

III/2009 Cena 3 eur



COBISS.SI-ID: 1072252

KOPILOT

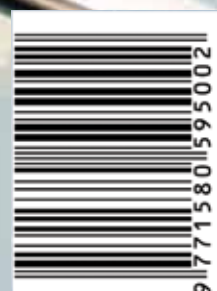
V SLUŽBI LETALCEV

Glasilo AOPA Slovenije

Tone Potočnik, svoboden kot ptica:
»Ves svet je bil moj ...«

Cirrus SR 22 (turbo)

**Nepozaben prvi let v
ameriškem Duluthu**



Aerodrom Ljubljana d.d. General Aviation Centre

Zdravko Stare,
podpredsednik AOPA Slovenije
AOPA ID: 0003

Center Splošnega letalstva na sedanji lokaciji je odprt od decembra 2007. Terminal je zamišljen kot popolnoma samostojna enota, v kateri se opravljajo vse dejavnosti, potrebne za pristanek, oskrbo in odhod letal splošne kategorije.

V času predsedovanja Slovenije državam Evropske zveze smo največ dela opravili za vladne lete gostujočih držav.

Danes terminal deluje za vse potrebe vej splošnega letalstva, to so poslovni leti, leti vladnih letal, leti manjših tovornih letal, ambulantni leti, leti vojaških delegacij, tehnični leti in šolski leti.

Storitve se opravljajo za letala do maksimalne vzletne teže 45 ton in do 19 sedežev. V tovornem prometu pa za letala do 10 ton vzletne teže.



Terminal deluje v skladu s Shengenskimi regulativami. Službe Policije in Carine so na voljo pri vseh mednarodnih letih, ki to zahtevajo. Za delo pilotov in posadk letal je dobro poskrbljeno v pisarni priprave na let, kjer si lahko letalsko osebje samo pridobi vse informacije o svojem letu preko dveh internetnih povezav.

Skoraj dnevno se srečujemo z najvišjimi državnimi delegacijami, za katere je dobro poskrbljeno v VIP salonu. Za gostinski del in dobro počutje pomebnih gostov poskrbi podjetje Airrest, ki lahko ugotovi še tako zahtevnim željam.

Terminal Splošnega letalstva je za promet odprt od 6. do 22. ure po lokalnem času v delavnih dneh. V sobotah, nedeljah in praznikih je terminal odprt med 8. in 20. uro.

V Centru Splošnega letalstva dela šest usposobljenih kontrolorjev oskrbe, štiri dekleta in dva fanta, ki so vedno pripravljeni pomagati in storiti vse, da so posadka in potniki oskrbljeni z vsem, kar potrebujejo.

Naši glavni slovenski partnerji so: Linair s floto sodobnih poslovnih letal, od manjših Citation CJ2, CJ3 in udobnega Excel, do



največjega Embraier Legacy 600. Naslednji pomebni partnerji so: Gio poslovna avijacija, ki je v zadnjem času žal manj prisotna na slovenskem nebu, RB Airlines z delom poslovnih ter šolskih letal, Al-fahistria z dejavnostjo vzdrževanja letal in letalsko šolo, Adria Airways z letalsko šolo, Solinair z delom vzdrževanja in letalsko šolo, Dr nemo z modernimi Diamond letali, Propilot s prenovljenim Pa28.

Tako kot vsa Slovenija je tudi naš oddelek zajela gospodarska kriza. Največji upad prometa je bil med koncem leta 2008 in prvo polovico leta 2009. Kriza še ni minila, se

pa stanje izboljšuje predvsem po zaslugi naših sosednjih držav. Segment poslovnega letalstva dežele Bavarske in regije Dunaj ter Zurich in Sant Moritz, s katerim največ sodelujemo, je v vzponu in to se pozna tudi pri nas na oddelku Splošnega letalstva. Dobro sodelujemo z vsemi državami Balkana, posebej s Srbijo, ki ima dva močna prevoznika v segmentu splošno letalstvo - Pinkair in Princ aviation. Ta letala skoraj dnevno vidimo na Brniku.

V novejšem času je podjetje Regal v terminalu postavilo manjšo dobro založeno Vip shop prodajalno, narejeno po vzoru free shop

Kazalo

- 3 Uvod
- 4 Politika ali stroka
- 6 Smo že dosegli dno?
- 8 Od balona do rakete
- 9 Za vojaške pilote vseh rodov in prijatelje vojaškega letalstva
- 10 Z zdravniškim spričevalom za motorna vozila pod nebo
- 12 »Ves svet je bil moj, a sem se vedno znova vračal v Ljubljano«
- 16 Nepozaben prvi let v ameriškem Duluthu
- 22 »Najslavnejši« pilot iz dežele peska
- 24 Vzdrževanje za večjo varnost
- 27 Kaj prinaša nova zakonodaja za vzdrževanje letal splošnega letalstva
- 28 Preiskovanje letalskih nesreč, resnih incidentov in incidentov
- 30 AOPA novice

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

Odgovorni urednik:
Tehnični urednik:
Uredniški odbor:

Stik:
Računalniški prelom:

Natisnili smo 3000 izvodov. Revija Kopilot tiska Grafika Gracer, d. o. o., Celje. COBISS.SI-ID: 1072252

Peter Ravnak
Miha Kuzman
Peter Marn, Marjan Trilar,
Matevž Lenarčič, Milena Zupanič,
Zdravko Stare, Andrej Zupan
Renata Špendal
Novice d.o.o., Slovenske Konjice
Uroš Štruc (uros.struc@radiatorla.si)

Uvodnik



Peter Ravnak,
predsednik
AOPA Slovenije

Drage bralke in spoštovani bralci je tokrat moj pozdrav, saj je naklada naše revije dosegla trikratno začetno vrednost in gre prvič med širšo publiko. Naša revija odseva delovanje organizacije AOPA, ki je v službi letalcev.

Kaj je posebej zaznamovalo letošnje letalsko leto?

Kriza, obletnica Edvarda Rusjana, nova uredba, ki ureja plovnost letal in nenormalno veliko število smrtnih žrtev v letalskih nesrečah.

V tej izdaji skušamo predstaviti, kako se letalci odzivamo na to stanje. Naši strokovnjaki obširno pišejo o početju države v zvezi s tako imenovano Strategijo slovenskega letalstva, spremljamo dogajanja na svetovni sceni, ugledni strokovnjaki ocenjujejo stanje s področja varnosti in vzdrževanja.

Osrednji članek tokrat predstavlja pilota, ki sicer ni slovel kot tekmovalec, vendar se je odlično prilagodil zahtevam in izzivom sodobnega sveta ter pokazal kot še peščica slovenskih letalcev, da lahko uspeš tudi v širnem svetu, če si iz pravega testa.

Predstavljamo tudi dodatno storitev AOPE, to je pravno pomoč svojim članom na vseh področjih letalstva.

Kriza je čas za sposobne. Prepričan sem, da večina letalcev sodi v to skupino, zato želim v novem letu vsem veliko vseh, še posebno letalskih uspehov in užitkov.

Politika ali stroka



Zdravko Stare,
podpredsednik AOPA Slovenije
AOPA ID: 0003

Letošnje leto je poleg gospodarske krize, ki je globoko posegla tudi v splošno letalstvo, prineslo tudi osnutek nacionalnega programa civilnega letalstva. Nacionalni program naj bi nakazal smeri in poti ter osnovne pogoje za razvoj civilnega letalstva, katerega navedeni osnutek nacionalnega programa opredeljuje kot dejavnost (letalških prevoznikov in obratovalcev letališč), letalsko industrijo ter dejavnost splošnega letalstva, katera vključuje tudi letenje za lastne potrebe ter športno in ljubiteljsko dejavnost. Pisci osnutka nacionalnega programa razvoja civilnega letalstva se očitno zavedajo neposrednega vpliva civilnega letalstva na gospodarstvo, vendar pa se pri tem zastavlja več vprašanj; tako npr. ali je nacionalni program razvoja civilnega letalstva res dokument, ki bo povlekel letalsko panogo iz gospodarske krize, nadalje ali je program, tak kot je napisan sploh potreben in ali v tem trenutku ne bi veljalo pripraviti nekega dokumenta, ki bi nakazal poti iz krize v kateri se je znašla letalska dejavnost. Zastavlja se tudi vprašanje ali v tem trenutku letalstvo nemara ne potrebuje bolj strokovnega dokumenta, ki bi konkretno in ne politično ovrednotil stanje v slovenskem letalstvu ter nakazal konkretna strokovna izhodišča za razvoj letalstva v Sloveniji, upošteva pri tem globalne trende in izhodišča. Zastavlja se tudi vprašanje kakšno podporo ima dokument, ki ga pisci "imenujejo nacionalni program razvoja civilnega letalstva", neposredno v bazi torej v letalskih krogih ter ali je iz te baze pri pisanju tega dokumenta kdo sodeloval?

AOPA je in bo na takšne dokumente še posebej pozorna zlasti za to, ker takšni dokumenti ne izboljšujejo stanja v katerem se nahaja sedaj generalno letalstvo pa tudi za to, ker je že na prvi pogled jasno, da je letalska stroka pri pisanju dokumenta šla mimo ter, da ima takšen dokument, kot je bil dan v razpravo zgolj notranjopolitične implikacije. Mimogrede dokument je bil dan v razpravo julija meseca, ko je jasno, da o njem nihče ne bo razpravljaj, ker je to čas letnih dopustov in počitnic.

Drugi vzrok je v tem, da je bila AOPA, kot krovna organizacija pilotov in lastnikov letal izključena pri razpravi in je šele po posredovanju nekaterih kolegov iz AOPA, bila naši organizaciji dana možnost, da sodeluje v razpravi. Poleg navedenega dokument, ki ga kot navedeno pisci imenu-

jejo "nacionalni program razvoja slovenskega letalstva" naše organizacije niti ne omenja, četudi smo edina takšna organizacija v Republiki Sloveniji, omenja pa kot krovno organizacijo letalsko zvezo, ki je sicer izrazito športna organizacija in neaktivna na področju generalnega letalstva razen pri izdajanju licenc za mednarodna tekmovanja.

Sam program je demagoško zapisan dokument, ki za temeljno predpostavko razvoja civilnega letalstva postavlja na prvo mesto varnost letenja, kar je sicer tudi z vidika letalske stroke lepo in prav. Žal pa pisci programa spregledajo, da bi bilo potrebno za zagotovitev varnosti in zmanjšanja tveganj v civilnem letalstvu, najprvo urediti predpise ter, da so za ureditev le teh edino pristojni in kompetentni očitno tudi pisci tega programa. Govoriti o dolgoročni strategiji razvoja slovenskega letalstva pri tem pa ne imeti usklajenih predpisov z mednarodnimi standardi, ki veljajo v letalstvu je milo rečeno smešno. Slovenija je od osamosvojitve dalje potrebovala več kot 10 let, da so njeni zakonodajni organi izdali Zakon o letalstvu torej krovni zakon, ki med drugim tudi določa, da bodo podzakonski akti s katerimi bo na operativni ravni urejena materija letalstva, sprejeti v roku 24 mesecev od sprejema zakona. Vse od leta 2001 dalje so bili prav z namenom prilagoditve predpisov na nov evropski pravni red, ki velja v letalstvu, izdelani številni predpisi in podzakonski akti, ki pa žal niso sledili tendenci po izboljšanju stanja in je več kot očitno, da so bili izdani predpisi zgolj zaradi predpisov. Omenja se, da trenutno v Republiki Sloveniji veljajo še nekateri predpisi iz časov SFRJ, katere je Republika Slovenija na podlagi temeljne ustavne listine o odcepitvi, povzela v svoj pravni red, hkrati pa se pozablja ali spregleda, da v Republiki Sloveniji veljajo še celo predpisi iz časov FNRJ – npr. Pravilnik o civilnem jadralnem letalstvu.

Problematični so tudi drugi podzakonski akti, kakor tudi njihova interpretacija in razumevanje, kar vse ima lahko škodljive implikacije na varnost letenja. Tako npr. Pravilnik o ultralahkih letalnih napravah (Ur. List RS št. 107/2008) določa, da pilot glede zdravstvenih pogojev izpolnjuje pogoje, ki so določeni s predpisi o zdravstvenih zahtevah, ki jih mora izpolnjevati voznik motornega vozila kategorije B, kar se izkaže z veljavnim vozniškim dovoljenjem ali zdrav-

niškim spričevalom, kar samo po sebi ni problematično, pač pa je problem v tem, da pa pravilnik o zdravniških pregledih JAR – FCL 3 določa, da mora pilot ULN opraviti zdravniški pregled za pridobitev spričevala II. razreda, kar je seveda v popolnem nasprotju. Navedeno pomeni pravni "ne red" in je za letalsko dejavnost nevaren in škodljiv.

Znano je, da so bile strokovne podlage za izdelavo letalskih podzakonskih aktov že izdelane in, da je pristojno resorno ministrstvo pisce teh podlag, kot zunanje sodelavce že celo plačalo v letih 2000 in 2005 a žal teh podlag ni povzelo v podzakonske akte. Zastavlja se vprašanje ali je torej politični interes prevladal nad strokovnim in če, zakaj ter kakšne implikacije ima to na samo varnost letenja v Republiki Sloveniji. Pisanje visokoletečih ciljev v programu dolgoročnega razvoja slovenskega letalstva je glede na nekatera zgoraj navedena enoumja zgolj demagogija. Očitno pa je tudi, da nekomu takšno stanje tudi zelo odgovarja. Naloga AOPA je, da vse to spremlja in opozarja!

Še in še bi lahko naštevati anomalije, ki jih ne bi bilo, če bi svojo vlogo v letalstvu imela stroka. Tako npr. je zanimivo, da imajo nekatere države, ki še niso ali pa sploh ne bodo članice EU, svojo zakonodajo usklajeno z JAR predpisi, četudi tam niso ustanavljali organov, ki naj bi njihovo letalsko zakonodajo prilagodili pravnemu redu EU. Pri nas pa npr. Skoraj 9. Let pristojni niso bili sposobni izdelati pravilnika za licenciranje pilotov helikopterjev (JAR-FCL 2) za katerega je evidentno da je v 80% identičen s pravilnikom za licenciranje pilotov letal (JAR – FCL 1). Prav za to, ker so predpisi slabi ali pa jih ni, piloti ter lastniki letal kakor tudi letalska operativna pogosto prav od zaposlenih v državni upravi dobivajo različne odgovore in različne zahteve, kar je tudi eden od vzrokov za zaskrbljenost predstavnikov generalnega letalstva in tudi članov AOPA. Stroka bi po vsem navedenem morala imeti prednost pred ostalimi interesi, zadnji čas je da to spoznajo tudi pristojni.

V zvezi z varnostjo letenja je potrebno opozoriti, da so za varnost letenja izjemno pomembna tudi tim. varnostna priporočila, ki so rezultat dognanj preiskav letalskih nesreč in incidentov. Uredba o preiskovanju letalskih nesreč (Ur. List RS 72/2003) določa, da ima preiskavalni organ svojo spletno stran, vse z namenom zagotavljanja informiranja boljše varnosti ter, da bi bili piloti in operaterji ter lastniki letal seznanjeni z vzroki nesreč, da bi se jim lahko izognili. V Republiki Sloveniji, žal do spletne strani še nismo prišli. Zastavlja se vprašanje zakaj, ali je vzrok denar kar se zdi malo verjetno, saj danes spletno stran lahko napravi vsak nekoliko bolj zverziran računalničar. Ali je morda iskati vzrok v politiki ali pa v kadrovske podhranjenosti resorjev pristojnih za letalstvo? Prav to vprašanje pa je zagotovo povezano tudi z tistim delom nacionalnega programa razvoja civilnega letalstva, ki govori o ustanovitvi samostojnega pristojnega organa, ki bi imela zadostno število ustrezno usposobljenih strokovnjakov ter o izobraževanju človeških virov.

Ukinitev Uprave RS za civilno letalstvo je bila absolutno politična odločitev, stroka na to odločitev ni imela nobenega vpliva, čeprav je bilo že tedaj stroki jasno, da je takšna odločitev v nasprotju z uveljavljenimi načeli in standardi, ki veljajo v letalsko veliko bolj razvitih državah, kot je Slovenija. Pisanje o ustanovitvi samostojnega pristojnega organa, potem ko se taisti organ zaradi nekkih "višjih" ciljev ukine, kaže samo na to, kako interesantno je, da se v teh časih gospodarske krize, ki je zajela tudi letalstvo, nekdo ukvarja sam s seboj. Ni namreč dokazov o tem, da je prav ukinitev Uprave Republike Slovenije za civilno letalstvo, prispevala

k boljšim standardom ter boljši varnosti in napredku v zračnem prometu. AOPA takšnim razmišljanjem češ, da zgolj število administrativnih ukrepov pripelje do varnosti pri letenju ne more slediti.

Ker je bil prav Direktorat za civilno letalstvo ustanovljen z namenom, da pripravi in implementira v slovenski pravni red letalske predpise in standarde, ki veljajo v EU, pa tudi v državah članicah ICAO, se zdi, da bi bilo bolje, kot v teh časih pisati nacionalni program razvoja slovenskega letalstva, odgovoriti mednarodni organizaciji za civilno letalstvo ICAO, na posamezne anekse k Čikaški konvenciji o tem, kakšne razlike imamo v Republiki Sloveniji med veljavnimi predpisi, ki sedaj veljajo v RS ter objavljenimi mednarodnimi letalskimi standardi v aneksih k Čikaški konvenciji. Takšnih odgovorov razen na neketarih posameznih področjih žal (en aneks, ki je v pristojnosti Ministrstva za promet) ni zaslediti in smo v tem pogledu tudi žal, uvrščeni med države tretjega sveta.

Pisanje o trajnostnem razvoju ter konkurenčnosti slovenskega letalstva ne, da bi se pri tem zavedali tržnih zakonitosti in miselnih vzorcev, ki veljajo danes v globalnem sistemu se zdi v tem trenutku preuranjeno. Nesporno je, da na razvoju mislenih vzorcev s katerimi bi presekali stare tendence če so te slabe ali pa jih povzeli če so te dobre, ni bilo narejenega veliko. Žal je šel razvoj v to smer, da je danes edino merilo za doseganje ciljev oblast in denar medtem, ko je stroka izgubila svoj sijaj. Osebnost sem prepričan, da v takšnih pogojih, kot so sedaj v Sloveniji na področju letalskih dejavnosti ni mogoče govoriti o konkurenčnosti. Na tej podlagi je tudi ocena stanja kakor tudi ocena trendov razvoja slovenskega letalstva v bodočnosti, na kateri naj bi temeljil program razvoja slovenskega letalstva, zgrešena.

