

O smislu in spoznanju v alpinizmu in letenju

z *Matevžem Lenarčičem*

Besedilo: Mire Steinbuch

Umirjen sogovornik z izdelanimi stališči. Hitro postane jasno, da nima glave le zato, da jo nosi k frizerju. Alpinist, ki je preko letenja s padali prijadral v letalstvo. Širši javnosti je postal znan, ko je s Pipistrellovima ultralahkima letaloma Sinus in Virus po različnih trasah dvakrat obletel svet. Pred tem je opravil dolge polete čez Sibirijo, Afriko, Alpe. Med drugim je priplezal na Cerro Torre, Fitz Roy in Broad Peak.



Matevž Lenarčič Foto: Mire Steinbuch

Po podatkih Cobissa ste avtor sedmih monografij in dveh knjig, Smisel in spoznanje ter Okoli edinega sveta. Poleg tega ste kot soavtor navedeni še pri trinajstih knjigah. Je to točno?

Po mojih informacijah je enajst knjig, devet monografij in dve knjigi.

Kaj pa ostalih trinajst?

Ne vem ..., teh je veliko.

Morda so uporabili vaše fotografije.

Verjetno.

Knjiga Alpe, kot jih vidijo ptice, je bila nagrajena v Banffu, Berlinu in na knjižnem sejmu v Ljubljani.

Kaj vam pomenijo te nagrade?

Lepo, da je komu všeč. Dobro je tudi s stališča prodaje, čeprav se zadnja leta knjige zelo slabo prodajajo. Kakšnega večjega finančnega učinka nimajo. Vsi smo odvisni od okolja, v katerem živimo, zato je dobro, če te okolje vsaj nečem nekoliko priznava, da osmisliš svoje početje.

Smisel in spoznanje se zaradi razmišljujočega načina pisanja

razlikuje od večine slovenskih knjig o alpinizmu tedanjega časa, razen od Zaplotnikove Poti. Zakaj niste ostali pri tedaj prevladujočem slogu prišel-splezal-odšel, ampak ste ga presegli?

Moj odnos do alpinizma ni bil nikoli rezultatski. V časih, ko sem še aktivno plezal (od srede 70. do srede 80. let, op. M. S.), pri nas to še ni bilo toliko prisotno, v tujini pa že. Tam so ljudje točno vedeli, kakšno kariero hočejo narediti v alpinizmu. Pri nas je šlo bolj za način življenja, doživljanja. Če hočeš opisati način življenja, ga moraš malo drugače kot samo v stilu "rad bi šel, rad bi zmagal, zato sem naredil to in to". Gre za preplet odnosov, značajev, ki pridejo do izraza, ko se pojavijo problemi. Dokler jih ni, je vse v redu, vsi se imamo fino, vsi se razumemo. Ko nastopijo težave, se pokažejo razlike v tem, kako človek dojema drugega, življenjski principi pridejo bolj do izraza.

V čem sta torej smisel in spoznanje? Spoznanje, da je alpinizem zaradi tekmovalnosti prenevaren, ker brez

tekmovalnosti in tveganja ne moreš biti vrhunski alpinist, tvegati samo za svoje veselje pa nima smisla?

Če ne razmišljaš preveč in plezaš impulzivno, zato ker gore pač so, se o tem ne sprašuješ. Greš, ker ti je všeč. Vzrok, zakaj greš, verjetno tiči v frustracijah, ki jih nosiš v sebi, o katerih nima smisla razglabljati. Ko o teh stvareh začneš razmišljati, slej ko prej prideš do tega, da so bolj priznani vzponi, ki so nevarnejši in zahtevnejši. Če nimaš motiva biti najboljši alpinist ali zaslužiti kar največ denarja z alpinizmom, se začneš spraševati, ali ima res smisel toliko tvegati. Dokler samo intenzivno plezaš, kot smo mi do približno šestindvajsetega leta, se stvari zdijo enostavne. Ko pa se začneš poglobljati, postanejo bolj kompleksne.

Ste že med odpravo na Broad Peak vedeli ali slutili, da zaključujete z resnim alpinizmom?

