

X / 2016 Cena 3 eur



COBISS.SI-ID: 1072252

KOPILOT

V SLUŽBI LETALCEV

Glasilo AOPA Slovenije



Dvajset let združenja

**AOPA JE MOST MED LETALCI
IN DRŽAVNIMI INSTITUCIJAMI**

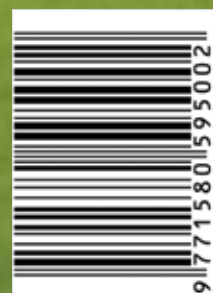
Mirko Anžel, testni pilot

**MED 80 LETALI, KI SEM JIH
ŽE LETEL, ME JE NAJBOLJ
NAVDUŠIL SABRE**

Letenje v nevihti

ZADELA NAS JE STRELA

Naslov: Prvi polet Spirit
Avtor: Anton Ganzmann



Zavarovanje zrakoplovov

Lastnik ali upravljalac zrakoplova objektivno odgovarja za škodo, ki jo z zrakoplovom povzroči tretjim osebam ali predmetom med letom ali na tleh, kakor tudi za škodo, ki nastane potnikom ali tovoru v času prevoza. Evropska unija (EU) je z uredbo predpisala, da morajo imeti vsi zrakoplovi, ki letijo v zračnem prostoru EU, sklenjeno zavarovanje odgovornosti za škodo, povzročeno tretjim osebam.

Prevozniki potnikov morajo imeti sklenjeno tudi zavarovanje potnikov in prtljage, prevozniki tovora pa zavarovanje letalske prevozniške odgovornosti za tovor.

Zavarovalnica Triglav sklepa zavarovanje odgovornosti, kot je predpisano z Uredbo EU št. **785/2004**. Svojim zavarovancem **izda certifikat**, ki dokazuje, da imajo sklenjeno zavarovanje, kot je predpisano za letenje v državah EU. Zavarovanje zrakoplovov je namenjeno pravnim in fizičnim osebam.

Zavarovanje odgovornosti do tretjih oseb in/ali stvari v lasti tretjih oseb

Z zavarovanjem se zavarovalnica zaveže povrniti škodo, ki je posledica uveljavljanja odškodninskih zahtevkov, če je v zvezi z uporabo zrakoplova prišlo do telesne poškodbe, prizadetega zdravja, smrti tretje osebe med letom ali na tleh (**škoda na osebah**), in/ali uničenja, poškodbe oziroma izgube stvari med letom ali na tleh (**škoda na stvareh**). Poleg tega pa so z zavarovanjem kriti tudi potrebni in razumni stroški sporov in pravnih dejanj. V zavarovanje morajo biti skladno z uredbo vključene tudi nevarnosti vojnih in/ali terorističnih nevarnosti.

Zavarovanje odgovornosti do potnikov

Z zavarovanjem se zavarovalnica zaveže izplačati odškodnino zaradi smrti, okvare zdravja ali poškodbe potnikov v času prevoza, kakor tudi pri vstopanju ali izstopanju iz zrakoplova ter škodo, ki nastane na osebni prtljagi potnikov zaradi izgube ali poškodbe. V to zavarovanje morajo biti po omenjeni Uredbi vključene tudi nevarnosti vojnih in/ali terorističnih nevarnosti. Izjema glede teh nevarnosti so zrakoplovi do 500 kg največje vzletne

mase, ki se ne uporabljajo za komercialne namene ali šolanje pilotov, ki poteka v okviru državnih meja.

Zavarovanje prevozniške odgovornosti do tovora

Z zavarovanjem se zavarovalnica zaveže izplačati odškodnino iz naslova zakonske odgovornosti letalskega prevoznika zaradi poškodbe, uničenja tovora ali zamude na prevozu.

Kasko zavarovanje zrakoplovov

Zavarovalnica s kasko zavarovanjem krije fizično izgubo ali poškodbo, ki nastane na zavarovanem zrakoplovu. **Predmet zavarovanja** so motorna, jadralna, ultralahka letala ter helikopterji, in sicer trup z motorji, propelerji, radijskimi in navigacijskimi napravami, standardnimi instrumenti in opremo ter vsemi deli, potrebnimi za letenje. S posebnim dogovorom lahko zavarujete tudi opremo, ki ni potrebna za letenje, in je pritrjena na zrakoplov (oprema za aviotretiranje, aerofotogrametrijo itd.).

S posebnim dogovorom in plačilom dodatne zavarovalne premije lahko zavarovalno kritje razširite tudi na kritje škod na zrakoplovu, ki nastanejo med prevozom po cesti ter na razširitev zavarovanja zrakoplova, ki se uporablja za vleko jadralnih letal ali reklamnih napisov, aviotretiranje kmetijskih površin in aerofotogrametrijo, šolanje pilotov, uradne treninge in tekmovanja, akrobatsko letenje, za komercialne namene (prevoz potnikov, prtljage in tovora proti plačilu) in dajanje zrakoplova v najem ali izposajo.

Dodatne informacije o zavarovanju dobite na poslovnih mestih Zavarovalnice Triglav, pišete pa lahko tudi na e-naslov **transportna.zavarovanja@triglav.si**. Izpolnite vprašalnik na spletni strani **www.triglav.si** in ga pošljite na naveden e-naslov ali na naslov Zavarovalnica Triglav, d.d., Transportna zavarovanja, Miklošičeva cesta 19, 1000 Ljubljana ali po faksu na številko (01) 431 82 42. Na podlagi vprašalnika vam bomo pripravili ponudbo za zavarovanje.



Kazalo

3	Uvod
4	AOPA je most med letalci in državnimi institucijami
6	Prevzeli smo predsedovanje EPAA
8	Težave so povsod podobne, lažje jih rešujemo skupaj
9	Odkritje spominske plošče pilotom, padlim aprila 1941
11	Prihodnost sveta je ultralahka
15	Letenje s hidroletalom je poseben užitek
17	Najstnik v partizanih, ki se je vzel pod nebo
21	»Med 80 letali, ki sem jih že letel, me je najbolj navdušil Sabre«
25	Zadela nas je strela
27	Življenje pilotovih družin
28	Prof. dr. Dominik Gregl – Minč
30	Kdo je GRECO JLT Group?
31	Predstavitev podjetja Trixy aviation



Ravnak Peter,
predsednik
AOPE

Uvodnik

Vse je minljivo in vse je zamenljivo, tako je tudi minilo že dvajset let obstoja AOPE v Sloveniji in kar deset let sedaj edine slovenske letalske revije Kopilot.

V minulem obdobju je v povprečju slovensko letalstvo napredovalo. Številna nova letala, nova letalska podjetja, letalske šole, uspehi v konstruiranju zrakoplovov in opreme ter drugi uspehi, kot je kar trikrat obletena zemlja z malim letalom iz Slovenije in še marsikaj, kar nas lahko le veseli. Istočasno pa so pogoji, v katerih delujemo, postajali vse bolj zahtevni, zlasti administrativne prepreke, ki so pa po eni strani nujne, saj je v letalstvu potreben red in da se lahko sploh vključujemo v mednarodno aktivnost. Delo AOPE je, da to administracijo, ki skuša včasih pobegniti v čisto birokracijo in postati sama sebi namen, letalstvo pa izkoristiti za molzno kravo, obrniti vendarle v službo le-tega. Tu smo v slabšem položaju, ker mi delamo samo s svojimi sredstvi, država pa z našimi!

Prav povezanost z zunanjim svetom nam je dala možnost za uspeh. Slovenska AOPA je zadnjih nekaj let že stalni del mednarodne AOPE do take mere, da so nam zaupali organizacijo regionalne konference, naš član pa je eden med petimi na svetu v nominacijskem odboru. Ravno v tej organizaciji se letos pripravljajo volitve novega vodstva, ki bo skušalo reorganizirati svetovno organizacijo v skladu z novimi razmerami v Evropi in v svetu, kar bo imelo posledice tudi za nas in tudi mi se bomo morali primerno odzvati. Tako se moramo odgovorno pripraviti tudi na naše volitve, ki nas čakajo v začetku novega leta.

Deseti, jubilejni zvezek edine slovenske letalske revije nam lepo podaja delček letalskega življenja, ki se je nekoč dogajal, ki se naj bi dogajal in ki se bo dogajal.

Vsem ustvarjalcem revije se ob obletnici lepo zahvaljujem za srčnost in požrtvovalnost.

Vsem članom AOPE in vsem letalcem želim v novem letu obilo varnih letalskih užitkov.

Prva številka Kopilota je izšla 10. junija 2008.
Izdajajo: AOPA Slovenija, Zgornji Brnik 130 A, 4210 Brnik-aerodrom
Internet: www.aopa.si

Odgovorni urednik: Peter Ravnak
Tehnični urednik: Miha Kuzman
Uredniški odbor: Peter Marn, Vida Berglez Slana, Matevž Lenarčič, Milena Zupanič, Zdravko Stare, Andrej Zupan, Renata Špendal
Stik: Novice d.o.o., Slovenske Konjice
Računalniški prelom: Uroš Struc (uros.struc@radiorogla.si)
Matjaž Šrekl (matjaz@radiorogla.si)

Natisnili smo 2000 izvodov.
Revijo Kopilot tiska Grafika Gracer, d. o. o., Celje.
COBISS.SI-ID: 1072252



Zdravko Stare,
podpredsednik AOPA Slovenije
AOPA ID: 0003

Dvajset let Združenja lastnikov letal in pilotov Slovenije – AOPA

AOPA JE MOST MED LETALCI IN DRŽAVNIMI INSTITUCIJAMI

Dvajset let ni veliko, pa vendarle dovolj v življenju organizacije, za katere delovanje so pogoji v resnici nastali šele s samostojno slovensko državo. AOPA kot civilna nevladna organizacija lastnikov letal in pilotov (Aircrafts Owners and pilots association) je v domovini letalstva – v ZDA, nastala že davnega leta 1937, pri nas v Sloveniji pa so pogoji, kot že navedeno, za ustanovitev take organizacije nastali šele z osamosvojitvijo Slovenije po letu 1990. Razlogov za to je sicer več, a osnovni je zagotovo ta, da je bilo v nekdanji Jugoslaviji letalstvo, zlasti generalno letalstvo, izključna domena vojaških struktur.

S temi strukturami so bile povezane vse letalsko športne organizacije, pa tudi sam izobraževalni in šolski sistem v letalstvu je temeljil na vojaškem izobraževalnem sistemu. Tedanja Jugoslo-

vanska vojska je v resnici bdela nad celotno letalsko dejavnostjo, privatnih lastnikov letal ali letalskih šol si ni bilo moč predstavljati. Po enakih principih je bil vzpostavljen tudi sistem financiranja in oskrbovanja letalskih organizacij, katerih krovna organizacija je bila Letalska zveza Slovenije (LZS), katere osnovna dejavnost je bilo rekrutiranje mladih pilotov za potrebe Jugoslovanske vojske ter takratnega potniškega letalstva. Naloga LZS so bile tudi športne aktivnosti v letalstvu ter v okviru letalskih klubov, ki so se združevali v krovno organizacijo, tudi izgradnja in vzdrževanje letalske in letališke infrastrukture. Drugod po Evropi, v Kanadi in ZDA je ta vrst letalske dejavnosti (generalno letalstvo) imela povsem drugačen, vsekakor pa komercialen pomen.

Vse navedeno pomeni, da so šele s spremembo družbenopolitičnega in ekonomsko-socialnega družbenega sistema v Sloveniji nastali pogoji za dejavnost generalnega letalstva, kot ga poznamo danes. Potrebno je bilo kar nekaj časa, da se je zgodil tudi ustrezeni miselni preskok v razumevanju letalske dejavnosti, na način, kot je bila ta razumljena na zahodu. AOPA je k temu veliko prispevala.

Človek, ki je čutil potrebo po razumevanju in novostih na tem področju, je bil zagotovo Silvo Orožim - Sivec, ki je imel z delovanjem teh sistemov velike izkušnje pa tudi željo, da se nekaj spremeni. Nenazadnje, dolga leta je bil pilot v civilnem potniškem

letalstvu, kjer je imel priliko in možnost videti, kakšne so razmere na tem področju drugod po svetu. Po drugi strani je vedel, da ima Slovenija velik letalski potencial v infrastrukturi, znanju in kadrih ter da je to, kar smo dobili kot zapuščino nekdanje Jugoslavije na področju letalstva, dobra osnova in popotnica za bodočnost, za drugačen sistem. Rezultat takšne percepcije Silva Orožima in njegovih tedanjih somišljenikov je ustanovitev Združenja lastnikov letal in pilotov Slovenije ali AOPA SLOVENIJE. Ustanovna skupščina je bila že leta 1995 na Brniku, v register društev pri UE Kranj pa je bila organizacija vpisana leta 1996, kar šteje kot njen začetek.

Pisati o 20-letnem obdobju življenja AOPA Slovenije je prestiž, saj je AOPA edina takšna organizacija na nacionalni ravni in kot taka tudi članica mednarodnega združenja IAOPA. Sam sem sodeloval pri organizaciji od ideje 1995 pa vse do začetka leta 2016, ko me je na predlog ministra za infrastrukturo vlada RS imenovala za člana sveta Agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije, zaradi česar sem izstopil iz vseh organov AOPA Slovenije in ta članek pišem s povsem druge perspektive. Navedeno je očitno dokaz, da je v vseh teh letih naše delo bilo zaznano tudi z vladne ali še bolj nadzorstvene in regulatorne strani. Ni bilo lahko in v tem času je bilo narejeno marsikaj, zlasti pa je opazen trend porasta članstva, kot tudi angažiranost na vseh ravneh delovanja civilnega, zlasti pa generalnega letalstva v Republiki Sloveniji. Tudi problemi so vsak dan bolj kompleksni. Za to gre zahvala vsem članom, ki so razumeli poslanstvo AOPA organizacije in ki so nesebično in z veliko mero entuziazma pripravljali številne pobude, predloge ter širili idejo AOPA. Ogromno je bilo narejenega na področju povezovanja AOPA organizacij na mednarodni ravni. Člani so se trudili slediti potrebam generalnega letalstva, vendar pri tem tudi naleteli na številne ovire. Ena od teh je zagotovo birokratizacija in ‚poplava‘ predpisov ter pretirana normativizacija, ki ima svoje ozadje v zagotavljanju varnosti letalskega prometa, ki je v svetu izrazitem porastu. Žal so predpisi večkrat razumljeni napačno in to pomeni tudi velika varnostna tveganja, kljub dobrim željam in namenu regulatorjev. Na regulatorjih ter nadzornih institucijah je, da bolj proaktivno sodelujejo pri razlagi in premostitvi ovir zaradi zagotavljanja varnosti letenja. Varnost letenja je tako v interesu AOPA kot regulatorjev, nadzornih institucij in tudi pilotov, lastnikov letal ter letalsko-tehničnega osebja in navigacijskih služb zračnega prometa.

Ni pa AOPA Slovenije edina taka organizacija, ki je zaznala ta trend birokratizacije in pretirane normativizacije ter s tem posledično tudi povečanja stroškov za generalno letalstvo. To so zaznale tudi druge organizacije tako v Evropi kot v ZDA ter drugod – izgleda, da je to problem povsod. Od tod tudi pobuda predstavnikov drugih nacionalnih AOPA organizacij po tesnejšem

sodelovanju. Na izrazita nesoglasja so opozorili že na predzadnji regionalni konferenci, ki je bila zelo uspešno organizirana pod okriljem AOPA Slovenije v Ljubljani, s čimer je AOPA Slovenije postala izrazito mednarodno prepoznavna. Še bolj pa so ta trenja privrela na dan pred kratkim, ko so se na svetovni ravni pričeli volilni postopki za člane organov IAOPA – torej svetovne organizacije, ki ima svojega predstavnika tudi v ICAO ter FAA in EASA. Kratek šum v odnosih med lastniki letal in letalci na eni strani ter regulatorji oziroma letalskimi oblastmi ter nadzornimi institucijami je mogoče preseči samo na ta način, da vsak opravi svoje delo, tako kot mu je naloženo, in hkrati, da obstaja med temi dejavniki komunikacijski kontakt na dnevni in intenzivni ravni. Tu ne more biti spora o tem, kdo je kdo, kdo je višje in kdo nižje. Če že kdo hoče razmišljati o tem, kdo je višje in kdo nižje, potem kot letalec lahko rečem, da so ‚najvišje‘ piloti, ki vsak dan letijo na višini, da bi varno dosegli svoj cilj. Tem je namenjeno tudi poslanstvo AOPA organizacije, kot tudi vsa druga dejavnost, vključno s postopki regulatorjev ter nadzornih institucij v civilnem letalstvu.

Delovanje AOPA je stalen proces, delo ni nikoli zaključeno in vedno obstaja nekdo, ki z njim ne bo zadovoljen. Navedeno me glede na že omenjeno dejstvo, da na AOPA organizacijo sedaj gledam z druge perspektive in v tem kontekstu pišem tudi ta članek, prepriča, da z vso odgovornostjo napišem, da takšno organizacijo, kot je AOPA, slovensko letalstvo še kako potrebuje. AOPA je most med letalci in državnimi institucijami in izrazit zagovornik in reprezentativni predstavnik generalnega letalstva. Veliko se je spremenilo v teh dvajsetih letih in veliko se bo spremenilo v naslednjih dvajsetih, o tem ne more biti dvoma. Bistveno pri tem je, da si je AOPA ustvarila dobro osnovo za nadaljnje delo, da se njeno članstvo zaveda njenega pomena za delovanje civilnega letalstva in da so tudi na nadzorstveni ter regulatorni strani spoznali, da je ta organizacija najboljši poznavalec in zagovornik generalnega letalstva ter ni namenjena samo temu, da kritizira delovanje regulatorjev, pač pa temu, da tvorno sodeluje in skupaj z drugimi akterji soustvarja pogoje za delovanje letalstva. To je njeno osnovno poslanstvo in to je tudi naloga vseh drugih, ki sodelujejo v tem procesu. Kdor tega še ni spoznal, bo slej ko prej prišel do tega spoznanja.

Vsa pohvala gre članom AOPA Slovenije, da so v dvajsetih letih z izrazito skromnimi sredstvi ustvarili takšno bazo, da ni potrebe, da bi koga mogla ali morala skrbeti bodočnost te organizacije. V to, kako skromna sredstva (za razliko od nekaterih drugih organizacij) ima AOPA Slovenije za svoje uspešno delovanje, se je prepričalo tudi vodstvo IAOPA ob priliki regionalne konference v Ljubljani, ki je – glede na navedeno – dejavnost AOPA Slovenije ocenilo kot fenomen. Na podlagi vsega lahko napišem le, vse najboljše naslednjih 20!



Slovenija in mednarodne organizacije

PREVZELI SMO PREDSEDOVANJE EPAA

Zasedanja Evropskega partnerstva združenj vojaškega letalstva, ki je bilo v dneh od 21. do 22. septembra 2016 v kraju Krakovany na Slovaškem, se je slovenska delegacija udeležila v sestavi Jožef Žunkovič – sekretar Društva vojaških pilotov vseh generacij in prijateljev vojaškega letalstva SLO AIR FORCE, Jože Konda – član IO društva in Adolf Kužnik – predsednik društva. Obravnavali smo teme, ki so kar nekaj časa zaposlovale oba organa Partnerstva, Usmerjevalni odbor (Steering Committee – SC) in Zbor nacionalnih predstavnikov (Board of National Representatives – BNR).

*Adolf Kužnik, pilot,
predsednik Društva
slovenskih vojaških pilotov
vseh generacij in prijateljev
AOPA ID: 0054*

Na enem prejšnjih zasedanj je sekretar Interesnega združenja nemškega vojaškega letalstva (Interessengemeinschaft Deutsche Luftwaffe) Fritz Thomsen predlagal, naj bi ustanovili Osrednji urad za podporo (Central Support Office – CSO), ki bi ga lahko vodili in financirali Nemci. Glasovanje je žal pokazalo, da večina tega predloga ne podpira. Žal pravim zato, ker sem prepričan, da bi vodenje administracije Partnerstva na tak način bistveno omililo težave, ki se pojavijo ob vsaki menjavi države, ki Partnerstvu predseduje in se nato nadaljujejo še v teku samega predsedovanja. Prenos predsedovanja se zgodi vsaki dve leti in poteka po abecednem vrstnem redu: ... Romunija, Slovaška, Slovenija, Švica ... Naloge takšnega urada bi bile lahko: ažuriranje imen in naslovov članov organov Partnerstva, sestavljanje zapisnikov zasedanj in spremljanje uresničevanja sklepov, obveščanje članov o aktivnostih v posameznih državah, prevajanje in tolmačenje, skrb za spletno stran Partnerstva in še kaj.

