimo se torej ob vzhodnem vetru!

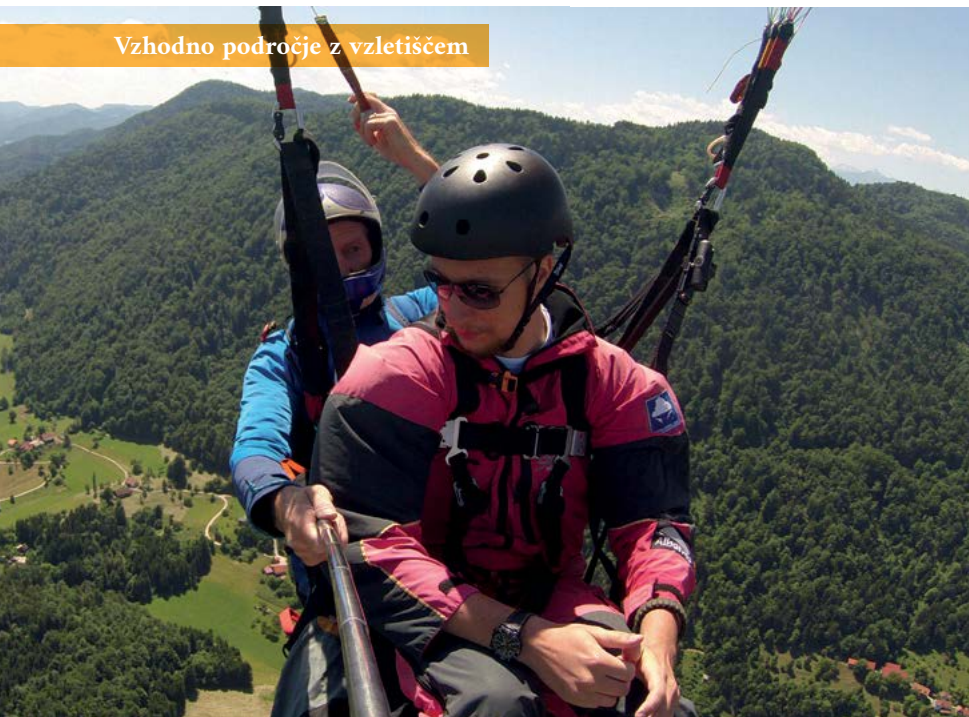


Spodnja Savinjska dolina - vse do Celja



Parkirišče

Vzhodno področje z vzletiščem



Klopca ljubezni





Foto : Eva Pečnik
Pilot: Ambrož Mikelj
Lokacija: Cabo da Roca (Portugalska)



Osnove pobočnega jadranja za začetnike

Avtor: Greg Hamerton,
vir: <https://flybubble.com/blog/soaring-skills-low-airtime-pilots>
Prevod: Domen Višnar

Jadranja na pobočju so ključno okolje za pilote z malo urami, omogočajo pridobivanje letalnih ur in izkušenj, brez turbulence ter dvigov in spustov v termiki. Vendar, ko greš sem in tja dvajsetkrat, kaj še lahko narediš? Ali so kakšne možnosti za hitrejšo raziskovanje in izboljšanje sposobnosti? Seveda so:

Dovoli, da te krilo potegne po hribu navzgor

Če je veter laminaren in piha naravnost po hribu navzgor, bo tvoje gibanje v hrib s krilom zmanjšalo sunek. Dovoli krilu, da te povleče, kot pa da se nagneš nazaj in se z upiranjem boriš z njim. Z upiranjem krilo pridobi več energije, kar privede do eksplozivnega in nekontroliranega vzleta. Če piha veter malo iz strani, položi krilo poševno, tako da bo celotno krilo obrnjeno v veter, vendar še zmeraj vleklo po hribu navzgor. Če je vse v redu, po dvigu poravnaj krilo in odleti.

Odjadraj na privetrno stran dviganja

Ko je veter močan, ni treba biti blizu pobočja. Močan veter pomeni, da je bolj turbulentno bliže hriba. Zato se je bolje obrniti proti vetru in leteti, dokler ne neha dvigovati.

Ko ugotoviš kje se nahaja rob dviganja, lahko jadraš stran od »Venturi efekta« (pospeševanja vetra tik ob vrhu pobočja). S tem dobiš tudi možnost, da imaš več časa za preklop na pospeševalnik v primeru ojačitve vetra. Z varno razdaljo lahko raziskuješ tudi močnejša dviganja v »žepih« pobočja, ker imaš več prostora manevriranja.

Nauči se upravljati energijo v zavojih

Ko jadraš na pobočju, je čas za vadbno upravljanje energije v zavojih. Trudiš se delati zavoj s čim manj izgub energije, to pride zelo prav pri jadranju v termiki. Ko narediš krog, se potruji da po izhodu iz kroga ni dodatnega nihaja. To kontroliraš z zavorami, naredi to resnično gladko. Vstopi torej v zavoj, pusti mu v njem zanihati in poskusi kontrolirati to energijo. To zahteva prefinjen, izostren občutek, ampak ko ti to uspe, je zavoj zelo gladek.

Razvijaj kontrolo nihajev

Podobno lahko vadiš tudi s kontrolo nihanja po prečni osi. Padalo rahlo simetrično zavreš, nato ga spustiš naprej in poskusiš gladko izpeljati nihaj; to lahko večkrat ponoviš da prideš do večjega nihaja. Vajo lahko vadiš na večerni termi-

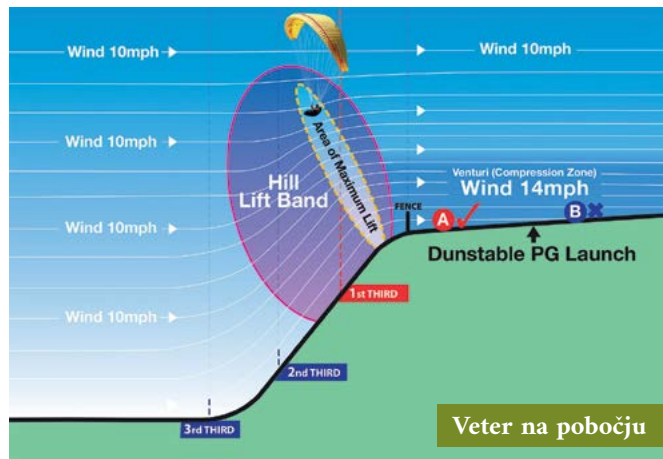
ki, ko je mirno, da te nič ne moti pri izvajanju.

Izboljšaj ozke zavoj

Še ena stvar, ki jo lahko vadiš, so ozki zavoji, ko najprej uporabiš prenos teže. Uporabi malo prenosa teže, da začneš zavoj, dve sekundi pozneje pa dodaj še malo zavore. Padalo se bo po 180° želelo izravnati. Če vztrajaš s prenosom teže, prideš v lep ozek zavoj, igray se s tem, nato pridi ven iz zavoja gladko zopet v smer letenja. Cilj kontrole padala je, da ves čas delaš vse nežno, lepo in brez velikih nihanj.

Poskusi po polnem zavoju, 360°, priti iz zavoja res točno v smeri. Poišči si točko na horizontu in si zamisli, da prideš ven iz zavoja »po tračnicah«. Razvijanje takšne precizne kontrole resnično izboljša tvojo sposobnost za natančno termično kroženje.

Izboljšaj tvoj položaj krmilnih ročk V fazi letenja se poskusi izogniti potiskanju rok pred nosilne trakove. To je pogosta napaka. Ko jih potiskamo naprej, potiskamo krmilne vrvice v sekanje z zadnjimi nosilnimi vrvicami padala. Pilot poskuša stabilizirati telo s potiskanjem rok naprej in s tem potiska sebe nazaj v sedež. Zato je potrebno optimalno namestiti svoje nastavitve sedeža, tako da ni občutka in potrebe za predhodno opisano napačno dejanje. Precej boljša kontrola letenja je torej vlečenje krmilnih ročk naravnost



Vir : <https://www.dunstablehpc.com/wp-content/uploads/2017/05/DHPC-LaunchVenturi-1.jpg>

dol, vzporedno z nosilnimi trakovi. Vadi obrate 360° (visoko in spredaj) Če si daleč in visoko od pobočja, lahko vadiš nežne 360 stopinjske zavoje, vendar bodi posebej pozoren, saj pri jadranju ob pobočju resnično hitro pospešiš z vetrom, ko si v delu zavoja, ko si obrnjen z vetrom v hrbet. Torej res samo visoko in dovolj daleč spredaj. S to vajo razvijaš okoljsko zavedanje in sposobnost presojanja zanašanja z vetrom, ki sta osnovni veščini za varno letenje.

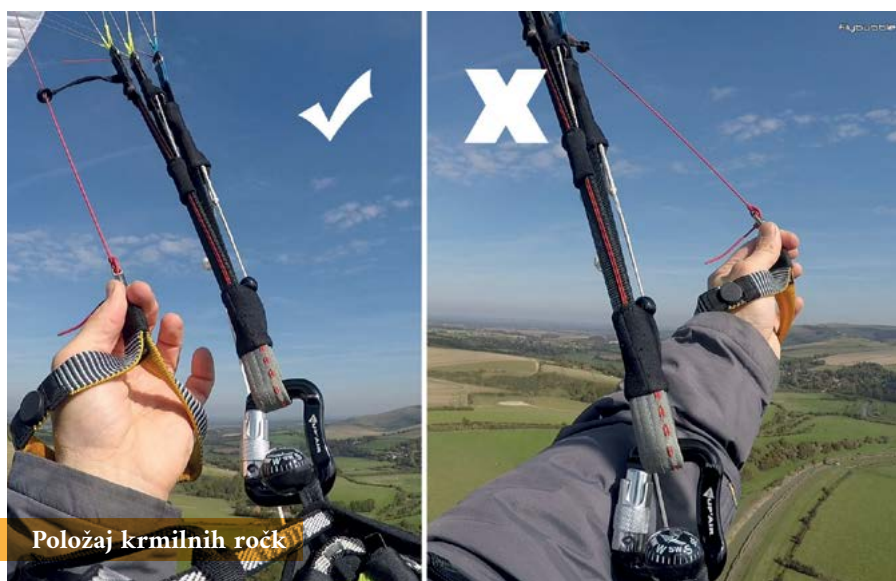
Uporabljalj mehurčke dviganj za napredovanje navzgor

Kadar je rahlo termično v razmerah za pobočno jadranje, se postavi v veter, da slediš lahkim dviganjem. Ta te pripeljejo do pravega jedra, ki je pred hribom. Ko dviganje narašča, zavrti in uporabi sveže odkrite veščine, da ujameš enakomerno dviganje.

Izogibaj se vetrovnim delom terena Ko jadraš v katerokoli skledasto, konkavno področje, ne smeš leteti globoko v to področje, saj se tam veter okrepi in kanalizira. Vsaka tukajšnja termika še doda k moči vetra, gre pa tudi zelo poševno in je ne moreš izkoristiti za varno dviganje. Več možnosti, da najdeš dviganja, imaš bolj zunaj, pred tem področjem, predvsem vzdolž kakšnih štrlečih grebenčkov.

Uživaj

Piloti, ki se razvijajo najhitreje, so tisti, ki se igrajo s svojimi krili. Igraj se na tleh, preskakuj grmovja, vadi tvoje »top landing« prihode, uporabi pospeševalnik, pojdi gor, pojdi dol. Zrak je ogromno igrišče in bolj kot se igraš, več se naučiš in tako povečaš svojo varnost letenja.





ČLANEK

Sam na poti

Avtor: Michael Nesler

Prevod in priredba: Arnold Lešnik

Thermik, Hike & Fly, 10/2018

Vir: http://www.abgehoben.ch/wp-content/uploads/Vilan-Fanas_20140927-023.jpg

Hoja in letenje v hribih je zelo kompleksna dejavnost, ki ima svoje lastne zakonitosti. Dodatna dimenzija se odpira, kadar se na pot odpravimo sami. Poleg zadovoljive fizične kondicije je potrebna tudi solidna psihična stabilnost.

Spoznajmo nekaj nasvetov in misli znanega nemškega konstruktorja jadralnih padal, učitelja letenja in akrobatskega pilota Michaela Neslerja. Poleg povsem praktičnih nasvetov, razmišlja tudi o smislu in filozofskih aspektih hoje s padalom v hribih. Posega torej na področje »zakaj« in ne samo »kako«.

Hoja v hribe z jadralnim padalom na hrbtni doživlja zadnja leta skokovito renesanso. Piloti jadralnih padal se z užitkom vračamo k našim koreninam. Gibanje v naravi in zdrav življenjski slog sta postala več kot samo modna muha. Za prenekaterega ljubitelja gora je letenje s padalom z gora nič več in nič manj kot način življenja.

Sama oprema se je precej spremenila. Danes je veliko bolj kompaktna kot pred leti, predvsem pa letimo z zmogljivejšimi in veliko bolj varnimi padali kot nekoč. Zato si nas vedno več upa višje in dlje.

