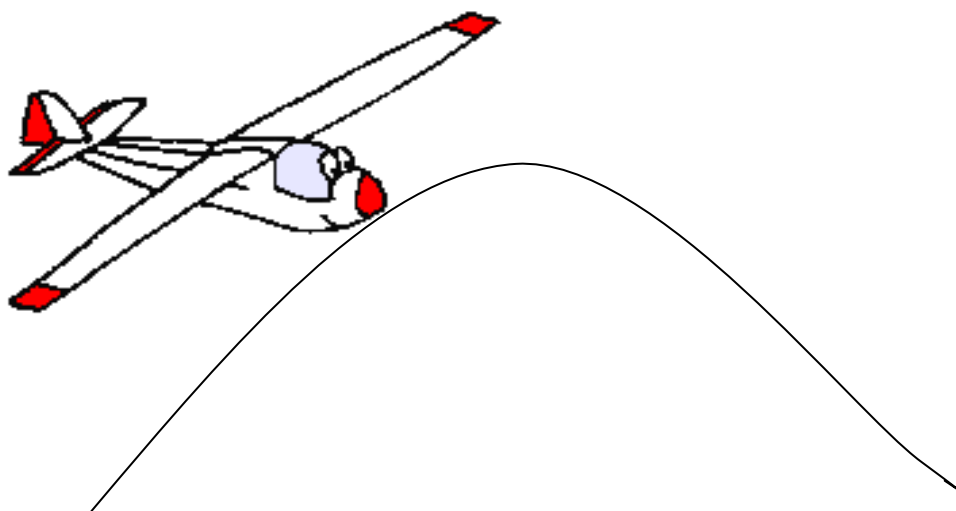


Boris Kožuh

PLACHTĚNÍ NA SVAHU V SINJI



Split 2017

Nezbytné znalosti pro plachtění na svahu nejlépe ukazuje příklad z historie letání v Sinji. Když v době základního vycviku v Sinji začal foukal severovýchodní vítr »bura«, přerušovali se lety po školním okruhu a žáci s instruktorem střídavě plachtili na svahu Visoka. Instruktor pilotoval do vypnutí a poté v několika minutách ukázal žaku, jak se plachtí na svahu. Poté, co žák hodinu nebo dvě sam plachtil, instruktor byl ještě potřebný pouze pro přistání. Někdy takový vítr foukal už v prvních dnech vycviku, kdy žáci měli za sebou jenom deset-patnáct letů ve dvojím řízení. Vždy ty žáci úspěšně plachtili a zůstávaly ve vzduchu celou svoji „směnu.“ Teto lety byly užitečnější než tucet školských kruhů.

V nížinných oblastech, kde blízko letiště nejsou žádné svahy, piloti nemají rádi silný vítr. Vítr nic užitečného nepřináší, a jen překáží. Uplně obráceně je v klubech v hornatém terenu. Tak to máme na letišti v Sinji. Bura na hoře Visoka vytváří ideální podmínky pro vícehodinové lety. I hora Kamešnica je dobrá pro svahové plachtění ale jen v létě. Tam jsem trochu jinak plachtí. Vzdálenost od letiště je taková, že je cena aerovleku příliš vysoká. Na Kamešnici se obvykle přichází s pomocí termiky.