Dokaz, da bi bila ustanovitev takšnega urada koristna, je dejstvo, da od slovaškega predsedstva po skoraj dveh mesecih od zasedanja še nismo prejeli zapisnika. Zdaj je, kar je. Morda bomo to vprašanje pospremili z dobro utemeljitvijo in ponovno postavili na dnevni red v teku našega

predsedovanja, ki se prične 1. januarja 2017.

Drugo nesrečno temo je predstavljala spletna stran EPAA. V teku predsedovanja Romunije smo sprejeli sklep, naj njihov strokovnjak za informacijsko tehnologijo in svetovalec predsednika romunskega Združenja Eugen Bucoveanu postavi osnovo spletne strani in jo ustrezno zaščiti pred morebitnimi zlorabami. To je tudi storil, vendar se za vsebino te spletne strani ni brigal nihče. Ko je pozval Slovake, ki so prevzeli predsedovanje EPAA za Romuni, naj pokrijejo strošek domene in vzdrževanja spletne strani, so ti to zavrnili. Stvar se vsaj dve leti ni premaknila z mrtve točke in je obremenjevala vsako zasedanje z brezkrovnimi diskusijami. Velike članice, kot so Italija, Francija, Nemčija in Belgija, ki so hkrati tudi ustanovne članice EPAA, imajo svoje bogate spletne strani in jim morda sodelovanje v okviru skupne spletne strani ni prednostna naloga. V teh državah je članstvo v Združenju vojaških letalcev obvezno in ugled teh združenj je res velik, tako na državni kot na mednarodni ravni.

Naslednje manjše jabolko spora je bil sprejem najnovejše različice Referenčnega priročnika (Reference Manual – RM), ki vsebuje pravila za delo in postopke. Ta je bil sprejet leta 2008 in prvič revidiran leta 2012.



Slovenska delegacija v sestavi Jože Konda, Jožef Žunkovič in Adolf Kužnik.



Pred zasedanjem EPAA.



Delagati EPAA na zasedanju v Krakovanyh.

Njegova nova posodobitev je spodbudila živahno diskusijo o tem, ali je prav, da sprejemamo dopolnjeno različico v celoti, ali pa bi morali sprejeti le ustrezne amandmaje, kot je to primer pri ustavi ZDA.

Prav zaradi vseh brezplovnih diskusij znotraj Partnerstva, ki ne omogočajo dokončne in praktične rešitve, nekaj držav članic očitno izgublja veselje do sodelovanja. Zelo ostro se je odzvala Francija, ki je preko svojega, zdaj že nekdanjega predsednika uglednega Nacionalnega združenje rezervnih častnikov vojaškega letalstva z več kot 3500 člani (Association Nationale des Officiers de Reserve de l'Armée de l'Air – ANORAA), gospoda Andréja Geoffroya, pozvala Partnerstvo, naj se vrne k svojim koreninam in izvirnemu poslanstvu.

V tem, tako rekoč kriznem obdobju naše Društvo vojaških pilotov vseh generacij in prijateljev vojaškega letalstva prevzema predsedovanje Evropskemu partnerstvu. Zadali smo si nalogo, da razmere uredimo.

Že na zasedanju, kjer smo slovesno prevzeli zastavo predsedovanja Partnerstvu EPAA, je naša delegacija konstruktivno pripomogla k sprejemu konkretnih sklepov, ki se morajo v skladu s pravili sprejeti s konsenzom in ne s preglasovanjem.

Glede spletne strani smo se odločili, da bo dovolj le Facebook business

profil za interno uporabo, kjer bodo objavljeni osnovni dokumenti partnerstva in omejen obseg tekočih informacij o vsaki posamezni članici. Seveda bomo morali zadevo izvesti in predlagati pravila uporabe mi kot predsedujoča organizacija. Ugovori, da je takšen način preveč izpostavljen hekerskim napadom, so bili zavrnjeni, saj ne nameravamo objavljati zaupnih, tajnih in občutljivih dokumentov. Predsednik Slovaške letalske zveze, podpolkovnik ing. Peter Gašparovič, je za konec dodal: »Če je Facebook dober za papeža, bo pa še za nas!« S tem je zaključil debato.

Dogovorili smo se tudi, naj bi zasedanje EPAA v predsedujoči državi potekalo le enkrat namesto dvakrat na leto. Predsednik Zveze letalcev Češke republike, generalmajor ing. Jiří Kubala, pa je predlagal, naj bi na zasedanje povabili tudi partnerice delegatov in zanje pripravili ustrezen damski program. Zakaj pa ne ...

V teku našega predsedovanja si bomo prizadevali za transparentno in enostavno upravljanje s tekočimi zadevami. V ta namen se bomo posvetovali s čim večjim številom delegatov iz različnih držav članic.

Skrbeli bomo za tekočo in ažurno komunikacijo s pomočjo elektronske pošte in Facebook profila ter vse članice EPAA spodbujali k objavam. Skušali bomo organizirati kakovostno delovno srečanje v obliki simpozija, ki bo zanimivo za vse udeležence, hkrati pa bo predstavilo Slovenijo in tekočo ter prihodnjo problematiko vojaških letalstev. Tematika bi se lahko posvetila fleksibilni uporabi zračnega prostora, uporabi brezpilotnih letalnikov, predstavitvi naše letalske industrije, zgodovini našega letalstva in drugemu. Skrbeli bomo, da bo Partnerstvo EPAA vključeno v vrsto nacionalnih dogodkov (letalske razstave, letalski mitingi, slovesnosti ...).

S tega mesta pozivam in vabim vse s področja letalstva v Sloveniji, naj se nam v času predsedovanja EPAA v letih 2017 in 2018 pridružijo in na ta način prispevajo k promociji Slovenije in slovenskega letalstva. Vsekakor smo na dosežke in ljudi s tega področja lahko ponosni, vse od Edvarda Rusjana, Save Poljanca, Zdenka Ulepiča, Antona Kuhlja, Joa Sutterja do Matjaža Lenarčiča in Iva Boscarola ter številnih drugih.

Prepričan sem, da bodo vsi člani razširjenega Izvršilnega odbora Društva v povezavi z Združenjem slovenskih častnikov in Slovensko vojsko tvorno pripomogli k uspehu našega dveletnega predsedovanja Evropskemu partnerstvu združenj vojaškega letalstva. Uspeh bo dostojna predstavitev Slovenije kot države gostiteljice zasedanj, našega vojaškega letalstva, njegove zgodovine in dosežkov. Uspeh pa bo tudi, če nam bo uspelo vnesti svež veter v samo organizacijo EPAA in preseči njeno trenutno stanje rahlo 'prevlečenega leta'.



Prevzem predsedovanja od Slovakov.



Udeležba na konferenci IAOPA v Bukarešti

TEŽAVE SO POVSOD PODOBNE, LAŽJE JIH REŠUJEMO SKUPAJ

Mihael Matevžič

AOPA ID: 0008

S predsednikom AOPA Slovenije Petrom Ravnakom sva se udeležila 135. regionalne konference IAOPA, ki je potekala 7. in 8. oktobra v Bukarešti. Obenem pa je bila konferenca tudi 10. obletnica AOPA Romunije.

Program prvega dneva je bil namenjen prihodu ter registraciji udeležencev in je potekal v neformalnem druženju ter izmenjavi mnenj, sledila je skupna večerja. Naslednji dan je bil uradni del, kot je že običajno, z obsežnim delovnim programom. Po pozdravnem nagovoru generalnega sekretarja svetovne AOPE Spenca Craiga ter predsednika IAOPÉ Martina Robinsona smo pričeli z delom po programu. V glavnem lahko vse skupaj strnem na - kot vedno - žgočo problematiko zakonodaje za generalno letalstvo, ki nas vse bolj in bolj omejuje pri letenju, licenciranju in vzdrževanju. S strani nacionalnih organizacij je bilo zaznati vedno večjo potrebo po zavzetju skupne evropske strategije oziroma enotnega mnenja IAOPÉ, saj posamezne nacionalne CAA tolmačijo evropske letalske predpise vsaka po svoje. Tako prihaja enotni evropski letalski zakonodaji navkljub do velikih razlik v posameznih državah. Kot primer naj navedem, da v Grčiji ni mogoče nočno VFR letenje, v Skandinavci imajo težave s pristajanjem na mednarodnih letališčih in tako naprej. Skratka, razlik je na vseh področjih in evropskem generalnem letalstvu veliko, zato naj bi IAOPA kot organizacija, ki zastopa generalno letalstvo, pripravila neko enotno strategijo in stališče pri tolmačenju EU zakonodaje s tega področja. Razveseljujoča je informacija, da EASA

pripravlja zakonodajo, ki bi olajšala preživetje generalnemu letalstvu, ki ima svojo specifikko in ga ne gre mešati s potniškim, zato se na tem področju, kolikor smo bili obveščeni, obetajo spremembe v našo korist. Veliko je bilo govora tudi o žgoči obvezni zamenjavi radijskih postaj na frekvenčno razdelitev 833, transponderjev »mode S« ter 406 Mhzlejev. Do konca leta 2017 je rok za zamenjavo. Nekatere države so na tem področju priskočile na pomoč uporabnikom in so pridobile evropska sredstva za ta namen, tako jim povrnejo določen del sredstev pri nakupu novih postaj.

Nismo se mogli izogniti vprašanju Brexita, saj Anglija v evropskem merilu na področju letalstva pomemben dejavnik. Kar se delovanja IAOPÉ tiče, ne pričakujemo večjih sprememb. Ker je letos volilno leto v AOPA, bo prišlo do sprememb tudi v samem vodstvu IAOPA. Martin Robinson se je po dosedanjem uspešnem dolgoletnem vodenju IAOPÉ odločil, da ne kandidira ponovno, upam pa, da bomo s prihodnjim predsednikom sodelovali vsaj tako uspešno kot z Martinom Robinsonom. Po končanem uradnem delu konference smo imeli slavnostno večerjo z druženjem, za kar moram dati romunski AOPI vso pohvalo, kakor tudi celotni organizaciji konference. Za zaključek bi poudaril, da se je zelo pomembno udeleževati tovrstnih srečanj. Prav zaradi tega smo v zadnjem času postali prepoznavni kot nacionalna AOPA, navezali smo mnoge stike z drugimi nacionalnimi organizacijami, se seznanili z njihovimi težavami, bili deležni nasvetov kot tudi konkretne pomoči, nenazadnje mi udeležba na takih dogodkih potrjuje, da smemo obupati obupati in vreči puške v koruzo, saj se vsi v evropskem generalnem letalstvu soočamo s težavami, ki pa jih kot del te velike in za letalce pomembne organizacije veliko lažje in uspešneje rešujemo.



Delegati med zasedanjem.



Slovesnost pod Fruško goro

ODKRITJE SPOMINSKE PLOŠČE PILOTOM, PADLIM APRILA 1941

Adolf Kužnik, pilot

AOPA ID: 0054



Miha Klavara



Vladimir Gorup



Karlo Štrbenk

Veleposlaništvo Republike Slovenije v Beogradu je našemu Društvu vojaških pilotov vseh generacij in prijateljev vojaškega letalstva SLO AIR FORCE posredovalo prošnjo Združenja letalcev Vojvodine, naj z denarnim prispevkom podpremo postavitev obeležja v spomin na pilote Vojnega letalstva Kraljevine Jugoslavije, ki so padli v prvih dneh vojne, 6. in 7. aprila 1941.

Izvršilni odbor našega Društva je na svoji seji sprejel sklep, da bomo v ta namen zbrali potrebna sredstva.

Člani Društva smo nato sami in ob pomoči donatorjev hitro zbrali denar, saj smo se želeli pokloniti spominu na naše hrabre letalce, ki so kot piloti padli v boju z nacisti. Posebej moram poudariti in pohvaliti vlogo člana Izvršilnega odbora Društva Ernesta

Ferka, ki je z uspešno akcijo zbral večji del denarja. Slovesnosti smo se udeležili Ernest Ferk, Tomaž Perme, Milan Štimec in jaz v vlogi predsednika Društva SLO AIR FORCE.

Spominska slovesnost ob 75. obletnici napada nacistične Nemčije na Kraljevino Jugoslavijo in odkritje spominske plošče se je odvijala v tišini samostana Krušedol blizu Iriga v Vojvodini 26. junija letos.

Predsednik Društva letalcev Vojvodine, vitalni 86-letni Slavko Mihailović nas je sprejel izjemno prisrčno. Nekaj časa je služboval tudi na letališču v Cerkljah ob Krki in šolal padalce po vsej Sloveniji. Padalskemu kolegu in, kot se je izkazalo, staremu znancu in prijatelju Ernestu je celo podaril svoj zlati padalski znak. Ta ima zdaj dva. Seveda Slavko Mihailović pozna vse, ki so v njegovih časih službovali v Jugoslovanskem vojaškem letalstvu, zato smo mu morali obljubiti, da bomo prenesli njegove pozdrave številnim prijateljem iz Slovenije. V pogovoru s predsednikom Mihailovićem in drugimi člani Društva letalcev Vojvodine smo prejeli tudi povabilo k sodelovanju, ki smo ga seveda z veseljem sprejeli.

Številčna hrvaška delegacija, ki jo je vodil legendarni upokojeni polkovnik Jugoslo-

vanskega vojnega letalstva Milivoj Boroša, rojen leta 1920, je v Krušedol pripotovala kar z avtobusom. Gospoda Borošo omenjam predvsem zato, ker je imel ob odkritju spominske plošče pri svojih 95 letih izjemno luciden govor, v katerem je med drugim ostro obsodil poskuse potvarjanja zgodovine v svoji domovini in drugje v njeni soseščini. Prisotne je nagovoril 'iz glave', medtem ko smo si vsi ostali, mnogo mlajši govorci, pomagali z branjem. Sicer pa tudi Google dobro pozna njegovo nadvse zanimivo življenjsko pot.

Slovesnosti se je udeležil in jo obeležil z govorom tudi veleposlanik Republike Slovenije v Beogradu, Njegova ekselenca gospod Vladimir Gasparič.

Člani naše delegacije smo pred povratkom v domovino na katoliškem pokopališču v Irigu obiskali lepo urejen grob pilota Mihe Klavore in na njem prižgali svečko. Sklenili smo, da naslednje leto v Vojvodini obiščemo še grobova preostalih dveh Slovencev, Vladimirja Gorupa in Karla Štrbenka.

Vse, kar je o tem dogodku še potrebno povedati, sem strnil v govoru ob odkritju spominske plošče, zato ga v slovenskem prevodu navajam v celoti.

>>>

>>>

Spoštovane dame in gospodje, spoštovani kolegi letalci, spoštovani gostje!

Pobudo Združenja letalcev Vojvodine, da v samostanu Krušedol odkrijemo spominsko obeležje pilotom, padlim v aprilski vojni leta 1941, smo v našem Društvu vojaških pilotov Slovenije sprejeli z velikim odobravanjem, tako da je Izvršilni odbor Društva sprejel sklep o denarni podpori tega projekta.

V neposredni bližini tega kraja je bilo v času zločinskega nemškega napada na Kraljevino Jugoslavijo vojaško letališče Prnjavor - Krušedol, kjer je bazirala 32. letalska skupina šestega lovskega polka Jugoslovanskega kraljevega vojnega letalstva, ki so jo sestavljale 103, 104 in 142 lovsko eskadrilja. Njihovo oborožitev je predstavljalo 27 letal tipa Messerschmitt Bf-109E. Kot zanimivost naj omenim dejstvo, da je šlo v tem primeru za edinstven spopad, v katerem sta nasprotnika uporabljala letala istega tipa.

Tedanji piloti lovci, po poreklu iz različnih delov Kraljevine Jugoslavije, nas danes na tej svečanosti ponovno združujejo, ne glede na meje, ki obstajajo med državami, ki so včasih bile ena sama, in ne glede na politiko, ki nas je tako pogosto in okrutno ločevala. Pilot po svoji naravi, v svojem pojmovanju svobode noče priznati meja, saj jih iz zraka ni videti. Med piloti od nekdanj obstaja neka plemenita in skrivnostna vez tovarishva, spoštovanja in prijateljstva. Tudi kadar so na nasprotnih straneh, med njimi ni sovraštva. Zračni boj je zgolj profesionalno izpolnjevanje naloge. V namerilni

napravi pilota - lovca je sovražno letalo in ne človek - pilot. O tem pričajo številni pisatelji - letalci: Antoine de Saint-Exupery, Richard Bach, Pierre Closterman, Ernest K. Gann in mnogi drugi.

Kljub premoči napadalcev so ti vitezi neba izpolnili svojo dolžnost pilota, častnika in vojaka ter poleteli v obrambo domovine. Na tem nebu nad nami so se odvijali neenaki boji jugoslovanskih lovcev s številnimi nemškimi bombniki - strmoglavci, štukami in njihovo lovsko zaščito. Piloti, katerih imen se danes s spoštovanjem, občudovanjem in hvaležnostjo spominjamo, so v tem boju na oltar domovine položili največ, kar so imeli - svoja življenja.

Ko danes s časovne razdalje 75 let gledamo na usode teh mladih ljudi, si enostavno ne moremo kaj, da ne bi občudovali njihovega rodoljubja, hrabrosti in profesionalnosti. Oni so sovražniku, preden je prišlo do neizbežne kapitulacije jugoslovanske vojske, zadali znatne izgube, mnogi od tistih, ki so preživeli aprilski vihar leta 1941, pa so nadaljevali z neusmiljenim bojem proti fašističnemu zlu. Spomnimo se samo pilotov Save Poljanca in Arse Boljevića.

Naj nas ti junaki spominjajo na vse, kar je najplemenitejšega v človeški naravi, na njihovo hrepenenje po svobodi in na njihove izpolnjene in neizpolnjene ljubezni.

Naj to spominsko obeležje v nas - pilotih budi spomin na padle tovariše in na naše globoko spoštovanje do njih.

Enajsterico poznamo, njihova imena so vklesana na tej spominski plošči:

kapetan 1. kl. **Miloš Žunić**, padel 6. aprila pri Pančevu,
kapetan 1. kl. **Miha Klavora**, padel 7. aprila pri samostanu Krušedol,
narednik vodnik **Vladimir Gorup**, padel 7. aprila,
narednik vodnik **Karlo Štrbenk**, padel 6. aprila pri Glogonjskem ritu,
poročnik **Dobrica Novaković**, padel 6. aprila pri Beogradu,
referent IV. razreda **Branislav Todorović**, padel 7. aprila,
poročnik **Jovan Kapešić**, padel 7. aprila pri Beški,
narednik vodnik **Milivoje Bošković**, padel 7. aprila pri Kovilju,
poročnik **Dušan Borčić**, padel 6. aprila pri Beogradu,
narednik vodnik **Milutin Petrov**, padel 7. aprila pri sotočju Tise in Donave,
kapetan **Živica Mitrović**, padel 6. aprila pri Šidu.

Dovolite mi, da se s spoštovanjem in hvaležnostjo poklonim tudi tistim padlim pilotom, katerih imena so se izgubila v vojni vihur.

Naj jim bo večna slava in hvala.

Ko smo zapuščali te prijetne kraje pod Fruško goro, smo sklenili, da jih bomo v bližnji prihodnosti ponovno obiskali in predstavili večjemu številu naših članov. Kraje in zlasti ljudi, zaradi katerih so nam kraji ostali v še lepšem spominu.



