XII / 2018 Cena 3 eur

AOPA SLOVENIA

COBISS.SI-ID: 1072252

KOPILOT

V SLUŽBI LETALCEV

Glasilo AOPA Slovenije

ULTIMATE 20-300S

»Ne sprašujte me, zakaj jaz letim. Vprašajte sebe, zakaj vi ne!«

JANI STARIHA

Čez afriške džungle samo s kompasom in uro

Foto: pxhere.com

9 771580 595002

Center splošnega letalstva

Ljubljana Airport

Za vas poskrbimo z nasmehom!

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

Nudimo vam:

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

VIP salon in dodatna ponudba

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

+386 031 329 212 *gac@fraport-slovenija.si* *www.fraport-slovenija.si*

Kazalo

3 Uvod

4 Como v Italiji je gostil tudi nas

5 Zakaj MODE-S sistem v Sloveniji ne zaživi?

6 NATO ali lastna obramba skozi PESCO

9 Vedno več pilotk, največ v Indiji

11 Z ultralajtom preko Azije

15 Čez afriške džungle samo s kompasom in uro

20 Pomoč strička Googla za načrtovanje letenja

24 Z asfaltno stezo premagali razmočen teren

26 Izjemno pomembne so izkušnje

29 »Ne sprašujte me, zakaj jaz letim. Vprašajte sebe, zakaj vi ne! «

31 Albinu Novaku v spomin

Kolofon

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

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

Natisnili smo 1000 izvodov.
Revijo Kopilot tiska Grafika Gracer, d. o. o., Celje.

COBISS.SI-ID: 1072252

Uvodnik

Mihael Matevžič predsednik AOPA Slovenija,
AOPA ID: 0008

Zopet je leto naokoli in med razmišljanjem, kaj je bilo letos pomembnega v delu naše organizacije, bi med drugim izpostavil dve zadevi, ki nam grenita življenje v zadnjem času. Kot po navadi smo bili v AOPA Slovenija tudi v tem letu aktivni na področjih, ki se dotikajo generalnega letalstva. Problematike je vsako leto več, saj nam letalske oblasti velikokrat pod pretvezo varnosti z novimi birokratskimi preprekami dodatno otežujejo življenje. Z vzajemno komunikacijo pri uvajanju novosti bi si lahko precej olajšali delo in pri tem varnost niti strokovnost ne bi bili ogroženi, saj je prav varnost letenja ena osnovnih nalog AOPE. Ko se udeležujem konferenc, opažam, da se znotraj evropske zakonodaje države različno borijo za čim bolj uporabniku prijazno letalsko zakonodajo. Treba je povedati, da je tudi EASA zaznala problem in ga počasi poskuša reševati v prid uporabniku, zato se nam obetajo na tem področju spremembe v prid generalnega letalstva. Za to gre zasluga v veliki meri naši organizaciji, saj ima svoje predstavnike v vseh letalskih institucijah v svetu ICAO, EASA in tudi pri drugih letalskih regulatorjih. Vse več letalcev se odloča za nakup ultralahkih letal, saj na tem področju zakonodaja še dopušča malo več svobode. Posledica vse večje birokracije v letalstvu je ob množici predpisov vedno hujša in včasih že prav nerazumna komercializacija dejavnosti, nenazadnje je ljubezen do letenja tista, ki nas povezuje in žene naprej, da vztrajamo pri našem osnovnem poslanstvu, letenju. Letos smo bili obveščeni o pripravi novega zakona o letalstvu, ki ga pričakujemo že vrsto let. Upam, da bomo sodelovali pri izdelavi tega pomembnega dokumenta z našimi konstruktivnimi in strokovnimi predlogi. Če povzamem rezultate našega dela, lahko rečem, da smo bili uspešni. Morda smo najmanj naredili na področju promocije organizacije, dela pa nam tudi v prihodnje ne bo zmanjkalo. Ob tej priliki bi povabil vse člane naše organizacije k sodelovanju pri reševanju skupne problematike, nečlane, ki berejo to revijo pa, da se včlanijo in tako pripomorejo k še večji prepoznavnosti AOPE, da bomo še uspešneje zastopali in uveljavljali naše interese. Vsem našim članom in simpatizerjem želim varno ter uspešno prihajajočo letalsko sezono.

Regionalna konferenca AOPE

COMO V ITALIJI JE GOSTIL TUDI NAS

Mihael Matevžič
Predsednik AOPA Slovenija
AOPA ID: 0008

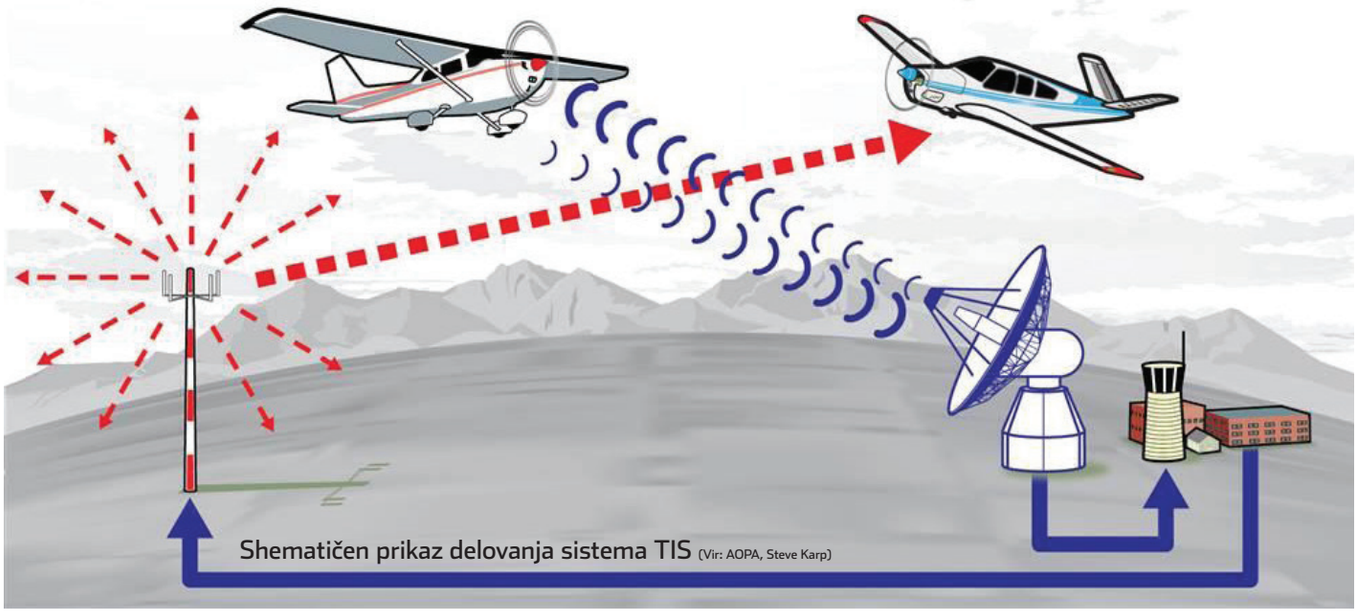
Kot predsednik slovenske AOPE sem se 22. septembra 2018 udeležil 138. regionalne konference v Italiji, ki je potekala v soorganizaciji italijanske in švicarske AOPE v Comu v Italiji. Organizatorji so se potrudili in skupaj v evropskem duhu organizirali odlično konferenco.

Italijanski gostoljubnosti in švicarski natančnosti gre zahvala za odlično izvedbo. V mesecu aprilu je potekala svetovna konferenca v Novi Zelandiji, ki pa se je zaradi oddaljenosti in s tem povezanimi stroški na žalost nismo udeležili, zato pa je bilo toliko bolj zanimivo v Comu, kjer smo se več pogovarjali o evropski problematiki generalnega letalstva. Lago di Como je prijeten turistični kraj, ki se ponaša z najstarejšim pristajališčem za hidroplane na svetu. Prav tako smo si ogledali letalski muzej, ki se nahaja v bivši Capronijevi tovarni letal. Moram reči, da sem bil impresioniran nad zbirko in njihovim ponosom na letalsko tehnično dediščino. Ob tem sem pomislil na Slovenijo, ki se nima česa sramovati v tem smislu in prav žalosti me, da še do sedaj nismo na ustrezen način v obliki letalskega muzeja zmogli predstaviti in s tem zaščititi naše letalske zgodovine, na katero smo lahko upravičeno ponosni. Konferenca je potekala v bližini aerokluba Como ob jezeru. Lahko bi leteli tudi s hidroplani, a zaradi obsežene tematike nismo uspeli. Teme na sami konferenci so bile stalne, in sicer poročila o dogajanjih v zvezi z EASO, zanimiva je bila tema o letalskih gorivih, ki se ponavlja že dlje časa, kot vemo, bo treba najti zamenjavo za 100LL. Tukaj so zelo aktivni Švedi. Nadalje smo se pogovarjali o zdravniških pregledih, ki so v zadnjem času predmet vedno večje liberalizacije, vsekakor pa obstaja na drugi strani problem varnosti. Veseli me dejstvo, da EASA spoznava, da je potrebno generalno letalstvo obravnavati ločeno, drugače kot potniško, vsekakor pa ne na račun varnosti. Zato pa imamo tukaj organizacijo, ki se imenuje AOPA, ki poskuša uravnotežiti oboje, pa ne na račun uporabnika ali industrije in regulatorjev. Menim, da se je tovrstnih konferenc potrebno udeleževati. Lahko rečem, da smo zaradi dela v preteklosti in danes prepoznavni v svetovni družini letalcev, zato velja optimizem in ne gre obupati, saj v slogi je moč. Ker pa smo del organizacije, ki se ukvarja s podobnimi težavami, lahko tako kot del te velike družine zremo z optimizmom v prihodnost.

MODE-S TIS (Traffic Information System)

ZAKAJ SISTEM V SLOVENIJI NE ZAŽIVI?

Zdravko Stare,
član sveta agencije CAA
AOPA ID: 0003



Shematičen prikaz delovanja sistema TIS (Vir: AOPA, Steve Karp)

Še do nedavnega je bila uporabnikom našega zračnega prostora, ki so v zrakoplovu imeli ustrezno opremo, testno na voljo storitev informacij o prometu v okolici (TIS – Traffic Information System). Storitev je brezplačno zagotavljalo javno podjetje Kontrola zračnega prometa, d. o. o.

TIS je storitev, ki na podoben način kot storitev letalskih informacij v zraku (FIS – Flight Information Service) na vsem znani frekvenci 118,475 MHz zagotavlja informacije pilotu, vendar v tem primeru ne govorno, pač pa preko podatkovne povezave, s pomočjo MODE-S radarja na tleh in transponderja v zrakoplovu. Vzpostavljena je bila zgolj z namenom izboljšanja varnosti in učinkovitost letenja s pomočjo samodejnega prikaza obvestil pilotu o bližnjem prometu in morebitnih konfliktnih situacijah.

Za svoj prikaz uporablja TIS dodatno zmogljivost radarskega sistema Mode-S, ki ima že v osnovi vse potrebne podatke o prometu, sposoben pa je zagotavljati tudi podatkovno povezavo, potrebno za pošiljanje informacij o okoliškem prometu do ustrezno opremljenih zrakoplovov. TIS tako zagotavlja pozicijo, višino in podatke o trajektoriji za do osem tarč, ki bi potencialno lahko vdrle v »varovano« cono okoli zrakoplova s polmerom sedem NM vodoravno, ter do 3500 čevljev nad in do 3000 čevljev pod zrakoplovom.

TIS deluje tako, da zrakoplov (odjemalec) prek transponderja pošlje radarju zahtevo za storitev TIS. Radar to zahtevo prepošlje v zemeljski podatkovni procesor, ki od posebnega radarskega sledilnika prejema obdelane podatke o prometu v zračnem prostoru. Zemeljski podatkovni procesor iz dobljenih podatkov izbere do osem tarč, ki se nahajajo v prej omenjenem varovanem prostoru zrakoplova in jih z naslednjim radarskim snopom, ki oplazi zrakoplov, pošlje zrakoplovu z namenom, da jih ta prikaže na multifunkcijskem prikazovalniku v pilotovi kabini. Ti multifunkcijski prikazovalniki so lahko že standardni prikazovalniki navigacijskega sistema, ki imajo sposobnost prikazovanja informacij TIS.

Ta proces se ponavlja ves čas, dokler odjemalec ne zapusti območja izvajanja storitve TIS oziroma ne pošlje sam zahteve za izklop storitve.

S pilotovega zornega kota ima TIS enako uporabno vrednost kot sistem TCAS, s tem da se pri sistemu TCAS transponderja dveh zrakoplovov medsebojno sama dogovorita, v primeru sistema TIS pa je potreben vmesnik v obliki radarja MODE-S in pripadajočega zemeljskega procesorja. Prav tako pa TIS pilotu, za razliko od sistema TCAS, tudi ne poda navodil za izogibanje trčenju, pač pa zgolj opozorilo o nevarnem prometu.

Slovenskim uporabnikom zračnega prostora je javno podjetje Kontrola zračnega prometa, d. o. o., v mesecu maju letos pripravilo delavnico, na kateri je predstavilo sistem TIS, presek stanja in nadaljnje korake z namenom vzpostavitve polnega delovanja sistema TIS. V času izvedbe delavnice je bil sistem še v testni fazi, predvideno polno delovanje pa se je pričakovalo jeseni tega leta. Več uporabnikov slovenskega zračnega prostora (tudi naših članov) je prostovoljno sodelovalo pri testiranju sistema. Glede na zbrane odzive se je storitev TIS vsem uporabnikom zdela dober prispevek k dodatni ozaveščenosti o možnem prometu v okolici, kakor tudi k dodatni varnosti. Kar nekaj pilotov je poročalo tudi o tem, da so se šele s pomočjo tega sistema začeli zavedati, kaj vse in koliko tega leti okoli njih, v posameznih primerih pa so bili sistemu TIS hvaležni za opozorilo, saj je bil konflikten promet s prostim očesom spregledan in dejansko že zelo blizu (obstajala je celo možnost trčenja).

Glede na pozitivne izkušnje in informacije o tem, da je sistem tik pred zaključkom uspešne testne faze, smo vsi pričakovali skorajšnje polno delovanje sistema in morebitno čimprejšnjo širitev področja pokrivanja storitve TIS še na ostale dele zračnega prostora. Namesto tega pa je med nami zaokrožila neuradna informacija, da javno podjetje Kontrola zračnega prometa, d. o. o. (KZPS), sistem (iz nam neznanih razlogov) trajno izklaplja. Ob dejstvu, da je varnost v zračnem prometu javnemu podjetju KZPS glavno vodilo in namen, smo nad to odločitvijo še posebej razočarani, saj je sistem TIS že v testnem obdobju brez dvoma pripomogel k povečanju varnosti, predvsem v kontroliranem zračnem prostoru, kjer smo uporabniki še posebej ranljivi. Kdo ve, morda pa se je spremenilo razumevanje pojma varnosti zračnega prometa in ga je zamenjal komercialni interes. Še sreča, da tako ne razmišljata EUROCONTROL in EASA.

Simpozij EPAA v Mariboru

NATO ALI LASTNA OBRAMBA SKOZI PESCO

Adi Kužnik, pilot
AOPA ID: 0054
Predsednik Društva slovenskih vojaških pilotov

Društvo vojaških pilotov vseh generacij in prijateljev vojaškega letalstva je v svojem drugem letu predsedovanja Evropskemu partnerstvu združenj vojaškega letalstva EPAA organiziralo simpozij na temo »Prihodnost evropskih vojaških letalstev«.