Nejdůležitější v plachtění na svahu je zůstat vždy z navětrné strany (strana, na kterou vítr fouká - můžeme je nazvat »přední«). Větron se nesmí nikdy dostat přes hřeben kopce na zádní - zaveštrnou stranu. Na zaveštrné straně jsou silné sestupné proudy vzduchu. Teoreticky by měli být sestupné vzdušné proudy na zaveštrné straně stejné jako stoupající na navětrné. Je-li např. stoupání vzduchu 4 m/s, pak větron má přibližně 3 m/s stoupání, na straně zaveštrné klesání 5 m/s. Ale to je jen teorie. V praxi se na zaveštrné straně stává něco mnohem horšího - horizontální rotory. Takže v některých místech mohou klesající proudy vzduchu dosáhnout více než 20 m/s. Autor těchto řádků jednou plachtil na Kamešnici na zaveštrné straně! Saša Kubovec z Budějovic v Vivatu odhalil stabilní rotor na Kamešnici se stoupáním asi 15 m/s. Okamžitě jsme vzletli s Blaníkem. Poprvé v historii klubu se vlekalo na zaveštrnou stranu Kamešnice když foukal vítr burá. Úspěšně jsme plachtili více než hodinu na rotoru se stoupáním do 4-5 m/s. Zóna stoupání byla velmi úzká i jednou jsme ztratili stoupavý proud. Naštěstí byl nedaleko opět Vivat. On nám ponovně našel stoupavý proud a pokračovali jsme v plachtění. Po hodině jsme opět ztratili stoupání a když jsme nenašli nic, obrátili jsme se k letišti. Několik okamžiků klesání bylo „normální“ - asi 5-6 m/s, ale brzy jsme se ocitli v sestupné zóně vzdušného rotoru. Variometr ukazoval klesání větší než 20 m/s. Linie letu větrone byla strmější než Kamešnice. Myslel jsem si, „no teď to máme, teď rozbijeme jediný dvoustupňový větron v klubu.“ Zdálo se, že nejen to, že nedoletíme na letiště, ale nedoletíme dokonce do úpatí svahu. Kratký rozpočet ukazuje, jaký to byl let. Větron měl horizontální rychlosti kolem 100 km/h, a vertikální rychlost byla více než 70 km/h (20 m/s, to je 72 km/h). Větron v této části letu měl klouzak jen trochu lepší než jeden. Jelikož vzduch neklesá úplně do zemi, klesající proudění vzduchu se blíže k zemi zastavilo. Poté, co jsme za pár minut ztratili více než pět set metrů, jsme presto s vitrem do zad úspěšně doletěli na letiště.

Dokud jsme pod hřebenem nemůžeme ho samozřejmě překročit. Ale když jsme se vyšplhali více hřebene, naším hlavním zájmem je, nedostat se přes hřeben na druhou stranu. Let musí být takový, že celí čas vidíme hřeben. Nemělo by se stát, že hřbet zmizí pod trupem a my nevíme přesně, kde je. Pokud se ocitneme na druhé straně hřebene, máme velmi málo času k posouzení situace a rozhodnutí jak pokračovat let. Pouze v případě, že máme velmi velkou výšku je možné bezpečně se vrátit na navěštrnou stranu. Pokud si nejsme zcela jisti, že je výška dostatečná, pak je nejlepším

řešením přistání v údolí za svahem. Rozhodnout se musíme velmi rychle, dokud ještě máme dostatek výšky pro klidný odlet do údolí a bezpečné přistání. Pokusy o návrat přes hřeben se obvykle končí špatně, často s vyvrtkou nízko nad hřebenem. Odhady o možnostech návratu přes hřeben se opírají na zkušenosti, a zkušenosti s létáním v sestupném vzdušném proudu a se silným čelním větrem nemáme dostatek. Proto jsou tyto odhady ve většině případů špatné. To, že nedoletíme zpátky přes hřeben, není to nejhorší. Nejhorší je, že v zbytečné snaze vrátit se přes hřeben, můžeme přijít o všechny rezervy výšky. Tím je ohrožena bezpečnost odletu a přistání v údolí za svahem. Rozhodneme se za návrat přes hřeben, jen kdy opravdu máme velkou výšku. Při návratu musíme letět rychlostí mnohem vyšší než rychlost nejlepší klouzavosti! Stalo se pilotům, který do konce vytrvali ve svém návratu, že v přetíženém letu spadli do vývrtky na malých výškách.