Več kot na dlani je, da v tem trenutku slovensko letalstvo ne potrebuje velikih besed o razvoju ter o tem, kaj bo leta npr. 2030, pač pa rabi konkretne ukrepe, ki bodo olajšali sedanje težko stanje. AOPA pričakuje, da se bodo pristojni tudi ob sodelovanju AOPA, lotili npr. problematike cen letalskih goriv in to takoj (mimogrede prav na področju dobave letalskih goriv v Sloveniji ne moremo govoriti o nikakršni konkurenčnosti). Nadalje bi bilo potrebno prilagoditi davčno politiko stanju panoge kot npr. v nekaterih drugih državah npr. Danska ali pa Turčija, ki bi bila na tem segmentu lahko celo vzor, saj prav Turčija namenja bodisi skozi davčno politiko ali gospodarsko politiko, letalstvu skoraj 1,5% BDP-ja. Nadalje pričakujemo, da bo implementirana in sprejeta takšna zakonodaja tudi okoljska, ki bo poenostavila poslovanje letalskim operaterjem ter letenje lastnikom letal, ne pa jim ga zakomplicirala v nasprotnem se nam zna zgoditi, da o letenju ne bomo imeli kaj govoriti, ker ga ne bo.

Za AOPO je pomemben vsak lastnik letala in vsako letalo ne zgolj eni ali drugi, za našo organizacijo je pomembna tudi celotna infrastruktura in ne zgolj tista, ki se našteva v nacionalnem programu razvoja slovenskega letalstva, pomembna je tudi tista o kateri se danes razvijajo brezplodne in zlonamerne debate ali bi jo ohranili ali ukinili s čemer se povzroča tako direktna kot tudi indirektna škoda. Vsem bralcem, ki poznajo zadeve je verjetno poznano katero infrastrukturo mislim s tem.

Nacionalni program razvoja slovenskega letalstva po vsem navedenem na trenutne skrbi slovenskih letalcev ne odgovori in ga za to štejem zgolj kot poskus nabiranja notranjopolitičnih točk ali pa morda kot tržno nišo za profitno pisanje.



Letalstvo po skoraj letu recesije

Smo že dosegli dno?

mag. Marjan Trilar,
član Sveta AOPA, pilot
AOPA ID: 0006

Na nedavno končani letni konferenci NBAA v Orlando sem se srečal s cpt. Petrom Larsonom. Peter je tako kot še mnogo drugi pilotov trenutno brezposeln, čeprav ima vrhunske veljavne ratinge. Pozna se že vrsto let, saj je bil naša dobra stranka s floto letal od Boeinga BBJ -700, dveh Gulfstreamov G-450 in G-550 in enega Lear-60. Njegovi lastniki niso bili iz vrst ogrožene avtomobilske industrije niti propadli bankirji, pa so se vendar odločili zapreti svoj letalski oddelek. Lastniki so največji svetovni proizvajalci zvečilnega gumija in družina je ugotovila, da ni več družbeno sprejemljivo imeti svojo lastno floto letal. Za ta letala na trgu danes ni pravih kupcev, saj cene rabljenih letal dosegajo le še 35-55% cene na vrhuncu povpraševanja leta 2007. Po takem kriteriju je naš vladni Dassault Falcon 2000EX, ki smo ga končno ugledali v domačem hlevu na Brniku, vreden le še med 11 in 13 milijoni dolarjev – pa tudi za to ceno bi težko našli kupca, kajti trg novih in rabljenih poslovnih letal je praktično nedejaven. Moji prijatelji med brokerji mi vneto pripovedujejo, da je sedaj potrebno kupovati. Jim iz Monaca je pravkar kupil krasno Cessno CJ2+, s katero se bo vozil naokrog po Evropi in nič ga ne bo motilo, če bo večino časa stala v Cannesu. Kupil jo je za lastne potrebe, ker bo upokojil staro Cessno 310. Kaj se bo dogajalo z našim Falconom, nam trenutno ne ve povedati nihče. Bankirji iz J.P.Morgan in Bank of America/Merrill Lynch so nam zatrdili, da se trg sicer počasi stabilizira, ne pa tudi izboljšuje. Na zalogi je veliko rabljenih poslovnih letal, cene pa še vedno padajo in nekje se bosta ponudba in povpraševanje pač morala uravnovežiti. Trajalo pa bo še leta, da se bodo cene vrnile na nivo iz leta 2007. Kaj torej še čakate, dragi člani AOPE – zdaj je pravi čas za vaše nakupe, če vam je ostalo še kaj cekinov...

Svetovna prestolnica letalstva – tako se ponosno imenuje mesto Wichita v Kansasu v ZDA – je morda najbolj viden primer krize. Tam so Cessna, Hawker, Bombardier, Garmin in še nakateri drugi odpustili preko 30.000 zaposlenih v proizvodnji letal in storitev. Drugi proizvajalci so zamrzili nove proizvodne linije ali pa upočasnili njihov razvoj. Na NBAA sem srečal g.Chucka Gremesa, ki je demonstracijski pilot pri Cirrusu na projektu SF 50 Vision (enomotorni poslovni jet). Pozdravil me je v lepi slovenščini, saj je njegova žena iz Polhovega Gradca in očitno je kar pogosto pri nas. Pravi, da SF50 Vision sicer napreduje, a vendar so odpustili 40 od 140 inženirjev na tem projektu, precej potencialnih kupcev pa je od nakupa odstopilo (priznavajo jih kakšnih 50 od skupaj 360).

Spominite se, da sta v tem segmentu že propadla Adam Aircraft in Eclipse; Honda je še vedno močna s svojim Honda-Jet-om, PiperJet je tako kot SF50 Vision zbral 250 ur letenja na testnem letalu in ima kar dolgo listo čakanja. Kategorija Very Light Jet VLJ, katera je tudi za naše člane AOPA morda najbolj zanimiva in dosegljiva, je torej izjemno dinamična in v prihodnosti bomo prav gotovo letala te kategorije srečevali pogostejše tudi pri nas. Verjetno ste že videli na katerem od naših letališč prvo slovensko registrirano Cessno Mustang (S5-CMT), podjetja Aviofun iz Slovenj Gradca, kmalu morda sledi prvi Embraer Phenom 100, kot smo slišali neuradno. Po registraciji Mustanga lahko sklepate na inicialke pravega lastnika, ki pa modro ostaja v ozadju in se ne daje v zobe svojim kupcem, ki pri njem kupujejo vsakdanji kruh in mleko...

Proizvajalci letal, interesna združenja in organizacije pilotov so se odločili za usklajeno akcijo osveščanja in spreminjanja negativnega javnega mnenja o poslovnem letalstvu. Takšno mnenje so pomagali ustvarjati zlasti državna administracija v ZDA, mediji in nenazadnje komercialne letalske družbe, ki vidijo priložnost, kako pridobiti nazaj več potnikov v prvem in poslovnem razredu. NBAA je zato pričela s kampanijo proti takemu mnenju; vključili so vrsto znanih osebnosti s področja politike in športa. Le-ti naj bi v medijih pomagali k izboljšanju javnega mnenja o poslovnem letalstvu. Eden



CHUCK GREEMES IN SF50 VISION (FOTO M.TRILAR)



najbolj vidnih zagovornikov je golfska ikona Arnold Palmer, ki je v karieri imel sedem poslovnih letal, zadnje je Citation X. Arnold Palmer je med drugim odprl zadnjo konferenco NBAA v Orlando.

NBAA in AOPA se združujeta v skupnih akcijah, kakršnih si pred krizo ne bi mogli zamisliti. Kategorija VLJ ali LBA Light Business Aircraft je namreč nakakšna presečna kategorija, kjer se interesi obeh organizacij močno prepletajo. Sklenili so, da bodo poslej skupaj organizirali skupne konference. Najpomembnejše poudarke si lahko preberete spodaj:

Orlando, FL, October 21, 2009 - The National Business Aviation Association (NBAA) and the Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA) today announced that the two organizations have signed a Memorandum of Understanding (MOU) to co-host Light Business Airplane (LBA) Conferences beginning in 2010.

The MOU formalizes the relationship between the two associations for coordinating and collaborating on the presentation of an LBA Conference, to be held in conjunction with each of the two organizations' major annual events.

“NBAA and AOPA have a long history of working together, a strong overlap of interests and an ongoing commitment to serve those in the industry,” said NBAA President and CEO Ed Bolen. “This agreement to jointly host these events specifically for light business airplane operators will greatly enhance the value NBAA and AOPA are able to provide to this important industry segment.”

AOPA Executive Vice President for Communications Karen Gebhart agreed, adding: “Each of our organizations will bring their best educational and other offerings to these events. And because our two associations often have major events on opposite sides of the country each year, we’ll be able to make the Light Business Airplane Conferences more accessible to everyone.”



ARNOLD PALMER OTVARJA KONFERENCO NBAA 2009 V ORLANDU (FOTO M.TRILAR)

ABOUT NBAA

Founded in 1947 and based in Washington, DC, the National Business Aviation Association (NBAA) is the leading organization for companies that rely on general aviation aircraft to help make their businesses more efficient, productive and successful. The Association represents more than 8,000 companies and provides more than 100 products and services to the business aviation community, including the NBAA Annual Meeting & Convention, the world's largest civil aviation trade show.

Kaj lahko rečemo na koncu? Pogled z vrha ni prav obetaven. Kriza se je zajedla prav v vse pore našega življenja. Treba je najprej preživeti to obdobje in morda je najlažje omejiti privatna potovanja ali pa se odpovedati ne tako nujnim službenim potem. Investicije v nova ali rabljena poslovna letala so redke. Država resno premišljuje o dodatni obdavčitvi vsakršnega luksuza in letala bodo vedno prva na udaru. Evropska Unija ima kot prva izdelan sistem trgovanja z emisijami izpušnih plinov, kateremu se ne bo moglo izmuzniti niti poslovno letalstvo (Mtow teža nad 5.700 kg). Skratka, srednja žalost do nadaljnjega! Lahko pa spremenimo paradigmo in si rečemo: naj bo kriza priložnost, postrgajmo denarce in si kupimo svoje novo (ali rabljeno) letalo.

Še pomnite, tovariši: bilo je točno pred dvajsetimi leti, ko je padel Berlinski zid. Letalci pa smo zagledali eno svetlo lučko v Markovičevi zakonodaji. Vsi, ki smo leteli takrat, vemo, da v Jugoslaviji praktično nisi mogel biti lastnik privatnega letala. Vsa lastnina je bila izključno klubska oziroma društvena. Pa smo se znašli in začeli uvažati letala za samogradnjo in tako prišli do prvih privatnih letal. Takrat smo tudi prvič slišali za AOPA in si želeli, da bi jo tudi mi kdaj lahko imeli – v svoji državi! Dvajset let kasneje ne letimo več na samogradnjah, večina ambicioznih pilotov leti na lepo opremljenih serijskih propelerskih in turbo-properlerskih letalih, privatni jet pa ni nobena redkost več!

Kar dolgo pot smo prehodili in dobro se je zavedamo.



NBAA PRESIDENT AND CEO ED BOLEN AND AOPA EXECUTIVE VICE PRESIDENT FOR COMMUNICATIONS KAREN GEBHART



Prve ženske v letalstvu

Od balona do rakete

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

Letenje je večna želja odkrivanja neznanega, strast, radovednost, preizkušanje lastnih sposobnosti in končno tudi poklic. Te kvalitete in še mnogo več se skrivajo v ljudeh, ki so se odločili, da postanejo piloti. Tudi pri ženskah, katerih prvotna vloga je bila skrb za družino in dom, so bile te lastnosti temelj njihove odločitve, da postanejo letalke. Zgodovina pa nam tudi pokaže, da so bile ženske letalke pripravljene se soočiti z izzivi, ki so prvotno navduševale moške in so s skupnimi dosežki dokazovale, da v letenju ni omejitev in da se ovire da premagati.

Prvo letenje je bilo letenje z baloni in že leta 1798. je prva ženska Jeanne Labrosse sama poletela z balonom. Do leta 1908, ko je z letalom poletela Madam Therese Peitier, je bilo letenje z baloni za ženske velik uspeh. Prelomnica je bila po prvem letu bratov Wright, ko so tudi ženske začele osvajati zrak. Leta 1910 je prvo pilotsko dovoljenje na svetu pridobila Elise Raymonde de Laroche iz Francije; pa tudi na drugih koncih sveta so se ženske spoprijele z izzivi, ki jih lahko prinaša le letenje. Raymonde de la Roche je zanimiva tudi zato, ker je po drugi svetovni vojni postala prva testna pilotka in med testiranjem letala umrla v letalski nesreči.

Veliko pozornost je leta 1928 v Ameriki vzbudila letalska pionirka in izredno pogumna pilotka Amelia Earhart, ki je kot prva ženska (kot sopotnica), preletela Atlantski ocean. Štiri leta kasneje pa je poletela sama in po Charlesu Lindberghu postala druga oseba, ki ji je uspel ta podvig. Leta 1935 je sama preletela Pacifik: od Los Angelesa do Mehike. Njeno življenje je zaznamovalo drzno, avanturistično letenje in skrivnostno izginotje. Med letalsko misijo z dvomotornim Lockheed Electro se je med Avstralijo in Havaji za njo in njenim navigatorjem izgubila vsaka sled. O njenem življenju je bil posnet film z naslovom Amelija in se bo začel predvajati v Veliki Britaniji in na Irskem 13. novembra 2009.

Ob Amelii bi omenila tudi še nekatera imena žensk, ki so pomembno zaznamovale zgodovino letalk: 1930 - Anne Morrow Lindbergh - prva z dovoljenjem jadralnega pilota, 1932 - Ruthy Tu - prva pilotka v kitajski vojski, 1936 - Beryl Markham - prva preletela Atlantik od vzhoda do zahoda, 1938 Hanna Reitsch - prva z dovoljenjem helikopterja in 1939 - Willa Brown - prva afroameriška komercialna pilotka. Izredno nadarjena pilotka Jacqueline Cochran se je proslavila z rekordi v hitrosti, višini in razdalji. Dosegla je ženski svetovni hitrostni rekord 332 mph in bila prva ženska, ki je leta 1953 prebila zvočni zid z letalom F-86 Sabre jet.

Tudi misijam osvajanja vesolja so se pridružile ženske. Zaradi želje, kdo bo prvi v vesolju, se je ustvarila tekma med Rusijo in Ameriko. Zato se je v Rusiji v polni tajnosti pripravljala Valentina Tereshkova in leta 1963 kot prva ženska poletela v vesolje in pristala v Kazahstanu. Leta 1983 pa je to uspelo prvi ameriški astronautki dr. Sally Ride. Bila je izbrana med 35 kandidatkami in se pridružila misiji zračnega plovila Challenger. Skupaj s kolegico astronautko Kathryn D. Sullivan pa sta postali tudi prvi ženski, ki sta se sprehajali po vesolju.

Patty Wagstaff pa je leta 1991 zmagala v akrobatskem letenju in je prva ženska, ki je osvojila naslov U.S. National Aerobic Champion. Je tudi pilotka helikopterja, inštruktor akrobatskega letenja in nastopa na letalskih šovih.

Zanimiva je zgodba 25-letne pilotke Jessice Cox, ki se je rodila brez rok. Omenjam jo zato, ker leti samo z nogami. Z nogami tudi piše, igra klavir in vozi avto. V interjuju za Telegraph (UK) opisuje svoje življenje.

Nikoli ne reče: "Tega ne morem", temveč "tega še nisem uspela narediti". Edino, česar se je bala v življenju, je bilo letenje. In ob neki priložnosti jo je pilot lovskega letala povabil, da poskusi leteti. Sprejela je izziv. Šolala se je. tri leta na prirejenem letalu Ercoupe, imela tri inštruktorje in 89 ur letenja. Kljub nasprotovanju ljudi je uspela zaradi vztrajnosti in močne želje, da doseže svoj cilj. Občutek, da je uspela, je opisala kot fantastičen. Njen cilj je učiti in vzpodbujati druge, da postanejo letalci. Jessica, ki je pri 13-ih dobila umetni roki, pravi, da ljudje iščejo poti in verjamejo, da ne morejo doseči svojih sanj. Ona pa je dokaz, da lahko.

Kaj je vsem tem ženskam skupnega?
Imajo pogum in polno entuziazma, energije in moči.

Sposobne so prevzeti tveganje, ki ga zahteva letenje.
So duševno in fizično pripravljene.
Sposobne so popolne koncentracije med letenjem.
Imajo strast do letenja.
Pripravljene so se izobraževati in sprejeti različne vrste treningov.

Imajo željo po raziskovanju in spoznavanju novih razsežnosti.

Sposobne so narediti prave odločitve in ostati trdne pri svojih odločitvah.

Postavijo si cilje in jih poskušajo doseči.

So samozavestne, samodisciplinirane in popolnoma zaupajo samim sebi.

So odločne in neomajne ob prevzemanju odgovornosti.

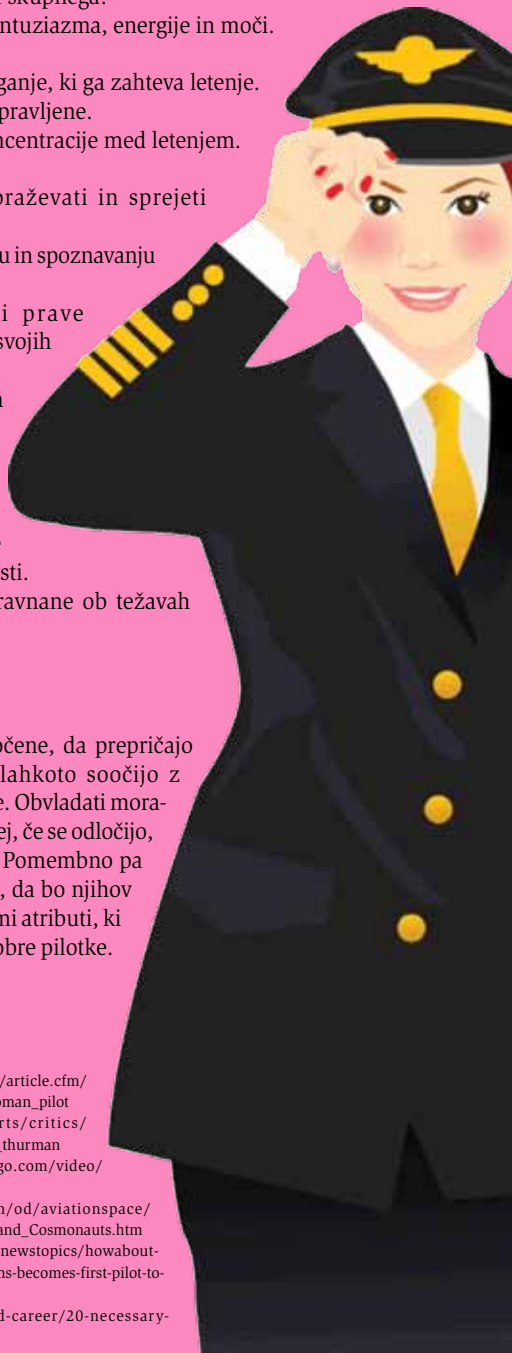
Ves čas so pozitivno naravnane ob težavah in ovirah.