Bolj ja kot ne. Že nekaj časa smo v našem plezalnem krogu razpravljali o smislu, življenjski potrebi po gibanju in o tem, kdaj začneš plezati zaradi denarja in sponzorjev. Kmalu smo

nehali razmišljati na način, da moraš vsako leto iti na tri odprave, od katerih mora biti vsaj ena težja. Na Broad Peaku nisem imel pretiranih ambicij. Vedel sem, da zaradi vrha nočem izgubiti niti enega prsta. Zato narediš korak nazaj bistveno prej, kot bi ga sicer.

So vam kasneje pri letenju koristile izkušnje iz alpinizma?

Ja, absolutno. Oboje je podobno. Zrak, občutek praznine; tako kot pri plezanju tudi pri letenju ne moreš reči: "Zdaj se ne grem več." Ko začneš plezati, moraš smer splezati do konca. Ko začneš leteti, moraš pristati, ne pa odnehati sredi leta. Kdaj začneš nekaj doživljati ali razumeti kot nevarno, je subjektivno. Vsakega človeka od določene stopnje naprej postane strah. Kako obvladati strah, da te ne obremenjuje, tako da lahko še vedno razumno ukrepaš, je umetnost, ki se jo mora naučiti vsak, kdor se ukvarja s potencialno nevarnimi aktivnostmi.

Če še ostaneva pri smislu in spoznanju: v čem je smisel avanturističnega letenja okoli sveta v majhnem letalu, ki je v primerjavi z velikimi kot komarček?

Smisel je ali ga pa ni. Če gledaš globalno ali z distance, vse, kar počnemo, nima nobenega smisla. Biti prvi, ki je obletel svet, biti prvi na Everestu, biti prvi, ki je splezal neko smer, je objektivno popolnoma nepomembno, pomembno pa je zame osebno zaradi več faktorjev. Ustvarjanje ravnotežja znotraj svojih frustracij, osmišljanje lastnega bivanja, da nisi neka številka v vesolju, temveč si specifična številka nekje drugje, dajanje identitete temu, kar počneš, in samemu sebi. Če hočeš osmisлити to, kar delaš, mora okolica za to tudi zvedeti. Če dobiš od okolja povratno informacijo, da je morda stvar, ki jo počneš, zanimiva, si zadovoljen.

Kaj je za vas letenje? Hobi ali še kaj drugega? Npr. preizkušanje samega sebe, ugotavljanje, kako reagirate v kritičnih situacijah? V knjigi Smisel in spoznanje ste zapisali, da se "osebnost človeka pokaže v trenutkih bede, razdvojenosti, takrat, ko bi najraje bil žival, a ostaneš človek".

Prepričan sem, da je človek najbolj podlo bitje na planetu. Zadržujejo ga samo družbene norme, ki jih je sam ustvaril v določenem obdobju civilizacije, da lahko sobiva. Dokler jih spoštujemo, lahko lepo funkcioniramo. Ko se pojavijo življenjsko ogrožujoče situacije, norme postavimo v kot in postanemo egocentrični. To je razlog, da ljudje na Everestu hodijo mimo umirajočih,



Mogočna Aconcagua je najvišji vrh južne poloble.

Foto: Matevž Lenarčič

da obstajajo vojne ali da obstaja taka situacija, kot je zdaj v Sloveniji. Ne spoštujemo dogovorjenih norm.

Ko sem zbiral podatke o vas, sem dobil občutek, da imate zakrnel čredni nagon, vendar ste se sprijaznili z določenimi normami, da lahko živite v družbi. Koliko se motim?

V bistvu nič. Po eni strani človek hoče biti nekdo z imenom in priimkom ter dati smisel svojemu obstoju, po drugi pa se zavedaš, da moraš sprejeti določene norme, da lahko sobivaš. Hudo je, če greš v skrajnosti pri enem ali drugem. Ni dobro, če postaneš ovca niti tako velik egocentrik, da osmisliš svoje bivanje na račun drugih. Moraš vzpostaviti ravnotežje med hordo in individualnim družbenim življenjem.