Videti je, da v Evropi in v svetu kar naenkrat ni nič več tako, kot je bilo zadnjih nekaj desetletij. Val migrantov je korenito posegel v razmišljanja evropskih politikov in jih temeljito razdelil. Vsiljuje se vprašanje, kaj nas Evropejce druži in kaj razdvaja ob pogledih na trenutno geopolitično stanje v svetu. Ali je NATO zaradi nepredvidljivega in Evropi izrazito nenaklonjenega predsednika Trumpa v Beli hiši še lahko tista verodostojna organizacija, ki predstavlja hrbtenico tako evropske kot tudi slovenske obrambe? Obrambe pred kom ali čim? Smiseln se zdi boj proti svetovnim leglom terorizma, ki grozi vsem in vsakomur, ter vzpostavljanje miru z vojaškimi sredstvi na področjih spopadov, ki skupaj s podnebnimi spremembami vplivajo na humanitarne in gospodarske krize, te pa imajo za posledico množične migracije prizadetega civilnega prebivalstva. Rusiji verjetno tudi ne gre preprosto oprostiti očitnega kršenja mednarodnega prava z zasedbo Krima in podporo separatistom v vzhodni Ukrajini. Kam vložiti potrebne in obljubljene odstotke BDP za vojsko in kako racionalizirati te izdatke v okviru širše mednarodne skupnosti, da bi davkoplačevalci za svoj denar dobili čim več? Tema simpozija se je torej ponudila kar sama, seveda pa smo se zaradi naše strokovne usmeritve želeli osredotočiti na vojaško letalstvo.

EPAA je organizacija, ki si je v evropskem prostoru in v strokovnih krogih pridobila velik ugled, saj združuje nacionalna združenja upokojenih in aktivnih častnikov-pilotov vojaških letalstev trinajstih polnopravnih članic: Belgije, Bolgarije, Češke, Francije, Madžarske, Nemčije, Nizozemske, Italije, Poljske, Romunije, Slovaške, Slovenije in Švice.

Priprave na srečanje v Mariboru

Ob izdatni podpori nemške organizacije IDLw – Interesnega združenja nemškega vojaškega letalstva – Luftwaffe in njihovega prizadevnega sekretarja Fritza Thomsena, nekdanjega pilota Starfighterja in Tornada, smo Jože Konda, Rudi Velnar in Adi Kužnik 12. decembra 2017 obiskali centralo družbe Airbus Defence and Space v Manchingu v Nemčiji in se z gospodoma Wolfgangom Gammlom, vodjem poslovnega razvoja bojnih letal, in Marcom Gumbrechtom, vodjem poslovnega razvoja letala Eurofighter Typhoon, ki je tudi nekdanji pilot tega letala, začeli pogovarjati o možnostih sponzoriranja našega simpozija. S podpisom pogodbe o sponzoriranju med Airbusom in Društvom vojaških pilotov smo 30. julija 2018 to pomembno zgodbo zaključili.

V nadaljevanju priprav sva se z Rudijem Velnarjem letos spomladi podala v Berlin, kjer sva v okviru Mednarodne letalske razstave ILA, ki je potekala od 25. do 29. aprila, opravila vrsto razgovorov z delegati EPAA – udeleženci simpozija in potencialnimi razpravljavci.

Glede na to, da je bilo v zadnjem času v partnerstvu EPAA slišati številne kritične pripombe, predvsem iz vrst ustanovnih članic Francije in Italije, da se je organizacija v času predsedovanja Romunije in Slovaške precej oddaljila od svojega izvirnega poslanstva, smo se odločili, da bomo na tem področju ustrezno ukrepali. Na številnih sejah smo se v preteklosti srečevali z intenzivnimi poskusi urejanja stvari v smislu sprememb statuta in pravilnikov, skoraj nasilne uvedbe spletne strani in drugih oblik formaliziranja. V času svojega predsedovanja smo se trudili, da bi vzdušje v organizaciji izboljšali. Poleg že tradicionalnih prisrčnih stikov z romunsko ARPIO smo se lotili predvsem negovanja bilateralnih stikov med članicami. Ker smo z zaskrbljenostjo spremljali postopno oddaljevanje italijanske organizacije Associazione Arma Aeronautica od dejavnosti EPAA, se je tričlanska delegacija našega društva v sestavi Vojko Gantar, Rudi Velnar in Adi Kužnik udeležila njihovega 20. vsedržavnega srečanja v mestu Latina južno od Rima od 25. do 27. maja letos. Bili smo edina tuja delegacija na veličastnem zboru vseh sekcij te 36 tisoččlanske organizacije in smo kot predsedujoči Evropskemu partnerstvu združenj vojaškega letalstva uživali temu primerno pozornost. Dosegli pa smo tudi najpomembnejši cilj: v okrilje EPAA smo s pomočjo prijateljske diplomacije vrnili italijansko združenje AAA in zagotovili prisotnost in sodelovanje njihovega nadvse spoštovanega predsednika generala Giovannija Sciandre na našem simpoziju z referatom na temo

PESCO – Evropski sporazum o sodelovanju na področju obrambe. General Sciandra je kasneje na naše vprašanje, na kakšen način naj pravzaprav oživimo izvirni duh partnerstva EPAA, dejal: »To je to, kar vi že počnete, to je tisto pravo ...« Glede na to, da je bil general Sciandra poleg romunskega generala Rusa častnik z najvišjim činom med vsemi sodelujočimi (NATO koda OF-8), smo to njegovo ugotovitev sprejeli s posebnim zadovoljstvom.

Ves čas priprav je sekretar našega društva brigadir Jožef Žunkovič prizadevno opravljal pomembno delo v zvezi z organizacijo sodelovanja slovenskih referentov, se dogovarjal s Slovensko vojsko glede organizacije samega simpozija v prostorih Kadetnice v Mariboru, vključno z organizacijo njihove prehrane v času kosila. Poskrbel je za rezervacijo prenočišč v hotelih in za prevoze delegatov na in s prizorišč ter organiziral oba spremljajoča dogodka – sprejem župana Mestne občine Maribor Andreja Fištravca v Hiši Stare trte in večerjo za vse udeležence simpozija v gostišču Trije ribniki. Zlasti dragocena je bila njegova pronicljiva ocena časa simpozija, saj ga je umestil na zaključek Generalštabnega tečaja – poveljniške štabne šole Slovenske vojske, ki je potekal v Centru vojaških šol v Kadetnici, in na ta način zagotovil sodelovanje slušateljev, bodočih visokih častnikov Slovenske vojske na simpoziju.

Celostno grafično podobo nam je z domišljenim oblikovanjem najrazličnejših pripomočkov, od reklamnih panojev, map, blokov, priponk z imeni udeležencev, plaket in priznanj do zastavic prijateljstva in drugega zagotovil Tomaž Perme. Lepo oblikovana magnetna priponka z imenom udeleženca je postala najbolj cenjen spominek s simpozija. Udeleženci so bili tako nad izjemnim okoljem Kadetnice, videzom in tehnično opremljenostjo dvorane kakor tudi nad brezhibno organizacijo preprosto navdušeni, rekoč, da smo postavili izjemno visok standard, ki ga bo za nami prihajajoče švicarsko predsedstvo EPAA težko doseglo.

Med odmori za kavo nas je z okusnimi miniaturnimi slaščicami in po mnenju vseh, zlasti pa generala Sciandre (kot Italijan bo že vedel ...), z izvrstno kavo razvajal Klemen Logar iz znane mariborske slaščičarne Ilich.

V Evropi trije proizvajalci vojaških letal

To je bil torej okvir, izvedba pa je bila videti takole. Najprej je veleposlanik v stalni misiji Republike Slovenije pri zvezi NATO, Jelko Kacin, v uvodu obširno predstavil strateški pregled zveze NATO in opisal njene najnovejše pobude. Dejal je, da mednarodno varnostno okolje še naprej povzroča izzive varnosti za države Zavezništva. NATO si mora s prilagajanjem zagotoviti položaj, da bo lahko izvajal svoje ključne naloge skupaj s čezatlantsko povezavo, ki združuje države Zavezništva. Vsi dodatni prispevki, ki jih zagotavljajo Zaveznice izven matičnih držav, naj bi pokazali na kohezivnost Zavezništva ter njegovo odločenost in pripravljenost, da napad na eno od Zaveznic šteje kot napad na vse. Poudaril je, da zato NATO je in ostaja pomemben steber Evro-Atlantske varnosti in stabilnosti. Je enkratna platforma za politična posvetovanja in varnostno sodelovanje v Evropi in Severni Ameriki. Je jamstvo za naše skupne vrednote demokracije, individualno svobodo in vladavino prava. Natova solidarnost in enotnost ter transatlantska povezava so temelj našega zavezništva.

Italijanski general Giovanni Sciandra se je ob upoštevanju trenutnih geopolitičnih razmer v svetu osredotočil na poudarjeno vlogo Evrope v skrbi za lastno obrambo, zlasti v krepitvi pobude PESCO, za kar obstajajo pravne podlage vse od Rimske pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti iz leta 1957 do Lisbonske pogodbe o Evropski uniji iz leta 2007. To, da na primer Evropa izdeluje tri med seboj konkurenčna lovska letala: švedski Gripen, francoski Rafale in Airbusov Eurofighter Typhoon, je po njegovem nesmotrna uporaba zmogljivosti, ki bi jo bilo treba v dobro vseh Evropejcev preseči. Opisal je nekatere od skupaj sedemdesetih projektov PESCO in posebej izpostavil tiste, pri katerih sodeluje tudi Slovenija. V ilustracijo pomena Trajnega strukturiranega sodelovanja, kar kratica PESCO pomeni v slovenščini, je navedel dinamiko rasti Evropskega obrambnega sklada, ki v začetnem obdobju do leta 2019 namenja 90 milijonov evrov za raziskave, po letu 2020 pa 500 milijonov evrov, medtem ko za razvoj in nabave v letih 2019 in 2020 namenja 500 milijonov evrov in eno milijardo evrov po letu 2020. Proračun za obdobje od leta 2021 do leta 2027 naj bi dosegel že 13 milijard evrov. Povezave pobude PESCO z Zvezo NATO pa, zanimivo, general Sciandra ni omenjal.

Usklajeno delovanje skozi oči Nemca, Romuna in Švicarja

Generalštabni polkovnik Ingo Stüer, vodja Referata za mednarodne odnose pri Poveljstvu nemškega vojaškega letalstva, je v svojem prispevku »Luftwaffe – V prizadevanju za krepitev zračnih sil zavezništva« predstavil konkretne ukrepe nemškega vojaškega letalstva za krepitev evropskega dela zračnih sil Zveze NATO. Pri tem je poudaril, da je temelj za uspešno sodelovanje in pogoj za učinkovite in udarne zračne sile Zveze kar največja mera interoperabilnosti, ki pomeni sposobnost usklajenega delovanja vojaške opreme različnih držav in skupin v medsebojnih povezavah. Takšno usklajenost na področju osebja, postopkov in opreme pa omogoča predvsem usklajen razvoj usposabljanja.

Romunski polkovnik Adrian Codi je v svoji predstavitvi obdelal problematiko hkratne uporabe zračnega prostora s strani civilnih

Vojaško letalo Eurofighter Typhoon.

›››

in vojaških uporabnikov v luči naraščajočega obsega civilnega zračnega prometa in potreb po učinkoviti nacionalni varnosti in obrambi zračnega prostora. Ključ do rešitve je vrhunska strokovnost, najsodobnejša oprema, zaupanje, dobra komunikacija in vzajemno razumevanje vseh uporabnikov zračnega prostora.

Major Jorge Pardo je predstavil zasnovo švicarskega vojaškega letalstva, ki kot vse njihove obrambne sile temelji na rezervistih. Posebno nam, nekdanjim rezervistom – pilotom eskadrilje Teritorialne obrambe Republike Slovenije, je ta tema še posebej blizu in pri srcu. Da bi rezervisti leteli na sodobnih lovskih letalih, so bile naše sanje, v Švici pa je to resničnost. Kot je poudaril major Pardo, pristne vezi med Slovenijo in Švico na področju letalstva obstajajo v razvojnem sodelovanju s podjetjem Pipistrel in komercialnem sodelovanju z družbo Pilatus, kjer smo za potrebe slovenskega vojaškega letalstva nabavili letala PC-6 in PC-9.

Švicarska vojaška stroka se zaveda, da je pomemben element suverenosti države njena sposobnost učinkovitega nadzora in zaščite lastnega zračnega prostora. Švica naj bi zato v bližnji prihodnosti posodobila svoje vojaško letalstvo, saj želijo nadomestiti zastarela letala F-5 Tiger in posodobiti letala F-18 Hornet. Državljani bodo o tem odločali na referendumu in vprašanje je, ali bo volivce tokrat mogoče prepričati, saj so se na referendumu leta 2014 že izrekli proti nakupu švedskih letal Gripen E. Ponudniki, med njimi tudi Airbus, so ne glede na to visoko oviro že v nizki preži ...

Razvoj slovenskega vojaškega letalstva in Airbusa

Načelnik slovenskega Vojaškega letalskega organa, polkovnik Blaž Pavlin, je predstavil slovensko zasnovo delovanja vojaškega letalstva in naš prispevek pri usposabljanju usmerjevalcev združenega ognja (JTAC). Ta mednarodni šolski program Slovenska vojska uspešno izvaja na letališču Cerklje ob Krki tako za svoje potrebe kot tudi za številne udeležence iz drugih zavezniških držav.

Polkovnik Pavlin nas je seznanil tudi z načrtom razvoja slovenskega vojaškega letalstva.

Paleto prispevkov je zaključil razpravljavec družbe AIRBUS Defence and Space v vlogi sponzorja. Joachim Borkenstein, tudi sam nekdanji pilot tega letala, je poudaril zmogljivosti in razvojne možnosti lovca Eurofighter Typhoon. Opisal je praktične izkušnje, potrjene v različnih operacijah, široko paleto orožij, ki jih letalo glede na nalogo lahko nosi, in nabor orožij, ki bodo na voljo v prihodnosti, aerodinamične modifikacije, ki bodo izboljšale manevrske sposobnosti letala, pilotsko čelado Striker II z vgrajenim večfunkcijskim digitalnim prikazovalnikom, ki omogoča pilotu pregled nad različnimi informacijami ob hkratnem nemotenem pogledu iz letala podnevi in ponoči, ter zmogljiv radar dolgega dosega Captor E, ki predstavlja glavno čutilo Eurofighter Typhoona.

K uspehu simpozija je, kot sem že omenil, pripomoglo dejstvo, da so v razpravah sodelovali slušatelji Generalštabnega tečaja, ki so imeli priložnost bolje spoznati vlogo in delo Društva slovenskih vojaških pilotov in Evropskega partnerstva EPAA, kar bo brez dvoma povečalo našo prepoznavnost in ugled v očeh Slovenske vojske.

Prispevek o našem simpoziju je bil objavljen med drugim tudi v zadnji številki glasila Interesnega združenja nemške Luftwaffe (IDLw). Napisal ga je aktivni podpolkovnik Frank Wittemann, tudi sam udeleženec simpozija. Svoje poročilo je zaključil z besedami, da je bil »letošnji simpozij EPAA zelo uspela prireditev z zanimivimi pobudami in kakovostnimi razpravami.«

Vojaško letalo Gripen-e.

Poklicne pilotke

VEDNO VEČ PILOTK, NAJVEČ V INDIJI

V zadnjih letih se je povečalo število poklicnih pilotk potniških letal, čeprav so še vedno v manjšini. Pred leti je bilo atraktivno videti žensko za krmilom potniškega letala, sedaj pa je to že nekaj običajnega, sprejemljivega in samoumevnega. Seveda se še vedno zgodi, da so nekateri ljudje presenečeni in celo žaljivo reagirajo. To pa je stvar osebne kulture človeka in družbe, ki pogojuje razmišljanje, da je ta poklic zgolj moški.

Mag. Vida Berglez Slana,
dr. vet. med., pilotka,
AOPA ID:0075

Od leta 1910, ko je prvo pilotsko dovoljenje na svetu pridobila Elise Raymonde de Laroche iz Francije, so letalke veliko doprinesle k ozaveščenju vloge žensk v letalstvu in tlakovale pot proti stereotipom, da je to področje zgolj domena moških.

Informacije o številu žensk pri posameznih letalskih prevoznikih niso točne. Koristen vir je Mednarodno združenje žensk pilotk, ki zbira in objavlja nekatere podatke o številu pilotk letalskih prevoznikov v različnih državah, vendar tudi ti podatki ne kažejo pravega stanja o številu poklicnih pilotk.