Če se je v vseh teh letih tehnika nekoliko spremenila, pa ostajajo občutki in veselje, ki jih doživimo pri poletu s hriba, še vedno isti – enkratni in veličastni. A zadeva vendarle ni tako zelo enostavna. Med

našo dejavnostjo se moramo spopadati s številnimi preprekami.

Stres

Negotovost se začne že pri vzponu, ko se sprašujemo, kakšno bo naše vzletno mesto. Ali bo veter primeren za vzlet in ali bomo še pravi čas odleteli navzdol ter varno pristali, preden se prebudi zahrbtni dolinski veter ali nam nebo zakuha kakšno nevihto.

Takšna na videz enostavna vprašanja, imajo odločilen vpliv na potek naše ture že na samem začetku. Ko nenehno opazujemo oblake in veter, se v misli hitro prikradejo dvomi, ki povzročijo stres in čeprav smo sami, se ujamemo v svojstveno tekmovalstvo s časom, kjer ni zmagovalca. Posledično nismo več tako sproščeni, vzpon nam ni več v užitek.

Potem končno prispemo na mesto, ki smo si ga zamislili kot vzletišče. Veter je še nekako, na nebu so že prvi oblaki, in ugotovimo, da dolinski veter kar znatno pihlja. Zdaj ne smemo izgubljati časa, si rečemo, kajti razmere se lahko hitro poslabšajo. Zveni znano? Brez počitka in brez da bi užili vsaj razgled z vrha, se »na vrat na nos« zapodimo v dolino. Na koncu se veselimo zgolj dejstva, da nam je spet enkrat uspelo pretentati naravo.

Številni piloti pridobijo sčasoma toliko

rutine, da se povsem navadijo na tovrsten stres in ga vidijo celo kot izziv. Za druge je takšen način letenja obremenitev in se tolažijo s tem, da je strah spremljevalec tovrstnih dejavnosti. Živimo v družbi, ki je storilnostno naravnana in od nas zahteva nenehne dosežke in dokazovanja, potrjevanja. Zato delujemo tako tudi pri letenju. Pričakujemo razburjenost, uspeh, vrhunske posnetke s kamero, pa tudi objavo na internetu. Brez tega se počutimo nekako prazni.

»Hike and fly« (H&F) lahko postane tista dejavnost, ki nas nauči, kako lahko ponovno najdemo pot k sebi, ter potem lahko začnemo uživati zaradi sebe in dejavnosti, kateri smo se zapisali.

Poglejmo si nekaj zamisli, ki jih lahko preizkusimo v praksi in se hkrati spomnimo, kako je svet deloval, ko še nismo poznali interneta. Ko nismo čutili potrebe, da bi z objavo leta na takšnih in drugačnih omrežjih povedali celemu svetu, kako smo preživeli prost dan in vse znanke in neznance do onemoglosti utrjali z našimi bolj ali manj posrečenimi portreti pod kupolo jadralnega padala. Še en modrec, ki ponuja instantni recept za raj, boste rekli. Ah, kje pa. Gre za dobro znane stvari, ki smo jih prekleto dobro poznali, pa smo jih v neskončnem virtualnem narcisoidnem onaniranju prejkone pozabili. Kako se torej lotimo ture, ko smo sami s seboj?

Najprej moramo uživati

Preden se odpravimo na turo, je najbolje, da za trenutek premislimo, zakaj se bomo sploh lotili našega podviga?

Kaj želimo doživeti, odkriti, kakšne občutke pričakujemo?
Kaj se lahko naučimo iz pustolovščine? Kako mora potekati tura, da bo izpolnila naša pričakovanja? Koliko časa si bomo na poti vzeli zase? Bomo zelo razočarani, če ne bomo mogli poleteti navzdol in ali lahko posledično tudi na sestopu doživimo kaj pozitivnega in ob hoji navzdol celo uživamo?

Napišimo si odgovore na en list, ki ga od časa do časa vzemimo v roke, da si vsebi- no vedno znova priključimo v spomin.

Potem napišimo še en list. Tema, o kateri bomo razmišljali, so razmere. Kakšna je vremenska napoved, kdaj nastopi dolinski veter? Kdaj moramo najkasneje vzleteti, ob kakšnih pogojih na štartu ne bomo vzleteli? Kaj moramo imeti s seboj, koga bomo obvestili o naši avanturi? Ali imamo za nujne primere telefon ali radijsko postajo? To so osnovna vprašanja, ki se dotikajo naše varnosti.

Zakaj si zapisujemo odgovore na list pa- pirja? Izgleda precej staromodno. Govor je tisti, s katerim najlažje vplivamo na naše misli in nazore. Če nekaj samo raz- mišljamo, ponavadi to hitro pozabimo, če misli glasno izgovorimo, si jih že lažje zapomnimo. A najlažje si zamisli in ideje zapomnimo za dalj časa, če si jih zapišemo in vedno znova prebiramo.

Vzpon

Kot že rečeno, se med samim vzponom, hočeš nočeš, spopadamo z dvomi. Ali bo veter pravi, bo vreme zdržalo? Zdaj nas- topi trenutek, ko se moramo skoncentri- rati na »tukaj« in »zdaj«. Kaj vidim, kaj vonjam, kaj čutim v tem trenutku? Danes

nas učijo, da je motivacija ključ do uspeha. Česar koli. Mogoče to drži, ampak hkrati nas tudi moti in usmerja naš fokus pred- vsem na to, kar je še pred nami. Za večino med nami je enostavneje in bolj prijetno, če zavestno uživamo v sedanjosti in zau- pamo v to, kar šele prihaja. Še posebej na začetku poti, ko leži pred nami še veliko višinskih metrov, lahko že sama misel na vzpon deluje demotivacijsko. So pa tudi drugačni, tisti, ki gredo stoično po svoji poti nekako z motom »pot je cilj«. Dejstvo je, da bolj ko se bomo na poti ukvarjali s pozitivnimi mislimi in vtisi, manj naporna bo pot navzgor in bolje bomo pripravljeni na let navzdol.

Na vrhu

Ko prispemo na načrtovani vrh, želimo seveda vedeti, ali bo možno vzleteti. Tudi če smo eden tistih, ki verjamemo, da je pot cilj, bomo zdaj začeli hiteti. Veter je OK, mesto je dobro, gremo čimprej. Pazite, to je trenutek, ko se lahko resnično naučimo nekaj o sebi, namreč to, da si vzamemo čas in resnično prispemo. Čas, da opazu- jemo ptiče, čutimo veter, vonj hribov, uživa- vamo. Dotaknemo se tal in začutimo nji- hovo toploto. Potopimo se vase: gledamo v daljavo, raziskujemo samoto, pomirimo napetost in strah. Za sprostitev uporabi- mo majhen trik - določimo si uro odleta. Rečemo si: »Vzletell bom šele, recimo čez pol ure. Veter in vreme zdaj nista pomembna. Ta čas si bom vzel samo zase, brez stresa in brez velikih pričakovanj.« Kaj pa, če se bo v tem času spremenil veter in ne bom mogel več vzleteti? Potem mi pač ni bilo usojeno. Le kdo je tisti, ki ve, ali se bo vreme spre- menilo takoj, ko bom razgrnil padalo, ali šele čez eno uro? Se mi je že kdaj zgodilo, da sem komaj prišel na vrh in je pričelo rosi. Kaj sem storil? Le kaj neki? V glavi sem imel samo en program: čim prej v zrak. Čim prej v zrak, z mokrim padalom v prepad. Ogromno strahu sem prestal in nazadnje sem povsem moker prispel na cilj. Spoznal sem, da bi bilo veliko pame- tneje oditi v dolino peš. Po nepotrebem sem trmasto vztrajal pri napačni odločitvi. Ja, včasih potrebujemo pogum tudi za to, da se pravilno odločimo, čeprav za manj prijubljeno rešitev.

Ocena razmer

Skoraj nikoli ne vzletim čisto na vrhu gore, še posebej, kadar piha močan veter. Rajše grem nekaj metrov nižje, da pridobi- m dovolj prostora navzgor in nazaj. Vendar se prav vsakič odpravim na najviš- jo točko, zato, da ocenim smer in hitrost vetra. Kajti, če poznam pravo smer vetra

pri vrhu, si lažje predstavljam dogajanje v zraku in posledično razvoj termike. Če se začnem po vzletu dvigati, tudi ne doživ- ljam nepotrebnih presenečenj. Četudi za- vestno vzletim v zavetrno termiko, zaradi informacije o vetru, odletim bolj stran od hriba, kjer je varneje.

Ko iščem mesto vzleta, izbiram najraje položne zajede ali široke žlebove, v kate- rih poiščem laminarne vetrove. Izogibam se grebenom, rebrom in drugim vzpeti- nam, kjer lahko zaradi obtakanja zraka postanejo razmere zelo hitro neugodne.

Vzlet

Padalo lepo razgrnem. Veter od spredaj, vrvce lepo razvrščene, utrip narašča. Tu- kaj zgoraj sem sam, brez gledalcev. Tu ni mesta za napake. Velikokrat je že sama prekinitev vzleta nevarna. Pred vsakim letom si pomagam s tehniko vizualizaci- je. Sedem in poizkušam svoj bodoči vzlet notranje podoživeti. Zanimivo pri tej teh- niki je, da podzavest natanko sledi poteku dogodkov, kot smo si jih zamislili. Poleg tega se naš fokus usmeri stran od strahu in se zato lažje skoncentriramo na priha- jajoči dogodek.

Vedno in povsod se prepričam, kaj poč- nejo ptiči. Ali so v zraku? Od njih sem se zelo veliko naučil. Ali planinske kavke odletijo samo nekaj metrov stran potem, ko sem jih prestrašil? Potem je zagotovo nekaj hudo narobe. Nazadnje, ko sem vendarle vzletel, sem se v zraku srečal z močnimi rotorji.

Zelo me pomirja, če prej vem, kakšen ve- ter je na pristanku. V tem primeru upora- bim telefon ali radijsko postajo, ne glede na to, da iščem v naravi predvsem mir in odklop od tega sodobnega sveta.

V zraku

Le kdo ne pozna tega scenarija? Vzpon je bil naporen, vzlet napet in zdaj piska vario - dvigamo se. Pravzaprav pa si tega sploh ne želimo. Veseli smo, da smo končno v zraku in se želimo dodobra sprostiti. Turbulenc in močnih dviganj si nikakor ne želimo. Sedaj se moramo odločiti. Ter- mika ali sproščujoč let v dolino - boj ali sprostitev? Kajti tudi to je stvar osebne odločitve. Le tisti, ki bo uspel iz enega tre- nutka v drugega spremeniti svoje misli in odnos in bo v glavi uspešno preklupil na program za termično letenje, se bo potem v zraku tudi dobro počutil. Trik je ved- no isti. Mentalno moramo biti 100 % pri stvari, ki jo počnemo. Ta radikalno hitra

odločitev ni enostavna. Velikokrat poskušamo polovičarsko samo malce krožiti. In že samo majhne turbulence, ki jih ponavadi komaj opazimo, nas sedaj vznemirjajo in se počutimo nesigurno. Šele kadar zavestno preklpimo v modus vrtenja, oziroma jadranja, so naša čustva, misli in podzavest pripravljena na to. Tega miselnega preskoka se lahko zavestno naučimo in ga natreniramo.

Po pristanku

Ko pristanemo in zložimo padalo, se odpravimo na zasluženo pivo. Naslednji dan so misli že povsem druge. Tako lahko zelo prozaično zaključimo našo pustolovščino in se enostavno povrnemo v naš vsakdan. Seveda obstaja tudi druga, bolj romantična pot. Tista, na kateri še ure in dneve razmišljam o našem letu in ga podoživljamo vedno znova in znova. To je takrat, ko na travniku z nami pristane tudi naša duša. A tukaj ni enostavnega recepta. Meni pomaga, če se po pristanku uležem v travo in podoživim celoten let. Razmišljam, kaj vse sem doživel, in kaj novega sem se spet naučil – o letenju in o sebi. Vprašam se, kaj mi je bilo še posebej všeč? Kaj bi lahko naslednjič naredil drugače? Predvsem pa me zanima, kako bi lahko ta



Vir: <https://www.littlecloud.ch/wp-content/uploads/2014/10/Hike-and-fly-with-littlecloud.jpg>

čudovit občutek, ki ga imam v sebi, ohranil dalj časa? Še posebej zadnje vprašanje je zame zelo pomembno. Pri tem mi velikokrat pomaga kakšen kamen, roža ali drug predmet, ki sem ga odnesel s seboj z vrha gore. Tak predmet si potem doma

ali v službi postavim na vidno mesto, kjer me vsakič, ko ga pogledam, spominja na čudovit let in vzbuja v meni pozitivne občutke. Zaradi česar – vsaj za kratek čas – izginejo celo zelo resne vsakodnevne skrbi.