Pravidla provozu na svahu

Na svahu se lita rovnoběžně se svahem na vzdálenosti několika desítek až několika set metrů. Zatačky jsou prováděny pouze na vnější stranu. To znamená, že není povoleno otočení o 360°, protože by druhá polovina tohoto obratu byla už ve vnitřní stranu (směrem ke svahu). Zatačky musí být mírnější než v termice anebo na školním okruhu aby si je ostatní piloty včas všimli. Takže v podstatě létáme velmi protáhlé osmičky (nejčastěji tak dlouhé jak svah). Když se dva větrone setkávají s výškovým rozdílem menším než 50 metrů, pak větron, který má svah z pravé strany má přednost. Ten pak pokračuje v létání po stejné linii. Větron, který má svah z levé strany, se musí otočit v pravo a tím uvolnit cestu prvnímu. Později se ten větron může opět přiblížit do svahu. Předjíždění se provádí po vnější straně, ale předjíždějící větron se musí mnohem víc oddalit od svahu než při setkání, protože předjíždění větron může kdykoliv odbočit směrem ven. Z tohoto důvodu se musíme vyhybat takovým situacím. Nejlepším řešením je aby větron, který dohání pomalejšího, udelal zatačku zpátky. To naruší rytmus letání a může potrvát několik hodin, než se taková situace opakuje.

Většinou při svahování v Sinji po vitru bura je slunečné počasí i rozvíjí se termika. V takovém případě pilot musí odletět daleko od svahu aby začít kroužit v termice.

Plachtění na hoře Visoka

Na tej hoře se svahuje kdy fouka bura. Bura je severovýchodní vítr ze směru převážně 40°. Přimo nad městem Sinj je vrchol hory a na něm kamenný kříž. Větrone jsou vlekáni obvykle blízko kříže. Minimální výška odletu na přistání pro žáky je 500 metrů. Větron lita ustálenou rychlostí paralelně s hřebenem na vzdálenosti kolem 100 metrů. Velmi zřídka je zona stoupavého proudění vzduchu tak těsně vedle kopce, abychom museli letět blíže k svahu. Nejčastěji je dokonce zona stoupavého proudění široká kilometr a možno plachtit daleko nad údolím před svahem. I když budeme sledovat linii hřebenu ve vzdálenosti několika set metrů, přesto budeme stále v oblasti stoupání.

Let musí být rovnoběžný s hřebenem. Vzhledem k bočnímu větru podél os kluzáku je vždy obrácena ve vnější stranu («od hřebene»). Když na svahu plachtí víc větronů, všichni musíme letět víceméně s konstantní rychlostí. Aby nedošlo k předjíždění na svahu, pomalejší větrone jsou povinny přizpůsobit svoji rychlost na te rychlejší. Rychlejší nesmí letět příliš blízko minimální rychlosti. Na svahu se obvykle létá rychleji než je rychlost nejmenšího klesání. Můžeme ilustrovat toto pravidlo s

trochou humoru. Rychlost nejmenšího klesání by byla ideální pro svahové plachtění, když by tam nebyl žádný vítr. Je samozřejmé, že pak bychom vůbec neplachtili na svahu. Svahujeme při dostatečně silném větru a bezpečnost letu vyžaduje, abychom v větrném počasí lételi se zvýšenou rychlostí. Musíme obětovat trochu výšky ve prospěch bezpečnosti letu.