Mednarodno združenje žensk pilotk (ISA) ocenjuje, da je približno tri odstotke žensk pilotk po vsem svetu – od 130.000 ›››

››› pilotov je približno 4.000 žensk. Raziskava, ki jo je izvedla družba EasyJet, pa je pokazala, da je v svetovnih letalskih družbah okoli pet odstotkov pilotk. Pri družbi EasyJet imajo 164 žensk pilotk, od teh je 62 kapitank. Na spletni strani ISWAP so sveži podatki (julij 2018) za 79 letalskih družb po vsem svetu. Med temi letalskimi prevozniki je 7.468 žensk pilotk, kar pomeni 5,2 odstotka, med njimi je 1.393 kapitank (18,7 odstotka).

Pri British Airways je 3.500 pilotov, med njimi je 200 žensk, kar je okoli šest odstotkov. Podatki za ZDA in Kanado kažejo, da je med piloti nekaj več kot 4 odstotke žensk. Zanimivo je, da ima indijska letalska družba IndiGo najvišji odstotek pilotk, in sicer 13, 9, kar je dvakrat večje število kot v zahodnih državah. Danes je pri njih zaposlenih 322 žensk pilotk, pred petimi leti pa jih je bilo le 69.

Na podlagi podatkov, ki jih je objavilo Mednarodno združenje žensk letalskih pilotov, so navedeni odstotki pilotk pri naslednjih letalskih podjetjih:

Letalsko podjetje	Odstotek žensk v podjetju
Air Canada	5.46 %
Air Gruzijan	11,2 %
Air India	9.62 %
Air New Zealand	4.67 %
American Airlines	4.2 %
British Airways	5.86 %
Cathay Pacific	3.71 %
Delta Air Lines	4.7 %
Easyjet	5 %
Emirates	1.5 %
Hawaiian Air	9.41 %
IndiGo	13.87 %
KLM	4.83 %
Lufthansa	6.94 %
Porter Airlines	12,7 %
Qatar	<1 %
Qantas	4.32 %
QantasLink	13.81 %
South African Express	12,1 %
Virgin Australia	5.5 %
Tigerair	7.66 %
United Airlines	7.41 %

Druge letalske družbe, ki niso vključene v uvrstitev ISWAP, imajo podoben delež žensk. Na primer Air France ima 8 odstotkov žensk, letno poročilo agencije Iberia za leto 2017 pa kaže 5,5 odstotkov pilotk. Med 200 piloti ima družba Adria Airways zaposlene tri pilotke. To so Alja Berčič Ivanuš, prva kapitanka, ki se je izšolala v Sloveniji, leti na letalih CRJ200 in CRJ900, ter kopilotki Marina Kunstić in Olaia Aurrekoetxea.

Nekatere znane profesionalne pilotke in njihove izkušnje

Prva profesionalna pilotka, ki je letela na legendarnem superjet Concordu, je bila Barbara Harmer. Leta 1987 je postala prva ženska, usposobljena za pilotiranje nadzvočnega letala Concorde pri British Airways, pet let kasneje pa je že preletela iz Londona do New Yorka. Osem let kasneje se ji je pridružila še kolegica Béatrice Vialle. To sta bili tudi edini ženski, ki sta leteli na Concordu.

Melissa Holland Smith, višja prva častnica in pilotka v British Airwaysu od leta 2001, na svojem delovnem mestu ni imela slabih izkušenj glede spola in je v svoji ekipi enakovredno obravnavana. Meni, da gre za delo, ki ni odvisno od spola in da je potrebno razbiti stereotip, da so samo moški piloti, če želimo, da bi se več žensk odločalo za letalski poklic.

Kapitanka Yvonne Pope Sintes je leta 1972 postala prva britanska komercialna letalska pilotka. Pred tem je delala kot stevardesa in eden izmed njenih kolegov je izjavil, da bo dal odpoved v letalski firmi, če bo ona letela kot pilotka.

Judy Cameron, prvi pilotki pri Air Canada od leta 1978, je eden od potnikov komentiral: »Ha, ženska pilotka, se pa vsaj ne vozi po cesti!«

Spodbujanje popularnosti pilotskega poklica

Carolyn McCall, izvršna direktorica letalske družbe EasyJet, je na konferenci British Air Transport Association (BATA) poudarila, da želijo opogumiti čim več žensk, da se jim pridružijo in ostanejo v tem zanimivem, visoko usposobljenem in dobro nagrajenem poklicu. Razširiti nameravajo priložnosti za izobraževanje mladih žensk za pilotke in za področja znanosti, inženiringa, tehnologije in matematike, ki bodo omogočila zaposlovanje tudi v drugih panogah, ki prispevajo k razvoju letalstva.

Shweta Singh, senior instruktorica v podjetju Jet Airways iz Indije, je v intervjuju za Reuters povedala, da v zadnjem obdobju v Indiji raste število letalskih družb, ki sodelujejo pri zaposlovanju žensk. Vedno več indijskih žensk želi delati v letalskem poklicu, ki predstavlja privlačno življenje na nebu z ugodnostmi, vključno z enakovrednimi zaslužki in varnim delovnim mestom. Singhova meni, da je to najvarnejša služba, ženske so zaščitene bolj kot na katerem koli drugem delovnem mestu.

ICAO je skupaj z južnoafriško Upravo za civilno letalstvo organizirala prvo konferenco o enakosti spolov na mednarodni ravni. Potekala je avgusta 2018 v Cape Townu. Na programu je bila tudi enakost spolov in vloga žensk v letalstvu. Enakost spolov med piloti naj bi izboljšali z razširitvijo zaposlovanja in obveznim objavljanjem števila pilotov po spolu.

Letos so v Seulu na Vrhu v Aziji razpravljali o porastu žensk v azijskem letalstvu. Na žalost se popularnost letalskega poklica za ženske v Aziji zelo počasi izboljšuje. Izzivi na obstoječi status quo naj bi vplivali tudi na vlogo žensk v tem delu sveta, kjer v nekaterih državah ženske ne smejo voziti niti avta.

V Ameriki pa želijo med drugim povečati tudi število črnih pilotov, katerih je danes samo okoli 675, od tega 14 žensk. Dve od njih sta se zapisali v zgodovino: Dawn Cook in Stephanie Johnson, ki sta kot prvi afroameriški ženski poleteli v letalski posadki pri Delta Airlines v začetku leta 2017.

Velike strukturne spremembe, pospešen razvoj letalske industrije, digitalizacija, neomejena internetna komunikacija in pripravljenost letalskih družb, da zaposlujejo pilotke, odpirajo vrata mladim ženskam, študentkam letalstva, da sledijo svojim sanjam in ciljem.

Številne pilotke uporabljajo Instagram in bloge, kjer objavljajo svoje izkušnje, letalske destinacije, zanimive zgodbe in svoje fotografije. Ob tem se zabavajo, navdušujejo ter navdihnejo mnoge obiskovalce interneta. To je nov način preseganja stereotipov ter sodoben, osvežujoč pristop k ozaveščanju o enakovrednosti spolov.

Viri:

1. ‚Where's the captain?' – and other things passengers say to female pilots, Hugh Morris. 17. 8. 2017. https://www.telegraph.co.uk/travel/travel-truths/female-women-pilots-numbers-sexism/
2. Determination to succeed, Airbus. http://company.airbus.com/company/heritage/female-pioneers/Barbara-Harmer.html
3. Why are there so few female pilots? The Telegraph, London. http://www.traveller.com.au/why-are-there-so-few-female-pilots-gkkbaa
4. Female airline pilots: The country with the most women pilots will surprise you, Hugh Morris. http://www.traveller.com.au/female-airline-pilots-the-country-with-the-most-women-pilots-will-surprise-you-h156sg
6. Female airline pilots in decline, despite the perks and glamour of the job Female airline pilots in decline, despite the perks and glamour of the job, N'Dea Yancey-Bragg, 8-Aug-2018. http://www.traveller.com.au/female-airline-pilots-in-decline-despite-the-perks-and-glamour-of-the-job-gx3aal
7. Women airline pilots: a tiny percentage, and only growing slowly. https://centre-foraviation.com/analysis/reports/women-airline-pilots-a-tiny-percentage-and-only-growing-slowly-432247
8. 8 female pilots you should follow on instagram. Mike Arnot, 2018. https://thepointsguy.com/news/8-female-pilots-you-should-follow-on-instagram/

ČRNI OGLJIK

Z ULTRALAJTOM PREKO AZIJE

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

Sodobna ultralahka letala so veliko zmogljivejša, kot so pripravljeni razumeti strokovnjaki Javne agencije za civilno letalstvo RS, omreženi s težko razumljivimi pravilniki, ki jih producirajo brez udeležbe prave strokovne javnosti. Številni nesmiselni predpisi, dopolnila in nenehno spreminjajoča se pravna praksa zmanjšujejo njihovo uporabnost ter dušijo in uničujejo to perspektivno vejo letalstva.
Ultralahko letalo ni ultralahko letalo zato, ker je zelo lahko. Ultralahka letala so navsezadnje lahko tudi letala splošnega letalstva, moderni materiali to omogočajo.

›››

›››

Kategorija “ultralajtov” je bila zanimiva zato, ker so letala bila izdelana v necertificirani proizvodnji, iz letalsko necertificiranih delov in materialov. Operater/lastnik/pilot je prevzel vso odgovornost nakupa, vzdrževanja in letenja. Zaradi zmernih cen, enostavnega vzdrževanja in ekonomičnega letenja so bila letala dosegljiva širšemu krogu letalcev. Z ustanovitvijo Javne agencije za civilno letalstvo se je število zaposlenih strokovnjakov povečalo za večkratnik, posledično je sledil katastrofalen dvig cen za operaterje, pilote, šole ..., nerazumljivi pravilniki, dopolnila, spremembe pa se še naprej brezmejno bohotijo. “Ultralajti” danes izumirajo, ubija jih birokracija oziroma birokrati z imeni in priimki. Vzroki so tako kot pri vseh birokratskih aparatih zelo kompleksni, od prvinske nevoščljivosti (zakaj bi oni, če jaz ne morem), strahu pred politično korektnimi nadrejenimi, neznanja, ki ga kompenzirajo z nekritičnimi prepisovanji tujih pravilnikov, strahu pred imaginarno odgovornostjo do medsebojnega prerivanja za položaj in kroničnega obolevanja za bolezen oblasti, ki muči vse majhne, ki bi radi bili veliki.

Na srečo živimo v Evropski uniji, ob državah z bogato letalsko tradicijo, kot so na primer Nemčija, Francija, Češka, kjer je število letalcev veliko večje in imajo močnejša združenja, zveze, klube, ki učinkoviteje zavirajo razraščanje birokratske kuge. Zato tudi vse več naših letal leti pod tujo zastavo.

Tudi naš Dynamic WT9, ki ga uporabljamo za raziskave globalne onesnaženosti ozračja s črnim ogljikom v okviru projekta GreenLight WorldFlight, smo morali na žalost registrirati v Franciji. Razlog je bila vgradnja motorja Rotax 912iS in prav za ta motor razvitega MT certificiranega propelerja. V vseh pogledih je to bila najboljša, najbolj optimalna in najbolj varna kombinacija v tistem času, ki nikakor ne vpliva na performančne okvire letala. Zaradi tega so dolgi preleti oceanov, puščav, tropskih pragozdov bolj predvidljivi, manj stresni in predvsem varnejši.

Črni ogljik ubija ljudi in dodatno segreva planet Zemljo. Ker je podatkov izjemno malo, pa še ti so zbrani le na tleh, so modeli napovedovanja obremenitve okolja nezanesljivi. Podatki, ki jih pridobimo med poleti, omogočajo strokovnjakom pod vodstvom dr. Griše Močnika in dr. Luke Drinovca z Inštituta Jožef Stefan analizo lokalne, regionalne in globalne razširjenosti onesnaženja.

Letošnje meritve smo izvedli na Bližnjem in Daljnem vzhodu, Kitajski in Rusiji. Letenje preko Kitajske je bil največji izziv, saj 80 odstotkov zračnega prostora še vedno kontrolira vojska, zato so postopki pridobivanja dovoljenj dolgi, nepredvidljivi in odvisni od dnevne aktivnosti vojaških con. Velika večina splošnega letalstva, približno 1000 privatnih pilotov in še manj letal, je zato omejena na letenje okrog letališč. Poleg dovoljenj je ovira tudi cena pristankov, ki se giblje od 3000 do 12000 ameriških dolarjev, ter pomanjkanje primernega goriva.

S prijazno pomočjo diplomatov na Ministrstvu za zunanje zadeve RS, ki so stopili v stik s CAAC (Agencija za civilno letalstvo Kitajske), smo pridobili informacijo, da zaradi naših bogatih izkušenj globalnega letenja nimajo zadržkov za izdajo dovoljenja. To je na Kitajskem šele prva stopnica, potrebni so še dogovori s kontrolo letenja, vojsko in agencijo, ki bo poskrbela za dostavo goriva. Naloge, ki so brez lokalne pomoči neizvedljive.

Kot že velikokrat prej, nam je priskočil na pomoč splet srečnih okoliščin. Prav v tistem času so organizatorji združenja Earthrounders (piloti, ki so že leteli okrog sveta v kategoriji letal do maksimalne vzletne teže 7000 kg) načrtovali organizacijo srečanja v desetmilijonskem mestu Zhengzhou v pokrajini Henan, v sklopu največjega kitajskega letalskega mitinga splošnega letalstva, ki ga običajno v štirih dneh obišče več kot 350 000 ljudi. S priporočilom Earthrounderjev in uradnim povabilom organizatorja letalskega mitinga, Blue Legend Air Expo, ki so obljubili tudi koordinacijo pridobivanja dovoljenj in kritja večine stroškov, so se lahko pričele logistične priprave še za ostale “problematične” države, kot so Iran, Egipt, Saudova Arabija, Pakistan, Mjanmar, Laos, Vietnam in Rusija. Ker dovoljenja v teh državah veljajo le 24, 48 ali maksimalno 72 ur, je bil polet ves čas pod časovnim pritiskom in je bila odločitev za vzlet zaradi pestrega vremena velikokrat težka in negotova. Tako je bilo v Turčiji, ko je bilo potrebno Iran zaradi zamude zaradi vremena obvoziti preko Cipra (na dan, ko so Američani obstreljevali Sirijo) in Egipta. Slabo vreme nad Saudovo Arabijo, prepoved letenja v Qatar, prelet vojaških con s komunikacijo preko potniških letal ter slaba vidljivost, turbulence in nevihte vse do El Alaina v ZAE (Združeni arabski emirati). Nočni odlet iz Karačija in negotov pristanek v Chittagongu (Bangladeš), kjer je TAF napovedoval močne nalive, nevihte, veter in nizke oblake. Prelet Laosa in pol Vietnama brez komunikacije in končno IFR/IMC

pristanek v sedemmiljonskem Nanningu na jugu Kitajske.

Večinoma neprijazni kitajski kontrolorji nimajo nobenih izkušenj s tako majhnimi letali in ne razumejo omejitev glede hitrosti vzpenjanja, zaledenitev in višin. Prijazni fantje agencije (handling) na letališču v Nanningu so pripeljali sod goriva brez oznak in največ, kar sem lahko dobil, je bilo telefonsko zagotovilo dobavitelja, da je to ustrezen Avgas 100LL.

Vreme v prihodnjih dneh je bilo pretežno slabo, dvakrat sem več ur čakal v letalu na vojaško dovoljenje in potem z dolgim nosom odšel nazaj v hotel. Ko so bile razmere na letališču najslabše, vidljivost 1500 m, baza oblakov na 1500 ft, je dovoljenje le prišlo. Dolg instrumentalni odlet, počasno vzpenjanje, kjer se je šele na FL100 končno zjasnilo, čez dobrih sedem ur pa zopet navzdol v belo mleko južno od mesta Zhengzhou proti manjšemu VFR letališču Shangjie, kjer je bila vidljivost 3000 m. S pomočjo angleško govorečega kontrolorja, ki je koordiniral letalski miting, sem zagledal letališče šele v kratkem finalu.