Kako družina gleda na vaše početje? Jo zelo skrbi, ko ste tam nekje v zraku,

ali popolnoma zaupa v vaše izkušnje, sposobnosti in srečno zvezdo?

Hm, težko odgovorim, ker ne vem, koliko jih dejansko skrbi. Če pogledam, kako mene skrbi za druge, ki jih imam rad, bi rekel, da jih skrbi, da obstaja določena bojazen zame. Najhuje v življenju je enostavno, dolgočasno, relativno neproblematično življenje, v katerem vsi čuti otopijo. Če v družini prevladuje čustveno neintenzivno življenje, če živijo drug mimo drugega, ne dojemajo zadev več tako, da bi se potrebovali. Če te je včasih strah za drugega, je to pozitivno.

Zadnjo besedo ima še vedno sreča, kajne?

Pri aviaciji velja, da se da vse tako naštudirati, tako da sreče ne rabiš. Ampak to ni res. Nesreče so se vedno dogajale in se vedno bodo. Kako poimenuješ to, kar se tebi zgodi, je stvar zornega kota. Temu lahko rečeš sreča ali usoda. Jaz se nagibam k drugemu, to je, da gre za življenjsko usodo. Življenje je sestavljeno iz trenutkov. Da zdaj sediva tukaj, je rezultat prejšnjih



trenutkov. Tudi naslednjega trenutka, ko bova končala, ne bi bilo brez prejšnjih. Če vse pravilno razdeliš, je vse skoraj stoddostno načrtovano, vsi živimo svojo usodo.

Ampak nanjo lahko vplivamo do neke mere?

Lahko rečeš, da vplivaš, vendar je vse posledica kopice faktorjev iz preteklosti. Nobena odločitev ne more biti popolnoma neodvisna. Neomejene svobodne volje ni. Še najbolj bi živel svobodno življenje, če bi si zdajle vbrižgal heroin in počakal, kaj se bo zgodilo.

Nominirani ste bili za Delovo osebnost leta 2012, bili v novoletni križanki - kakšne občutke ste imeli ob tem?

To mi resnično *dol visi*. Nikoli nisem delal kariere, ker sem bil vzgojen, da je kariera nekaj slabega. Toda če te nekdo za nekaj predlaga, ne moreš tega ignorirati in ga postaviti v neprijeten položaj. Šel sem na podelitev, čeprav se tam nisem dobro počutil zaradi vedno

istih ljudi, ki se radi pridejo fotografirati na take dogodke. Po drugi strani pa se mi zdi v redu, da ljudje priznavajo to, kar počneš.

V središču pozornosti se ne počutite dobro. Koliko pa so vam intervjuji nadležni?

Taki, kot je ta, so v redu. Sem pa že nekajkrat vstal in šel. Človek ni vedel, zakaj tam sedi. Spraševal je samo, kje je bilo najlepše, najslabše ... naj, naj, naj.

Je bil prelet Atlantika vaša najdaljša etapa (11,5 ur letenja na povprečni višini 4000 m in s hitrostjo preko 300 km/h)? Kako je z opravljanjem telesnih potreb na dolgih letih?

To ni bila najdaljša etapa. Daljša je bila prelet Pacifika, 16 ur, na povprečni višini 3000 m. Na tej višini je let najbolj ekonomičen ...

Najmanjša poraba goriva?

Da. Atlantik je bil krajši zaradi hrbtnega vetra. Pacifik je druga zgodba, 3800 km, nasprotni veter. Ko sem

štartal, je izračun kazal 25 ur poleta, zato sem mislil obrniti, a so se potem razmere izboljšale. Glede potreb pa – kadar je treba, se vse da, tako kot pri alpinizmu, ko ni važno, ali je -40 °C ali piha veter s 100 kilometri na uro.

Kaj je bil namen merjenja delcev črnega ogljika v ozračju?