Spominska plošča



Grob Mihe Klavore



Veleposlanik RS Vladimir Gasparić



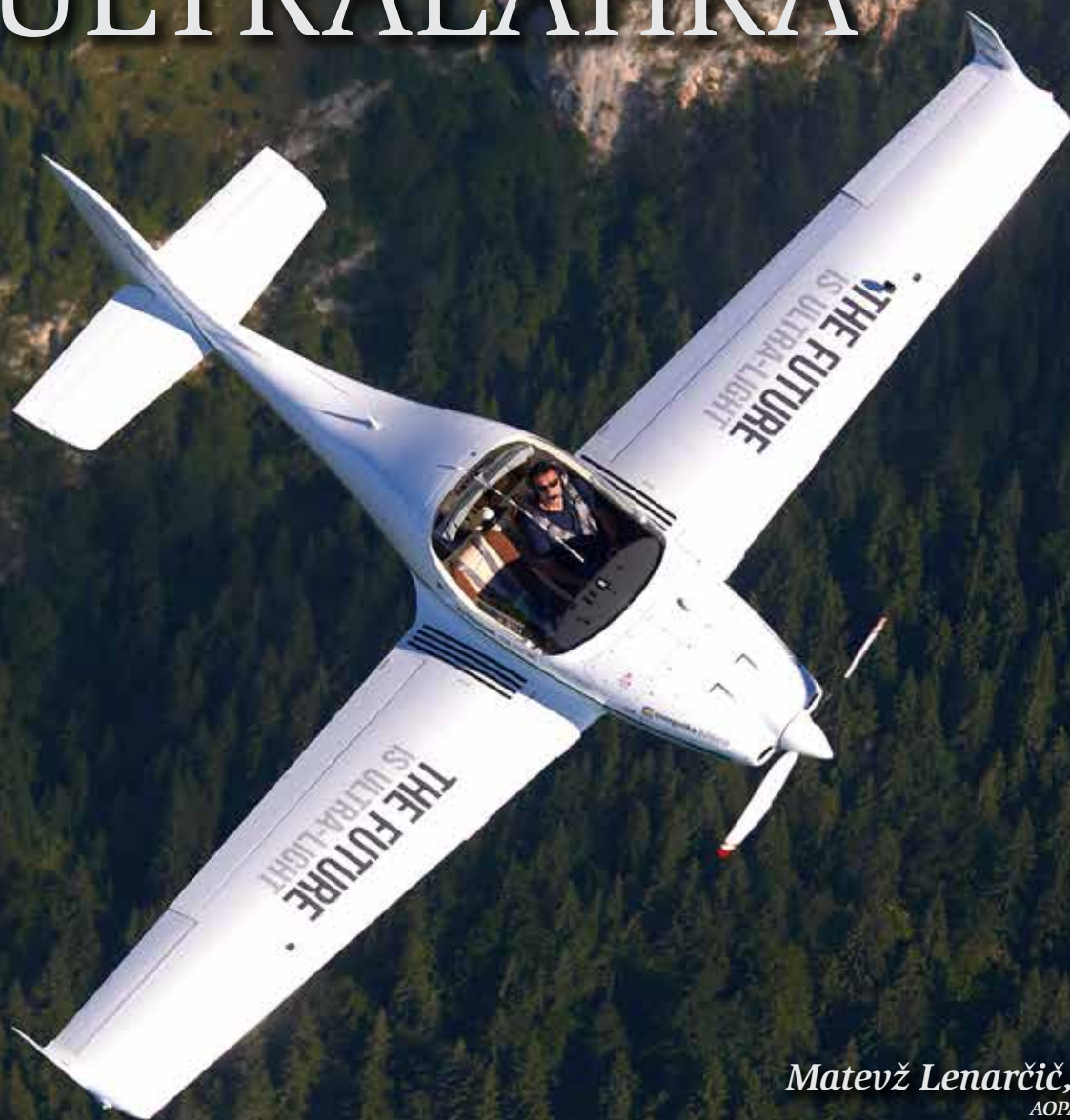
Slavko in Ernest



Slavko in Adi

Tretji let okoli zemeljske oble, tokrat s slovaškim Dynamic-WT9

PRIHODNOST SVETA JE ULTRALAHKA



Avtor fotografije: Mitja Ličar

Matevž Lenarčič, pilot

AOPA ID: 0007

www.wingsforever.com

Za letenje okrog sveta bi si moral vzeti vsaj pol leta, da bi v miru počakal na ugodno vreme, lepo svetlobo, iskal zanimive kraje in spoznaval ljudi, ki tam živijo. Misija GreenLight WorldFlight je vse kaj drugega. V prvem planu so meritve onesnaženosti ozračja s črnim ogljikom, ki jih izvajamo na obletu zemeljske oble v čim krajšem času. Takšno skoncentrirano letenje z izjemno dolgimi dnevnimi etapami je naporno, pilot je nenehno v stresu, saj se po pristanku takoj začnejo priprave na novo etapo, katere varnost je v največji meri odvisna od vremena, vrste in kvalitete goriva, birokratskih nesmislov in tehničnega stanja letala.

>>>



>>> Letos smo uporabili visoko sposobno in izjemno ekonomično ultralahko letalo Dynamic-WT9 slovaškega proizvajalca Aerospool z novim elektronsko krmiljenim motorjem Rotax 912iS, kar se je izkazalo za zelo dobro odločitev. V prtljajniku je bilo ravno dovolj prostora za nov, večji in boljši Aethalometer (merilec črnega ogljika), ki so ga dekleta in fantje podjetja Aerosol iz Ljubljane pod vodstvom dr. Griše Močnika ustrezno modificirali, znižali obremenitev pilota na minimum in s tem zmanjšali možnost napak.

Priprave na let – bitka z birokracijo

Priprave na takšen polet so kompleksne, potrebujejo veliko časa in sredstev. Skoraj vsi elementi so tako ali drugače povezani z varnostjo poleta. Priprava letala, testiranje, registracija, iskanje primerne goriva, najrazličnejša dovoljenja. V petnajstih letih, kolikor se ukvarjam z dolgimi poleti okrog sveta, postaja letalska birokracija nedvomno največji zaviratelj razvoja in povzročitelj nevarnih situacij, ki ogrožajo življenja, zgolj zato, ker nekateri ozkogledi birokrati v strahu za svoje službe in privilegije dosledno izvršujejo tudi zastarela, preživela in zato nevarna pravila. Zaradi takšnih posameznikov je bila misija GLWF ogrožena že na samem začetku, saj v Sloveniji ni bilo mogoče registrirati ultralahkega letala z najvarnejšim, najbolj ekonomičnim motorjem in najboljšim propelerjem.

V marcu so lahko temperature

Atol Bikini v Maršalovem otočju, kjer so Američani leta 1954 razstrelili 15 megatonsko, drugo najmočnejšo atomsko bombo "Castle Bravo" v zgodovini.



na severni polobli precej nizke, zato je pomembno, da se izogibamo oblakom, saj so zaledenitve verjetne, letalo pa nima nobenega sredstva proti temu nevarnemu pojavu. Vidljivost nad Padsko nižino je bila zaradi visoke inverzijske plasti slaba, kar je gotovo tudi posledica industrijskega bazena severne Italije. Polet je potekal naravnost preko Sredozemlja, severno od Korzike do Menorce in Majorce proti Španiji.

Vreme zaveznik in nasprotnik

Jutranji odlet iz Jereza, prestolnice Andaluzije, je bil zelo poučen. Običajna megla se je k sreči pomaknila proti Atlantiku, vendar kontrolorka na letališču ni bila takšnega mnenja. Bolj sem ji pojasnjeval, da se letališče koplje

v soncu, bolj je zatnjevala, da je vidljivost zaradi megle takšna, da vizualno letenje ni mogoče. Za trenutek sem podvomil, da sva oba na istem planetu. Zamuda na odletu je povečala verjetnost za nočno pristajanje na otoku Sal v arhipelagu Zelenortskih otokov, tudi zaradi neugodnih čelnih vetrov. Maroška obala je kmalu izginila, bilo pa je kar nekaj prometa velikih trgovskih ladij, ki prav gotovo prispevajo svoj delež k onesnaženju ozračja in slabi vidljivosti na poti do Kanarskih otokov. Veter se je v drugi polovici popravil. Kakšnih 160 kilometrov zahodno od Dakhle v Zahodni Sahari se je celo spremenil v hrbtnega in omogočil vizualni pristanek na letališču Amílcar Cabral na otoku Sal v zadnji svetlobi večera pred velikonočno nedeljo.

Po Domnovem sms vse drugače

»Zelenortske otoki so nekdanja portugalska kolonija, zato govorijo portugalsko, plačujejo v eskudih, razmišljajo pa v evrih,« mi je pojasnila Karen Žorž, Slovenka, ki dela v turizmu na otoku Sal. Na praznično nedeljo zjutraj je večina hitela v cerkev, Karen pa je kljub temu organizirala vse potrebno na letališču za prevoz 250 litrov avtomobilskega goriva iz črpalke v Espargu v 20-litrskih plastičnih kantah.

Razdalja do Martinika je okrog 4100 kilometrov, vetrovi tudi niso bili napovedani običajni vzhodni pasati, zato je bila odločitev o času odleta precej težka. Odločil sem se za jutranji odlet, ko so temperature najnižje, letalo bo namreč prvič polno obremenjeno in bi se v dnevni ali večerni vročini gotovo pregrevalo. Zato pa bo treba zadnji del poti preleteti ponoči.

Prvi dve tretjini poti sem letel precej nizko, zaradi neugodnih, nasprotnih vetrov nad 1500 metri višine. Morje je bilo večinoma pokrito z nizko oblačnostjo, kjer se je pretrgala, ni bilo videti ničesar razen modre, precej razburkane morske površine, nobenih ladij, smeti ali kitov.

VHF komunikacija je kmalu zamrla in jo je nadomestil satelitski telefon in klici sprva na Sal Oceanic control potem Sata Maria in v zadnjem delu New York. Vsako polno uro sem sporočil lokacijo letala, višino leta ter 'operation normal'. Monotono letenje, muzika, razgibavanje, preračunavanje stanja z gorivom, komunikacija z Domnom Graufom, vročina, fotografiranje,



Nad Bengalskim zalivom proti Sri Lanki

snemanje, kontrola delovanja Aethalometra, hrana, pijača, upravljanje s človeškimi izločki ... Monotonost je razbil Domnov sms, ki je sporočal, da bo vreme v zadnjem delu poti precej slabo z možnostjo neviht. Od tega sms-a naprej je bilo letenje drugačno, saj nočno letenje in pristajanje v slabem vremenu na neznanem otoku in neznanem letališču ni nekaj, česar bi se človek posebej veselil.

Goriva za 23 ur letenja

Sonce me je počasi prehitelo po levi, saj je bil ekvator še nekoliko južneje. Spodaj je postal veter zelo ugoden, hitrost pa vzpodbudna. Žal so se oblaki gostili in dvigovali, letalo se je močno streslo vsakič, ko je zapeljalo v sivino. Igra svetlobe je bila čudovita, bele kopice so se počasi obarvale zlatorumeno, rdeče in čas je bil, da zapustim ugodne pasatne vetrove in se povzpnem nad vrhove oblakov. Lepota letenja na zahod so izjemno dolgi sončni zahodi. Ko pa je sonce le izginilo za obzorjem, nazobčanim s kopicami oblakov, se je od zadaj prikrdla sprva modrikasta, nato črna noč. Pripravil sem vse potrebno za instrumentalni pristanek na letališču Aime Cesarie v mestu Fort De France na otoku Martinik in opazoval, kako so izginjali obrisi oblakov v črni noči. Stormscope je najprej javljal napako, potem pa se je stabiliziral in kazal razelektritve nekje jugozahodno od Martinika. Po dolgih urah se je nad obzorjem pojavila v oblakih bela svetloba, odsev luči mesta Fort de France. Prijazen pozdrav kontrolorja, ki mi je čestital za dolg let, najdaljši, kar jih je videl v svoji službi. Po skoraj 18 urah je bilo v letalu goriva še vedno za 5 ur letenja, kar je za tako majhno napravo, ki prazna tehta le dobrih 300 kilogramov, resnično izjemno.

Pred štirimi leti je bilo vreme nad Karibi ugodno in so bili prizori na preletu do Floride resnično fantastični. Letos je bilo žal nevihtno. Potrebno je bilo veliko slalomiranja in komuniciranja z Domnom, ki mi je pošiljal aktualne vremenske podatke preko satelitskega Iridiuma.

Nevihtna Amerika, letalska meka

V letalstvu je bila Amerika vedno v ospredju. Od tam prihajata brata Wright, tam je Oshkosh, največja letalska priditev, tam delujejo Rutani, tam ima združenje AOPA preko 400 tisoč članov (slovenska



Pred odletom z Maršalovih otokov

AOPA dobrih 100). Letenje je poceni, agencija za civilno letalstvo FAA ne more kar čez noč spreminjati pravil in dvigovati cen, tako kot se dogaja pri nas. Javna letališča upravlja država, servis vremena, oddaja planov letenja je zastoj in ... Na prvi pogled pravi letalski raj, če ga primerjamo s slovenskim letalskim močvirjem.

Po 11. septembru se je njihova varnostna birokracija razbohotila in zahteva veliko priprav, formularjev, dokumentov, elektronskih

se je žal skrival pod oblaki, in nato naravnost preko Mehiškega zaliva. Zelo močni nasprotni vetrovi, ki so včasih dosegli hitrost skoraj 100 km/h, so onemogočili nadaljevanje proti Novi Mehiki in povzročili nepredviden pristanek v majhnem tekaškem kraju Albany. Kljub temu da je hladna fronta grdo opletala s svojim repom in je bilo veliko letenja v oblakih, smo izmerili zanimive visoke koncentracije črnega ogljika nad zalivom in južnim Texasom, ki so najverjetneje nastale zaradi

meka za jadralce. Več kot 80 letal je stacioniranih tukaj. Ugodni pogoji, bližnji hribi, visoke baze oblakov, močna termika privablja jadralce iz vse Amerike. Tudi Robert Mudd, dolgoletni jadralni pilot in prijatelj, je prišel iz Ohia pred več leti in se lotil posla popravil kompozitnih letal in motorjev. Takoj po mojem pristanku je pregledal motor, izmeril kompresijo, zamenjal olje, filtre in po nekaj urah izjavil, da je motor v dobri kondiciji in da si nenavadnega obnašanja pred dnevi pravzaprav ne zna razložiti. Kakorkoli, letalo je bilo pripravljeno za prelet velikega Pacifika.

GLWF2016

25. 3. 2016 – 22. 4. 2016

dolžina leta: 42 222 km

dolžina leta preko oceanov: 34 000 km

15 etap in 181,28 ure letenja

povprečna višina letenja: 6000 ft

povprečna poraba goriva: 16 l/h pri

povprečni hitrosti 130 vozlov

obveščanj zgolj za prilet majhnega letala. Znotraj meja pa je letenje razmeroma enostavno in se pilot v glavnem lahko ukvarja z vremensko primernostjo letenja in manj z birokracijo.

Dolga hladna fronta se je pomikala preko Mehiškega zaliva proti SV in zapirala pot majhnim letalom. Zato polet najprej proti jugu preko nacionalnega parka Everglades, ki

črpališč nafte in rafinerij.

Lepa, zelena valovita pokrajina zahodno od Dallasa se proti severu počasi dviguje in spreminja v puščavo. Letališče Moriarty, ki leži na skoraj 2000 metrov visokem platoju, kakšnih 50 kilometrov vzhodno od Albuquerque, največjega mesta ameriške zvezne države, ki ima toliko prebivalcev kot Slovenija in 15-krat več prostora, je

Energetska prihodnost

Še kratek skok, dolg slabih sedem ur, do Kalifornije v lepem vremenu in dobri vidljivosti preko čudovitih in barvitih kanjonov Nove Mehike, mimo najbolje ohranjenega kraterja v bližini Flagstafa, ki ga je povzročil trk meteorita pred 50 tisoč leti, do jezera Havasu, kjer so ujeli vode nekdanj divjega Grand Canyona južno od Las Vegasa, mimo 400 MW sončne termoelektrarne Ivanpah v okoljsko občutljivi puščavi Mojave. Elektrarna z zrcali, ki koncentrirano ogrevajo vodni stolp, potrebuje sicer manjšo površino od sončnih elektrarn, vendar porablja dragoceno puščavsko podtalnico, uničuje ptičjo populacijo in s tem močno vpliva na ekosistem. Še en dokaz več, da je zelena energija mit in da se prihodnost energetske os-

>>>



>>> krbe človeštva ne skriva v iskanju zelene energije, temveč v energetski učinkovitosti in posledično zmanjšani porabi.

Majhen 100-konjski Rotaxov motor z novim elektronskim vbrizgom, ki se skriva v lahkem aerodinamičnem letalu, z modernim in tihim MT propelerjem lahko ponese enega pilota z vso prtljago in gorivom preko 5000 kilometrov daleč. Električni pogoni tudi ko in če sploh se zgodi revolucija na področju akumuliranja energije, sami po sebi ne prispevajo ničesar k izboljšanju okolja, saj so vsi dosedanji viri električne energije tako ali drugače okoljsko sporni.

Maui, najlepši otok na svetu

Morje ob kalifornijski obali je relativno hladno zaradi severnopacifiškega mrzlega toka in ga prekriva nizka plast megle ali oblakov, ki jih zahodni vetrovi, ki nastanejo kot posledica nizkega pritiska nad segreto puščavsko obalo, potisnejo nad obalne predele. Oblake in meglo ponavadi stopi šele popoldansko sonce, zato so športna letališča velikokrat neaktivna v jutranjih urah.

Otok Maui v havajskem arhipelagu je oddaljen od Watsonville dobrih 3800 kilometrov. Gibanje zraka v letošnji zimi ni bilo najbolj ugodno, saj se je vzorec pasatnih vetrov zaradi relativno močnega El Ninja (segrevanja osrednjega Pacifika) spremenil v precej močan zahodnik.

Kljub nesmiselnim zapletom z oceansko kontrolo glede načina komunikacije med poletom, sem se po sedemnajstih urah znašel na otoku Maui, enem najlepših otokov na svetu. Zame je bil drugačen.



Nad Tajskim morjem

Nočni pristanek, slabo vreme, visoke cene, nikjer lepih domačink, preveč turistov, brezosebni uradniki, ki so prizemljili letalo, slaba hrana, negotova prihodnost ...

Na poletu do Maršalovih otokov me je spremljal hrbtni veter in močno skrajšal zelo dolgo etapo. Na Googlu izgledajo otoki z velikim lagunami kot raj na zemlji, v resnici se dušijo v smeteh, morje hitro narašča in še vedno so prisotne posledice 67 testnih jedrskih eksplozij med letoma 1946 in 1958, vključno z največjo vodikovo na atolu Bikini pred 62 leti, ki je 1000-krat preseгла moč genocidne bombe na Hirošimo. Seveda so si Američani tudi tukaj umili roke, izplačali le minimalno odškodnino, za uničene domove, žrtve, številne bolezni, uničeno kulturo in način življenja.

Zaradi strateških vojaških interesov večino Tihega oceana pokriva kontrola letenja iz San Francisca. Tudi otok Guam, ki je

od kalifornijske obale oddaljen 10 tisoč kilometrov, od filipinske ali novogvinejske pa le slabih 2000, je ameriški.

Zaradi črnega ogljika instrumentalno

Nad Filipinskim morjem se je vreme poslabšalo, nevihtni oblaki so se raztezali v stratosfero, zato je bil nujen spust pod oblake in iskanje prehodov med goratimi otoki, pokritimi z gostimi gozdovi, nevihtami proti severni obali Bornea, kjer leži pod 4095 metrov visokim vulkanom Kinabalu. Naslednja etapa je merila okrog 4100 kilometrov naravnost preko Tajskega, Adamanskega morja ter Bengalskega zaliva severno od otoka Veliki Nicobar proti Colombu, prestolnici Šrilanke. Ko sem se ponoči približeval z nevihtami prepređenemu otoku, mi ni bilo jasno, kako se bo končalo. Os-

talo je edino upanje v dober konec. Domnove radarske slike so kazale, da bi bilo varneje po južni strani otoka, gostota razelektritev, ki se ponoči lepo vidijo, in stormscope pa sta kazala odprtino z manjšo aktivnostjo severno od letališča. Ko sem zapeljal preko severovzhodne obale, me je prevzel kontrolor v Colombu in z vektoriranjem med visokimi hribi in nevihtami varno pripeljal do pristanka.

Polet preko Indijskega oceana proti Emiratom je pokazal izjemno visoke koncentracije črnega ogljika, čeprav tam ni industrije, prometa, požarov ali vulkanov. Kljub lepemu vremenu je bilo letenje zaradi slabe vidljivosti instrumentalno.

V nadaljevanju so bili resni problemi s kontrolo letenja v Dubaju za prelet njihovega CTR-ja. Ker njihova zahteva za vrnitev nazaj v Fujairah ni bila mogoča zaradi preobremenjenega letala, je bilo potrebno veliko iznajdljivosti, da so me po uri in pol holdinga končno vektorirali skozi njihov zračni prostor z zelo gostim prometom. Zamuda nad Dubajem, 40 kts močni nasprotni vetrovi nad Perzijskim zalivom ter Savdsko Arabijo, nenehno spreminjanje smeri zaradi konfuznih navodil kontrole v Savdski Arabiji, izjemno močne turbulence vse do FL170, slaba vidljivost – vse to je pripomoglo, da je originalna destinacija Iraklion na Kreti postala zaradi pomanjkanja goriva utopija. Zato nepredviden postanek v egiptovski Hurgadi, ki so jo po sestrelitvi ruskega letala nad Sinajskim polotokom zapustili skoraj vsi turisti. Naslednji dan skok preko onesnaženega Kaira, Sredozemlja in Grčije v Dubrovnik, kjer sem se počutil kot doma.