Sposobne so trdo delati.

Ženske, ki letijo, so odločene, da prepričajo moške, da se tudi one z lahkoto soočijo z rizikom, ki ga prinaša letenje. Obvladati morajo različne veščine, še posebej, če se odločijo, da bo letenje njihov poklic. Pomembno pa je, da se tiste, ki se odločijo, da bo njihov poklic letenje, soočijo z vsemi atributi, ki so potrebni, da postanejo dobre pilotke.

Viri:

1. http://aviation-history.suite101.com/article.cfm/elise_raymonde_deroche_first_ever_woman_pilot
2. http://www.newyorker.com/arts/critics/atlarge/2009/09/14/090914crat_atlarge_thurman
3. Video address: <http://www.kewego.com/video/iLyROoafIk6H.html>
4. http://womenshistory.about.com/od/aviationspace/Women_in_Space_Female_Astronauts_and_Cosmonauts.htm
5. <http://www.telegraph.co.uk/news/newstopics/howabout-that/3681441/Woman-born-with-no-arms-becomes-first-pilot-to-fly-plane-using-only-feet.html>
6. <http://www.paggu.com/jobs-and-career/20-necessary-requirements-of-a-woman-pilot>



Ustanovljeno novo društvo

Za vojaške pilote vseh rodov in prijatelje vojaškega letalstva

**Adolf Kužnik,
pilot
AOPA ID: 0054**



Letos februarja smo ustanovili »Društvo vojaških pilotov vseh rodov in prijateljev vojaškega letalstva«. Prvi predsednik društva je postal Drago Gabriel, tajnik pa Jožef Žunkovič. S tem smo našo zamisel, da bi zbrali veliko družino slovenskih letalcev, ki so letalsko znanje nabirali v vojaških šolah, od letalskih akademij, preko šol rezervnih častnikov letalstva, do vojaških in polvojaških trenažnih eskadrilj v vseh obdobjih slovenske letalske zgodovine, tudi formalno uresničili.

Na pobudo Združenja slovenskih častnikov Brežice, pod vodstvom Ernesta Ferka, in združenja AOPA Slovenija, pod vodstvom Petra Ravnaka, smo želeli letos v začetku julija še posebej zaznamovati obisk groba Edvarda Rusjana v Beogradu, tako da bi se tja podali ne le z avtobusom, pač pa tudi z večjim številom športnih letal. Prelet v Beograd in nazaj smo skrbno načrtovali in se veselili zanimivega dogodka. Žal pa nam je na koncu račune prekrizalo muhasto vreme, ki je bolj spominjalo na aprilsko kot poletno, saj je takšno vztrajalo kar tri tedne. Nekdo je takrat zapisal: »Zjutraj se prebudimo v megleno jutro, nevihte so postale stalnica, od doma si skoraj ne upamo brez dežnika«. Mi smo bili prisiljeni dodati: »Kaj šele s športnim letalom!« Kot že tolikokrat je spet zmagala narava in ostali smo doma.

Naslednji dogodek, tako rekoč osrednji, pa je bilo že šesto srečanje vojaških pilotov vseh rodov in prijateljev vojaškega letalstva na letališču Aerokluba Slovenske Konjice Senožet (LJSK).

1. avgusta smo tekmovali v natančnem pristajanju in v knjižice letenja vpisali po štiri šolske kroge in 20 minut. V glave pa vsi, razen zmagovalca, tudi spoznanje, da bo v prihodnje za boljši rezultat treba še malo »trenirati«.

Program in debato, ki je sledila, je popestril obisk našega znanega akrobatskega pilota Petra Podlunška, ki je s svojim novim letalom pripravil prikaz kombinacije zmožnosti letala in vrhunske pripravljenosti pilota. S svojim letenjem se je skoraj ponorčeval iz pravil aerodinamike, ki smo se jih gulili nekoč davno, v teku šolanja.

Srečanje je ponovno potekalo v tistem enkratnem vzdušju, ki

človeka prevzame ob druženju s »svojimi«, pa tudi z gostitelji iz Aerokluba Slovenske Konjice, ki so nas razvajali tako, da se družba še dolgo ni razšla.

Po zaslugi požrtvovalnega Petra Karnerja, ki je celotno dogajanje posnel z videokamero, smo bili letos deležni tudi nekoliko večje »medijske« pozornosti. Poročila o našem srečanju in dva Petrova videoposnetka so še vedno na voljo na večjem številu spletnih strani: aeroklub-konjice.com, aopa.si, opensoaring.com, peterkarner.webs.com, youtube.com, ...

Naj objavim še kratek izvleček iz statuta Društva vojaških pilotov vseh rodov in prijateljev vojaškega letalstva:

Svojo osnovno dejavnost izvaja društvo tako, da:

- neguje tradicijo in zgodovino slovenskega vojaškega in civilnega letalstva ter razvija zanimanje za vojaško letalstvo;
- daje pobude in mnenja ter podpira razvoj slovenskih letalskih sil, sil zračne obrambe ter urejanja nadzora zračnega prostora;
- skrbi in sodeluje pri ohranjanju slovenske letalske zgodovine;
- z druženjem in sodelovanjem članov na srečanjih in prireditvah razvija in neguje pripadnost domovini ter medsebojno prijateljstvo;
- razvija športni duh in športno sodelovanje med člani in drugimi sorodnimi organizacijami;
- organizira in sodeluje pri organizaciji srečanj, proslav, razstav, predavanj, informativnih dni za člane in nečlane društva;
- upoštevajoč določbe Zakona o varstvu osebnih podatkov pridobiva in hrani pisno, slikovno in avdiovizualno gradivo s področja zgodovinskega razvoja vojaškega in civilnega letalstva;
- podpira evropsko in regionalno varnost in sodelovanje med prijateljskimi državami;
- sodeluje s sorodnimi organizacijami in društvi v evropskem prostoru;
- neguje in razvija prijateljstvo med evropskimi vojaškimi letalstvi.

Za zaključek pa prijazno vabim vse, ki »najdete« v takšni dejavnosti društva tudi sebe, da se nam pridružite.



Letenje z ultralahkimi letalnimi napravami

Z zdravniškim spričevalom za motorna vozila pod nebo

Matevž Lenarčič, pilot

AOPA ID: 0007

www.wingsforever.com

Končno se je tudi v Sloveniji zgodilo nekaj, kar povečuje zanimanje za letalstvo, olajšuje letenje in ga navsezadnje tudi nekoliko poceni. Poleg številnih, skoraj mesečnih zahtev zakonodajalca, ki v veliki meri birokratizira, zapleta, otežuje in draži rekreativno letenje, je to dobrodošla novost, ki je bila izborjena na področju ultralahkega letalstva.

Če izhajamo iz predpostavke, da je rekreativno letenje zaradi številnih pozitivnih učinkov na človekovo telo, duševnost in njegovo ustvarjalnost družbeno potrebno, je logični zaključek ta, da mora tudi zakonodajalec, ki je nenazadnje tudi v službi rekreativnih pilotov, slediti temu poslanstvu in s svojimi predlogi zakonov in pravilnikov olajšati tovrstno dejavnost, seveda na način, ki ne poslabšuje varnostnih razmer v zraku in na tleh.

Določilo, ki dovoljuje upravljanje ULN z zdravniškim spričevalom za vozila B-kategorije, ki je se je znašlo v novem Pravilniku o ultralahkih letalnih napravah, je seveda povzročilo različne odzive, komentarje in prerekanja o tem, ali je to prav ali ne.

Na eni strani piloti splošnega letalstva, predvsem tisti v cvetu mladosti, ki še nimajo zavedanja o minljivosti organskih funkcij človeka, dvomijo o pravilnosti tega določila. Njihov izstopajoči argument je

predvsem varnost zračnega prometa, ki naj bi se s tem poslabšala, saj predpostavljajo, da je upravljanje letala zahtevnejše od vožnje avtomobila.

Na drugi strani so piloti ultralahkih letalnih naprav, ki nimajo nobenih ambicij v komercialnem letalstvu, ter piloti splošnega letalstva, ki so jim leta prinesla določeno izkustvo o omejenem roku delovanja njihovih organov. Tem se zdi uvedba takšnega člena pilotom prijazna, potrebna, saj omogoča letenje tudi v obdobju pešanja nekaterih funkcij človeškega telesa. Hkrati so prepričani, da varnost zračnega prometa nikakor ne bo trpela, da vsekakor ne bo manjša, kot je varnost cestnega prometa.

Če primerjamo enako zdravniško preverjenega povprečnega voznika avtomobila, ki vozi v skladu s predpisi 80 km/h po regionalni cesti in sreča na poti iz Celja v Ljubljano nekaj 100 vozil, je verjetnost, da bo med njimi šofer z usodnimi zdravstvenimi težavami, neprimerno večja kot v zraku, v 10-letni karieri povprečnega rekreativnega pilota. Seveda je res, da lahko nezmožnost upravljanja z letalom zaradi zdravstvenih težav povzroči tudi na tleh določene posledice, vendar je še vedno verjetnost izjemno majhna. Poleg tega tudi zdravniško spričevalo 2. razreda, ki je potrebno za nekomercialno letenje z letali splošne kategorije, ne zagotavlja absolutnega varstva, saj s takšnimi pregledi zdravniki težko prepoznajo vse zdravstvene motnje, ki lahko vplivajo na varno letenje.

Varnost zračnega prometa je odvisna tudi od prijaznosti zakonodaje do uporabnikov. Letala, ki redno letijo, so praviloma dobro vzdrževana, piloti, ki redno letijo, so dobro »vleteni« in kompetentni letalci. Nevarnost povzročajo slabo vzdrževana letala in »nedeljski« piloti z nekajurami na leto. Nevzdrževana letala ter redko leteči piloti so velikokrat posledica nerazumnega zapletanja zakonodaje na področju letal, operacij in licenc, ki ustvarjajo letalsko dejavnost uporabnikom neprijazno, nerazumno drago in odrinjeno na območja takšnih ali drugačnih privilegirancev.

Zakonodajalec mora razumeti poslanstvo rekreativnega letalstva na področju športa, kulture, umetnosti, zdravja in osebnega zadovoljstva. Takšna dejavnost po svojem vzroku in posledici nima skoraj nič skupnega s komercialnim letalstvom in zato ne čuti nobene potrebe po zapletanju pravilnikov, ki zgolj podaljšujejo in dražijo postopke, k varnosti pa ne doprinesejo ničesar.

Vsi piloti smo bili enkrat začetniki z malo urami, večina jih je in jih še s težavo zbira denarce za nalet. Zato potrebujemo prijazno zakonodajo, ki bo na eni strani »demistificirala« letalsko dejavnost, na drugi strani pa jo naredila dostopno širši skupini ljudi in ne v prvi vrsti mladcem s premožnimi starši ali podjetnikom v poznih letih.

Zato menim, da je člen v Pravilniku o ULN, ki omogoča upravljanje letal ULN pilotom z zdravniškim spričevalom za motorna vozila B-kategorije korak v pravo smer, ob predpostavki, da bo tudi zdravstveno stanje voznikov vozil B-kategorije ustrezneje preverjano.





Tone Potočnik, svoboden kot ptica:

»Ves svet je bil moj, a sem se vedno znova vračal v Ljubljano«

Piše Milena Zupanič,
pilotka in učiteljica jadrnega letenja
AOPA ID: 0073

Njegova pot se je začela na Brniku, kjer je pridobil vso potrebno znanje in v sedemnajstih letih pri Adrii obilico izkušenj poklicnega pilota. Od tam ga je pot zanesla v širni svet. Najprej v Kairo, srce Egipta, nato na Malto sredi Sredozemskega morja, otok Bahrain v Perzijskem zalivu, malo kasneje v Južni Vietnam, pa za nekaj mesecev v Tunis, na Kubo, Venezuelo, za krajša obdobja v Grčijo, v Libijo, Alžir, nato za polnih pet let v Južno Korejo, in zdaj, nazadnje, v Albanijo. Ves svet je bil njegov, a se je vedno znova vračal domov, v Ljubljano. Svoboden kot ptica, a ne le na nebu, tudi v poslovnem svetu in zasebnem življenju. Tone Potočnik je pilot z zavidljivimi 20.300 urami naleta in edini Slovenec, ki ima hkrati licenco za dve veliki kovinski ptici: airbus 330 in super DC 9.

»Letalstvo ti prinese ogromno nezavidljivih užitkov, pogledov na enkratne stvaritve narave, slikovitih, nikoli pozabnih kumulunimbusov. Tega ti noben drug poklic ne da. In če znaš v tem še uživati in če ti za povrh še dobro plačajo, potem ni lepšega na tem svetu ...« opiše danes 64-letni Tone Potočnik svojo življenjsko pot. »In vendar,« pravi, »ljudje velikokrat ne vidijo stvari, ki se dogajajo ta trenutek. Preveč razmišljajo, kako bodo živeli jutri, zato ne znajo živeti danes. Najbolj pomembno je, da se zjutraj zbudiš in šele po tem razmišljaš naprej. Kaj bo jutri, no, to bomo šele videli,« razgrinja Tone svojo filozofijo, azijski budizem, s katerim se je spoznal, ko so ga gostile tamkajšnje dežele. Ta filozofija je tako zelo različna od azijskega letenja, ki je veliko bolj tvegano kot evropsko, bolj zahtevno, manj organizirano, a vendarle nepozabno, pripoveduje. In ta filozofija uči ljudi poslušati drug drugega, sodelovati, si pomagati, se upoštevati in sočutiti. Čeprav je tudi v dežele budizma že prodrli zahodni poslovni svet, ljudje še živijo po starem. In to poskuša sedaj tudi naš sogovornik.



Na letališču v Vietnamu, 1996, pred airbusom 320 : (z leve)
Jure Lokošek, Tone Potočnik, Ivan Kodrič in Iztok Kavčič,
takrat piloti slovenske Adrie

Navdušila ga je Vesna

Obiskali smo ga seveda zaradi njegovega letenja. Jasno, za letenje ga je navdušil - tako kot mnoge njegove vrstnike, danes pilote - slovenski film Vesna, ki ga je gledal pri pičlih sedmih letih. V njem je kot pilot nastopal Marjan Bizjan - Bizi, tudi v resnici pilot, kasneje eden najbolj poznanih inštruktorjev Adrie

in zgled marsikateremu mlademu pilotu. Tudi Tonetu Potočniku, ki se je za letalstvo navdušil ravno ob ogledu filmskega pilota, kasneje svojega letalskega učitelja in kolega Bizija.

Čeprav navdušen za letalstvo že v zgodnjem otroštvu je pričel leteti razmeroma pozno, potem ko je nekaj let delal kot komercialist in pričel študirati ekonomijo, a kmalu ugotovil, da ga to

v resnici ne zanima. »Veliko sem hodil mimo letališča v Mostah v Ljubljani. Končno sem se pozanimal bolj konkretno, si plačal letenje in postal motorni pilot. Moji vrstniki so bili Lado Stopar, Franc Kralj in Janez Oman.« Bolj na hitro preskočiva aeroklubska letenje, saj je tudi ure nabiral zelo pospešeno. Kmalu se je začel smukati okoli Adrie, ki je v tistih časih zahtevala od pilota tisoč ur letenja, da ga je vzela med svoje. A glej, kakšna smola, ravno tisto leto, ko je Tone zbral toliko ur in položil že celo vrsto izpitov v okviru Adrie, ni Adria vzela na novo v službo nikogar. »To je bilo leta 1974. Bil sem star 30 let in prijavil sem se v Jat. Sprejet sem bil v Jatovo šolo v Vršac in začel z ničle. Najprej sem poslušal vso teorijo, položil izpite, odletel brez zunanje vidljivosti (IFR), dobil vsa dovoljenja in končno, po skoraj dveh letih, pričel leteti caravello v Beogradu. A že kmalu so me povabili v Adrio. Tako sem jo pobil iz Jata,« pripoveduje. Jat ga je sicer tožil, saj je vložil v njegovo šolanje veliko denarja. »Tožbe so bile take, da —



Tone Potočnik kopilot v Adrii, 1997

Fotografije iz arhiva Toneta Potočnika



so se zelo vlekle, bila je devalvacija, obresti še ni bilo, tako je Adria na koncu plačala zame vsega skupaj 150 nemških mark. Še koga bi vzeli za tak denar, so rekli.«

Od pogodbe do pogodbe ni lahko, je pa zanimivo

»V Adrii sem bil nato 17 let. Najprej kopilot na DC 9, pri tri tisoč urah so me šolali za kapetana. Najprej sem moral naleteti pod nadzorom inštruktorja 300 ur na levem sedežu, nato še 50 ur na desnem za kapetana. Kapetan sem postal leta 1981. Nato so me prešolali na super devetko, postal sem tudi kapetan. Takrat sem veliko letel za Adrio v Kairu, tudi zato, ker so napovedali, da bodo v Kairo prišli airbusi. Leta 1990 sem se res prešolal na airbusa in nato leta 1992, ker je Adria bila v krizi in je imela preveč pilotov, šel v podjetje Air Malta. Najprej me je Adria Malti posodila za šest mesecev, a na Malti so mi ponudili službo za dve leti. Ker je bilo v Sloveniji glede letenja takrat kritično, sem se odločil in ostal pri Air Malta.«

Tako je naš sogovornik postal svobodnjak, po angleško free-lence man ali, kot pravi sam, »frilenser«. »To je bil problem. Kar nekaj časa nisem dobro spal. V Adrii si zaščiten. Če je kaj narobe, hodiš naprej v službo, delaš v pisarni, dobivaš plačo. Ko si svobodnjak in če padeš na simulatorju, nimaš več posla. Če zbolíš, si brez denarja. Moram reči, da je bil ta preskok kar velika travma. Vsi so me spraševali, ja, kaj boš po tem, ko mineta dve leti? Sem rekel, bom že nekaj, saj nisem najslabši pilot in tudi ne najbolj neumen. Ko spoznaš druge svobodnjake, vidiš, kako razmišljajo in se navadiš tudi sam drugače razmišljati. Nas je socializem s stalnimi službami razvadil. Drugim je bilo logično, da delajo od pogodbe do pogodbe. Ko so izgubili pilot-ske službe, so postali šoferji kamionov, nato so zopet obnovili licence. Seveda pa na trgu ni lahko. Za človeka je veliko lažje, če je v službi,« ugotavlja danes Tone.

Tudi takrat je že po pol leta, ko je videl, da bo šlo, dal v Adrii odpoved. Leta 1997 se je zaradi beneficirane delovne dobe in z dokupom let pri 52-ih upokojil. In šele nato se je pričel v resnici seliti po vsem svetu.