Foto: Wojciech Kocot



Foto: Dean Lozej

Gašper Prevc

V твоjih krajih, v Dražgošah, je bila zibelka slovenskega preletaškega letenja. Kako si ti začel z jadralnim padalstvom?

Mladi smo vse te letalce seveda z občudovanjem gledali. Ker je letel tudi moj oče, mi je pokazal prve osnove in me peljal na prve poligone, potem smo postali drug drugemu »inštruktorji«. Spoznavati sem začel naše preletaške legende iz teh koncev (Megušar, Lotrič, Giacomelli-Džako,...) in od njih smo »kot gobe« vpijali znanje. Ti fantje so nam dali predvsem zelo veliko informacij in tudi prve usmeritve za kasnejše XC prelete.

Si se prej ukvarjal že s kakšnim drugim športom?

Na splošno smo se tam v Dražgošah ukvarjali z raznoraznimi športi. Najbili smo nogometno žogo, košarko smo igrali, hodili smo naokrog po hribih. Dražgoše so v bregu, ko smo igrali »fuzbal«, je žoga vseskozi uhajala po hribu navzdol. Tako smo se morali spomniti še na kakšno drugo dejavnost, prekopili smo na jadralno padalstvo.

V tekmah jadralnega padalstva si bil zelo dober, bil si tudi v preletaški reprezentanci, dosegel nekaj zelo dobrih rezultatov. Si tudi zmagal kakšno tekmo svetovnega pokala PWC?

Ne, prav PWC-ja nikoli, sem pa imel eno sezono z zelo dobrimi rezultati tekem celega leta, tako da sem končal sezono kot prvi na svetovni lestvici.



Kdo je bil takrat še v ekipi?

Mislim, da sta bila takrat še brata Valič, pa Primož Podobnik. Mi smo bili jedro, kasneje so se priključili še drugi. Tekmovalne kariere nisem niti tako hitro končal, saj sem bil zraven blizu deset let, to pa ni tako kratka doba.

Zdaj si bolj kot ne eden redkih, ki se preživlja z jadralnim padalstvom v Sloveniji. Tudi na področju šolanja največ šolaš, zadeve si se lotil res dobro in resno.

Učiti druge leteti, to stvar, ki je mene toliko povlekla, se mi je zdelo vedno zanimivo. Učiti torej dejavnost, ki je meni osebno veliko dala in mi tudi veliko pomeni. Ko se je odprla priložnost, sem naredil licenco za inštruktorja. Kmalu po začetku šolanja sem prišel do zaključka, da sistem enega inštruktorja, ki pokriva celo šolo, ni prava stvar in sem zamenjal koncept, tako da danes govorimo o šoli letenja z več inštruktorji. Z Alešem Žumerjem sva vzpostavila tak sistem, da je na poligonu, na začetnem tečaju eden, na nadaljevalnem sta pa vedno dva.

Katere šolske poligone v Sloveniji pri šolanju največ uporabljaš?

Začeli smo na različnih, že na teh obstoječih, nekaj tudi stalno gledali in poizkušali. Nekaj let je bila »poklicna« hiba, da kjerkoli sem se vozil, sem gledal - glej tule bi pa mogoče bilo. Ampak, trenutno sem s tem malo prenehal in prišel do zaključka, da je najbolje kar ustaljena klasika in sicer Logatec izven sezone, pa Prebold celo leto. Spoznal sem, da je bolje, da se zapelješ malo dlje in potem res delaš na varnem terenu in dobro delaš, dlje časa, kakor pa da iščeš bližnjice, ki pomenijo manj varno izvedbo.

Kako pa je s tistimi, ki končajo tečaj in opravijo izpit za pilota jadralnega padala? Meni osebno je žal za vsakega, ki nato čez nekaj časa konča z letenjem, ponavadi zato, ker nima več ekipe, s katero bi letel in tudi premalo izkušenj za več samostojnega letenja v lepih, mirnih pogojih?

Vsak, ki konča šolanje pri nas, tudi kasneje dobiva informacije o tem, kdaj in kje letimo. Po izpitu vedno lahko pride zraven, seveda pa kontrole ni več takšne kot pri tečajniku, jaz mu ne



bom več toliko »težil« tam na štartu. Ima pa rešeno logistiko s prevozi in seveda letenje na primernih vzletiščih glede na vremenske razmere. Priporočamo jim vključitev v njim bližnja dobro organizirana društva, ker imajo tam organizirano podporo v smislu letenja z društvenimi piloti in s tem dodatnega pridobivanja znanja.

V tvojem sorodstvu imaš tudi bratrance in sestrično, ki skačejo s smučmi. Vsi jih poznamo. Sta Peter in Domen že poskusila iti v zrak tudi s padalom?

Ja, oba sta že poletela. Sta bila že v Preboldu, sta se začela že samostojno šolati. Peter je letel prej že dvakrat v tandem in je zelo užival. Prišel je malo tudi zaradi prenasičenosti z eno dejavnostjo in da bi si malo glavo zbištril, je prišel v padalstvo. Nista prišla do konca tečaja zaradi pomanjkanja časa, saj tudi jadralno padalstvo zahteva ogromno časa, ki ga pa zaradi svojega udejstvovanja v vrhunskem športu nimata toliko. Jima je pa šport zelo všeč in mogoče bosta kdaj kasneje tudi še v naših vrstah.

Si tudi ti kdaj treniral smučarske skoke?

Kot mulci smo v Dražgošah s klasičnimi smučmi skakali vsako zimo. V petem razredu sem šel tudi tja na Gorenjo Savo v Kranju, kjer ima klub Triglav skakalnice. Hitro sem videl, da sem bil že malo prestar za ta šport, dokončno da se tega nisem več šel, je pa bilo to, da je oče pogruntal da je malo predaleč se za voziti tja. Zdi se mi, da tudi neke skočnosti nisem imel take, kot bi jo za vrhunski šport rabil.

Letos je bilo kar precej nesreč. Vse povsod se pogovarjamo o letenju tujcev in nesrečah, povezanih z njimi. Kaj bi bilo po tvojem mnenju dobro narediti?

Že v osnovi se mi zdi, da je koncept samega šolanja malo »zašel«. Preveč se je šlo v to smer, da je vse zelo hitro narejeno. Kar se tiče primerjave, smo v Sloveniji vseeno na zelo visokem nivoju, dobro se poučuje, kar se kaže tudi na terenu.

Večina Evrope šola po sistemu – en teden prakse na terenu, z logiko in tehniko poučevanja, da tečajniki čim prej pridejo do tega da vzletijo, ne glede na to, koliko je to kontrolirano in varno. Kot dokaz temu je npr. lanskoletni posnetek na Youtube-u iz Kossena, kjer je možno testirati opremo. Na posnetku je za več kot 10 minut skupaj zbranih noro slabih vzletov. To je sramota za šport.

Tujci pridejo k nam predvsem za krajše obdobje, ponavadi s takšno slabo tehniko in z malo naleta. Tudi na Lijaku naši tečajniki, ki pridejo z dobrim znanjem na prvi višinski polet, prav čudno gledajo, ko tu vidijo raznorazne vratolomne vzlete že ob zgodnji uri v mirnih pogojih. Tujci hočejo čas, ko so pri nas, čim bolj izkoristiti in potem gredo leteti celo tudi v pogoje, ko so izkušeni slovenski piloti na tleh. Sami jadralni padalci težko lahko to preprečimo, lahko pa veliko svetujemo.

Čeprav, ko na koncu analiziraš nesreče, to smo videli letos, se nesreče dogajajo tudi izkušenim pilotom, ko že pride zraven neka rutina.

Ti organiziraš za pilote, mlajše po sta-

žu, tudi tekmovanje, kjer lahko dobijo izkušnje v preletih, z dodatnimi analizami in predavanji.

SerialCup je nastal pred leti, kot nek odgovor na takratni problem (ne) certificiranja tekmovalnih padal za tekmovanja. Takrat smo omejili nastop samo za »serijska« - certificirana padala. Kasneje so tudi tekmovalna padala postala certificirana. SerialCup, ki ga organiziram vedno v septembru, je zadnja leta omejen tako, da lahko letijo piloti maksimalno samo padala z EN-C. Pripravijo se tekmovalne naloge za manj izkušene pilote v preletih, z namenom, da se izobražujejo v tekmovalni sferi. Tekmovanja se udeležujejo tudi tekmovalci, ki drugače letijo tekmovanja najvišjega ranga in pridejo leteti sem z nižjimi klasami padal. To se sicer v osnovi malo križa, ker hočeš narediti tekmo za neizkušene pilote. Po drugi strani pa je ravno to največja prednost SerialCupa pred ostalimi tek-



mami podobnega formata, saj se lahko neizkušeni piloti od pravih tekmovalcev tudi veliko naučijo. Zanimanje za to tekmovanje je vedno zelo veliko, že kmalu po odprtju prijav je preseženo število udeležencev, zato nato naredimo izbor, glede na več faktorjev.

Na vsako tekmovanje povabimo tri »top pilote«, ki pripravijo večerna predavanja. Povabimo predvsem taka »imena«, ki imajo kaj za povedati. Fino je, ker imamo tudi precej domačih fantov, ki so izredno dobri in imajo veliko znanja za posredovanje. Še v vsaki izvedbi smo imeli vsaj enega predavatelja, ki je bil Slovenec.

Imaš spletno trgovino z najbolj široko, pestro ponudbo opreme pri nas, voziš tudi tandeme preko glavne sezone v Tolminu. Imaš tudi že družino, s tremi otroki. V perspektivi razmišljaš o tem, da bo področje jadralnega padal-

stva še naprej tvoj poklic?

Zaklepati se je brez veze, da bi zdaj nekaj rekel, da bom to delal do konca. Fino je, da je čim več področij odprtih, da čim več stvari znaš. Definitivno pa se trenutno dobro počutim v tem, kar delam in ne vidim da bi šel nekam drugam. Mi pa ob družini in vseh teh aktivnostih trenutno zelo malo časa ostane za lastno letenje. Zaradi padalstva, ker sem bil veliko na tekmah, nisem zaključil fakultete, ostal mi je še zadnji letnik, dolgo časa sem imel še idejo, da jo zaključim. Če bi bilo treba, bi to naredil, a sem se lotil intenzivno področja jadralnega padalstva. Meni je letenje »the best« in če bi mi kdo rekel, da zdaj pa ne bom več letel, bi mi bilo pa zares težko. Ne bi šlo.

Gašper, hvala za tvoj čas in odgovore, želimo ti še veliko užitkov in lepih trenutkov v naši prelepi panogi – jadralnem padalstvu.



POTOPIS

Posoške impresije

Avtor: Arnold Lešnik

Po dolgem času sem spet začutil brezmejno svobodo. Tisto svobodo, ki jo lahko ponuja le življenje strastnega in zasvojenega letalca. Ko zjutraj vstaneš in je prva stvar, na katero pomisliš – nebo. Nebo, nebo, nebo. Razglabljaš o meteoroloških parametrih in pojavih in se sprašuješ, kako bodo vplivali na tvojo letalno napravo in na načrtovan let. Edina misel je letenje, edina skrb – kje in kako varno v zrak. Vse ostalo je nujno zlo: hrana, pijača, denar, dihanje, karkoli že.



Irena - Kobala

Kakšna romantika neki

Teden dni popolnega odklopa. Iskanje studenca večne mladosti in lov za skritimi sanjami. Če je kdo kdajkoli kjerkoli našel »sveti gral«, potem smo to zagotovo mi – letalci. Eden takšnih krajev na tem planetu, kjer se nebo stika z našimi sanjami, je dolina reke Soče. Sam sem že od nekdaj zaljubljen v te veličastne hribe, mogočno reko in vse skrivnostne zgodbe, ki obdajajo te kraje. Vsi tisti čarobni razgledi na vrhu hriba v zgodnjem jutru, ki sežejo do morja in čez, prelestni zvoki in božanske vonjave. Divji grebeni, divja reka in seveda divje prijazno nebo. Tukaj sem že hodil, plezal, smučal, plaval in ja, tudi letel nekoč. A tako kot z jadralnim padalom, tako pristno se nisem dotaknil neba še nikoli – ne tu, ne kjerkoli drugje.