Do sedaj je bil to prvi pristanek ultralahkega letala na tem mitingu in eden redkih nasploh. Letos sta poleg našega Dynamica prileteli še dve posadki v turbopropelerskih Piper M600 in Dacher TBM910. Vsa ostala letala so prišla v kontejnerjih. Tik pred začetkom mitinga se je med trening letom v slabi vidljivosti smrtno ponesrečil ameriški akrobatski pilot in glasbenik Eglin Wells.

Operativni del letalskega mitinga je imel v rokah Siyu, kakšnih 35 let star popolnoma "skuliran" mladenič, ki je skrbel tudi za moje letenje preko Kitajske, koordiniral kontrolorje, letališča, prenočišča in vojsko. Z njegovim očetom sta glavna stebra in promotorja splošnega letalstva na Kitajskem.

Sledilo je nekaj turističnih dni v družbi starih kolegov "Earthrounderjev", AOPA Kitajske, najvišjih predstavnikov CAAC in nepregledne množice obiskovalcev zanimih letalskih nastopov.

Potem zopet kruta realnost nadaljevanja poleta. Zgodaj zjutraj sem bil pripravljen na odlet. Tudi Siyu je bil ob letalu, v eni roki je imel radijsko postajo, v drugi mobilni telefon. Vse je bilo urejeno, vendar je vojska zopet blokirala. Planirani polet do Hohhota v Notranji Mongoliji naj bi sredi dneva prekrižala hladna fronta, ki se je hitro pomikala s SZ. Po štirih urah čakanja Siyu dvigne palec. VFR/IFR odlet, kroženje v oblakih zaradi prometa na mednarodnem letališču Zhengzhou, končno dovoljenje za FL100 in vijuganje med gmotami razvitih CB-jev. Proti severu se je nevihtni pas umaknil sprva prosojnim oblakom, ki so se gostili in postali temni z dežjem. Temperatura je bila stopinjo pod ničlo, zato sem se spustil na FL080, kjer je bilo dve stopinji nad ničlo. Vodne srage na krilu so postale počasnejše, dokler se niso ustavile in spremenile v ledeno glazuro. Spust na FL060, prelet nad mestom Taiyuan in upanje, da se bo naprej proti severu zvedrilo. Ker se razmere ne izboljšajo, teren pa se dviguje preko višine, na kateri letim, obrnem in prosim za pristanek na mednarodnem letališču. Zavedam se, da se nenajavljen pristanek brez dovoljenja ne more dobro končati. V najboljšem primeru lahko pričakujem hude finančne posledice. Po dveh urah ždenja v Dynamicu sta se močan veter in dež umirila, Siyu pa je uspel najti človeka, ki se je ukvarjal z menoj vse do odleta v sončno dopoldne prihodnjega dne. Kljub temu da spoznavam letalsko birokracijo po svetu že skoraj dvajset let, sem vedno znova presenečen, kaj vse si lahko uradniki izmislijo pod krinko varnosti.

Turbulenten let v močnem severnem vetru se je končal v Hohhotu. Vse je bilo urejeno za let naprej preko Mongolije v Ulan Ude v Rusiji, 200-litrski sod 100LL je čakal na poltovornjaku, vsi postopki na carini in policiji so potekali gladko in hitro. Težava je bila v tem, da se je zaradi zamude predviden ETA (estimate time of arrival) pomaknil v nočne ure, TAF pa napovedal prihod fronte s peščenim viharjem in močnim vetrom na letališču. Odločitev za odlet ni bila racionalna, vendar je bila alternativa še slabša. Propad kitajskega dovoljenja bi pomenil nekajdnevno zamudo in posledično propad dovoljenj za vse etape preko Rusije.

Osemurni plan sem zaradi časovne stiske skrajševal z direktnim letenjem izven IFR koridorjev z izgovori, da se izogibam vremenu, čeprav je bilo lepo in jasno. Kitajski in ruski kontrolorji so zelo togi in neradi pristanejo na spremembe, vendar vztrajnost pomaga. V Mongoliji je bilo lažje. V bližini prestolnice Ulan Batorja se je tudi puščavska termična turbulenca umirila in avtopilot je zopet olajšal življenje. Sonce je že zašlo za frontalnimi oblaki, ki so se bližali letališču za Bajkalskim jezerom. Vse je kazalo, da bom dobil tekmo s časom in pristal pred prihodom peščenega vetra. Zaradi slabih izkušenj z VFR nočnimi pristanki na Martiniku in Havajih sem za vsak slučaj odpeljal celotno ILS proceduro in v prvih večernih urah pristal na precej zdelani stezi letališča Baikal pri Ulan Udeju. V enem dnevu iz kitajske vročine v sibirski mraz.

Polet sva nadaljevala skupaj s prijateljem Andreyem Dubrovinom, ki je včasih letel pri Aeroflotu kot navigator in s katerim sva pred šestnajstimi leti preživela pravo letalsko sibirsko avanturo v ultra- ›››

lahkem letalu Zenair 701. Sledilo je pet zahtevnih etap do Moskve v pretežno slabem vremenu z zaledenitvami, dežjem, pristanki na majhnih letališčih in druženjem s čudovitimi ljudmi, ki jim birokracija tako kot nam ubija letalske sanje.

Naši globalni poleti dokazujejo veliko uporabnost ultralahkih letal, zanesljivost, varnost in zmogljivost. Uradno "požegnana" zastarela in več desetletij stara letala GA z zastarelo IFR opremo predstavljajo v zračnem prostoru veliko večjo nevarnost kot moderno opremljena, visoko zmogljiva ultralahka letala. Vendar vse, kar je tehnično mogoče, doživi v Sloveniji rdečo luč: povečanje MTOM na razumnih 600 kg, nočno in IFR letenje, PPL šolanje, komercialno taksiranje, zmanjšana birokracija za dela v zraku, šolanja, registracija novih letal, licenciranje, predvsem pa radikalno znižanje stroškov za uporabnike.

Ker upanje umre zadnje, sanjamo o tem, da bo Javna agencija za civilno letalstvo RS nekoč le postala zaveznica letalcev in bo z njo mogoče iskati smiselne rešitve za tehnične novosti in varnost v zračnem prostoru, brez vpliva različnih lobijev.

WT9 Dynamic LSA

Najtišji zrakoplov v svoji kategoriji

Letalo WT9 Dynamic LSA je izdelano iz kompozitnih materialov in certificirano v skladu s certifikacijskim postopkom EASA za lahka športna letala CS-LSA in ima najnižjo emisijo hrupa v svoji kategoriji, vključno z:

- nizko porabo goriva;
- nizke obratovalne stroške;
- zelo primerno za usposabljanje pilotov;
- moderni instrumenti dynon avionics skyview;
- tri stopenjski opozorilni sistem za približevanje zloma vzgona s tresenjem palice;
- reševalno padalo;
- idealno za šolanje športnih pilotov.

Letalo je namenjeno tako zasebnim uporabnikom, kot tudi letalskim šolam, ki se zavedajo kako pomembni so nižji stroški uporabe in vzdrževanja letala.

aerial survey AEROVIZIJA

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

Jani Stariha, poklicni pilot poslovnih letal in jadralni pilot-tekmovalec

S svojim jadralnim letalom DG 300 , 2018.

ČEZ AFRIŠKE DŽUNGLE SAMO S KOMPASOM IN URO

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

Vsak let je svoje zgodba. Pri pilotih, kot je Janez Stariha - Jani, tudi pristanki. Vsakikrat na drugem letališču, kot je značilno za poklicne pilote poslovnih letal, in velikokrat izven letališča, kot je običajno za jadralne pilote. Vmes pa veliko tveganja. »Brez tveganja ni zmage,« pravi Jani, a v isti sapi pove, da tudi brez sreče ni nič. »Tisti, ki v aviaciji ni imel sreče, ga ni več med nami.«

Jani leti že 53 let, za njim je deset tisoče vzletov in pristankov z različnimi vrstami poslovnih in jadralnih letal, 45 let tekmovanj in kakšnih 90 jadralnih prvenstev. Vedno je imel (tudi) srečo. Svojo poklicno pilotsko pot je začel v najbolj črni Afriki - džungli Centralnoafriške republike. Pisalo se je leto 1975. Jani je imel 24 let, v žepu diplomo poklicnega pilota in veliko željo po čim boljšem letenju. Težko verjetno, da bi si lahko predstavljal kaj bolj razburljivega, kot je bilo letenje sredi Afrike. V mesto Bangui je odpotoval kot bodoči pilot podjetja Slovenijales, ki je imelo koncesijo za upravljanje džungle, velike skoraj za celo Slovenijo. Tam ga je čakalo letalo Britten Norman, dvomotorni angleški visokokrilec.

Črna Afrika, prva poklicna pot

»Nikoli še nisem letel dvomotornega letala. Prešolal me je Francoz, ki ni znal skoraj nič angleško, jaz pa ne francosko. Lahko si predstavljaš, kako je to bilo. Mi ni bilo lahko, veš,« začne Jani pripovedovati o letenju v Afriki. V Afriki je ostal štiri leta in se v tem času poleg vsega drugega dobro naučil tudi francosko. Danes govori sedem jezikov: poleg slovenskega, angleškega in francoskega še nekaj tudi italijansko, nemško, rusko, srbsko. Vse to mu je prineslo poklicno življenje, ki ga je vodilo po mnogih državah in kontinentih, pa seveda po nešteto letališčih. Poklicno pot je začel torej na letališču v mestu Bangui, skorajda točno na ekvatorju. Kako je našel svoj prvi cilj, majhno pristajalno stezo sredi neskončne džungle?

»Prvič letališča skoraj nisem našel. Avion je imel navigacijske naprave, a nad pragozdovi v Afriki niso delovale. Uporabna sta bila samo kompas in ura. Meteorološki radar in avtopilot sem pa lahko samo sanjal. Izračunal sem, da moram leteti v kurs 238 in da bom letel uro in 25 minut, potem pa moram zagledati stezo. V začetku je bil navigacijski sistem VOR, prvih 60 kilometrov sem letel po radialu, tako da sem približno vedel, kakšen je veter in kolikšni naj bi bili popravki. Kmalu je bila okoli in okoli džungla, 400 kilometrov visokega, neprehodnega gozda. Najboljši orientir je bila reka Sangha, ki bi jo moral zagledati po uri in 25 minutah letenja. Čas je minil, reke pa nikjer. Pomislim, da je najbrž močnejši čelni veter, se bo že pojavila. Letim še nekaj minut, reke nikjer. Postajalo mi je vroče. Aviona ne poznam, ne poznam vremena ne terena. Nimam kaj posebej veliko rezerve goriva. Kaj sploh počnem tu? Naj obrnem? Takrat zagledam reko. Uf, hvala bogu, to je Bayanga, kraj, kamor sva ›››

›››

namenjena. Gledam karto - ni res. Nisem na pravi strani reke. Torej ni Bayanga. Vseeno moram obrniti in odleteti nazaj, si mislim. Reka se je v blagih meandrih zvijala skozi pragozd. Obrnil sem na desno in po 15 minutah pristal v Bayangi. Imel sem srečo. Kakšnih 20 minut sem bil izgubljen sredi Afrike,« opisuje svoj prvi let čez pragozdove Jani. Za tem je skoraj vsak dan letel čez.

Vsak dan čez džunglo

»Štiri leta sem bil edina popkovina med Bayango v deviškem pragozdu in mestom Bangui, kjer je bila prva civilizacija. V Afriki sem naletel 1600 ur, večino na drugem, novem letalu Piper Cheaftain, ki ga je preletel ameriški pilot v Dualo v Kamerunu. Tam sva ga pričakala s Tonetom Fornezzijem Tofom, novinarjem, ki je bil pri meni na obisku. Naslednji teden me je Američan v Kamerunu prešolal, Tof pa je od tam poročal v Slovenijo. Bil je tudi prvi potnik na novem letalu. V Bayangi so bili delavci in stroji, ki so podirali mahagonijeva drevesa in jih po reki Sangha spuščali proti morju. V Bangui sem nakupoval, kar so potrebovali v džungli: orodje za na barko, rezervne dele, kakšno zdravilo, zobno pasto, vozil sem bolnike in obiskovalce. Ker sem dopoldan nakupoval, sem se vračal domov v pragozd sredi dneva, ko so bili na nebu že močni kumulonimbusi in vreme ni bilo primerno za letenje. Francozi so govorili, ej, to je ta nori Jugoslovan, ki leti vedno, ko je najhujše vreme.«

Če bi Jani pripovedoval samo o letenju v Afriki, nam nekaj dni zagotovo ne bi bilo dolgočasno. Vsak let je svoja zgodba, mnoge napete, izjemno zanimive, lepe, strašljive. Se ti je zgodilo kaj zares nevarnega? »Če bi bilo zares nevarno, ne bi bil sedaj tukaj,« se smeji. »Izgubil se nisem nikoli več.«

Pa se ne bi bilo tako težko izgubiti. Takšna priložnost je bila tistega dne, ko je kolega Karel Korpar pripeljal domačo politično delegacijo z letalom Learjet v Bangui. »Bilo je v sušni dobi, ko je dostikrat pihal iz severa, s Sahare veter in prinesel s seboj mikroskopski prah, ki je bil kot megla nad Afriko. Vidljivost je bila slaba in kontrolorji nas sprva niso pustili poleteti. A je bilo treba delegacijo peljati v džunglo, v Bayango. Kupil sem steklenico viskija in jo odnesel v kontrolo letenja: »Ne sekirajte se, tam bom že pristal,« sem rekel. Zdaj smo lahko poleteli. Karel Korpar, pilot Learjeta, je sedel zraven mene, od zadaj politiki. Videlo se ni nič. Natančno po uri in pol, ko smo se prebijali skozi meglo proti tlem, zagledamo letališče. »Kako je to mogoče? Uro in pol nisva videla zemlje, zdaj pa točno na letališču sredi pragozda!« se je čudil Karel, takrat že precej bolj izkušen pilot od mene. Po sreči, mu odgovorim. Brez sreče ni nič.«

Skok iz Afrike v Ljubljano in nazaj

Med večjimi dogodivščinami je bil dan, ko so mu naročili, da mora priti v službo, torej na letenje, v modrih hlačah in beli srajci, ne pa kot zmeraj v kavbojkah in majici. Izkazalo se je, da bo peljal predsednika Centralnoafriške republike Jean-Bedela Bokassa in njegove ministre v Sudan. Ni vedel, zakaj. Čakajo na pisti v Sudanu, dokler ne pristane Piper Beechcraft Baron, v njem pa francoski predsednik Giscard d'Estaing s sinom. Državniki so naprej šli skupaj z DC 3, ki je prišel po njih, Jani pa sam nazaj. Z Bokassom je povezana še ena zgodba. Tista, ko so ga vzeli na krov letala nepričakovano jugoslovanski piloti, ki so z Boeingom 707 vozili iz Benetk v Afriko pohištvo za Bokassa. »Takrat ni bilo enostavno priti iz Afrike. Ljudje še niso tako množično leteli kot danes, potniških letov ni bilo skoraj nič. Piloti so me povabili, da grem z njimi do Benetk. Skočil sem po potni list in po potrdilo, da sem plačal davke v Afriki - brez tega te ne spustijo iz države - in že smo leteli v Benetke. Tam sem najel rent a car in čez dve uri odprl vrata doma, v Ljubljani. Mama je gledala TV dnevnik.

Kamor nese pogled, povsod pragozd.

Na pisti sredi džungle v Afriki.