Lahko bi imeli štiri, a imajo eno samo ženo

V letalski družbi Združenih arabskih emiratov na Bahrainu, kjer je bil dve leti, se je dodobra spoznal z islamom, ne takšnim, ekstremnim, kot ga poznajo Evropejci, pač pa z islamom za življenje, »ki sploh ni tako narobe«. Ker so s piloti domačini skupaj leteli, je iz prve roke spoznal njihovo resnično življenje. Bistvene razlike? Ena takšnih je dovoljeno mnogoženstvo. A zanimivo, njihove konkretne izkušnje niso take. »Lahko imamo štiri žene, a 99 odstotkov nas ima samo eno. Zakaj? Predvsem iz finančnih razlogov,« je pripovedoval eden izmed njih. Samo en pilot je bil iz družine, v kateri je imel oče dve ženi. Mama je sinove vedno učila, da bodo morali biti v življenju do vseh žena in otrok enaki. Ta kolega pilot je imel nato tudi sam dve ženi. Najprej se je poročil s sestrčno, vendar so jima zdravniki odsvetovali imeti otroke. Zato mu je sestrčna dovolila, da si je vzel še drugo ženo. S to ima štiri otroke, ženi ne živita skupaj, ampak v različnih hišah, in gre, pripoveduje Tone zgodbo arabskega pilota.

Zanimivo se mu zdi, da na Bahrainu kljub islamu alkohol ni prepovedan. »Nikjer nisem pil ceneje, kot pri Arabcih. Razlika je le v tem, da alkohol ne sme biti v izložbah, da ne bi ljudi vabil v greh. Ko praznujejo ramadan, točijo alkohol šele po sončnem zahodu in le tistim Arabcem, ki niso v njihovih tradicionalnih oblekah.«

Kako pa se islamska vera pozna v letalu? »Ni bilo redko, da so kolegi piloti tudi molili v letalu. Mali tepih je dal na tla v pilotski kabini in se obrnil proti Mekki po GPS,« se spominja Tone.

Zahtevno letenje na Daljnem Vzhodu

Njegova naslednja zelo zanimiva izkušnja je bil Vietnam. Monsunsko vreme, ki se prične maja, ko začne pihati vzhodnik, in traja do septembra, je bogat z nevihtami. »Tudi trikrat na dan se močno ulije. Ne tako kot v Evropi, kjer ropota nekaj ur skupaj po velikem območju, v Aziji se naredijo ozke nevihte, kumulunimbusi zelo zelo lokalni in za kratek čas. Z vzletom počakam 20 minut, pol ure in že je ni več,« opisuje Tone.

V Aziji je tudi vedno jet stream, močan višinski veter, ki piha s hitrostjo več kot 50 vozlov in v katerem so zelo močne turbulence. Če letalo prileti v to turbulenco, je za potnike, sploh če niso privezani, zelo hudo. Nanje te opozori kontrola letenja, ki danes z radionavigacijskimi sredstvi »vidi« veter in lahko tudi izračuna njegovo moč.

Iz Vietnamu so leteli na Japonsko, v Korejo, na Filipine, v Bangkok. »Bangkok je bil vedno dogodivščina. Ima zelo specifično letališče, na katerega si pristal tako, da si najprej priletel skozi mesto, mimo nebotičnikov, no, zdaj so to letališče že prestavili.«

Letalstvo je na Daljnem Vzhodu organizirano drugače kot v Evropi. Nimajo enakih normativov. Tudi vremensko gledano je letenje v Aziji veliko bolj tvegano kot v Evropi. Zelo zahtevna za letenje je Japonska, saj gradijo po novem letališču na vrhu hribov ali pa tik ob morju. S tem čuvajo okolje. A na teh letališčih vedno močno piha, nimajo kontrole letenja, ampak le informativno službo, kateri se prijaviš, da boš pristal, nato pa moraš sam po instrumentih spremljati, ali je v zraku še kakšno letalo. Tudi sicer moraš za druga letala v zraku skrbeti sam. Sam moraš prižgati še celo luči na letališču, pripoveduje Tone.

»Povsem drugače je na otokih med oceani. Na Indoneziji, na primer, tam ni ničesar. Ko poletiš, pokličeš preko satelita kontrolo letenja v San Franciscu v Kaliforniji, a vmes med tabo in kontrolo letenja je ves Pacifik.«

V dveh dneh iz + 30 na - 30

Po Vietnamu sklepa Tone Potočnik krajše, nekajmesečne ali polletne pogodbe. Tunis, Kuba, Venezuela, Grčija, Libija in Alžir. Šele nato se ponovno ustali za daljši čas, tokrat v Južni Koreji, kjer ostane polnih pet let.

Tam, v Južni Koreji ga najbolj fascinira za nas neverjetna podrejenost ljudi. »Največja težava je bila podrejenost v pilotski kabini. Korejec namreč pred nadrejenim skloni glavo, kolikor bolj ga vidimo sklanjati se, toliko bolj je oni pred njim nadrejen. Ta ponižnost izvira iz vere. In Korejec kopilot je bil zmožen ne povedati kapetanu, da nekaj ne gre v redu. To je zelo narobe,«

pripoveduje sogovornik. Zatrdi, da so jih sčasoma Francozi, pod katerimi je bilo letalsko podjetje, sicer prevzgojili in jih navadili misliti drugače.

V Južni Koreji se držijo tradicionalnega budizma. »To je povsem drug svet. Ne vidiš nobenega kolesarja, vsi so v avtomobilih, gre za visoko industrializirano deželo, vsi hitijo, a kljub temu si doma še vedno vzamejo čas za soljudi, še vedno živijo v budističnem duhu, družba je organizirana patriarhalno,« pripoveduje Tone. Iz Južne Koreje so leteli v Kambodžo, Vietnam, na Filipine, v Rusijo, na kakšnih deset destinacij na Kitajskem. »En dan si letel v Rusijo na - 30, čez dva dni v Kambodžo na + 30.«

S sinjega neba na modro morje ...

Ena večjih težav je bilo ves ta čas skupno življenje z družino, ki je seveda ostala v Ljubljani. Že na Malto sta šla z njim oba otroka, potem na Bahrain v Perzijskem zalivu le starejši sin. »Če so otroci veliki, vzameš ženo in gresta. A če so majhni, je odhod od doma in menjevanje šol zanje velik stres. Po drugi strani porabiš ogromno denarja, če šolaš otroke v tujini. Nekatere letalske firme sicer plačujejo tudi šolanje pilotovih otrok, a ne vse,« pripoveduje. »Takšno, svobodnjaško življenje ni za družino. Družina je trpela, zagotovo,« pravi Tone sedaj. A to je cena za to, če se prepusti življenju.

Tone Potočnik leti zdaj v Albaniji in, kot je rekel, si to, sredozemsko podnebje zdaj tudi najbolj želi. A že čez leto dni, ko bo izpolnil 65 let, mu bo po zakonih v vseh državah na svetu poteklo dovoljenje za letenje. »Multipraktika – tako me kličejo, ker imam hkrati licenco za dva tipa velikih letal naenkrat – potem ne bo več,« se pošali. A čakajo ga novi izzivi, in to na morju in v gorah. »Rad bi z jadrnico šel okoli sveta. Če bo bo, če ne, pa ne. Na morju je vse tako, kot v zraku, le hitrosti so različne. Zato se v zraku vremenu lahko izogneš, na morju pa se je treba na vreme pripraviti.«



Na poti s Tenerifov v Argentino – Kapverdsko otočje, 1988: (z leve) Tone Potočnik in Jože Kavčič



Bangkok, 1989: Slovenska ekipa (Tone Potočnik skrajno desno)



Pot na Malto, 1992: Oče Tone in najmlajši sin Tine



Športno letališče Ljubljana, 1973: aero 3 in (z leve) Boris Stražišar, Tone Potočnik in Bojan Rode



Nepozaben prvi let v ameriškem Duluthu

Cirrus SR 22 (turbo)

Bojan Andrejaš, pilot
AOPA ID: 0033



Prvič sem se resno srečal z letali Cirrus pred letom in pol, ko me je prijatelj in učenec Andrej povabil v Ženevo na sejem EBACE. Želel je kupiti letalo. V eni od hal je bil razstavljen model Cirrus jet-a. Letalo je z že na videz zanimivimi rešitvami takoj pritegnilo našo pozornost. Na prvi pogled je letalo z motorjem, postavljenim na hrbet trupa, in repom v obliki črke V spominjalo na novo igračko agenta 007. K temu je dosti pripomogla zlata barva letala. Tudi notranjost je naredila izjemen vtis. V pilotski kabini sta le dva velika ekrana, krmilna ročica na strani (side stick) in ena sama ročica za upravljanje z motorjem. V potniški kabini je pet sedežev in v prtljažniku dovolj prostora za golf palice vseh potnikov.

Po celodnevem ogledu sejma in odličnem poznem kosilu v restavraciji v središču mesta, kjer sta pred leti jedla zakonca Clinton, nas je naš Stari s Conquestom varno in hitro pripeljal nazaj v Ljubljano, v mislih pa je vsak od nas pilotiral svoje izbrano letalo.

Po nekaj dneh, ko sem uredil vtise z res zanimivega sejma, me je Andrej kar nekaj poznih večerov zapored klical po telefonu in spraševal za mnenje o prednostih in slabostih plastike pred kovino, o reševanju letala iz vrija, o Garminu in evropskih GPS kartah. Kmalu sem ugotovil, da imajo vsa vprašanja skupni imenovalec - Cirrus. Andrej je odlično opravil domačo nalogo in kmalu sva zamenjala vlogi. S predstavniki

podjetja Cirrus je navezal stike, zato sem zelo pogosto jaz zastavljal vprašanja njemu. Bolj ko sem spraševal, bolj me je zanimalo vse v zvezi s to tovarno in njenimi letali. Kmalu je padla odločitev, da bo Andrej kupil Cirrus in poizkusil dobiti zastopstvo za ta letala.

Samo nekaj dni od odločitve o nakupu sem že dobil Training guide z napisom Cirrus SR22 na platnicah, vezanih v razkošno črno usnjo. Ko sem se prebijal čez nekaj sto strani, sem postajal vedno bolj navdušen nad letalom, ki sem ga do takrat videl le enkrat na letalskem mitingu v Slovenj Gradcu. Letalo je res izredno in ima toliko novosti, da ni brez razloga že nekaj let na vrhu lestvice najboljših letal generalnega letalstva. Zanimanje zanj je veliko, letalo pa je zahtevno, zato je v začetku doživelo kar nekaj nesreč. V tovarni so se zato odločili, da mora pilot, ki ga želi leteti, opraviti tečaj pri pooblaščenem Cirrus inštruktorju. Sliši se nekoliko nenavadno, ampak ali ni tako tudi pri najboljših športnih avtomobilih? Ideja, da bi jaz postal eden od teh inštruktorjev, mi je postajala vedno bolj všeč. Dobil sem še 700 strani debel priročnik za Garmin Perspective instrumentacijo, 14 dni časa za študij in letalsko karto za Duluth. Le kje je to? Vedel sem, da je v ZDA in da je v zvezni deželi Minnesota, to pa je tudi vse.

Duluth. Mesto ima skoraj 90.000 prebivalcev in leži ob največjem jezeru na svetu (Rusi trdijo drugače) Lake Superior. Nekoč so to

ozemlje obvladovali Siouxi, leta 1679 pa so ga »osvobodili« Francozi. Mesto ima največji medicinski center na tem koncu ZDA in je regionalno zdravstveno središče z več kot 400 zdravniki. Seveda v Duluth nisem prišel zaradi zdravja, čeprav me doma zaradi mojega letalstva večkrat vprašajo po zdravju. V Duluthu je tudi tovarna Cirrus, kjer na leto izdelajo več sto letal. Tovarna, ki ima sedež ob mednarodnem letališču, ima tam tudi svoj učni center. Ko je letalo po pristanku peljalo po stezi, sem čez okno opazoval v vrsto postrojena letala, ki so se v jutranjem jesenskem soncu bleščala in obetala zanimivih pet dni prešolanja za Cirrus inštruktorja. Niti slutil nisem, da bodo naslednji dnevi popolnoma spremenili moj pogled na generalno letalstvo in njegove priložnosti. Začelo se je kmalu po pristanku. Seznanili so me z inštruktorjem in po le nekaj vljudnostnih stavkih sva bila v majhni učilnici, kjer me je Chad (tako mu je ime) začel podrobneje seznanjati s programom prešolanja, sistemi letala, uporabo simulatorja na PC-ju.... Predstavil mi je urnik, ki je bil natrpan do zadnje minute. Vsak dan začetek dela ob 08.30 v učilnici. Po treh urah učenja priprava na letenje, nato štiri ure letenja. Vmes na hitro nekaj hrane, potem pa spet do 19.30 v učilnici in v pravem simulatorju. Celotno šolanje poteka pod okriljem znane letalske akademije na Univerzi Severne Dakote (UND - University of North Dakota). Vseh dvanajst tovarniških inštruktorjev je diplomantov te univerze. Šolanje poteka na visoki stopnji profesionalnosti.

Prvo srečanje z letalom je bilo nepozabno. Ko sva z inštruktorjem prišla iz vroče učilnice (ali pa je bilo vroče samo meni ob vseh informacijah), sem ob predpoletnem pregledu letala drhtel od mraza in treme. Letalo je proti Cessnam in Piperjem, ki jih imamo v klubih precej večje. Trema (pa tudi mraz) sta minila takoj, ko sem se usedel na levi sedež letala. Pogled z levega sedeža da vedeti, da sediš v resnem letalu, hkrati pa ti da dovolj samozavesti, da te pomiri. Krmilna palica, ki je na levi strani, takoj »pade« v roko, ročica plina na srednji konzoli je nameščena »airlinersko«. Sedeži so zelo udobni in narejeni tako, da ob morebitnem zasilnem pristanku zdržijo pojemek do 60 g. Pripenjanje na sedež je štiritočkovno, v pasovih so vgrajene zračne blazine. Presenetilo me je zapiranje vrat, ki mora biti izredno močno. Vžiganje motorja je brez težav, če slediš check listi. Motor takoj prime in kar glasno zarohni, zato pridejo slušalke (serijsko znamke Bose) zelo prav. Vsi motorni parametri se pokažejo na MFD (Multi Function Display), kjer po vžigu motorja slediš vsem nadaljnjim check listam. Vožnja po tleh je enostavna, preglednost naprej pa zelo dobra. Zavore so učinkovite. Do preizkusa motorja na tleh je komunikacijo vodil Chad, od tu dalje pa je bilo vse prepuščeno meni. Ameriški kontrolorji veliko govorijo, naglas je precej »kavbojski«, zato je prišla zelo prav novost replay. Z gumbom na radijski postaji lahko ponoviš zadnje kontrolorjevo sporočilo. Tudi pri nas bi učencem to še kako prišlo prav. Vzlet z glavne steze je bil normalen.



Na stezi pred vzletom po check listi vključiš jo damper in letalo kljub močnemu pospešku sledi srednji črti z le malo dodajanja leve noge. Ker je korak avtomatski, se ob dodajanju plina pospešek začuti dvakrat. Pred vzletom sem na ročici plina pritisnil »TOGA« (Take Off - Go Around) gumb, ki na Flight directorju določi kot vzpenjanja. Po vzletu, ki se zgodi pri 70 KTS, letalo hitro doseže vertikalno hitrost 1000 ft/min pri hitrosti 100 KTS. Zakrilca je potrebno uvleči kmalu po vzletu, saj hitrost pospešeno narašča. Ker je hitrost v šolskem krogu omejena na 120 KTS, je potrebno hitro zmanjšati moč motorja na 45%. Po nagibu je letalo zelo živahno in spominja na našo Utvo, po smeri in globini pa je povsem predvidljivo. Uporaba električnega trimerja na krmilni palici je po globini obvezna, po nagibu pa ne. Trimer je učinkovit. Pred tretjim zavojem je potrebno hitrost zmanjšati na 100 KTS in spustiti zakrilca na 50%. Zakrilca imajo le tri položaje. Poleg uvlečenega še 50% za vzlet (po priročniku za vsak vzlet) in 100% za pristanek (ne glede na veter). Moč motorja je potrebno zmanjšati na 25%, saj je hitrost po tretjem zavoju predpisana 90 KTS. Po četrtem zavoju spustimo zakrilca na 100% in držimo hitrost na 85 KTS. Zakrilca so zelo učinkovita in uspešno nadomeščajo zračne zavore konkurenčnega letala. Pristanek je enostaven in nezahteven, če držimo predpisane parametre. Vtis po prvem dnevu letenja s SR22 je bil, da je letalo primerno za vsakega pilota, ki ima vsaj 70 ur letenja in so mu novosti v letalstvu dobrodošle.

Naslednji dan sem se preselil na desni sedež in se učil vloge inštruktorja. Vaje so bile vedno zahtevnejše. Izredni postopki so vsebovali odpovedi enega ali več sistemov hkrati. Odpovedi je bilo po programu toliko, da ti na koncu skoraj odpove tudi pamet. Letenje na velikih višinah je bilo drugačno kot letenje s klubskimi letali. S turbo modelom sva s Chadom letela do višine 7500 m (FL 250) z uporabo mask s kisikom. Ob ugodnem vetru sva na velikih višinah dosegala potno hitrost do 250 KTS. Pri tem sva večkrat uporabila sistem za razledenitev, ki je odlično deloval. Cirrus je s tem sistemom dosegel, da ima to letalo edino v svoji kategoriji certifikat FIKI (Flight Into Known Icing). Vaje vzleta in pristanka na kratkih terenih, na mehkih terenih in v močnem bočnem vetru so bile zelo poučne. Letalo ima v priročniku napisano »20 KTS demonstrated cross wind«. V praksi sem kmalu spoznal, da premore precej več. Ves teden je v Minnesoti močno pihalo in na različnih letališčih sva z inštruktorjem pristajala tudi pri 30 in več KTS bočne komponente vetra. Avtopilot in Flight director sta odlična, kar so mi kasneje potrdili tudi kolegi, ki letijo na »resnih« letalih. Posebni dodatki kot na primer padalo (največje padalo za celotno letalo), WX weather (ki žal v Evropi še ne deluje), stormscope, TICAS, blue button (spravi letalo iz vsakega neobičajnega položaja), replay, satelitski radio, nočne in IR kamere... pa vsakemu pilotu pokažejo, da obstaja še eden, ki ima vse (ali pa še več), kar imajo veliki.