Základní zona plachtění je od vrholu Visoke na západ do konce hřebene Sutina (poznamenejme ho, protože jsou tam staré kamenné zdi). Po vypnutí pokračujeme od kříže na západ a hřeben svahu je na levé straně. První hřeben zhruba od východu na západ (kurs 290-300°) sahá asi dva kilometry. V této části je linie hřebenu dobře vidět. Na konci této části je hřeben nevýrazný, snižuje se a zatačí doleva. Po několika stech metrech hřeben odbočuje vpravo a tvoří v tomto místě údolí podobné do zátoky na pobřeží moře. Údolí je částečně zasloune před větrem a v něm můžeme přijít o hodně výšky. Z tohoto důvodu nesledujeme už hřeben. Letíme rovně směrem na západ, přeskakujeme zmíněné údolí, které zůstává ve větší části na levé straně. Přímě před větrem je hřeben Sutina znovu dobře utvořen a větrem přiletí k tomu hřebeni téměř v pravém úhlu. Ten hřeben je vynikající navětrán a na něm dosahujeme maximální výšky. Před hřebenem odbočujeme vpravo (na sever) a sledujeme hřeben dokud máme stoupání. Před koncem stoupání je často krátká zona klesání a proto není moudré hned otočit zpátky. Na konci uděláme zatačku 180° a vrátíme se stejnou cestou do kříže. Při této zatačce musíme být velmi opatrní a nesmíme se hned přiblížit k svahu. Máme sice přednost (svah po pravě) ale v případě, že je druhý větrem příliš blízko za námi, můžeme spowodovat velmi těžkou situaci pro oba větrone. Druhý větrom by v tomto případě musel uhnout prudkou a ostrou zatačkou ve vnější stranu, a to by mohlo vést k havárii. V takové situaci, počkáme i teprve později se přiblížíme k svahu. Manévr přiblížení můžeme urychlit tak, že nakloníme křídla větrone ke svahu, až se dostaneme na požadovanou vzdálenost. To má dva příznivé účinky. První z nich je, že se zvýší stoupání (zvýšení projekce nosních ploch vzhledem ke proudícímu vzduchu). Druhý efekt je ještě důležitější, a to zejména v letu při malých rychlostech. Při skluzu v směru nakloněného křídla trup zakrývá horní křídlo. Jestliže by vzhledem k nízké rychlosti došlo k zlomu vzlaku to by se stalo nejprve na horním křídle. Větrom by padal do vyvrtky ve stranu horního křídla a pilot by měl dostatek času, aby zabránil rotaci.

Když se vrátíme ke kříži, odbočíme vpravo směrem na Kukuzovac. Za křížem se hřeben obrátí k jihu a snižuje. Hřeben je velmi výrazný, a na konci je dobře vidět antenu radaru. V této části svahu jsou stoupání dobré, když fouká vítr bura vic z východního směru. V každém doletu je dobré rozšířit trochu let k anténě a zkoumat, jak jsou tam stoupání. Dokud budeme mít alespoň nulu, máme letět dál. Vzhledem k tomu, že ani tvar hory, ani vítr nejsou jak v knihách, můžeme po nule opět najít stoupání a prodloužit zónu svahování o několik set metrů.

Plachtění na kopci Visoka je velmi bezpečné, jednoduché a celý čas vidíme letiště. Většinou se letí ve výšce nad hřebenem, zatímco pod výškou hřebenu velmi zřídka. Pro bezpečný návrat na letiště stačí výška 400 metrů na kříži. Pod celého svahu můžeme letet ve výšce 400 metrů. V případě, že vítr ustane, pak není protivětru i od každého bodu svahu se můžeme snadno vrátit na letiště. A v případě, že vítr stále fouká, pak se z každého bodu můžeme vrátit ke kříži, aniž bychom ztratili něco z těchto 400 metrů.

