

XVII / 2023 Cena 3 eur



COBISS.SI-ID: 1072252

KOPILOT

V SLUŽBI LETALCEV

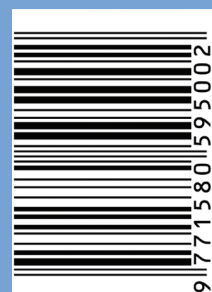
Glasilo AOPA Slovenije



EDINA SLOVENSKA LETALONOSILKA
ZGODOVINA LETALSTVA V ZASAVJU

JANKO MEDVED, VOJAŠKI, ŠPORTNI IN PROMETNI PILOT
**POLEG ZNANJA IN PAMETI JE
POTREBNO TUDI VELIKO SREČE**

SPOMINI
MOJA POT DO PADALCA IN PILOTA





Zavarovanje zrakoplovov

- Zavarovanje odgovornosti zrakoplovov
- Kasko zavarovanje zrakoplovov

Ugodnosti za člane AOPA
pri sklenitvi kasko zavarovanja
zrakoplovov.

triglav

Vse bo v redu.
triglav.si



Več informacij:
transportna.zavarovanja@triglav.si

Dodatne informacije dobite tudi na
naših poslovnih mestih.



SAA aeronavtična akademija

Commercial@saa-aero.com

Instagram - [@saaaero](https://www.instagram.com/saaaero)

[#trainSAA](https://www.instagram.com/saaaero)



ATPL Integrated pilot Program (ATPL(A))

Airbus A320 Type rating and line training

UPRT

FI(A)

PPL(A)

IR/SE

ATPL Theory

Kazalo

- 3 Uvod
- 4 Sporočilo predsednika
- 5 Vtisi z zasedanj v času predsedovanja Belgije
- 7 Zrak nad Indijo
- 10 Bogatejši za novi poklicni pilotki
- 12 Poleg znanja in pameti je potrebno tudi veliko sreče
- 16 RC letalski modeli: hobi ali terapija?
- 18 Mentor - vse, kar moram vedeti v življenju, sem se naučil že v aeroklubu
- 20 Zgodovina letalstva v Zasavju
- 21 Aktivnosti AOPE 2023
- 22 Moja pot do padalca in pilota
- 23 Leški Piper Cub ponovno v zrakua
- 24 Uspehi jadralnih pilotov »Maksove šole«
- 27 In memoriam Edi Lorencon



Uvodnik

Peter Ravnak
urednik
AOPA ID: 0002

Ko sem bil še mlajši kopilot na DC-9 naše slovenske ugledne letalske firme, smo na enem od večjih evropskih letališč popolnoma pripravljeni čakali na odhod po voznem redu. Manjkala sta dva potnika, ki bi morala nato nadaljevati na jug bivše skupne države. Bilo je rečeno, da sta se zadržala v duty freeju in naj ju počakamo kakšnih 15 ali 20 minut. To bi pomenilo izgubo vrstnega reda vzletanja in posledično veliko zamudo vseh nadaljnjih letov, ki so se navezovali na naš let. Kapitan je brez oklevanja odločil, da gremo po voznem redu brez njiju. In smo tudi šli!

Zamudnika sta se pritožila. Kapitan je pojasnil: »Kupila sta le letalski karti, ne pa cele firme.« Šef pilotov se je strinjal, vodstvo firme je ravnanje podprlo. To so bili časi, ko se je delo in sodelavca cenilo, šefa se je balo in upravo spoštovalo. To so bili časi visoke letalske kulture, ki je vladala tudi na drugih letalskih področjih, ki so nam takrat omogočali neverjetne uspehe, o katerih pišemo v tej reviji, a ne z namenom zbujanja nostalgije, ampak za spodbudo vsem, ki se ne skrivajo na robovih Gaussove krivulje, kot piše v enem od tokratnih člankov, o rekordnih letih in o tem, da si kot fant iz zakotne vasi z lastno srčnostjo lahko prišel kamorkoli.

Pa so prišli časi, ko smo čakali tudi enega potnika in zamujali cel dan, šefi niso podpirali delavcev, uprava firme nam ni bila znana, še imena direktorja nismo poznali. In smo propadli! Nič bolje se ni dogajalo na drugih delih našega letalstva. Pred kratkem smo bili priča vrsti letalskih nesreč, kjer so ljudje zgubili življenja, in to na najdražjih in najboljših letalih. Vzrok? Nezanjanje oziroma pomanjkanje osnovne letalske kulture! Dogaja se tudi pravi vandalizem nekaterih pri koriščenju zračnega prostora. Kje je naša osnovna letalska kultura? Kdo bo rekel: »Gospodje, kupili ste samo letalo, ne pa vsega slovenskega letalstva!«

Agencija za letalstvo je rekla svoje na področju nadzora letalskih šol in programov na zadnji varnostni konferenci, ki je simbolično potekala ob vznožju Žovneškega gradu, od koder so slavni Celjski krenili na svojo uspešno dinastično pot. Tokrat vsebinsko najboljše organizirana in podana tematika v samostojni Sloveniji v prepolni dvorani, kjer so briljirali predavatelji in komentariji mlade perspektivne generacije. Stvari se v šolah urejajo, kaj pa pri letalcih, ki so šolo končali in si kupili letalo?

AOPA je edina organizacija na svetu in bo tudi pri nas, ki se bori za visoko letalsko kulturo. Novo vodstvo z novim predsednikom nam to jamči. Veliko pomeni pridobitev baznega letališča, priče so se napovedane aktivnosti, ki bodo redne in tradicionalne in se jih spleta obiskovati. Pred kratkim je bila organizirana delavnica o letenju v težkih, zimskih pogojih, a je kljub izredni kvaliteti predstavitve brezplačni seminar obiskalo malo pilotov. Očitno je dovolj, da imamo letalo, ne rabimo izkušenj in ne znanja. Kljub vsemu pa imam občutek, da smo začeli iti v pravo smer. Epidemija je za nami, z delom je pričela vrsta šol in akademij, diši po novih prevoznikih, veselim se že nove sezone.

Vsem ustvarjalcem edine slovenske letalske revije se zahvaljujem za trud!

Vsem letalcem želim vse najboljše v novem letu!

Kolofon

Prva številka Kopilota je izšla 10. junija 2008.
Izdajajo: AOPA Slovenija, Žiže 107, 3215 Loče
Internet: www.aopa.si

Odgovorni urednik:
Tehnični urednik:
Uredniški odbor:

Peter Ravnak
Miha Kuzman
Peter Marn, Matevž Lenarčič,
Milena Zupanič, Blaž Berdnik,

Stik:
Računalniški prelom:

Renata Špendal
Novice d.o.o., Slovenske Konjice
Uroš Štruc (uros.struc@radiorogla.si)
Matjaz Šrekl (matjaz@radiorogla.si)

Natisnili smo 1000 izvodov.
Revijo Kopilot tiska ČETISK, d. o. o., Celje.
COBISS.SI-ID: 1072252

AOPA

Sporočilo predsednika

Spoštovani kolegi lastniki letal in piloti,

tole pišem v nekem jesenskem meglenem jutru globoko med zasavskim hribovjem. V dolini in nedaleč od mesta, kjer nas je januarja 2008 presunila nesreča Antonova An-2. Opis nesreče lahko kratko opišemo s suhoparno kratico CFIT (controlled flight into terrain). Seveda pa so v senci nesreče predvsem človeška življenja, spremenjene usode mnogih ljudi, povezanih s pilotom in kopolotom tega nesrečnega dogodka.

Kje smo z letalsko varnostjo, predvsem pa z odnosom do splošnega letalstva danes, približno 16 let po nesreči? Kot že več let ugotovljamo tisti, ki se strokovno ukvarjamo z letalstvom, žal vsako leto bolj in bolj nazadujemo. Prav danes zjutraj sem ponovno, tako kot je v času moderne informacijske tehnologije v navadi, na eno izmed aplikacij, poleg poročila o včerajšnjem delovanju naše letalske šole, dobil še slike popolnoma razbitega šolskega letala neke druge letalske šole. Kolega inštruktor je poleg grozljivih slik popolnoma zlomljenega trupa in kril dodal samo še kratko opombo: »Oba pilota živa, samo poškodovana.«

Zdi se skoraj grozljivo, da smo prišli v Sloveniji tako nizko. To letalo je bilo v nesreči namreč udeleženo že tretjič! Naj dodam še grozljivo dejstvo, da je to letalo skoraj novo in da se je ta niz nesreč zgodil v približno letu in pol. Kar dvakrat je to letalo zletelo z vzletno-pristajalne steze, enkrat zlomilo nosno nogo, drugič se zavrtelo in uničilo krilo. Tokrat pa je bila nesreča samo še grozljivi finale popolnoma uničenega letala nekje med koroškimi hribi. Nihče, niti odgovorni inštruktorji niti regulator žal niso prekinil niza dogodkov. Luknje v švicarskem siru (Swiss cheese model letalske varnosti) pa so se zopet poravnale.

Vprašanje, ki je torej na mestu v tem in še v drugih primerih nesreč zadnjih let, je, kaj se dogaja z našo kulturo letenja, z našo stroko in

našim regulatorjem?

Seveda so vse tri zgoraj navedene stvari tesno prepletene in močno medsebojno povezane. Imajo pa skupen imenovalac. In to je najpomembnejši člen v vsakem letalskem sistemu. Inštruktor letenja je tisti, ki novim kandidatom za pilote vzgaja in vceplja v podzavest letalsko kulturo, odnos do letenja ter letalsko varnost. Tu zamenjave ni. Mačehovski odnos EU kot tudi naše države do splošnega letalstva kar kliče po spremembah. Nujno potrebno je takojšnje vlaganje v inštruktorje letenja. Medtem ko plačujemo šolanja politikom, diplomatom, zdravnikom, ekonomistom, tehnikom, pa je letalstvo zopet prepuščeno samemu sebi. V Sloveniji smo na tem področju padli na celi črti. Še tistih nekaj poklicnih pilotov, ki imajo interes, da opravljajo delo inštruktorja letenja, smo s stanjem v mnogih letalskih šolah (odnosom do poklicnega dela, nerednim plačevanjem, mizernimi dohodki ipd.) odvrnili od tega lepega poklica ali hobija. Nastala je negativna selekcija, ko se večkrat najboljši ne odločajo za to delo in pustijo odprto vrzel, ki je največkrat ne zapolni nihče ali pa jo zopolnijo slabši, včasih tudi neprimerni kandidati. Potrebna je sprememba načina in financiranja šolanja in tako tudi zagotoviti najboljšim učencem in pilotom vsake generacije, da delujejo kot inštruktorji letenja. Prav tako je potrebno spodbujati nepoklicne pilote, da svoje znanje nadgradijo v inštruktorje letenja. Brez tega bo naše letalstvo izumrlo.

Kot je bilo že omenjeno v enem od prejšnjih uvodnikov, je birokracija, ki nas je popolnoma okupirala, ogromen problem. Sistem, ki ga regulator postavlja in zagovarja, je popolnoma neprimeren za splošno letalstvo in kar kliče po spremembi regulative. Mogoče po vzoru FAA Part 91. Strani in strani SMS poročil o varosti, analize tveganj, upravljanje s spremembami in ostale birokratske želje več kot očitno bolj malo prispevajo k varnosti letenja v Sloveniji. V



Blaž Berdnik, predsednik AOPA Slovenija

AOPA ID: 0138

sistemu, kjer je bil pristop k varnosti letenja praktično privzgojen s strani inštruktorjev letenja in ne birokratsko teoretično pogojen in ko se je za nameček tudi občutno več letelo, smo namreč dokazano imeli boljše varnostne rezultate in manj zgoraj opisanih sistemskih anomalij. Potrebno se bo začeti ukvarjati z resnično, praktično in ne imaginarno papirnatno varnostjo letenja. Kdaj ste nazadnje videli inšpektorja, da je sedel v šolski avion in preveril usposobljenost inštruktorja ali napredek kandidata?

Več kot neprimereno dolg in birokratski je tudi sistem pridobivanja dovoljenj za letalske mehanike in sistem vzdrževanja in ohranjanja plovnosti letal splošnega letalstva v EASA okolju. Sistem šolanja letalskih mehanikov umetno ustvarja pomanjkanje kadra in s tem dviguje stroške. Tudi to smo že videli v preteklosti. Kot pa ste verjetno sami ugotovili, je tudi tu birokratski pristop dosegel vrhunec. Prišli smo do točke, kjer določeni uradniki slepo sledijo svojim postopkom in so tudi mnenja, da so boljše usposobljeni za preverjanje od proizvajalca letal. Tu bo potrebno nekaterim naliti čistega vina. Ves ta balast seveda dviguje stroške v nebo, duši razvoj

in podpira razraščanje birokracije. Cessna ali Piper nista Airbus A330 ali Boeing 737. Okolje je drugačno in potrebuje popolnoma drugačen pristop. Predvsem tu pa vidim v naslednjih letih močno vlogo AOPA Slovenija.

Letalstvo je več kot način prevoza ali zabava v nedeljo. Je tudi gonilo razvoja vsake države. Države, ki imajo svojo proizvodnjo letal, razvit šolski sistem za šolanje osebja, so na vrhu po vseh kazalnikih v svetu. Slovenija je relativno bogata država in si tak sistem zasluži. Zadnjih 32 let se je iz sistema neusmiljeno jemalo. Negativni zasebni interesi so prevladovali in dobesedno uničevali sistem. Zdaj je zmanjkalo. Vlagajmo svoj denar in lastno energijo v kader, tehniko in celoten šolski sistem. Tako bomo spodbudili tudi regulatorja, ki vedno in na večino področjih caplja nekje za gospodarstvom, da nam bo moral slediti. S tem bo mogoče lahko upravičil velikokrat že skoraj nesramno drage stroške licenciranja, plovnosti in ostalih svojih storitev. Mogoče se tako lahko čez nekaj let ponovno postavimo na zemljevid ob bok Čehom, Poljakom, Nemcem in ostalim letalskim narodom, na katerega zagotovo tudi sodimo.

ZDRUŽENJE VOJAŠKIH PILOTOV SLOVENIJE (ZVPS) IN EVROPSKO
PARTNERSTVO ZDRUŽENJ VOJAŠKEGA LETALSTVA (EPAA)

Vtisi z zasedanj v času predsedovanja Belgije

*V preteklem
dveletnem obdobju
je organizaciji EPAA
predsedovala
Belgija. Priredili
so dve zanimivi
zasedanji, eno v
začetku marca in
drugo konec oktobra
letos, ko so štafeto
predsedovanja
predali Bolgariji.*

V teku obeh srečanj so
nam dokaj podrobno predsta-
vili svoje vojaško letalstvo,
ki se od leta 2002 imenuje
Zračna komponenta obo-
roženih sil – Belgian Air
Component (Luchtcomponent

F16, vir Belgijska zračna komponenta



Adi Kužnik, pilot,
predsednik ZVPS,
AOPA ID: 0054



F35, vir Belgijska zračna komponenta

/ Composante Air), ne več
Belgian Air Force (Belgische
Luchtmacht / Force Aérienne
Belge).