Kobala – kraj kjer se rojevajo sanje marsikaterega pilota jadralnega padala. Najprej pa jutranje prebujanje v kampu, osmi v čakalni vrsti za stranišče – že ob šestih zjutraj in

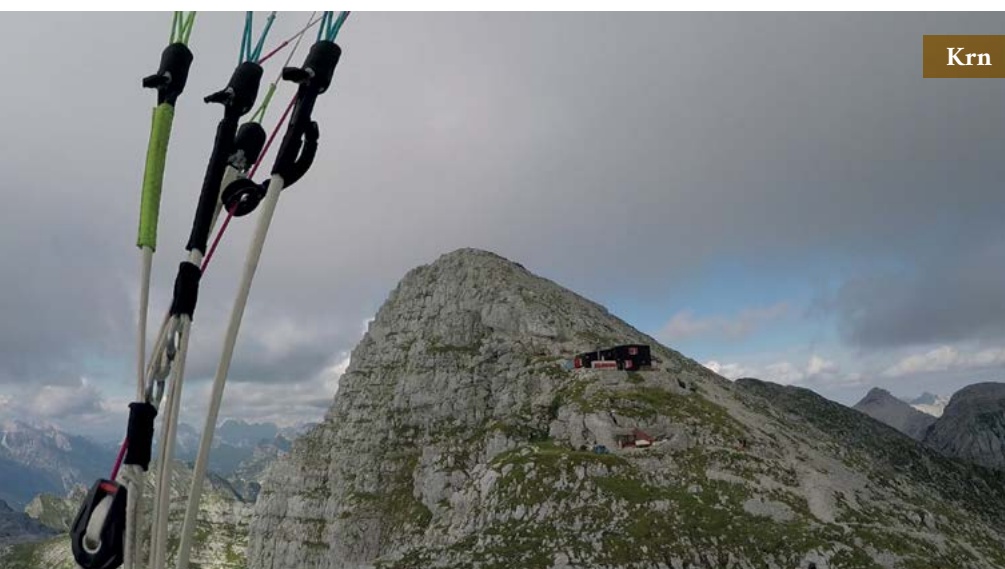
nova vremenska napoved. Sledijo jutranji pogovori s kolegi, ideje, želje, rezervacija taksi kombija, veličastni načrti. Po ovinkasti cesti s spretnim šoferjem in prihod na vzletišče, juhej.

Ampak. Prav nobene romantike ni

bilo tam zgoraj – za majhnega, zasnanega zelenca. Zadeva je bila še najbolj podobna kakšnemu sejmu, ne, prej rimski areni, kjer se gladiatorji spopadajo z zvermi. Povsod naokrog na stotine ljudi, padala se obračajo in padajo v vseh smereh, v vseh oblikah. Ljudje vzletajo, ali se trudijo vzleteti. Nekaterim, redkim, uspeva, ostali padajo, delajo prevale...Ja, in tudi umirajo. Sto padalcev je že v zraku – vsi v enem termičnem stebru, vsak s svojo frekvenco na radijski postaji in vsak s svojo idejo, kako ostati v zraku. Jaz pa tam, skoraj sam, ves majhen in prestrašen s svojim ljubljnim rdečim padalom v naročju in nežnim modrim sedežem na riti. Z drobnimi, preplašenimi očkami gledam izpod lahke alpinistične čelade. Variometer se že oglašja tu in tam in kliče k novim dogodivščinam, postajo imam še vedno izklopljeno. Veter – primeren mojemu znanju, prostora, da bi razgrnil padalo – nikjer.

Potem slišimo nizko nad dolino helikopter in spet čakamo. Reševanje ima prednost pred našimi cilji. Vendar vsi ne razmišljajo tako. Enkrat potem helikopter umolkne in naš svet spet preplavita mir in spokojnost. Irena se odpravi v nebo, jaz še kar čakam in se čudim. Slednjič nekako štartam in pustim vso tisto zmedo za seboj in naenkrat sem tam, v zraku, sam s seboj in svet postane prijazen in vesel. Dviganja se mi zdijo močna a obvladljiva, nebo me vsrka vase. Potlačim nemir v sebi, naženem vse strahove iz glave in pričnem igro z naravnimi silami. Ko se znajdem – že takoj na začetku poti – precej nizko nad vasjo Gabrje, uporabim vse svoje znanje in porabim vso svojo srečo, da se v naslednjem trenutku spet zavihtim na varno višino tolminskega neba.

Nekje na pol poti do Kobarida se potem zaustavim. S pogledom se srečava s Krnom in si srepo gledava v oči. Nič ne razmišljam. Obrnem v desno. Baza oblaka je tik nad vrhom, a do



Krn

Gomiščkovega zavetišča je varno in gre kot po loju. Baza se je medtem dvignila kakšnih petdeset metrov nad vrh, vendar ne razmišljam, da bi letel tja. Za danes je bilo dovolj, si rečem in spet obrnem proti Planici, pod velikanski kumulus, ki je že enkrat danes napolnil mojo višinsko banko. Še enkrat pogledam nazaj in... šment. Nekdo zaokroži nad Krnom. Baza je še vedno prekleto nizka. V naslednjem trenutku izgine v oblaku. Štejem sekunde. Z vsako nadaljnjo se povečuje moja tesnoba. Daj, poba, si rečem, ne serji ga. Pridi ven. Počasi začnem razmišljati, da bi začel močno stiskati pesti. Končno ga zagledam in mi odleže.

Temna stran

Ta dan je izgledal kot polno obložena miza na svečani pojedini. Vseh vrst jedi je bilo in pijača je tekla v slapovih. Podil sem se od ene impresije do druge. Korita Tolminke, Gregorčičev slap, Vrsno, planina Kuhi-

nja, Javorca, izvir Tolminke in še in še. Številni znani kraji, ki so v meni vzbujali neverjetno veselje, ko sem jih prepoznaval iz zraka. Toliko novih spoznanj v enem samem delčku dneva. Lovil sem tudi razdaljo, seveda, a predvsem sem se spoznaval z novim terenom. Tako enostavno je izgledalo. Prepričan sem bil, da bom z lahkoto obrnil Stol – pa ga nisem. Vendar zato tudi nisem podlegel slabši volji. Nikakor. Vem, da se bom nekoč vrnil.

Potrle so me druge reči. Soča je bila spet krvava. Dan se namreč ni končal srečno za vse. Gorski reševalci so morali velikokrat posredovati in reševati jadralne padalce v stiski. Kar dve smrtni žrtvi v enem dnevu sta me zelo pretresli. To je bil dopust, ne vojna, prekleto. Predvsem nesrečni Poljak, ki je tragično končal v grapi pod Mrzlim vrhom, je bil v naslednjih dneh bivanja v Posočju moj zvesti spremljevalec v zraku in na tleh.

Vse te zgodbe, ki se dnevno in množično dogajajo v dolini smaragdne reke, me niso pustile ravnodušnega. Vsi tujci, ki prihajajo po nepotrebnem umirat v to našo lepo dolino, vsa njihova znanja, ki niso znanja, vsi naši fantje, ki so junaki in rešujejo na meji mogočega, helikopterji, ki polno zasedeni letajo po naših hribih, njihovi iztekajoči resursi, lastna nebogljenost ob takšnih dogodkih... vse to je naselilo velikanski nemir v mojo dušo. Zelo upam in si želim, da bomo našli primerno rešitev za to temnejšo plat Posočja.

Čez dva dni sem bil spet na Kobali. Takrat smo čakali na štart zaradi tekmovanja zmajarjev. Takoj sem opazil gorskega reševalca, ki je bil prisoten tam zaradi tekmovanja. Stopil sem do njega, čeprav sem precej introvertiran in mu močno stisnil roko. Povedal sem mu, da sem jadralni padalec in se mu s vsem spoštovanjem zahvalil, da on in njegovi kolegi bedijo nad nami in brez pomislekov rešujejo, tiste, ki so pot-

Krnčica



rebni pomoči. Morda se zdi komu to dejanje banalno, meni se takrat ni. Še danes se mi ne.

Balzam za dušo

Rok-Wosa je bil tisti, ki je enkrat zvečer predlagal, da se zgodaj zjutraj odpravimo na Vodel vrh. Spodobna vzpetina nad Gabrjem, ki proti zahodu zraste v markantni Mrzli vrh. Kakšno debelo uro zmerne hoje in prideš v raj. Precej nizka cena za tak užitek, bi rekel. Pot skozi gozd je orientacijsko enostavna, vendar ne gre nujno mimo znamenite Grofove vode. Bilo mi je žal, da nisem vsaj enkrat srknil požirek tega čudeža. Potem prideš na vrh in si kralj celega sveta. Prostor za vzlet je prijazno enostaven, drena nobenega. Samo tišina, milina in gorski zrak. Kakšno popolno nasprotje Kobali! Vzlet v komaj prebujajoči se zrak pa tako miren in sproščujoč. Soča daleč spodaj. Prebivalci šotorskega naselja se komaj dobro prebujajo. Božansko drsenje z veličastno pokrajino pod seboj. Vsi ljudje in njihove zgodbe daleč spodaj. Življenje je postalo spet enostavno.

Vsak dan mojega bivanja smo potem hodil zjutraj gor v takšni ali drugačni postavi. Najprej trije, potem dva in še dva zadaj, ker sta prespala budilko. Potem štirje in nazadnje spet dva. Enkrat brez vetra, drugič nežen jug. Tretjič več zahodnika in smo malce premaknili štartno mesto. Pa enkrat meglice, drugič brez. Potem bikci, drugič koze, tretjič ovce. Opoldne pa spet na Kobalo. Navkljub drenu. Enkrat na Stol. Veličastno. En dan počitka, pa peš na Matajur. Gor in dol.

Nazadnje je sledil melanholičen povratek v realni svet, kjer ne šteje znanje pilotske obrti ali abeceda meteorologije. Tam vladajo drugačna merila in krojijo usodo druge vrednote. Še dobro. Tako nikoli ni posebej težko bežati domov, v nebo.



Pričakajo nas ovce



Radovednež



Vzlet iz Vodel vrha



Jutranji pohodniki na Vodel vrh

Spet na pot

Šele en teden sem bil doma, ko se je spet pojavila priložnost, da se odpravim v Tolmin. Tokrat ni bilo velike družbe znancev – kar ti včasih vliva prepotrebno dodatno samozavest. Z Ireno sva bila sama. Napoved ni obetala, a sva bila tako polna upanja in tako nezahtevna v svojih sanjah. Slednjič sva si od neba izprosila Kobalo. Peš.

Jutranja napoved je obljubljala bistveno manj vzhodnika kot prejšnji dan, vendar je odkrito grozila z nevihtami že zgodaj popoldne. Zato sva se zjutraj le zmerno obirala. Dogodivščino sva pričela v Tolminu, na uradnem pristanku, in se po neoznačeni poti napotila skozi Poljubinj, po poti, ki vodi do slapov Beri. Nekje ob strugi potoka Godiča se je pot ločila od dobro uhojene steze in zavila strmo desno navzgor. Orientacija ni bila tako zelo zahtevna, vendar je bila pot dokaj prepadna in dve prečki celo nevarni. Morda je svoje opravil tudi zadnji potres, ne

vem. Na enem mestu je bila jeklenica nesramno pretrgana. Nekaj ušivih metrov je izgledalo kot maratonska razdalja. Takrat sem začel razmišljati, da bi bilo mogoče bolje že prej ubrati markirano pot, a sem misel zavrgel takoj, ko sva srečno prispela na drugo stran.

Po dobrih treh urah relativno zmerne hoje sva se preznojena pridružila lenobnim letalcem na vrhu. Na vzletišču se vendarle nisva preveč obirala, saj je nebo z živahno rastočimi kumulusi, ki so počasi dobivali mogočnejšo obliko, dokaj jasno govorilo, kje se bo dan končal. Ne vem, če so bili vsi pripravljeni prisluhniti govorici oblakov, midva s tem nisva imela problemov. Letenje samo se mi zdi že tako ali tako nevarna zadeva, celo tedaj, ko misliš, da si naredil vse prav, kaj šele če se že na začetku poti znajdeš samo s polovico prtljage. Prav zato sva tudi zatrla misel, da bi se mogoče odpravila na Kobiljo glavo in tam poiskala srečo. Ne, vzletela sva tukaj in zdaj. Ko sem nad vzletiščem nabral do-

volj višine za miren odlet do kampa Gabrje, sem to brez velikih želja po kakšnem preletu, tudi storil. Irena je pristala kmalu za menoj.

Slabi dve uri kasneje se je modro nebo dokončno uklonilo deževnim oblakom in takrat smo številni, varno pod streho, opazovali pristanke kolegov v dežju. Prestrašeni pogledi zemeljskih ekip – morda prijateljev, zakoncev – in živčni pogovori po radijskih postajah me niso pustili ravnodušnega, vendar se je slednjič vendarle vse srečno končalo. Potem je prej kot v eni uri zmeren dež zamenjalo močno neurje s točo. Tu in tam je odpihnilo kakšen šotor v kampu, prevračalo stole in mize.

Posoška pravljica se je nemudoma končala in sledil je hiter pobeg domov. Tako hiter, da se nisem utegnil niti dostojno posloviti. A hribi bodo čakali, in Soča tudi. Nebo je večno. Novih načrtov pa tako ali tako ne bo nikoli zmanjkalo.

Že kmalu spet nazaj v ta raj!