Let med Filipini in Borneom

Pristanki na morju, jezerih in rekah

LETENJE S HIDROLETALOM JE POSEBEN UŽITEK

*Miha Šorn, TRI A320
AOPA ID 0175*

Letenje s hidroletalom je poseben užitek, saj zahteva od pilota večjo natančnost zaradi konstrukcijskih posebnosti. Dimezije vzletno-pristajalne površine so navadno večje v primerjavi z letališčem na kopnem. Smer pristanka izbira pilot glede na meteorološke in druge pogoje, predvsem na smer vetra. Ko po osnovnem treningu za pridobitev vpisa SEP (SEA) najame zainteresirani pilot letalo v Kanadi ali drugi zanimivi deželi, lahko leti od morja do jezer in rek ter samostojno odloča o primernosti pristanka. Narava mu tam ponuja vse dodatne užitke in sprostitve.

Konec lanskega leta sem obnovil svoje dovoljenje za let na hidroletalu in mu dodal še trening za amfibijo. Razlika med obema vodnima letaloma je v tem, da hidroletalo pristaja samo na vodno površino, amfibija pa ima uvlačljivo podvozje za možnost pristanka na kopensko pristajalno stezo ali vodo. Večinoma so hangarji na suhem in imajo poševno betonsko rampo za možnost voženja iz vode na kopno. Ko se hitrost letala po pristanku na vodi zmanjša, pilot iztegne podvozje in taksira iz vode do hangarja. To je enostavneje v primerjavi z ostalimi vodnimi letali, ki se ustavijo ob splavu. Pilot takega letala mora pravočasno izklopiti motor in s silo inercije nadaljevati plovbo do priveza. Kanadski pilot, pripravnik za komercialnega pilota, mi je dejal, da je to še zadnji manever, ki mu dela težave. Pri prehitrem izklopu motorja mora ponovno štartati motor ali uporabiti veslo. V primeru večje hitrosti približevanja vzdolž plavajočega splava ga zemeljska posadka 'lovi' z drogovi s kljuko in ustavlja ter potegne nazaj na mesto priveza. Hidroletala so vedno privezana kot čolni, bočno ob pomol, odvisno od smeri vetra, ki je pomemben dejavnik pri naslednjem odhodu in tak-



Hidroletala na privezu.

>>>



>>> siranju proti točki začetka vzleta. Za večja servisiranja jih dvignejo z ladijskimi dvigali in prestavijo na kopno. Druga možnost je podstavljena prilagojena prikolica pod plovci v vodi na rampi, sledi poteg s traktorjem na kopno in delo mehanikov po programu vzdrževanja.

Posebnosti v primerjavi z drugimi vrstami letal

Tehnika letenja, s katero se med pristankom približa zrcalno gladki vodni površini v brezvetrju, je ena od zanimivejših posebnosti. Človeško oko ne more v brezvetrju oceniti višine letala nad vodno gladino. Kot vedno pri pristankih obstajajo tudi tu težave prenizkega in previsokega ravnanja. S posebno tehniko letenja se izognemo omenjenim problemom. Kar me je očaralo pri letenju s hidroletali, je bil prav pristanek na ravno vodno površino, ko med končnim spuščanjem pilot vodi letalo brez 'traverze' in z malo vertikalno hitrostjo proti vodni gladini in se je brez ravnanja dotakne s plovci. Takrat je pomembna zbranost in zaupanje v pravilnost predpisane postopka. Od trenutka dotika z vodno površino in po odvzemu moči motorja na minimum sledi zmanjševanje hitrosti, ko plovci delno potonejo in se gibanje nadaljuje kot pri vodnem plovilu manjše hitrosti. Takrat pilot spusti vodni krmili na zaključku plovcev in pretežno z njima upravlja smer gibanja. V pravem trenutku mora izključiti motor ter nadaljevati plovbo proti točki priveza z inercijo. Če je brez pomoči zemeljske ekipe, mora odpreti vrata, stopiti na plovec in zadržati letalo pred dotikom s kopnim ali pa skočiti na kopno in ustavljati letalo z vrvjo, pritrjeno na plovec. Za to je potrebnih kar nekaj izkušenj, saj se iz pilota tu spremeni v mornarja.

Pristanek na zrcalno ravno vodno površino

Ta način uporabljajo piloti, ko med letom nad vodno površino vidijo odsev letala v njej. Angleški izraz pristajalnega manevra je »glassy water landing«.

Varen pristanek v primeru brezvetrja je v bližini brega ali vzdolž plavajočih predmetov, ki nam nakažejo ravnino pristajalne površine. Seveda v ta namen ni primerna premikajoča se plavajoča favna, kot na primer jeleni ali medvedi. Plovci z različnimi kon-



Miha Šorn po uspešnem letu s hidroletalom v Kanadi.

strukcijskimi rešitvami pritrditve na trup ali krila s pomočjo paličja in jeklenic so občutljivi in napačni smerni koti ter trši pristanki ali udarci ob plavajoče predmete zahtevajo posledično pregled ter dodatne nastavitve opornic in jeklenic, pa tudi zamenjave. Na tej vrsti letal ni vzmetenja in amortizerjev, zato se zahteva od pilota 'mirnejšo roko', kar se doseže s podaljšanim ali zelo podaljšanim treningom.

Med pristankom sredi mirne jezerske, rečne ali morske površine je ocena relativne višine letala težja. Za grobo oceno je v pomoč nadmorska višina vodne površine in lokalni QNH, osnovni način pa je predhodni nizek let vzdolž obale. Med spuščanjem za 'vodni' pristanek s standardno postavitvijo zakrilc in pristajalno hitrostjo pilot 200 čevljev nad gladino zadrži višino in zmanjšuje hitrost do izračunane za pristanek. Ta je manjša, kot so standardne pristajalne hitrosti. Nato nos letala spusti in vzdržuje konstantno vertikalno hitrost spuščanja do največ 200 čevljev na minuto. Med tem pristajalnim manevrom mora biti vzdolžna os letala nad horizontom, kar zagotavlja pravilen položaj plovcev za dotik z vodno površino. Premiki komand so minimalni s kroglico v sredini. Ta del približevanja na pristanek je resnično pisan na kožo pilotom z mirno roko. Na letalu, s katerim sem letel, se je občasno javljalo zvočno opozorilo male hitrosti,

še vedno primerne za pristanek. Z nastavitvijo višinskega trimerja dosežemo ničelno silo na krmilu, ki se nekoliko spremeni v območju zemeljskega oziroma »ground« efekta. Tu se letalo že približuje vodni gladini, pilot pa se ne sme prepustiti tehniki klasičnega pristanka na kopnem in dodatno dvigniti nos za ravnanje. S konstantnim kotom nad horizontom, ki ga ocenjuje s pogledom naprej preko nosa letala, mora vztrajati do vodne gladine. V primeru nestabilnega leta preostane samo ena rešitev: polna moč motorja in manever neuspelega pristanka.

Ob dotiku z vodno površino je treba popolnoma odvzeti moč motorju in komando višinskega krmila povleči do zadnjega skrajnega položaja nazaj. S tem se izognemo pršenju vode izpod plovcev po propelerju in nevarnosti kavitacije. V trenažni hidrobazi so omenili, da jim je nepreviden pilot v času ene minute napačne tehnike taksiranja uničil propeler.

Izkušnja z Beaverjem v Kanadi

Aprila sem letel v Kanadi z legendarnim Beaverjem z motorjem 450 KS. Ko dodaš polno moč, na vzletu poskoči, se hitro dvigne iz vode, glisira ter vzleti. Res je bil užitek leteti s tem zgodovinskim letalom, ki je letnik 1949. Je avtonomno, kot nalašč za let daleč v notranjost dežele, na jezera. Že med daljšim letom lahko opraviš manjši servis, na primer dodajaš olje za mazanje motorja. Ko sem

pilotu na poziciji CM1 pokazal rumen pokrovček na tleh, me je takoj opozoril: »Ne odpiraj, 'sil vu ple', lahko olje špricne po naju, nivo je trenutno na maksimumu.« Ko se olje troši med daljšim letom in po indikaciji doseže minimum, ga enostavno preliješ iz kantice v motor. Razporeditev analognih instrumentov in ročic je prektična in primerno vidna ter uporabna tudi meni takrat v vlogi CM2. Zanimiv je položaj smernega in višinskega trimerja na stropu kabine. Večina časa križarjenja se je pretežno letelo s pomočjo obeh trimerjev. Tehnika pristanka je bila podobna: smer leta brez 'traverze' in konstanten kot spuščanja na pristanek, oboje nastavljeno s trimerjema, ter RPM motorja nad minimumom. Sledilo je letenje vzporedno z morsk gladino, nato premik ročice polnjenja motorja MP na minimum, drsenje po vodi in zmanjševanje hitrosti, dvigovanje nosu za zaščito propelerja pred vodnimi curki in počasna ladijska plovba ob spuščanih vodnih smernih krmilih. Pri tem pristanku smo imeli pred seboj pet kilometrov morja – pet kilometrov pristajalne steze, ter nekaj ladij, med katerimi smo našli oziroma smo si zamislili navidezno ravno linijo smeri steze za pristanek. Ta seveda ni smela sekati v območju pristanka nemirne vodne površine s previsokimi valovi. S tem manevrom je bil let in pomembnejši del pristanka s hidroletalom zaključen.

Pogovor s Cirilom Rupertom

NAJSTNIK V PARTIZANIH, KI SE JE VZPEL POD NEBO

Tomaž Perme
AOPA ID: 0220

Na obisk k Rupertovim me je pospremil Ernest Ferk, na pobudo katerega je tudi prišlo do predstavitve Cirila Ruperta v reviji Kopilot. »Veš, nanj ne smemo pozabiti! Tako skromnega, delavnega in strokovnega človeka, kot je Ciril, le redko kdaj lahko spoznaš!« mi je rekel po telefonu. Hitro sva se dogovorila in ob prvem prostem terminu sem se oglasil v Brežicah, da zapiševa njegov kratek življenjepis, kakor sva sprva hotela.



Ciril Rupert

Ko sva pripešala po stopnišču skoraj do vrha majhnega stanovanjskega bloka v Brežicah, sta naju pred vrati pričakala Ciril in njegova žena Irena. Takoj je bilo začititi, da s pogovorom ne bomo imeli težav. Ko sta naju vljudo povabila k sebi v stanovanje in posedla za mizo v dnevno sobo, je gospa Irena hitro postregla s potico in kavo, vmes pa prinesla na mizo album s fotografijami. Nekaj trenutkov kasneje je prinesla še priznanja in škatlo z drobnimi rečmi, ki so Cirila spominjale na njegovo prehojeno življenjsko pot. Ernest je najprej povedal, kje je spoznal Cirila.

»Moje prvo srečanje s Cirilom je bilo na letalskem poligonu v Paki. Bil je leta 1966. Tja so me odpeljali s službenim avtomobilom, naslednji dan pa naj bi po mene poslali letalo. Ko so mi naslednji dan sporočili, da prihaja

po mene letalo, so mi naročili, naj ga čakam v Gribljah ob travniku ob reki Kolpi. V letalu kurir, ki se je spustilo ob dogovorjeni uri na letališče sem zagledal Cirila, ki sem ga prej le na videz poznal z letališča Cerklje. Pomislil sem, da je prav lepo, da so po mene poslali Slovenca. Ko sva vzletela in preletela Gorjance v smeri proti letališču Cerklje, me je Ciril kar naenkrat vprašal: 'Bi želel videti, kako bo letos obrodila pšenica?' Odgovoril sem: 'V redu, vaša stvar, kje bova letela!' Ciril pa na to: 'Se bova malo ulegla in ...' ne da bi končal, sva se pri Šentjerneju spustila nad polja in travnike in vse do Kostanjevice letela tako nizko, da so kolesa skoraj brusila vrhove pšenice in trav!

V pogovoru, ki je sledil, so se zgodbe in dogodki nizali eden za drugim, vse skupaj pa je počasi dobivalo oblike življenjepisa in

pripovedi o izjemnem življenju, ki ga je imel Ciril za seboj.

Med vojno prvo srečanje z letalom

Rojen je bil 9. julija 1926 v Iški vasi pri Ljubljani v kmečki družini kot eden izmed sedmih otrok. Otroštvo mu je v glavnem minevalo v ustaljenem ritmu. Šola mu je v prvem letu povzročala nekaj težav, tako da je moral ponavljati prvi razred. Kasneje se je vsako leto izkazal kot odličen učenec. Osnovno šolo je končal 1941, v letu, ko se je pričela druga svetovna vojna. Dnevi so sprva potekali dokaj mirno, ponavadi jih je preživljal tako, da je pomagal očetu na polju, v gozdu ali pri košnji travnikov. Na kmetiji je bil že zgodaj vaje trdega dela. Prav med košnjo travnika skupaj z očetom se je Cirilu prvič v življenju ponudila priložnost,

da si ogleda letalo tudi od blizu. Prej je letala videval le v daljavah nekje na nebu.

»Prišel je iz smeri Želimelj. Nekaj z njim ni bilo tako kot bi moralo biti. Spustil se je na 'marost' nekje za Igom. Kosil sem s koso bregove ob robovih graben in ko sem ga videl, da je pristal, sem prosil očeta ali grem lahko od blizu pogledati. Ko sem prišel do letala, sem videl pilota, ki je imel zlomljeno nogo, čeprav letalo ni bilo močno poškodovano. Kmalu so s tovornim vozilom prišli po pilota in letalo in vse skupaj naložili ter se odpeljali proti Ljubljani.«

Življenje med vojno se je v vasi kazalo na različne načine. Ljudje so se v nastali situaciji znašli v razmerah, ki jih niso bili vajeni. Očeta so internirali in poslali na Rab, hišo pa so jim požgali Italijani. Družina je spala kar v štali, ki je ostala nedotaknjena. Vse to >>>



>>> je pripomoglo k temu, da je se je Ciril še kot 15-letni otrok povezal z aktivisti OF in partizanskim gibanjem.

Leta 1942 so Cirila skupaj z mlajšim bratom in še dvajseterico fantov iz okoliških vasi prisilno mobilizirali belogardisti in jih zaprli v graščini na Igu. Čez nekaj dni ga je iz postojanke na graščini prišla rešit mama.

»Moj bratranec je bil na straži pred gradom. Zaustavil je mojo mamo in jo vprašal 'Kam pa greste, teta? Ne smete gor na grad!' Ona mu je odgovorila, da gre h komandantu, on pa nazaj: 'Teta, vi ne boste prišla k komandantu!' Nato ga je odrinila in mu zabrusila: 'Stran mulec, jaz grem do komandata, ga poznam!' In se je odpravila naprej do poveljnika. Rekla mu je, 'da je svoje otroke rodila, da bodo delali na polju, ne pa za to, da bodo stražili otroke s puškami po vasi'. Komandant jo je sprva pregovarjal, da morava ostati, a se je hkrati zavedal, da sva vendarle malo premlada., Mama je ta pogovor odrezavo končala in rekla: 'Otroci, sem! Gremo domov.' In tako naju je mama odvedla z gradu domov.«

Po prihodu domov sta se kak mesec skrivala in pritajila, a že



Ciril pred odhodom na šolanje za pilota v Pančevo leta 1944.



Z župnikom in drugimi otroci po enem od cerkvenih zakramentov v lški vasi v začetku tridesetih let preteklega stoletja. Ciril stoji v zadnji vrsti drugi z desne.

po mesecu dni sta oba odšla v partizane, kjer sta se pridružila Krimskemu odredu. V tem odredu je bil Ciril vse do ustanovitve 10. narodnoosvobodilne udarne brigade (Ljubljanska brigada), 11. septembra 1943 na Golem, ko je postal član njenega 3. bataljona, katerega komandant je bil Jože Ožbolt. Čeprav je bil še v najstniških letih, so mu zadali ne ravno najlažje delo, saj je moral nositi težko strelivo za mitraljez 'težka bređa'. Kasneje je v Ambrusu prešel v zaščitno brigado Glavnega štaba Slovenije. V času, ko je bil v zaščitni brigadi, je bil v enem od bojov ranjen v nogo. Štiri mesece je z ranjeno nogo spremljal brigado na vseh njenih premikih.

Iz partizanov za pilota – peš proti Sovjetski zvezi

»Takrat sem se v Beli krajini zopet srečal z letali na pomožnih partizanskih vzletiščih, od koder so zavezniška letala reševala ranjence in jih vozila v bolnice v Italijo, v mesto Bari. Eden od angleških pilotov mi je takrat dovolil vstopiti tudi v kabino letala 'douglas' (Douglas C-47, op. a). Ko je na jesen leta 1944 v partizanske enote prišlo obvestilo, da iščejo kandidate za bodoče letalce, sem takoj odšel do takratnega namestnika komandanta, Jake Avšiča, in ga prosil, da bi me dal na ta spisek.«

Skupina okoli 50 izbranih borcev za letalske poklice, med katerimi je bil tudi Ciril, je nato čakala prevoz z letali v Sovjetsko

zvezo. Na koncu se je izkazalo, da tega preleta ne bodo dočakali, zato so se decembra leta 1944 peš odpravili na pot iz Črnomlja proti Srbiji pod vodstvom Franca Jordana iz Šentjerneja (v šestdesetih je postal poveljnik 474. letalske baze na letališču Cerklje ob Krki, op. a). Pot jih je vodila prek Metlike, Sv. Ane in Žumberka, kjer naj bi prečkali cesto Zagreb-Karlovac. Prehod jim je preprečila nemška kolona, zaradi česar so se morali vrniti nazaj v Žumberak. Pot so čez nekaj dni nadaljevali prek Pisarovine in Virovitice, kjer so prečkali reko Savo s čolni. Ciril si je s te poti zapomnil, da je pri Virovitici prvič naletel na ruske enote, ki so se borile na naših tleh. Pred prihodom v Čazmo, kjer so imeli nekaj dni počitka, so se zapletli v kratek spopad z eno od sovražnih patrolj. Pot jih je naprej vodila proti Barczu in Péczu na Madžarskem, od koder so pot nadaljevali s tovornim vlakom proti Subotici, Novemu Sadu in Beogradu. Celotna pot je trajala cela dva meseca. Ciril se spominja:

»Ko smo prišli na letališče v Zemunu, so nas naselili v kasarne, kjer so bili prej Nemci. Ko smo hodili po ulicah, so na njih še vedno ležali kadavri v bojih ubitih konj. Po nekaj dneh so nas poslali v Belo Crkvo, kjer so opravili selekcijo in nekatere izbrali za pot na šolanje v Sovjetsko zvezo, druge, med njimi tudi mene, pa poslali z vlakom v Pančevo. Zbranih borcev, ki so nas poslali za letalce iz Slovenije, je bilo preko 150! Za pilote so nas izbrali le okrog 48

ali 50. Za vodjo Slovencev je bil odrejen Tone Sotlar (Tone Sotlar je dosegel čin polkovnika; bil je brat znanega gledališkega in filmskega igralca Berta Sotlarja, op. a). Spominjam se, da so nas v šoli vse preoblekli v civilne obleke in obuli v opanke. Meni so vzeli nemške vojaške čevlje, s katerimi sem prišel iz Slovenije. Ko smo imeli proslavo ob 1. maju, smo gojenci šole morali postrojeni marširati na proslavi. Ko je poveljnik izdal povelje: 'Naprej, marš!' je enemu od gojencev opanek poletel po zraku. Ta gojenec je bil Ludvik Bajt. Poveljnik mu v jezi ni dovolil pobrati opanka in je zato moral Ludvik naprej marširati z eno nogo bos. No, vsaj jedli smo takrat dobro.«

V prvi generaciji vojaške pilotske šole Jugoslavije

Ciril Rupert je tako v Pančevu pričel šolanje za pilota v 1. generaciji (razredu) Vojaškega letalskega učilišča (VVU – Vazduhoplovno vojno učilišče), ki je bilo formirano 12. septembra 1945. leta. Bodoče pilote so razdelili po skupinah in Cirila z eno skupino poslali na letališče Zemunik pri Zadru, kjer se je najprej začel teoretični pouk. Kmalu so pričeli tudi s praktičnim letenjem in Ciril je prvi polet z letalom tiger moth opravil 2. junija 1945. Po končanem osnovnem teoretskem in letalskem usposabljanju so gojence šole spet poslali nazaj v Pančevo. Ciril se je po uspešnosti izkazal kot drugi v razredu. Konec leta 1946

so na letališču Alibunar pričeli leteti na letalih sovjetskega izvora Jakovljevi UT-2 in kmalu nato še na šolski iniačici letala lovškega letala Jakovljevi Jak-9 (UJak-9), s katerimi so se začeli uriti tudi v bojnem delovanju. Šolanje je bilo uradno končano leta 1947, čeprav so gojence zadržali na šolanju še v začetku leta 1948. Po prejetju čina podporočnika so Cirilu odredili, da se mora priključiti enoti na letališču v Mostarju. Ciril si je na vsak način želel v službovati na letališču v Ljubljani in povelja ni hotel izvršiti.