Tokrat se želim nekoliko pos-
vetiti primerjavi med Slovenijo
in Belgijo, saj opremljenost
belgijskih letalskih sil presega
slovensko bolj, kot bi bilo to
zaradi zemljepisnih, gospo-
darskih in drugih dejavnikov
pričakovati. Slovensko vojaško
letalstvo je žal v tej primerjavi
dokazljivo podhranjeno.

Po površini je Belgija le 1,5-
krat večja od Slovenije, ima pa
kar 5,5-krat več prebivalcev.
BDP na prebivalca je 1,6-krat
večji od slovenskega. Zaradi
večjega števila prebivalcev je
skupni BDP kar 9,6-krat večji
od slovenskega. Če torej vse,
s čimer razpolaga belgijska
zračna komponenta, delimo z

>>>

>>> 10, bomo najbrž dobili tisto, kar bi pričakovali od slovenskih zračnih sil oziroma 15. polka vojaškega letalstva.

Prvo dejstvo, mimo katerega ne moremo, je, da Belgijci sami s svojimi 45 lovci F16 učinkovito zagotavljajo suverenost svoje države z izvajanjem tako imenovanega »Air Policinga«. Lovce F16 pa že postopno – od 4 do 5 na leto do skupnega števila 35 naročenih letal – zamenjujejo s sodobnejšimi F35. Na marčevskem srečanju so Belgijci na prošnjo Švicarjev povedali nekoliko več o lovcu F35, kar navajam kot zanimivost.

Pri uvedbi lovcev F35 gre za korenito spremembo koncepta, ne le za preprosto prilagoditev načina opravljanja enakih nalog, ki so jih doslej izvajali s starejšimi lovci (F16). Povsem na novo je potrebno namreč definirati naloge v funkciji lovca F35.

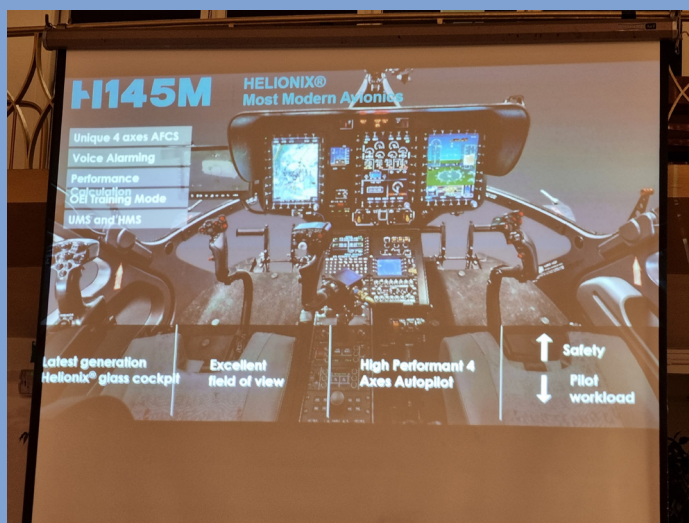
Temeljito je potrebno razmisliti o uporabi in vzdrževanju letala ob upoštevanju ameriškega koncepta. Ne gre le za nakup letala, pač pa za uvedbo celotnega koncepta, skupaj s postavitvijo ustrezne infrastrukture, načinom izobraževanja (s pomočjo simulatorjev), tudi s trenažo v ZDA, v obdobju pomanjkanja domačih možnosti, sicer lahko letalo obtiči na tleh, daleč od ameriškega dobavitelja Lockheed Martin. Tega letala ne vzdržujejo na tradicionalni način; računalnik v letalu sam ugotovi motnje/okvare in na daljavo sam naroči rezervne dele/sklope, ki jih potem mehaniki vgradijo/zamenjajo.

Zavedati se je treba, da nakup samih letal predstavlja le četrtno celotne investicije, potrebne za delovanje sistema.

Če v povprečju eno letalo F35 stane 75 milijonov ameriških dolarjev, znaša celotna letna investicija ob nakupu štirih letal impozantnih 1,2 milijarde USD. Kar znaša 0,2 % belgijskega BDP in skoraj 2 % slovenskega. Koliko lovcev F35, ali zaradi enostavnejše infrastrukture precej cenejših F16, bi po tej primerjavi lahko imeli pri nas, pa si izračunajte sami. Pred leti smo prav od Belgije prejeli ponudbo za nakup določenega števila lovcev F16 po simbolični ceni 1 EUR, le vzdrževati bi jih



AIRBUS A400M, vir Belgijska zračna komponenta



S predstavitev helikopterja H145M, vir osebni arhiv AK



Ogled helikopterja NH90, vir osebni arhiv AK

morali v Belgiji. Tedanji načelnik Generalštaba Slovenske vojske pogodbe ni podpisal ...

V Združenju vojaških pilotov Slovenije menimo, da država, ki ne more sama poskrbeti za zaščito svojega zračnega prostora, ni suverena v polnem pomenu te besede. Žal letala PC9 – Hudournik te zaščite ne omogočajo. Oceno, ali je to mnenje posledica profesionalne

deviacije ali gre za objektivno resnico, prepuščam bralcem. Nadarjeni slovenski vojaški piloti bi si prav gotovo močno želeli leteti s sodobnim lovskim letalom ...

Tudi na področju transportnega letalstva Belgija doživlja razcvet. Zastarela letala Hercules postopno zamenjujejo s šestimi A400, proizvajalca Airbus, od katerih

so tri že prevzeli, vsako pa stane približno 152 milijonov USD. V letalski bazi Melsbroek so za potrebe vzdrževanja teh letal zgradili nov velik hangar. Kot zanimivost naj povem, da so po temeljiti študiji načina ogrevanja kot najprimernejše za takšen objekt zaradi bolj nadzorovanega kroženja zraka izbrali talno ogrevanje.

Transportno letalstvo belgijskega 15. polka uspešno sodeluje v misijah NATO, kar se mi zdi bolj eleganten, predvsem pa varnejši prispevek od sodelovanja naše bataljonske skupine in izvidniškega bataljona.

Na oktobrskem srečanju so nam podrobneje predstavili še helikopterske enote, ki jih prav tako intenzivno posodablajo.

Trenutno uporabljajo večinoma helikopterje NH90 v taktično transportni in mornariški verziji, ki jih nameravajo skoraj v celoti nadomestiti s petnajstimi Airbusovimi H145M. Predvsem visoka cena ure letenja, slaba razpoložljivost zaradi pogostih okvar in drage posodobitve so glavni razlogi za zamenjavo. Prav H145M se izkazuje kot idealna rešitev, saj naj bi ura letenja na njem stala 3450 EUR, v primerjavi z 12 000 EUR, kolikor stane ura na NH90. NH90 naj bi se v oborožitvi obdržal le v mornariški verziji, ker je edini certificiran za uporabo na NATO fregatah.

Belgija razpolaga s sedmimi večjimi in manjšimi bazami vojaškega letalstva, njihova Zračna komponenta šteje 6500 ljudi, naš 15. polk pa 650.

V letu 2022 smo v Sloveniji oboroženim silam namenili 0,735 milijarde USD, kar pri BDP v vrednosti 62,12 milijarde USD znaša 1,18 %. V Belgiji pa so vojski namenili 6,24 milijarde USD, kar pri BDP v vrednosti 578,60 milijarde USD znaša 1,07 %.

Opremljenost, hitrost posodabljanja in specifična teža Zračne komponente belgijskih oboroženih sil priča o tem, da je težišče investicij očitno v precejšnji meri usmerjeno v korist vojaškega letalstva. Temu botruje zavedanje belgijske strokovne in politične javnosti, da je vojaško letalstvo nadvse pomembna komponenta oboroženih sil, in službi sodobne domače in severnoatlantske obrambe.

GREENLIGHT WORLDFLIGHT

Zrak nad Indijo

Letenje z malim letalom proti vzhodu, proti Indiji, postaja vse bolj omejeno, negotovo, zapleteno in drago. Vzroki tičijo v političnih in vojaških nemirih, pomanjkanju goriva, aktivnih vojaških zonah in vremenu, ki postaja zaradi dvigovanja temperatur še bolj pestro.

Matevž Lenarčič,
www.worldgreenflight.com
pilot AOPA ID: 0007

Vojaški nemiri v Sudanu otežujejo let na jug proti Tanzaniji, Jemen je že od začetka državljanske vojne leta 2014 »no fly zone«, za prelet Irana je bilo vedno izjemno težko dobiti dovoljenje, zadnje leto skoraj nemogoče. Prelet Izraela brez pristanka je teoretično od leta 2021 mogoč, v praksi pa se je njihovega zračnega prostora bolje izogniti, še posebej zdaj, ko izvajajo tako brutalen genocid nad Palestinci. Tako nam ostaja majhno »politično, brezvojno« okno preko Egipta, Saudove Arabije, Združenih Arabskih Emiratov in Omana.

Pomanjkanje letalskega goriva

Če je bilo letalsko gorivo Avgas 100LL še pred leti na voljo na nekaterih egiptovskih letališčih, ga je po pandemiji covida-19 in

eskalaciji ukrajinske vojne vse manj. Postaja čista loterija. V letih 2021/22 ga ni bilo mogoče dobiti niti v Hurgadi niti v Luxorju.

Letos marca pa je poklical Mike Gray iz White Rose Aviation, ki nam že več kot deset let ureja preletna in pristajalna dovoljenja v nekaterih »zopmih« državah. Sporočil je, da je vojska v Hurgadi zopet dobavila Avgas 100LL. Takoj sem rezerviral 200-litrski sod za aprilski polet na vzhod in še enega za nazaj.

Letenje preko Saudove Arabije ni bilo nikoli zares brezskrbno. Velike razdalje čez pustinjo, redka letališča, zelo slaba vidljivost zaradi puščavskega prahu, pa turbulence in največkrat neugodni kontrolorji, ki vedno spreminjajo originalni plan letenja. Poleg vsega tudi napovedi vetrovnih razmer niso najbolj natančne.

Tokrat ni bilo bistveno drugače, le da so

se turbulence v sredini puščave začuda umirile, da so kontrolorji spreminjali smer letenja zaradi vojaških aktivnosti okrog Riada na način, da so polet skrajšali, moč nasprotnega vetra, ki je bila sicer v začetnem delu veliko večja, se je v zadnjem delu spremenila v močnejši hrbtni veter. Pod črto, tokratni, že peti prelet te z nafto bogate, avtokratske države niti ni bil tako zelo zahteven in se je z enajstih ur skrajšal na deset. Pa še sončni vzhod nad Rdečim morjem je bil kičasto lep.

Megla v Emiratih

Če kje, potem v Emiratih res nisem pričakoval jutranje megle. Sicer je TAF napovedal 30-odstotno verjetnost, kar bi pri nas pomenilo, da je zagotovo ne bo, na letališču v Al Ainu pa je bila gosta in trdovratna. Po treh dolgih urah čakanja se je končno toliko razredčila, da je bil možen IFR odlet. Še

>>>



>>> preden sem zavil do steze, so se pogoji spremenili v »special« VFR in tako skrajšali odletno proceduro. Arabsko morje je bilo mirno, hrbtni veter se je krepil, tako da bi lahko Mumbai dosegel v rekordnih osmih urah, če ne bi nepričakovano zapeljal v pas slabega vremena v zadnji tretjini in naletel na neusmiljenega kontrolorja, ki ni odobril vizualnega prihoda in vztrajal pri dolgi IFR proceduri na veliki višini. Zaradi zahajajočega nasprotnega sonca in slabe vidljivosti se je let dejansko spremenil v IMC in nazadnje sem bil še vesel in hvalažen, da sem se lahko brezskrbno peljal po ILS koridorju.

Štiri ure za štiri minute

Mednarodno letališče v Mumbaju je ogromno, po prometu drugo največje (za Delhijem) v Indiji. Razumljivo, da so kontrolorji nervozni, ko dobijo v spuščajočo kolono velikih letal malo eksperimentalno plovilo z dvakrat nižjo hitrostjo. Prah in vročina blizu 40 stopinj, pa vlaga, slabo za motor, še slabše za počutje.

Kljub temu da je Indija letos končala dolgotrajni certifikacijski postopek za izdelavo svojega letalskega goriva Avgas100LL, ga praktično na nobenem letališču ni mogoče dobiti.

Lynn de Souza, gospa z neizmerno energijo, vplivna podpornica indijskih žensk v letalstvu, je uredila prevoz avtomobilskega goriva na nekaj kilometrov oddaljeno letališče Juhu, prvo civilno letališče v Indiji, zgrajeno že leta 1928.

Čeprav je poleta zgolj za štiri minute, celotna procedura vzame štiri ure. Prihod do letala, potem klic na ATC clearance, da preverijo plan letenja, potem spet druga frekvenca za Pull out, pa tretja za Start up in



še četrta te poveže s stolpom, kjer se pravo čakanje šele začne. Motor pa se pregreva. Polet nazaj s polnimi rezervoarji oranžnega avtomobilskega goriva je še bolj zoprn in se štiri minute leta raztegnejo na dobre pol ure procedure instrumentalnega pristanka.

Kot skozi dimnik

Polet preko Indije v medmonsunskem času je še najbolj podoben letu skozi dimnik. Zrak je vsaj do višine štirih ali petih kilometrov nenormalno umazan, kar se vidi po pristanku tudi na beli površini letala, ki ni več bela. Bogve kaj se dogaja v vplinjačih ob vsej tej umazaniji, za katero je verjetno filter zraka na motorju premalo gost. Nihče od fantov, ki se spoznajo in razumejo delovanje Rotaxovega motorja, mi ni znal povedati, kako takšna umazanija vpliva na delovanje. Vsi pa so se strinjali, da za motor gotovo ni dobro, kar je bila precej slaba tolažba.

Glavnino te umazanije, monsunske

deževje, ki nastane nad toplim Bengalskim morjem, proti koncu maja vsako leto porine v Himalajo, kjer se usede na ledenike, jih potemni in eksponentno pospeši taljenje.

Pristanek v Dhaki, glavnem mestu Bangladeša v ustju reke Burigange, je pri 40 stopinjah vroč in umazan. Gorivo dostavijo šele po dveh urah zoprnega čakanja. Kako navadni ljudje, ki nimajo klime v avtu niti bivališču, v takšnih razmerah preživijo, mi ni jasno. Menda pričnejo pri 47 stopinjah življenjske funkcije ljudi počasi odmirati. SZ Indije je letos že aprila dosegel 44 stopinj. Nič dobrega za prihodnost, ki bo nas, srečneže iz zmernege geografskega pasu, udarila predvsem z nestrpnostjo do klimatskih beguncev.