Při návratu s svahovani na hoře Visoka se používají dva způsoby přistání: přistání z školního okruhu a přistání ze směru. První způsob se používá, když vítr oslabil a není možné dale plachtit. Pak letíme do severní zóny nad vesnicí Glavice a přistáváme z levého kruhu (odletíme z zóny do třetí zatačky směrem k městu). Druhá metoda se používá, když se vracíme z plachtění a vítr je stále silný. Při silném větru je konstrukce školního okruhu velmi složitý manévr. Přistání ze směru zvyšuje bezpečnost letu a je mnohem jednodušší pro piloty. Proto se vracíme z hory Visoka přes město ve směru osi dráhy a nikoli směrem k severní zóně. Takové přistání vypadá jako velmi rozšířený školní okruh s imaginární čtvrtou zatačkou nad městem. Od města k hipodromu hodnotíme svoji výšku a v případě potřeby otevíráme brzdící klapky. Závěrečné přiblížení začínáme na začátku hipodromu. Tu musíme mít výšku asi 250 metrů. Odtud na letiště, pořád létáme v osi dráhy. Když přeletíme prah dráhy ve výšce 50 až 100 metrů, otevíráme plně brzdící klapky. Při velmi silném větru přistání provedeme trochu jinak: ke letišti se přibližujeme jižně od silnice Sinj-letiště, před továrnou se otočíme doleva a přistáváme přes silnici šikmo ke směru dráhy. Tento způsob přistání je povolen jen zkušeným pilotům a při velmi silném větru.

Pro přistání ze směru pilot musí získat výslovný souhlas od vedoucího letu. Toto povolení se žádá, když opouštíme svah, protože je nejlepší začít návrat na letiště z vrcholu Visoke.

Přeskok na horu Svilaja

Vzhledem k tomu, že Svilaja leží téměř kolmo ke směru větru, můžeme tam ještě lépe plachtit. Problematicky je jenom přeskok z Visoke na Svilajou. Pokud se nám podaří dosáhnout na Visoke výšku aspoň 1100 metrů, můžeme se pokusit přeskocit. Na konci hřebene Sutina místo zatačky 180° prodloužíme rovnou k Svilaji. Na cestě máme kulatý kopec Pleševica (920 m), což je dobrý orientační bod. Od posledního stoupaní na Visokej do Pleševici máme asi 3,5 km. Odtud na letiště je 10 kilometrů, což znamená, že máme stále dost výšky, aby se vrátit na letiště. Kolem kopce Pleševica létáme z pravé strany. Jelikož je to kulatý kopec vítr ho obchází i tam obvykle není dobré stoupaní (a často skoro žádné). Od Pleševici do prvního hřebene s dobrým stoupaním (1080 m) je dalších 4,5 kilometrů. Z tohoto hřebene na letiště je 15 km daleko. Z tohoto bodu s bočním větrem potřebujeme výšky asi 900 metrů. Pokud již před příchodem do toho hřebene narazíme na sebemenší stoupaní, měly bychom ho určitě využít. Někdy stačí jen zpomalit, a někdy je třeba udelat několik krátkých osmiček. Když na prvním hřebenu nastoupáme, pak se velmi snadno dostaneme přes hřeben na vrchol Svilaja (1500 m), kterému se nachází blíže než 5 km. Z vrcholu Svilaja na letiště potřebujeme výšky asi 1300 metrů. Stoupaní na Svilaji dosahují výšku obvykle přes 2000 m. Od vrcholu Svilaji se hřeben táhne ve směru severozápad na vzdálenost 15 kilometrů, skoro do městečka Vrlika. Poslední vrchol v nepřerušném řetězu je vysoký 1090 m. To je místo, kde se končí zóna plachtění na hoře Svilaja. Celá zóna má délku více než 20 kilometrů. Chceme-li se vrátit na letiště s toho posledního vrcholu, bude to vyžadovat výšku 1500 m, dokonce i v situaci bez větru. Proto se návrat z severozápadního konce provádí plachtěním po svahu zpátky do vrcholu Svilaja a odtud na letiště. Pokud by se náhodou vítr zastavil ve chvíli, kdy jsme na tom místě v výšce menší než 1500 metrů, pak bychom se bez termiky nemohli vrátit na letiště. Bura se samozřejmě nikdy nezastaví v okamžiku, takže tento vývoj je dost nepravděpodobný.