POTOPIS

Oludeniz - SIV

Avtor: Miha Kolšek

Verjetno po tem, da bi rad letel čimbolj varno, nisem prav veliko drugačen od ostalih padalcev. Za tečaj izrednih postopkov (SIV) se še sam ne spomnim kje sem slišal, bilo je še med tečajem, vendar vem, da sem takoj začel s pregledovanjem posnetkov na znani video platformi. Videi s tečaja te kmalu pripeljejo do posnetkov akrobatskih manevrov, kar se mi je zdelo zelo zanimivo. Po prebiranju in razmišljanju, kako bi izkusil vsaj del tega, torej manevrov reševanja, osnov »zračne akrobatike« in še česa, sem začel iskati kakšne imam možnosti...

Največji vtis so mi naredili posnetki Jockya Sandersona, ki velja za »guruja« SIV tečaja. Možakar v mirnem, a zabavnem tonu, na posnetkih predava, analizira in svetuje. »*Ta bo pravi*«, si rečem. Pogledam njegovo spletno stran, termini so bili razpisani na par lokacijah. Ker smo družina, s še ne triletnico in se trudimo čas preživljati skupaj, je bila

»meka SIV-a« v Oludenizu (Turčija) kot ultimativna rešitev - vsaj v moji glavi. Morje 27°C, dan 31°C, noč 18°C. »Torej, samo predstaviti je treba na pravi način!«, je bil moj »mind set« že izdelan. Priznati je treba, da s posnetki najlepšega turškega zaliva to ni prav težko. Roka tako, roka tako, dajmo rezervirat... Pa še »tastare« vzamem s sabo! Saj še nista bila dlje od Novega Vinodolskega in še »tamalo« lahko kakšen večer popazita...

Rezervacija kart, rezervacija hotela, SIV je že plačan. Leteli smo s Turkish Airlines z Brnika do Istanbula. 30 kg prtljage na osebo je kot naročeno za jadralnega padalca. Notranji let do Dalamana in urica vožnje z avtom do hotela. Liberty hotel, kot nekakšen »resort« s svojim bazenom, dobrimi ocenami, je upravičil rezervacijo polpenzion. Bivanje udobno, postrežba odlična, čistoča vrhunska. Sobe malce starejše, a dokler je čisto, nas ne moti. Motila nas je pa zelo slaba pokritost brezžičnega interne-

ta. Deloval je le blizu recepcije. Že res, da smo na dopustu, ampak včasih služba zahteva kakšno minutko. Manjši minus gre tudi sobam, orientiranim proti glavni promenadni ulici. Lokali, polni Angležev (ne vem kako in zakaj, ampak jih je »na tone« - večina debelih), tekmujejo v decibelih in gre jim odlično. Do enih zjutraj, potem je tišina do petih, ko »musli« začne svoj žametni glas deliti preko zvočnikov s polmesečem okrašenih turnov. Ampak se ga navadiš. Torej če želite mir, izberite morda hotel, ki je streljaj dlje od promenade.

Izletov iz Oludeniza ni prav veliko. Znana dolina metuljev je vključena v potovanje z ladjico po šestih otokih, ki ga ponuja vsak drugi na ulici. Gusarske ladje, privezane na obalo zaliva, pa oglašujejo izlet z najglasnejšo izkušnjo elektronske glasbe (tudi iz prejšnjega stoletja). To ni bilo po našem okusu, zato smo se odločili za izlet po dvanajstih oto-

kih. Kombi nas je pobral pred hotelom točno ob uri, izpluli pa smo iz bližnjega velikega mesta Fethiye. Izlet je celodnevni, z nekaj postanki za kopanje. Cena 20 EUR s kosilom. Priporočam. Tudi tržnica v istem mestu je vredna ogleda. Največ bos-
te videli v torek.

Večerni sprehodi po promenadi so doživetje, vsak ti hoče kaj prodati, lokali vabijo s karaokami in plesnimi vložki gostov. Včasih na šanku zapleše tudi »penzič« in v zadrego spravi mladenke, ki se poskrijejo, ko je požel aplavz celotne ulice.

Gora Babadag je visoka 1965 m. Ker sem pet dni pred začetkom tečaja želel narediti že kakšen polet, sem se obrnil na agencijo SkySports, ki ima svoj lokal na glavni promenadni ulici. Ponujajo tandemske polete, ki jih je v tem času res ogromno. Z njimi sem se dogovoril za prevoz na goro, zaračunali so mi cca. 5 EUR. Razumna cena. Na poti na goro je treba plačati še davek za gozdove, cca. 6 EUR. Vzletišče je precej. Začnejo se na 1700 m in končajo na vrhu. Prijazni Hasan, pilot tandem, mi je dal nekaj napotkov in prvi polet je bil odličen. Dan kasneje je z njim poletela celo mama in bila zelo navdušena. Navil sem na 2500 m in malce raziskoval. Da se tudi kam odleteti, vendar te kaj kmalu premami pogled na morje in zaliv, ki je res prekrasen. Pristaja se na plaži, prostora je dovolj.

Že se je začel tečaj. Jocky predstavi svojo ekipo, v kateri sta sin in njegovo dekle. Je res mojster, znanje podaja na zanimiv, sproščen, na trenutke komičen način. Sproščena družba Američanov, Avstralca, Izraelca in Slovenca, je imela oči in ušesa pripravljena. Z vsakim poletom je naraščala suverenost, manevre lahko res dodobra spoznaš, saj jih začneš izvajati na višini okoli 1500 m. Na začetku nisem imel točno določena pričakovanja, le sledil sem programu, ki se ga prilagaja glede

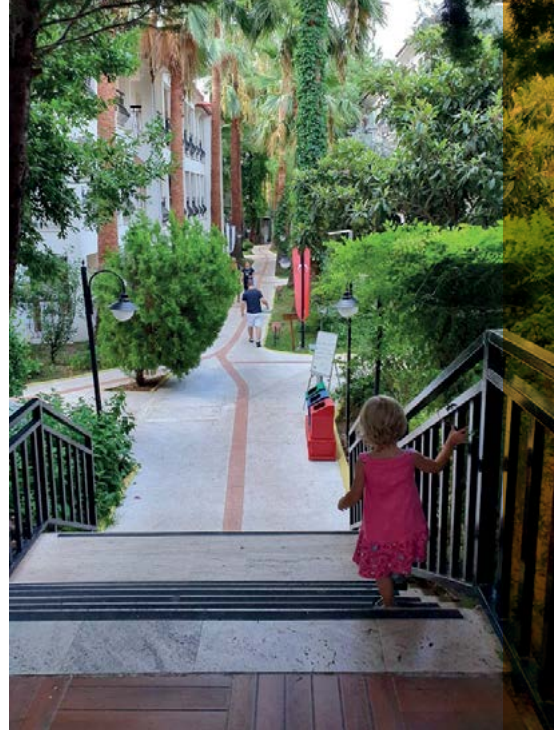
na sposobnosti posameznika. Tečaj traja več ali manj cel dan (9.00-12.00, 14.00-18.00), tako da družina v dneh tečaja nima veliko od vaše družbe. Vsak dan smo imeli dva poleta. Pred vsakim poletom je bil sestanek in zvečer še video analiza. Program je več ali manj znan, stranska, frontalna zapiranja, »stalli«, itd. Jocky z navodili v čolnu daje še dodaten občutek varnosti in tako si pri izvajanju nepoznanih manevrov bolj sproščen in suveren. Ko osvojiš vse klasične elemente, ti predlaga naslednji korak. Želel sem se naučiti letenje nazaj in SAT, kateri je res super zabaven, delal sem jih še dva poleta ves čas. Žal je zmanjkalo časa za ponujeno priložnost leta z akro padalom. Drugič. Zelo me je mikal tudi skok z D - bagom. To je skok iz tandemskega poleta, tvoje jadralno padalo pa je zloženo v večjem kontejnerju, iz katerega se izvleče po skoku. Jocky žal ni imel možnosti, sem pa našel Mustija v SkySports-u, ki mi je z veseljem ustregel. Postopek zlaganja vzame vsaj eno uro. Vzlet je kar smešen, saj je pilot že v zraku, ti pa tečeš še kar nekaj časa... Ko si nad morjem, povlečeš varovala in nekaj sekund prostega pada je čisti užitek. Musti je svetoval, da padalo ujamem v »stallu«, saj s tem preprečiš »kravato«. Nepozabna izkušnja, nedvomno ponovim.

Poslovili smo se s skupnim letom z Babadaga do doline metuljev, se tam skopali, spili pivo (ki tam stane dragih cca. 4 EUR) in z ladjico odpluli do Oludeniza.

Nasvidenje do prihodnjic!!

V številkah:

Pot (let/povezave): 9/10
Hotel: 8/10
Turki: 9/10
Aktivnosti (izleti): 7/10
Hrana: 8/10
Tečaj SIV (Jocky): 10/10
Pivo: 3/10 :)



10 dni nazaj...

Sedimo v senci borovcev na vzletišču na Kaštelirju in Branko mladi »purgerki« razlaga o legendarni ideji preleta na Cres. »1700 m bi bilo dovolj za prelet preko!« pravi. »Kje bi pa pristajal?« vprašam. »V pristanišču trajekta,« odvrne Branko. »Trajekt je v čistem rotorju, ker po kanalu ponavadi piha jugo,« pravim jaz. »Z manj kot 2000 m še v sanjah ne bi pomislil preleteti preko! Pa še takrat bi me pošteno stiskalo. Je treba na Cresu najti mesto za pristanek.«

Odkar sem prvič letel nad grebenom Šušnjevice do Plomina in gledal preko na Cres, sem sanjal o priložnosti za prelet preko. Kolikokrat se je govorilo o tem. Dvakrat sem bil sam na 2000 m nad Plominom in na tem da »bi si upal«, pa me je vsakič stisnilo. Gledaš preko grebena, nobenega pristanka na vzhodni strani, strmo dol v morje, 5-6 km vode, na drugi strani strmo gor iz morja, gozdnat greben, ozka cesta



Nad Motovunom

med drevesi, mesta brez dreves polna ostrega kamenja, in spodaj vedno ta jugo, rezultat »Venturi efekta« med Istro in Cresom.

17. julij 2019

Ta dan imam planirane 4 tandeme na Motovunu. Ob desetih dopoldne še vedno čakam na to, da mi potrdijo prihod. Ob enajstih je jasno, da od tandemov ne bo nič. Izgleda, da bo super dan za letenje, severno od Motovuna se delajo kumulusi s skoraj dovolj »mastnimi« bazami oblakov..., kdo bi se sekiral? V leseni hiški na vzletišču me čaka nova Spectra. Grem pa sam v zrak! Predolgo je že od zadnjega poštenega preleta.

Vzletim z Motovuna ob 12:30. Zadnji trenutek, preden po dolini povleče maestral. Takoj po startu ulovim steberček in z zanosom navijem preko 1000 m. Nad Motovunom je vse modro in do prvih kumulusov bo treba malo delat.

Preleti z Motovuna so vedno zahtevni. Ko »pripriči« maestral je za prelete »game over«, ker je zahodnik ponavadi preveč stabilen. Čaz za prelete je pozno zjutraj in kasneje popoldne, ko veter pojenja. Druga plat letenja z manj vetra nad Motovunom je, da si, če ne uspeš najti stebra, v treh minutah na pristanku. Zato se vzleta vedno direktno v steber.



Na 1000 m obrnem in pohodim pol gasa (60km/h! Spectra je res mašina!) malo bočno v veter proti severu, da se izognem »luknji« okoli jezera Butoniga. Prevečkrat sem tam »scuril«.

Greben Zamaska ne da nič in nadaljujem nad greben Sovinjskega brda. Curim kot velik. 600 m..., boljše, da kaj najdem in to takoj..., ni ravno nekih pristankov v teh rovtah. Najdem mali balonček, pol kroga gor, pol dol, ampak počasi se dvigujem in počasi me zanaša proti Buzetu in proti prvim normalnim pristankom. Zvoham jedro steberčka in počasi (0,5-1m/s) nabrem do 850 m. Proti severu sedi lepa baza, »mogoče je pod njo kaj«, si mislim, in v upanju boljšega dviganja prekr-

šim glavno pravilo vrtenja termike: »Ne zapusti dviganja, brez da veš, da je blizu res boljše.« Seveda pod bazo ni nič in spet curim kot velik proti Buzetu. Klasika. V glavi slišim Murphya (sigurno je za to sranje kak Murphyev zakon), kako se mi reži.

150m nad pristankom v Buzetu še vedno gledam na vse strani za kako znamenje termike (upanje umira zadnje) in kakšnih 200 m proti levi visoko zgoraj zagledam dva kragulja, kako ležerno vrtita. V upanju na »low save« se zapeljem pod njiju ...