Obvezen simulator v Bangkoku

Jutro je umazano, vidljivost 1400 metrov. Zamuda zaradi manjkajočega ADF (air defence clearance), zadnjega in najpomembnejšega vojaškega dovoljenja v vrsti drugih papirjev, vidljivost še nekoliko poslabša in povzroči dolgo instrumentalno odletno proceduro v kloaki človeške civilizacije. Po preletu nepalske meje se zgornji rob umazanega sloja končno nekoliko zniža, da se odpre čudovit pogled na celotno verigo Himalaje od Daulagirija do sedemtisočakov v Butanu. Potem zopet sledi spust v zdravju škodljivo atmosfero, do letališča Gautam Buddha, ki je šele preteklega maja - kot drugo, poleg Katmanduja - prejelo mednarodni status. Zaenkrat imajo samo eno redno linijo v Kuvajt za prevoz delavcev na slabo plačana delovna mesta v bogati naftni državi. Ker pa je v bližini kraj Lumbini, rojstni kraj Bude, računajo na povečan turistični zračni promet in redne linije predvsem z Indijo. Nepalska birokracija je zelo specifična. Dovoljenje za letenje majhnih letal je težko ali skoraj nemogoče dobiti, saj zahtevajo dokazilo o opravljenem treningu na simulatorju v Bangkoku in ekstremno visoko kritje obveznega zavarovanja. Natasha Shrestha, šefica in lastnica Avia Club Nepal premaga tudi takšne ovire, ki iz Slovenije zgledata višje od Everesta.



Povratak domov je bil še bolj zanimiv. Ponoven pristanek v Mumbaju, kjer so me pred tedni že olajšali za 7000 zelencev, je bila res zadnja in najslabša možnost. Na srečo je agent iz Mumbaja našel polovico cenejšo možnost na letališču Surat v indijski državi Gujarat, precej blizu rojstnega kraja Mahatme Gandhija. Z letališkim direktorjem se je dogovoril, da bodo lahko pripeljali iz mesta avtomobilsko gorivo v plastičnih kantah. Tudi potem zanimivega letenja kar ni hotelo biti konec.

Pestro do doma

Po preletu Arabskega morja so se nad Omanom zgradili nevihtni oblaki, ki so silili letalo v kontrolno zono mednarodnega letališča v Muscatu, kontrolor pa iz kontrolne zone. Nazadnje je le popustil in vektoriral nadaljni polet do meje z Emirati.

Še ena slaba novica po pristanku. V Hurgadi nimajo več goriva, čeprav je bilo rezervirano. Edina opcija je bila Jordanija, letališče v Aqabi. Notam je kazal, da bo velika vojaška zona pred Riadom aktivna od zgodnjih jutranjih ur naprej, zato je bil potreben nočni odlet iz Al Aina, nekaj ovinkov zaradi nevihtnega pasu severno od Riada in turbulenten pristanek v Aqabi po enajstih neudobnih urah.

»Centerline« letališke steze je le dober kilometer od izraelske meje, zato je jordanški kontrolor temu primerno nervozen, ko se letalo naslednji dan zaradi vročine zelo počasi vzpenja na FL 120, kjer je minimalna višina za vstop v egiptovski zračni prostor. Gospa na prvi egipčanski frekvenci je bila neprijazna in je vztrajala pri zahtevani smeri letenja z ogromnim ovinkom preko Sharm El-Sheikha. Tudi drugi kontrolor ni bil kooperativen, šele tretji ni imel nič proti, če skrajšam polet direktno preko Sinajskega polotoka. Južno od Sueza se je pričel stržen močnega vetra, ki je upočasnil letalo za 55 vozlov, kontrolo v Kairu pa je zanimalo, kakšen tip helikopterja pravzaprav je to.

Tudi Grčija postaja zaradi številnih vojaških NATO baz nepredvidljiva za letenje. Pred odletom iz Irakliona na Kreti ni bilo jasno, kje bo polet potekal, saj so bile skoraj vse vojaške zone nad Peleponezom aktivne, vendar so bili kontrolorji prijazni in me spravili skoz z minimalnimi odkloni od idealne linije. Za razliko od poleta pred tremi tedni, ko je pihal nad Grčijo na FL100 orkanski veter s 75 vozli, je bil tokratni polet pravi izlet vse do Splita, kjer je slabo vreme poskrbelo za nizko letenje po dolinah Dinarskega gorstva, zahodno od Bihača.

Po dobrih 90 urah se je letošnja merilna kampanija GreenLight WorldFlight, v okviru katerega skušamo ugotoviti, kako se črni ogljik in druga umazanija civilizacije premika po svetu, koliko vpliva na segrevanje atmosfere in kako slabša in krajša naša življenja, srečno končala na letališču v Slovenskih Konjicah.

Kljub vsej tehnologiji, ki prodira tudi v letalstvo, so majhna letala, ki letijo v



odročnih predelih sveta še vedno najbolj ogrožena zaradi vremena. Dobre informacije je med letom težko dobiti. Do sedaj se je izkazala najbolj zanesljiva komunikacija

preko brezplačnih Iridium satelitskih sms-ov z Lukom in Domnom, ki merilne polete in vreme spremljata preko vremenskih aplikacij.





DRUŠTVO SLOVENSКИH LETALK

Bogatejši za novi poklicni pilotki

Društvo slovenskih letalk že 35 let združuje slovenske letalke in ljubiteljice letenja. Vsa ta leta se redno srečujemo, izmenjujemo izkušnje in se medsebojno podpiramo. Skrbimo, da dosežki Slovenk ne gredo v pozabo in širimo vedenje o naših dosežkih v Evropo in svet.



Že od leta 1990 smo del Evropskega združenja pilotk. Redno se udeležujemo letnih srečanj, v vseh teh letih pa smo z mnogimi udeleženkami stkale pristne prijateljske odnose. Vsako leto se srečamo v drugi državi gostiteljici, kjer organizatorke poskrbijo, da nam pokažejo svoje letališče, predstavijo letalsko dejavnost, da pa ni vse preveč letalsko obarvano, si vedno ogledamo še kakšno lokalno zanimivost.

V Romuniji

V letu 2023 je bilo srečanje v Romuniji, v njihovem drugem največjem mestu Cluj Napoca. Že ob prihodu na letališče smo si lahko ogledale razstavo o Smarandi Braescu,

njihovi prvi romunski padalki. Uradni del srečanja je bil organiziran na športnem letališču, kjer nam je njihov član pripravil akrobatski nastop, v katerem smo vse uživali. Letos so se evropskemu združenju pridružile češke pilotke, na srečanje pa je prišla tudi bivša vojaška pilotka helikopterja, ki je bila do svoje selitve v Avstrijo zaposlena v afganistanski vojski. V sklopu turističnega dela smo si ogledale njihov rudnik soli »Salina Turda«, ki je res nekaj posebnega in vreden ogleda. Smo pa Slovenke nato bivanje v Transilvaniji podaljšale še za nekaj dni z namenom boljšega spoznavanja dežele in ljudi.

Boža Pustovrh Martinčič,
pilotka, predsednica Društva
slovenskih letalk

Šolanje in poklicno letenje

Kot društvo v letošnjem letu nismo organizirale skupnih letalskih dogodkov, smo pa članice aktivne na svojih letališčih. Nekatere letimo »za svojo dušo«, nekatere pa tudi v druge namene. Naša članica Tanja Pristavec se posveča prenosu znanja na mlade rodove, vsako leto izšla skupino jadrlnih pilotov in je v letošnjem letu na CAA opravila tudi oceno usposobljenosti za izpraševalca FE(S). V letu 2023 bi izpostavila predvsem dve naši članici, obe Maji, ki sta uspešno hodili po začrtani poti proti zastavljenemu cilju, to je poklicno letenje.

Maja Pristavec je v letu 2023 v matičnem aeroklubu ALC pridno nabirala motorne ure kot pilotka uvodnih letov in z arovlakom na Citabriji in Piper PA 25. V istem obdobju je uspešno zaključila vsa potrebna šolanja za poklicno pilotko ter se prešolala na poslovni letali Cessna Citation XLS in Cessna Citation YLS GEN 2 ter se zaposlila kot pilotka na področju poslovnega letalstva v AIR ADRIATIC.

Oživitev letenja na vodi

Maja Pukl dela v ozadju izvedbe letov kot flight dispatcher in kot flight operations engineer. V letu 2023 je končala teoretična usposabljanja za poklicnega pilota in se v času nastajanja tega prispevka pripravlja na type rating za cargo letalo, ki ga bo letela na Reunionu. Navdušila se je tudi za letenje s hidroplani, se izsolala in pridobila rating za



Pano o prvi romunski padalki

pristajanje na vodi. Vmes se je preizkusila tudi na ultra lahkih letalih, ob vsem tem pa skrbi, da njena »Urška« ne sameva na tleh. Najde pa tudi čas za pomoč Jerneju Verbovšku, ki je v Slovenijo pripeljal hidroplan Zenair CH701 in želi oživiti letenje s hidroplani na slovenski obali.

Od leta 1931 pa do pričetka druge svetovne vojne se je namreč letenje s hidroplani tam že odvijalo. Jernej je s potrebnimi postopki pričel že leta 2022 in naletel na precej birokratskih ovir. Njegova vloga je zdaj v končnem

reševanju na Javni agenciji za civilno letalstvo RS, morebitna registracija stalnega vzletišča pa je odvisna tudi od interesa letalske skupnosti. Želja je, da se v bližnji prihodnosti zaradi nabave amfibijskih gasilskih letal uredi tudi zakonodaja po zgledu večine sosednjih držav, ki omogočajo tovrstno rekreativno dejavnost na praktično vseh javno dostopnih vodnih površinah, kjer je dovoljena plovba čolnov in ladij. Upajmo, da projekt uspe in da ne bo treba za letenje na vodi hoditi na Hrvaško in v Italijo.



Prva generacija vojaških pilotk leta 1983 ...



... in danes.



JANKO MEDVED, VOJAŠKI, ŠPORTNI IN PROMETNI PILOT

Poleg znanja in pameti je potrebno tudi veliko sreče

Peter Ravnak
AQPA ID: 0002



»Da pilot preživi, mora imeti poleg znanja in pameti veliko sreče.« Bo že držalo. Nekoč klubski, kasneje vojaški in civilni pilot Janko Medved ima številne izkušnje, ki to dokazujejo. Dokler je pilot mlad, največkrat ne želi govoriti o svojih težkih trenutkih v zraku. Janku pri njegovih letih – ravnokar jih je dopolnil 86 – ni treba ničesar več skrivati.

» Peter Ravnak

»Prva sreča je bila davnega leta 1954, ko sem se šele vključil v tečaj jadralnega letenja v mariborskem aeroklubu. Z učiteljem sva pri pristanku nabodla Rodo na nos, zemljo mi je metalo v obraz, ko je jadralno letalo rilo po travniku. Lesena podloga sedeža je bila debela šest ali sedem milimetrov, kljub temu pa je počila od udarca, sedež je bil natrgan, nekaj mojih vretenc namečkanih. Hospitalizirali so me v mariborski bolnišnici, a ker sem bil mlad, star šele šestnajst let in pol, sem bil že čez nekaj dni kot nov,« pripoveduje Janko o svojem prvem srečanju z nevarnostmi letenja. Od letenja ga ta pripetljaj ni odvrnil, kot tudi ne izkušnja z letalskega mitinga v Celju nekaj let prej, ko se je v njegovi neposredni bližini zabil v tla padalec, ki se mu ni odprlo padalo.

Po vojaško licenco v Mostar

Letalska pot se je Janku odvijala hitro, s polno naključij in izjemno uspešno. Po opravljenem osnovnem tečaju za jadralnega pilota in končani poklicni šoli IKŠ v Mariboru se je s 17 leti prijavil za vojaškega pilota v Mostar. Bil je povabljen na zdravniški pregled v Beograd, nato pa je doma, v rojstni Dolgi Gori pod Bočem, čakal, da ga obvestijo o rezultatu. »Mine julij, mine avgust, nič. S septembrom sem se nato zaposlil v Mariborski tekstilni tovarni. Bilo mi je všeč, a sem delal šele tri tedne, ko sem 20. septembra dobil obvestilo, naj 1. oktobra pridem v podoficirsko pilotsko šolo Mostar. To je bila peta in hkrati zadnja generacija te šole. Na občinski vojaški odsek sem šel vprašat, kaj bo, če ne grem. Referent je rekel, da bom moral plačati vse stroške, ki jih je vojska do sedaj imela z mano: pot v Beograd in nazaj, teden dni bivanja v Beogradu, specialistične zdravniške preglede, hrano. Ko sem vse to seštel, sem se ustrašil, saj bi moral delati vse leto, da to povrnem. In tako sem šel v Mostar,« pripoveduje sogovorec. Ni mu bilo žal.

Thunderbold in solo točke na Galebu

Njegovo prvo delovno mesto je bilo v Nišu, kjer je letel na znamenitem ameriškem lovskem bombniku Thunderbold. Polno oboženo je tehtal kar osem ton. Pilotska izkušnja z njim velja danes za legendarno. Janko je letel na Thunderboldu leto dni, nato so mu ponudili šolanje na vojaški letalski akademiji v Zadru. Kar takoj so ga izšolali za učitelja letenja, kar je nato delal v Zadru naslednjih deset let, hkrati pa je bil tudi predstavitveni

solo pilot na letalu Galeb. Poleg znamenite četvorke, ki je nastopala na vseh letalskih mitingih po Jugoslaviji in predstavljala dosežke vojaških pilotov ter jugoslovanske letalske industrije ob obiskih tujih delegacij, je del programa vedno izvedel tudi Janko kot solo pilot. Ena od znamenitosti njegovih nastopov je bil hrbtni let nad celotno vzletno stezo na višini pičlih deset metrov, četudi – danes to lahko pove – letalo ni bilo predvideno za hrbtno letenje.

Tu ga je srečala druga velika sreča. »Ko je prišla ruska delegacija, sem izvedel vzpenjačo valjak, šel sem v oblak, obrnil letalo na hrbet in ga po instrumentih usmeril proti tlam. Iz oblaka sem prišel na 400 metrih, usmerjen navpično proti zemlji, ki je rasla kot nora, saj sem drvel z več kot 400 kilometri na uro naravnost proti njej. Niti pomislil nisem, da bi skočil. Palico sem vlekel, vlekel, avion je drhtel od navora, bil je povsem na meji svojih zmogljivosti. Še trenutek in zadel bi krošnje. A se je izšlo. Izvlekel sem se. Akcelerator je kazal obremenitev 8,5 G, sem videl kasneje,« se spominja sogovorec svoje druge velike sreče. Brez nje ga ne bi bilo več.

Bližnja srečanja

Neverjetno je, koliko srečnih okoliščin lahko reši – ali nasprotno nesrečnih pogubi – življenje pilota. »Z učencem sva z Galebom krožila v zoni med Zadrom proti Visu. Bila sva na 4000 metrih, v oblaku, nisem imel kaj početi in sem gledal, kako se na vstopnikih zraka v motor počasi nabira led. V tistem trenutku zaslišim uuuuu in zagledam Adriin DC 6, ki je švignil nekaj metrov mimo naju, medtem ko se je spuščal proti Splitu. Da se ni nič zgodilo, je bila čista sreča, nobene pameti. Podobno se mi je zgodilo še enkrat

kasneje, ko sem kot kapitan DC 9 letel s praznim letalom iz Pule v Dubrovnik po turiste. Peljem naravnost proti vzhodu, ko naenkrat zagledam pred seboj drug Adriin avion, ki je imel dovoljenje za spuščanje proti letališču v Puli. Za las, da nisva trčila. Padla bi med Cresom in Kavranom. Zopet velika sreča,« obuja Janko spomine na kritične trenutke. Tretja sreča se je zgodila blizu švedskega Göteborga, ko se je z DC 9 kot kopilot spuščal proti letališču. Pilot se seveda mora pri letenju brez zunanje vidljivosti zanašati na navigacijske naprave, ki pa tam takrat očitno niso delovale. Janku je bilo nekaj sumljivo, proti navadi in pravilom je prižgal luči za pristajanje in pred seboj zagledal vrhove jelk. Na srečo. Če ne, bi ga jelke čez nekaj sekund vzele v svoj objem. Tako pa je kapitan letalo energično prevedel v vzpenjanje na višino za vstop v elektronski sistem za natančen prilet na letališče.