Podařeny skok na horu Svilaja je jako výhra v loterii. Tady plachtíme ve mnohem větších výškách a pole plachtění je několikanásobně delší. Neexistuje žádné srovnání mezi svahováním na hoře Visoka a Svilaja. Plachtění na hoře Svilaja nabízí mnohem více. Navrat s Svilaji se provádí na dva způsoby. Prvním z nich je dokončení plachtění na jižním okraji hory Svilaja a navrat přímým letem na letiště. Druhý způsob je navrat na horu Visoka a odtud na letiště. Pokud je to možné, měly bychom zvolit navrátí přes horu Visoka pro snadné přistání ze směru.

Plachtění na hoře Kamešnica

Plachtění na planine Kamešnica je vlastně kombinací svahování a termického plachtění. V lete téměř každý den v odpoledních hodinách začíná v Sinjskim poli foukát zapadní vítr maestral. Bohužel je vzdálenost od letiště do Kamešnice velká a vleky do Kamešnice dlouhé i drahé. Na Kamešnici se obvykle přichází s termiky. Výšku si musíme zajistit na termice a pomalu se pohybovat směrem Kamešnica. Kamešnica v dolní části se zvedá dost pomalu, i v výškách 500-600 metrů stoupaní není dostatečně silné, aby se dalo úspěšně plachtit svahově. Z této výšky také není možný návrat na letiště s protivětrém (alespoň ne z dvoustupňovým větrem). Proto na Kamešnici sháníme stoupaní ve výšce ne méně než 800 metrů. Pro svahování na Kamešnici vybíráme hlavní i nejvýraznější hřeben, který leží zhruba kolmo ke směru maestralu. Pokud letíme do Kamešnice z letiště, letíme kurzem 75°. Nad řekou Cetina pod pravým křídlem nám zůstává most »na Kerepu« a pod levým křídlem most »na Hanu« (na silnici Sinj - Livno). Krátce před dosažením svahu budeme vidět na levé straně vesnice Gljevič. Když se dostaneme na nejvyšší hřeben před námi, odbočíme doleva směrem na sedlo Vaganj. To je pro svahové plachtění nejlepší část Kamešnice. Délka tohoto hřebene je asi 6 km a rozprostírá se zhruba ve směru sever-jih. Zde musíme mít výšku asi 1000 metrů. Po cestě do Kamešnice určitě najdeme termiku, tak to není zvlášť obtížné dosáhnout této výšky. Blíže k Vagnju se hřeben začíná snižovat. Po dosažení zóny nulového stoupaní se obrátíme i letíme na jih do druhého konce hlavního hřebene. Na jižním konci hřebene je velké údolí Korita. Hlavní hřeben se tady obrací na východ k vrcholu Konj. Na hlavním hřebenu jsou nejsilnější stoupaní. Plachtění tady není zcela svahově. Při každém proletnutí svahu na několika místech najdeme oblasti s výrazným i silnějším stoupaním. Pro začátek je nejlepší letět několikrát z jednoho konce hřebene do druhého. Vzhledem k tomu že je Kamešnica obrácena celým bokem k západu, je celé odpoledne intenzivně vyhřívána sluncem. Proto můžeme plachtit klasicky svahově s dlouhými lety podél hřebenu, a můžeme v oblastech s výrazným termickým stoupaním letet ve velmi krátkých osmičkách a udržet větrón stále v zóně nejsilnějšího stoupaní. V průměrných dnech v lete stoupaní přesahují 5 m/s. Pouze tehdy, když nastoupáme několik set metrů nad hřebenem, můžeme přejít k čisté termickému plachtění. Když jsme několikrát proletěli celý hlavní hřeben, začneme prodlužovat zónu plachtění. Na jižním konci hřebene je hluboké sedlo Korita, a po něm nový hřeben, který se táhne na jihovýchod do nejvyššího vrcholu Kamešnice Konj nad Buškim jezerem. Ten hřeben je velmi výrazný a téměř vždy jsou na něm dobrá stoupaní. Ačkoli poloha tohoto hřebene není nijak zvlášť dobrá vzhledem k maestralu, nicméně můžeme při bohaté pomoci termiky úspěšně stoupat na celém úseku do vrcholu Konj. Zde bychom měli letet blíže ke svahu a kopírovat formu hřebene. Z vrcholu Konj je dobře vidět Buško jezero, na severu Livanske pole, a za jezerem hora Tušnica.