Skoraj jo je kap. A nisi v Afriki? Sem, zdajle pa sem tu, sem rekel. Že naslednji dan sem se vrnil v Benetke. S sabo sem vzel karton piva Union. Nekaj ur kasneje smo že pristali v Bangui, presedel sem se v svoj avion in čez dve uri in pol pristal v Bayangi. »Kaj je novega v Bangui?« so me vprašali. Vprašajte rajši, kaj je novega v Ljubljani! Niso mogli verjeti. Šele, ko sem dal pivo, so me resno vzeli.«

Pravi diamanti v jadralni C znački

Med zanimivimi afriškimi temami so diamanti. Na prvi pogled koščki stekla, ki se valjajo po pesku, imajo v Evropi neskončno ceno. Jani jih je nekaj prinesel tudi domov za značke jadralnega pilota zlati C z diamantom. Postal je pravi ekspert za diamante, za les mahagonija in drugih do 50 metrov visokih dreves, ki je dve leti potoval po rekah in morjih, preden je prispel v Slovenijo, in še za marsikaj drugega v pragozdu. Kaj pa bolezni? »Nekaj sem se v Afriki naučil: bati se moraš živali, ki jih ne vidiš. Na srečo nisem prav nič zbolel, še malarije nisem dobil.« Na obisk k njemu so prišli tudi prvi slovenski zdravniki, ki so se spoznavali s tropskimi boleznimi, in ena prvih slovenskih popotnikov v Afriki Zvone Šeruga in Tomo Križnar. Vse to je bilo prepleteno z vsakodnevnim letenjem brez avtopilota, brez radarja, prava pustolovščina.

Kdo ve, kako dolgo bi Jani še ostal v džungli, ki mu je bila izjemno všeč, če ne bi nekega dne dobil pisma od Geodetskega zavoda Slovenije. To ga je pripeljalo v severno Afriko, neskončni pesek Libije.

Neskončni pesek Libije – letenje za geodete

»Geodetski zavod je kupil letalo Piper Chieftain. Bil sem edini Slovenec, ki sem ta tip letel. Povabili so me na razgovor, ko bom prišel iz Afrike na dopust v Slovenijo. Šel sem. Ponudili so mi vse mogoče ugodnosti ... ni bilo druge, zaposlil sem se pri njih. Ker letala še ni bilo, sem kar takoj zaprosil za mesec dni neplačanega dopusta. V Afriki se je namreč ženil moj kolega pilot in me je povabil. Direktor geodetskega zavoda je rekel: »Seveda pojdite in dopust vam bomo plačali, samo da se boste vrnili! Da se ne boste tudi vi tam poročili!« Vleklo me je v Afriko. Na poroki je bilo zabavno. Ostal sem ves mesec, da sem letel namesto mladoporočenca. Nato pa sem se seveda vrnil. Za geodete sem letel leto dni, v glavnem po Jugoslaviji, mesec dni pa tudi v Libiji.«

V Libiji so takrat pripravljali projekt z imenom Velika reka, Great Man-Made River, s katerim je predsednik Gaddafi načrtoval ozeleniti deželo. Libija je namreč brez lastne reke. Šlo je za 2820 kilometrov podzemnih cevi, po katerih so pretočili jezero sladke vode skozi več držav do Sahare in Libije. Slovenski geodeti so snemali iz zraka teren za izdelavo zemljevida in določitev trase, po kateri bodo položene cevi.

»Libija je bila takšna država, da je bil na našem letalu nenehno prisoten varnostni inženir. Kar naprej nas je zafrkaval. Prvi dan je pred poletom vprašal, ali imamo na letalu kaj za piti? Nimamo, saj bomo hitro nazaj, sem odgovoril. Potem pa ne bomo leteli, je rekel. Šli smo se kopat. Naslednji dan smo vzeli s seboj kokakolo. A ga je zanimalo, če imamo s seboj kaj za jest? Nimamo, teh nekaj ur ne bomo lačni. Potem ne moremo leteti. Zopet smo se šli kopat. Tretji dan je bil praznik, pa spet nismo leteli. Geodeti so bili nervozni, ker je čas tekel, bili so zavezani z roki, pa še viharji so bili v puščavi. No, na koncu smo uspeli vse posneti v roku,« pripoveduje Jani.

Letenje nad puščavo severne Afrike navigacijsko ni bilo tako zahtevno kot nad pragozdom. Imeli so že navigacijske naprave GPS in OMEGO, tudi letališča so bila ob naftnih ploščadih. Kljub temu sta pilotska kolega Matija Škrlec in Danilo Hojnik morala zasilno pristati po tem, ko so jima nalili napačno gorivo: iz cisterne, na kateri je pisalo bencin, je pritekel kerozin. Jani pa je bil takrat že na poti v Slovenijo.

Prvič s poslovnimi letali v Rusijo

»Klical me je Lojze Žumer, pilot podjetja Iskra. Iskra je takrat kupovala Cessno Conquest. Vpraša me je, če bi šel v Ameriko na šolanje z njim. In sem šel. To je bilo 1980. Takrat je šla Iskra podpisat v Moskvo pogodbo za telefonsko centralo. Rusija še ni bila odprta država. V Ljubljano je po nas prišel navigator iz Moskve. Prinesel je zemljevide, ›››

›››

nas spoznal z njihovo frazeologijo. Ni mogel verjeti, da lahko majhno letalo tako daleč leti. Kasneje je postalo kakšnih 30 ruskih letališč mednarodnih in navigatorji niso bili več potrebni.

Pet let kasneje je podjetje Smelt kupilo reaktivca Citation S2. V Ameriki so prešolali štiri pilote: Lojzeta Žumra, Gabriela Pesjaka, Darka Kraševca in mene. Zaposleni smo bili v Iskri, leteli pa smo tudi za Smelt. Takratni direktor Smelta Jože Žagar, ki je bil zelo posloven mož, je rekel: To pa ne gre, da bi bili vi zaposleni pri Iskri, leteli pa bi za Smelt. In je Smelt kupil še Iskrino letalo. Ta letala je kasneje prevzel GIO - Gradnja industrijskih objektov. Bili smo GIO Aviation. Kasneje sem prešel v Linxair.«

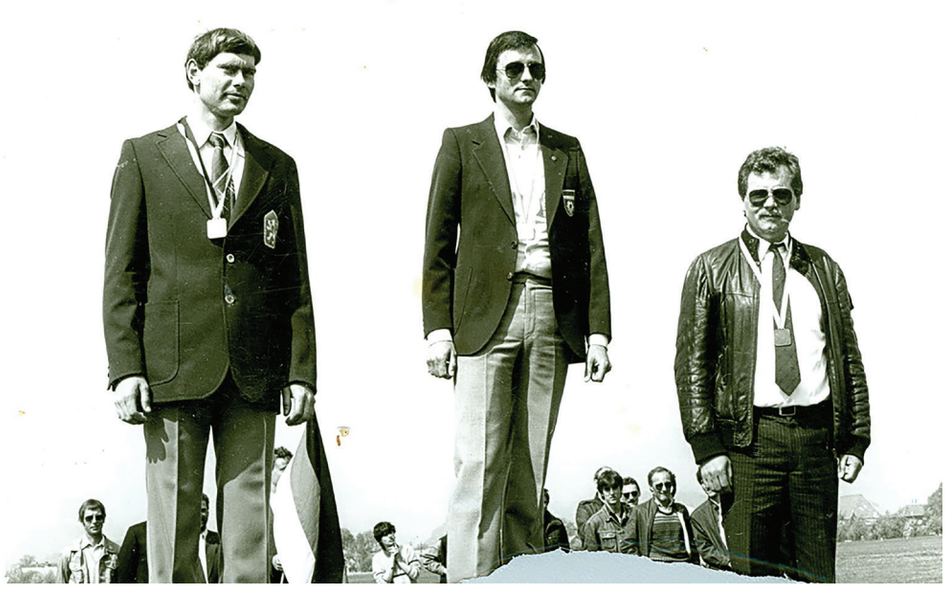
Začetek motornega letenja.

Letenje kamorkoli za politike, bogataše, Evrotransplant

Leteli so malodane po vsej Evropi, čez Rusijo do Sibirije, na Bližnji vzhod do Teherana, v Kavkaz, Afriko. Leteli so, kamor so potovali poslovneži, prevažali domače in tuje politike, po padcu železne zavese novopečene bogataše na mondene lokacije v Nico, Cannes, Sant Moritz, London. Vozili so vrhunske športnike na tekmovanja, estradnike, poslovneže. Posebno rad se spomni letov za Evrotransplant. »Ko so me povabili letet z mojim jadralnim letalom na miting na vzletišče Šentvid pri Stični, je prišla k meni mamica s sinkom in rekla: Vi ste pa že z letalom peljali tega fantka. A res? Kam pa, sem jo vprašal. V London, na srčno operacijo, ko je bil še dojenček. Bil sem prijetno presenečen in vesel, da sem bil res koristen in naredil nekaj dobrega za otroka.«

Nešteto letov, nešteto letališč, čakanja v mondenih letoviščih, zanimivih pogovorov z visokimi potniki. Samoumevno je, da piloti ne pripovedujejo, kar izvejo med letenjem. Pa vendarle, kakšno je vsakodnevno življenje z ljudmi najvišje družbene smetane?

»Zelo zanimivo je letenje, na zelo različne lokacije, nikoli dolgočasno. Ljudi pa je v večini letenja strah. Zato letijo nekateri samo z določenimi piloti. Neka gospa mi je p pristanku rekla: O, gospod Stariha, tako grozno strah me je bilo. Ko sem pa videla, da vi med letenjem jeste jabolko, sem si mislila, pa že ne more biti tako strašno, če on je jabolko.«



Evropska medalja EP KLUBSKO ALC.

Vsakodnevno vzletanje sredi džungle v Centralnoafriški republiki ob reki Sangha.

Rekordno: v 45 letih na 90 tekmovanjih

Jani pravi, da mu nikoli ni bilo žal, da ni svoje poklicne poti preizkusil tudi na velikih potniških letalih. V vseh letih poklicnega letalskega življenja pa je imel še eno letalsko ljubezen, to je jadralno letenje. Poleg 13.800 ur letenja z motornimi letali - od enomotornih propelerskih pa vse do reaktivcev - je naletel

še 4000 ur in okoli 160.000 kilometrov na preletih z jadralnimi letali.

Leteti je začel v Aeroklubu Ljubljana. V tečaj jadralnega letenja se je vpisal na pobudo sošolca Matije Škrleca leta 1964 in začel leteti 1965. Vpisanih je bilo 100 mladeničev, leteti jih je pričelo pet, v letalstvu sta ostala samo dva. Od takrat preživi Jani vsak prosti trenutek na katerem od športnih letališč. Odkar Ljubljana nima več svojega športnega letališča, je bil prav Jani pobudnik in soorganizator vseh poletnih jadralnih akcij: v Subotici od leta 1975 naprej, v Bovcu po osamosvojitvi Slovenije, zadnja leta pa v Livnem v Bosni.

Jani je zagotovo tudi eden od peščice jadralnih pilotov z rekordno dolgim tekmovalnim stažem v Sloveniji. Tekmuje že polnih 45 let, skupaj je bil na tekmovanjih kakih 90-krat. Petkrat je slovenski državni prvak. Osvojil je evropski bron na evropskem prvenstvu v Lescah, za las mu je ušlo evropsko zlato na tekmovanju v Slovenj Gradcu - tekmovanje, na katerem je vodil, so namreč razveljavili, češ da je preslabo vreme. »V dobrem vremenu je lahko leteti. Pravi specialist si, če se pokažeš v slabem vremenu. Ko sem se na evropskem v Lescah vrnil s preleta, so bili vsi na tleh. Začudilo me je, kako da so lahko tako hitri. Pa se je izkazalo, da nihče niti ni odšel na prelet, samo jaz sem odletel in sem edini izvedel disciplino. Seveda ni nič štelo, ker so pravila pač takšna.«

Povsod prijazni, razen v Mojstrani

Jani ima približno 250 izvenletaliških pristankov z jadralnimi letali na raznih terenih v številnih državah. Kateri se mu je najbolj vtisnil v spomin?

»Težko vprašanje. Vedno se spomnim najinega pristanka na isto njivo, ko se peljem mimo Dramelj. Bila sva na tekmovanju v Ptuju. Blizu Konjiške gore smo trije krožili skupaj že precej nizko nad tlemi. Ni bilo pravih terenov. Pristal sem na precej kratki njivi, ti kakšno minuto za mano. Tretji se je odločil za drugo njivo in se pri tem smrtno ponesrečil. Tega ne morem pozabiti.« Ja, takšnih tragedij med kolegi se spomnimo za zmeraj.

Jani pripoveduje še o pristanku med vinogradi na evropskem prvenstvu v Rietiju, pa o pristanku med namakalne cevi, o globokem oranju v Vojvodini, dobrih, pobrananih njivah, pa o nešteto travnikih. Pristanek letala na terenu vedno privabi ljudi, mimoidoče ali bližnje domačine. »Povsod so ljudje prijazni in gostoljubni. Prinesejo sendviče, sokove, pomaranče. Razen na Gorenjskem ni bilo tako. Ko sem pristal v Mojstrani, je prišel kmet, ki je hotel 400 nemških mark zaradi mojega pristanka. Poklical je še lokalnega televizijskega snemalca, ki se je tudi postavil na njegovo stran. Škode ni bilo nobene, saj je bila trava na sveže pokošena, nizka. Sem rekel: Sram vas je lahko. Piloti si tako rešujemo življenje. Marsikje sem pristal, povsod so mi dali za jest in za pit, tule na Gorenjskem pa tako neprijazni! Tega ni nikjer na svetu.«

Janiju gre jadralno letenje vse bolje od rok. Pred štirimi leti je zmagal na tekmovanju v Livnem in si z zmago prislužil dvotedensko jadranje v Južni Afriki. Obojega je še zdaj vesel. Nato je tri leta zapored postal državni jadralni prvak Slovenije. Kljub letom (69) ali prav zaradi njih posveča letenju še vedno skoraj vsak prosti trenutek. Kot izpraševalec občasno preverja poklicne pilote na simulatorju letenja na Dunaju in v Londonu. Med našim klepetom mu nekajkrat zazvoni telefon. Čakajo ga sestra, žena, hčerki, vnukinja in vnuk pri njegovi mami. Praznuje 95. rojstni dan. Tako se počasi vendarle moramo posloviti. A nam je žal ... zanimivih dogodivščin je še za mesece in mesece pripovedovanja in poslušanja.

Darilo službenih prijateljev ob upokojitvi - vsa letala, ki jih je Jani Stariha letel.

Z letalom Cessna Citation v Volgogradu leta 2014.

MAJSKI BERLIN

Pomoč strička Googla za načrtovanje letenja

Hangar v Strausbergu

Vsako leto pričnem že v zimskem času razmišljati o tem, kakšnih letalskih podvigov se bom lotil v prihajajočem letu. Odpiram zemljevide, obiskujem strica Googla, merim razdalje in iščem vzroke, zakaj bi nekaj naredil in zakaj nečesa ne bi naredil. Že zaradi svoje trenaže in nasploh veselja do letenja izbiram cilj, kamor bi usmeril kompas letala Virus ali Sting in pri tem spoznal čim več novega, si pridobil dragocene izkušnje in pri tem združil prijetno s koristnim. Vsako leto rinem nekam na jug na morje. Zakaj ne bi letos poskusil s severom? In oko se mi je ustavilo na Berlinu – zgodovinsko mesto z bogato tradicijo, polno zanimivosti, svetovno znano in še vedno pod vtisom razpotja med vzhodom in zahodom, ki sicer vedno bolj izginja. Že itak je v Sloveniji praksa, da kar Nemci rečejo, je sveto. Pa da vidimo to njihovo glavno mesto. Letos sem imel v načrtu še nekaj jadralnega letenja, zato bo del z motornim UL letalom nekoliko skromnejši, da ostane še kakšen evro za jadralno letenje.

Načrtovanje poti: iz Maribora v Berlin

Kje v Berlinu sploh pristati? Striček Google je hitro našel letališče Strausberg (EDAY) – vse se je pokrilo: imajo gorivo, so odprti, sva dobrodošla, lahko celo hangarirava letalo in kilometer od njih je železniška postaja direktno do hotela, ki sva ga rezervirala in do centra Berlina. In kaj bi si človek želel več? Če bi bil jasnoviden, bi rekel, samo primernega vremena, ker tega sva kasneje najbolj pogrešala.