Pot v civilno letalstvo

Naključja so v življenju nasploh največja stalnica. Po desetih letih službovanja v Zadru sta se beograjski letalski prevoznik Jat, kjer je postal direktor general, in takratni komandant vojaškega letalstva Viktor Bubanj dogovorila, da bo dalo vojaško letalstvo Jatu 30 pilotov. »V tej skupini smo bili tudi učitelji. Bil sem

Kot inštruktor na simulatorju DC 9 in MD-80 je opravil več kot 5000 ur šolanja na simulatorju v Zürichu, Stockholmu, Helsinkih, Rimu in na koncu v Sofiji, ko so Bolgari kupili finski simulator za MD-80.

že kapetan prve klase, kmalu bi moral po vojaški strukturi v politično šolo, kar mi ni dišalo in sem dal prošnjo za Jat. Komandantu našega polka je bilo žal, da bi odšel v civilno letalstvo. 'Ti si hotel vedno postati preizkusni pilot. Zdaj je prosto mesto preizkusnega pilota v Mostarju,' mi je ponudil. Poslal me je v Mostar, tri dni sem bil gost generalnega direktorja letalske tovarne Sokol, rekel je, da bom dobil tudi trisobno stanovanje, če pridem. Vse mi je bilo všeč, dokler se nisem na samem pogovarjal s tamkajšnjim preizkusnim pilotom. Povedal mi je, da bo o mojih dodatkih za preizkušanje novih letal odločala tudi čistilka, torej delavski svet. Na tej točki sem se odločil, da grem raje v Jat,« pripoveduje sogovorec, ki so se mu v civilnem letalstvu nato na široko odprle vse poti.

Vsakdo, predvsem pa mlad človek, se odloča za službo tudi po finančnih kriterijih. Dnevnice civilnih pilotov, ki so bili nenehno na poti, so bile večje kot plača. Jugoslovanske dinarje se je takrat zaradi visoke inflacije zamenjevalo sproti v nemške marke, za kar so imeli piloti veliko priložnosti. Preprosto, letenje v civilnem letalstvu je bilo precej bolj donosno kot v vojaškem. V Jatu je ostal



Janko z ženo ob prevzemu novega letala MD-80 v Kaliforniji.

le osem mesecev, ko se je zgodila nesreča Jatovega letala na Češkem, za katero se še danes ne ve, ali je bil sestreljen ali je bila podtaknjena bomba. Po tej nesreči so v Jatu začasno prekinili šolanje za tip letala. Takrat je povpraševala po pilotih tudi slovenska Adria. Po dogovoru z Marjanom Bizjanom se je odločil za Adrio in se tako končno vrnil domov v Slovenijo. Bilo je leta 1972.

Zlati časi naše Adrie

»To je bil krasen čas, povsod okoli nas pozitivna energija, Adria je rasla. Leta 1976 sem položil kapitanski izpit, leta 1981 sem postal šef pilotov na MD-80 in šel v Ameriko po novo superco, torej različico DC 9 MD-80. Naslednjih nekaj let je prišel v podjetje skoraj vsako leto nov avion, vsako leto dodatni piloti, vedno več smo se šolali tudi na simulatorju,« popisuje. V svojem najbolj ekspanzivnem času je imela naša Adria okoli 130 pilotov. Janko se je kot vodja pilotov superce zavzemal in skupaj s kolegoma Mihom Thalerjem in Vinetom Žakljem tudi dosegel, da so se Adriini piloti bolj temeljito

šolali na simulatorju. To je bil čas po nesreči v Ajacciu, kjer je Adria izgubila letalo in vseh 180 ljudi na krovu, kar je bilo na ravni nacionalne tragedije. Janko je vodil komisijo za analizo vseh dotedanjih Adriinih nesreč. Podjetje se je v naslednjih letih bolj kot kadarkoli posvečalo varnosti. Janko je naštudiral japonsko metodo za povečanje varnosti na osnovi bioritmov, ki pravi, da nosi vsaka oseba v sebi tri različne bioritme. Ko se vsakih nekaj let ti bioritmi v enem dnevu prekrizajo, je tveganje za nesreče izjemno veliko, so ugotovili Japonci pri raziskovanju 12 tisoč šoferjev avtobusov. Janko je uvedel določanje bioritma tudi pri Adriinih pilotih, ki jih nato planerska služba na dan prekrizanih bioritmov ni planirala za letenje. Predvsem pa so več in bolj uporabljali simulatorje v Švici. Na osnovi rezultatov, ki so jih piloti dosegali na simulatorjih, je sogovorec pilote razvrstil v kategorije A, B in C z navodili planerski službi, da sme planirati na primer kapitana C kategorije samo s kopilotom A kategorije in samo na letališča A kategorije. Prav tako se je trudil uskladiti kriterije za ocenjevanje



Janko v kabini letala MD-80.

>>>

>>> pilotov s strani inštruktorjev.

Janko je delal v Adrii do leta 1991, ko se je Slovenija osamosvojila. Med več kot 16 tisoč naletenimi urami jih je okoli 13 tisoč letel v Adrii. Upokojil se je, ko se je Slovenija osamosvojila. »V Adrii se je zalomilo zaradi razpada Jugoslavije. Izgubili smo Jadran, ki je bil naša najpomembnejša destinacija. Zaradi zmanjšanja linij je odpuščala pilote, najprej tiste, ki smo imeli pogoje za upokojitve, nato tuje, torej hrvaške. Tako je Hrvaška prišla do pilotov in vzpostavila svoje linije,« pripoveduje.

Ni letala, ki ga ne bi letel

Na tleh nekdanje Jugoslavije in zdaj Slovenije ni tipa motornega ali jadralnega letala, ki ga Janko ne bi letel. Od danes starodobnikov Aero 2 in Aero 3, že omenjenega legendarnega Thunderbolda in vseh drugih vojaških, športnih ter nekaterih potniških

Kot upokojenec je šolal prvo skupino jadralnih pilotov v aeroklubu Slovenske Konjice. Vseh pet njegovih prvih učencev še vedno leti, dva tudi poklicno v prometu.



Janko kot pilot letala Galeb.

letal. K tej odprtosti je botrovalo dejstvo, da je bil iznajdljiv, lahko bi rekli pogumen, vztrajen in navdušen letalec. Povsod in v vsakem trenutku je iskal priložnost za letenje. Ob vikendih, ko so njegovi sošolci v Mostarju imeli izhod v mesto, je šel on letet v aeroklub. Prav tako je letel v vseh slovenskih aeroklubih, ko je prihajal v času šolanja in kasneje na počitnice v Slovenijo. Čas je bil tak, da so bila mladim vojaškim pilotom odprta vsa vrata.

»Ko sem bil na dopustu doma v Dolgi Gori, je bilo najbližje letališče v Celju. Grem tja in vprašam Maksa Arbajterja, ali ima za mene kakšno delo, kakršnokoli letenje. Rekel je, naj grem metat letake z Libisom. Libis je bil nov, šele iz tovarne, nisem ga še letel. Zato sem hotel, da bi naredila prvi let skupaj. Maks ni bil za to, češ da če letim Thunderbolda, 522, Aero 2, Aero 3, Zlina, bom zmogel kar takoj tudi Libisa. Vztrajal sem, da greva skupaj. In sva šla. Izkazalo se je za zelo dobro. Kmalu po



Janko kot inštruktor mladih pilotov AK Slovenske Konjice

vzletu sva opazila, da ne dela brzinomer. Ko sva bolje pogledala, sva videla, da je pito cev pokrita s prevleko. Libis je veljal za nevarnega, če bi ga visoko ravnal. Tako sva za vsak primer pristajala s kar veliko hitrostjo. Vseeno sva se do konca steze lepo ustavila. Prevleko sva snela, v letalo pa je prišel jadralni pilot, ki bo metal letake. Letela sva od mesta do mesta. Ko greva iz Nove Gorice proti Mostu na Soči, je povedal, da ima dedka v Logu pod Mangrtom. In sva šla dedka pogledat. Jadravec me je opozoril, da imajo kmetje v teh krajih gozdne žičnice za spravlanje lesa. Oba sva dobro gledala, kje so žice, letel sem v rahlih vijugah, da bi jih lažje opazila. Ko je bila pod nama dedkova hiša, spustim nos, takrat pa zagledam tik pred seboj debel kabel. Potegnil sem palico, kolikor sem mogel. Bil sem prepričan, da se bodo kolesa zataknila v kabel. Na srečo se niso. Noge so se mi tresle, zato sva nadaljevala pot čez Vršič brez dodatnih krogov pri dedku. Vsega mi je bilo dovolj. Ko pristanem v Lescah in vozim proti hangarju, ugasne motor. Zmanjkalo je goriva. Tako sem imel v enem samem letu trikrat srečo. Če ne bi bilo tistega kabla, bi najbrž naredil nekaj krogov nad dedkom in goriva bi zmanjkalo že v gorah,« ugotavlja Janko.

V Guinnessovi knjigi rekordov

Med najbolj izbrane dogodke svoje letalske poti uvršča še dva leta s potniškim MD-80. Prvi je rekordni let povsem novega letala MD-80 iz Long Beacha do Montreala na polnjenje goriva, ki ga je Adria kupila leta 1981 in bi moral na poti čez ocean do Slovenije natočiti gorivo v Shannonu na Irskem. »Ko smo leteli v višini Grenlandije, smo padli v jet stream, ki nas je z dodatnimi 300 kilometri na uro nosil naprej. Odločal sem se med tem, ali bi točili gorivo v Frankfurtu ali v Innsbrucku, a se je izkazalo za nepotrebno. Na Brnik smo prišli še z dobrima dvema tonama goriva, kljub temu da nismo nič polnili. To nas je uvrstilo v Guinnessovo knjigo rekordov,« pravi Janko. Na tej poti je bila z njim tudi žena, ki se »boji letenja ko hudič križa«, se smeje sogovorec. Z njim je letela samo še enkrat, in sicer iz Ljubljane v Hamburg in nazaj. »Na poti nazaj nas je nad Alpami pričakala fronta. Miha Thaler, ki je pilotiral, jo je sicer zaobšel, nič nevarnega ni bilo, a je vseeno malo treslo. Ženo sem prijel za roko in rekel, vidiš, skupaj v življenju, skupaj v smrti.«

Testiranje devetke v Ameriki

Pove nam še svojo izkušnjo preizkusnih letov z DC 9, ki tudi njega ni pustila ravnodušnega. Tovarna letal McDonald Douglas je leta 1987 najela Adriino superco, da bi izvedla testiranje vpliva wortex generatorjev – to so male ploščice v velikosti nohta, ki se postavijo na krilo letala in s tem odmaknejo zlom vzgona na manjše hitrosti in tako izboljšajo lastnosti letala na malih hitrostih in pri veliki teži. Janko je moral biti ves čas v letalu, ker slovensko letalo brez slovenskega pilota ni smelo v zrak. »Letalo so tri mesece preurejali za preizkušanje. Letela sta ga tovarniška



Janko Medved in Franček Mordej v simulatorju MD-80.

preizkusna pilota, sedel sem zraven. Letalo je imelo po krilih nameščene te male plehce, v trupu pa 20 ton uteži ter računalnike in računalničarje, ki so spremljali, kaj se dogaja. Ko smo šli v zavoj, je preizkusni pilot povečeval nagib in obremenitev tako dolgo, da je letalo prevlekel – omahnilo je na drugo stran ali se preobrnilo na hrbet. Bilo je pravo mučenje letala in vseh nas. To smo izvedli vsakih 2000 fitov do višine 37 tisoč fitov. Nato smo se na enak način tudi spuščali. Potem so tovor premaknili, da je imelo letalo sprednjo, srednjo ali zadnjo centražo. Ko smo vse to dali skozi, so vzeli pet plehcev stran in ponovno vse od začetka. Predvideno je bilo tudi, da se bomo vzpeli na 40 tisoč fitov in pikirali s polnim plinom navzdol. Namestili so katapulte, da bi lahko izskočili, a tega potem

nadzorna agencija ni dovolila. Za mene je bila to res pomembna izkušnja. Izjemno dobro sem spoznal letalo,« je povedal sogovorec.

Zdravje

Pilot s 70-letnimi letalskimi izkušnjami in prav toliko ljubeznijo do neba sam ne leti več, zdaj se posveča hoji po trdnih tleh. »Vsak dan naredim 8 do 10 tisoč korakov, velikokrat po gozdu, in sem hvaležen za vsak dan. Za pilota smo bili v prvi vrsti izbrani po zdravstvenem kriteriju. Več kot 3000 iz vse Jugoslavije se nas je prijavilo v podoficirsko pilotsko šolo, 400 nas je bilo povsem zdravih. Za šolanje so nas po raznih drugih ključih izbrali 64. Od 36, ki smo šolo končali, nas je danes živih samo še 12. Zdi se mi, kot da mi je vsak nov dan podarjen in se ga veselim,« sklene Janko Medved.



Janko, Milena in Peter ob intervjuju.



RAZMISLEKI

RC letalski modeli: hobi ali terapija?

Naj začnem to pripoved o radijsko vodenih (RC) letalskih modelih z anekdoto. Ko smo še hodili letat z njimi v Zadobrovo, ki je kraj na robu Ljubljane, smo se po končanem dnevu, ko nas je s travnika prepodil že mrak, v toplih dneh običajno vsi skupaj ustavili še v znanem bifeju na poti proti BTC. Popili smo vrček piva, nekateri celo kozarec belega, ali pa zgolj vodo in kakšen sok. Vedno pa se je razvnela glasna razprava med nami – vedno o letalih in letalstvu. Nekoč je k naši družbi, zatopljeni tako močno sami vase, da nismo opazili niti drugih v lokalu, pristopila natararica in vprašala: »Gospodje, vem, da se dogajajo letalske nesreče, ampak toliko letal pa res ne pade z neba, kot sledi iz vaših pogovorov!« Nisem prepričan, da smo v prvi sekundi razumeli, kaj je zmotilo prijazno natararico, potem pa smo le doumeli.

