

V/2011 Cena 3 eur

COBISS.SI-ID: 1072252

KOPILOT

V SLUŽBI LETALCEV

Glasilo AOPA Slovenije



Pri 81-ih še kot ptica na nebu

Srečno polje ali kako so se uresničile velike sanje o letenju

Od načrtovanja do certificiranja le 14 mesecev

Gyrokopter Trixy

S Cirrusom nad Andi

**Indijanci in kavboji
jezdijo danes skupaj**

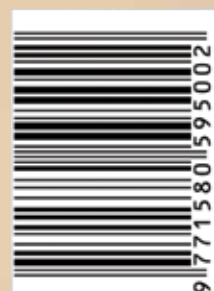


Foto Helmut Stern



Spoštovani!

Cirrus Aircraft je v svetu vodilno podjetje in predvsem inovator na področju oblikovanja in proizvodnje enomotornih letal. Letala iz njihove ponudbe, kljub svoji nadstandardnosti v smislu sposobnosti, opreme, udobja in varnosti, ostajajo dostopna potrošnikom. Ta nadstandardna enomotorna letala so odslej na voljo tudi v Sloveniji.

EKONOMIČNOST

Cirrus Aircraft trend izdelave svojih letal prilagaja trendom potreb v svetu. To pomeni, da se zavedajo pomena ekonomičnosti, ki je v današnjem času ključen dejavnik pri izbiri letal. Cirrus letala zato postavljajo nove standarde v ekonomičnosti predvsem s svojo visoko potovalna hitrost – do 219kts (400km/h) ter majhno specifično porabo – 16,9 l/100 km ob doletu do 1000 NM.

OPREMA

Sofisticirana notranja oprema letal je osnova vseh Cirrusovih letal. Notranja oprema, ki se skriva za imenom Cirrus PERSPECTIVE predstavlja revolucijo v pilotski kabini. Pogled na "Glass cockpit" bolj spominja na kakšno moderno potniško letalo, kot pa na enomotorno prepeleško. Za izdelavo tega sistema, sta se združili dve, na svojih področjih vodilni podjetji; Cirrus in Garmin. Res je, da v tej kategoriji letal integrirana avionika ni nobena novost, vendar PERSPECTIVE resnično edinstveno integrira pilota v kabino. Izredno ergonomična premišljena konstrukcija PERSPECTIVE je navoljo za vse tipe Cirrusovih letal. Na dveh 12" monitorjih se nahajajo vse informacije, ki jih potrebujete za natančen predvsem pa varen let.

PROSTORNOST

Posebnost letal Cirrus je tudi njihova prostornost, za katero skrbijo predvsem nadstandardne dimenzije kabin. Udobje je tudi med daljšimi leti zagotovljeno in je občutno tako za pilota, kot sopotnike. Prostornost se kaže tudi v velikosti uporabnega tovora, ki sprejme do 490kg, zaradi česar je skrb, da bo zmanjkalo prostora za prevoz vaše osebnih stvari odveč.

VARNOST

Varnost je pri Cirrusu na prvem mestu, zato v letala že standardno vgrajujejo Airframe Parachute System (CAPS™) padalo za celotno letalo. Terrain Awareness sistem, integriran v PERSPECTIVE, ki pilota v instrumentalnih pogojih pravočasno opozori na nevarnosti terena in ovir. Anti-Ice System, torej proti-zaledenitveno zaščito tako na krilih kot na propelerju. AmSafe Aviation varnostne pasove z airbagi. Cirrus letala imajo standardno vgrajeno tudi ter mnoge druge varnostne sisteme zaradi katerih je vsak let s Cirrusom varnejši. SMART PILOTS EXPECT THE UNEXPECTED pravijo pri Cirrusu.

DODATNE STORITVE

Pri Cirrus Aircraft se zavedajo, da nakup letala predstavlja velik strošek, zato poleg klasičnega nakupa ponujajo tudi alternativne načine, kot je na primer so-lastništvo. Za nakupe letal v Sloveniji bomo za vas uredili certificiranje in vse ostale formalnosti.



Peter Ravnak,
predsednik
AOPA Slovenije

Pesimisti niso nikoli razočarani, nevedneži so včasih srečni in zadremanci lahko doživijo visoko starost. Skupno vsem pa je, da so večinski prebivalci nekega starega sveta, ki te dni doživlja krizo in se po naravni zakonitosti nujno, za nekatere prepočasi, za druge pa prehitro, umika nekemu novemu svetu, v katerem pa so večinski prebivalci za zda, žal, preštevilni pravljčarji.

Naše letalstvo je le majhen del tega sveta in mnogi si predstavljajo, da bi v njem moralo vse biti kot v pravljici, samo od sebe in od nekod urejeno po naši meri in lepo. Vendar novi svet ni pravljčen in življenje v njem ni praznik.

To se je pokazalo že na začetku leta, ko so se začele aktivnosti okrog dela slovenske agencije za letalstvo. AOPA je že leto prej skušala pripraviti slovenske letalce na novo situacijo, nov svet, v katerega se je potrebno podati pripravljen, a je odziv bil bolj šibek, nato pa je sledilo travmatično prebujenje, ko je bil predstavljen nov cenik storitev. Z velikim naporom smo prvič v samostojni državi organizirali veliki vseslovenski posvet letalcev, ki je skoraj postal protest. Dosegli smo tudi nekaj rezultatov, a vse premalo. Težave v novem svetu se nadaljujejo in kopičijo, a za te ni kriva samo agencija in ne Evropa, krivi smo si v veliki meri sami. Za začetek si je potrebno priznati, da je novi svet tukaj in da bo treba nehat sanjat! Urediti si ga moramo sami po lastni meri in nihče drug tega ne bo napravil namesto nas.