Po treh dneh letenja sem bil z letalom že toliko domač, da sem začel bolj opazovati čudovito pokrajino, ki se je na poletih kazala v vseh podobah vetrovne jeseni. Pokrajina je povsem ravna, zato 3D pogled na primarnem zaslonu ni prišel povsem od izraza. Ogromno je gozdov in jezer. Vsako malo večje mesto ima letališče s po navadi dvema stezama, opremljenima z enim VOR oddajnikom. Za vsa ta letališča so predpisani in uporabni GPS postopki instrumentalnega pristajanja. Na teh letališčih ni kontrole letenja. Letala v doletu in odletu komunicirajo med seboj. V nočnih prihodih si s pritiskom na radijsko stikalo sam prižgeš pristajalne luči. V nekaterih Cirrusih to niti ni potrebno, saj so opremljena z dvema podkrilnima kamera za nočni in infra rdeči pogled. Na MFD vidiš ponoči teren pred sabo kot podnevi, IR kamera pa te še posebej opozori na živa bitja na stezi. Ko smo že pri živih bitjih, moram povedati, da sva jih na teh poletih in letališčih srečala zelo malo. Na enem izmed postankov na osamljenem letališču sem srečal prava Indijanca. Par. V gostilno sta priveslala v kanuju. Obležena sta bila v indijanska oblačila in squo je bila prav filmsko čedna. Seveda sem se želel slikati z njima in jima v zameno plačal vrček piva. Pri tem mi je chief na vprašanje, kakšno je pivo (sam ga seveda nisem pil), zelo slikovito ocenil kakovost: »This beer is like a making love in the canoe«. Kaj to pomeni? »It is f... close to the water!«.

In jaz sem bil »f.... close to the end«. Predzadnje popoldne sem letel simulator, kjer sem uporabil padalo. Po vaji s padalom pa sem letel še njihovega reaktivca. Cirrus Vision je vsaj v simulatorju zelo podoben SR 22, pilotska kabina je praktično enaka, le končna hitrost je 100 KTS večja. Predvidevajo, da prešolanje iz SR 22 na Vision ne bo trajalo več kot 10 ur. O tem pa kdaj drugič, ko bom to preizkusil v živo.

Izpitni let za inštruktorja na Cirrusu sem končal pol ure pred odletom potniškega letala proti Evropi. Ko sem še zadnjič ob vzletu videl vrsto Cirrusov, ki so me pozdravljali v slovo, sem sklenil, da se še vrnem.

Meseci, ki so minevali od mojega šolanja v ZDA do prevzema prvega Cirrusa v Angliji, so se vlekli, kot se je vlekel polet iz ZDA domov. Bili so namenjeni treningu na Garminovem simulatorju na PC-ju in predstavljanju podrobnosti letala bodočim lastnikom. Aprila letos pa je napočil čas, ko sta nas v Veliki Britaniji čakala dva Cirrusa.

Z Mirom sva šla v nedeljo zvečer z Adrio v London. Peljal naju je Leon, zato sem bil kar tretji član posadke od vzleta do pristanka. Med

poletom sem opazoval vreme in ugotovil, da vremenske napovedi ne »štima« in je že zvečer nad Nemčijo divjalo kar nekaj neviht. Nato sva z Gatwicka ujela vlak za Portsmouth, tam pa ob 23.30 trajekt za I.O.W. V Portsmouthu opravljajo funkcijo trajekta največja plovila na zračni blazini (hoovercrafti) na svetu. V mestu Right sva nato vzela taksi do Bembridgea, kjer so naju v tipičnem angleškem družinskem hotelu že čakali. V ponedeljek zjutraj, ko sem preveril vreme, se je pojavila trema. Od Francije do Madžarske je bila napovedana zavesa CB-jev. Obilen angleški zajtrk je ostal skoraj nedotaknjen, Miro pa je jedel, kot da ni jedel že ves teden. S taksijem sva šla na letališče, ki je pravzaprav malo večji aeroklub s čudovito klubske restavracije in precej kratko in ozko betonsko stezo. Na tem letališču je tudi firma, ki sestavlja Cirruse. Kmalu sva bila pri obeh »najinih« letalih, ki sem jima takoj dal ime Zlata ribica in Rdeča kapica. Velik vtis je name naredilo tudi letalo, ki je popolnoma obnovljeno stalo v nasprotnem kotu hangarja. De Havilland, ki je bil najboljše potniško letalo v 20-ih letih prejšnjega stoletja, je pravo nasprotje najsodobnejše opremljenim Cirrusom. Potem so se začele komplikacije s prevzemom. Kar se tiče organizacije, so Italijani proti Angležem pravi Nemci. Preden smo vse uredili in popravili, je bilo že popoldne. Pihal je vzhodnik s skoraj 40 KTS in opraviti je bilo potrebno še preizkusni let. Njihovega pilota ni bilo od nikoder, zato sem se odločil, da ga opravim kar sam, na istem poletu pa prešolam še Mira. Določeno je bilo, da domov najprej odpeljeva Zlato ribico. Preizkusni let je minil v redu (turbulenco ignorirajmo) in bila sva »ready for departure«. Na krovu nisva imela rešilnih jopičev, tekočine proti ledu pa samo za približno eno uro, pa sva se kljub temu odločila, da greva. Po vzletu sva bila takoj nad morjem. Ruta je šla vzdolž kanala (ob angleški obali) do Dovra in nato preko v Belgijo. Nekaj časa sva oba tiho opazovala delovanje sistemov, po 15 minutah pa sva pozabila, da je pod nama morje, midva pa brez rešilnih pasov. Ko sem gledal pečine Dovra, sem pomislil na Pierra Clostermana in njegove bojne tovariše (Veliki cirkus je knjiga, ki sem jo največkrat prebral), ki so na tem istem nebu leteli pred skoraj 70 leti. Bil sem kar malo ponosen nase. Nad Belgijo sva se začela vzpenjati na FL 200, zato sva si nadela maske za kisik, ki so odlično delovale. Vse do Nemčije je bil polet ležerno miren. Vsake toliko časa sem se javil naslednji kontroli, sicer pa sem užival. Po dobrih dveh urah sva se začela približevati zidu, ki se je pred nama vzpenjal vsaj 10 km visoko in je segal od zahoda do vzhoda, kolikor daleč se je videlo. Strinjala sva se, da poizkusiva leteti na vzhod (pihal je vzhodnik), morda pa bova le našla kakšno luknjo. Potovalna hitrost (GS) je bila 250 KTS in po preletenih 150 miljah na vzhod luknje ni bilo. Sem pa malo pred tem videl luknjo navzdol in ugotovil, da mora



biti blizu te luknje letališče v Nürnbergu. Ker so začeli števc za gorivo čudno kazati, tekočine proti zaledenitvi pa je bilo le še za 18 minut, sem poklical kontrolo in spremenil načrt leta za pristanek v Nürnbergu. Kontrolor naju je usmerjal mimo oblakov s točo, ves čas do pristanka je le močno deževalo. Instrumentalni nalet je Zlata ribica opravila z odliko. Plavati (zaradi močnega dežja skoraj dobesedno) med velikimi ribami Lufthanse je bilo za Zlato ribico in zame brez posebnega napora kljub vsemu doživetje. Po pristanku se je takoj ulilo tudi na letališču. Polet je trajal 3 ure in 40 minut. Naslednje jutro sva krenila iz hotela že ob 05.00 (tako zgodaj vstanem samo, ko grem na morje). Najavil sem let preko Linza in Gradca v Ljubljano. Poletela sva v rahlem dežju ob 07.15, prebila oblake na višini 8000 ft in se vzpela na FL 190, kjer sva brez težav priletela v Slovenijo. Avtopilota sva sprogramirala tako, da naju je pripeljal do praga steze, ne da bi dodala kakšen ukaz. Ob 08.55 sva bila na Brniku. Po tednu dni se je stvar ponovila z Rdečo kapico. Tokrat je šlo gladko.

Po registraciji letal v S5 register (do sedaj sta bila v N registru), nas je vse čakalo precej dela ob prešolanju. Po načrtu prešolanja potrebuje vsak pilot 10 ur letenja v petih različnih vajah. Spoznavali smo, kako so s tem letalom blizu kraji kot na primer Split (1 ura 10 minut), München (1 ura), Dubrovnik (manj kot 2 uri) in Vrsar, kjer smo trenirali pristanek na kratki stezi. Pristajali smo tudi na travi v Bovcu, na Ptuj in na Lidu. Kmalu smo z Rdečo kapico naleteli 50 ur in čas je bil za prvi servis. Z Mirom sva planirala let v Groningen na Nizozemsko. Na tem letu se je Rdeča kapica spet odlično izkazala. Bilo je vsega, od tesnobe in strahu, do čudovitih prizorov, ki so jemali dih. Jutranji vzlet je bil normalen. Z nama je šel tudi Miha, ki se je dogovarjal za servisiranje. Načrt za let (FP) sva z Mirom naredila preko Linza (bolj vzhodno čez Alpe zaradi neviht). Nad Alpami so se nam postavili na pot ogromni grozeči CB-ji, kot stražarji pred haremom. Stormscope je pokazal nekaj nevihtnih jeder. Jaz bi šel okoli, Miro bi šel noter. Jaz sem bil vodja poleta in šli smo noter – ni kaj razumeti, Miro je le legenda. Prisodobna s stražarji se je pokazala za primerno. V oblakih je premetavalo, malo se je nabiral led (ampak TKS je odlično deloval) in naenkrat nas je izpljunilo v eksplozijo svetlobe. CB-jem je nekaj manjkalo, kot manjka stražarjem harema. Potem več kot uro letenja, ki je spominjalo na raj. Beli oblaki, nad nami sonce in povsem mirno ozračje. Nad osrednjo Nemčijo se je tudi Nemcem razjasnilo in videl sem letališče Frankfurt. Po mojih izkušnjah bi rekel, da se Nemci in Nizozemci ne marajo najbolje, saj je na meji med obema državama v obe strani letenja zid CB-jev segal visoko, res visoko. Ko sva vrtala luknjo v ta zid, je seveda spet premetavalo, poleg

tega pa je začelo deževati in dež se je pri -2° C začel spet oprijemati letala. ATIS (radijska vremenska napoved) v Groningenu je poročal, da na letališču močno dežuje, vetra pa je bilo 30KTS (jasno, da je bil bočni). Instrumentalni nalet (v GPS načinu) je bil uspešen. Ko sem priletel izpod oblaka, pa je bila steza pod 20 stopinj v desno zaradi popravka vetra. Temu primeren je bil pristanek. Preden smo prišli iz letala do hangarjev servisa, smo bili mokri. Potem dogovor okrog servisa in nato s taksijem v mesto. Groningen ima 200.000 prebivalcev in je tipično nizozemsko mesto z vodnimi kanali in malimi ladjicami. Center mesta je star in lepo urejen, v peš coni je veliko trgovinic, pa malo gostiln. Ob 14.00 smo bili že nazaj na letališču. Z Mirom sva oddala FP, potem pa smo čakali do 17. ure. Nato tankanje in odlet nazaj ob 17.30. CB stražarji ob nizozemsko-nemški meji so bili drugi, ampak enako sitni. Bilo je precej izogibanja, pa spet nekaj prerivanja vse do Bavarske. Tam se je odprlo in mislil sem, da bomo uživali do doma. Nad Münchnom se je zvečerilo in v daljavi smo nad Alpami občudovali velike CB-je, v katerih so se prižigali močni plameni in letenje naredili precej mistično. Kot da bi gledal lampijončke v kakšni kitajski četrti. Vsaj 10 minut je vladala popolna tišina in vsak je užival zase. Pomislil sem, kako smo privilegirani, da lahko uživamo v takšnih pogledih, ki povsem odtehtajo strahove, ki se v ozadju previdno plazijo v zavest in dvigujejo raven adrenalina. Če bi lahko izbiral, bi imel enak pogled iz dnevne sobe. Seveda smo se vsi zavedali, da bomo morali pristajati skozi te lepe lučke. Mirov stavek: »Nekako bo že moralo iti!« je postal grozljivo realen. Pa se je spet izkazalo, da so ti lampijončki le kitajski papirnati zmaji, ki nimajo zob. Pri preletu Jezerskega so se pod nami že videle Alpe, kot da se potapljaš v globokem morju in temno dno pod sabo bolj slutiš, kot vidiš. Le 3D slika na primarnem zaslonu je lepo kazala razgiban teren z vrhovi in dolinami v »modri laguni« pod nami. Ljubljana je bila vsa v lučeh in začel sem se veseliti nočnega pristanka na skrajšano stezo ljubljanskega letališča. Ko izstopiš iz letala po takšnem poletu, se počutiš, kot da ... no ja, vsak po svoje. Slike nisem naredil niti ene. Ko sem se spomnil na fotkanje, nisem imel časa, ko pa sem imel čas, sem užival in nisem na fotografiranje niti pomislil. Takšne impresije ostanejo v glavi dlje kot na fotografijah.

Po servisu se šolanje nadaljuje. Fantje že dobro obvladajo oba Cirrusa, zaključili smo nočno šolanje in zdaj že veselo letajo po širni Evropi. Tako sta Cirrusa poleg veliko krajev blizu Slovenije letela v Palmo de Mallorco, Cannes, Rim, Grčijo, Makedonijo in vsa letališča na Jadranu. Vtise z letenja bomo še naprej beležili in jih ob kakšni naslednji priložnosti spet predstavili bralcem revije.

ZAVAROVANJE ZRAKOPLOVOV

ZRAKOPLOVI LAHKO POVZROČIJO IZJEMNO VELIKO ŠKODO. LASTNIK ALI UPRAVLJALEC ZRAKOPLOVA OBJEKTIVNO ODGOVARJA ZA ŠKODO, KI JO Z ZRAKOPLOVOM POVZROČI TRETJIM OSEBAM ALI PREDMETOM MED LETOM ALI NA TLEH, KAKOR TUDI ZA ŠKODO, KI NASTANE POTNIKOM ALI TOVORU V ČASU PREVOZA. ZATO JE EU Z UREDBO ŠT. 785/2004 PREDPISALA, DA MORAJO IMETI VSI ZRAKOPLOVI, KI LETIJO V ZRAČNEM PROSTORU EU, SKLENJENO ZAVAROVANJE ODGOVORNOSTI ZA ŠKODO, POVZROČENO TRETJIM OSEBAM, PREVOZNIKI POTNIKOV MORAJO IMETI SKLENJENO TUDI ZAVAROVANJE POTNIKOV IN PRTLJAGE, PREVOZNIKI TOVORA PA TUDI ZAVAROVANJE LETALSKE PREVOZNIŠKE ODGOVORNOSTI ZA TOVOR.

Zavarovalnica Triglav sklepa zavarovanje odgovornosti, kot je predpisano z Uredbo. Svojim zavarovancem izda **certifikat**, ki dokazuje, da imajo sklenjeno zavarovanje, kot je predpisano za letenje v državah EU.

ZAVAROVANJE ODGOVORNOSTI DO TRETJIH OSEB IN/ALI STVARI V LASTI TRETJIH OSEB

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

ZAVAROVANJE ODGOVORNOSTI DO POTNIKOV

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

ZAVAROVANJE PREVOZNIŠKE ODGOVORNOSTI LETALSKEGA PREVOZNIKA DO PREVAŽANEGA TOVORA

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

KASKO ZAVAROVANJE ZRAKOPLOVOV

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

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

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

PRIPRAVLJENI NA VSE.



ZAVAROVALNICA TRIGLAV, d.d.

ALPE *Kot jih vidijo ptice*

V zadnjih 150 letih smo izgubili več kot polovico ledenikov.



Dolomiti (Italija)

»ALPE – kot jih vidijo ptice« je **mednarodni projekt**, s katerim promoviramo celotno verigo Alp kot izjemen in enkraten geološki, geografski, biotski, kulturni ter gospodarski prostor. Projekt pokriva celotne Alpe in zajema države: **Monako, Francijo, Italijo, Švico, Liechtenstein, Nemčijo, Avstrijo in Slovenijo.**

Fotografije: Matevž Lenarčič

Avtorji besedila so Janez Bizjak in 15 vrhunskih strokovnjakov iz vseh alpskih držav.

Uvod v knjigo so prispevali:

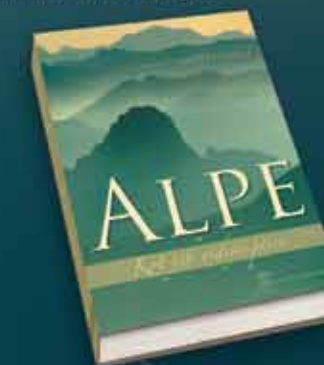
sir Christian Bonington - svetovna alpinistična legenda,
Koichi Matsuura - generalni direktor UNESCO,
Marco Onida - generalni direktor Alpske konvencije.



www.panalp.net



Under the Patronage of UNESCO



Matevž Lenarčič je posnel 100 000 novih fotografij Alp iz zraka.

V knjigi velikega formata je 250 najboljših fotografij - 512 strani, 27 x 37 cm.

Monografija je izšla aprila 2009, v slovenskem in angleškem jeziku.

Člani AOPA imajo pri nakupu knjige 10 % popust.

NAROČILNICA:

Član AOPA: ☐ da ☐ ne

Naročnik:

Naslov:

Davčna št.: (za pravne osebe)

Datum:

Podpis/žig:

Cena knjige: **49,90 €**

Naročam št. knjig:

slov. j. ang. j.

DDV je v ceni upoštevan. Poština 5 € v ceni ni upoštevana. Fizične osebe poravnajo znesek po povzetju. Pravne osebe poravnajo znesek na osnovi izdane fakture.

Izdajatelj: Pan Alp d.o.o., Savinjska c. 4, 3331 Nazarje, Slovenija

Knjigo lahko naročite tudi po e-pošti: **info@panalp.net**



Naše izkušnje doma in po svetu

»Najslavnejši« pilot iz dežele peska

Blaž Berdnik, prometni pilot

V poznem jesenskem jutru na vzhodni obali Floride se prek velike letališke ploščadi sprehaja majhen moški v zgodnjih dvajsetih letih. Njegov oče je velepomembnež iz dežele peska, Alaha in dateljnov nekje na arabskem polotoku, ki se je že v fantovi rani mladosti odločil, da bo njegov prvi sin postal prometni pilot, pa če to hoče ali ne.

Najine poti so se križale, ko me je glavni inštruktor nekega toplega jutra poklical v pisarno in ga predstavil: »Tole je Mašur, kar menda v arabščini pomeni slaven«. Tako se mi je tudi predstavil. Bil je nizke postave, čokoladnega obraza, značilnih ostrih arabskih potez. Za hip se mi je zdelo, da ga od nekje že poznam, a je misel prekinil odločen globok glas: »Salam Alejkum.« »Njegov inštruktor za PPL boš,« je rekel *chief* Doug z značilnim južnjaškim naglasom in odvihral iz pisarne. Seveda mi je pozabil omeniti, da bom v procesu šolanja gospoda Slavnega že njegov osmi inštruktor in da je odletel 150 ur na C172 in PA28, pa še ni niti blizu polaganju PPL, te tako zelene licence, s katero bi njegov velepomembni oče nekje med sipinami, mošejami in datljevim palmami dokazoval, da ima sina, ki je letalec velikega kalibra in sposobnosti.

Tako se je začelo. V univerzitetnem pilotskem klubu sva opravila prvi neformalni pogovor, da ugotoviva in oceniva doseženo. Hitro sem ugotovil, da Slavnega letenje niti ne zanima toliko in da večino svojih dni preživi v nogometnem klubu letalske univerze. (Zdaj sem se spomnil, da sem ga večkrat videval v klubskem baru in da je eden tistih, ki za šankom vedno žulijo pivo. Fant je bil pač v Ameriki, daleč stran od oči svojega boga, in odločil se je, da se bo zabaval).