Po návratu z Koně se obracíme na konci toho hřebene přes sedlo Korita opět na hlavní hřeben. Letíme zpátky po hřebeni směrem k Vagnju. Pres hřeben na pravé straně vidíme Livanske pole a letiště aeroklubu Livno. Na Vagnju bychom se měli pokusit o rozšíření oblasti svahovani směrem k hoře Dinara. Zde je teren spíš nahorní rovina i nedostaneme se dale bez termiky. Na hoře Dinara můžeme očekávat opět svahove stoupání. Dokonce i když nechceme letet k vrcholům Dinary, je zona plachtění od Kone do Vagnja dostatečně dlouhá pro velmi příjemné svahovani. Kamešnica je tak vysoká, že dokud jsme nad hřebenem, vždy máme zajištěni návrat na letiště. Poloha Kamešnice vzhledem k letišti je taková že platí klasické pravidlo svahovani. Dokud fouká maestral svah dává dostatečně silná stoupání na udržování výšky přes 1500 metrů i nemá žádného problému za navrát na letiště proti silnému protivětru. Pokud se rychlost větru sníží, pak samozřejmě výška plachtění na svahu klesá, ale je snazší se vrátit na letiště, protože čelní vítr není tak silný.

Pro orientaci jaké výšky jsou dostačující pro větron K-7, opišeme několik dobře viditelných bodů na Kamešnici. Hlavní hřeben je velmi strmý z »našej« strany a pod ním je obec Gljev. Od Gljeva do letiště je 8 km. S větrem síly 25 km/h ztratíme do zóny nad letišti 470 metrů. V zóně pro přistání musíme mít minimálně 250 metrů. To znamená, že nad Gljevem musíme mít celkem 720 metrů. Tato výška je nutná v případě že při návratu nebudou žádné klesání. Pokud cestou narazíme na stoupavé proudy budeme v zóně, ve výšce více než 250 metrů, a pokud narazíme na sestupné proudy, budeme ve výšce méně než 250 metrů. Proto musíme přidat ještě rezervní výšky - řekněme 150 metrů. To znamená že pro bezpečný návrat od bodu Gljev potřebujeme asi 870 metrů ($470 + 250 + 150$). Dalším takovým bodem je severní konec hlavního hřebene na Vagnju. Vzdálenost do letiště je asi 11 km. Pro bezpečný návrat potřebujeme 1100 metrů ($650 + 250 + 200$). Třetí důležitý bod je vrchol Konj. Pokud jse z jižního konce hlavního hřebene chceme přesunout na hřeben směrem k vrcholu Konj, budeme muset letět přes údolí Korita. Na začátku toho údolí je pro návrat na letiště požadována výška 900 metrů. Údolí Korita je 4 km široké. Po dosažení hřebene za údolím potřebná je pro návrat už výška zhruba 1100 metrů. Plachtění na hřebeni do vrcholu Konj otevírá zajímavý problém: jaká je výška potřebná podél hřebenu? Chceme-li se vrátit z vrcholu Konj na letiště, teoreticky musíme mít asi 1700 metrů ($1200 + 250 + 250$). A v tom se skrývá zmiňovaná zajímavost: pro návrat na letiště stačí po celé délce hřebenu od Korita do Konja jen udržovat výchozí výšky asi 1200 metrů. Jak to, když jsme napočítali že s Konje do letiště potřebujeme kolem 1700 metrů výšky? Po návratu z Koně do Korita máme stále svahove stoupavé proudy a můžeme snadno udržovat výšku 1200 metrů. Z severního konce údolí Korita je výška 1200 m zcela dostačující pro návrat na letiště. Nyní si představte, že při návratu z Konje v určitém okamžiku maestral přestal foukat a nejsou už stoupavé proudy. Naš rozpočet byl založen na těch proudech a udržování výšky 1200 metrů do údolí Korita. V případě, že vítr se zastavil, byla by výška 1200 metrů dostatečná, protože bychom se na letiště vraceli bez protivětru. Na vrcholu Konj, v situaci bez větru a stoupavých proudů, potřebujeme mít akorát těch 1200 metrů. Takže po celé délce hřebene stačí udržení této výšky a za všech okolností máme bezpečný návrat na letiště. A dokud fouká maestral snadno můžeme udržovat tuto výšku. Otázka potřebné výšky na celé Kamešnici má velmi jednoduché řešení: zatímco jsme nad hřebenem z každého bodu máme zajištěny návrat na letiště.