Maks Tajnikar

AOPA ID: 0109

Bojazen prijazne gospodične

Prijazna gospodična, ki nam je prinašala pijačo in vedno dodala kakšen orešček, namreč ni vedela, da je naša družba sestavljena iz profesionalnih pilotov, ki služijo kruh v komercialnem letalstvu, fantov, ki so piloti zgolj za šport, in fantov, ki niso nikoli leteli z letalom. Vem, da so se nekateri celo bali letenja, ker so nekoč imeli možnost, da poletijo z ultralahkim letalom kar z našega travnika, pa se razen mene ni nihče odločil za ta užitek. Vsi – od starih komercialnih mačkov do fantov, ki s pravimi letali niso imeli nobenega opravka – pa smo bili modelarji. Komercialni piloti so seveda razlagali svoje lete, vzlete in pristanke ter vznemirjenja pa svetovnih letališčih, a središčna tema je vedno znova bilo vprašanje, koliko modelov letal smo danes tam na našem travniku razbili in nalomili ter kaj je pri tem šlo narobe. Če ste poslušali ta razgovor od daleč, se je moralo v resnici slišati nenavadno. To smo seveda z veseljem pojasnili naši radovedni natararici, ta pa se je vidno oddahnila. Poleti le ne bo tako nevarno iti z letalom na dopust v Grčijo, je dejala. Danes te družbe iz Zadobrove že dolgo ni več, jaz pa jo še vedno pogrešam.

Kdo smo letalski modelarji

Ta anekdota vsaj malo kaže radijsko vodeno letalsko modelarstvo. V letih, ko se ukvarjam z njim, sem srečal srednje stare, že kar stare, zelo stare fante in skoraj nobenega mladega. In še manj žensk. Sem ter tja sem srečal kakšnega napol modelarskega profesionalca, ampak vsi drugi, ki so mi tam od začetka devetdesetih let pa do pred desetimi leti, ko se je okoli mene dogajalo največ modelarstva, delali družbo po travnikih okoli

Ljubljane, smo bili preprosto ljudje, ki nam ni bilo nikoli odveč govoriti, pripovedovati in poslušati o modelih, letenju in naših nesrečah, pogosto pa tudi nismo imeli zavor, da ne bi kar zajetne denarje, če smo jih le imeli, dali za nove motorje, radijsko opremo in vso tisto ropotijo, ki sploh ni poceni in je povezana z RC letalskim modelarstvom.

Naš skupni znanec in pobudnik tudi te revije g. Peter Ravnak mi je še ne dolgo tega rekel, da se je letalsko modelarstvo spremenilo. Včasih so ljudje, ki so hoteli postati piloti, začeli v aeroklubih z modelarstvom in se tam naučili veliko o pravem letalstvu, še zlasti pa o aerodinamiki. Potem so najbolj vztrajni šli med jadrane pilote in redki končali med pravimi piloti. Veliko jih je zašlo na strojno fakulteto, v JNA in od tam med komercialne pilote. Med starejšimi piloti sem pogosto slišal, da je ta pot dajala odlične pilote. Verjetno je bila določena tudi z dejstvom, da je letalstvo draga reč in da se je včasih vse dogajala po aeroklubih. Ampak mladina, navdušena nad letalstvom, je praviloma začejala med radijskimi modelarji, in sicer skoraj vedno z jadrnimi modeli, saj druge opreme v nekdanji državi ni bilo na pretek.

Iz nič do letenja

Moram povedati, da sem sam z modelarstvom in pravim privatnim pilotiranjem začel podobno, samo hitreje je potekalo. V prvi polovici 90-let sem zašel med modelarje, od tam pa pred slabimi dvajsetimi leti – torej že kar ob zgledni starosti – med ljudi s PPL. Danes bistveno več letim s pravimi letali kot z modeli, a bistveno več časa posvetim RC letalskim modelom kot pravim letalom, in sicer tako, da jih delam. Če je le možno iz nič, ali kot pravijo angleži »from scratch«. Čeprav

moram na tiho priznati, da sem kar precej RC letalskih modelov tudi kupil in pri tem nisem varčeval. Verjetno sem jih imel skupaj okoli 40 do 50, vsaj 17 pa jih imam danes na policah v obliki in kondiciji, da lahko letijo. Na mizi imam nov projekt, čeprav z nekaterimi letali, ki sem jih naredil v zadnjih letih sploh še nisem poletel in ne vem, če res letijo. Nekaj iz moje zgodovine modeliranja sem ovekovečil tudi na YouTube (<https://www.youtube.com/watch?v=49dTcTxaEKM>; <https://www.youtube.com/watch?v=GapnyH6xw6A&t=81s>).

Zagledani v hobi

V bistvu ne vem, kje je danes radijsko vodeno letalsko modelarstvo v Sloveniji. Da to ni več tisto, kar je bilo pred desetimi in več leti, lahko vidimo že po številu trgovin, ki se danes ukvarjajo zgolj z materiali za ta hobi. Včasih smo imeli v Ljubljani tri specializirane trgovine, danes ni nobene in moramo odhajati v sicer odlično založeno trgovino v Logatcu. Seveda je danes možno vse kupovati na internetu. Toda modelarstvo je tudi druženje in včasih so bile prav te trgovine mesto, kjer smo se srečevali zelo različni ljudje, vsi zagledani v ta hobi. Tam si zvedel za zadnje načrte modelarjev, za »place«, kjer se je dalo leteti, za izkušnje iz preizkušanja novosti. Ker sem nekaj časa zelo veliko službeno hodil po svetu, sem vedno poiskal v mestih, kjer sem imel obveznosti, tudi trgovine z modelarskim materialom. Ne vem, kako je danes, a takrat smo se na tem področju lahko primerjali s svetom. Še dobro, da imamo vsakoletni miting RC letalskega modelarstva na začetku avgusta na Bledu, a se mi zdi, da tam nekaj manjka prav za take »očije«, ki se bolj za sebe ukvarjamo s tem hobijem. Mojih letal tam ne boste nikoli videli. Letenje in hobiji tam daleč presegajo amaterje, kot sem sam.

Prepričan sem, da je po deželi veliko posameznikov, ki si vsaj včasih zaželi narediti model letala, ki bi ga lahko z radijskim oddajnikom vozili po nebu. Pa ne mislim na otroke iz osnovnih in srednjih šol, ki bi to morali spoznavati pri šolskih aktivnostih. Mislim na zrele moške z resnimi službami in pogosto tudi dohodki. Mislim tudi na upokojece, ki mogoče iščejo, kako zapolniti čas po upokojitvi, ko nimajo več vsakodnevnih službenih obveznosti. In ženske, ki se jim zdi življenje prazno in bi se rade zamudile z nekim zelo novim. Moj nasvet bi bil: začnite modelirati letala za RC. Nekaj denarja boste morali imeti, da se opremiti z ustreznimi brezkrtačnimi električnimi motorji, litijevimi baterijami in dobro radijsko tehniko v letalih in pri vas na zemlji.

Politika, balza in načrtovanje

Naj ob tem pozivu opišem še eno mojo izkušnjo. Nekateri bralci vedo, da sem se na začetku devetdesetih podal v politiko in skoraj šest let preživel kot minister v Drnovškovih vladah. Tja sem zajadral precej slučajno iz profesorskih vod in verjetno tudi zato hitro spoznal vse lepe in grde plati politike. Zdelo se mi je, da v politiki nič ne drži, da so odnosi hladni in da rezultati niso nič kaj konkretni. Pa sem našel modelarstvo: uporabljamo balzo, ki je topel les, lepila, ki v resnici držijo, in delamo letala, ki v resnici letijo. V bistvu sem spoznal, da je letalsko modelarstvo, da je izdelava radijsko vodenih letal v bistvu terapija, torej več kot hobi. Razmislite, ali se z njim ne bi mogoče spremenilo celo vaše življenje.

Nikar ne takoj načrtovati letenja. Sem imel prijatelje, ki so letala kupovali, razburjalo pa jih je le letenje. A so se hitro naveličali. Prepričan sem, da je na začetku leteti z modeli težje, kot začeti leteti s praviimi letali.

Nagrada iz Londona

Sam sem začel tudi z napačnimi tipi radijsko vodenih letal. Tako sem prvo letalo hitro razbil, nikoli z njim poletel, v letenje z radijsko vodenimi letali pa sem vstopil po kakšnem letu poskusov s pravim trenerjem, letalom za začetnike. In zelo na začetku sem prebral vse knjige o letalskem modelarstvu, ki jih je pred desetletji napisal prof. dr. Rafael Cajhen. Upam, da se njegove knjige še skrivajo kje po knjižnicah. Potem sem poskusil z večjimi in manjšimi letali, pa z eksplozijsko gnanimi in električnimi. V 160 centimetrov čez krila velikem Piper Ponyju imam nagrajen motor z londonske svetovne razstave, v katerem bat potuje po ojnici, ki je v osi propelerja. Toda zasuk je nastal s pojavom brezkrtačnih motorjev in litijevih baterij. Takrat sem vse stare električarje prenovil in nakupil kup dobro znanih čeških brezkrtačnih motorjev, ki še danes odlično delujejo. Toda za vse tiste, ki bi danes hoteli svoje travme zdraviti z radijsko vodenim letalskim modelarstvom, je prava stvar nastala, ko sem odkril depron. Za tiste, ki ne vedo, kaj je to: to so plošče 3, 5 ali 10 milimetrov debele, ki zgledajo kot stiropor, a se dajo brusiti in obdelovati. Če



jih združite z olfa nožem, uhu por lepilom in številnimi načrti na internetu, postanete pravi modelar in lahko velik užitek. Pa še v trgovinah z otroško kramo boste našli krasne barve za barvanje deprona. Na priloženih fotografijah vidite, kaj nastane iz teh plošč, ki so velike okoli meter krat meter. Prijatelji, ki me obiščejo v moji delavnici (tudi to sem si omislil in kupil celo posebno angleško pohištvo za letalsko modelarstvo), ne morejo verjeti. In ko končate en model, komaj čakate, da začnete z drugim. Kdo bi letel, še posebej, ker so to lahki modeli in najbolj primerni za notranje letenje. Ali pa morate čakati na mirne večere.

Stranpot dronov

Na žalost je danes radijsko voden

letalsko modelarstvo dobilo nesluten razmah in obeležje. Še pred časom smo namreč sanjali, da bi z droni, ki se uvrščajo med radijsko vodeno letalsko modelarstvo, olajšali transport in komunikacije. Pa so se zarotile vojne, v katerih so se radijsko vodena letala pokazala za učinkovito orodje za ubijanje. Tako je danes sofisticiranega radijsko vodenega letalskega modelarstva več, kot ga je bilo kdaj koli v preteklosti. Ampak ob tem modelarstvu so profesionalci; z letali iz deprona pa lahko sicer mečete bombe, a zgolj do teže kakšnega bombončka. Drugače pa so pravo nasprotje od vojn. Z njimi lahko uživate mir, pa če se z njim ukvarjate sami ali pa se najdete z družbo.

PRENOS IZKUŠENJ

Mentor – vse, kar moram vedeti v življenju, sem se naučil že v aeroklubu



Iztok Šalamon,
pilot konstruktor
AOPA ID: 0062

Stanje slovenskega letalstva je fantastično in gre na bolje. Ne, ni provokacija in izjava ni ironična. Lahko gremo po poti spominov in tovarištva, razpravljamo, kako je bilo včasih vse v letalstvu enostavneje, bolje, manj birokracije, letenje dostopno vsakemu in tako naprej. In veste kaj? Sem letel že v bivši državi, zato lahko z gotovostjo trdim, da je vse to res.

Danes je, kakor je (in ni slabo) in mi smo tisti, ki moramo delovati danes, ne se z nostalgijo obračati v preteklost, ampak pogumno premagovati izzive sedanjosti in z vizijo (so) kreirati prihodnost. Vse lahko soustvarjamo. Sedaj pa: ali dojemamo stanja z vidika nostalgичnega godrnjača ali pa označimo izzive, jih razčlenimo na obvladljive kose in se jim posvetimo. Mnogo lažje je tisto prvo in somišljenikov je več kot dovolj.

Pred dvema desetletjema je bila v letalstvu rahla anarhija, ki se je tako kot vsa druga periferna področja življenja uredila,

posledično pa je za nas uporabnike postala bolj kompleksna. Kar pomeni, da smo dolžni dvigniti svojo raven znanja ali pa se včlaniti v ribiško društvo, kjer je mnogo več vzporednic z letalstvom, kot bi si morda mislili. Če ne bomo dandanes imeli korektnega vzdrževanja letal, podkrepljenega z maso papirjev, enako masi goriva, ki gre v levi rezervoar, ter zadostnih sredstev, da poleg levega napolnimo še desnega in plačamo vsako leto višje stroške zavarovanja, hangiranja, amortizacije, pregledov, licenc in drugega, bomo pač morali loviti krape. A je to nujno slabo? Ne za te čase in ne za vse ... Demokracija tudi ni za vse. Približno polovica jih je vedno nezadovoljnih. Ker glas vsakega šteje enako.

Od modela do letala

Sedaj pa od uvoda k temi. Pred 40 leti sem bil Mulc s sanjami, da bom enkrat pilot. Fascinacijo in lakoto po letalstvu sem takrat potešil z včlanitvijo v modelarski klub. In tam zgradil nekaj deset modelov, v večini lastnih dizajnov, katere sem enega za drugim prej ali slej razbil. Edi iz Ljudske tehnike EMO je imel z nami ogromno potrpljenja, ko nas je v modelarskem klubu Ljudske tehnike EMO praktično vsak dan z veliko potrpljenja učil branja načrtov, ročnih spretnosti ter kasneje letenja z letali, ki smo jih izdelali.

Modele smo večinoma preizkušali na letališču v Celju. Na travniku severno od

piste, kjer so vzletala in pristajala čisto prava letala, ki so jih leteli fantje, malo starejši od nas, modelarjev. Enkrat sem nabral pogum, šel na drugo stran piste in vprašal, koliko moram biti star, da bi bil tudi sam lahko pilot. Počakati sem moral še kakšni dve leti, ponarediti podpis na soglasju staršev xxx in pri 14 letih sem lahko samostojno letel čisto pravo jadralno letalo. Peter K. nas je imel vedno kakšnih 15 do 20 bolj ali manj zrelih mulcev pod kontrolo. Bil je strog in velikokrat napet, ampak kako zameriti človeku s toliko odgovornosti. Njegove pohvale in kazni so imele veliko težo pri oblikovanju osebnosti več generacij. Jani nas je učil tehnične kulture in vzdrževanja letal. Ko sem kasneje šel na faks, mi je bilo marsikaj jasno, kar so drugi videli samo na papirju. Leon je svoje znanje večnega državnega prvaka, ko se je država raztezala od Vardarja pa do Triglava, na nas prenašal z potrpljenjem in vidnim zadovoljstvom, kadar nam je uspelo izvesti nalogo pravilno in natančno.