Pot sva načrtovala preko Avstrije, nekoliko čez avstrijske Alpe in preko Češke v Nemčijo. Sicer TAF ni bil razumevajoč do naju, vendar bi ob pogojih, ki so bili v njem zapisani, tudi morala prileteti do Berlina. In da izkoristimo prijetno s koristnim, bova v Berlinu preživela Darjin 50. rojstni dan.

In sva z mojo zvesto sopotnico Darjo lepega majskega dne (3. maj) sedla v letalo TL 2000 Sting in se pripravljala, da vzletiva proti najinemu cilju. Po načrtu je to nekaj čez 370 navtičnih milj – ni ravno zelo veliko, ampak za naju bo to dragocena izkušnja in lep spomin. In tudi ne bo potrebno leteti z drugih letališč, ker se mariborsko odpira za dolge lete prepozno, saj lahko odletiva okrog devete ure zjutraj iz Maribora. Še zadnje priprave, oddaja flight plana in že sva po ogrevanju motorja in preizkusu magnetov prosila mariborsko kontrolo letenja za vzlet. »Clear for take off« so besede, ki jih vsak pilot zelo rad sliši in najin Sting je že nabiral hitrost za vzlet. Vzpenjala sva se počasneje, še zadnje kontrole, da vse deluje in da motor prede kot zadovoljen maček – dokler prede on, sva midva povsem zadovoljna. Mariborska kontrola letenja naju pred mejo preda kontroli letenja Graz in ker sva se vzpela zaradi Alp že nekoliko višje, naju Graz preusmeri na kontrolo letenja Dunaj. Nobenih težav, Dunaj nama pusti odprto pot vse do češke meje – natančneje preko točke DITIS. Po preletu Graza se ravninski predeli poslavljajo in teren se prične dvigati. Z višjimi hribi se pojavijo prvi oblački, ki kmalu prerasejo v oblake. Vendar ni nobenega vzroka za skrb. Avstrijski hribi pod nama, ki pomenijo zaključek Alp, so prekrasni. Nekoliko znižava višino, da lahko bolje občudujeva to

Danilo Kovač
Pilot
AOPA ID: 0160

Odhod iz Strausberga.

lepoto pod oblaki. Avstrijci imajo prekrasne Alpe; visoki hribi se ponekod strmo spuščajo v doline, drugod nekoliko bolj polagoma. Imam občutek, da se obetajo močnejši konvektivni tokovi, ki bodo kasneje zagotovo prešli v nevihte. Po preletu Avstrije se na točki DITIS posloviva od Dunaja in vzpostaviva kontakt s Prago. Let sva načrtovala tako, da letiva blizu Prage in si iz zraka ogledava tudi to mesto. Češko smo preleteli že večkrat, saj je v Hradec Kralove firma, ki izdeluje Stinge in zato smo do sedaj naše lepotce včasih peljali tja, če je bil potreben večji poseg. Češka je precej bolj ravninska in tudi nebo se razjasni, tako da je nad nama spet modrina. Lepa so njihova jezera in tudi mesta, ki so pod nama, imajo svoj čar.

Stena oblačnosti na poti

Torej do Prage lep polet za uživanje, brez posebnosti. Pred Prago se mi je pričelo dozdevati, da v daljavi ni več vse tako, kot bi si midva želela in da vidim kar konkretno oblačnost. Je tole tista nesnaga, ki je omenjena v TAF? Že ko sva letela ob Pragi, sem postajal vedno bolj zaskrbljen ob pogledu naprej. Praga je že bila oblačna in zato se dvigneva nad oblake. Skrbi me, ker se ti oblaki vedno bolj gostijo proti nemški meji in v daljavi vidim nekaj, kot bi bila fronta – prava stena oblačnosti, ki je ne moreva preleteti. Zaradi konstantnega slabšanja in izgubljanja vizuelnega kontakta z zemljo se odločim v trenutku in se nekje blizu Češke Lipe naglo spustiva pod oblake. Sem mislil, da bova pač nizko spodaj nadaljevala let. Vendar bolj kot znižujeva višino, bolj se tudi spodaj zapira. Nobene prave vidljivosti, samo oblaki do zemlje. Letenje v teh pogojih je nemogoče in preveč nevarno. Sploh ni kaj za razmišljati, takoj dodam plin in se dvignem nazaj nad oblake pri edini odprtini, kjer sem še videl nebo. Pokličem Prago in jih seznanim s situacijo. Jasno je, da naprej ne bo šlo in da bo potrebno nekje pristati. In to zelo hitro, ker se bo kmalu vse zaprlo. Praga mi svetuje neko letališče, ki ga ne morem najti na ekranu in tudi nimam časa iskati, ker meteo razmere postajajo prav grozljive. V bližini vidim na ekranu letališče LKMB (če ima v ICAO kodi MB bo že pravo) in tja se usmerim. Medtem mi Darja najde podatke o letališču, kje sploh je in v dežju sva že blizu tega letališča. To je Mlada Boleslav.

Predčasni pristanek na letališču Mlada Boleslav

Vidljivost je zelo slaba, a tu nekje mora biti steza. Seveda jo s pomočjo programa »R nav« le najdeva in nemudoma pristaneva. Vse okrog naju se kar zapira, dež je vedno močnejši, a midva sva varno na zemlji in letalo parkirava zraven legendarnega AN-2. Letališče je prazno, nikjer nikogar. Najdeva pot do gostilne (kam pa naj bi šla Štajerca drugam) in se tam »lengerirava«. Preučujeva meteo poročila, ki kažejo, da bi čez dve uri morda ... In tako posedava dve uri, ko se oblačnost res nekoliko razblini. Odločim se, da poskusiva. Na letališče je sedaj prišel njihov član in po kratkem pomenku z njim odletiva Berlinu naproti. Nekaj časa že, potem pa spet oblačnost. Vzpneva se na 6500 ft in pod nama se oblačnost povsem zgosti. Tu nekje je meja, greva naprej, saj vrneva se še vedno lahko. Nemška kontrola letenja naju sprejme na točki RODUX, vendar čez pol ure letenja nad oblaki uvidim, da bo treba nižje. Pred nama so stene oblakov in leteti vanje je poguba. Oblačnost pod nama se v ravni črti nenadoma povsem prekine. Znižava na 1000 AGL, vendar je spodaj takšna tema sredi belega dne, da letiva že skoraj NVFR (nočno). Prične tudi deževati in to vedno močneje. Že obračam letalo proti letališču EDCI (Klix pri Bautzenu). Kontrolor nama seveda dovoli prosto pot, saj mu je jasno, da se boriva s slabimi vremenskimi razmerami. Zelo sem neodločen, kaj pa, če bi ... Dež nekoliko poneha, vidljivost je za trenutek boljša ... Obračam! Greva spet za Berlin!

Skozi dež do sonca nad Berlinom

Dež postane izredno močan in naprej sploh več ne vidiva, samo ob strani. Ampak to je naliv, mora nehati. Dolge so bile minute, ko sva prebijala to kruto vremensko ujmo. Proti Poljski se mi je zdelo sicer boljše, tako da sem imel to za rezervo, če bi postalo prehudo. A tudi v najini smeri sem imel občutek, da bo bolje. In res je dež polagoma izgubil moč in tudi vidljivost se je izboljšala. Še malo in bilo je še samo oblačno. Na srečo so to ravninski predeli in glede na nekaj minut nazaj je bila situacija že znosna. Sedaj so se pričeli tudi oblaki trgati, kar bi lahko pomenilo, da je bil TAF za Berlin točen. ›››

>>> In res, še malo in nad nama se odpre modro nebo, posije sonce in ko pogledam najina krila, so čista, kot da sva iz avtopralnice. Da pa ne bi bilo vse tako lepo, sedaj hoče Frankfurt, da znižava višino povsem dol. In znižava! Po oceni sem na približno 150 metrih. Kontrolor pa zahteva še nižje. Darja me opozarja, da se bova zaletela v njihove vetrnice, ker sva znižala že na njihovo višino. Let nadaljujeva na tej višini do Strausberga, katerega doseževa še vedno v soncu in prijetnih temperaturah. Pristanek na letališču, zelo so prijazni (kako ne, saj bova pustila kar nekaj evrov pri njih). Usmerijo naju proti enemu izmed okroglih hangarjev, kjer naju že nekdo čaka. Odpre hangar, ga znotraj zavrti, da pride prosto mesto do vrat in nanj parkirava najino orhidejo. Vzameva prtljago in gremo skupaj v letališko zgradbo, kjer se dogovorimo o gorivu, cenah in podobno – vedno te stvari preverim na letališčih, ko pristanem, da me kasneje ne bi kaj presenetilo. Že imajo kar vozovnice za vlak in veliko informacij dobiva kar tukaj. Posadijo naju v avtomobil in z veseljem odpeljejo do železniške postaje.

Kje so Nemci, če jih ni v Berlinu?

Takole! Najin kratek dopust se pričenja. Nemci imajo vse lepo organizirano, povsod so informacije in najprej urediva hotel, nato pa po programu začneva z ogledom znamenitosti tudi v naslednjem dnevu. Berlin je lepo mesto s tradicijo, znamenitostmi, lepotami in zgodovino. Vse je lepo, ampak nekajkrat sem Darjo vprašal, če sva res v Berlinu? Na železnici vsi okrog naju govorijo vse jezike, samo nemško ne (nemško kar dobro razumem). Imam občutek, da sem nekje sredi Istanbula ali Ankare, morda Tirane ... Saj nisem rasist, ampak ali je kje v glavnem mestu Nemčije še kakšen Nemec? Tudi Alexanderplatz in okolica ima zelo veliko tujcev; po videzu in po govorici sodeč niso turisti. Nemcev pa nikjer – aja, oni so v službah in morajo delati, da država preživi. Nekam znano mi je to, kje sem to že videl? Pustimo politiko, da ne postanem slabe volje.

V glavnem, pride jutro, ko se zbudiva v lepi modrini neba in prijetnem soncu z namenom, da odletiva tega dne nazaj domov. Pa gremo v obratnem vrstnem redu kot prvi dan. Tako prispeva na letališče Strausberg

S Stingom proti domu

Formalnosti pred povratnim poletom potekajo povsem običajno in brez težav. Odprejo nama hangar, pripeljejo najino letalo pred izhodna vrata in Stinga potisneva pred hangar. Ponovno ga naloživa s prtljago, nastaviva GPS in letalo pregledava. Vse je v redu, poženeva motor, ga ogrejeva, preizkusiva magnete in že stojiva pred bencinsko črpalko. Kdo bi rekel, imajo celo MOGAS, s katerim dopolniva rezervoarje. Vreme je zelo primerno za letenje, samo TAF spet govori o možnih nevihtah v Avstriji, natančneje v Alpah. Me niti ne skrbijo, saj se jim bova izognila ali šla med njimi. Tako vzletiva v prelep sončen spomladanski dan nad Berlinom. Zaradi zračnih prostorov ostaneva kar nekoliko nižje in letalo usmeriva proti domu. Ozračje je mirno, pod nama si sledijo manjša in večja

Nad oblaki, spodaj je nemška meja.

Ponovni vzlet na letališču Mlada Boleslav (LKMB) v vedrejše nebo.

Nizko nad nemškimi vetrnicami.

nemška mesta, ki jih preletavava po vrsti. Nad nama je nebo brez oblačka in Frankfurt naju dvakrat preda nekima drugima kontrolama. Prva naju spusti čez svoj prostor nemoteno, na drugi (ne spomnim se več mesta) pa se je potrebno letališču zaradi padalskih aktivnosti nekoliko izogniti. Letališče je videti kot mariborsko in na njem sta dve letali. Nič posebnega, ravnava po navodilih kontrole letenja in preletiva njihovo zono. Ponovno se oglasiva Frankfurtu, ki naju hitro preda Pragi. Letiva nekoliko zahodneje, kakor pred dnevi, ko sva letela proti Berlinu. Sedaj je Češka v meteorološkem smislu brez problema. Priletiva do mesta Prage, kjer kontrolor letenja zahteva, da ostaneva zunaj njihove zone.

Kdaj sem prenovil zemljevid zračnih prostorov

Potrdiva sporočilo in letiva naprej. Hitro naju spet pokliče, češ da sva vstopila v njegov zračni prostor. Sam nama poda novi kurs, v katerem odletiva iz zone. Kako sva prišla v njegovo zono, če sem bil zelo pozoren?! Opravičim se kontrolorju in povem, da sem po svoji navigaciji letel izven njegovega prostora. Vpraša me, ali imam najnovejšo različico kart zračnih prostorov, ker so pred kratkim spremenili meje tega prostora in sedaj segajo nekoliko dalje proti vzhodu. Ja, to bo to! Moje karte na tablici niso ravno včerajšnje in datuma zadnjega up-date raje niti ne pogledam. Tako je, če letiš z navigacijo, ki ni posodobljena. Hitro se zaide tja, kamor se ne bi smelo. Kontrolor je razumevajoč in sprejme opravičilo, midva pa nadaljujeva let preko Češke proti avstrijski meji. Predeli pod nama so mi ponekod že znani, saj smo tukaj večkrat leteli. Vse je v ravnini, sicer pa so določene točke zelo lepe. Drugače veliko polj in vmes gozdovi, skoraj kot bi letel nekje v Sloveniji.

Sva že blizu češko-avstrijske meje in na 370 miljah poleta je težko, da se vreme ne bi vmes spremenilo in naredilo poleta bolj dinamičnega. Moj pogled nad Alpe mi govori, da direktno ne bo šlo

preko njih – so preveč nevihtne. Ni kaj razmišljati. Obrnem proti točki LANUX, ker se mi vreme na vzhodu zdi vsaj brez neviht. Bova pač letela bližje Dunaju in če bo treba, se lahko umakneva tudi na Madžarsko. Imel sem občutek, da vse do Maribora ne bo šlo tako gladko, kot je šlo do sedaj. Prva komplikacija se prične takoj ob vstopu v avstrijski zračni prostor, ko naju Dunaj obvesti, da je vojaško letališče Tulln aktivno in se morava izogniti njihovi zoni. Tu ni še nobenih težav in vojaški zoni se izogneva, toda vidljivost se prične precej slabšati.

Tudi pot domov vremensko pestra

Pričneva s spuščanjem, ker s 5500 ft zaradi sumaglice zemlje skoraj ne vidiva. Spuščava se po 500 ft, vendar hkrati pada tudi vidljivost. Pri rahlo oblačnem vremenu (FEW ali SCT) se mi bo sedaj še zgodilo, da bom izgubil vizualni kontakt z zemljo. Tega se vedno najbolj bojim. Oblaki so nad nama, midva pa kar toneva v neke meglice. Sumaglica je strašna, letiva mimo Dunaja proti zadnjim hribom alpskega sveta na višini 1000 AGL in dogaja se, da komaj zaznavam zemljo. GPS kaže sicer neke hribe pred nama, a kako naj se dvignem, če pa bom izgubil vizuelni kontakt z zemljo. Ne morem verjeti, da je mogoče: od kod takšna sumaglica?! Počasi pričnem obračati proti Wiener Neustadtu, ker vse kaže, da bo potrebno polet enostavno prekiniti. Ob približevanju temu letališču dobim občutek, da bi se morda lahko prebila nekoliko bližje ob madžarski meji vsaj do letališča Pinkafeld, ki je bližje Sloveniji, pa še večjih hribov ni več od tam do Maribora. Previdno torej nadaljujeva proti Pinkafeldu. Kontrola letenja nima posebnega prometa in nama daje prosto pot. Razdalja do Pinkafelda znaša okrog 30 milj, ampak vmes ni nobene alternative, kamor bi v primeru ekstremnega poslabšanja vidljivosti lahko pristala. V tem primeru se bova umikala na Madžarsko in za alternativo izberem Fersztonsentmiklos. Najino napredovanje je končno obrodilo sadove in z velikim veseljem neposredno pred Pinkafeldom zaznam nekoliko boljšo vidljivost. Še vedno ne dobro, vendar v takšnih pogojih bi se že potrudil prileteti do Maribora. Seveda letiva še naprej in sedaj imava za alternacijo Pinkafeld. Bolj kot letiva proti jugu, vedno boljša je vidljivost pred nama. Sva že ABEAM Graz in sedaj je stanje normalizirano. Tudi Darja ni več tako živčna kakor prej, pa saj tudi meni ni bilo vseeno. Še prelet meje preko GOLVE in čez nekaj minut se kolesa najinega Stinga že zakotalijo po asfaltni stezi mariborskega letališča.