Bum! (in seveda vriskanje varia!) Razmeče me kot malega mačka! Bolj kot tiščim v ozko in močno jedro steb-

ra, velikega približno četrtno obrata Spectre, bolj me pljuje ven. Spectra se zvija v vse smeri. Razmetava me kot na vlaku smrti v zabaviščnem parku. Krilo je povsod, samo ne nad glavo, ampak brez enega zapiranja. S kolki plešem neki aritmični latinski ples. Po par 100 metrih rodea na ekranu inštrumenta Oudie 4 na hitro preverim zanos stebra in mi takoj postane jasno, zakaj je tako razbito. SZ veter, se pravi da sem na »lee« strani hriba. Piha s hriba dol. Končno se dvignem nad greben in zrak se malo umiri. Nadaljujem vrteti z eno roko in z drugo malo zategnem sedež, da sta karabina bližje skupaj. OK, to je že malo boljše. Malo spet zadiham. Navijem do 1350 m in s pol gasa naprej proti bazam

nad Ročem. Delajo in čez par minut sem pod bazo na 2000 m, vesel, da sem oblekel »hoodija«. Vsaj temu Murphyeveemu zakonu sem pokazal sredinec. Ponavadi gre visoko, ko sem v kratkih rokavih.

Zapeljem se pod naslednjo bazo nad Laniščem. Od tam proti Učki in po zahodnem robu grebena proti Šušnjevi. Ta del leta gre kot po maslu; lepe baze povsod. Kot vedno pogled beži proti otokom. Ta del Istre je čista letalska magija. Preverjam smer vetra, še vedno SZ. Gledam višino baze, nekje 2200 m. Leepo. In tu naenkrat v glavi vidim sliko pogovora izpred 10 dni... SZ veter, baza 2000 m nad Šušnjevicco... Cres! V trenutku imam mravljinca v trebuhu. Wow! Danes bi pa mogoče res šlo...

Na grebenu Šušnjevicco ne gre visoko. Tu in tam kak steber do 1500 m. Murphy se mi spet reži. Vržem ga na »ignore« in sproščeno nadaljujem do Plomina. Niti ne razmišljam več o preletu proti Cresu. Gledam baze in mimogrede berem, kaj mi Oudie pravi o FAI trikotniku nazaj proti Motovunu. Dve kratki kumulostradi se nudita

proti notranjosti Istre. Katera linija bi bila najboljša? Odločim se slediti grebenu nazaj proti Šušnjevi. »Ziher je ziher« se reče na Štajerskem. Nad »Šušnjo« uspem navit do 1700 m. Pol pogleda mi uide nazaj proti Cresu. Ni šanse. Prenizko. In tudi predaleč sem že. Good bye, Cres!

Toda kjer sem, se proti vzhodu nad mano naredi lepa baza. Zapeljem pod njo in... dela! Istočasno se baza začne širiti nazaj proti Plominu. Opaaa! Hello Cres? Obrnem nazaj in se pod bazo dvignem na 2135 m.

Trenutek odločitve. Malo sem daleč od idealne začetne pozicije, ampak s Spectro in SZ vetrom bo pa menda ja šlo. Pritisnem na pol gasa in GREMO! 60km/h! Hvala, Spectra! V mednožju me stiska. Ni več poti nazaj. To je to. Letim na Cres! F@#k! Gledam to ogromno modrino

pod sabo. Naenkrat se mi zdi teh 5-6 km preko kar daleč. Gledam belo sled trajekta pod sabo (če mi ne »rata« preko, bo pristanek v morju sigurno na Youtube-u). Gledam sledi vetra na vodi... kaj piha spodaj? JJJ. Sh#t! Vedno ta južni veter (zaradi Venturi efekta med med Cresom in Istro). Pristajanje na otoku bo v rotorjih. Analiziram konfiguracijo terena. En sam hrib, drevesa, stene, kamenje, suhozidi, daljnovodi... Cesta vijuga med drevesi in na njej ni dovolj prostora za krilo. Vidim en malo večji nasip ob cesti bližje obali in se mi zdi, da bo tam manj rotorjev.



Kumulus nad Učko in Cres v daljavi

Nad otok priletim s 1200 m. Zrak je mehak kot svila. Nic več ne ruka. Letim preko vasi Filozići. Spodaj je nekaj malih travnikov, ampak vsi so v rotorju grebena in za drevesi. A-a! Nadaljujem preko vasi Dragozetići. Tudi tukaj je nekaj malih travnikov posejanih z drevesi, vendar je tudi tukaj vse v zavetrju grebena, na katerem je staro pokopališče. Ne, hvala! Z 850 m obrnem nazaj proti nasipu. Gledam vrh grebena Tramuntane. S severne (lee) strani je na vrhu nek ozek travnik za top-landing, ampak hrib je skoraj paralelno z vetrom. To bo rolalo, plus ure hoje skozi grmovje in ostro kamenje do ceste. Ne, hvala! Očitno je najboljša varianta nasip ob cesti.

Počasi curim in se nameščam za pristanek. Ko priletim nad nasip se vario spet oglasi. Ta del grebena gleda v veter. Pobočno jadranje me trenutno ne zanima, hvala lepa. Nič, bo treba malo proti morju, vstran od grebena. Ko zapuščam iluzorno varnost grebena, mi ni ravno lahko pri srcu. Za pristanek imam samo eno šanso, s tem, da ko se spustim dovolj nizko, vidim, da je pred izbranim nasipom tudi greben in bom tudi tu pristajal v rotor. Plus tega se nasip z vseh strani res strmo spušča v gozd pod njim. Ja, ja... Murphy. Top landing na piko v rotorju. Ampak »hebi ga«... Če je treba, znamo tudi to.

20 m nad nasipom priletim v rotor in sledi rodeo. Z rokami krilim, da verjetno zgledam kot kura, ampak koga zanima stil, dokler ostaja krilo lepo nad glavo. Spuščam se proti sredini nasipa. 2 m nad zemljo Spectra hoče nekaj pospeševati in rob nasipa se nevarno hitro približuje. KOLJIII!!! Z rokami nekje blizu riti Spectra nekaj tiho zašumi nad glavo. Nimam časa gledat gor ampak kar vidim, kako mi mežika s prevlečenim letom. Sekundo kasneje se noge dotaknejo tal in pomežiknem nazaj z dolgim, zadovoljnim izdihom. Ufff! To pa je bila avantura!

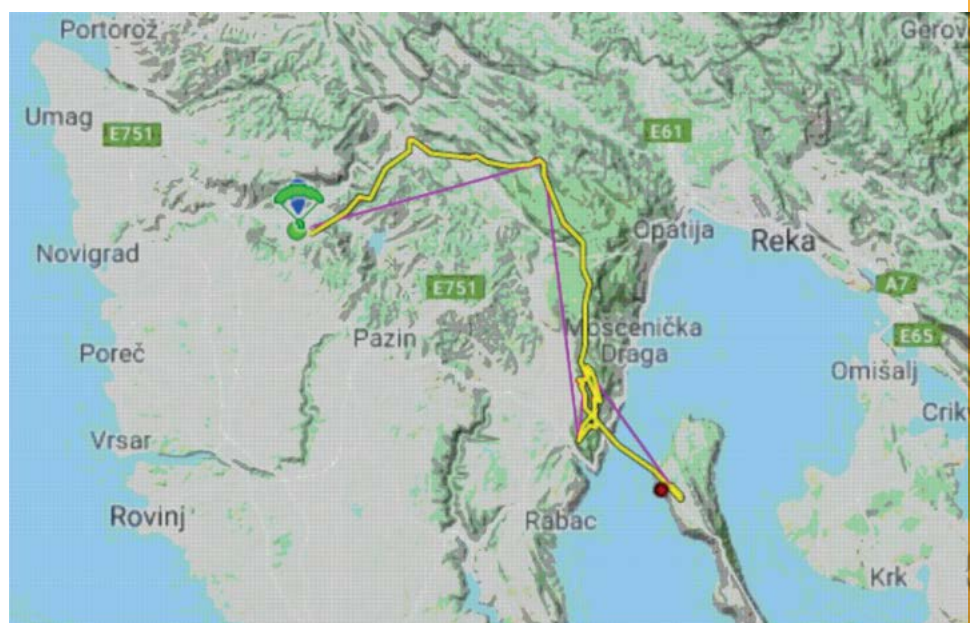
Po stresu seveda pride smeh. Od ušesa do ušesa. Ni mi še jasno, da sem res

na Cresu. Pogledam na telefon. Ekran je mrtev. »Low battery!« OK, izgleda da avanture še ni konec. Na Cresu sem in nobeden ne ve, kje sem. »Valjda« da ni bilo planirano. Pa itak mi nihče ne bi verjel. No ja, mogoče bi mi. V pristanišču sigurno najdem koga s polnilcem. Vsaj denarnico imam s seboj. Spakiram in se začnem po cesti počasi spuščati proti trajektu v Porozine. V 23-ih letih preletov in povratkov s preletov sem »mojster« štopanja. Itak se mi vse smeji in pravilo štopanja št. 1 pravi (Glas Yode, Jedi mojstra): »Nasmejan štopar prevoz dobi hitro.« Deseti (tu nekje) avto je nemški avtodom. Upokojenca se peljeta s Cresa proti Trstu. To je na poti proti Motovunu!

Itak, da sem car! V avtodomu imata polnilec. Hehehe... Kaj naj še napišem? Na koncu ne grem v Motovun, ampak me prijatelj pobere v Lupoglavu in greva skupaj na likovno razstavo v Puli, kjer je moja draga in na koncert Istrske kantavtorice Elis Lovrić na puljskem Forumu. Dan, ki se ga ne pozabi.

Aja, pa tak slučajno je to še rekord Motovuna. Razdalja: 76,9 km, čas letenja 3 ure in 9 minut.

http://xcglobe.com/flights?fbclid=IwAR0y-9nRNKZCnVTr_W3gK1VBS3duJ6OauZ-MsWIwPTuiL5gTBmepY0zMuSt0#show-flight/2279852/



Nazaj na celino, trajekt v Porozine



POTOPIS

Spadalom po balkanskih gorah

Avtor: Jože Poje

Pogled z vrha Magliča

Že lansko leto me je prijelo, da sem po spletu kupal, katere so najvišje gore evropskih držav. Letos ta »reč« ni popustila in sem zadnji avgustovski teden dal v »rezervo«. Če bo vreme (beri: malo vetra) na zahodu, grem na zahod, če pa na vzhodu, pa na vzhod. Spremljam napoved, opazujem realno stanje, če se napovedi uresničujejo. V soboto preverjam verjetnost za naslednjih pet dni in se odločim – Balkan bo ta teden.

V nedeljo popoldan namečem en kup stvari v avto in se odpravim proti Kninu, da bom zjutraj že pod Dinaro, njenim najvišjim vrhom Hrvatske z imenom Sinjal (1831 m). Severni Velebit ima burjo. Upam, da v notranjosti, na področju Dinare, ne bo preveč severa. V ponedeljek, 26. avgusta, je še napovedan šibak severovzhodnik, ki po napovedi dopoldan slabi. Zato, računajoč na termiko, planiram letenje proti jugu. Letenje na sever ni prav nič prikladno. Avto parkiram pri zapuščeni hiši, malo pred vasico Glavaš, povečerjam in se odpravim spat. Zjutraj nameravam zgodaj na pot, še v temi. Raje čakam na vrhu, kot pa da zamudim dan... Po eni uri počasne

hoje se začne daniti. Nobenega človeka. Kaj sem res sam na celi Dinari? Pa po treh urah zaslišim človeški glas. No, Hrvatje gredo na najvišji vrh svoje države. Aja, ni res. Trije Poljaki me počasi lovijo, ulovijo, a smo skupaj na vrhu, kjer je od julija letos tudi stolp. Ne tak kot na Triglavu, ampak osemkotni. Vrh nima skoraj nič trave, vse je v kamenju. Zahodna stran proti Kninu je prepadna stena. Vsekakor je vzhodna in južna stran najboljša za odleteti. Veter, vzhodnik, skoraj čisto ugasne. Zato Poljake naprosim, da mi podrižjo padalo v zraku, ker nimam prav nič veselja že prvi dan trgati drobne vrvce. Prav lepo vzletim in po iskanju prve dopoldanske termike in malo jadriranja, po slabi uri letenja pristanem v dolini. Kmalu popoldan se začne močan razvoj oblakov in nevihte. Kar naj bodo, si rečem in se že peljem proti Mostarju v sosedno državo Bosno in Hercegovino.