Aeroklub je združenje ljudi močnih egov, velikih in majhnih ur, ki jih združuje strast do letenja. Zmelkow je napisal komad z naslovom Klub ljudi z resnimi težavami, v katerem je verz: Sami težki pacienti vrženi na kup. Končno moji ljudje. Od lastne generacije do pilotov, ki so svoje že odleteli in pridejo samo pokramljati. Za nekaj 100 evrov članarine letno dobiš ne samo poceni letenje ampak tudi možnost, da se družiš s super in

manj super ljudmi. Če imaš odprte oči in ušesa ter kanček čustvene inteligence, lahko od vsakega pobereš nekaj, kar navdušuje, in tudi vsebine, ki jih ne bi želel prevzeti. Če jih razčleniš, lahko iz teh koščkov mozaika ustvariš psihološki profil bodočega sebe iz dobrega in slabega v 150 plus ljudeh. Mastercard bi rekel neprecenljivo.

Aeroklubski mentorji

Ferda poznam še iz časov, ko še nisem poljubil dekleta. Ga ni letala, ki ga ne bi poznal do podloške in motorja, za katerega nista na Ti z njegovim batom. Zakladnica znanja, skromen, delaven, ogromen po volumnu in veličini, ter vedno nasmejan. V 40 letih je s svojo ekipo zgradil servis, ki ima verjetno največ pooblastil za vzdrževanje letal in motorjev daleč naokoli in ki ga je letos okronal še s pooblastilom za podaljšanje plovnosti letal. Kako bi se to zgodilo, če ne bi vsi deležniki odigrali svoje vloge profesionalno in korektno. Dobro leto in pol mineva, od kar je Ivo uspešno unovčil desetletne napore svoje ekipe. V svetovnem merilu je malo podjetji, ki se lahko pohvalijo z toliko dosežki in takšnim izkupičkom. Kapo dol možu in vsem njegovim. Iva poznam, odkar je v garaži sestavljal prve zmaje in s svojo trmo, odločenostjo in vizijo okužil dovolj kritično maso podobnih sanjačev, da so zgradili produkte in potreben sistem, da so največji v branži prepoznali njegovo vrednost. Ekipo je potrebovala

močno lokalno, regionalno in državno podporo okolje, strokovne službe za samo delovanje podjetja, Agencijo za letalstvo, ki je registrirala stotine letal in organizacij. Vse to je so netopirji dobili, da so lahko pisali zgodbo o uspehu. Kapo dol. Peter R. je realiziral projekt lastnega letališča streljaj od svoje hiše. Mokre sanje vsakega pilota. S trmo, odrekanjem, prioritetami, fokusom. Še danes mora opravljati vsaj šest služb, da ga lahko vzdržuje, ampak ga.

Mulc danes s svojo ekipo ravno montira turbino na letalo, ki je plod lastnega znanja, razvoja in realizacije. Imamo stranke katerim smo očitno dokazali, da bomo znali upravičiti njihovo zaupanje.

Bolje kot kadarkoli

Peščico svojih mentorjev sem omenil v tem članku, vendar jih je mnogo, mnogo več. Eni me učijo tehnike, drugi mi zaprejo usta, kadar govorim bedarije, tretji me pohvalijo, kadar res šteje, nekateri so moja ogledala, v katerih ne vidim vedno tega, kar bi želel, vsi pa imajo z mano potrpljenje in družijo nas medsebojno spoštovanje. Hvala vsem mentorjem. V čast mi je, da ste dovolili, da ste del mene. In hvala mojim fantom, da imajo z mano potrpljenje, ter, da bodo nadgradili moja znanja.

Seveda je povsod veliko prostora za izboljšave. Veliko dela nas čaka. Vzeti si je treba projekte, na katerih lahko pustimo sled. Vendar bo treba v to vložiti

čas. Revijo, ki jo pravkar berete, izdaja AOPA Slovenija, katere član prvo leto po približno dvajsetih letih nisem več. Ne vidim nobenega smisla dajati tistih nekaj 10 evrov, saj organizacija kot taka niti sama sebi nima namena in meni kot pilotu ne nudi popolnoma nič. Potrebne bodo korenite spremembe, da bo organizacija služila svojemu namenu. Agencija za letalstvo potrebuje strokovno vodstvo, dovolj sredstev v proračunu, da lahko zaposli strokovni kader in dobi od nas konstruktivne predloge, kako lahko izboljšajo uporabniško izkušnjo. Uporabniki smo tisti, ki moramo tako dolgo trkati na vrata, da nas slišijo.

Motiv za pisanje tega članka je, da naslednjim generacijam mulcev pokažem, da naj sanjajo in ne poslušajo nergačev. Danes je bolje, kot je bilo kdaj koli, in lahko pišemo uspešne zgodbe tudi v letalstvu in širše. Če si mulc, obkroži se z mentorji, in še bolj pomembno, bodi mentor. Vedno več kot nekdo. Vse je OK. Če si mentor, potem nadaljuj. Če še nisi mentor, a si pripravljen biti, najdi svoje fante. Ni jih lahko najti, vendar obstajajo. Nekaj jih boš zamenjal, potem se najde tisti pravi. Je poseben občutek zadovoljstva. Ostali ostanite udobno v sredini Gaussove krivulje in nas poskušajte čim manj motiti. Vesel božič in srečno novo leto.



Strokovna ekipa ob izdaji certifikata.



EDINA SLOVENSKA LETALONOSILKA

Zgodovina letalstva v Zasavju

Navkljub specifičnemu terenu Zasavja, v katerem so praktično vse ravnine »prislonjene ob breg«, zgodovina letalstva v Zasavju sega v obdobje pred drugo svetovno vojno.

Tadej Špitalar, podpredsednik aerokluba Zagorje



Alojz Završnik ob prevzemu obnovljenega letala U-75, AK Zagorje.

Takratni ljubitelji letalstva so se ukvarjali predvsem z modelarstvom in jadralnim letenjem. Jadralna letala so vzletela s pobočij številnih tisočakov v Zasavju, podobno kot na Blokah.

Da je bila sla po letenju od nekdaj prisotna pri mladini, vpeti med strme kanjone reke Save, priča dejstvo, da se je prvega sestanka Aerokluba Trbovlje leta 1939 udeležilo preko petdeset mladenk in mladeničev.

Druga svetovna vojna je seveda prinesla prekinitev vsakršnih letalskih aktivnosti. V aprilskih borbah leta 1941 je nad Beogradom v jugoslovanskem lovcu Messerschmitt Bf

109E padel Karel Štrbenk iz Zagorja ob Savi. Pred tem je uspel sestreliti tri sovražnikova letala. Njegova zgodba je ena izmed legend o pogumu, zagrizenosti in borbenosti slovenskih pilotov.

Po vojni so aeroklubi delovali v vseh treh zasavskih dolinah, a bili med seboj dokaj nepovezani in uživali kratkotrajna obdobja delovanja. Aeroklub Zagorje se je po vojni večkrat preimenoval, nazadnje v Aeroklub Stane Kamnik, konec petdesetih let prejšnjega stoletja. Čeprav so se imena spreminjala, pa je tipična zasavska zavzetost ostajala.

V aeroklubu so se ukvarjali predvsem z modelarstvom, maketarstvom in padalstvom. Pripravljali so številne razstave in ekshibicijske nastope, kakršen je bil odskok padalca nad Zagorjem ob Savi leta 1949. Prve padalce in jadralce so izurili dve leti prej, leta 1947. Takrat so od Republiškega odbora za športno letalstvo prejeli nagrado kot najboljše slovensko letalsko društvo, kar je bila za tisto obdobje velika čast.

Vzletišče Ruardi

Kljub navedeni zavzetosti Zasavcev za letalstvo, pa je manjkalo bistvo – Zasavje je bilo namreč vse do leta 1990 brez letališča

oziroma vzletišča.

Vzletišče Ruardi v Zagorju ob Savi je konec osemdesetih let prejšnjega stoletja nastalo po volji narave in trmi ljudi.

Volja narave se je zgodila 1987, ko se je sprožil rušilni plaz na območju Ruardi, ki je precej spremenil podobo Zagorja ob Savi. Med drugim je s seboj odnesel tovarno Lisca, naselje nekaj deset hiš, rudniško kompresorsko postajo, rudniške delavnice in del regionalne ceste.

Vizionarstvo in trma oziroma zavzetost Zasavcev so botrovali ideji, da se območje plazu sanira v več platojev, pri čemer bi zgornji služil kot vzletišče za motorne zmagarje. Po nekaj letih sanacije in tisočih ur, zlasti prostovoljskih, se je zgornji plato saniranega plazu res spremenil v nekaj sto-metrsko ravnino.

Člani aerokluba so jo ob koncu za »piko na i« ozelenili in ob vzletno pristajalni stezi postavili prvo letališko infrastrukturo. Vzletišče Ruardi je bilo rojeno.

Danes je vsak meter steze na Ruardiju spoštovan in negovan. Z izgradnjo vzletišča in ustanovitvijo današnjega Aerokluba Zagorje ob Savi dne 12. 12. 1990 so bili vzpostavljeni temelji za razvoj letalskih aktivnosti v Zasavju.

Vzletišče in aeroklub sta primer dobre prakse sobivanja z lokalno skupnostjo ter dokaz zasavske vztrajnosti, da je nemogoče mogoče. Ne nazadnje je vzletišče Ruardi med letalci po Sloveniji prepoznano kot edina »slovenska letalonosilka«, ki s svojimi 420 metri dolžine ravno še omogoča izvajanje aktivnosti pilotov športnih letal in helikopterjev.

Aeroklub je vrsto let aktiven tudi na področju zaščite in reševanja. Kot eden izmed pooblaščenih aeroklubov s strani Uprave za zaščito in reševanje Republike Slovenije izvaja protipožarne opazovalne lete na območju Zasavja, dela Savinjske doline in dela Dolenjske. V lasti ima najstarejše letalo Piper Super Cub-18 v Sloveniji, ki je v letu 2022 praznovalo častitljivo 70. obletnico.

Alojz Završnik

Rek »Vse se začne pri ljudeh« drži kot pribit. Ob omembi imena in priimka Alojz Završnik ni Zasavca, ki ne bi takoj pomislil na letalstvo in Aeroklub Zagorje ob Savi.

Brez Lojza, kot smo ga klicali prijatelji in člani aerokluba, ne bi bilo vzletišča Ruardi in ne bi bilo današnjega aerokluba. Lojz je bil v ekipi vizionarjev, ekipi z veliko mero vztrajnosti in trme, ki so v naravni katastrofi leta 1987 zaznali edinstveno priložnost za izgradnjo vzletišča in s tem priložnost za izgradnjo temeljev za razvoj letalskih aktivnosti v Zasavju.

Lojz je bil predsednik aerokluba skoraj vseh triintrideset let obstoja. Njegovo srce in duša. Naš mentor. Vzletišče je bilo njegov drugi dom. Bil je tudi dolgoletni član združenja AOPA Slovenija, vse od njenega nastanka.

Lojz se je letalstvu zapisal s pričetkom



Alojz Završnik, srce zasavskega letalstva.

šolanja v Aeroklubu Ljubljana, na nekdanjem letališču Polje, današnjem območju BTC-ja. Pridobil je športno in poklicno licenco ter v knjižico vpisal številne tipe enomotornih in dvomotornih letal. V Aeroklubu Zagorje ob Savi je bil najizkušenejši pilot na vzletišču Ruardi in klubskih motornih letalih Piper PA-28 Archer in PA-18 Super Cub, s

katerima je naletel več tisoč ur.

Lojz nas je prvega septembra letos žal zapustil. V Aeroklubu Zagorje ob Savi je s tem nastala praznina, ki jo bo težko zapolniti. Ne glede na navedeno pa smo člani soglasni, da bomo njegovo dediščino, strast do letenja in spomin nanj z vso zavzetostjo ohranjali tudi v prihodnje.



Aktivnosti AOPE 2023

- Izvedba volilne skupščine, kjer smo izvolili novo predsedstvo.
- Četrti predsednik v zgodovini slovenske AOPE je kapitan Blaž Berdnik.
- Sprejeli smo novi statut organizacije.
- Prenesli smo sedež organizacije na naslov Žiže 107 in s tem pridobili bazno letališče organizacije.
- Organizirali smo redno srečanje v avgustu.
- Izvedli smo aktivnosti za pridobitev statusa nevladne organizacije.
- Izvedli smo prvi strokovni seminar na temo letenja v zimskih pogojih.
- Uredili smo spletno stran organizacije in izdelali profil na Instagramu.



SPOMINI

Moja pot do padalca in pilota



Vlado Mlakar na letalu DAR

Vlado Mlakar,
Slovenske Konjice

V letu 1941, ko sem bil star osem let, so na cvetno nedeljo nad naš kraj Čadram pri Oplotnici prihrumela letala v več eskadriljah od Pohorja do Boča. Vsi smo stekli ven in gledali v nebo in se čudili in občudovali v zraku leteče avione. V popoldanskem času so se letala vračala, in mi smo izvedeli, da so Nemci bombardirali Beograd. Zopet smo strmeli v nebo in opazili, da se je iz enega letala kadilo, da je gorelo. Pilot je izskočil s padalom. Občudoval sem to novo čudo - padalo, ki se je tako lepo pozibavalo v zraku in si zaželel, da bi tudi jaz nekoč tako poletel.

Želja se mi je izpolnila leta 1950, ko sem šel v srednjo šolo v Maribor. Tu sem izvedel, da obstaja aeroklub Žarko Majcen in organizira padalske tečaje. Takoj sem se vpisal v ta klub. Po teoretičnem delu smo naredili dva skoka iz aviona PO-2. Nadaljnje skoke smo opravili v Ljubljani, kjer smo to počeli iz transportnega letala Junkers 52. Bilo je zelo zanimivo, vendar sem si zaželel, da bi bil rad dlje časa v zraku, kar je bilo mogoče le z letalom. Kmalu sem izvedel, da je na letališču Prečna pri Novem mestu možno letenje z jadralnim letalom RODA s

pomočjo vitla. Nekaj časa sem tako jadral v Novem mestu, kjer so me prepričali, da sem šel na usposabljanje v letalski center Jugoslavije v Vršac. Tam smo že leteli s pomočjo aerozaprege.

Opravil sem srebrni C izpit - preletel 50 km, v času 5 ur in na višina 1500 metrov. V Vojvodini so razmišljali o kmetijski aviaciji (za škropljenje in zapraševanje) in so nas nagovarjali, da bi se vključili v to dejavnost. Zaradi družinskega življenja tega nisem sprejel. Z letenjem sem nadaljeval v Levcu pri Celju, kjer je bil letalski internat, v katerem so se šolali piloti motornih letal. Spominjam se, kako je nek mlad pilot ukradel letalo z namenom, da bi pobegnil v Avstrijo. V Mislinju je letalo padlo na tla in bilo uničeno. JLA nam je nato dala vojaško letalo AERO, da smo lahko vadili lupinge in vrije. Inštruiral nas je Maks Mulej.

Vodja šole je bil takrat pilot Jože Krumpak. Ob uspešno zaključenih vajah in treningih smo prejeli njegovo "tradicionalno brco", ki je bila popotnica, ko smo odšli v različne aeroklube. Krumpaka smo imeli zelo radi in lahko si predstavljate, kako smo bili presenečeni ter žalostni, ko smo izvedeli za letalsko nesrečo dveh potniških letal and Vrbovcem pri Zagrebu. Njegove zadnje besede s črne skrinjice so bile: "Adijo



prijatelji, adijo kolegi - gotovi smo".