Imeli smo idejo, da bi naredili nekaj koristnega. Od tega nismo veliko pričakovali. Ko se nam je pridružilo podjetje Aerosol, je postalo bolj zanimivo. Med letom so mi poslali še dodaten inštrument. Poleg merjenja koncentracije svinjarije v zraku smo z njim lahko ugotavljali tudi, od kje izvira. Za Indijo smo ugotovili, da je ozračje umazano do višine 3500 metrov in da delci črnega ogljika prihajajo iz individualnih kurišč, ne iz prometa ali industrije. Nedavno je imel kolega predavanje v Kerali v Indiji, kjer je s temi podatki osupnil zbrane znanstvenike. Hoteli smo dokazati, da se z majhnimi sredstvi in majhnim letalom lahko doseže velike rezultate.

Kako dolgo pisto rabi virus za vzlet in pristanek oziroma za prisilni pristanek?

Pristanki izven letališča so nepredvidljivi. Ne veš, če boš lahko potem vzletel. V Mongoliji sem zasilno pristal na gorskem pašniku, velikem kot golf igrišče, travnata ravnica do obzorja. Videti je bilo lepo, vendar je bilo polno lukenj od svizcev in majhnih kamnov, ki bi ponovni vzlet lahko onemogočili. V normalnih pogojih rabi virus 150 metrov za vzlet in 250 za pristanek.

Ste na Novi Zelandiji res obtičali kar tri mesece?

Ne, ne. Tam je bilo vse v redu. Težave z letalom sem imel v Avstraliji. Ko sem letel iz Brisbanea v Ayers Rock, so se na letalu pojavile močne vibracije, a na srečo avion ni razpadel. Po natančnem pregledu so morali iz Slovenije priti servisierji iz Pipistrela. Po 14 dneh sem lahko odletel. To je bil najdaljši postanek.

Ima letalo avtopilota?

Ima, z njim se solidno leti v solidnem vremenu. Ob turbulencah, ko bi ga najbolj rabil, ga je treba izklopiti. Nima pa redundance, *backupov*, da bi lahko vmes zaspal.

Kaj se vam je med lanskim preletom sveta najbolj vtisnilo v spomin?

Težko rečem – nasploh je bilo veliko emocij, tudi stresa. Na tako dolgih razdaljah ni brezskrbnega letenja. Evforija po pristanku je zelo kratka, saj kmalu začneš razmišljati o naslednjem

dnevu, vremenu, gorivu, dovoljenjih in podobno. Treba je zaupati v usodo, da se bo dobro končalo. Podobno je v alpinizmu. Če Humar ne bi absolutno zaupal vase in v svojo usodo, ne bi šel plezat v južno steno Daulagirija.

Kakšno glasbo ste poslušali med poletom?

Odlično. Imam dva otroka, Živo in Luka, ki sta naredila izbor super pesmi. Hvalabogu, da imamo enak okus. Različne zvrsti rocka, 400 komadov. Brez muzike bi mi bilo zelo težko. Rock imam najraje; anarhija, ne pa plavanje s tokom.

Ste med poletom vedno fotografirali iz roke?

Da, sicer ne moreš nič narediti, ker je treba hitro poiskati kompozicijo. Veliko motivov sem tudi zamudil.

Kakšno goriščno razdaljo objektiva ste uporabljali?

Pripravljena sem imel dva aparata, ker ni bilo časa za menjavo objektivov.

Ne enem je bila goriščnica 18–80 mm, na drugem 70–200 mm.

Kakšne so vaše priprave na polet?

Fizično skrbim, da ostajam v kondiciji. Psihično pa naštudiraš vse možne variante in scenarije, da se v neki situaciji ne bi znašel nepripravljen in se slabo ali napačno odzval.

S katerimi športi se ukvarjate?

Kolo, tek in hribi.

Plezate ali pohajkujete po hribih?

Plezam bistveno manj kot včasih. Imam enega, dva *težaka*, ki me priganjata, Bogdana Biščaka in Janka Humarja. Z Bogdanom sem včasih veliko plezal, pa tudi z Radom Fabjanom in Igorjem Škamperletom. Bogdan zdaj največ pleza in nas naganja v hribe.

Brez sponzorjev verjetno ne bi šlo, ali pač?