Na poti proti najvišji gori Bosne in Hercegovine se le ustavim v eni restavraciji, da se konkretno najem, saj bo zopet nočitev v avtu pod goro. Predvsem pa potrebujem internet, da si naložim karte za navigacijo, nisem več v EU. V trdi noči se peljem

po dolini Sutjeske proti Magliču (2386 m). Do izhodišča na Maglič je iz doline Sutjeske okoli šestnajst kilometrov gozdne ceste. Če bi le bila gozdna cesta, je pa »grozna cesta«, po kateri se prebijam eno uro in pol. Eh, noč bo kratka, ker se jutri, v torek, 27. avgusta, nameravam, še prej kot včeraj, odpraviti na pot... Ko rinem po dokaj strmi stezi na goro, me spreletavajo misli na mine, na skalnate pečine, ki sem jih videl na fotografijah, na satelitsko sliko, ki kaže nekaj zelenja na vrhu. Le kakšen bo vrh in kakšen bo veter...? Na vrhu sem zgodaj, ni še termike, le veter, jugozahodnik. Hm. Na zahod so prepadne stene v globino kakšnih tristo metrov, pa tudi na vzhod je prepadno skalovje. Lepa trava je le v smeri sever in jug. A veter je jugozahodni, torej prečno na travnati pas, ki je širok za razpon dveh padal. Premočan veter me lahko povleče ali prestavi za par metrov nazaj in v globino... Če prekinem vzlet, bo padalo verjetno padlo po skalah na zahod ali vzhod... Tudi ta druga misel mi ni nič všeč. Po četrto ure mojega neodločenega mencanja veter malo popusti. To je dober znak. Hitro se vpnem, potegnem in naredim dva koraka, a padala ne »čutim«, še ne

nosi, naredim še tretji korak - nič boljše! a v pol sekunde se moram odločiti, naj se odrinem ali prekinem, ker naslednji meter je že globina. Se odrinem... Zavoljo dobrega padala, le ta spelje in odletim. Uf, dobro, samo da letim. Miren let, inštrument kaže rahel jugozahodni veter. Takoj me premami veliko travnato pobočje na drugi strani, da bi tam pristal in nato ponovno odletel. In prav to se kmalu zgodi. Ko molzem padalo vkup pa pomislim, joj, saj sem v BiH, kaj pa mine, tu nisem na gorski poti, ampak na livadi! Hitro gledam navigacijo in ugotovim, da do tu ni prav nobene gorske steze. Spodaj je precej strmo, če ne celo prepadno. Torej sem gor niso mogli privleči te reči. To je dobro. A slabo je v tem, da je veter po hribu navzdol in moram kljub temu odletet, ker v dolino poti ni! Na malem grebenčku bočno, skoraj z vetrom v hrbet, na vso moč stečem v globino, da končno padalo le »prime in odletim«. S tem je »misija Maglič« uspešno zaključena.

Še isti dan jo z avtom mahnem v Črno Goro. Na meji je sitnost, ker nimam zelene karte, a Evri tudi to uredijo. V tolažbo mi je, da sem letos že petkrat brez zelene karte zapuščal ali vstopal v EU, pa nisem nič plačal. Enkrat pa je že treba. Popoldan se vozim po Durmitorju, ki je z eno besedo – čudovit. Tokrat, tretjo noč, si pa le privoščim eno sobico, da imam internet in da še vodo »vidim od blizu«. Zjutraj »skočim« na Bobotov Kuk, a padalo pustim na sedlu, ker sumim na prav neprijetno špičast skalnat vrh. Sum je na vrhu docela potrjen. Hitro jo ucvrem nazaj na sedlo in od tam poletim proti avtu. Nadvse me mika najvišji vrh Črne Gore na meji z Albanijo Zla Kolata (2534 m), ki je uradno najvišji vrh države. Ker se še ves dan potikam po raznih hribčkih, sem prepozen, da bi šel še isti dan do vznožja. Privoščim si hotel, ampak cel hotel, ker sem sam v njem edini gost, ki ga odprejo samo zame. Zjutraj, v četrtek, 29. avgusta, se na-

potim še na hrib z imenom Troglava, nato pa naprej. Ker je po zapisih planincev dolga, več kot šesturna pot na Zla Kolato, računam na pozno popoldanski ali večerni polet. Pozno dopoldan se odpravim iz popolnoma albansko govoreče vasice Vusanje na pot, ki je tehnično nezahtevna, vendar res dolga in samotna. Popolnoma drugače kot na Durmitorju. Na vsej poti, v celem dnevu, srečam tri Nemce, dva Avstralca, tri Izraelce, dva Američana in dva Poljaka. Črnogorcev ni! Še pastir je Albanec, ki naganja dva velika psa stran od mene, da me ne uščipneta. Na poti proti lepemu vrhu me vedno bolj skrbi razvoj oblakov. Zjutraj bi moral gor, ne popoldan. A kar je, je. Vrh je velik, travnat, ki omogoča varen vzlet na vse smeri, razen na sever, kjer je več sto metrska grozeča skalnata stena. A oblaki vedno bolj rastejo, na vzhodu je že dež, na zahodu bo pa kmalu. Za čakati ni, zato se pripravim in odletim. Seveda je termično. Povsod gre gor, jaz pa z najbolj »špartansko« hribovsko opremo kot puhec regratove lučke bingljam visoko nad gorami... Več kot pol ure si prizadevam, da bi varno prišel v dolino. Ko pristanem, je zadaj nad gorami že vse temno. Samo da se je srečno končalo. Drugič pa le zgodaj zjutraj na hrib, ne pa popoldan, si pravim in upam, da bo kaj zaleglo... Tako se je v štirih dneh srečno zaključila »balkanska odiseja« treh držav: Hrvaške, Bosne in Hercegovine ter Črne Gore, z letenjem z njihovih najvišjih gora.



Slika pred vzletom - vrh Maglič



Vrh Sinjal



Pogled na Zla Kolato

Zla Kolata



POGLED NAZAJ

Ikar, leto 1994, številka 3

Revijo prelistal: Janez Križnar

Ne bi bilo pošteno, če bi vnovič okrivil lepo vreme za pomanjkanje člankov v naslovnem Ikarju. Glasilo je bilo namreč kar solidno popolnjeno s prispevki. Težava je v tem, da je šlo v glavnem za prevode iz tujih revij. O slednjih pa, kljub zahvali prevajalcem za vložen trud, ne bom pisal. Pričujoča rubrika namreč pokriva predvsem dogodke in dognanja iz domačih logov.

Ker je bil edina takšna objava članek Andrije Pušića, ki je povzel dogajanje na JP državnem prvenstvu, ga v celoti objavljam. Zmotno bi kdo pomislil, da gre zgolj za suhoparno naštevande dejstev. Andrijin prislovično dovtipen slog pisanja je kot nalašč za vživetje v tedanje adolescentno obdobje jadralnega padalstva pri nas.

Državno prvenstvo 1994 v jadralnem padalstvu

»Zrak ima to dobro lastnost, da se po njem leti. Država ima to dobro lastnost, da je državno prvenstvo. Torej, z nekaj Jaegermeistera in dosti želje po tekmovanju, ni bilo problem poslati v zrak 84 tekmovalcev iz 18-ih klubov. Osem dni pozneje je prišel odgovor. Po štirih dirkah je zmagal Domen Slana in ostalim pustil možnost, da so najhitrejši (Aleš Šuster), najlepši (Mare Novak), najbolj nescurljivi (Matej Jocič) ali kaj podobnega, zase pa obdržal naslov najboljšega in domov odnesel koristno nagrado (Air Systems). Pa pojdemo po vrsti...

27. april 1994

Kriška gora. Vreme je bolj slabo, v glav-

nem tema. Disciplina Jakob, Valvasor, Preddvor, (60 km) najbrž odseva Alešev večni optimizem. Sezono odpre pogumni Rus s temeljitim pretipavanjem okoli mrzlega Tolstega. Sledi lekcija iz letenja v temi. Tako štirim le uspe obrniti Valvasorja, ostali pa smo srečni, če poberemo steber ali dva. Zmaga Mare s 54,1 km, drugi je Matej, tretji Domen. Četrty je Jure Kurnik, s čemer fenomen Kurnik dobi prve obrise.

30. april 1994

Krvavec, vreme bomba. Nekaterim je sicer eksplodirala že v roki (Kokra club, avtorjeva malenkost). Disciplinena ustrezna: Dovje, Kofce, Begunje v skupni izmeri 90 km. Maretu se prav zoprno ponesreči štart, tako da se mora zateči po zdravniško pomoč (šivi). Peterica, ki prileti v cilj, je upravičeno ponosna na spoštovanja vreden prelet. To so po vrsti Domen, Jure (zopet), oba Roka in Bojan. Silvotu ponagaja neljubi rotor in mu zmanjka le par sto metrov do cilja. France Megušar tudi prileti v cilj, celo z najboljšim časom, žal pa fotoapararat odpove. Matej je King-Of-The-Sky s 3200 m višine. Za klobase in pivo poskrbi Ivo (lej prima se tole rima).

1. maj 1994

Dan delovnega ljudstva, ki ga najdemo lepo razporejenega po grebenih. Tokrat je štart na Lijaku, radijske postaje žlobudrajo v italijanščini. Vreme solidno, pričakuje se močan zahodnik, ki se nikakor noče zgoditi. Disciplina je prosti prelet z eno obratno točko, anteno na Nanosu. Čakamo, Lijak pa noče in noče delati, samo še 45 minut do zaprtja okna. Tisti bolj neučakani tvegajo in gladko scurijo pod štart. Tisti bolj pregnani pa malce počakajo in ujame-

jo prve vzdihljaje zahodnika, ki se od takrat naprej enakomerno jača. Sedemnajst komadov relativno brez pripetljajev prileti do antene in se v formaciji strelcev veselo zapodi nad ravnino. Ampak brez domačega grebena je težko in znajdejo se le redki. Najbolj redek je Mare (64,4 km, poškodbi navkljub), Srečo malce manj, Rus pa prijadra »le« do Slivnice. Nekateri spregledajo rotor na zahodni strani Nanosa, v močnem zahodniku in to potem celo priznajo.

3. maj 1994

Kobala, napoved brutalno dobra. Že od samega začetka zastavica stoji pokonci. Nakar v zrak začnejo spontano odletavati padala, vreče, čelade, očala, postaje in ostala nepritrjena oprema. Nekaj opreme se vrne na tla, nekaj pa jo je najbrž še vedno v orbiti. Tekmovalci bledih obrazov začnejo tankati vodo v zadnje kotičke kontejnerjev in skrivoma tlačiti kamne v žepe. V zraku je očitno hammer. Nato se Bojanu zasmilimo in nam oddrži kratko komemoracijo, v kateri nas, v imenu organizatorja, opozori, da je v zraku »hammer« ter da nismo zavarovani. Pove nam tudi, naj ne krožimo v istih stebrih, posebej ne v njegovih. Komisija dosciplino, iz humanitarnih razlogov, skrajša na 75 km in jo spravi na laminarni Polovnik (s čemer ta beseda dobi nov pomen). Vseeno si lep čas nihče ne upa v zrak. Ko je ura že tri, Rus pokaže, kdo ima največ v hlačah in se požene v razkurjeni zrak. Preživi in s tem se tekma začne. Izkaže se, da se je v okolici štarta, in nasploh nižje, bilo treba kar potruditi z nabiranjem. Nasploh se termina pokaže za zelo močno in istočasno polno trikov in presenečenj (recimo »Planica« v glavnem ni delala). To očitno ne zmoti Mateja, da ne bi zma-

gal pred Domnom in Francetom. Discipline (trdnjava na Polovniku, Kuk, kostnica v Kobaridu, Tolmin) sicer ne naredi nihče, anteno na Kuku pa le obrnejo štirje (Marjan Grah je bil četrti). Glede na to, da se je iz redkih stebrov v glavnem bežalo, je teh 50 km kar dober rezultat. Skratka, razen tega, da je Florjan v žaru borbe za zmago spregledal planet Zemljo, ki mu je velikodušno nastavil padalcem najljubšo rastlino, se tega dne ni zgodilo več nič posebnega.

Namesto sklepa

Pogled na uvrstitve pove marsikaj. Glede na lansko leto bode v oči fenomen Kurnik ter morda slaba uvrstitev lanskega prvaka. Zopet se izkaže, da se najbolj obrestuje konstantno solidno letenje brez hudih ekstremov. Punc je za 200% manj, preostala pa ni v

najboljši formi. Mare je očitno imel največjo smolo. Aleš najbrž nikoli več v življenju ne bo štartal prvi, tudi na semaforju ne. Stane je z njegovim P3 vse debate o padalih postavil v novo luč. Ekipno je zmagala Nowa, kar potrjuje načelo množičnosti v športu. Bojan in Aleš sta se kar v redu izkazala kot organizatorja, saj ni bilo ne hudih pripomb ne incidentov in le ena (neutemeljena) pritožba (Pero Slapar). Selekcija za reprezentanco se nadaljuje, liga tudi, poročila s terena (in iz zraka) sledijo.»