Iz Celja sem se zaradi službe preselil v Slovenske Konjice ter se obenem nehal ukvarjati z letalstvom. Pridružil sem se letalcem ob ustanovitvi in gradnji letališča v Slovenskih Konjicah ter jim po svojih najboljših močeh pomagal.

Zdaj sem star 90 let in sem zelo srečen, da sem lahko dobro spoznal polete z jadralnim in motornim letalom ter skoke s padalom. Sedaj, ko sem v pokoju, sem športno letenje zamenjal za turistična potovanja s potniškimi letali in v njih prav tako uživam.

Srečen sem, da sem vse to doživel in preživel.



OBNOVA LETALA
V AEROKLUBU



Leški Piper Cub ponovno v zraku



Janez Polenec
AOPA ID. 026

S5-DAU je zaključil lete v letu 2004. Sledilo je dolgotrajno obdobje, ko smo vsak konec zime brisali prah s kril in trupa. Tega smo se končno naveličali in dozorevala je ideja, da se ga obnovi. Moralo je miniti trinajst let, da smo prišli do tega spoznanja. Na sestanku upravnega odbora aerokluba 19. septembra 2017 smo sprejeli sklep za obnovo. Gašper Finžgar je bil postavljen za vodjo projekta, njegov pomočnik Uroš Vrečko. Za vse nabave sta skrbela Milan Korbar in Janez Polenec. Strokovna sodelavca in odgovorna za izvedbo del sta bila

Vojko Hladnik za vsa strokovna mehanikarska opravila in Andrej Marn za vse delo z prekrivanjem in barvanjem ter avioniko.

Delo se je pričelo po novem letu 2018. Najprej smo spravili motor Lycoming v Brescio. To je bila ena boljših potez, motor je šel na over all, tudi cena je bila znosna.

Celo letalo je bilo potrebno popolnoma razstaviti, odstraniti platno očistiti vse spoje, cevno konstrukcijo razmastiti do sijaja. Pričeli smo z repom, za tem so prišla na vrsto krila in trup. Cub je dobil nove zavorne obloga, pnevmatike, nov izpušni sistem. Opornice in propeler smo peljali k Žnidarjem v kontrolo. Veliko dela je zahteval trup. Odstranitev vseh namazov, varjenje in

kontrola vseh zvarov, kar je prevzel Mik. Trup sva z Juretom peljala na peskanje v Domžale.

Težko smo pričakali pošiljko dacrona iz ZDA. Ko je končno prispela, se je začela prava obnova. Vse delo s pokrivanjem je vodil Andrej. Kmalu smo ugotovili, da je Pa-18 sicer majhno letalo, vendar zahtevno zaradi množice malih del, ki so pa vsa nujna pri obnovi. Andrej je vodil vso vgradnjo instrumentarija in radijske opreme. Vojko je vgradil motor in izvedel vsa dela, ki so zahtevana za uspešen preizkus delovanja. Sledilo je ogromno mehanikarskih opravil, ki jih je opravil Vojko: sestavljanje podvozja, repno kolo, montaža opornic in nastavitve in še in še. Za tem smo barvali celotno konstrukcijo. Kvalitetne certificirane barve nam je preskrbel Gliderservice. Pavel Potočnik nam je omogočil barvanje v komori v svojem podjetju Albastar. Tako smo dobili res kvalitetne izdelke.

Piper Cub DAU je bil prvič grobo sestavljen 15. julija 2020. Pri delu je prostovoljno sodelovalo okrog 30 članov aerokluba ALC, v večini iz motorne in jadralne sekcije. Eno leto smo potrebovali, da smo prišli do končnega spričevala plovnosti. Tu sta največ naredila Uroš in Gašper. Potrebno je bilo izpolniti na desetine okenc, ki sestavljajo vlogo za pridobitev spričevala plovnosti. Brez pomoči nadzornice Urške ne bi šlo, za kar se ji iskreno zahvaljujemo.

Prvi let s prenovljenim letalom je opravil Gašper 23. junija 2022. Od takrat je Cub opravil 96 ur naleta. Leti odlično, letenje z njim je pravi užitek.

Fotografije: Milan Korbar, Janez Polenec



IZ ZGODOVINE: AEROKLUB CELJE

Uspehi jadralnih pilotov »Maksove šole«

Opis preleta Maksa Arbeiterja od Vršca do Stične je leta 1977 dobil epilog. Maks je 2. junija 1977 kompletiral zlato »C« značko s tretjim diamantom. Maks je leta 1952 zapustil Zvezni jadralni center v Vršču in se zaposlil v Aeroklubu Celje. Sam pravi, da je moral začeti znova. Od skromnih začetkov je klub z letalsko šolo zrastel v šolo, ki so jo kasneje radi poimenoval »Maksova šola«.

Peter Karner
AOPA ID. 118

Prvi zlat je bil Franc Peperko

Prvi, ki je v našem klubu opravil prelet, daljši od 500 kilometrov, je bil Franc Peperko. Z Mucho Standard je ta let opravil na Poljskem. Marko Klinar in Črt Rojnik sta v paru opravila prelet od Plešivca do Vršca. To je bilo leta 1973, ko sem služil vojaški rok prav v Vršču. Bil sem v Šoli rezervnih oficirjev letalcev. Ko sem ju zagledal, sem bil zelo presenečen. Isti dan sta Leščana Štrukelj in Praprotnik preletela razdaljo od Lesc do Zrenjanina. V tem času je pravilnik dovoljeval proste prelete v ravni črti ali pa cilj s povratkom na začetno točko preleta. Kasneje so pogoje za doseg značk omilili. Dovoljevali so oblet treh točk, kar je v našem klubu sprožilo pravo poplavo preletov. Če se še dobro spomnim, so člani v enem dnevu opravili kar šest takih preletov.

Praznovanje

Naj se vrnem na naše srečanje v Vršču. Oba sta žarela od ponosa, jaz pa sem komandanta zaprosil za prosto popoldne, da sem skupaj z njima proslavil dogodek. V članku 500 km v paru od Šoštanja do Vršca sta

zapisala: »Utrujenost, lakota, žeja in veselje se zlijejo v utrudljivo zadovoljstvo, ki mu ni primerjave«.

Odšli smo na vrt hotela Srbija. Vrt so poimenovali Kostanjeva senca, ker je bilo vseokoli ogromno divjih kostanjev. Tudi glasbo so imeli. Poslušal sem njuno obujanje podrobnosti s preleta in priznati moram, da sem se sam pri sebi po tiho odločil, da bom naslednje leto, ko pridem iz vojske, sam naredil tak prelet. Veselja je bilo kmalu konec, ker sem moral biti na letališču do 22:00 ure. Tudi utrujena jadralna pilota sta odšla z menoj. Onadva v letalski hotel na letališču, jaz med »rezerviste«.

Logistika šlepanja domov

Naslednje jutro sem srečal še enega člana Aerokluba Celje, Marka Leskovška, ki je s Kurirjem priletel po oba slavljence. Njegova naloga je bila, da Marka Klinarja, ki je bil prvi na vrsti, potegne do Osijeka in se vrne po Črta. Marko Klinar je iz Osijeka do Celja potoval v šlepu z drugim motornim letalom. Strategija aerovleka bi »štimala«, če je ne bi po Osijeku pokvarila močna nevihta.



Miro Kočevar in Peter Karner po končanem preletu za diamantni C v Vršču.



Peter Karner v letalu 522.

IZ ARHIVA: Dva jadralna rekorda Maksa Arbeiterja v enem letu

Tako je v 3. številki časopisa »Vazduhoplovno jedriličarstvo« leta 1950 opisal svoj rekordni prelet naš vzornik Maks Arbeiter iz Celja. Letel je 5. junija tega leta.

Meteorološka prognoza je obetala primerno vreme za prelete. Jugovzhodni veter z močjo 3-4 m/sek je predvideval smer preleta proti Zagrebu. Pripravili smo jadralna letala in na startu čakali na pravi trenutek za vzlet. Na nebu še ni bilo nobenega oblaka. Šele ob 11. uri smo na severu opazili prve kumuluse. Na osnovi meteorološke napovedi sem pričakoval, da se bo vreme v smeri severozahoda poboljšalo, zato sem se odločil za nalogo v naprej določeni cilj: Novi Sad-Zagreb. Za vsak primer, če bi mi vreme dopuščalo nadaljevanje preleta, sem si pripravil tudi marker, ki ga bom vrgel na cilj.

Vzletel sem ob 11:30 uri s pomočjo aerzaprege in odpel na višini 450 metrov v dobrem dviganju. V vzgorniku moči 1/5 m/sek sem se dvignil do višine 800 metrov, kjer je dviganje prenehalo. Zaradi močnega vetra mi ni preostalo drugega, kot da s te višine nadaljujem prelet. Na višini 750 metrov sem našel novo dviganje, ki pa je bilo močnejše, saj sem se z 2 m/sek v kroženju dvignil na 1700 metrov. Dviganja nisem izkoristil do konca, ker



se mi je mudilo naprej. Bil sem presenečen, ker je variometer kazal 1 m/sek dviganja, pričakoval sem rahlo izgubo višine. To, pravo linijsko dviganje je trajalo kakšni dve minuti, ko sem vletel v področje, kjer je variometer kazal 2 do 3 m/sek izgube višine, ki pa je trajalo kratek čas. Taka situacija se mi je ponovila večkrat, zato sem spremenil taktiko preleta. Področja z dviganjem sem preletel s hitrostjo najmanjšega padanja, medtem ko sem področja brez dviganj preletel s hitrostjo najboljšega kota planiranja. Tak način letenja mi je omogočil, da sem izgubljal najmanj višine. Krožiti sem začel že na višini 1500 metrov. To višino sem si v taktiki preleta postavil kot najnižjo. Krožil sem samo v najboljših dviganjih in tako nadomeščal izgubljeno višino. Vreme nad Borovim, ura je kazala 12:20, se je spremenilo. Na drugi strani Donave so se začeli delati kumulusi, ki jih je bilo v smeri proti Papuku vedno več. Spet sem moral spremeniti taktiko preleta in jo prilagoditi letenju pod oblaki. Moč dviganj se je gibala

med 1 do 2,5 m/sek. Prvih 100 kilometrov sem preletel v 55 minutah, kasneje je šlo počasneje, ker kumulusev je bilo dovolj, le dviganja so bila slaba. Tudi letenje v oblaku mi ne bi koristilo, ker je bila intenziteta dviganj slaba. Bolje so držale krpice pred menoj kot pa sami oblaki. Daruvar sem preletel ob 15:00. Vidi se, da se je hitrost preleta zaradi slabih dviganj zmanjšala. Stanje ni bilo rožnato, saj se je pred menoj naredila čistina brez oblakov, zato sem spremenil smer leta in se usmeril proti Sisku, kjer se je nahajal en kumulusev kongestus večjih razsežnosti. Bil sem razočaran, ko sem priletel pod njega, saj so me pričakale dežne kapljice in močna turbulenca. Oblak je bil v razpadanju! Let sem nadaljeval proti Zagrebu, kjer me je naslednji oblak sprejel veliko bolj prijazno z dviganjem 2 m/sek. Dviganje sem izkoristil do višine 2500 metrov. Pri Veliki Gorici sem našel naslednje dviganja, ga povrtel do konca in se s povečano hitrostjo usmeril proti Borongajskemu letališču, ki sem ga preletel ob 16:20 uri, odvrnil marker iznad hangarja in ker so bili termični pogoji dovolj dobri, nadaljeval let na višini 1200 metrov proti Samoboru. Vmes sem povrtel še dviganje 1 m/sek, ki je prenehalo na višini 1500 metrov. Nad Samoborom na višini 800 metrov, sem našel dviganje 1.5 m/sek, v katerem sem

se dvignil do 2600 metrov. Zaradi višine je bilo to najbolj kritična točka preleta. Z najboljšim kotom planiranja sem jadralno letalo usmeri v smeri Cerklj. Severozahodno od Cerklj sem našel dviganje 1 m/sek, ki mi je omogočilo dvig na višino 2200 metrov. Pogled v smeri Ljubljane mi je sporočal, da v vedrem nebu ne bom več dobil dviganja. Pa vendar sem se odločil nadaljevati let s hitrostjo najboljšega doleta. Ozračje je bilo mirno in »Vaja« je drsela preko hribov in dolin, ter se približevala 400-kilometrskemu krogu od Novega Sada, ki sem ga imel narisane na karti. Preletel sem Trebnje in se usmeril levo proti Stični, kjer sem opazil primerne terene za izvenletališki pristanek. Čeprav mi je višinomer kazal višino 500 metrov, je bila veliko manjša. Še zadnji pogled na prelepo pokrajino izpod mene in pristal sem na terenu severno od postaje Stična. Ves prelet sem opravil v 6 urah in 30 minutah, preletena razdalja je pa znašala 400 kilometrov.

Ta prelet mi je omogočil, da sem izpolnil še zadnji pogoj za Zlato »C« značko, hkrati pa postavil dva državna rekorda: Novi Sad–Zagreb 302 kilometra in prosti prelet Novi Sad–Stična 400 kilometrov.

*Maks Arbeiter
(Po originalu »prevedel«
Peter Karner)*



Klinar Marko in Rojnik Črt, zmagovalca državnih tekmovanj.



Arbajter Maks na krstnem letu prvega konjiškega letala.



Marko Leskovšek - Rudel



Peperko Franc - Ferenc

Markov pilot vlečnega letala in Črt sta se morala vrniti v Osijek in tam prenočiti. Let domov sta nadaljevala naslednji dan. Črt je bil tako razočaran, da je izjavil: »Vso slavo mi bo pobral!«.

Moj prelet do Vršca

Konec leta 1973 sem končal vojaško šolanje. V klubu me je čakalo presenečenje, ko mi je Maks ponudil, da bi ga naslednje leto, ko gre on v pokoj, zamenjal. Nisem dolgo razmišljal! Tako sem 10. januarja 1974 nastopil svojo prvo in edino službo. Uvajanje je trajalo vse do maja in tako sem imel možnost, da uresničim željo, ki sem jo gojil vse od Vršca, ko sta tam pristala Črt in Marko. Res sem imel srečo, da se mi je priložnost ponudila, ko je še Maks redno zahajal na letališče. Zgodilo se je 20. maja, vendar sem že dan prej prepričeval Mira, da bo jutri dan »D« in naj se mi pridruži v poskusu preleta do Vršca. Pri pilotih vlečnih letal ni bilo težav, saj sta Maks in Črt bila takoj pripravljena pomagat. Na letališču smo se zbrali zgodaj zjutraj in pripravili vse potrebno za zgodnji start. Toda vreme ni hotelo sodelovati po naših željah, tako da smo vzleteli precej pozno, potem ko so se pojavile prve fece. Odpela sva ob Plešivcu (Uršlja gora) v dobrem dviganju. Miro v svojem Cirusu 17 VTC, ki je bil last velenjskega kluba, ni imel radijske veze, zato sva se videla samo še v naslednjem dviganju nad slovenjegraškim Pohorjem. Z nekaj težavami v preletu sem po šestih urah in 20 minutah pristal na tako zelenem letališču. Uro kasneje je tam pristal tudi Miro.