V sproščenem pogovoru sva ugotovila tudi to, da večino večerov preživlja v klubu za odrasle, imenovanem World Famous Molly Brown's Club, kakih deset milj vzhodno v osi steze 07L letališča KDAB. Stvari so postajale zapletene, ko pa mi je razložil, da bo poklicni nogometaš in da bo igral za nacionalno reprezentanco države iz peskovnika, sem skoraj padel pod mizo. Fant je bil namreč vpisan v program poklicne aeronavtike, kar je lahko pomenilo samo pilotsko kariero! Po pregledu njegove knjižice letenja mi je postalo jasno, da so koordinate prej omenjenega kluba dvomljivega slovesa še najbliže, kolikor se je gospodu Slavnemu v minulih treh mesecih sploh uspelo približati letališču.

Stvar je postajala čedalje bolj zanimiva. Ob koncu pogovora je Slavni predlagal najbolj noro stvar, kar sem jih kdajkoli slišal. Iz bleščeče nove pilotske torbe, kakršne nosimo linijski piloti, ovešene z velikima rdečima napisoma CREW in DO NOT REMOVE FROM AIRCRAFT ter z veliko nalepko IF IT'S BOEING I'M NOT GOING, je potegnil računalniški izpis, natisnjen na značilnem rumenem papirju. Takoj sem vedel, za kaj gre, saj sem med šolanjem papir velikokrat s strahom prebiral – bil je izpis ur, vplačil, porabe in kandidatovega stanja v dobro na računu letalske šole. Ker so se letenje in inštrukcije vedno plačevali vnaprej in ker tako poslovni kot zasebni subjekti na drugi strani Atlantika pač delujejo po načelu »There's no free lunch in America«, negativno stanje na njem ni obstajalo. Kot če kupuješ pri lokalnem zelenjavarju - oni so vedno v plusu. A Slavnega je to še najmanj skrbelo. Na njegovem računu je bilo namreč toliko denarja, da bi tri ljudi izšolal do stopnje poklicnega pilota, za povrh pa še kakega vsaj do IR-ja.

Dotlej sem že imel nekaj kandidatov z arabskimi koreninami in ob značilni

mimiki in kretnjah sem takoj vedel, da ne bo sledilo nič dobrega. Arabci so rojeni trgovci in pogajalci. In Slavni ni bil prav nikakršna izjema. Po dolgem ovinkarjenju, hvaljenju mojega pristopa in profesionalnosti, je končno prešel k bistvu. Očetu je obljubil, da bo v prihodnjih štirih mesecih odletel vsaj 100 ur. Takoj sem se malo sprostil, saj sem končno ugotovil, kaj Slavnega motivira oziroma česa ga je strah.

Nato me je presenetil. Ponudil mi je plačilo, če doseževa cilj, obljubljen očetu. Seveda sem mu pojasnil, da me plačuje univerza in da ni treba dodatno plačevati, a je vztrajal in mi razložil skrbno pripravljen peklenski načrt: »Poslušaj, 20 ur od tega naleta bova odletela skupaj kot kandidat in inštruktor, preostalo boš odletel sam in pisal v knjigo mene,« je šepetal, »za to boš dobil 20 'amerikancev' na uro. Pol takoj, pol po končanem letenju,« je navrgel kot trgovec na carigrajskem bazarju. Ko sem zavrnil, se je še nekaj časa po arabsko cenkal, češ da vse lahko plača vnaprej, da denar ni problem,... nato pa me je, ker sem še kar odločno nasprotoval, poklapanega obraza povabil na pivo v njegov priljubljeni klub za odrasle na obali.

Ko sem se ob sončnem vzhodu (do tedaj se je namreč zavlekel najin izlet v kraj, prepovedan po Alahu) po prelepi obalni cesti peljal v Ormond Beach, kjer sem bival, sem razmišljal o svojih začetkih in o začetkih večine kandidatov, ki pridno zbirajo minute naleta do poklicnega dovoljenja, s čimer dobijo vsaj majhne, v kriznih časih pa celo komaj kakšne možnosti, da jim bo sploh kdaj uspelo sesti v pilotsko kabino kakšnega potniškega letala, poplačati vložene tisočake in odrekovanja, ki se lahko vlečejo leta.

V nadaljnjih mesecih je bilo najino sodelovanje kar zgledno. Slavni je prihajal na letališče, ure letenja so se nabirale, na ponedeljkovih sestankih inštruktorjev sem z veseljem poročal o zmernem napredku in ponosno ugotavljal, da sem ob kapricah in vsakotedenskih muhah v primerjavi s predhodniki z njim zdržal najdlje.

Nekega pomladnega jutra je bil Slavni pripravljen na svoj 150-miljski prelet, ki je pogoj z izdajo dovoljenja PPL. Nisem hotel čakati s tem še mesec ali dva, sezona orkanov je bila pred vrati in vreme je na Floridi je rado pokazalo zobe. Ko sva ta navigacijski prelet opravila skupaj, je dokazal, da je napredoval in da se ne pusti zмести vsaki muhi, ki prileti v vetrobransko steklo najine male Cesne 172. Podpisal sem prelet. Na vrsti je bil za samostojno maršuto. Večer pred poletom sva sedla v *briefingroom*, pogledala vreme, NOTAME in drugo papirnato navlako, ki je dandanes žal sestavni del letenja. Odločitev je padla – v dispeču sva rezervirala C172 za njegov veliki podvig. Destinacija Savannah, Georgia.

Z zadovoljstvom sem se odpravil domov, prepričan, da sem opravili res veliko stvar. Zadovoljstvo je bilo toliko večje, saj nekaterim precej starejšim in veliko bolj izkušenim kolegom pred mano s tem kandidatom ni uspelo priti nikamor, jaz pa sem ga spravil do 150-miljskega samostojnega preleta!

Dopoldan se premetavam po postelji in razmišljam o sprehodu do plaže, ki je bila le dve minuti oddaljena od stanovanja, ko zazvoni telefon. Šef Doug me kliče na letališče. Sprašujem, za kaj gre, a se samo zamolklo izmika in ponovi, naj takoj pridem v pisarno. Ton glasu oddaja mešanico resnosti in posmeha, zato sem vedel, da ne gre za kaj hudega, kar se v našem poklicu žal tudi dogaja. Vedel sem še, da gre za enega mojih kandidatov, toda aktivno



sem jih šolal okoli deset, lahko bi šlo za kogarkoli.

Ob prihodu zagledam Slavnega, ki kot polit cucek odhaja iz šefove pisarne. Njegova barva se je iz čokoladne spremenila v opečnato, ko zagleda mene, pa v zeleno. Brez besed odkoraka in še štirinajst dni ga ni bilo na spregled.

Slavni je imel smolo. Tisti dan je Doug preverjal tehniko pilotiranja enega od kolegov inštruktorjev in se je zjutraj znašel v šolskem krogu letališča v Ormondu. Ker so bila vsa šolska letala pobarvana enako in so imela na koncu N-registracije isto zaporedje dveh črk, je Doug nekje v tretjem šolskem krogu hitro opazil, da je letalo na ploščadi naše, da ima prižgan motor, a se že deset minut nikamor ne premakne. Ko z inštruktorjem opravita še dva kroga in je tisto letalo še vedno tam, ga kot šefa seveda začne skrbeti. Ukaže pristanek z zaustavitvijo. Parkirata poleg in – kakšna slika!

Slavni sedi v letalu, prižgan ima motor, a je tako zatopljen v knjigo z arabskimi pismenkami, da niti ne opazi šefa, ki je pravkar parkiral poleg njega.

Bere dalje, vrti motor in opazuje, kako njegov tahometer počasi (obratom primerno) napreduje proti številki, za katero si je zamislil, da bo potrebna, ko bo letalo vrnil v roke tehnikom v domači bazi. S tem bo dokazal, da je preletel zahtevano razdaljo, ki so si jo gospodje Zveznih letalskih oblasti v Oklahomi zamislili kot pogoj za pristop k polaganju dovoljenja za športnega pilota. Če bo kaj zmanjkalo, pa še kakšen šolski krog v Ormondu in stvar bo zaključena.

Slavni je v vsej svoji slavi zbral le toliko poguma, da preleti desetminutno razdaljo ob obali in pristane na nekontroliranem letališču.

Ko smo v Adrii leteli Sharm, Kairo ali Kartum v Sudanu, sem iz ozadja vedno poskušal prepoznati globoke glasove pilotov z značilnim arabskim naglasom. Nikoli mi v njih ni uspelo prepoznati Slavnega, pa vendar sem prepričan, da je danes v eni od velikih letalskih družb, ki jih v peskovniku ne manjka, in da ima v rokah letalo transportne kategorije, po možnosti novo in pravkar prispelo neposredno iz Toulousa.



Organizacije za vodenje kontinuirane plovnosti

Vzdrževanje za večjo varnost

Iztok Kisovar, pilot

Organizacija, ki v zadnjem času najbolj buri duhove in sproža pri vseh, kakorkoli povezanih z letalstvom, najsi bodo aeroklubi, prevozniki ali pa lastniki letal, je vsekakor tako imenovana Organizacija vodenja kontinuirane plovnosti letal oziroma CAMO organizacija, nekateri pa jo imenujejo kar G organizacija, kar sicer ni pravilno, čeravno jo tudi sam tako imenujem.

Ob omembi te organizacije so mnogi nezadovoljni, poraja pa se tudi cel kup vprašanj, kot kdo si jo je izmislil, kdo ima od tega koristi in predvsem, za koga je obvezna.

Sicer pa malo ozadja. MST (Maintenance Sectorial Team), katerega član sem bil kot predstavnik države, je dobil nalogo pripraviti in uskladiti predpis, ki bo definiral zahteve vzdrževanja tudi za letala, ki niso v transportni kategoriji, kakor tudi uvedel organizacijo, ki bo skrbela za plovnost letal, in sicer ves čas in ne samo pred podaljšanjem veljavnosti Spričevala o plovnosti. Na ta način naj bi proces postal kontinuiran, posledično pa bi se dvignil nivo varnosti v letalstvu. Ob izdelavi predpisa marsikdo ni imel jasne slike, kaj bo predpis prinesel. Prinesel pa je dosti dobrega kakor tudi slabega. Naj bi pa bili predpisi živa zadeva in s popravki bo tudi ta del regulative zagotovo uredil stvari na najbolj razumen način. Predvsem pa je bil namen določene naloge lokalnih letalskih oblasti prenesti na omenjeno organizacijo, predvsem zaradi kontinuiranega spremljanja letal. Letalske oblasti bodo imele vse bolj nadzorno in vse manj izvršilno delo. Izdaja in podaljšanje pričevala o plovnosti bosta kmalu dani izključno v roke pooblaščenih organizacij.

Tako je nastala slavna uredba komisije (ES)2042/2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami, z dne 20.11.2003. Sestavljena je iz štirih Delov (Part), in sicer Del M, Del 145, Del 66 in Del 147. Za nas je postala veljavna z vstopom v EU. Že pred tem pa je Direktorat za civilno letalstvo pripravil podlago, tako da so bile z vstopom v EU zahteve izpolnjene in da industrija ne utrpi nepotrebne izgube in nervoze zaradi sprememb, ki sta jih uredba in pridružitve prinesli.

Smo pa kot država prijavili bolj ali manj uspešno vsa z uredbo dovoljena odstopanja oziroma odloge izvajanja posameznih členov uredbe za maksimalno dovoljeno obdobje.

Vendar vsega lepega je enkrat konec in tako so se iztekli tudi odlogi, kar pomeni, da je potrebno spraviti predpise v življenje. Zahteve je potrebno izvajati. Dobro je vedeti tudi to, da so uredba evropskega sveta in parlamenta (ES)216/2008 (osnovna uredba) ter uredbe evropske komisije (ES)1702/2003 in (ES)2042/2003 z vsemi spremembami v naši državi direktno veljavne in so nad Zakonom o letalstvu.

Rok za polno izvajanje vseh delov predmetne uredbe komisije (ES)2042/2003 je bil 28.09.2008. Vendar se je v vseh državah članicah pokazalo, da celotne uredbe, posebej Del M ne bo možno implementirati. Problem se je pojavil predvsem v segmentu splošnega letalstva, in sicer pri lastnikih letal, ki uporabljajo letala izključno zase. Zato so pri EASA (evropska agencija za letalsko varnost) pripravili spremembo uredbe, predvsem v delih, ki zadevajo organizacijo kontinuirane plovnosti. Trenutno je v veljavi odlog izvajanja dela M, ki se ne nanaša na komercialne letalske prevoze do 28.09.2009. Izdaja CRS za zrakoplove, ki niso namenjeni za komercialni letalski prevoz in niso veliki zrakoplovi, s strani osebe imetnika licence po delu 66 (M.A.801(b)2) ni možna do 28.09.2010, kakor tudi ni potrebno izpolnjevati zahtev za osebje v vzdrževalni organizaciji,

potrjeni po delu M poddelu F v točki M.A.606(g).

Vedeti pa moramo, da bodo zrakoplovi, ki z dnevom prenehanja veljave odlogov ne izpolnjujejo zahtev, NEPLOVNI.

Že sedaj je zadnji čas, da se uredijo stvari, ki jih zakonodaja predpisuje in zahteva.

In kaj sploh obravnava uredba komisije (ES)2042/2003 in kakšne so njene spremembe?

Omejimo se bolj ali manj na Del M, katerega del je tudi poddel G oziroma Organizacija za vodenje kontinuirane plovnosti. Del M govori o zahtevah kontinuirane plovnosti. V njem so določene odgovornosti, obvezna poročanja, kontinuirana plovnost sama z vsemi vsebinami (plovnostno tehnične zahteve, servisni bilteni, spremembe, popravila, vodenje zapisov, zahteve vzdrževanja, uporaba komponent, organizacija vzdrževanja, organizacija za vodenje kontinuirane plovnosti itd.

Omenjeni Poddel G definira CAMO organizacijo, ki skrbi za kontinuirano plovnost letal, definira zahteve za delo omenjene organizacije, osebja za izvajanje posameznih nalog (privilegijev), ki jih ima organizacija na spričevalu, in predvsem na koga se nanaša.

Po domače. Če izvezamo prevoznike, velika večina letal v registru RS ne naleti niti 100 ur. Kar pomeni, da je pri manjših letalih narejen en 50-urni pregled in letni pregled. V nadaljevanju v vmesnem času nihče ni obremenjen z letalom, ne preverja plovno tehničnih zahtev, ne spremlja servisnih biltenov, ker večini niso niti dostopni oziroma skoraj nihče nima naročenih, večina šele na letnem pregledu ugotovi, kaj je potrebno narediti z letalom, katerim delom je potekel resurs, v pooblašчени organizaciji vzdrževanja pa ste bentili, ker morate čakati letalo, ker se vam zdi, da je račun previsok in so vas opetnastili. Vodenje vseh teh statusov iz PTZ 029-03 je obveza lastnika oziroma uporabnika, ne pa vzdrževalne organizacije. Ta samo napiše, kaj je narejeno. Iz tega pa je potrebno izdelati statute, kar zahteva veliko znanja in časa. To je eno od glavnih nalog CAMO. CAMO tudi izdaja vzdrževalni organizaciji nalog z zahtevanimi deli.

Organizacija za vodenje kontinuirane plovnosti bo skrbela za vaše letalo ves čas, kar pomeni, da bodo ves čas izpolnjene zahteve skladnosti s certifikatom tipa in veljavnimi predpisi. Pomeni, da naj bi bili na varni strani.

Zelo bistveno je razumevanje kontroliranega okolja. Da je zrakoplov v kontroliranem okolju, pomeni, da je najmanj 12 mesecev v isti CAMO organizaciji in vzdrževan v skladu z zahtevami uredbe komisije (ES)2042/2003 z vsemi spremembami. Po izpolnitvi zahteve kontroliranega okolja se lahko pooblastila CAMO organizacije glede posameznega zrakoplova v skladu z osnovnim pooblastilom razširijo na izdajo ARC (Airworthiness Review Certificate – Potrdilo o plovnosti).

Do konca leta bo moralo imeti vsako letalo tudi potrjen priložnik vzdrževanja letala. Predmetna organizacija bo lahko izdelala predpisani Program vzdrževanja, ki je obvezen in definira vzdrževanje letala z vgrajeno opremo. V primeru, da za predmetni zrakoplov kontinuirano plovnost vodi CAMO, lahko ta tudi potrdi program vzdrževanja.

Za lastnika bo opravila pregled letal za izdajo ali podaljšanje veljavnosti ARC, pregled servisne organizacije, kjer lastnik zrakoplov vzdržuje, vodila dokumentacijo letala v skladu z zahtevami plovnosti, izdelala plan vzdrževanja..

1. Kdo mora imeti zrakoplov v pooblašчени CAMO organizaciji? Lastno CAMO organizacijo mora imeti vsak, ki opravlja komercialne

letalske prevoze. Vendar je dovoljeno, da operator sklene pogodbo z drugo CAMO organizacijo in ji delegira izvajanje posameznih nalog, zahtevanih v Del M, poddel G predmetne uredbe s tem, da odgovornost ostane pri njem.

Ko mora uporabnik imeti katerokoli dovoljenje za opravljanje dejavnosti, drugačne od komercialnega letalskega prevoza (metanje vab za lisice, padalci, vleka transparentov, slikanje iz zraka itd.), mora za zrakoplov, s katerim opravlja dejavnost, ta imeti lastno CAMO ali pa skleniti pogodbo z njo. Enako velja tudi za vse velike zrakoplove, razen če so namenjeni komercialnemu zračnemu prevozu.

Če se za zrakoplov ne izdaja noben dodaten dokument, lahko kontinuirano plovnost vodi uporabnik sam. Če se odloči, lahko sklene polno ali delno pogodbo s CAMO. Če je ta pogodba delna, ostane vsa odgovornost za zrakoplov na uporabniku, v nasprotnem pa na CAMO.

CAMO ne more skleniti pogodbe za zrakoplov, ki ga nima na svojem spričevalu.

V CAMO in posledično tudi v kontrolirano okolje bodo zapeljali zrakoplov tudi lastniki, ki si želijo varno in brezskrbno leteti in nočejo obremenjevati sebe z vzdrževanjem in plovnostjo zrakoplova.

2. Kaj lahko nudi CAMO organizacija?

Naloge, za katere bo skrbela CAMO organizacija, so odvisne od obsega pooblastil, ki jih CAMO ima na svojem spričevalu, in od pogodbe, katere naloge boste delegirali CAMO.