Spet doma

Kakor vedno, najbolj si človek oddahne, ko je doma. Kot je potrebno, poskrbiva najprej za rezervoarje letala, nato ga očistiva in varno spraviva v hangar. Potem sva v klubskem bifeju na vrsti midva. Ob pijači strneva najine vtise s potovanja: v bistvu je bilo lepo in nadvse prijetno, če odmisliva slabo vreme na poletu proti Berlinu in tole sumaglico na povratku. Veliko sva videla, doživela in letalo nama je nudilo nepozabne trenutke, ki jih ne bova pozabila. So stvari, ki so dane, da v njih uživajo samo tisti, ki so v družbi s pticami – ampak ne tam visoko v potniških letalih, temveč tukaj, nižje, v majhnih belih pticah, ki prav tako letijo širom po svetu. Veliko novih izkušenj in spoznanj sem pridobil, tudi naučil sem se več stvari in sedaj je zadovoljstvo ob koncu na visoki ravni. Tudi Darja je dostojno dočakala svojo 50-letnico in sedaj nama preostane le še, da svoja doživetja shraniva.

Večkrat v takšnih trenutkih upava, da bova dobila naslednjič kakšno družbo, da se bo kdo odločil in se nama pridružil z drugim letalom. Doživeti lepote letenja - kateri letalski zanesenjak se lahko temu upre?

Letališče Slovenske Konjice

Z asfaltno stezo premagali razmočen teren

Letališče Slovenske Konjice - LJSK, 123,55Mh.

Več kot tridesetletno prizadevanje za izgradnjo letališča v Slovenskih Konjicah je doživelo svoj vrhunec z izgradnjo asfaltne vzletno-pristajalne steze v letošnjem letu. Samo prizadevanje za izgradnjo letališča na tej lokaciji sega daleč v preteklost. Prvo letenje domačega pilota Vinka Štefaniča je zabeleženo že v petdesetih letih prejšnjega stoletja, vendar več kot to takrat ni bilo mogoče. Pravi zagon pride šele z ustanovitvijo Aerokluba Slovenske Konjice leta 1978, za katerega sta zaslužna domača pilota Dušan Zorko in Franc Krajnc. Prvi predsednik kluba, Maks Brečko, je bil takrat močna politična osebnost in je postavil ustrezno organizacijo, ki je takoj pričela z aktivnostmi.

Lokacijo in smer steze je določil Maks Arbajter, legendarni pilot, po poreklu Konjičan, sicer pa upravnik AK Celje. Stekla so prva dela na terenu do te mere, da se pridobi soglasje za prve lete.

Razmere so se bistveno spremenile z razpadom Jugoslavije in koncem socializma. Pravočasno smo se reorganizirali za nove razmere, pričeli z nakupi zemljišča, z izgradnjo prvega in nato še drugega hangarja z ostalimi spremljajočimi objekti, kot sta bife in bencinska črpalka. Zgradili smo dovozno cesto, označili daljnovod, napeljali vodo, elektriko, telefon in internet, naredili trajne oznake na stezi, poglobili in redno vzdrževali komasacijske jarke. Zgradili smo tudi ogrevalni sistem, klimo in kanalizacijo.

Pred samim začetkom asfaltiranja glavne steze smo najprej zgradili manjšo asfaltno stezo za potrebe modelarjev in na ta način proučili zahteve za pravo stezo. Sam postopek preplastitve že certificirane steze je trajal intenzivno tri leta. V tem času so področje zaščitili na vse načine: kmetijsko, poplavno in kot območje Natura 2000. Šli

Oznake, bistven del steze.

Vodja gradbišča.

smo skozi celoten proces umeščanja v prostor, tako da je bil sprejet nov prostorski načrt, za katerega je usklajevanje trajalo osem let, nato smo izdelali še natančni prostorski načrt za celotno področje letališča ter na tej osnovi izdelali gradbeni načrt in pridobili gradbeno dovoljenje v dveh fazah. Najprej smo pripeljali glavnino materiala za tampon v bližino in ga skladiščili, uredili začasno krajšo stezo, da je bilo letenje – sicer omejeno – v času gradnje ves čas možno. Tudi za to smo potrebovali kup soglasij in dovoljenj.

Gradnja je bila zahtevna zaradi specifičnosti tal, ki so močvirna, in zaradi vremena, saj smo zaradi ekstremnega mraza morali čakati z deli ves mesec januar, že konec februarja pa smo morali končati, ker nas je čakala omejitev zaradi Nature. Izredno komplicirani postopki in pridobivanja soglasij so omogočila pridobitev gradbenega dovoljenja v zadnjem trenutku, tako da smo stezo uspeli preplastiti z asfaltom pred koncem poletja.

Z izrednimi napori, veliko sreče in pod neznosnim pritiskom inšpekcij se nam je izšlo v zadnjem trenutku in po treh letih neznosnih naporov smo dobili tehnični prevzem in uporabno dovoljenje marca 2018.

Sedaj si brez asfaltne steze letališča več ne predstavljamo, saj je konec omejitev, ki nam jih je povzročala razmočenost terena.

Pilatus PC 12 in ekipa ob prvem letu iz Prage.

Največja akcija v regiji.

Certifikacija s strani CAA.

Prvič na svetovnem prvenstvu ultralahkih letalnih naprav

Izjemno pomembne so izkušnje

ing. Domen Grauf
Poklicni pilot
Pilot AOPA ID 0223

Nagykanizsa na Madžarskem je letos že drugič zapored gostila pomembno tekmovanje v letenju z ultralahkimi letalnimi napravami. Lani so organizirali 14. evropsko prvenstvo in se odlično izkazali kot organizator, letos jim je uspela tudi ponovna kandidatura za organizacijo 16. svetovnega prvenstva v omenjeni kategoriji tekmovanja.

Slovensko reprezentanco sta na letošnjem prvenstvu sestavljali dve posadki. Na prvenstvu sem letel z navigatorjem Vojkom Fattorijem, sodelovala pa je tudi posadka Milanovič/Vogrinčič. Skupno je tekmovalo 39 posadk iz desetih držav. V kategoriji dvosedežnih ultralalahkih motornih letal sva zasedla 10. mesto, medtem ko je posadka Milanovič/Vogrinčič zaradi tehničnih težav z letalom morala prvenstvo zaključiti že prvi tekmovalni dan.

Sedem mesecev priprav

Sedem mesecev trdega dela, odrekanja in treningov je bilo potrebnih, da sva se pripravila na to pomembno tekmovanje. Prvič sva tekmovala na tako zahtevnem in visokem nivoju. Piloti, ki že desetletje redno tekmujejo na evropskih in svetovnih prvenstvih, so res dobri oziroma boljši izraz je vrhunski. Imajo izkušnje in znajo izbrati primerno taktiko, ki je pomembna pri različnih nalogah. Ravno to je nama manjkalo – izkušnje in taktično letenje. Naredila sva preveč napak, ki so naju stale veliko točk. Vsaka, še tako majhna napaka se je pri končnem izračunu točk precej poznala.

Med pripravami na prvenstvo je bilo potrebno letalo Pipistrel Virus, s katerim sva tekmovala, tehnično dobro pripraviti. Poleg novih zavor in koles sva dodala nov propeler ter posodobila gorivni sistem, ki je zagotovil večjo varnost. Petindvajset let stara mednarodna pravila še vedno določajo maksimalno vzletno težo ultralahkega motornega letala s padalom, ki ne sme preseči 472,5 kg. Upošteva se teža praznega letala, teža pilota in navigatorja ter minimalna količina goriva v rezervoarju, 14,5 kg. Danes težko najdemo moderno ultralahko letalo, ki ima prazno težo nižjo od 300 kg. Izziv, kako doseči čim nižjo težo letala, je bil zelo zahteven. Možnost, da se zmanjša teža letala na način, ko iz njega pobereš vse stvari, ki se jih da odstraniti, ni bila prava. Izkazalo se je, da letala ni bilo mogoče olajšati za več kot devet kilogramov. Torej je sledila bolj "kruta" druga možnost ... Za udeležbo na svetovnem prvenstvu sem moral tudi shujšati. Z motivacijo in močno željo po udeležbi na svetovnem prvenstvu sem v pol leta izgubil potrebnih 18 kg.

Na tekmovanju smo se posadke med seboj pomerile v različnih disciplinah in nalogah, ki smo jih dobile s strani organizatorja prvenstva pred pričetkom vsake discipline posebej. Discipline so bile sestavljene iz navigacije, tehnike pilotiranja z natančnim

Pristanek po zaključku discipline ekonomija.

pristajanjem in ekonomičnosti letenja, kjer je bilo potrebno z omejeno količino goriva znati kar najbolje izkoristiti lastnosti in zmogljivosti letala ter opraviti zadano nalogo.

Zahtevne naloge

Disciplina natančnega pristajanja se mi je zdela zelo zanimiva in mi predstavlja svojevrsten izziv. Tekmovalna pravila narekujejo, da mora pilot pristati z ugasnjenim motorjem z višine 300 metrov nad letališčem s pravilnim preletom označene linije nad zarisanim "deck-om" v petmetrska označena polja. Poleg natančnega pristanka pa mora pilot letalo nato ustaviti v dolžini 100 metrov. Sto metrov se ne sliši tako kratko, kot v resnici je. Letalo ima ob dotiku pri pristanku hitrost okoli 80 km/h. Po pravilih kolesa v trenutku dotika z zemljo ne smejo biti blokirana, zato se tukaj izgubi dodaten pomemben meter zaviranja.

Pri navigacijskih nalogah sodniki točkujejo sposobnosti posadke, kako natančno zna opazovati ter kontrolirati svojo pozicijo v prostoru pri vnaprej napovedani hitrosti leta. Navigacijska naloga običajno zajema deset fotografij, ki so bile posnete iz zraka in jih je potrebno med letenjem najti ter vrisati na zemljevid. Morda se sliši enostavno, vendar mora biti letenje zelo natančno, ker je vrata skritih časovnih točnosti na nalogi treba preleteti znotraj odstopanja 300 metrov od predhodno določene linije. V kolikor teh vrat posadka ne preleti pravilno, ne doseže nobene točke. Takšnih časovnih vrat, skupaj s kontrolnimi, je bilo vsakič po dvajset. Poleg natančnega letenja se na zemljevidu zelo natančno vrisujejo najdene fotografije, katerih pozicija se pri vrisu na zemljevid lahko zgreši za največ 2 mm. V primeru, da se pozicija vrisa zgreši za več kot 2 mm, zopet ni nobene dosežene točke. Celotno, približno od 180 do 230 km dolgo navigacijsko nalogo je potrebno obleteti čim bolj točno po času, ki ga posadke napovejo pred vzletom. Tukaj se ne pogovarjamo o minutah, temveč o sekundah. Le nekaj sekund prej ali pozneje prispe posadka na cilj, že je deležna manjšega števila točk. V primeru zamude ali prehitrega preleta starta, skritih časovnih vrat oziroma ciljne točke za več kot 50 sekund je posadka kaznovana z nič doseženimi točkami. Navigacijske naloge so bile vedno po krivuljah. Organizator svetovnega prvenstva očitno ni imel ravnila, zato so bile vse začrtane poti v obliki krivulj. Držanje natančne smeri levo in desno 300 metrov od začrtane poti in po času v toleranci med 5 in 10 sekund na dolžini 180 do 230 km je bila zame izjemno težka preizkušnja. Problem je bila najina prijavljena hitrost letenja 120 km/h in zelo slab pogled iz letala naprej. Pri hitrosti 120 km/h se fotografij, ki so bile posnete druga za drugo, ni dalo dovolj hitro in natančno vrisati na zemljevid. Vse se je dogajalo prehitro, slab pregled naprej pa je še dodatno otežil nalogo. Priznam, da so bile te in podobne razmere kar težke.

Sodelovanje je zlata vredno

Svetovno prvenstvo je bilo prav posebno doživetje. Nivo tekmovanja je bil na tako visoki ravni, da sem z izkušnjami, ki sem jih pridobil na preteklih državnih prvenstvih, težko sledil najboljšim. Ti imajo prilagojena letala za tovrstna tekmovanja. Yuriy Yakovlyev iz Ukrajine ima že vsaj petindvajset let izkušenj. Izdelal si je letalo, ki je bilo natančno prilagojeno vsem nalogam in zahtevam za tovrstno tekmovanje. Ko sem ga opazoval in spremljal njegovo tehniko letenja, se mi je zdelo, da je z drugega planeta. Potem so bili tam še Čehi, ki so kot reprezentanca vsakič najmočnejši, saj imajo svojo ligo tekmovanja v letenju z ultralahkimi letalnimi napravami. Leteli so timsko. Petr Jonaš in Lucie Krameriusova sta bila njihova najboljša posadka. Bila sta edina, ki sta Yuriyu lahko dihala za ovratnik, zato je celotna Češka reprezentanca delala zanju. Na eni navigacijski nalogi sva z Vojcem storila napako in zaostala nekaj časa. Znašla sva se med dvema Čehoma. Pri vsaki obratni točki, kjer je bilo potrebno najti

>>>

Uradna otvoritev prvenstva.

Predstavitev reprezentanc.

Tehtanje količine goriva za disciplino ekonomija.

Priprava na navigacijsko nalogo - karantena.

››› fotografijo, je Juraj Cekan iz Češke reprezentance z ostrim zavojem nakazal Petru, kje naj bo pozoren. Kljub temu da smo leteli v razmiku dveh minut, se je to dalo s pridom izkoriščati. Poleg tega so pri drugih fotografijah, ki niso bile na obratnih točkah, temveč nekje na poti, Čehi označevali s posebno tehniko hitrega dviga in spusta za 100 do 150 m. Tako so lahko ostale posadke v reprezentanci letele bolj sproščeno in se osredotočile na druge stvari. Vsaka naloga je bila izjemno kompleksna. Poleg samega letenja, vodenja klasične navigacije brez GPS v prostoru, iskanja fotografij in vzdrževanja časovne točnosti, je bil tu še zračni prostor, v katerem smo leteli. Zelo hitro si lahko naredil napako in zašel v prepovedan zračni prostor. Takrat je bil ves trud zaman. Avtomatično so te kaznovali z ničlo. Nama se je to zgodilo pri nalogi ekonomije, kjer sva računala na najboljši rezultat. Dosegla sva drugo mesto po točkah, vendar zaradi vstopa v prepovedan zračni prostor dobila 100-odstotno kazen in pristala na zadnjem mestu. Izkušnje s tovrstnih tekmovanj so izjemno pomembne. V desetih dneh tekmovanja sem se naučil ogromno. Opazoval sem druge posadke, kakšna je bila njihova tehnika letenja pri različnih nalogah. Večje ekipe so si med seboj pomagale, Slovenci te možnosti nismo imeli. Tudi razvitost tovrstne panoge pri nas ni na ravni, ki bi omogočala dobro pripravo. Zato sem izjemno vesel, da sem letos dobil to priložnost in se udeležil svetovnega prvenstva. Izkušnje, ki sem jih pridobil, so dragocene.

Kljub napakam in neizkušenosti v mednarodni konkurenci sva na svetovnem prvenstvu na koncu zasedla 10. mesto in po petnajstih letih postavila Slovenijo ob bok drugim letalskim reprezentancam na tovrstnih tekmovanjih.

Tehtanje letala.

Motorno ultaralahko letalo Pipistrel Virus s tekmovalno oznako 486.

Priprava na navigacijsko nalogo s pristajanjem na drugem letališču.

Natančno pristajanje v 6-metrski poligon.

Razgalsitev rezultatov.

Tehnične izboljšave zavor na letalu.