Težko, čeprav sem največji sponzor kar sam. Brez njih bi bilo veliko težje.

Kako zaslužite za preživetje in letenje? Samo s podjetjem ali tudi z razstavami, predavanji?

Eno z drugim. Bistveno je, da vse zaigram. Prihranjenega nimamo nič, ker smo se tako pač odločili. Zgodaj sem izračunal, da bi z dajanjem denarja na stran, kolikor bi pač lahko, s prihranki morda eno leto ali dve lagodno živeli, naprej pa mizerija. S firmo preživimo. Ukvarjamo se z aviacijo, smo trije zaposleni, snemamo iz zraka za kartografijo in termografijo.

Ste lastnik?

Zdaj sem solastnik, z Domnom Graufom, ki mi je med preletom sveta zelo pomagal s posredovanjem vremenskih napovedi.

Je virus vaša last?

Da, tudi sinusa (imava ga skupaj z Domnom) sem kupil. Dogovor s Pipistrelom je bil nakup osnovne verzije, oni so zastoj naredili potrebne prilagoditve in zagotovili servis med





letom okoli sveta. Kar ni malo. Marketinški odziv je bil zelo dober, tudi za Pipistrela.

Kje imate parkiranega?
V Konjicah.

Kaj pomeni nagrada kolibri, ki ste jo že večkrat prejeli?

Podobno kot Planinska zveza združuje planinska društva in kot UIAA združuje nacionalne zveze, je FAI zveza letalskih društev na mednarodni ravni. Prireja tekmovanja za razne letalske kategorije in podeljuje tudi kolibrije. Prijavili so me kolegi iz kluba.

Kaj vas je gnalo, da ste šli slikat medvede na Kamčatko?

Medvedi. Po eni strani medvedi, po drugi sama Kamčatka. Takrat se je železna zavesa odgrnila, turistov skoraj ni bilo, zame je bila *terra incognita*. Tam je okoli 10.000 medvedov. So sorodniki našega rjavega medveda, vendar večja podvrsta. Tam sem spoznal Kanadčana Charlieja Russella, ki je s partnerko na polotoku preživel osem sezon in vzgajal mladiče medvedov. Povabil sem ga v Slovenijo, da je predaval o sobivanju medveda in človeka, kar je problem tudi pri nas.

Vrh sveta: Ama Dablam levo spodaj, nad njim Nuptse, desno Lotse, zadaj Everest
Foto: Matevž Lenarčič

Od leve Aguja Guillaume, Aguja Mermoz, Aguja Val Biois, Cerro Fitz Roy, v ozadju jezero Viedma
Foto: Matevž Lenarčič

Vaša knjiga Okoli edinega sveta je izšla tudi v ruščini.

Zdi se mi lepo, da je izšla. Oba ruska poleta sta bila celo za ruske razmere malo posebna. Da sem dobil dovoljenje za prvi prelet, je trajalo dve leti in 40 dni čakanja v Minsku, preden sem sploh lahko priletel do Moskve. In na koncu pobeg iz Rusije, ker nisem imel dovoljenja za odlet. Iskali so me z vojaškimi helikopterji. Drugič sem se hotel Rusiji izogniti, pa so Kitajci preklicali dovoljenje. Spet sem moral v Rusijo. Dovoljenje sem dobil v Moskvi, na lokalnem nivoju pa tega niso vedeli. Ker se je tam okoli ravno mudil Putin, so poslali za menoj dva miga 29.

Kako ste se izvlekli?

Po treh urah iskanja so me našli in me prisilili k pristanku. V civilnem postopku so me spoznali za krivega, plačati sem moral 30 dolarjev kazni. Miga pa sta pokurila na tone goriva ...

Letos aprila in maja naj bi preleteli severni tečaj oziroma arktično področje, kajne?

Da, če se bo le dalo. Težave so s sponzorji in z dovoljenji. Načrtujem polet čez Norveško, Svalbard, Resolute v Kanadi, Novo Fundlandijo in v Lindbergovi smeri čez Atlantik.

Hvala za pogovor in vso srečo pri prihodnjih podvigih. ○