Naloge, ki jih lahko delegirate in ki jih CAMO lahko ima na spričevalu, so:

pregled, dopolnitev in ureditev obstoječe dokumentacije zrakoplova
spremljanje naleta posameznega zrakoplova
spremljanje vpisov v tehnično knjigo zrakoplova
preverjanje liste odloženih del (HIL, DIL)
nadzor vpisov v tehnično knjigo letala v skladu z MEL
sledenje izvrševanja potrjenega programa vzdrževanja za posamezni zrakoplov
planiranje rednih servisnih posegov in preverjanj
opozarjanje na planirane preglede
priprava spiska zahtevanih pregledov za pripravo delovnega naloga za organizacijo vzdrževanja
kontrola opravljenih del vzdrževanja
priprava spiska planiranih menjav, komponent, skladno s programom vzdrževanja
nadzor izdanih novih AD, izdanih s strani EASA, Direktorata za letalstvo in države nosilke tipskega certifikata
planiranje izvršitve obstoječih AD in obveznih SB
opozarjanje na izvedbo modifikacij
spremljanje učinkovitosti programa vzdrževanja
izdelava programa vzdrževanja, spremljanje in revidiranje programa vzdrževanja ter potrjevanje istega, ko so izpolnjeni zakonski pogoji
izdaja priporočila za izdajo ARC oziroma izdaja ARC, ko so izpolnjeni zakonski pogoji
podaljšanje veljavnosti ARC

Predvsem pa vam Organizacija za vodenje kontinuirane plovnosti nudi brezskrbno letenje. Vse, kar je vezano za plovnost, bo skrb te organizacije. Vi samo morate spoštovati njena navodila. O mnogih stvareh se boste dogovarjali tako, da ne pride do nepotrebnih del



in s tem stroškov. Z letalskimi oblastmi bo komunicirala v vašem imenu, rešili pa se boste tudi izgubljanja časa pri podaljševanju spričevala s strani Direktorata za civilno letalstvo. Vsa dokumentacija se hrani pri CAMO in s tem ni potrebno vsakič znova iskati vseh dokumentov, ki so vam jih dali na zadnjem pregledu v vzdrževalni organizaciji.

3. Katere so obveznosti CAMO organizacije?

Pogodbena organizacija je dolžna izvajati naloge v obsegu s sklenjeno pogodbo in v skladu z zahtevami uredbe, Del M, Poddel G ter procedur potrjenih v CAME. Ko CAMO prevzame nadzor nad zrakoplovom, prevzame tudi odgovornost za zrakoplov v celoti. Zato mora izdelati program vzdrževanja z izjavo o prevzemu te odgovornosti. Če opravlja delo kot podpogodbениk drugi organizaciji, ostane za zrakoplov odgovorna prvotna organizacija. Organizacija je pred zakonom odgovorna za izpolnjevanje predpisanih zahtev, do lastnika pa v skladu s pogodbo.

4. Katere so obveznosti lastnikov zrakoplovov?

Obligacije lastnikov izhajajo prav tako iz pogodbe, sklenjene s CAMO organizacijo. Zato je potrebno pazljivo prebrati pogodbo pred podpisom, kajti potrebno je vedeti, katere so še vedno naše obveznosti kljub delegiranju nalog CAMO organizaciji. Tudi če 'vse' naloge prepustite CAMO, še vedno ostane naloga rednega javljanja naleta zrakoplova ter poročanje o dogodkih. Predvsem je važno, da v tem primeru lastnik zrakoplova polno upošteva priporočila in zahteve s strani CAMO. Pogodbe ni potrebno potrditi s strani DCL. Pošlje se le v vednost.

5. Kdo mora imeti lastno G organizacijo?

Lastna CAMO organizacije je zahtevana v primeru komercialnega letalskega prevoza (operator je tudi tisti, ki ima spričevalo za izvajanje panoramski poletov) in za vsak velik zrakoplov. Vendar ne glede na lastno CAMO organizacijo, lahko posamezne naloge delegira pogodbeni CAMO organizaciji. Pogodbo mora pred podpisom odobriti in nato potrditi DCL.

7. Obvezen MP za za vsa letala

Programi vzdrževanja so obvezni za vse, vključno za zrakoplove, ki so izključno za lastno uporabo. Rok je do 28.09.2009. Naredite jih lahko sami, v družinskem krogu, lahko pa delegirate izdelavo programa za svoje letalo organizaciji, ki se s tem ukvarja, v našem primeru je to CAMO organizacija. Katera, je stvar posameznika. Izjava v njem je odvisna od tega, kdo je odgovoren za nadzor nad kontinuirano plovnostjo. Potrdi ga DCL v posameznih primerih pa CAMO.



8. Prednosti vključitve letala v CAMO tudi za lastnike privatnih letal
Čas in denar sta največja problema tudi v letalstvu. In težko je oboje uskladiti, imeti denar in čas. In z vključitvijo zrakoplova v CAMO lahko pridobimo oboje. Ne bomo izgubljali časa z opravili, ki nam niso ravno domača, ker stvari ne počnemo vsak dan oziroma posredno bomo morda nekaj prihranili, ker bomo zadeve izvajali bolj strokovno. Morda bo prihranek neizvajanje nepotrebnega, morda bo prihranek bolje vzdrževan zrakoplov, morda bo prihranek čas, ki ga bomo lahko porabili za druge stvari, morda to, da ne bo potrebno v gostilno po informacije. Morda. Odločil se bo vsak zase. Strošek CAMO organizacije je potrebno obravnavati skozi prihranek in se odločiti, ali nam je to plus ali minus. Glede varnosti je vsekakor plus.

10. Katero CAMO organizacijo lahko izberemo?
Za izvajanje nalog je lahko CAMO locirana kjerkoli, lahko tudi izven države registra zrakoplova. Kar je pomembno, potrjena mora biti od države, članice EASA, ali direktno od EASA, če je izven EU. Na spričevalu je oznaka npr. SI.MG.009, kar pomeni, SI-spričevalo je izdal DCL (direktorat za civilno letalstvo RS kot pooblaščen organ Republike Slovenije), MG-organizacija je potrjena v skladu z Del M, Poddel G in 009 številko spričevala oziroma potrjene organizacije. Poleg spričevala mora CAMO organizacija imeti tudi obseg pooblastil, iz katerega je razvidno, da je potrjena za določen tip zrakoplova. Po sklenitvi pogodbe za posamezni zrakoplov pa mora CAMO organizacija uvrstiti zrakoplov z registrsko oznako v svoj priročnik.

Kako izbrati CAMO organizacijo?
Lahko po lepoti, lahko po bližini, lahko po obsegu uslug, ki jih lahko dobite, in nenazadnje po ceni. Cene se oblikujejo na različne načine in kar je bistveno, kolikšen je obseg pooblastil posamezne organizacije in kaj vse je vključeno v ceno. Glede na potrebe in situacijo je smiselno izbrati organizacijo, ki bo imela pooblastilo in osebje, ki bo lahko opravilo pregled za izdajo/podaljšanje ARC, kakor tudi izdala/podaljšala omenjen dokument. Važno je vzeti v obzir tudi znanje ter izkustvo osebja v posamezni organizaciji, ker nam poznavanje tako zrakoplova kot zakonodaje lahko prihrani čas in denar, predvsem pa nam omogoča nemoteno letenje.

In kje je DCL?
DCL bo izvajal nadzor nad pooblaščenimi organizacijami kontinuirane plovnosti. V posameznih segmentih pregledov plovnosti in izdaje ARC direktorat niti ne bo mogel več izvajati posameznih dejanj (letala, ki morajo biti vključena v CAMO). Če CAMO pri pregledu zrakoplova v namen izdaje ali podaljšanja veljavnosti ARC dvomi o izpolnjevanju zahtev, o tem obvesti DCL, ki nato odloči, kaj je potrebno storiti nadalje. V primeru lastne uporabe bo lastnik oz uporabnik lahko od DCL zahteval, da pregled in izdajo opravi organ, moral pa se bo glede na trenutno popolnjenost (bolje rečeno nepopolnjenost) s kadri pripraviti na dolgotrajen postopek.

Še nekaj o lastnem vzdrževanju
Uredba EC 2042/2003 je predvidela tudi izvajanje posameznih del vzdrževanja na letalih, ki so v izključni lastni rabi na osnovi veljavne pilotske licence z vpisanim tipom letala lastnika letala. Poenostavimo. Kot lastnik letala in pilot lahko opravi delo na letalu, kot so navedena v Dodatku VIII. uredbe (ES) 2042/2003. Dela, ki jih lahko izvajam, morajo biti potrjena kot del programa vzdrževanja. Navedeno mora biti tudi poimensko, kdo kaj dela v primeru, da je več solastnikov. Preizkusni let po opravljenih delih opravi oseba, ki je vzdrževanje opravila.

Vzdrževanje z licenco po delu 66 brez Vzdrževalne organizacije
Imetniki licenc Part 66 lahko na letalu izvršijo dela (tasks), razen kompleksnih navedenih v Dodatku VII. uredbe (ES) 2042/2003. Večino zanima, ali to pomeni vsaj 50-urni pregled na manjših letalih. To še ne pomeni ničesar, kajti potrebno je preveriti za vsako letalo posebej, katera dela (tasks) so predpisana pri posameznem predpisanem pregledu.

F-organizacija vzdrževanja
Že z uvedbo JAR-ov se je v Sloveniji začela fama evropskih zahtev, za kar je bila seveda kriva takratna URSL in moja malenkost, češ, da smo bolj papeški od papeža.
Dejstva so rahlo drugačna in za vse nismo vedno krivi drugi. Del krivde nosi država, ki je smatrala, da z uvajanjem priporočil, zahtev in predpisov, veljavnih v EU, ni več potrebe razvijati nacionalne regulative. Napaka. Delno pa je tudi krivo pomanjkanje kvalificiranega kadra. Vsaka država članica bo še vedno imela letala in kategorije, s katerimi se EASA ne bo ukvarjala, in so in bodo ostala na plečih države in njene zakonodaje, ki jo bo država prikojila po svojem najboljšem znanju, vedenju in močeh.
A vrnimo se na začetek slovenske evropske zgodbe. Vsi so hoteli organizacijo vzdrževanja, potrjeno v skladu z JAR-145 in kasneje v skladu s PART 145. Nihče pa se ni odločil za organizacijo vzdrževanja, potrjeno v skladu z uredbo 2042/2003, Del M, Poddel F, ti. F organizacijo. Ta organizacija vzdrževanja je namenjena delu letalstva, ki se ne ukvarja s komercialnimi letalskimi prevozi. Zahteve predpisov za te organizacije vzdrževanja so blažje in posledično bi naj tudi cenovno bile bolj ugodne. Celotna slika cenejšega vzdrževanja pa bi bila z možnostjo nabave in vgradnje delov s CRS certifikatom prav tako F organizacije in ne 145.. organizacije s CRS v skladu s 145. zahtevami. Tu pride do nerazumevanja uredb pri praktičnem izvajanju vzdrževanja. Če npr. vgradimo del, ki ni nov. s CRS. izdanim s strani F organizacije (npr. obnova motorja). ne moremo izdati CRS za zrakoplov s strani 145. organizacije. Morali bi pridobiti spričevalo F organizacije in izdati CSR za zrakoplov preko te organizacije.

Sicer pa je najbolje prebrati Del M, Poddel G in Poddel F uredbe. Obstaja tudi slovenski prevod vseh uredb. Tako se bo vsak sam prepričal, kaj je najbolje in kaj je potrebno. Da nas ne vlečejo ...
Še lažja pot: dve uri v gostilni, polni letalstva, in vse bomo vedeli. Tako pač je. Ne izneverimo prakse.

Več in v originalu lahko najdete na www.easa...

Še nagradno vprašanje:
Kje je geografsko središče slovenskega letalstva?

Nagrada:
Majica CAMO i2i-G d.o.o. in 6 mesecev brezplačnega vodenja plovnosti letala do 2750 kg MTOM

Odgovore pošljite na i2i-G d.o.o., Dolenja vas 5, 3312 Prebold, žrebanje bo 01.07.2009 na sedežu podjetja.

Osnovna terminologija
EASA – evropska agencija za letalsko varnost
DCL – direktorat za civilno letalstvo
URSL – Uprava RS za civilno letalstvo
CAMO – continuing airworthiness management organisation
CAME - continuing airworthiness management exposition
Uredba EC – predpis, ki z dnem uveljavitve velja v članicah EU in je nad nacionalno zakonodajo
Poddel G (ang.Subpart G) – poglavje, ki definira zahteve glede CAMO organizacije
Poddel F (ang.Subpart F) – poglavje, ki definira zahteve glede organizacije vzdrževanja potrjene v skladu s tem poglavjem (F organizacije vzdrževanja
CRS – spričevalo o vrnitvi v uporabo
JAR – Joint Aviation Requirements – priporočila združenih letalskih oblasti
JAR 145 – zahteve za organizacijo vzdrževanja, potrjeno v skladu z JAR 145
Del M (ang. Part M) – predpis, ki se nanaša na področje vzdrževanja zrakoplovov
Del 145 (Part 145) – zahteve za organizacijo vzdrževanja, potrjene v skladu s Part 145
Del 66 (Part 66) – zahteve za licencirano osebje (tehnik) v skladu s Part 66
Del 147 (Part 147) – zahteve za usposabljanje osebja, licenciranega v skladu s Part 66
AMC&GM – podrobnejše tolmačenje zahtev posameznih členov uredb
ARC (Airworthiness Review Certificate) – spričevalo o opravljenem pregledu plovnosti
SI – mednarodna oznaka Slovenije, ki se uporablja v letalstvu (EASA)
MG – organizacija potrjena v skladu s Part M, Subpart G
MEL (Minimum Equipment List) – lista minimalne delujoče opreme
HIL (Hold Item List) – lista odloženih del v skladu z MEL
DIL (Deffered Item List) – lista odloženih del
AD (Airworthiness Directives) – plovno tehnične zahteve (PTZ)
SB (Servis Buletins) – servisni bilteni
Veliki zrakoplov – letalo nad 5700 kg vzletne mase ali helikopter z več motorji

Organizacija in program vzdrževanja

Kaj prinaša nova zakonodaja za vzdrževanje letal splošnega letalstva

Andrej Zupan, športni pilot AOPA ID: 0004

Kot lastnik letala sem se lotil zakonodaje s področja vzdrževanja splošnega letalstva za nekomercialno rabo. Ko sem pričel spraševati strokovnjake iz tega področja, sem najprej naletel na program vzdrževanja, ki pa ga seveda nisem razumel. Ko sem se lotil izdelave programa za moje letalo (PA-28 140), sem prišel do marsikakšnega spoznanja.

Še enkrat naj povem, da se vse to nanaša na nekomercialno rabo letala. Definicija komerciale pa je tudi definirana v eni od EU uredb.

1.Opredelitev letal po EU uredbi 2042/2003 in dopolnitvami
1.1.Letala splošnega letalstva so vsa letala do 2730 kg maksimalne vzletne mase (MTOM).
1.2.Ta letala pa se potem delijo še na LSA (Lahko športno letalo z MTOM do 600kg) in ELA1 (Evropsko lahko letalo z MTOM do 1000kg), ki ni opredeljeno kot kompleksno letalo (dva motorja, vlačljivo podvozje).

2.Kaj pomenijo zgornje opredelitve?
2.1.Vodenje vzdrževanja
Zakonodaja pravi, da lahko vzdrževanje naših letal vodi G-organizacija ali sami piloti-lastniki, če se čutijo dovolj sposobne za to. Vzdrževanje v obeh primerih poteka po programu vzdrževanja, ki ga izvaja pilot sam, vzdrževalni servis ali pilot pod nadzorom mehanika.

2.2.Dela, ki jih lahko naredi na letalu sam pilot-lastnik
2.2.1.V Dodatku VIII. uredbe so opisana dela, ki jih lahko na letalu splošnega letalstva do 2730 kg naredi pilot-lastnik. Imenujejo se dela omejenega vzdrževanja.
2.2.2. V Dodatku VII. uredbe pa so opisane vse naloge zahtevnega vzdrževanja, ki pa jih lahko naredi le ustrezno certificirana organizacija ali mehanik z ustreznimi papirji.

RAZEN:
za letala LSA in ELA1, kjer pa tudi zahtevno vzdrževanje lahko opravi pilot-lastnik pod nadzorom mehanika z ustreznimi papirji.

To pomeni, da pilot-lastnik za LSA ali ELA1 letala ne potrebuje G-organizacije. Še več: nekatera dela (npr. 50-urni pregled) lahko



naredi popolnoma sam. Za vsa ostala dela pa izda naročilo servisu (JAR) ali pa jih naredi sam pod nadzorom mehanika.
To pomeni velik prihranek, a istočasno poveča tudi odgovornost.

To je lepši konec zgodbe ali dobra novica!

3.Obveznosti pilota-lastnika
3.1.Odgovornost
Prva in največja naloga pilota-lastnika pa je, da se obnaša odgovorno. To pomeni, da se ne loti samostojnega vodenja in izvajanja vzdrževanja, če ni sposoben za to. Taki naj se obrnejo na ustrezno G-organizacijo, ki bo profesionalno naredila svojo nalogo.
3.2.Dokumentacija
Vso dokumentacijo mora voditi pilot-lastnik sam v skladu s predpisi EU uredbe 2042/2003 in pravilnika o plovnosti zrakoplovov. Za izdelavo programa pa je potrebno imeti proizvajalčeva navodila za vzdrževanje.
3.3.Novosti
V bistvu je vse enako kot prej z dvema novitetama, ki ju pripravi in vodi lastnik sam:
Program vzdrževanja in
Delovni nalogi za izvajalca vzdrževanja.
3.4.Priprava dokumentov za podaljšanje plovnosti
Vso dokumentacijo za podaljšanje plovnosti naredi pilot-lastnik sam.

4.Program vzdrževanja
Izdelava programa ni enostavna in tudi ne komplicirana zadeva. Ne da se ga preprosto prepisati od enakih letal, ker je potrebno opisati, kaj bo kdo delal. Od sposobnosti in pripravljenosti pilota-lastnika je odvisno, kaj bo napisano v programu. Tudi malenkost drugačna oprema zahteva vsaj kakšen dodaten vpis.
Navodila za izdelavo programa so na spletni strani Direktorata za letalstvo.

Moj predlog bi bil, da naj vsak, ki se počuti sposobnega, naredi svoj program vzdrževanja, ker se bo ob tem tudi marsičesa naučil. Vsi drugi se bodo obrnili na G-organizacijo.

Preiskovanje letalskih nesreč, resnih incidentov in incidentov

Roman Rovnšek, univ.dipl.inž.tehnol.prometa, vodja sektorja za preiskovanje letalskih nesreč in incidentov

Preteklost in prihodnost, včeraj in jutri... Govoriti o enem, je govoriti o drugem; čeprav se zdita iz različnih svetov, šele skupaj ustvarjata naš čas. Nista si nasprotna, pač pa sta le dva pogleda na isti premici časa, eden zazrt nazaj, drugi odločno strmeč naprej. Naša tradicija je naša prihodnost.