»Pet dni sem čakal odsotnega poveljnika generalmajorja Zdenka Ulepiča (Zdenko Ulepič je bil na mestu poveljnika letalstva dvajset let), ki je bil nekje v Romuniji. Po povratku me je poiskal in vprašal: 'A, ti si taj, koji neče izvršiti naređenje?!' (Kaj si ti ta, ki noče izvršiti povelja?!). Potem pa sem kar po slovensko povedal, da ne želim v Mostar. Odgovoril mi je: 'A Slovenec si? Od kje pa? Kam bi pa hotel?' Jaz pa njemu nazaj: 'Izpod Krima! Hočem v Ljubljano. Med vojno nisem bil nič doma!' Ko je to slišal, je Zdenko Ulepič takoj poklical adjutanta in rekel, da me ne bodo poslali v Mostar. Dosegel sem, da me je poslal v Ljubljano.«



Ciril pred letalom De Havilland mosquito Mk.6 na letališču Zemunik pri Zadru okoli leta 1955.



Na letališču Zemunik pri Zadru leta 1945 leta na osnovnem šolanju za pilota. V ozadju je letalo tiger moth, s katerim so opravili prve samostojne lete.

Najraje z zahtevnim letalom Messerschmitt

Po prihodu v Ljubljano se je Ciril priključil 254. lovskemu letalskemu polku v okviru 44. letalske divizije, katere poveljnik je bil Hinko Šoič. V Ljubljani Ciril ni ostal prav dolgo. Že leta 1949 se je 254. lovski letalski polk preselil na letališče Cerklje ob Krki, kjer so ga preoborožili z letali Messerschmitt Bf-109G in preimenovali v 83. lovski letalski polk. A tudi tam niso ostali prav dolgo. Polk se je že konec leta preselil na letališče pri Pulju, letalo letalo Bf-109G pa se je Cirilu zapisalo v srce kot tisto, s katerim je najraje letel.

»Imeli smo okoli petdeset letal, ki smo jih dobili iz Bolgarije. Jak je bil lahko in okretno letalo, a 'meseršmit' je imel zelo močan motor, pa tudi predkrilca, da je bilo zelo stabilno v zavojih. Zaradi močnega motorja in velike elise je letalo na vzletu močno vleklo v desno. Zaradi ozkega podvozja je bilo letalo zelo nestabilno pri vzletih in pristankih in kar nekaj spretnosti je bilo potrebno, da letalo ni zdrsnilo s steze. Jaz sem sem se kljub vsemu zelo hitro privadil letenju na njem.«

Ciril se ob opisovanju letala razgovori in spominja najmanjših podrobnosti. Med pogovorom o letalu Messerschmitt Bf-109G beseda nehote nanese tudi na nevarnost, ki so ji piloti nenehno izpostavljeni, in na nesreče, ki jih spremljajo skozi življenje. Najhujšo izkušnjo te vrste je Ciril doživel na preletu nad Snežnikom z dvosedo iniačico UMe-109 (poimenovan po sovjetskem vzoru za

šolska letala) v smeri proti Postojni 20. junija 1951, ko se je zgodila nesreča, v kateri se je smrtno ponesrečil podpolkovnik Boško Šuković, ki je sedel na zadnjem sedežu v letalu. Med letom na tako imenovani 'maršruti' Aerodrom Pula-Mrkopalj-Idrija-Buzet-Aerodrom Pula je na letalu med letom iz neznanega razloga na višini 2500 metrov odpovedal motor. Motorja med jadranjem proti tlem pilota kljub nenehnim poizkusom nista več mogla zagnati. Ko sta dosegla minimalno višino za varen izskok iz letala, je Cirilu v zadnjem hipu uspelo izskočiti, Boško Šuković pa je ostal v letalu in strmoglavil v gozd v bližini Knežaka.

»Ukazal sem, da izskočiva. Slišal sem ga, ko je rekel, da ne najde ročice za odpiranje kabine. Kričal sem nazaj, da jo ima v kabini desno zgoraj, on pa je rekel le še: 'Idemo na šumu!' Odvrnil sem mu, da bova zagotovo poginila. Zadnji trenutek sem se odločil in izskočil.«

Cirilu se je padalo odprlo le



Letalski portret s kapo in letalskimi očali kmalu po končanem šolanju.

nekaj metrov nad tlemi v neposredni bližini razbitin letala in se obesilo na veje dreves. Uspel se je skobacati iz pasov padala in se spustiti na tla. Bil je nepoškodovan. Komisija, ki je preiskala nesrečo, je kasneje ugotovila, da je bila za odpoved motorja kriva odpoved črpalke za gorivo. Huda izkušnja, ki jo je Ciril doživel, je v marsičem zaznamovala njegovo življenje, a volje do letenja mu vseeno ni odvezla. Ciril je na letalih Bf-109G letel vse do konca njihove uporabe v 83. lovskem polku leta 1951.

Velik del letalske poti z letalom Mosquito

Jugoslovansko vojaško letalstvo je v letu 1951 začelo v okviru modernizacije prejemati vojaško pomoč Združenih držav Amerike in Velike Britanije (tako imenovani program MDAP – Mutual Defence Assistance Program – program vzajemne vojaške pomoči). Kot prvi sta v oborožitev JVL (Jugoslovansko vojaško letalstvo) prišli letali F-47 thunderbolt in De Havilland mosquito, s katerimi so začeli zapolnjevati vrzeli v oborožitvi vojaških letalskih polkov. Zaradi pomanjkanja pilotov v 97. bombniškem letalskem polku so v JVL iskali pilote, ki bi bili pripravljeni leteti na tem tipu, tudi v drugih enotah. Cirilu se je izziv zdel dovolj zanimiv, da se je sam prijavil za letenje na tem tipu letala in s tem prešel v 97. bombniški letalski polk, ki je bil nameščen na letališču Zemunik pri Zadru.

Ciril se je v času, ko je služboval v 97. bombniškem letalskem polku, uril v opravljanju povsem drugačih nalog, kot jih je opravljal na lovskem letalu Bf-109G. Predvsem so bile to bombniške in izvidniške naloge pa tudi urjenje za napade na ladje s torpedi. V tistem času je bila to enota, ki je bila najbolje



Uradni portret Cirila Ruperta v svečani uniformi, na kateri ima pripeta reda zaslug za ljudstvo in hrabrost.

>>>



>>> usposobljena za nočno letenje v celotni JVL. V tem času je Ciril letel na vseh različicah tega tipa, ki so bila v oborožitvi v nekdanji JVL (Mk.3, Mk. 6 in Mk. 38). Ko je 1958. leta 97. bombniško in protipodmorniški (tudi proti podmorniški v letih 1959–1964) polk predal letala mosquito v 184. izvidniški polk, je skupaj z letali prešel v novo enoto tudi Ciril. V času, ko je letel na mosquitih, je opravljal tudi do 150 ur letnega naleta. Kot pravi, je kar 12 let letel na tem tipu letala, vse dokler so bila v uporabi v JVL.

Zgodb, ki jih Ciril pove iz tistega časa, je veliko. Ena zanimivejših je prav gotovo ta, kako je z letalom Polikarpov včasih priletel do domače vasi.

Z vojaškim Po-2 pristal ob očetu na travniku

»Večkrat sem letel tam okoli Krima. Tako z mosquitom kot tudi z drugimi letali. Včasih tudi ponoči. Ob neki priložnosti sem tja nad Ig priletel s 'polikarcem' (Polikarpov Po-2, op. a). Zagledal sem očeta, kako kosi na travniku. Takoj sem pomislil, da bi pristal poleg njega. Ta 'škatla' bo vendarle lahko pristala na travniku, sem si misil in poizkusil. Pristal sem v očetovi bližini in zlezel iz letala. 'Ata, sedaj se boš pa peljal! Samo nikar se ne boj!' sem mu rekel in ga prepričal, da sede v v letalo. Poletela sva v smeri proti Tomišlju in napravil sem krog. Bil je ves iz sebe. Še dolgo po tem je pripovedoval, kako sem ga tistikrat vozil okoli. Preden sem šel v partizane, me je vedno zbadal, kako ne bi nič iz mene, ker sem bil videti tako telesno šibek!«



Ciril pred letalom Airspeed oxford na letališču Zemunik pri Zadru.



Ciril pred letalom De Havilland mosquito Mk.6 na letališču Zemunik pri Zadru okoli leta 1955.

Leta 1959 je Ciril opravil dodatno usposabljanje, tako imenovano 'aplikacijo' v Pulju, po povratku na letališče Zemunik pa se je prešolal še na letalo Ikarus 214, s katerim so začeli nadomeščati starajoče se mosquite. Kmalu so ga poslali v Beograd kot slušatelja v 14. generaciji Višje vojaške akademije. Šolo je opravil leta 1961 in si s tem pridobil čin majorja.

V letih, ko se je dodatno izpopolnjeval na šolanju v Beogradu, si je Ciril uredil tudi osebno življenje in se leta 1960 poročil z Ireno Dremšak. Nekaj let kasneje se jima je rodila hči Irena.

Po številnih selitvah v Cerkljah

Leta 1964 je končno spet dobil premostitev v Slovenijo, in sicer v 82. letalsko brigado na letališču Cerklje ob Krki. Sprva je bil dodeljen v 460. elaba (eskadrila lake borbene aviacije – eskadrilija lahkega borbenega letalstva), potem pa v štab enote. Leta 1975 je opravil zadnji let z letalom in prevzel dolžnosti referenta za lovsko letalstvo na poveljstvu 15. divizije protizračne obrambe (PVO – protiv vazдушna odbrana). Upokožil se je leto kasneje s činom podpolkovnika.

Letala in ljubezen do letenja ga je spremljala tudi izven službenih obveznosti. Tako je z velikim veseljem letel v mestih, kjer je služboval, tudi v tamkajšnjih aeroklubih, kjer se je predajal letenju kot motorni in jadralni pilot. Kot da mu tudi tega ni bilo dovolj, je opravil v aeroklubih še skoraj petdeset skokov s padalom. Letel je z več kot dvajsetimi tipi letal in opravil nekaj več kot tri tisoč ur letenja na vojaških letalih. Za

svoje zasluge je dobil kar nekaj odlikovanj, med drugimi kot borec tudi red zaslug za ljudstvo in red za hrabrost.

Danes živi skupaj s skrbno ženo Ireno v stanovanju v Brežicah. Na sprehodih po mestu se večkrat srečuje z nekdanjimi kolegi in še vedno se vsi veselijo srečanja z njim. Nasmeh je ohranil. Ko kolege povprašam o Cirilu, prav vsi o njem govorijo izredno pohvalno in spoštljivo. Vseh se je dotaknila njegova odprtost, strokovnost, veselje in pripravljenost pomagati. Njegova zadržana skromnost ter občutek do sočloveka iz vseh izvabita le občudovanje in pohvale. Vsi po vrsti izrekajo pozdrave in želje za čim boljše zdravje. Ciril je v njihovih srcih nekdo, ki ga je res vredno poznati.

Ob pripravi prispevka se zahvaljujem vsem, ki so mi pri tem pomagali. V prvi vrsti gre zahvala Cirilu Rupertu in njegovi skrbni ženi Ireni ter Ernestu Ferku, čigar zamisel je bil ta celotni zapis. Prav tako se zahvaljujem Andreju Kogovšku, ki mi je pomagal pri pogovoru s Cirilom ob mojem drugem obisku pri njem.



Ciril na pilotskem sedežu v letali Ikarus 214. Slika je posneta med leti 1961-1964.



Ciril s svojimi kolegi.



Ciril s kolegi pri pripravi načrta letenja na eni izmed vaj okoli leta 1960.

Mirko Anžel, testni pilot

»MED 80 LETALI, KI SEM JIH ŽE LETEL, ME JE NAJBOLJ NAVDUŠIL SABRE«

Milena Zupanič,
pilotka in učiteljica
jadralskega letenja
AOPA ID: 0073

»Biti testni pilot je na začetku nekaj posebnega, zatem pa rutina. Zdaj mi je vseeno, v katero letalo sedem. S svojimi izkušnjami ne morem priti v tak položaj, da se ne bi mogel rešiti,« pove Mirko Anžel, preizkusni pilot že polnih 40 let. Njegove izkušnje so občudovanja in zaviranja vredne: bil je v samem vrhu vojaških pilotov nekdanje Jugoslavije in je letel 80 različnih tipov letal. Še danes je na širšem območju edini, ki ima francosko šolo EPNER (L'école du personnel navigant d'essais et de réception) za testne pilote in testira prototipe.



Prototip Orlik, ki ga je Mirko testiral vrsto let, je danes v letalskem muzeju.

Mirko Anžel je doma iz Trbovelj. Njegova pot v letalstvo se je pričela v Zadru. »Po končani gimnaziji sem študiral na Fakulteti za elektrotehniko v Ljubljani. Proti koncu prvega leta študija sem videl plakat, ki je vabil v šolo za vojaške pilote JLA (Jugoslovanska ljudska armada). Prikazoval je pilote s čeladami z letalske vojaške akademije. To je za mene, sem si rekel. Nič nisem doma vprašal za dovoljenje, prijavil sem se in odšel, najprej na šolanje v Zadar, potem v Pulo. Ni mi žal. Še enkrat bi naredil isto,« pripoveduje danes 73-letni Mirko, ki si je sicer že kot otrok želel postati pilot, pa takrat ni vedel, kako se pride do tega cilja.

Z Aera 3 na ameriški borbeni Sabre

Na Vojaški letalski akademiji v Zadru se je pričel šolati leta 1963:

»Najprej smo leteli na lesenem šolskem dvosedu Aero 3, nato pa na Soko 522, ki je bil že bolj resen kovinski avion z uvlačljivim podvozjem. Tisto leto se je v Zadru s 522 ubil kapetan Kipa, ker se mu je v zraku odlomil en krak propelerja. Zato je bilo letenje s 522 prepovedano in smo 2. letnik študija končali na Aero 3. S propellerskega Aero 3 smo šli naravnost na ameriški Sabre, reaktiven enosed, izjemno dobro vodljiv lovec, borbeno letalo. To je bil eksperiment. Do takrat so Sabre v naši vojski leteli samo starejši, zelo izkušeni in dobro izurjeni piloti, zdaj pa so ga dali letet gojencem akademije. Za Sabre ni možno nikakršno šolanje, ker dvosed ne obstaja. Da smo videli, kako deluje reaktivni pogon, smo pred Sabrom dobili nekaj vzletov na nekem drugem dvosedežnem reaktivnem letalu. Prešolanje na Sabre je bilo za

vse nas, mlade pilote, uspešno. Si predstavljate? Imel sem 21 let in letel sem visoko sposoben ameriški reaktivni borbeni avion. Neverjetno! V pikiranju je dosegel nadzvočno hitrost.«

Od Miga do testnega pilota

Po končani akademiji v Puli leta 1965 je peljala Mirka poklicna pot strmo navzgor. Kot najboljši študent v letniku je to leto pred množico na beograjskem stadionu in televizijskimi gledalci takratne Jugoslavije predal štafetno palico Titu. To je bila največja čast, ki je lahko doletela mladega človeka.

Kot poklicni vojaški pilot je bil takoj po končani akademiji umeščen v 204. lovski polk na letališču Batajnica pri Beogradu. Letel je z letalom Mig 21. »Po sedmih ali osmih letih Miga >>>



>>> sem prišel na vrsto za napredovanje. Hoteli so, da grem na nadaljnje šolanje za vzpon po vojaški hierarhiji. Tega si nisem želel. Rekel sem, da bi se rad izpopolnjeval strokovno, kot pilot, to pa je lahko samo v VOC (Vazduhoplovno opitni center, po slovensko Letalski preizkusni center). Prosil sem, da bi me dali v VOC. Moji želji so ugodili. Najprej sem končal interni tečaj za preizkusne pilote. Jugoslavija je takrat skupaj z Romunijo razvijala Orla in Super Galeba G4. Potrebovali so dobro izšolan kader. Mene in inženirja Vladimira Miloševića, ki je sicer tudi končal osnovno letenje, so poslali na enoletno šolanje v Francijo.«

Tako se je pričela za Mirka osebno in za Jugoslavijo kot državo ena pomembnejših točk v zgodovini letalstva. V svetu so bile takrat samo tri take šole. V francoski šoli EPNER v mestu Istres na Azurni obali so bili na šolanju preizkusni piloti za civilno in vojaško letalstvo. »Poslali so naju, da bi prenesla nova znanja in nove metode testiranja v Jugoslavijo. Bila sva prva in še danes edina na širšem območju Jugoslavije, Romunije, Bolgarije, Madžarske, ki sva bila tako profesionalno izšolana. Pogoji za šolanje za testnega pilota je bilo tisoč ur letenja z nadzvočnimi letali. Imel sem jih na Migu.« Kako je potekalo šolanje?

Šolanje testnega pilota

»Bilo je naporno. Leto dni smo imeli vsak dan nekaj ur pouka teorije, popoldan pa letenje z več različnimi tipi letal, tudi s takrat povsem novim lovцем Mirage. Leteli smo z inštruktorji in sami. Učili so nas metode, postopke in načine testiranja letal. Zelo zanimiv je bil končni izpit: letenje z letali, ki jih nismo še nikoli leteli. Dobil sem borbeno francosko-angleško letalo Jaguar, od civilnih pa potniško letalo Caravelle. Imel sem štirinajst dni, da naštudiram letalo po knjigi, nato pa sam v zrak za pet ur z vsakim letalom. Za vsako letalo sem sestavil program, ki je zajemal pet poletov po eno uro. Rezultate mojih desetih enournih izpitnih letov so po končanem letenju pregledali izpitni inštruktorji na tleh. S tem sem leta 1976 končal šolanje. Po končanem šolanju še pred dodelitvijo diplom sem neuradno izvedel, da sem bil najboljši v generaciji. To leto so

bili razen številnih Francozov v šoli tudi piloti iz Anglije, Italije, Južne Afrike in Indije. Edini sem dobil za leteti enosedežnega Miraga, ki ni bil opremljen z merno inštrumentacijo. Dali so mi tri proste polete, ki sem jih lahko opravil za svoj užitek. Seveda sem izbral akrobacije, nadzvočno letenje in pa 'brišučji let' – let na zelo majhni višini, 10 do 20 metrov nad Azurno obalo. Piloti smo takšno letenje vedno 'kradli' v upanju, da nas ne zasačijo in kaznujejo, tokrat pa je to bilo uradno darilo. Tudi tihi namigi so bili, če bi morda ostal tam, seveda zelo previdni, ker sem bil ponosen jugoslovanski oficir. Šolanje v tej prestižni šoli je stalo milijon dolarjev,« nas Mirko uvede v ambicije takratne Jugoslavije: tekmovati in biti enak s svetom. Z letalom Orel, s katerim sta skupaj z inženirjem Vladimirjem Miloševićem opravila najzahtevnejše aerodinamične teste, je Jugoslaviji to tudi uspelo, pove Mirko.

Razvoj in testiranje Orla

Z Orlom, ki je bil po tehnološki plati blizu takratnim svetovnim dosežkom, je prvi vzletel major Vladislav Slavujevič, prvi pred javnostjo pa poveljnik VOC, slovenski pilot, polkovnik Franc Rupnik, na mitingu ob dnevu zmage leta 1975. Slovenci so bili nasploh v VOC vedno dobro zastopani in pogosto njegovi poveljniki. V tistem času je bilo od osmih pilotov v VOC kar šest Slovencev. Prava zahtevnejša aerodinamična testiranja Orla in s tem povezan nadaljnji razvoj tega letala pa se je pričel, ko sta se iz Francije vrnila Mirko Anžel in Vladimir Milošević.

»Orel je bil velik, drag in dolgotrajen projekt. Od njega se je ogromno pričakovalo. Čutil sem veliko odgovornost za nadaljnji razvoj letala. Tudi sam sem veliko časa preživel v tovarni UTVA v Pančevu in v tovarni Sokol v Mostarju, kjer je bila končna montaža letala. Po približno petih letih so pričeli izdelovati za tono lažje letalo kot na začetku. Proizvajalec Rolls-Royce je razvil za Orla modificiran motor s povečano močjo – 'after burner' ali 'forsaz', kot smo rekli pri nas. Razvoj Orla zaradi razpada Jugoslavije ni bil nikoli povsem dokončan. Takrat smo v Jugoslaviji razvijali še eno sodobno borbeno letalo z delovnim



Batajnica, 1966: 23-letni Mirko Anžel, vključen v 204. lovski polk, pred vzletom z Migom 21.