Rezultati:

Mesto	Pilot	Klub	Padalo	Mesto	Klub
1.	Slana Domen	Let-Air Systems	Dynamic 57	1.	Nowa
2.	Jocif Matej	Let-Air Systems	Kendo C	2.	Let-Air Systems
3.	Kurnik Jurij	Kriška gora	Rainbow 32	3.	Kriška gora
4.	Marčič Bojan	Nowa	Energy 59	4.	Krokar
5.	Podbregar Sebastjan	Sky Service	Hawk 55	5.	Polet
6.	Zalaznik Stane	Vrhnika	Paratech P3	6.	Vrhnika
7.	Jernejc Andrej	Polet	Energy 59	7.	Kondor
8.	Meglič Srečko	Kriška gora	Rainbow 28	8.	Lesce-Bled
9.	Grah Marjan	Kondor	Energy 59	9.	Sky Service
10.	Žibert Janez	Orli	Supra 30	10.	Orli



IZ ERZOTOVEGA DNEVNIKA

Moja prva 200 km (Patu, 30.10.2008, četrtek)

Avtor: Andrej Erznožnik - Erzo

Naša druga odprava v Brazilijo, po prvi v letu 2007. Udeleženci: Jože Rabič, Nevidni, Branko Bujan (HR), jaz. Termin: 27.10.2008- 14.11.2008.

Odhod od doma 26.10. ob 22.30, vožnja v Lokev k Edvinu, kjer puščam avto in naprej vožnja s slavnim svetlo-modrim kombijem Tičev iz Buzeta, ki ga še "z lufta" prepoznaš, saj ima na strehi velik napis TIČI! 27.10 ob 7.00 smo na letališču Malpensa, Milano; v bližini na plačljivem parkirišču puščamo vozilo, kot leto prej. Ob 12.56 vzlet do Lizbone, od koder naprej vzlet ob 16.08, lokalni čas (-1 h), ter let čez "Veliko lužo". Let traja 7 ur in 47minut - 5656 km, pristanemo še isti dan v Natalu (-5 h) ob 19.55, lokalni čas. Na letališču od Rent-a-car prevzamemo dva mala Fiata, ki si jih od doma naročimo vnaprej, da se štirje ustrezno zbašemo vanje. Prespimo v Pousadi Sezimbra Village in 28.10. ob 7.15 krenemo na 320 km dolgo pot v naš Patu. Največjo težavo smo imeli vsakič odpeljati se iz tako velikega, milijonskega mesta; sistem ulic in cest, zgolj skopirana karta polovice Brazilije, slabe cestne označbe,... Ker veter tu na obali piha vse dni in to v notranjost, smo se orientirali kar po njem. V nam že domačo Pousado Voo Livre se pripeljemo ob 13.00. Zunanja temperatura 38 °C in na štart. Če tukaj vse dni piha kot noro - pasatni ekvatorialni vetrovi, pa po poldnevu lahko nas-

topi obdobje brezveterja in takega imamo zdaj na štartu. Osvežimo se le s skokom v Gamaleiro, zaselek pod štartom (to ime je postalo tu sinonim za "curažo").

Že drugi letalni dan, s štartom zjutraj: Štart Patu je na osamljenem hribu v ravnini na višini 600 m, odleteti je treba z vetrom nazaj za hrib, Gamaleira je spodaj na 250 m. Nizko. Štartam prvi, ob 7.45 in onadva takoj zatem, a Jože naju z Nevidnim navrti in s 1220 metri odleti za hrib ter scuri na 14 km v Rafael Go-deiro. Kasneje pride z mototaxijem nazaj, poskus štarta, a ga močan veter odloži na stran v grmovje. Večina bi tu odnehala, saj je že z obiranjem veliko dela. Jože Rabič pa ne in ob 10.16 ponovno štarta in odleti 192,5 km!

Celih 40 minut za njim pobereva na 1400 m, kar predstavlja bazo, ki zjutraj so, zginejo pa običajno čez dan in če si po 14. uri še v zraku, se pojavijo nove, "tavisoke"; toda danes je dan drugačen: baze so ves mili dan! Še midva zdaj skupaj z vetrom nazaj. 1. URA (8.45) = 8 km. Na 14 km: 1250 ->1500, 19 km: 1150->1670, 100 m v bazo, maksimalna hitrost brez pospeševalnika 65 km/h. Baze se redčijo in višajo, na 29 km: 770->1050 in 36 km: 500->1800 . Max hitrost = 70 km/h. 2.URA (9.45) = 42 km. Zanosí v vrtenju, posebej če gre slabo gor. so več kilometrski. 46 km od štarta: 1510 ->1700, 60

km: spet nizko 510->1810. Na 66 km: 1690->1850 do baze, ki so lepo ena do druge, kar mi ne prepreči, da že tretjič ne zacurim pod 600m. 3. URA (10.45) = 78 km: 580->1770 = 81 km. Nevidni je za mano 17 km. Tako prek nenaseljenega območja priletim do Iraceme na 84 km, ki leži v naslednji zvezni državi Ceara: 1420->1530. Ema, naselje ob jezeru = 89km: 1050->1950 = 93 km. Zapeljem noter v hribe, ki jih primerjam s tem, kot bi z burjo letel z Godoviča proti Kovku in je prvi pristanek šele v Vipavski dolini. 96 km: 1550->1915 = 99 km. 104 km: 1310->1780. 4. URA (11.45) = 107 km: 1540->2250 do baze! Spet poskušam ostati visoko, 112 km: 1850->1910. Naprej imam edino bazo nad velikim jezerom Jaguaribe. Gre za največje akumulacijsko jezero, kar smo jih videli, celo morje!. Na aeroposnetkih in kartah je manjše, sam sem ga ocenjeval na 20km x 20km, nihče ga nikoli ni preletel, kasneje smo ga zmeraj obletavali po severni strani. Tja ne morem, tako mi ostane le let po južni strani, kjer reka priteka v jezero in je vse zaraščeno brez pristankov. Prav kmalu izgubim še višino, že iščem pristanek ob široki reki Jaguaribe, 120 km: 770->1100, panično se odpeljem v nov pristanek, ki ga še nisem odkril, dosežem osamljeno fazendo - kmetijo = 125 km: 455->2550 = baza = 131 km. 5. URA (12.45) = 127 km.

Nevidni je za mano 11 km. 135 km: 1970->2520, 143 km: 1580-> 2420 = 148 km. Imam kumulusno cesto, poskušam čim manj vrtet. 151 km: 2210->2455, 6. URA (13.45) = 157 km. Na 159 km: 1450->2290 = 160 km. 162 km od štarta: 1990->2180, lepo letim od baze do baze in vsako naslednjo je enostavno pobrat. Pogled na površje je lep: črte, meje posesti dolge 10 km in ceste, vse v makadamu, tukaj še nisem bil! 166 km: 1910->2420, 170 km: 2160->2320, 175 km: 2050->2400 = 178 km. Pojavi se strah, da ne bi šlo čez 200, ves priden vrtim vse. Baz je še manj in so še višje. 7. URA (14.45) = 188 km: 1150->2240 = 193 km. Nevidni je za mano 29 km. Spodaj prihajam do vrste osamelih hribov - velikih skal, ki so postavljeni v vrsto in se vlečejo proti Quixadi, kjer je vzletišče prav na takem. Letim s konca Cu-strade ven, daleč proti naslednji bazi. 203 km (že mi je vseeno, če scurim, saj 200 je): 1130->2730, še ene 200 m v bazo = 210 km. Tu zdaj popustim, naslednja baza je daleč v hribih proti Pedri Blanci - nedosegljiva? Še ena je pravokotno v desno. Brez veze, grem v špuro. Sicer je baz tu zdaj konec. 8. URA (15.45) = 227 km. Nevidni je za mano 38 km. Zaključni let je dolg 28 km in res si nisem mogel misliti, da ne bom več dobil dviganja! Na pristanku piha bolj, kot bi si mislil na maksimalno hitrost 68 km/h v zadnji uri.



Erzo:	247.8 km , 7.45-16.07 (8h 22min)	29,9 km/h	max. 2729 m	prid. višin: 17652 m + 3579 m
Nevidni:	240.8 km , 7.49-16.55 (9h 06min)	26,5 km/h	max. 2519 m	prid. višin: 19228 m + 715 m
Rabič:	192.5 km , 10.16-17.08 (6h 52min)	27,8 km/h	max. 2729 m	prid. višin: 15080 m + 505 m

Branko z avtom štarta naslednji dan, ponoči ob 3.00, pobere Jožeta in ob 8.20 sta pri meni v Quixeramobimu, kamor na kamionu prištopam včeraj in prespim noč v hotelu Belas Artes. In nazaj čez Morado Novo - Alto Santo, po pomoti še v Emo in na

pravo pot - Itau - Umarizal - Patu, kamor dospemo ob 15.00, po 12-ih urah, kar je Branko krenil na pot.

let: <http://xcglobe.com/pilots#-show-flight/23111/>



	OZNAKA DIZELSKEGA MOTORJA S SISTEMOM NEPOSREDNEGA VBRIZGAVANJA GORIVA	MESTO NA OTOKU HVARU	MANJŠA DETELJA, TRI- ALI ŠTIRI- PERESNA	SLOVEN. ODBOJKARICA, KI IGRA ZA NOVARO
	PRIVEZ (NAV.)			
	OČE			
	ROMULOV BRAT			
	AM. AVTOR BIOGRAFIJ, IN AKADEMIK, PARK (1928-2014)	LARA LEBAN	ZAŠČITENOST Z OVOJEM	

SESTAVIL: JAKOB KOVAC	OBIČAJ, ŠEGA	MAJHEN HRIB, GRIC	IKAR	KRAJ PRI ČRNEM KALU Z GRADOM	ŠPORTNI VADITELJ	NORDIJSKA BOGINJA ZDRAVILSTVA	HRVAŠKI OTOK					
NANO- GRAM			KOST FEMUR 2. IN 15. ČRKA									
ŠKROPIVO ZA DREVSNE ŠKODLJIVCE							RUSKI TUREK NOVOZE- LAND, DO- MORODEC					
BENEŠKA LJUDSKA, VALČEK BENEŠKIH FANTOV										VELIKA ŽIVOBARVNA PAPIGA	RIMSKA 610	
ANDREJ ČERČEK			ŠTEVNIK KOMEL UROŠ			PREDPONA VEČ MEST V Z ZDA KAZALNI ZAIMEK			SADEŽ SOCIALNI DEMOKRATI			
ODREDBA, ODLOČBA							SLOVENSKO IME ZA OBIR (2139 m)					
AVSTRALSKI KLOBUK							ŠOLSKA OCENA			NAŠA IN TUJA ČRKA		

POMOČ

HONAN: pisatelj in akademik Park ARBORIN: škropivo AKUBRA: avstralski klobuk



Foto: Matevž Gradišek

Triple Seven 2020 napovednik



Rook 3

En / Itf B

XC superstar v letu 2020 napoveduje spojitev z geni uspešnega Queen 2 padala v visoki B kategoriji. Rook 3 bo v svoji tretji preobleki doživel prenovljene zmogljivosti skupaj z dovršeno odzivnostjo padala. Pravi odgovor za tiste, ki iščejo XC kilometre brez kompromisov pri sami varnosti.



King 2

En / Itf D

King 2 bo s svojim tro-linijskim sistemom ostal zvest svojim koreninam. Naprava podrejena pravim preletašom bo z vdanim BC-sistemom dovoljevala izjemen izkoristek pri optimizaciji hitrega letenja. Poudarek na samem razvoju odzivnosti pa bo poskrbel, da ga bo večina videvala le od spodaj.



Bishop

Tandem En / Itf B

Triple Seven širi svojo ponudbo tudi na področje padal za tandemse polete. Komercialno letenje zahteva predvidljivo padalo narejeno iz robustnih materialov. Bishop vse to združuje v paketu, ki bo polepšal lete tako pilotu, kot tudi potniku.



Gambit

CCC

Brezkompromisno nastavljen projekt, ki je dvignil tekmovalno srenjo na noge še pred svojim prvim nastopom. V letu 2020 se nadejamo prisotnosti slovenskega produkta na stopničkih tekmovanj CCC razreda. Gambit tako na najboljši način prikazuje znanje, ki ga poseduje razvojni oddelek Triple Seven podjetja. -

Zakaj izbrati Triple Seven padalo?



Za ponujeno kakovost, zagotavljamo najbolj konkurenčne cene, prirejene izključno za slovenske pilote.



Zaradi prisotnosti na slovenskih tleh, zagotavljamo najhitrejšo odzivnost pri servisih, rezervnih delih ter vsakdanjih vprašanjih.



S Triple Seven padalom imate direkten kontakt z osebami, ki so vaše padalo razvile.



Novi modeli so na zalogi v Sloveniji, kar pomeni, da je padalo na vašem domu v roku 1-3 delovnih dni po plačilu.



Vaše, Triple Seven padalo je servisirano s strani samega proizvajalca in ne, večinoma nepooblaščenih, tretjih oseb.



Najdete nas tudi na vzletišču ali pristaniku, kjer Vam ravno tako, zelo radi pomagamo.



O kvaliteti in občutkih, se lahko vedno sami prepričate tudi s testnim letom v Vipavski dolini.

Na voljo smo vam, vsak delovnik, od 8:00-16:00 ure



08 200 43 52



www.777gliders.com
info@777gliders.com



Ulica IV prekomorske 61
5270 Ajdovščina