Štejem si za priznanje, da me je predsednik AOPA-e g. Peter Ravnak povabil k pripravi tega članka, v katerem predstavljam preiskovanje letalskih nesreč, resnih incidentov in incidentov v Republiki Sloveniji. Seveda je to, kar storimo na preventivni ravni, korak bližje k izboljšanju varnosti letenja v prihodnosti.

Preiskava in preiskovalni organ

Če pride med uporabo zrakoplova do nesreče s smrtnim izidom, do resnih poškodb oseb ali do večje škode na zrakoplovu ali lastnine na zemlji, je potrebno opraviti vsestransko preiskavo in analizo nesreče ter preiskavo o vzrokih nesreče, poškodbah in škodi, ki je bila povzročena, ter o drugih posledicah nesreče. Preiskava se opravi tudi, če je prišlo do incidenta, kar se uporablja tudi izven ozemlja Republike Slovenije za:

- preiskave nesreč, v katere so vpleteni zrakoplovi, ki so registrirani v državi članici Skupnosti, če takih preiskav ne opravlja druga država,
- preiskave resnih incidentov, v katere so vpleteni zrakoplovi, ki so registrirani v državi članici Skupnosti, ali jih upravlja podjetje, ki je ustanovljeno v državi članici Skupnosti, če takih preiskav ne opravlja druga država.

Temeljni cilj preiskovanja nesreč in incidentov je izboljšanje varnosti letenja z zagotavljanjem hitrega opravljanja preiskav in zaradi preprečevanja nesreč in incidentov v prihodnosti. V preiskavah se ugotovijo vzroki, posledice in druga dejstva. Preiskave nesreč in incidentov se po zakonu ne morejo nanašati na ugotavljanje krivde ali odgovornosti. Preiskave nesreč in incidentov v Republiki Sloveniji vodi Sektor za preiskovanje letalskih nesreč in incidentov (SPLNI), ki je organiziran kot samostojna organizacijska enota pri ministrstvu, pristojnem za promet. SPLNI je na podlagi določb mednarodnih in nacionalnih predpisov funkcijsko neodvisen od letalskih upravnih organov t.j. Direktorata za civilno letalstvo, ki zagotavlja izvajanja strokovnih in upravnih nalog, ki se nanašajo na: plovnost, certificiranje, letalske operacije, vzdrževanje, licenciranje, kontrolo in vodenje zračnega prometa ter na letališke operacije. SPLNI je neodvisen tudi od ostalih organov in subjektov, katerih interesi bi lahko bili v nasprotju z nalogami in pooblastili preiskovalnega organa.

Naloge, zaupane preiskovalnemu organu, so razširjene tudi na naloge, povezane z zbiranjem in analizo podatkov ter na druge naloge, povezane z varnostjo letenja, zlasti za zmanjšanje tveganj v letalstvu ter preprečevanje nesreč in incidentov.

Mednarodno sodelovanje

Sektor za preiskovanje letalskih nesreč in incidentov sode-

luje v skupini ekspertov za preiskovanje letalskih nesreč ECAC/ACC pri Evropski konferenci civilnega letalstva. Prav tako sodeluje z Evropsko agencijo za letalsko varnost v zračnem prometu EASA in Mednarodno organizacijo civilnega letalstva ICAO.

ECAC - EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE

Evropska konferenca civilnega letalstva



ECAC-ov program nalog na področju preiskovanja letalskih nesreč v obdobju 2007 - 2009

1. Cilj programa:

V Evropi povečati sinergijo na področju preiskovanja letalskih nesreč in incidentov.

2. Namen programa:

Države članice se morajo zavzemati in strmeti k poenotenju izdanih poročil o preiskavah nesreč in incidentov.

Države se morajo povezovati in sodelovati v skupnih zadevah, ki so vezane na letalsko varnost.

3. Naloge programa:

Organiziranje skupnih aktivnosti, kot na primer izmenjava informacij najboljših praks na delavnicah, spremljanje implementacije ECAC sporazuma o sodelovanju med preiskovalnimi organi držav podpisnic na področju civilnega preiskovanja letalskih nesreč in in-

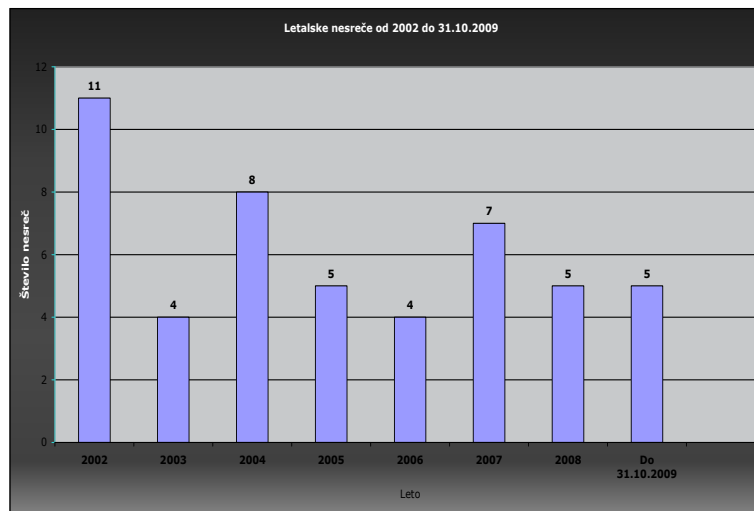
cidentov, medsebojno izmenjevanje informacij z ustreznimi sredstvi in viri za obveščanje ter strokovnimi tečaji, identificiranje in reševanje težav na ustreznih tečajih preiskovanja letalskih nesreč in incidentov znotraj držav članic in v največji meri sprejemanje ukrepov za zmanjšanje, preverjanje rezultatov in varnostnih priporočil preiskav letalskih nesreč, pravočasno in dosledno zaznavanje trendov pri letalskih nesrečah in incidentih.

Statistika letalskih nesreč

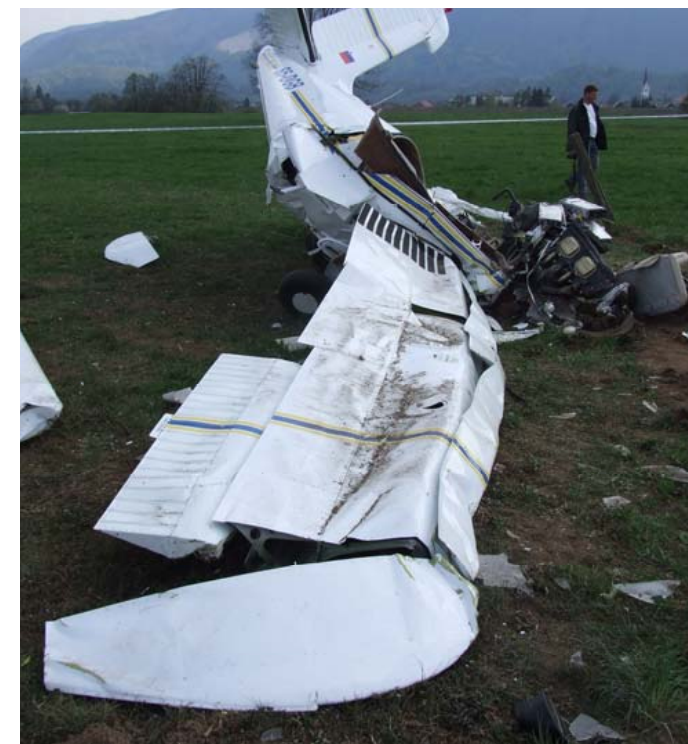
V spodnji tabeli in grafikonu so prikazani statističnimi podatki o letalskih nesrečah v Republiki Sloveniji od leta 2002 do 31. oktobra 2009.

	KATEGORIJA ZRAKOPLOVA	ŠTEVILO NESREČ PO LETIH							
		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Do 31.10.2009
1.	- Motorna letala: (MTOM* > 5700 kg) - Helikopterji: (MTOM > 5700 kg)	0	0	0	0	0	0	0	0
2.	- Motorna letala: (MTOM 2250 - 5700 kg) - Helikopterji: (MTOM 2250 - 5700 kg)	0	0	0	0	0	0	1	0
3.	- Motorna letala splošne kategorije: - Helikopterji: (MTOM < 2250 kg) - Jadraina letala z motorjem: (MTOM < 2250 kg)	2	1	1	0	1	1	0	2
4.	- Ultralahka motorna letala - Ultralahki helikopterji - Ultralahki žirokopterji - Motorni zrnaji - Ultralahka jadraina letala z motorjem - Ultralahka jadraina letala - Jadraina padala z motorjem	0	0	0	0	0	0	2	0
5.	- Toplozračni prostoleteči baloni	0	0	0	0	0	0	0	1
6.	- Padalci	1	0	0	0	1	1	0	0
	SKUPAJ:	11	4	8	5	4	7	5	5

* - **MTOM** (Maximum Take - Off Mass) je največja vzletna masa.
- Od leta 2002 do 31.10.2009 beležimo v povprečju 6 nesreč na leto.



Grafikon letalskih nesreč



Letalska nesreča Lesce-Bled 14.04.2009 S5-DGB

Letalska varnost danes in jutri

V zadnjem letu v Republiki Sloveniji beležimo dve letalski nesreči, v katerih so skupno štiri osebe izgubile življenje, in letalsko nesrečo jadralnega padalca z motorjem, ki je ravno tako izgubil življenje. Podatek ni spodbuden, preiskave še potekajo in zastavljajo se vprašanja, kaj je vzrok teh nesreč, kaj se dela napačno.

Sektor za preiskovanje letalskih nesreč je za naslednje leto 2010 sprejel obširen program aktivnosti preventivnega dela, ki ga bo izvajal v obliki strokovnih predavanj vsem letalskim subjektom, tako letalski industriji, aeroklubom, letališčem, letalskim šolam in ostalim zainteresiranim.

Zrakoplovi so narejeni zato, da letijo. Kadar letijo, uresničujejo neizmerne užitke na širokem nebu, vendar samo toliko časa, dokler so pravilno upravljani in dokler so upoštevana določila, ki jih zahteva varnost letenja.

Naj bo letenje varno!

AOPA novice

Miha Kuzman,
pilot
AOPA ID: 0053



Red Bull Air Race

Ob robu svetovnega prvenstva Red Bull Air Race, ki je potekalo v Barceloni med 3. in 4. oktobrom, je župan Barcelone gospod Jordi Hereu podelil priznanje mednarodni organizaciji IAOPA za podporo splošnemu letalstvu. Poudaril je, da se kljub zaostrenim pogojem na področju splošnega letalstva v Evropi (visoki stroški letenja, omejitve letenja), le to zaradi dobre podpore s strani organizacij, kot je IAOPA širi in razvija. Poleg IAOPe je župan pohvalil tudi domači aeroklub »Aeroclub of Barcelona-Sabadell« ter AOPA Španija za spodbudo podjetjem in posameznikom, da se odločajo za ukvarjanje s splošnim letalstvom.

Priznanje s strani župana sta sprejela g. John Sheehan in Martin Robinson, predstavnika IAOPe. IAOPA združuje 68 nacionalnih AOPA združenj, med njimi tudi slovensko združenje pilotov in lastnikov letal AOPA Slovenija. G. Sheenan je v svojem zahvalnem govoru pohvalil deželo Katalonijo za doprinos k razvoju letalske industrije in podporo letalstvu. Poudaril je tudi, da je prav IAOPA pripomogla, da španske oblasti pred leti letališča Barcelona-Sabadell niso zaprle.

Sočasno s svetovnim prvenstvom je potekalo tudi regionalno srečanje IAOPA, ki so se ga udeležili predstavniki evropske komisije, EASE ter člani posameznih AOAP združenj.

AOPA evropsko regionalno srečanje

Srečanje je potekalo v sklopu letalske razstave v nemškem Friedrichshafnu 4. aprila letos. Udeležilo se ga je 16 predstavnikov nacionalnih Aopa združenj. Srečanje je vodil podpredsednik IAOPA Evropa g. Martin Robinson. Povzetki s srečanja:

- Generalni sekretar IAOPe g. John Sheenan je podelil priznanje za dolgoletno uspešno delovanje g. Rudiju Gerberju, podpredsedniku IAOPe za Evropo, ki odhaja v pokoj.

- Predstavniki so se strinjali, da Eurocontrolov SESAR (Single European Sky) ne napreduje dovolj hitro. AOPA bo tudi v naslednji fazi razvoja tega projekta aktivno sodelovala pod pokroviteljstvom Evropske komisije.

- Še naprej bodo aktivno sodelovali z EASO pri spremembah v licenciranju posadk, mehanikov in drugih delavcev v letalstvu.

- Potrebno je še bolj okrepiti pomoč majhnim letališčem, da bodo le ta preživela.

IAOPA publikacije

Izšla je prva številka ICAO Journala v kateri sta članek objavila tudi Creig Fuller in John Sheehan. Članek o prihodnosti in izzivih splošnega letalstva lahko preberete na naslovu www.icao.int/icao/en/jr/2009/. Tudi celotna letošnja številka Eurocontrol Yearbook je namenjena splošnemu letalstvu. Veliko člankov so prispevali člani IAOPe. Celotno številko, ki je izredno zanimiva si lahko preberete na tem naslovu: http://www.eurocontrol.int/epr/gallery/content/public/docs/Yearbook_EC%20SFS.pdf

IAOPA azijsko regionalno srečanje

IAOPA azijsko srečanje je potekalo 12. februarja 2009 na Filipinih v sklopu 14. mednarodnega tekmovanja toplozračnih balonov. Srečanja se je udeležilo 18 predstavnikov nacionalnih AOPA združenj iz Azije, Evrope in Severne Amerike. Razpravljali so mnogih temah, ki zadevajo splošno letalstvo.

Svetovno srečanje AIOPA

Svetovno srečanje bo potekalo v izraelskem Tel Avivu med 6. in 11. junijem 2010. Podrobnosti srečanja so objavljene na: <http://www.iaopa2010.com/>.

AEROPOLIS LJUBLJANA – KRIŽIŠČE PRILOŽNOSTI

Ob osrednjem slovenskem letališču bo v naslednjih desetih letih na 80 hektarjih zemljišča zraslo pravo mesto – Aeropolis Ljubljana. Gre za enega najsmelejših razvojnih projektov nacionalnega pomena, na strateško pomembnem sečišču dveh evropskih prometnih koridorjev.

Projekt Aeropolis je osrednji razvojni projekt, s katerim bo letališko podjetje Aerodrom Ljubljana, d.d. posodobilo infrastrukturo in zadostilo potrebam po hotelskih namestitvah, pisarniških prostorih, trgovskih lokalih in logistiki – dejavnostih, ki se zdijo sodobnim uporabnikom letaliških storitev samoumevne, jih pa danes na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana še ni.

RAZVOJNE FAZE

Razvoj Aeropolisa s štirimi nosilnimi projekti bo korenito spremenil podobo današnjega letališča. Faze gradnje posameznih projektov se bodo sproti prilagajale tržnim gibanjem, med seboj se lahko tudi prekrivajo. Skladno z nosilnimi projekti se bo razvijala tudi prometna infrastruktura. Terminal II je tik pred začetkom gradnje, predvideni sta še nova obvoznica, železniška povezava, komunikacijsko vozlišče in več parkirnih hiš.

1. razvojna faza (7 ha)

Zajema gradnjo objektov, ki jih je mogoče priključiti na obstoječo napajalno cesto. Na letališču najbolj primanjkuje poslovno-kongresnih in prenočitvenih zmogljivosti, zato je gradnja hotelsko-kongresnega centra prednostna naloga. V tej fazi načrtujemo nadaljnjo širitev logističnega parka.

2. razvojna faza (7 ha + 17 ha)

Prestavitev obstoječe napajalne ceste in dokončanje terminala II bosta narekovala tempo širitve Aeropolisa v 2. fazi. Z večjo pretočnostjo letališča bo narasla potreba po logističnih in infrastrukturnih zmogljivostih. Zato načrtujemo nadaljnjo širitev logističnega centra, novo avtobusno postajo s parkirno hišo in začetek gradnje poslovnega parka.

3. razvojna faza (7 ha + 17 ha + 11 ha)

Razvoj Aeropolisa bo v tem obdobju potekal skladno z rastjo letališkega prometa števila prepeljanih potnikov in tovarov. Če bo ta naraščal v skladu s predvidevanjem, bodo potrebe po večjih zmogljivostih na vseh ravneh narekovale tudi širitev že začelih projektov. Tako je mogoča dograditev poslovnega centra, poslovni park bo dobil dokončno podobo, precej se lahko razširi tudi logistični center.

4. razvojna faza (7 ha + 17 ha + 11 ha + 7 ha)

Železniška povezava bo zaokrožila novo podobo Letališča Jožeta Pučnika

Ljubljana. Javni promet bo organiziran v okviru novega komunikacijskega vozlišča, večja prometna pretočnost in dostopnost letališča pa bosta najbolj odsevala v nadaljnji širitvi logističnega centra. PROJEKTI

Hotelsko-kongresni center

Na 30.000 m² zemljišča je predviden štirinadstopen (K + P + 4), modularno zasnovan objekt z več kakor 25.000 m² bruto površine. Sestavljajo ga tri krila, od katerih bosta do leta 2011 narejeni dve, tretje pa se bo gradilo pozneje, skladno z razvojem in potrebami letališča. V kompleksu bodo poleg hotelskega dela s 168 ležišči še konferenčni center in poslovni prostori, namenjeni kratkoročni oddaji v najem.

Poslovni center

Območje poslovnega centra obsega 22.000 m², kar ob upoštevanju prostorsko-urbanističnih pogojev pomeni zazidavo do 20.000 m² bruto tlorisnih površin. Poslovni center je namenjen storitvenim dejavnostim, predstavniki in podjetjem visoke tehnologije. V pritličju bodo gostinski lokali in druga dopolnilna ponudba.

Poslovno-trgovski park

Aeropolisov poslovni park je namenjen podjetjem, ki jim dostopnost do mednarodnih prometnih povezav veliko pomeni. Zlasti, če želijo hkrati s poslovno stavbo graditi tudi svoj ugled. Območje 50.000 m² ob novi obvoznici bo namenjeno nizki zazidavi s kar 60 % zelenih površin, zato smo ta del Aeropolisa poimenovali poslovni park.

Logistični park

Povpraševanje po celovitih logističnih storitvah v Sloveniji daleč presega ponudbo. Od Luke Koper do avstrijske meje primanjkuje ustreznih logistično-distribucijskih centrov, zato je Aeropolisov logistični park predvsem tržna priložnost.



Prijava na spletu – prej na letu.

Prijava na let prek www.lju-airport.si

S pravočasnim prihodom na letališče boste naredili prvi korak k prijetnemu potovanju. Potem ko se boste uspešno prijavili na let in opravili letališke formalnosti, vas vabimo, da izkoristite dodatno ponudbo storitev v potniški stavbi.

www.lju-airport.si