Beograd, 1966: Mirko kot najboljši diplomant Vojaške letalske akademije v svoji generaciji preda štafetno palico maršalu Titu, predsedniku Jugoslavije in poveljniku JLA.



Beograd - Surčin, 2016: "Predpoletni" pregled Orla v muzeju.



Beograd, 2016: Z ženo Miro že skoraj pol stoletja živita v Beogradu, a pogosto prihajata tudi domov v Slovenijo.

imenom NA (nadzvočni projekt), ki prav tako zaradi razpada države ni nikoli vzletelo. Pred tem pa smo razvili Super Galeba G4, ki sem ga tudi testiral,« pripoveduje Mirko o projektih, v katere je bilo vključenih na stotine strokovnjakov.

Razvoj letal je povsod v svetu ključni pokazatelj razvitosti države in zagotovilo, da se bodo hkrati z letali razvijale tudi druge veje znanosti in tehnike. Značilno za prostor nekdanje Jugoslavije in za današnjo Slovenijo je, da nastajajo letala – z izjemo podjetja Pipistrel – izključno v samogradnji. Mirko Anžel preizkuša tudi letala, ki so bila v zadnjem času konstruirana v Sloveniji. Nazadnje ultralahka letala One Tomaža Šalomona ter letali Panthera in Virus podjetja Pipistrel.

Kako se testirajo letala?

»Najprej je letalo treba preiz-

kusiti statično. Če je samogradnja, to sicer ni potrebno, za resno letalo pa je treba. Preizkusiti je treba vse materiale, ki jih vgradijo, ali ustrezajo standardom v letalstvu. To preveri fakulteta. Ko je vsa dokumentacija zbrana, se na tleh preizkusi, ali krilo in drugi deli zdržijo takšne obremenitve, kot so izračunali. Pred prvim letom se letalo še fizično vrže z določene višine na tla. Ko je vse to končano, je treba preizkusiti delo motorja na zemlji. Pri prototipih sem bil kot testni pilot mesece in mesece osebno zraven, sam sem celo privijal določene dele letala. Dobro moraš poznati vse na letalu, da se nato v zraku s tem ne ukvarjaš, ampak lahko letalo dejansko testiraš,« pove sogovornik.

Prvi let novega letala

»Najprej vozim letalo po tleh, da vidim, kako ga lahko vodim, kako delajo zavore, motor. Potem grem na zalet, samo do določene

hitrosti, da vidim, kako reagira. V naslednjem poskusu zalet pospešim, da se vidi, kako se letalo odziva po nagibu. Za tem zalet do dviganja nosu letala, a še brez vzleta. V naslednjem zaletu pa tako, da se letalo dvigne za en meter in znova pristane. Tu že dobimo podatke, katera je hitrost vzleta in pristanka. Šele nato zares vzletim.«

Sogovornik pojasni, da naredi načrt za preizkušanje celotna ekipa inženirjev, specialistov za motor, za aerodinamiko, projektantov, v primeru VOC celotna ekipa VOC. Letalo opremijo s posebnimi instrumenti, ki registrirajo vse podatke, s senzorji za sile na palici, na krmilu za smer, višino, na vpadnem kotu, za pokazatelje delovanja motorjev. Vsak trenutek registrirajo ti instrumenti na desetine različnih pokazateljev.

Pri Orlu Mirko ni preizkušal samo letalnih sposobnosti, pač



V Orlu 1980.

pa tudi oborožitev in drugo opremo letala. »Najbolj bizaren je bil test radijske postaje na letalu Galeb. Vprašanje je bilo, kako dela pri nizkem zračnem pritisku in zelo nizkih temperaturah. Dvignil sem se na 12 tisoč metrov in ostal na tej višini uro in pol. Skoraj sem zmrznil, čeprav je gretje delalo, dobil sem embolijo pljuč, boleli so me sklepi, ker kabina ni bila pod pritiskom. Letalo lahko prenese to višino in radijska postaja tudi, človek pa ne. Na srečo dolgoročnih posledic mojega zdravja ni bilo. Danes bi dali radijsko postajo v barično komoro in bi jo lahko v njej opazovali tri dni, včasih pa so imeli za to človeka.«

Skrivnosti testiranja

Tisti, ki vedno letimo zgolj že preizkušena letala, si težko predstavljamo, da mora nekdo poleteti z letalom prvi. Ali je preizkusnega pilota pri prvem vzletu novega prototipa strah? Mirko odgovarja, da ne, ker je dandanes znanja o letalih že toliko, da vsako izdelano letalo leti. A vendarle: »Ko sem imel malo izkušenj, je bil prvi let nekaj posebnega, vznemirljiv. Zdaj, ko sem letel že okoli 80 različnih tipov, mi je vseeno, v katero letalo sedem. Menim, da se mi ne more nič zgoditi, da ne morem priti v situacijo, da se ne bi mogel rešiti,« pravi.

Mirko je pri preizkušanju letal vedno pripravljen skočiti. Najbolj pride to v poštev pri mejnih vrednostih letala. Pripoveduje, kako se ugotavlja maksimalna hitrost, ki jo zmore letalo. Tik

>>>





Ajdovščina, 2013: Pred prvim vzletom Panthera, Mirko Anžel (desno) in Sašo Knez.

>>> preden pride do te hitrosti, se začne letalo nekontrolirano tresti – to imenujemo flater – in hip za tem bi letalo lahko razpadlo na tisoč koscev. »Na krilih in drugih površinah, ki so občutljiva na vibracije, se namestijo senzorji za vibracije. Na Orlu smo imeli nalepljene pirotehnične patrone. Iz kabine sem jih lahko aktiviral, vgrajeni akcelometri pa so registrirali odgovor površin, ki so vibrirale, in zabeležili, kaj se dogaja z vibracijami, ko povečujem hitrost. Mejno hitrost letala spoznamo po tem, da pride letalo do določene hitrosti, pri kateri se vibracije premalo dušijo. Če bi še povečeval hitrost in pri tem vzbujal vibracije, ki bi se premalo dušile ali se sploh ne bi dušile, bi šel avion v divergenco, razpadel bi.

Na Virusu, ki sem ga testiral letos, je zadostovalo, da sem udarjal z lesenim kladivom po krmilni palici, namesto da bi prižigal patrone, in sem tako vzbujal vibracije. Registrator je beležil hitrosti. Včasih se kaj zgodi že pri manjši hitrosti, kot je izračunana maksimalna hitrost. In je treba seveda nehati.«

Kot preizkusni pilot je imel v takih testiranjih vedno zraven padalo. Letalo se testira na veliki višini, nad območjem, kjer ni ljudi. Tako ne bi naredilo škode, če bi padlo. A je vendarle treba testno leteti blizu letališča, saj se lahko zgodi, da je treba zasilno pristati. V Jugoslaviji so testno leteli kar nad letališčem v Batajnici. Boscarolovega Virusa je letos preizkušal nad Krasom, ravno tako nedaleč od letališča Ajdovščina. Veliko je letel tudi nad Tržaškim zalivom. V takem

primeru ima napihljiv reševalni jopič, prav zmeraj pa ima s sabo tudi radijski oddajnik, da bi ga našel reševalni helikopter, če bi skočil. V času testnih letov so na tleh vedno pripravljene tudi reševalne medicinske ekipe. Mirku se ni do sedaj nikoli nič zgodilo. Enkrat se je izognil za las.

Usoda

»Bilo je v petek tik pred koncem delovnega dne. Z Marjanom Jelenom, prav tako slovenskim pilotom, ki je prišel v VOC nekaj za mano, sva se pripravila, da bi šla na preizkusni let z Migom, a se je pokvaril agregat, ki je bil potreben za vžig motorja. Ker je bilo že pozno in je na letališču že čakal avtobus, da vse zaposlene odpelje po službi v Beograd, sva prestavila polet na ponedeljek. V ponedeljek sva že sedela v avionu, ko se je izkazalo, da je bolj nujno iti na preizkusni let z drugim letalom, ki je prišel z remonta. In tako sva šla tja, v Miga pa je sedla naslednja posadka. Vzletela sta, ko jima je na majhni višini ugasnil motor. Sicer sta se katapultirala, a je bila višina premajhna in sta se oba ubila. Tudi midva z Jelenom bi se. Bila je tehnična napaka, ki jo je bilo nemogoče ugotoviti. Pri polni obremenitvi je počila os črpalke glavnega regulatorja, ki napaja motor z gorivom. Ta os bi vsekakor počila. To je usoda. Dvakrat bi morala iti, pa nisva šla.«

Ali ga je še večkrat varovala usoda? »V glavnem sem se varoval sam,« odgovarja Mirko, za katerim je okrog 9000 vzletov in 11800 ur letenja.

Akrobacije z jugoslovansko vlado

Sogovornik pove, da se je vedno izogibal klasičnemu letenju: »Če se je le dalo, nisem letel horizontalno in naravnost.« Toda ko se je leta 1980 od vojaškega letenja poslovil in začel leteti z letali Lear Jet in Falcon za jugoslovansko vlado, je bilo za akrobacije bolj malo priložnosti. Iz tega obdobja mu je najbolj živo ostal v spominu pripetljaj s slovenskim politikom Štefanom Korošcem. »Kot bivši vojaški pilot je znal leteti. Slišal je, da jaz tudi s Falconom tu in tam kaj naredim. Prišel je k meni v kabino in rekel, daj, bova malo zavrtela. Ne smem, sem rekel, imamo potnike. Nič zato, je rekel Korošec, jim bom jaz povedal in ne bo nič narobe.« Tako je tudi bilo. Falcon je na svobodnem letalskem nebu na poti iz Beograda v Ljubljano naredil kar nekaj sodčkov (valjkov). »Potnikom ni bilo nič. Akrobacije sem naredil tako, da so ostali njihovi kozarci na mizicah in se ni nič polilo. Naslednjič, ko je prišel Korošec v kabino z isto prošnjo, pa je potnikom pozabil povedati in eden izmed politikov me je prijavil. Bil sem kaznovan. No, samo simbolno. Nekaj so pač morali narediti.«

Po svetu kot kapetan potniških letal

V času razpadanja Jugoslavije je letel za Jat (Jugoslovanski aerotransport). Bil je kapetan turbopropelerskega letala ATR z mislijo, da bo kasneje letel DC 10, a iz tega zaradi vojne ni bilo nič. Leta 1991 se je zaposlil pri irski letalski družbi Ryanair, nato v Maroku pri družbi Royal Air Maroc, za tem v Transasia Airways na Tajvanu in leta

1999 še v Air Greece v Grčiji. Po Natovem bombardiranju Srbije leta 1999 se je vrnil domov, v Beograd. Kaj pa Slovenija? »Ženo Miro, ki mi ves čas stoji ob strani in me podpira, pogosto obiščeva Slovenijo, kjer živi in dela na letališču v Mariboru kot kontrolorka letenja hči Katarina. A navadil sem se Beograda, tu imam prijatelje in svoje življenje,« pravi Mirko, ki je od doma polnih 53 let. Toliko časa že tudi leti. Katero od 80 letal mu je najbolj pri srcu? »Sabre,« odgovori brez oklevanja.

Štirje izzivi

Danes je upokojenec, a samo na papirju. Pilotska žilica mu ne da mirovati. Dela kot letalski inšpektor, leti v skupini beograjskih 'oldtimerjev', še vedno preizkuša letala. Ravno kar – novembra letos – je testiral manjše letalo v Afriki. Takšno življenje dela Mirka mladega, je poln energije, volje in sposobnosti za letenje. O tem priča 600 kovitov s skupno več kot 800 obrati, ki jih je izvedel v sedmih dneh med testiranjem Pipistrellovega Virusa letos spomladi. Toliko kovitov v kratkem času je – kondicijsko gledano – neverjeten zalogaj.

Kot preizkusni pilot je bil vedno pred svojevrstnimi izzivi. »Imel sem tri želje: da se katapultiram iz nadzvočnega letala – to se mi ni uresničilo. Da pristanem s potniškim letalom brez koles – tudi to se ni zgodilo. Tretja želja, da pristanem brez motorja, se mi je izpolnila dvakrat. Imam še eno: da bi z majhnim dvokrilcem letel skozi predor. A ne bi smel biti predolg in ne preveč zaviti,« se malo pošali Mirko Anžel.

Življenje je polno presenečenj. Kdo ve, kaj mu bo še prineslo.



Z vnukom pod oblake.

Nad Balkanom, november 2016

ZADELA NAS JE STRELA

Peter Ravnak
AOPA ID: 0002



Po slabih dvajsetih minutah smo čvrsto na na višini križarjenja. Letimo na optimalnem nivoju, ki je za današnje pogoje malenkost izpod tega, kar je letalo zmožno doseči. Močan severni veter okoli 80 vozlov nam omogoča potovalno hitrost skoraj 500 vozlov. Manjša gostota in nova organiziranost prometa brez omejitve na zračne poti vzpodbudi avstrijskega kontrolorja, da nam dovoli naravnost do Dubrovnika. Področje iznad Alp, ki je bilo še pred kratkim posejano z nevihtnimi oblaki in polno turbulence, se je sedaj umirilo. Pod nami je le nizka oblačnost, ki prekriva tla. Slabo vreme, v katerem smo se vrteli ves teden, je popustilo, čas je za rahlo opustitev, običajno med križarjenjem.

Šef v kabini je tokrat moški, spada v mlajšo generacijo kabinškega osebja in kljub temu, da ne obožujem preveč moških stewardov, moram priznati, da je profesionalen. Kljub nenehnemu pritisku, da zmanjšamo zamudo, ki so nam jo prinesli na predhodnem letu, kljub težavnim potnikom, velikemu številu otrok in ostarelih ter zelo slabi in neusklajeni zemeljski podpori je vse na svojem mestu ob pravem času. V pomoč danes sta prikupni in zelo požrtvovalni domačinki, vedno nasmejani in prijazni in ne kažeta nobenih znakov utrujenosti, čeprav je to že šestindvajseti let v zadnjih štirih dneh, danes pa že drugi. Vsi so v polnem zamahu,

popolnoma posvečeni delu s potniki, ki so tokrat zapolnili letalo skoraj do zadnjega sedeža. Le občasno se oglasi v kokpit, kjer se ne morejo načuditi čudovitemu razgledu zahajajočega sonca z desne, medtem ko daleč spredaj nekje v smeri naše destinacije noč s svojo temo neusmiljeno prodira z leve.

Sam se udobno zlekнем v naslonjač, prepustim delo avtopilotu in računalnikom, kopilot pa vodi zvezo s kontrolo letenja. To je pravi čas za urejanje administracije. Kopilot izpolnjuje standardne obrazce, medtem ko si sam vpišem let v letalsko knjižico in, ker je list poln, opravi še seštevek ur: 19.227,16! Uf, pomislim, kaj bi pripomnil na to moj spoštovani prvi inštruktor, ko mi je ob nekem izrednem dogodku, ki sva ga preživela, ko sem bil še začetnik, dejal: "Če imaš pa že 6000 ur kot jaz, marsikaj doživiš!"

Kopilot je eden mlajših, ni dolgo na tem tipu, a ima dovolj izkušenj v letenju. Ni iz razreda tipičnih pilotov naše firme današnjih dni. Je bister, organiziran in urejen, kljub vsemu pa morda včasih v znak nekega protesta zaradi krivic, ki so mu bile morda storjene, raje malo počije, kot pa bi pokazal iniciativo, kot bi jo nekdo iz stare garde, kot sem jaz, pričakoval. Kljub vsemu mi je druženje z njim prijetno, še posebej zaradi izredne osebnostne zrelosti.

Vse poteka, kot mora. Ni pretiranega dela, le občasni pozivi

kontrolorjev ob prehodu zračnega prostora, zato se potopiva vsak v svoje misli.

Premišljudem, kako prav je, da sam letim ta sektor, saj mi izkušnje pravijo, da se okrog Tirane vreme še ni pomirilo. Tri dni zapored se prebijamo med nevihtnimi oblaki in skozi silno deževje, cela država je dobesedno eno samo jezero. Do sedaj smo imeli srečo in smo vedno našli špranjo, skozi katero smo se pravočasno zmuznili. Pogoje ocenjujem kot zelo težke in je bolje, da se z njimi soočim sam, kot pa da to dela kopilot. Čeprav imam pravico, da določam, kdo leti, v večini primerov pustim kopilotu, da si sam izbere svoj delež letenja. Tokrat je prepustil meni letenje v Tirano, kar sem na tihem tudi pričakoval.

In, kot se kmalu pokaže, se začne veselje že v bližini Splita. Vsa obala do Črne gore in še dlje je en sam kumulonimbus. Ne samo, da je na radarju vse rdeče in vijolično, tudi močno bliskanje potrjuje, da se ni za igrati, pa tudi na drugo stran Jadrana ni videti bolje. Veter je spremenil smer in piha iz jugozahoda. Takoj se odločiva za umik na jug nad morje in prihod z bolj zahodne smeri, kot je po planu, pa tudi v spuščanje gremo prej kot običajno, to pa zaradi koordinacije s kontrolami letenja, saj se na malem področju zamenja kar nekaj kontrol letenja in ne bi rad videl, da mi njihova koordinacija še dodatno dela težave.

Vreme na samem letališču niti ni tako slabo, malo dežja, malo bočnega vetra, vendar v mejah za varno letenje, le na samem finalu je nameščen en kumulonimbus, ki se bo glede na veter morda pomaknil na našo pot. Ne bi bilo težave, če na drugi strani ne bi poti zapiralo visoko gorovje. Kopilot celo predlaga uporabo nasprotnih stez, vendar je tudi na jugu bliskanje, na razpolago ima va slabši način instrumentalnega prihoda. Zaradi visokih hribov in vetra lahko pričakujeva močno turbulenco, pa še v primeru neuspelega prihoda, ki ga morava upoštevati, nimava kam, zato vzameva manj slabo rešitev, to je južna steza. Računam, da oblak še ne bo dosegel osi steze in da se bova zmuznila pravočasno mimo. Letalo obrneva skoraj v nasprotno smer proti severu, da ga obideva, zmanjšava hitrost in greva na minimalno višino in v enem samem zavoju s pomočjo vetra ujameva celoten ILS sistem. V trenutku, skoraj istočasno se pokažejo luči steze v daljavi. Rečem si, imamo te in te ne spustimo - pristanka namreč. Čez kakšne tri minute pustim še avtopilotu, da se bori z nevihtnim oblakom, ki še vedno preži s strani. Za trenutek nam hoče pobrati hitrost, na kar se naš klopotec (tako ljubkovalno imenujem letalo, saj ko mu pri predpoletnem pregledu zavrtim rotor motorja, zapoje kot klopotec iz naših vinogradov) odzove s povečanjem moči motorjev >>>



>>> skoraj do maksimuma, zadrži hitrost letala, še pol minute in stvari se umirijo. Prevzamem kontrole ročno, nagem letalo v veter, ki sedaj piha z vzhoda, in nežno dotaknem z enim kolesom najprej, nato z drugim in še z nosnim, mokro stezo. Spojlerji, ki se v trenutku odprejo, pričvrstijo letalo na tla, motor, ki sedaj daje vzvratno moč, pa s pomočjo zavor začne ustavljati letalo. Z olajšanjem greva skozi ček listo in se po dežju odprava po neudobni rulnici proti ploščadi.

Znani obrazi in dobra volja ljudi, ki oskrbujejo letalo, me navdajo z optimizmom. Zamuda bo povsem odmišljena, kar se tiče vremena. Vem pa, da tukaj lahko grmi in dežuje neprekinjeno tudi mesec dni, če je treba, tako da bom situacijo ocenil tik pred vzletom. V vsakem primeru bomo imeli lažje delo kot ob prihodu.

Po slabi uri smo nared z odhod. Nevihte okrog letališča so aktivne kot pred eno uro. Tukaj se naredi mini ciklon, nevihta se pojavi, izzveni, pa spet naredi. In temu ni konca, čakati na boljši čas bi pomenilo ostati tukaj več dni, mi smo pa že tako omejeni z našim maksimalnim delovnim časom skoraj na minuto. Planerji danes v podjetju poznajo samo računalniške izračune do skrajnih meja in ne upoštevajo dejanskih okoliščin, kot je na primer danes. Situacija mi je znana, saj sem nekoč skoraj tri leta deloval tukaj še v težjih razmerah.

Ponovno močno dežuje. Z zahoda je popolnoma zabito, na sever se skoraj identično kaže špranja kot ob prihodu, le da je že novi kumulonimbus nekoliko z leve. Ni velik, le kakšnih 5 navtičnih milj na maksimalni občutljivosti radarja, za njim je praznina, nato pa spet ogromen iznad Črne gore. Ven bo šlo, pomislim, povratka pa raje ne bi tvegali. Izberem Bari v Italiji za alternacijo, če bi šlo kaj narobe.