Ultimate 20-300S

»Ne sprašujte me, zakaj jaz letim. Vprašajte sebe, zakaj vi ne! «

Uni. dipl. ing.
Vladimir Korošec
Pilot AOPA ID 0078

Sobota, 3. november, v letu 2018, ura odbije šesto, noč se zaspano poslavlja, dan pa sramežljivo prebuja. Oblaki v vsej svoji veličini zakrivajo vzhod sonca in sončni žarki raje uberejo svojo pot, nekaj se jih morda celo vrne, od koder so prišli. Ko pogledujem proti nebu, vidim, da ni kaj prida razkošja do baze oblakov in z dogovorjenim, da odletimo akrobatsko zono, morda ne bo nič, ne ostane drugega, kot da prepustimo dnevu, da se naredi po svoje.

Imam pa dovolj časa, da sedem za računalnik in pobrskam po Googlu, kjer sta predstavljena Ultimate 20-300S in njegov lastnik, pilot Jago Stemberger. Na prvi pogled me dvokrilci vedno ponesejo za stoletje nazaj, prevladujoča rdeča, če odmislim srebrno črno šahovnico, kar ne da, da ne bi pomislil na baronovo kombinacijo. Ob pogledu na trikraki propeler, ki ga poganja skrita »zver« z več kot 300 KM, misli že preskočijo na Pitsa, vendar Ultimate ni nič od naštetega.

Prvi vtis rahlo zaposli glavo, eksperimentalna gradnja, ameriško poreklo z registracijo N8UB, predvsem pa ime Ultimate 20-300S, ne nazadnje Jagova zgodba, me ne pustijo ravnodušnega, še z večjo vnemo iščem dalje. Kar odpirajo se strani, 80. leta prejšnjega stoletja, konstruktor Gordon Price, proizvajalec Ultimate Aircraft Corporation, Guelph, Ontario, Kanada z butično proizvodnjo od enosedov 10-100, 10-200 do 10-300S, da slutiti, da so letala prave Mozartove kroglice v čokoladnem izboru dvokrilnih akrobatskih letal, od katerih vsako deluje unikatno in vse bolj impresivno. ›››

››› Letala je moč zaslediti od Kanade, Združenih držav Amerike vse do Evrope. Žal se je proizvodnja teh letal ustavila. Iz leta 1988/89 je ostalo še nesestavljeno letalo Ultimate 20-300S, ki ga po sedmih letih dokonča angleški inženir in mehanik, ki pa z njim ni nikoli poletel. Zapuščeno letalo se leta 2002 nahaja v osrednji Kanadi v Saskatchwanu, kjer ga odkupita letalski navdušenec in večkratni milijonar Chip Drapeau ter legendarni ameriški akrobat Rob Holland. Letalo razstavijo in odpeljejo v Severno Ameriko, kjer ga obnovijo, modificirajo, uredijo dokumentacijo in v januarju 2005 z njim prvič poleti Rob Holland, ki do takrat že poseduje tri titule zaporednega državnega prvaka v kategoriji »unlimited« in je dvakratni svetovni prvak v kategoriji »freestyle«.

Rob Holland je z Ultimate 20-300S prenehal nastopati po sezoni 2007. Z Jagom Stembergerjem se spoznata in srečata na svetovnih prvenstvih v letih 2004 in 2006. Kljub temu, da letalo ne leti in se pojavijo zainteresirani kupci, Chip Drapeau letala ne proda. Proti koncu leta 2012 se Jagu nasmehne sreča in z blagoslovom Roba od Chipa odkupi Ultimate 20-300S, ki ga iz Nashue, New Hampshire transportirajo do New Yorka, od tu dalje v Bremen v Nemčiji ter pristanejo na Reki. Na letališču Zadar leta 2013 letalo ponovno sestavijo in dodelajo v novo barvno poslikavo. Leta 2014 Jago Stemberger opravi testni let, nato na različnih tekmovanjih in prireditvah kot pilot posveča vse več prostih uric njegovi kabini, letalo pa zasvoji dežela na sončni strani Alp.

Ura je odbila prvo popoldan, ko se izza Žičke gore zaslišita glas in moč motorja Ultimate 20-300S, kar ne vznemiri samo mene, najbrž še koga , saj se obisk na letališču kasneje poveča. Letalo je hitro in se kmalu prikaže, v zavojih je okretno ter odzivno. Jago najavi dolet na letališče Konjice, v nizkem letu preleti letališče in pristane. Pred njim ga ob hangarju pričaka njegova zemeljska ekipa Borut in Luka, ki pristopita k pripravi letala za novi let takoj po najini predstavitvi in mojem spoznanju Jaga.

Sledi kratek pogovor o lastnostih letala, analiza vremena, kjer baza oblakov določa izvedbo »air race« programa vse prej kot akrobatskega programa. Olje, gorivo preverjena, parafin za dimno zaveso dopolnjen, letalo ponovno pregledano, namestim se v prvo kabino, ki ne daje prostorskega in instrumentalnega razkošja, na razpolago so pilotska palica in obe pedali, zame in za prvič povsem dovolj. Namestim si slušalke in preverim interno komunikacijo, vse v redu. Preveriva prostor pred eliso, dovoljenje za start motorja, v zadnji kabini Jago preveri instrumente, dovoljenje na stezo in se odpeljeva proti pragu steze 16.

Repno kolo, dvignjen prednji del letala, ti daje edino možnost bočnega pogleda, z manevri kontrolirava prostor pred seboj,

vmes testirava odklone komand, zavore in se približujeva pragu steze 16, kjer pod kotom 45 stopinj na os steze zadrživa pozicijo tako, da je vzdolžni pogled po stezi prost. Zadnji pregled pred vzletanjem, dovoljenje za vzlet , poravnava letala s smerjo steze, enakomerno dodajanje plina do polne moči motorja, dvig repnega kolesa, hitrost hitro pridobiva, pred polovico steze odlepiva letalo, vzpenjanje odlično, sledita prvi in drugi zavoj v šolskem krogu.

Obrneva v smeri severa in se pripraviva na prvi levi horizontalni valjček, rahel dvig nosu letala, polna komanda odklona v levo, obrat v sekundi in poravnava. Tukaj prvič občutim odziv letala na polno komando, zelo odziven, občutek močne bočne sile na telo, prijetno.

Zapustiva zono letališča in nadaljujeva proti Konjicam ter naprej do Zreč. Po dogovoru mi Jago prepusti komande, v prvem momentu sem nekoliko pregrob z odkloni, kar se opazi na spremembi položaja letala v prostoru, vendar se hitro popravim in upočasnim odklone komand. Potovalna hitrost iznad 250 km/h, v manj kot dveh minutah doseževa cilj, obrneva nad Zrečami in preletiva Slovenske Konjice.

Nadaljujeva proti Žičam in preletiva Žičko goro ter se približava letališču iz loške smeri v smeri 34, nizek prelet letališča, hitrost najbrž proti 350 km/h, sledi uvod v polovični luping, z zalogo kinetične energije lepo vertikalno vzpenjanje, obrat na hrbet, kjer letalo s prevračanjem v spuščajočem delu obrneva po vzdolžni smeri za 180 stopinj, enako ponoviva v drugem delu, nizek prelet letališča v smeri steze 16, polovični luping, prevračanje preko krila in osmica je popolna. Sledi let na nož iznad steze v smeri 34, ki se zaključi z levim horizontalnim valjčkom, nizek prelet letališča in pristanek.

Po pristanku poročilo, svojega zadovoljstva ne skrivam, analiza obremenitev Jagovih instrumentov v zadnji kabini proti +8G, znosno v mejah ugodja. Spomini se vrnejo na prve akrobacije na Blaniku L 13 z manjšimi obremenitvami in leto 1982, ko smo za polaganje športnih dovoljenj potrebovali pet ur letenja osnovnih akrobacij, takrat na Zlinu 526 F.

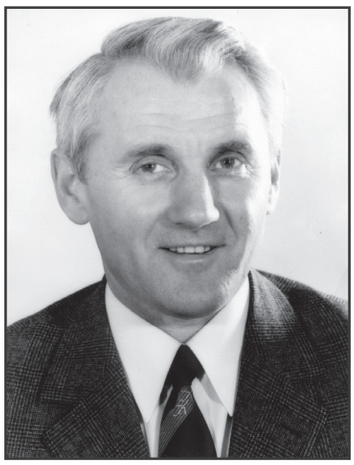
Izkušnjo priporočam vsem pilotom, ki jih vlečejo akrobacije. Naj zaključim z zgodbo letala izpod naslova novega projekta Ultimate 20 dash 300S:

Ne sprašujte me, zakaj jaz letim. Vprašajte sebe, zakaj vi ne!

Albinu Novaku v spomin,

(1926–2018)

Mag. Peter Marn
AOPA ID 0001



Albin Novak se je rodil 24. marca 1926 v Dolah pri Litiji kot najstarejši od desetih otrok. Komaj petnajstletnega fanta so okupatorji naložili na kamion in poslali na prisilno delo v Nemčijo, od tam naprej v Francijo, nato v Italijo in v Split, od koder je odšel med partizane in z njimi peš do osvobojene Ljubljane.

Letalsko življenje Albina Novaka je bilo zelo pestro. V zraku je preživel 14000 ur, naredil 36000 letov z 42 različnimi letali, motornimi in jadralnimi, saj je imel izreden občutek za letenje, po duši pa je bil modelar.

Po vojni se je leta 1949 prijavil v pilotsko šolo v Rumi in bil izbran med 1900 kandidati. Po enem letu je že bil inštruktor in to ostal tri leta. Odslužil je sedem mesecev vojske ter odšel v Banja Luko na Letalsko akademijo na šolanje za vojaška letala. V Vršču se je jeseni leta 1951 seznanil z jadralnim letenjem in z Vajo ter kisikom dosegel višino 6100 m.

Vojaška uniforma mu ni preveč dišala in naslednja postaja v njegovem življenju, po lastni izbiri, so bile Lesce. Novembra leta 1953 je v Beograd poklical življenjsko sopotnico Nado, eno izmed redkih jugoslovanskih pilotk in inštruktoric, da se mu pridruži. Naslednje leto sta že pripravila prvi jadralni tečaj. V klubu je kot upravnik in vodja modelarske sekcije ostal do 1. januarja 1960, ko se je začelo obdobje v JAT-u. Dobrih deset let je letel v poljedelski enoti, do leta 1986 pa s potniškimi letali DC-9 in Boeing 727, na katerih je bil tudi kapitan.

Obljubil si je, da po šestdesetem letu ne bo več letel, zato je odšel na dopust, s katerega se ni več vrnil, in zaživel kot modelar.

Po upokojitvi se je Albin lotil početi stvari za svojo dušo, pilotske veščine je nadomestil z mizarskimi. Zelo hitro je namreč znal izdelati bodisi lično leseno embalažo za praznične buteljke, klop in mizo za dom ali kar celo letalo. No, za letalo gre res dosti več časa, a v najboljšem obdobju so mu rebra, letve in smučke kar frčale v »heling« iz vseh kotov delavnice. Tako hitro, da si mu težko sledil z risbami. Izkazal se je tudi s podjetnostjo in prodornostjo ob predstavitvi svojih izdelkov v javnosti.

Najbolj se je posvetil gradnji in obnovi lesenih letal v naravni velikosti ter modelov letal, letečih in neletečih. V njih je svoje bogato letalsko znanje in izkušnje združil z lastnimi idejami in spretnostjo pravega lésarskega obrtnika. Obnovil je motorno letalo PO-2 ter jadralna letala Čavka, Mačka in Weihe in izdelal modele raznih starejših slovenskih letal. Vzpodbujal je namreč zavest in ponos na lastne, slovenske letalske dosežke. V Bistri lahko vidite del njegove bogate zapuščine. Njegova želja narediti modele vseh letal z območja bivše Jugoslavije se je v veliki meri uresničila. Tudi KB-6 Matajur je tam v obliki modela. Njegova želja je bila narediti pravega, letečega Matajurja, a tu ga je žal prehitel čas.

Njegova največja zapuščina je vsekakor replika motornega letala Eda-V, enega od uspešnejših letal bratov Rusjan iz leta 1910. Na zamisel o tem letalu je prišel v poklicnih letih v Beogradu. Ob obletnicah smrti slovenskega letalskega pionirja Edvarda Rusjana, ki je januarja 1911 strmoglavil pod Kalemegdanom, se je namreč pogosto spraševal, kako je s takšnim letalom sploh lahko letel. Izdelal je dve repliki, z obema tudi letel in s tem na najbolj prepričljiv način pripomogel k umestitvi bratov Rusjan v našo zavest.

Albin, za ves tvoj prispevek, ki si ga v svojem dolgem in plodnem življenju dal gorenjskim in slovenskim letalcem, se ti zahvaljujemo. Ohranili te bomo v lepem spominu.

Zavarovanje zrakoplovov

Vsi, ki imamo radi letalstvo ali druge oblike letenja, vemo, koliko predpisom mora zadostiti zrakoplov, koliko tehničnih pregledov je treba ter kako šolan in izkušen mora biti pilot, da deluje vse brezhibno. In v veliki večini primerov gre res vse prav. Za primere, ko ne gre, pa je ključno kvalitetno zavarovanje.

Zavarovalnica Triglav ima bogate izkušnje z zavarovanjem zrakoplovov tako za fizične kot pravne osebe, saj je pri njej zavarovanih več kot 500 različnih zračnih plovil. Kljub temu pa gre za zavarovanje, ki se prilagaja vsakemu primeru posebej. Vsak zrakoplov, ki ga zavarovalnica sprejme v zavarovanje, ima namreč svoje specifične lastnosti in namembnost, zato je pomembno, da zavarovanje optimalno pokriva vsa morebitna tveganja.

Zavarovanje odgovornosti
Zavarovanje zakonske odgovornosti lastnika ali upravljalca zrakoplova do tretjih oseb, zavarovanje odgovornosti do potnikov in zavarovanje prevozniške odgovornosti do prevažanega tovora so obvezna zavarovanja, ki so predpisana z uredbo EU 785/2004. Zavarovalnica Triglav svojim zavarovancem izda certifikat, ki dokazuje, da imajo sklenjeno zavarovanje, kot je predpisano za letenje v državah EU. S temi zavarovanji se zavarovalec zaščiti za primere odškodninske odgovornosti za škode, ki bi jih povzročil potnikom na krovu, tretjim osebam in njihovim stvarem ali na tovoru, ki ga prevaža, in to tako med letom kot na tleh. Škode iz tega naslova so lahko zelo visoke, zato je pomen dobrega zavarovanja toliko večji.

Kasko zavarovanje
S sklenjenim kasko zavarovanjem zrakoplovov zavarovalec kvalitetno poskrbi za morebitno materialno škodo, to je izgubo ali poškodbo, ki nastane na njegovem zračnem plovilu. Zavarovanje je mogoče skleniti za jadralna, ultralahka in motorna letala ter za helikopterje in brezpilotne zrakoplove.
Zavarovani so trup z motorji, propelerji, radijskimi in navigacijskimi napravami, standardnimi instrumenti in opremo ter vsi deli, potrebnimi za letenje.

Ali s svojim zrakoplovom opravljate dejavnost, kot je aviotretiranje kmetijskih površin ali aerofotogrametrijo, vleka jadralnih letal in reklamnih napisov, šolanje pilotov, treningi in tekmovanja, akrobatsko letenje, letenje za komercialne namene ali dajete zračno plovilo v najem ali izposojo? Kasko zavarovanje je po dogovoru mogoče razširiti na vsa omenjena dodatna kritja.

Člani AOPA Slovenija so ob sklepanju zavarovanj zrakoplovov pri Zavarovalnici Triglav deležni ugodnosti.

Dodatne informacije o zavarovanju dobite na poslovnih mestih Zavarovalnice Triglav, pišete pa lahko tudi na naslov **transportna.zavarovanja@triglav.si.** Izpolnite vprašalnik na spletni strani **www.triglav.si** in ga pošljite na navedeni e-naslov ali na naslov Z**avarovalnica Triglav, d.d., Transportna zavarovanja, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana.** Na podlagi vprašalnika boste prejeli prilagojeno ponudbo za zavarovanje.

Želimo vam veliko varnih in prijetnih poletov!

Vse bo v redu.

triglav

www.triglav.si