Naslednje jutro naju je sprejel direktor centra gospod Šunjevarič in nama po nagovoru predal potrdilo, s katerim sva dokazovala verodostojnost opravljenega preleta. Sindikalnemu predstavniku pa ukazal, naj naju pelje na zajtrk. Pot domov sva opravila v aerovleku. Čuček Ivan iz Ptuja je

priletel po mene, medtem ko je Črt z našim Piperjem vrnil na celjsko letališče Mira.

Maks po manjkajoči diamant

Po vseh teh dogodkih se je Maks po tiho odločil, da bo končno osvojil še manjkajoči diamant. Večkrat je poskušal, pa nikoli ni izbral primernege vremena. Enkrat pa se je zgodilo, da je zginil iz radijskega dosega in nam ni preostalo nič drugega, kot da čakamo, kdaj se bo javil po telefonu. Ure so tekale. Dan je počasi jemal slovo, od Maksa pa še nobenega glasu. Preden je letališče zapustil še zadnji član kluba, sem Piperja dopolnil z gorivom do »grla«, v upanju, da bom naslednji dan poletel proti Vršču. Misel, da bi moral po Maksa s transportnim vozom, sem zavestno odklanjal. Mislim, da je bila ura nekaj manj kot 21:30, ko je zazvonil telefon. Tako želeni klic je končno bil tu! Maks je dosegel Vršac in sedaj se mi javlja. Najprej čestitka, nato: »Jutri priletim po Vas. Piper je že pripravljen!«

Naslednji dan sem vzletel takoj, ko se je malo začelo daniiti. Let do Vršca je trajal natanko 3:30 minut. Na vršačko letališče sem pristal, ko so delavci šele dobivali delovne naloge. Maks je bil že tam! Ko sva se srečala, so bile njegove prve besede: »Vedel sem, da boš prišel tako zgodaj!«.

Pred vzletom me je še prosil, naj se izogibam dviganj, ker je imel »rukanja« dovolj. Njegova poškodba hrbtenice tega ni dobro prenašala. Malo pred Osijekom se je na klubski frekvenci oglasil Adrijin pilot Miha Thaler in v eter poslal vprašanje: »Fantje, kako ste?« Nekaj časa sem počakal, nato pa mu odgovoril, koga imam na »štriku«. Najprej je Maksu čestital, potem pa je nastala kratka pavza, ker je verjetno novico sporočil naprej. Kmalu za tem se je vsul plaz čestitk, ki jih ni bilo konca. Let do celjskega letališča je kasneje potekal brez posebnosti.

IN MEMORIAM

Edi Lorencon, legenda slovenskega športnega letalstva

Edvard Lorencon se je rodil 15. oktobra 1927 v italijanski Gorici. Njegova mladost je sovpadala z načrtnim potujčevanjem. Fašisti so prepovedali slovenski jezik, tako da so tudi doma govorili samo italijansko, čeprav sta bila mama in oče Slovenca. Po končani osnovni šoli se je v rojstni Gorici vpisal na gimnazijo in jo leta 1944 uspešno končal. Konec tega leta so ga zaradi suma, da doma skrivajo orožje, domobranci odpeljali na zasiljanje. Čeprav je bil pogovor samo informativen, je izkoristil priložnost in pobegnil ter po nekaj dneh skrivanja odšel na Trnovo, kjer se je priključil Vojkovi brigadi in se obenem približe seznanil s slovenskim jezikom. Kot kurir je konec vojne dočkal na Ronkah, nato je odšel v Bovec in nazadnje v Črniče, kjer se je Vojkova brigada razpustila. Kot prebivalec cone A se je demobiliziral. Iz Idrije, kjer je odložil opremo in orožje, se je prek Ajdovščine spet vrnil v domačo Gorico.

Začetki

Za letalstvo se je začel zanimati že kot dijak. Priključil se je goriškemu aeroklubu, kjer je bil zelo dejaven modelar, z jadralnimi modeli pa je tudi nastopal na tekmovanjih. Takrat je začel z gradnjo enosedežnega jadralnega letala San Ambrogio, a ga ni nikoli dokončal, kajti iz slovenskega kulturnega doma v Gorici je dobil povabilo, da se priključi tečaju jadralnega letenja na Blokah. Na Taboru pri Ljubljani je opravil zdravniške preglede in nato na Blokah z letali Vrabec, Salamander in Čavka začel nabirati prve izkušnje.

Po končanem osnovnem šolanju je na letališču v Ribnici naredil izpit A, B in C, po letenju na gumo pa opravil tudi prve polete na vitlo in v aerzapregi z letalom J-Fizir. Po končanem šolanju mu je komandant šol na Blokah, Ribnici in Kompolju Žarko Majcen sporočil, da je sprejet na šolanje v Vršac, kjer je opravil izpit za učitelja jadralnega letenja. Po usposabljanju se je vrnil v Kompolje, kjer je spoznal poznejšo ženo Slavico, v Vršac pa je odšel še večkrat in pridobival posamezna pooblastila. Leta 1950 je tam opravil tudi osnovni tečaj za motornega pilota in se s tem povsem zapisal letalstvu.

Po razpustu letalske šole v Kompolju leta 1947 je Edija letalska pot vodila na Lesce, v

Postojno, Skopje, Vršac, Sarajevo in nazaj v Postojno, kjer je leta 1949 z Javornika poletel z obnovljenim letalom Salamander. Tam so ga želeli zadržati, vendar ga je predsednik okrajnega ljudskega odbora Gorica Karmelo Budihna prepričal, da so tudi na Goriškem dozoreli pogoji za ustanovitev letalske organizacije. Leta 1950 se je tako vrnil domov in dobil službo na okrajnem Zavodu za statistiko. Z ženo Slavico sta si prvi dom uredila v Šempetru, se nato preselila v Bilje, v Žablje in nazadnje v Ajdovščino. Zadnja skupna leta sta preživela v Vipavskem križu.

Upravnik

Po ustanovitvi ajdovskega aerokluba leta 1950 in goriškega pet let pozneje ter po večletnem iskanju ustreznih pogojev za letalsko udejstvovanje se je pravi razvoj začel leta 1955, ko je poveljstvo vojnega letalstva izdalo dovoljenje za trajno uporabo ajdovskega letališča v športne namene. V začetku leta 1957 je začela tu delovati letalska šola, Edi je postal njen upravnik, spomladi tega leta pa je bil zgrajen tudi hangar.

Edi Lorencon je bil upravnik letalske šole in pozneje tudi direktor letalskega centra Ajdovščina vse do upokojitve leta 1978. Po težavah, ki so pripeljale do likvidacije letalskega centra, katerega naslednik je postal aeroklub Josip Križaj iz Ajdovščine, je še enkrat sprejel delo upravnika letalske šole, ki ga je zaradi predhodne upokojitve opravljal pogodbeno. Konec leta 1984 ga je nato zamenjal dolgoletni naslednik Stojan Štokelj, njega pa je pot vodila v Bovec, kjer je na tamkajšnjem letališču vodil letenje in se hkrati posvetil mladostni strasti – gradnji letal.

Obujanje graditeljstva

Leta 2019 je bil soustanovitelj Zavoda Vrabec Bloke, v katerem so želeli obuditi letalsko kulturno dediščino letenja z jadralnimi letali tipa Vrabec, ki so plod slovenskega znanja. V upravnem odboru je bil tudi Benjamin Ličer, ki je z Edijem opravil veliko sestankov in razgovorov na to temo. Načrtovali so počastitev spomina na 90-letnico jadralne letalske šole Bloke, ki bo prihodnje leto, ko



1927 - 2023

naj bi ponovno poletelo tudi obnovljeno letalo Vrabec.

Dosežki

Edvard Lorencon je letel na 96 letališčih v devetih državah. Kot učitelj letenja ali upravnik je služboval v Kompolju, Lescah, Postojni, Skopju, Vršcu, Sarajevu, na Reki, v Bovcu in Ajdovščini. Najdaljši let je opravil 20. junija 1972, ko je z letalom Aero 145 poletel iz Ajdovščine v Bitolo in nazaj. V osmih urah in štiridesetih minutah je preletel 2006 kilometrov.

Pilotiral je več kot 80 različnih tipov letal in naletel okrog 6500 ur ter preletel 260 tisoč kilometrov. S češkim dvomotorcem Aero 145, ki je bil dolgoletni zaščitni znak ajdovskega letališča, se je skupaj s člani podal na področje poslovnega letenja. Opravil je tudi sedem skokov s padalom.

V dolgi in bogati letalski karieri je imel le nekaj manjših nezd, in sicer tri izvenletalske pristanke in pristanek na trebuhu letala. V obdobju, ko je bil upravnik ajdovske letalske šole, je skrbel tudi za vzdrževanje letal ter dvakrat vodil obnovo letal Piper in Blanik L-13. Sam je izdelal letali Bagalini in Kr-2, za potrebe podjetja Pipistrel pa je naredil več letalskih vijakov. Pomagal je tudi drugim samograditeljem. Leta 1999 je bil na skupščini aerokluba Josip Križaj sprejet za častnega člana aerokluba, z letalstvom pa je bil tesno povezan vse do častitljive starosti. Upravičeno mu lahko rečemo legenda ajdovskega, primorskega in slovenskega športnega letalstva. Z življenjsko energijo, ki jo je izžareval tudi v visoki starosti, je bil zgled vsem, ki so se podali med pilote. Primorski letalci se od Edija Lorencona poslavljamo tako, kot se spodobi za legende – z nizkim preletom letal.

Sandi Škvarč





AOPA SLOVENIA

Združenje lastnikov letal in pilotov

Letališče / Airport Slovenske Konjice

ICAO: LJSK, Elev. 898 ft MSL, RWY 34/16, Freq. 123.555 Mhz*

-  **Dobrodošli na letališču Slovenske Konjice. Na tem letališču ste gost Združenja lastnikov letal in pilotov - AOPA Slovenija.**
Welcome to the Airport Slovenske Konjice. At this airport you are a guest of the Aircraft Owners and Pilots Association - AOPA Slovenija.
-  **Na letališču ste v vlogi pilota, lastnika letala, potnika v letalskem prometu, obiskovalca ali gosta in ste dolžni upoštevati naslednja pravila, vsa ustna in pisna navodila in letalske predpise.**
AOPA Slovenija welcomes you either as a Pilot, Aircraft Owner, Passenger, Visitor or Guest. During your stay at our home we would like to request that you read and follow applicable airport rules, verbal and written instructions and international aviation regulations.
-  **Spoštujte navodila pilotov, lastnikov letal in letališkega osebja in upoštevajte vse talne oznake, prometne znake, letališke oznake, signalizacijo in table za obveščanje.**
Respect all instructions given by pilots, aircraft owners and airport staff. Respect and follow all ground markings, traffic signs, airport markings and announcements.
-  **Na območju letališča imajo letala in helikopterji prednost pred vsemi vozili na motorni ali električni pogon, kolesarji in pešci.**
Aircraft have the right of way before all powered vehicles, bicyclists or pedestrians or any other means of transportation.
-  **Če ima letalo ali helikopter prižgano rdečo utripajočo luč pomeni, da ima pilot namen zagnati motor - PRIBLIŽEVANJE JE V TEM PRIMERU STROGO PREPOVEDANO!**
In case you observe that the pilot turned ON a flashing red light - "red beacon" on the aircraft, he/she intends to start the engine. DO NOT APPROACH THE AIRCRAFT!
-  **Propelerji letalskega motorja so lahko smrtno nevarni. Nepooblaščenim osebam odsvetujemo zadrževanje v okolici letalskih motorjev in propelerjev tudi v času, ko motor ne deluje.**
Aircraft propellers pose a significant danger to general public. We advise and recommend not to approach any aircraft propeller, even when the engine is not running.
-  **Reaktivni letalski motor pred seboj ustvarja sesalni učinek - nevarnost za človeka, ker ga lahko poseša v vstopnik zraka motorja. Za seboj reaktivni motor ustvarja nevidno silo in območje z visoko temperaturo ter veliko potisno silo. Zadrževanje manj kot 10m pred in do 200m za delujočim motorjem na reaktivni pogon je strogo prepovedano!**
Aviation jet engines should be avoided due to suction in front and jet blast behind the jet engine. Do not walk or stand, less than 10m in front and up to 200m behind any jet aircraft.
-  **Kajenje na letališki ploščadi je strogo prepovedano. Letalsko gorivo 100LL je izjemno vnetljivo!**
NO Smoking on the airport apron and movement area. Aviation gasoline 100 LL is extremely flammable.
-  **Zadrževanje in gibanje po letališki ploščadi je dovoljeno samo pilotom, potnikom v spremstvu in pooblaščenem osebju. Nositi je potrebno odsevni jopič.**
Movement on the Airside is allowed to pilots and passengers ONLY, all visitors must be escorted by the airport personnel or flight crew. Please wear a high visibility vest.
-  **Vstop v letališke hangarje je dovoljen samo lastnikom letal in helikopterjev, pilotom hangariranih letal in pooblaščenim osebjam. Letališka infrastruktura je varovana z alarmnim sistemom. V primeru alarma takoj obvestite letališko osebje.**
Access to aircraft hangars is only permitted to the owners of parked aircraft, pilots of parked aircraft and other authorized personnel. All facilities are guarded and monitored by video surveillance and alarm. In case alarm is triggered notify airport personnel on duty immediately.
-  **Letališke pristojbine, dovoljenja, plani leta in ostalo dokumentacijo lahko piloti in lastniki letal urejate v letališki pisarni označeni s "C" (Charlie).**
Payment of airport fees, flight plans, flight permissions, weather and other documentation can be arranged at the Aeronautical Reporting Office marked by "C" (Charlie).
-  **Obratovalne ure letališča so objavljena v AIP Slovenija in NOTAM-u.**
Airport opening hours are published at AIP Slovenia and/or are regulated by applicable NOTAM.
-  **Gibanje po letališču in uporaba letališke infrastrukture, vključno z vzletno-pristajalno stezo, v času zaprtja je strogo prepovedano.**
Access and usage of airport facilities and runway is only allowed during airport published airport opening hours.
-  **Potnikom v prihodu in odhodu je vstop na ploščad brez spremstva pilota ali letališkega osebja prepovedano.**
All passengers departing and arriving the airport require personnel escort to access the aircraft and for all movements on the airside.
-  **Člani AOPA Slovenija z veljavno člansko izkaznico so oproščeni plačila letaliških pristojbin in taks.**
Airport fees are void to all AOPA Slovenia members that can present a valid AOPA membership card.
-  **Člani AOPA Slovenija in letališko osebje Vam želimo, da se v naši domači bazi počutite prijetno in predvsem varno. Želimo Vam obilo užitkov v letenju in še veliko varnih pristankov.**
AOPA Slovenia Members and airport personnel would like to wish you a pleasant and safe experience using our home base facilities. Safe landings and blue sky!

AOPA Slovenija
Kapitan/ Captain Blaž Berdnik
Predsednik/President