Vzletimo brez težav, uvlečemo kolesa in kmalu tudi pospravimo dodatno konfiguracijo ter pričnemo pospeševati. Še malo, pa smo mimo oblaka z leve. Rad bi se še dodatno umaknil na desno, a se zavedam, da so tam visoki hribi. Še pol minute, pa smo izven vsake nevarnosti ... na kar zabliška in zadoni, istočasno!

Kot bi bil na sami cevi topa. Letalo močno strese. Zaslíši se čuden zvok piskanja. Kopilotu vzame pogled za nekaj časa. Vem, da nas je zadela strela.

Na ekranu je rdeče. Tokrat signal, da smo izgubili radar, ki bi ga sedaj najbolj potrebovali. Preverim delovanje motorjev in položaj letala na vseh treh horizontih. Letimo kljub vsemu, kot je treba, vendar slepi brez radarja, okoli nas pa same nevihte. Nismo bili v oblaku, ko nas je udarilo. Kopilot mi s kontrolorjem priskrbi prosto manevriranje, po spominu poskušam najti pot stran od naslednjih neviht. Ugasnemo kabinske luči in s pomočjo lune skušamo najti pot iz nevihtnega pekla. Moramo se dvigniti, čeprav me skrbi za pritisk v kabini, še zlasti ker kopilot pravi, da mu piha po nogah. Prilagoditi je treba hitrost, da se zmanjša tresenje in cviljenje. Po večkratni spremembi hitrosti najdem tisto, kjer sta tresenje in cviljenje znosna in spreminjam položaj in parametre z velikim občutkom. Sistem regulacije kabinskega pritiska deluje dobro, kljub temu ne upam višje kot na nivo 340, kar bi zagotavljalo preskok nazaj na celino, v območje, kjer ni neviht.

Kontrola nam gre na roke, sedaj smo že v bližini Barija v Italiji. Vem, da bo potrebno popravilo letala - ali naj grem na alternacijo? Kaj bo s potniki, posadka je na meji s časom letenja? Kdo in kdaj bo prišel po nas? Nazaj ne gremo, razen če bi nas priganjal požar. Službo bi morali zaključiti v Prištini. Tja ni mogoče v takih pogojih. Če se prebijemo nazaj preko obale na celino, kjer je vreme boljše, nam uspe morda do Ljubljane ali pa v bližino, tako bi bila usoda operacije bližje uspešnemu zaključku. Na osnovi opazovanja z lunjo obsijane noči in občasnimi osvetlitvami strel si izbereva pot proti severu med oblaki, ki so bili v noči videti kot himalajske gore. Minute se vlečejo, vzamem si čas, da nagovorim potnike čim bolj brezbrizno, da jim ne bi vlival dodatnega strahu, da bomo naredili vmesni pristanek za pregled letala. Kabinsko osebje deluje brezhibno, med potniki pa ni zaznati posebnega dodatnega vznemirjenja. Zaenkrat večina opreme deluje, komunikacija in navigacija tudi. Letimo mimo Splita v smeri Banja Luke. Bliskanje ostaja zadaj, veter se je obrnil v severnega in se okrepil na dobrih 80 vozlov. Sedaj vem, da smo v drugem vremenu, najhujše je mimo. Goriva je dovolj. Letimo še kakšnih deset minut proti severu in šele nato previdno obrnemo po najkrajši poti proti Ljubljani. Sedaj

dokončno zahtevamo spremembo cilja, ki je tudi takoj odobrena. Smo v temi in pod nami so oblaki. Ker smo brez radarja, lahko samo upam, da nas ne bo našla pretirana turbulenca. Z namenom, da se izognem ostrim manevrom, malo pa iz bojazni, da nas ne bi presenetila dekompresija, prevedem letalo v blago kontinuirano spuščanje proti cilju. Kontrola letenja nam gre na roke in ne spomnim se, da bi popravil hitrost spuščanja za več kot 200ft/min vse do pristanka. Kopilot, ki je tokrat pokazal pravo kvaliteto, mi zanesljivo in hitro pomaga pri pripravi na pristanek. Kmalu vzpostavimo kontakt z radijsko zvezo tudi s podjetjem, ki nam zagotovi drugo letalo, da bi pa pomislili zamenjati tudi posadko, jim ne pade na pamet. Vprašajo samo, kdaj bomo pristali, kot da je vse normalno. Pomoč pa taka, si mislim, in ponovno nagovorim potnike, da bomo pristali v Ljubljani in nato nadaljevali z drugim letalom proti Muenchnu, prosim za razumevanje.

Dokler smo se umirjeno spuščali, je bilo vse v redu. Skrbi me, kaj bo, ko bomo začeli izvlačiti konfiguracijo in kolesa, s kakšno hitrostjo naj letim? Za vsak primer si pripraviva holding iznad Dolskega, če bi se kaj zapletlo. Pripravljeni smo za ročno spuščanje koles in pristanek z zakrilci, izvlečenimi manj, kot je običajno. Tudi za morebitne prisilne postopke na tleh smo se posvetovali skupaj z vodjo kabinskega osebja. Vsi vemo, kaj je treba storiti, vsi smo maksimalno skoncentrirani, več kot to človek v taki situaciji tudi ne more pričakovati. Prihod in pristanek nam je odobren brez zamude in malenkost prej kot običajno. Spovečano pozornostjo začnemo izvlačiti konfiguracijo, najprej eno, nato drugo, nazadnje pa še kolesa. Zdelo se mi je cela večnost, preden se pokažejo tri zelene. Ponovno zadihava. Če ne gre več, mi je tudi to dovolj, vendar še brez težav izvlečemo zakrilca v pristajalno lego. Sedaj hitrost počasi pada proti minimalni za pristanek. Ali bo prava, kaj če je letalo še kje poškodovano, kaj če inštrumenti ne kažejo pravilno?! Pustim še avtopilota za nekaj časa, če ga bo samo izklopilo, je hitrost verjetno premajhna. Vse v redu, dokler tako leti, se ne bojim pristanka. Če bo treba v ponovno dviganje, pa je dobro biti na varni strani. Prevzamem

ročno upravljanje. Letalo se mi zdi nekoliko mlahavo. Dodam še nekaj vozlov in občutek imam, da je sedaj lepše, ampak pretiravati ne smem, kljub temu da imam dolgo stezo. Če smo izgubili možnost zaviranja, bo kmalu tudi ta prekratka. Odvzamem moč tik pred dotikom, letalo se usede brez obotavljanja, spojlerji so zunaj, motorji zavirajo, pustim se peljati do konca steze. Ko se približujemo potniškemu mostu, je pred letalom veliko ljudi, vsi gledajo in se nekako zgražajo. Ugasnemo letalo in začasno izkrcamo potnike, nato pa še s posadko zapustimo letalo. Vzamemo si čas in pogledamo od zunaj, kaj se je zgodilo z letalom. Groza, skoraj pol metra velika luknja v nosu, uničena radarska antena, poškodovane sonde za merjenje hitrosti, razcefran rep in še sedemnajst poškodb po trupu. Verjetno pa je še nekaj prask po drobovini, a »klopotec« nas je kljub vsemu varno pripeljal na zemljo.

Pokličem operativni center, ki ne zna druga povedati, kot da nas drugo letalo čaka in da nimajo druge posadke. Vprašam posadko, vsakega posebej, ali je kljub vsemu pripravljen nadaljevati, saj bomo verjetno prekoračili delovni čas. Nihče ne odkloni. Torej hitro na delo. Pripravimo letalo in že čez dobre pol ure smo z novim letalom v zraku. Kobilica, kot ga kličem po Krpanovi kobilici, ima močnejše motorje in super radar, povečam mu kot, kar nam omogoči skoraj 25 m/s vzpenjanja, hiter preskok Karavank, nato pa pospešen let proti Muenchnu. Tudi tukaj obrnemo presenetljivo hitro in, če bi v Prištini izvedli najkrajšo proceduro, bi se lahko zgodilo, da še s časom letenja ne bi imeli kasneje težav. Pa res, samo štiri minute znotraj omejenega časa varno pristanemo skozi turbulentno vreme in ugasnemo letalo točno ob polnoči, po petih poletih in 12 urah v letalu. Pot do hotela v kombiju je minila v tišini, v hotelu povabim kopilota in vodjo kabinskega osebja na pijačo, ne odklonita, en raki za sprostitve, drugi pa za ravnotežje, nato se okrog njih spravimo vsak v svojo sobo. Občutek imam, da nas je ta dogodek še posebej zbližal. Zanju je bilo to novo, zame bo še nekaj novih listov v dosjej dogodkov, ki jih vidim vse od začetka profesionalne letalske poti.

Šele sedaj začutim utrujenost, vse ostalo bo prišlo za mano.

Pričevanje

ŽIVLJENJE PILOTOVIH DRUŽIN

Mag. Vida Berglez Slana,

dr. vet. med., pilotka AOPA ID: 0075

in Kristina Nocent, dipl. ped.,

TA psihoterapevt v treningu

Marsikateri poklic zahteva dandanes drugačen življenjski ritem, kot ga pozna tradicionalna družina, ki se ob popoldnevih sreča, se druži in ima priložnost skupaj preživljati proste dni vikenda. Pa vendar je poklic pilota že od samih začetkov komercialnih letov drugačen. To je delo, ki zahteva daljšo neprekinjeno odsotnost od doma brez usklajenih urnikov. Za partnerja, večinoma ženo, pomeni veliko prilagajanje drugačnemu načinu življenja.



V članku poskušam zajeti nekaj izkušenj življenja z možem – pilotom. Ob pisanju tega članka pa ne morem mimo knjige Anite Shreve: Pilotova žena. Zgodba je izmišljena, pa vendar je povzročila veliko vročih diskusij, dvomov in razmišljanj o življenju pilotov. Govori o možu pilotu, ki je umrl v letalski nesreči. Pilotova žena izve, da je imel vzporedno zadnjih pet let še eno ženo oziroma družino v drugi deželi. Opisuje čustva, bolečino, prevaro in izgubo, pa tudi, kako sta se pravzaprav z možem premalo poznala.

V času, ko je bila tematika te knjige aktualna, sem bila ničkolikokrat izzvana, ali zaupam svojemu možu in ali me ni strah nesreče? Ja, v prvih letih najinega zakona sem se tudi o tem spraševala in še mnogo več. Tudi o tem, kako doživlja dneve brez mene, kje preživlja proste ure, me pogreša, si želi več bližine? Čisto iracionalno in nerazložljivo pa je, da se nisem nikoli bala, da bi se možu dogodila nesreča. Njegova predanost poklicu, njegova pro-

fesionalnost, volja in ljubezen do letenja so vplivale name tako močno, da o tem strahu nisem nikdar razmišljala.

Žene pilotov se ob srečanjih pogovarjamo tudi o prostem času v odsotnosti naših mož. Vsaka se na svoj način sooča s to življenjsko izkušnjo in si ustvarja svoj ritem in način življenja.

Po mojih izkušnjah eno- ali večdnevna odsotnost moža ni vplivala na ritem družinskega življenja. Pri večmesečni prekinitvi stikov zaradi odsotnosti pa se je v mene pritihotapilo negativno razmišljanje v obliki napetosti, ljubosumnosti, žalosti in jeze. Potolažil in opogumil me je mož. Stiki in komunikacija so bili pred 20 ali 30 leti popolnoma drugačni od današnjega časa. Na voljo je bil samo stacionarni telefon, torej je bil točno določen čas pogovora še kako pomemben in načrtovan.

Vzporedno sem si ustvarila svoj ritem življenja. Drugače sem porazdelila obveznosti, v odsotnosti moža sem bila mama in oče v isti osebi. Se trudila, delala tudi

napake, se z leti spraševala o tem, kaj si želim in kaj sem zamudila v okvirih svojih poklicnih ambicij. Mnogo, res mnogo vprašanj se mi je postavilo v letih odsotnosti moža in očeta.

Prihodi domov po daljši odsotnosti pa so bili zopet druga pesem. Najprej je bilo veliko pričakovanje in navdušenje, ki se je iz dneva v dan spreobračalo v napetost. Manjkale so tiste drobtinice, tiste vezi, ki se tkejo takrat, ko je družina skupaj. Znova in znova sem ugotavljala, da je okolje moža drugačno, da se spreminja, pričakuje drugačne odzive družine in drugačne norme. Vedno je trajalo kar dosti časa, da smo se prilagodili, sprejeli drug drugega in naravnali sobivanje v pozitivno smer.

Mož se bo kmalu upokojil in pričakujem, da bom končno kot pilotova žena našla tisti mir, tisto sožitje in toplino, ki sem jo celo življenje iskala, jo potrebovala in po njej hrepenela.

Usoda je narekovala, da se poslanstvo naše družine prenaša

kot štafeta na naslednji rod. Tudi hčerka je poročena s pilotom. Trenutno mož opravlja delo v tujini in že kot mlada družina se soočajo z nenehnimi spremembami. Te so stalnica v tem poklicu.

Izkušnje, ki jih ima kot žena pilota, je opisala kar sama:

»Moje izkušnje žene pilota so, da velikokrat lahko govorim v ednini, da pogosto preživljam večere in vikende brez moža in sin brez očeta. Delo opravljam tako doma kot zunaj doma sama. Na veliko srečo pa tehnološki napredek omogoča pogostejše posedanje pred Skypom ali Whatsupom. Posledično to pomeni, da si prosti čas, ki bi ga drugače namenila možu, organiziram drugače. Izkoristila sem torej priložnost, da sem se več posvečala prijateljicam, aktivneje delala na svojem strokovnem področju in, kot najpomembnejše, se veliko ukvarjala z vzgojo otroka.

Trenutno je mož našel zaposlitev, ki je terjala spremembo okolja. V takšnih primerih sta predvidljivi le dve skrajnosti: da >>>



>>> gre družina z možem ali da prihaja mož in oče na obiske. Sivin med skrajnostima nisem raziskovala, prepričana pa sem, da se z ustvarjalnim reševanjem problemov ponujajo tudi drugi načini, ki ohranjajo družino skupaj.

Imava dveletnega otroka. V tem času sva načrtovala tudi to, da se najina družinica poveča in smo v veselem pričakovanju novega družinskega člana. Jaz sem na začetku karierne poti. Po premisleku smo se odločili za odhod v tujino. Sama ideja tujine je vznemirljiva, odvisna pa je seveda od lokacije in pogojev, ki znajo biti celo eksotični.

Ob prihodu na novo lokacijo je bil prvi mesec vznemirljiv in zanimiv hkrati. Prave počitnice bi lahko rekla. Že po mesecu dni pa sem si zaželela, da bi se vrnila v prejšnje okolje. Z otrokom sva bila veliko sama, poznala nisem nikogar in domotožje se je pritihtapilo v nov dom. Želja po navezovanju in prijateljevanju je bila velika. Ostajala sem v stiku s svojimi slovenskimi prijateljicami, istočasno pa sem močno hrepenela po kontaktu odraslega človeka v svoji bližini.

Res je tudi to, da je zelo odvisno od nas samih, koliko smo odprti in pripravljeni iskati nove vezi. Pa tudi, kaj si želimo, potrebujemo in kaj nam okolje lahko nudi. Kakšni kompromisi in izzivi so sprejemljivi, da smo zadovoljni s preživljanjem prostega časa. Resnično se je postavilo pred mene veliko vprašanj.

Vroče dni na otoku sva s sinom preživljala ob bazenu. Brezdelje pa je počasi zamenjala velika želja po aktivnosti, po spoznavanju novega sistema, razumevanju jezika, prilagajanju novi kulturi in še kaj. Vse to sem doživljala stresno. Veliko in odločilno podporo mi je nudil mož in moja primarna družina. Brez njih bi se počutila dosti bolj osamljena v tem sicer lepem kotičku sveta in trenutnega doma.

Naš sinko je kmalu odšel v vrtec. To mi je omogočilo, da se mi je odprla možnost večjega raziskovanja in odkrivanja sveta v bližnji okolici. Pred tem je bila vročina tako močna, da ni bilo mogoče s sinkom načrtovati nobenih potepov. Ostajala sva ob bazenu, v tistem intimnem kotičku, ki je za nekajdnevno poležavanje resnično idilično. Potem pa se pritihtapi osamljenost, želja po večji bližini, komunikaciji in večji aktivnosti.

Skupni imenovalc mojega pripovedovanja je predvsem to, da je zelo pomembna prioriteta, kako si žena moža – pilota zastavi svoje cilje, svojo lastno pot izpolnitve, tako družinske, poklicne kot družabne. Zato je še kako važno, da si ustvari svojo socialno mrežo, si najde aktivnosti in delo, ki ji dajejo smisel, da se realizira in potrdi v svojem svetu, v svojih ambicijah. Tako izpolnjena žena je zadovoljna, je srečna, je dobra žena in mati.

Pravzaprav pa razmere, ki vladajo v Sloveniji in po svetu ne omogočajo in ne dajejo možnosti za ustvarjanje stabilnega doma in družine. Iskanje dela in zaposlitve v tujini je nekaj vsakodnevnega za veliko večino mladih in ambicioznih ljudi. Še posebno pa to velja za pilote, ki prav tako iščejo boljše delovne pogoje in zaslužke. Zakonska zveza je resnično velik izziv tako za pilote kot njihove žene.

In memoriam

PROF. DR. DOMI

Mag. Peter Marn
AOPA ID: 0001

!3. septembra sva se z Minčem odpeljala iz Murgel v Ljubljani proti Šentvidu pri Stični, kjer naju je na vzletišču pričakal najin skupni prijatelj Henrik Prijatelj-Henček. Po obvezni pripravi smo se posedli v C 172 reg. ozn. S5 – DPB. Čast in odgovornost levega sedeža je pripadla meni, Henriku desni Minču pa častni potniški. Let, med katerim smo po dolgem in počez prekrizarili Dolenjsko preko Mirne, Šentrupertu – rojstni kraj in otroštvo Minča, Hudih raven – Henčijevo vzletišče, je trajal 40 minut in se je končal po Minčevi ter Henčkovi oceni zelo lepo. Očitno je bil to zadnji Minčev sprehod po zraku.

Redki so, ki jim je življenje hkrati delo in konjiček. Minču se je življenje povezovalo z letalstvom že pri 11 letih, ko je začel obiskovati gimnazijo v Celju, kjer se je takoj pridružil modelarjem. Fant je rastel, z njim pa tudi ambicije, tako da je že s 16 leti opravil prvi skok s padalom. Logično nadaljevanje je bilo, da se je po končani gimnaziji vpisal na Fakulteto za strojništvo, kjer je leta 1960 diplomiral. Že med študijem se je vključil v skupino v Konstrukcijskem biroju Letalske zveze Slovenije, kjer so razvijali dva nova modela jadralnih letal.

Edino obdobje v Minčevem življenju, ki ni bilo povezano z letalstvom, je bilo služenje vojnega roka v vojni mornarici. Čeprav je bil namenjen v letalsko tehnično službo, so ga zaradi številčnega in strokovnega razreza razporedili v Šolo rezervnih častnikov mornariško – tehniške službe v Puli. Prepričan sem, da mu ta izlet z zraka v vodo ni škodil, nasprotno, obogatil je njegovo strojniško znanje. Po drugi strani pa njegovo povezanost z vojno mornarico dokazuje dejstvo, da je kasneje napredoval do čina rezervnega kapetana.



INIK GREGL – MINČ



Po povratku iz JLA se je zaposlil v podjetju LIBIS in se od takrat dalje delovno in ljubiteljsko ni več ločil od letalstva. Ljudje, ki so ga spremljali in z njim tudi sodelovali, so za Minča uporabili preprosto karakteristiko *flieger po duši*.

Vzporedno z delom v LIBISU in kasneje v Adrii avioprometu, kjer se je zaposlil na pobudo Jožeta Prhavca, je 20. oktobra 1966 dobil Dovoljenje športnega pilota po izpitnem letu, opravljenem na letalu Aero 3 z registrsko oznako S5 YU CWH. Da se bosta v njegovem življenju prepletala vzdrževanje letal in aktivno letenje, je razvidno iz dovoljenja Uprave civilnog vazduhoplovstva št. 07-2161 z dne 4. junij 1965, s katerim se Dominik ing. Gregl pooblašča za opravljanje dolžnosti kontrolorja gradnje razreda II. S posebnim pooblastilom za »opravljanje kontrole in vzdrževanje športnih letal do 5.600 kg bruto teže, jadralnih letal vseh kategorij in trupa letala DC – 6B.« Taka dvojna aktivnost je tekla celoten Minčev delovni vek do 29. avgusta 2008, ko je opravil zadnji let z motornim letalom in do 20. julija 2013, ko je opravil zadnji let z jadralnim.