Termické a svahove stoupavé proudy na Kamešnici trvají často až do 20 hodin večer. Až do 18. hodin můžeme plachtit jen svahove a vůbec nemusíme využívat termiky. Po 18. hodině je dobře držet

se oblastí silnějších (termických) stoupání, létáním v kratších osmičkách. Ted už musíme dávat pozor na výšku, protože pod hřebenem nenajdeme už dostatečně silně stoupání. Pokud jse nam podaří zůstat nad hřebenem, zůstaneme asi na Kamešnici téměř do západu slunce. Termika v Sinjskim poli zhasne mnohem dříve, a do západu slunce zůstávají ve vzduchu pouze větrone, které jsou na Kamešnici. Často se stávalo, že větrone z termiky nad Sinjskim polem přistávali před 18 hodinou, a větrone s Kamešnici se vracelí při západu slunce.

Hora Kamešnica má jeden velmi neobvyklý rys, který nema téměř ve světě obdoby. V Sinjskim poli maestral fouká v létě téměř každý den (aspon tak bylo, ale vypada že generalne otepleni to trochu zmenilo). V Livanskim pole za Kamešnici je maestral mnohem vzácnější. Kamešnica vlastně tvoří přirozenou hranici maestralu. Nad Kamešnici vzduch stoupá a ve vyšších výškách se vrací k moři. Důsledkem takové cirkulaci vzduchu na zavetrnej strane Kamešnici nejsou sestupne proudy. Prakticky na všech svazích jsou na zadní straně silné sestupné proudy vzduchu, a jen Kamešnica je výjimečná!

Kdysi davno žakyne Maja plachtila v Blaníku, a jej instruktor (autor techto řadku) v DG-101. Spolu jsme letěli do mesta Glamoč. Na zpáteční cestě jsme stoupali na termice v Livanjskim polu. Tenkrat ještě v Livnu nebylo dnešní letiště, ale jen stara, špatně značená draha z 60. let. Kvůli špatné viditelnosti a boju o každý metr výšky jsme se rozešli. Jak jsme se hledali, jsme ztratili spoustu výšky. Zbývá pouze možnost návratu do Sinje nad nejnižší částí Kamešnice - přes Vaganj. Čekal jsem Maju tam. Byl jsem na mírně vyšší úrovni a nemohl jsem posoudit, zda-li Blanik ma dost výšky aby preletet přes sedlo Vaganj. Když se Blanik blížil Vagnju, několikrát jsem se zeptal, jestli ma dost výšky a pokaždé jsem dostal odpověď: „Já nevím“ To jednoduše znamená, že Blanik byl téměř ve stejné výšce jako hřeben. Přeletela ho i hned se ukázala tato neobvykla vlastnost Kamešnice. Bezprostředně po průletu nad hřebenem se Blaník dostal do stoupaveho proudu i začal klidně svahové plachtit na „našej“ strane Kamešnice. Na zadní straně hory prostě nebyly sestupne proudy. Na jiných svazích je navrat zpět proti větru přes hřeben možný pouze s velmi velké výšky, a dokonce ani tehdy ne vždy bezpečně.