Seveda pa njegovo delo še zdaleč ni bilo samo letenje in vzdrževanje letal,

ampak je bilo tudi delo na Fakulteti za strojništvo. Mestu asistenta pri predmetu aerodinamika je sledilo mesto docenta, ki je bilo povezano s pridobitvijo naslova doktor znanosti. To se je zgodilo leta 1976 z uspešnim zagovorom disertacije z naslovom »Optimalna oblika profila kril za jadralna letala z maksimalnim območjem majhnega upora«.

Mlad docent in letalec v eni osebi je bil najprimernejši za predstavnika Fakultete za strojništvo v postopku formalne registracije študijskega oddelka za letalstvo. V delovnem procesu, kjer sta se združili Inex Adria Aviopromet in fakulteta, je Minč bistveno prispeval k izdelavi predmetnika in učnih načrtov, ki so bil pogoj za verifikacijo oddelka in vpis študentov. Prva generacija se je vpisala v šolskem letu 1979/1980. Uspešno delo je docentu Minču omogočilo imenovanje v akademski naslov izrednega profesorja in nato zaključek aktivne akademske kariere v letu 2000.

Minč je skupaj z Jožetom Prhavcem nadaljeval z delom nadzornika vzdrževanja in plovnosti letal tudi po letu 1991 in s tem bistveno prispeval k razvoju slovenske oblasti na področju civilnega letalstva.

Ob vseh aktivnostih si je vedno vzel nekaj časa za jadralno in motorno letenje tako, da je skupno naletel skoraj 1700 ur.

V zadnjih letih je izdal kar štiri knjige, v katerih je veliko svojega letalskega znanja prenesel na prihodnje rodove. Letalski razlagalni slovar z ustreznici v angleščini (2009) je leksikon letalskega izrazoslovja, v katerem je skrbno zapisal vse slovenske besede, ki se nanašajo na letalstvo, njihov pomen in definicije posameznih letalskih pojavov. Učbenik Nameravam postati pilot jadralnega letala (2011) prinaša osnove letalske teorije s številnimi risbami in praktične napotke za učenje letenja z jadralnimi letali, podoben je Priročnik za športne pilote (2012), učbenik, namenjen začetku letenja z motornimi letali, in Lažji od zraka (2014), učbenik za balonarje. Na objavo pa čakajo tudi njegovi Spomini, obsežno gradivo, v katerem popisuje svojo letalsko pot, hkrati z njo pa tudi okoliščine in ljudi, ki so v preteklih sedmih desetletjih narekovali razvoj letalstva v Sloveniji in Jugoslaviji.

Skozi vse življenje si je prizadeval, da je bila ob strokovnem delu in razvoju, letalskih aktivnostih in družini »kuglica vedno v sredini«.

KDO JE GRECO JLT GROUP?

Smo eni izmed vodilnih zavarovalniških posrednikov v širši regiji CESEE in že vrsto let zagotavljamo storitve in rešitve za letalsko industrijo. Leta 2014 smo svoje strokovno znanje in izkušnje še dodatno razširili s pridobitvijo CMV, največjega avstrijskega posrednika v letalskem sektorju, usmerjenega predvsem v generalno aviacijo. V letu 2016 se nam je pridružil tudi Damir Pelak, ki ima veliko zavarovalniškega znanja in je tesno povezan z letalstvom, saj je po izobrazbi diplomirani inženir strojništva, smer letalstvo.

Z njegovim prihodom smo se odločili, da k promociji letalskih rešitev pristopimo bolj aktivno in jih predstavimo oziroma ponudimo tudi slovenskim letalcem. Prav zato, ker smo mednarodna skupina, lahko strankam omogočimo hitrejši in takojšnji dostop do mednarodnih zavarovalniških trgov, s čimer pridobijo najboljšo možno ceno, proizvode in pogoje za potrebno zavarovanje.

GrECo JLT skupaj s CMV že servisirata:

- prek 900 zrakoplovov
- lokalna, regijska in mednarodna letališča
- kontrole zračnega prometa
- vzdrževalna podjetja
- raznovrstne dobavitelje za letalsko industrijo

V primeru kompleksnejših zahtev imamo na voljo našega partnerja in deležnika, družbo JLT - Jardine Lloyd Thompson, ki je trenutno največji zavarovalni posrednik Združenega kraljestva in je hkrati tudi eden od največjih zavarovalniških posrednikov v letalski industriji na svetu, saj zastopa že 30 % celotnega svetovnega letalskega trga.

Tako vsi skupaj zaposlujejo že prek 130 specialistov za letalska zavarovanja in imamo izkušnje z obravnavanjem nekaterih največjih in najbolj kompleksnih zahtevkov v zgodovini letalstva. GrECo JLT Group deluje kot letalsko Vozlišče -Hub za celotno območje CESEE v Aviation Practice Group v okviru mednarodnega

omrežja JLT International Network.

V letošnjem letu smo že uspeli pridobiti nekaj slovenskih letalcev. Kot najbolj referenčno slovensko stranko bi vsekakor omenili družbo PIPISTREL iz Ajdovščine.

Kaj lahko ponudimo članom AOPA Slovenija?

Skupni interes, ki ga imamo z AOPA Slovenija, temelji predvsem na ohranjanju in izboljšanju pogojev za slovensko letalstvo. To je bil tudi povod k odločitvi za dolgoročno sodelovanje, kjer bomo članom združenja priskrbeli najbolj optimalne rešitve na področju letalskih zavarovanj.

Članom lahko priskrbimo vse vrste zavarovanj, ki se tičejo letalstva, kot na primer zavarovanje odgovornosti predsednikov oziroma direktorjev in vseh vodilnih članov združenj ali aeroklubov, obvezno zavarovanje odgovornosti za vse vrste zrakoplovov, kasko zavarovanje le teh, nezgodno zavarovanje, zavarovanje odgovornosti lastnikov letališč, hangarjev, zavarovanje odgovornosti letalskih serviserjev, zavarovanje izgube pilotske licence, zavarovanje odgovornosti letalskih inštruktorjev in še mnogo drugih.

Za vsa dodatna pojasnila ali pripravo ponudbe se lahko člani obrnejo na tajništvo združenja AOPA Slovenija ali direktno na g. Damirja Pelaka iz GrECo JLT Slovenija (kontakt: <http://www.greco-jlt.com/si/letalstvo.html#services>). Za pripravo ponudbe pod pogoji, ki veljajo za AOPA Slovenija, je potrebno priložiti veljavno osebno člansko izkaznico AOPA Slovenije.



JLT International Network
Partner



www.greco-jlt.com

TRIXY AVIATION – PODJETJE Z VIZIJO PRIHODNOSTI

PREDSTAVITEV PODJETJA

TRIXY AVIATION



Anja Laposi Trixy Aviation d.o.o.

Najbolj prodajan G 4-2 model
žirokopterja: Princess

Trixy Aviation, d.o.o., je podjetje s sedežem v občini Slovenske Konjice in se ukvarja s proizvodnjo zrakoplovov, natančneje s proizvodnjo ultralahkih zrakoplovov – žirokopterjev.

Podjetje je konec leta 2010 (takrat pod imenom Letalstvo Farrag, d.o.o.) ustanovil uspešen avstrijski podjetnik egipčanskih korenin, sicer inženir aeronavtika, inovator in vojaški pilot, Rainer Farrag. Na podlagi večletnih pozitivnih poslovnih izkušenj s podjetji v Sloveniji se je za uresničitev svojih življenjskih sanj – svetu ponuditi revolucionarno različico letčega avtomobila, odločil v Sloveniji ustanoviti svoje lastno, letalsko usmerjeno podjetje.

Zaradi uresničitve vizije letčega avtomobila se je podjetje najprej odločilo za razvoj ter proizvodnjo ultralahkih žirokopterjev. Nastal je patentirani model Trixy G 4-2, za katerega je podjetje po izjemno napornih štirinajstih mesecih razvoja pridobilo nemški certifikat za gradnjo žirokopterjev. Za certificiranje po nemških predpisih se je podjetje

odločilo predvsem zaradi lažjega prodiranja na globalni trg. Prvi serijsko proizveden žirokopter je proizvodne prostore zapustil januarja leta 2012. Od takrat naprej se število proizvedenih zrakoplovov hitro povečuje.

POMEMBNEJŠI MEJNIKI V RAZVOJU PODJETJA

10/2010: Ustanovitev podjetja
04/2011: Predstavitev prvih dveh prototipov na sejmu AERO 2011 (Nemčija)

01/2012: Pridobitev tipskega certifikata za G 4-2 ter pričetek serijske proizvodnje

07/2013: Predstavitev TrixyEye modela (G 4-2, opremljen z zunanjo kamero in drugimi senzorji)

04/2014: Predstavitev TrixyFormer modela (električni motocikel za dve osebi, ki se lahko brez uporabe orodja spremeni v žirokopter, helikopter ali letalo)

10/2015: Sprememba naziva in sedeža družbe Letalstvo Farrag, d.o.o., v Trixy Aviation, d.o.o.

04/2016: Pridobitev tipskega certifikata (atest) s strani CAA Slovenija

05/2016: Podpis pogodbe za uporabo G 4-2 licence na kitajskem trgu

10/2016: Odprtje novih proizvodnih prostorov v velikosti več kot 1000 m² in predstavitev

novega, revolucionarnega modela žirokopterja Spirit

RAZLIČNI MODELI ŽIROKOPTERJEV

Podjetje je mnenja, da je ravno cena eden od največjih potencialov trga žirokopterjev. Potem so tu še majhni obratovalni stroški, cenejše vzdrževanje, neprimerljivo bolj ugodne pa so tudi licence za šolanje. Žirokopterju za vzlet zadostuje že 50 metrov steze, za pristanek pa mu je dovolj 10 metrov, leti že pri 30 km/h, medtem ko je pri letalih minimalna hitrost 70 km/h. Vse to so karakteristike, zaradi katerih se piloti ultralahkih zrakoplovov vedno bolj navdušujejo nad žirokopterji.

Podjetje Trixy Aviation razvija plovila za tri različna področja. Modeli žirokopterjev **Princess**, **Liberty** in **Spirit** so primerni za športno letalstvo in so namenjeni zasebnim pilotom in letalskim šolam.

TrixyEye je model žirokopterja, ki je nadgrajen za namen profesionalne uporabe, prilagojen potrebam vojske, policije, obalne straže, gasilcev, medijskih hiš ipd. V ta namen je model TrixyEye opremljen s kamero in drugimi senzorji (različni radarski sistemi, infrardeča kamera, elektromagnetno polje ...), potrebnimi za opazovanje, nadzor meja, iskanje

in reševanje, pregled daljnovodov, obvladovanje in saniranje naravnih nesreč, spremljanje in nadzor prometa, medijsko oddajanje ipd.

Tretje področje predstavlja razvoj individualnih transportnih sistemov prihodnosti – projekt **TrixyFormer**, ki predstavlja izredno inovativnost in spremembo sedanjega dožemanja koncepta osebnega transporta, saj gre za električni motocikel za dve osebi, ki se lahko brez uporabe orodja spremeni v žirokopter, helikopter ali letalo.

DOGODEK »SPIRIT OF TRIXY«

V oktobru letos je podjetje Trixy Aviation na dogodku »Spirit of Trixy« premierno predstavilo nov, ekskluziven model žirokopterja, imenovanega Spirit, ter obenem odprlo nove proizvodne prostore na površini več kot 1000 m². Ob lansiranju novega žirokopterja je podjetje poleg prenovitve obstoječih proizvodnih prostorov uspelo odpreti še nove proizvodne prostore kompozitnega oddelka, kjer sedaj izdeluje kompozitne dele iz karbonskih vlaken in rotorje.

Posebnost žirokopterja Spirit je v tem, da pilot in sopotnik sedita vzporedno, kar je z vidika šolanja veliko bolj praktično. Model Spirit je žirokopter odprtega >>>



>>> tipa, saj izredno veliko pilotov želi zrakoplove, ki jim dajejo občutek jadralnega padalstva ali zmajarstva. Dosti pilotov namreč prihaja s tega področja in obožujejo občutek vetra v laseh, kar jim daje še bolj doživeto izkušnjo letenja v primerjavi s tem, ko je pilot zaprt v kabini pod steklom. Žirokopter Spirit je za nove kupce, ki zaenkrat prihajajo iz tujine, izredno zanimiv zaradi razmerja med kakovostjo in ceno, saj je osnovni model visokokakovostnega produkta mogoče kupiti že za 39.800,00 EUR brez DDV. Žirokopter Spirit je že ob sami predstavitvi požel velik uspeh in zanimanje, prejetih je bilo že prvih 20 naročil. V podjetju upajo, da bodo z novim modelom pritegnili tudi domače pilote, saj do sedaj na slovenskem trgu niso prodali še nobenega modela žirokopterja in bi se prvega slovenskega kupca zelo razveselili.

PRIHODNOST JE POGOJENA Z IZGRAD- NJO ASFALTIRANE VZLETNO-PRISTA- JALNE STEZE

Nadaljnji uspeh podjetja Trixy Aviation je seveda pogojen tudi z dejavniki, ki niso v rokah



TrixyEye žirokopter za profesionalno uporabo Avtor: Arhiv Trixy Aviation



Novi proizvodni prostori Avtor: Andraž Korošec



podjetja. Že od same ustanovitve se podjetje bolj ali manj uspešno sooča s težavo neurtjene, travnate vzletno-pristajalne steze na letališču LJSK, kjer ima podjetje proizvodne prostore. Težava nastaja predvsem v deževnem in zimskem obdobju, ko je praktično nemogoče opravljati letalska testiranja redne proizvodnje, prav tako je onemogočena predstavitev produktov bodočim strankam. Iz navedenih razlogov je podjetje primorano polete izvajati na oddaljenih asfaltiranih letališčih, do koder mora žirokopterje prepeljati s priklopnim vozilom, kar pa zaradi povečevanja proizvodnje postaja nevzdržno.

Sicer podjetje odlično sodeluje z Letališčem Slovenske Konjice (LJSK), ki se skupaj z lokalno skupnostjo od samega začetka trudi za ureditev potrebne dokumentacije in realizacijo asfaltirane vzletno-pristajalne steze. V letošnjem letu se je glede reševanja te problematike pokazal velik napredek in podjetje upa, da bo izgradnja, kot je tudi predvideno, končana v aprilu 2017.

Podjetje je v letošnjem letu podvojilo število zaposlenih na več kot dvajset sodelavcev. Za prihajajoče leto se predvideva še dodatna razširitev poslovnih prostorov na lokaciji Letališča >>>



Nov revolucionaren side-by-side žirokopter Spirit Avtor: Andraž Korošec



>>> Slovenske Konjice ter dodatna zaposlitev predvsem visokokvalificiranega kadra za potrebe razvoja novih produktov. Do konca leta 2017 podjetje namerava dodatno zaposliti med 20 in 25 novih sodelavcev. Uresničitev načrtov glede širitve poslovnih prostorov in zaposlitev novega kadra je pogojena z izgradnjo asfaltirane vzletno-pristajalne steze in povpraševanja po produktih.

VIZIJA PODJETJA TRIXY AVIATION

Podjetje Trixy Aviation, d.o.o., je v svetovnem merilu postalo eden najvidnejših in najuspešnejših proizvajalcev žirokopterjev. Podjetje odlikujejo visokokakovostni produkti, saj velik poudarek namenja inovativnosti, tehnološkemu napredku in varnostnim zahtevam. Zaradi

našteti lastnosti podjetje dobavlja žirokopterje bodisi za profesionalno bodisi za športno uporabo zadovoljnim kupcem po vsem svetu. Ponosno se lahko pohvali, da v okviru svoje dejavnosti odlično sodeluje s številnimi slovenskimi dobavitelji in je izredno družbeno odgovorno ter ekološko ozaveščeno podjetje. Predvsem k slednjemu teži z vizijo proizvajati individualna prevozna sredstva s patentiranim modularnim sistemom spojitve cestnih in zračnih prevoznih sredstev – projekt **TrixyFormer**. Namen takšnega modularnega sistema, ki bo cenovno dostopen vsem uporabnikom, je zmanjšanje okoljskih emisij in prometnih obremenitev cest po vsem svetu. Z razvojem projekta TrixyFormer želi lastnik podjetja Rainer Farrag uresničiti svojo vizijo o 'letečem

avtomobilu', ki sam po sebi ni nič novega in je obstajal že leta 1930, ko so avtomobilu dobesedno vgradili še zložljiva krila. Idejni vodja projekta, Rainer Farrag, je prepoznal slabost takega letečega avtomobila v tem, da se le stežka vozi po cestah, vožnja je zelo nepraktična, vozilo je izpostavljeno veliko možnim poškodbam, enako je s parkirišči. Takšnim letečim avtomobilom tudi ni dovoljeno, da bi v primeru zastoja na cesti kar vzleteli.

Razvoj koncepta individualnega prevoznega sredstva prihodnosti poteka vzporedno z mislijo, zakaj bi ljudje s sabo prevažali stvari, ki so nepotrebne. Razvit je bil koncept, s katerim se brez uporabe orodij letalni in cestni del razdvojita. Za takšen električni motocikel ni potrebna čelada, čeprav dosega hitrost do 95 km/h, ker ima vgra-

jene varnostne pasove.

Da takšen individualni transportni sistem, kot ga je razvilo podjetje Trixy Aviation, deluje, je podjetje že dokazalo, saj samostojno leti in ga je kot električno motorno kolo mogoče voziti po cesti. Produktu so že bili podeljeni začasni certifikati. Prav tako je podjetje pridobilo zaščiteno patent za takšen transportni sistem v Evropi, ZDA in Avstraliji. Projekt TrixyFormer zaradi svoje inovativnosti, praktičnosti in dejanske ponujene rešitve v smislu globalnega varovanja okolja že sedaj vzbuja zanimanje svetovne javnosti in vodilnih podjetij avtomobilske industrije in bo v prihodnosti Slovenijo postavil v sam svetovni vrh tehnološko najnaprednejših držav.

Trixy Aviation, d.o.o.



TrixyFormer – prihodnost individualnega transporta

Anton Ganzmann



Arhiv Trixy Aviation



Arhiv Trixy Aviation

Sodobno opremljen Center splošnega letalstva na **Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana** je odlično izhodišče, če želite potovati varno, kakovostno in s polno doživetji. Pred poletom v tujino lahko na enem mestu poskrbite za vse mejne formalnosti, naše osebje pa se bo z delovnim časom prilagodilo vašemu času odhoda oz. prihoda.



Nudimo vam:

- celovite storitve vzdrževanja in oskrbe letal,
- posebne storitve za potnike in posadko,
- brezplačno parkiranje pred terminalom,
- VIP salon,
- brezplačen Wi-Fi dostop.



VIP salon in dodatna ponudba

Potnikom Centra splošnega letalstva, ki bi si želeli še več udobja in zasebnosti, je na voljo VIP salon. Zaradi uglajenega ambientsa je primeren tudi za poslovna in druga srečanja. V VIP shop prodajalni lahko pred poletom ali po pristanku izbirate med raznovrstno ponudbo parfumskih izdelkov, žganimi pijačami in vini, čokoladnimi ter tipičnimi slovenskimi izdelki. **Za člane posadk velja 10-odstotni popust.**





Dynamic^{WT9}

Ultralahka letala Dynamic-WT9

- fiksno ali uvlačljivo podvozje
- primerna za šolanje in vleko jadralnih letal
- udobna za daljša potovanja tudi za visokorasle pilote
- potovalna hitrost 250 km/h pri zelo nizki porabi goriva
- izjemno kvalitetna izdelava iz kompozitnih materialov
- v številnih državah sveta leti že 700 letal
- testirana v najzahtevnejših pogojih pri maksimalni obremenitvi do 800 kg

Lahka 4 sedežna letala Advantic-WT10

- prazna teža letala 420 kg
- maksimalna vzletna teža 850 kg
- preizkušeno uvlačljivo podvozje
- Široka in udobna kabina za pilota in vse tri potnike
- Rotax 914 z 3 krakim MT hidravličnim propelerjem
- Dolet 1800 km s samo 125 litri goriva
- registrirana kot samogradnje



Aerovizija d.o.o. ▪ Ul.Ivane Kobilce 7 ▪ 1000 Ljubljana ▪ www.aerovizija.com
 Kontakt: Domen Grauf ▪ 051 605 722 ▪ domen@aerovizija.com

Ogled in preizkus letala na letališču Slovenske Konjice / LJSK



Advantic^{WT10}