Pravljice so sladke, a so normalno omejene na otroštvo, v zrelosti pa se je potrebno podati v življenje. To je lahko tudi lepo, če si ga ustvariš z jasno idejo, ambicioznostjo, garaškim delom, vztrajnostjo, pogumom, osebno skromnostjo, z malo sreče in z iskrenim občutkom za ljudi, kolektiv in družbo. O tem priča večina člankov v tokratni številki edine slovenske letalske revije Kopilot.

Vsem snovalcem naše revije se ponovno zahvaljujem za trud in srčnost, s katero ste omogočili, da imamo Slovenci še vedno letalsko revijo.

Vsem letalkam in letalcem pa želim obilo zdravja, uspehov in poguma v novem letu.

Izalo

od

tika ali stroka

o že dosegli dno?

balona do rakete

vojaške pilote vseh rodov
rijatelje vojaškega letalstva

dravniškim spričevalom za
torna vozila pod nebo

s svet je bil moj, a sem se
no znova vračal v Ljubljano»

pozaben prvi let
meriškem Duluthu

jslavnejši« pilot iz dežele peska

rževanje za večjo varnost

prinaša nova zakonodaja
vzdrževanje letal splošnega
lstva

skovanje letalskih nesreč,
ih incidentov in incidentov

30 AOPA novice

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

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

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

Predraga in odveč

Agencija za civilno letalstvo Slovenije skozi prizmo AOPE

Zdravko Stare,
podpredsednik AOPA Slovenije
AOPA ID: 0003

Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije je bila ustanovljena s sklepom Vlade RS, objavljenim v Uradnem listu RS št. 81/2010, dne 15.10.2011. Že ime samo pove, da gre v konkretnem primeru za javno agencijo ter da so njene pristojnosti na področju letalstva. Pravzaprav je pravna podlaga za ustanovitev takšne agencije opredeljena že v 179. d in 179. m členu Zakona o letalstvu, ki določa, da je Agencija pravna oseba javnega prava. Agencija je letalski upravni in nadzorni organ s področja letalskih predpisov in pravnih aktov s področja varnosti in varovanja v civilnem letalstvu, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji. Ni pa samo Zakon o letalstvu edina pravna podlaga glede na to, da je pravnostatusna oblika nove institucije javna agencija. Pravna podlaga za takšno statusno obliko institucije je torej tudi Zakon o javnih agencijah (Uradni list RS št. 52/02 in 51/04). Navedeno pomeni, da je osnovni namen ustanovitve agencije opravljanje regulatornih, razvojnih ali strokovnih nalog v javnem interesu, če zanje z zakonom ni predvidena druga statusna oblika in če teh nalog ni mogoče izvajati ali uresničiti z organizacijsko obliko organa v sestavi resornega ministrstva. Pojasniti je treba, da je država Republika Slovenija podobno institucijo že imela, to je bila Uprava RS za civilno letalstvo, ki pa je bila iz tedaj nerazumnih razlogov ukinjena, njene pristojnosti pa je prevzel Direktorat za civilno letalstvo pri Ministrstvu za promet, ki še vedno obstaja in ima tudi določene pristojnosti na področju civilnega letalstva. V resnici je bil v začetku osnovni namen Direktorata za civilno letalstvo implementacija evropske zakonodaje v slovenski pravni red.

Na splošno bi lahko laikom pojasnili, da je cilj ustanovitve javne agencije za civilno letalstvo iskati v pojmu "strokovne naloge", še boljše v stroki – torej letalski stroki – medtem ko je naloga drugih institucij, ki še vedno delujejo pri Ministrstvu za promet RS (na primer Direktorata za civilno letalstvo RS) bolj pravno ali upravno-politične in regulatorne narave. V resnici pa je država z ustanovitvijo Javne agencije za civilno letalstvo trčila v kolizijo z nalogami in značajem Direktorata za civilno letalstvo, ki je resnici na ljubo prav dobro opravljal tudi svojo strokovno

in nadzorstveno funkcijo potem, ko je bila tedanja Uprava za civilno letalstvo RS ukinjena. Celo več: ljudje, ki so v Direktoratu za civilno letalstvo opravljali iste strokovne naloge, kot jih sedaj opravljajo v novi javni agenciji, so bili v resnici samo premeščeni, kar pomeni, da se obseg nalog nove agencije ni povečal. Če to drži, potem se že takoj na začetku postavlja vprašanje, ali je bila ustanovitev takšne javne agencije za civilno letalstvo sploh potrebna, še boljše, ali je smotrna zlasti z vidika uporabe javnega proračunskega denarja, ki ga v zadnjem času zaradi hude recesije tudi v Sloveniji močno primanjkuje.

Takšen pristop tudi ni v skladu z določbami Zakona o javnih agencijah, ki v 4. členu določa, da se javno agencijo lahko ustanovi le v primeru, ko z organizacijsko obliko organa v sestavi ministrstva ne bi bilo mogoče uresničiti ciljev, ki jih določa isti zakon že v 2. členu ter prvi alineji 4. člena. Pri tem je bila spregledana tudi smotrnost ustanavljanja javne agencije, saj je Slovenija majhna država in v marsičem specifična ter v letalskem pogledu neprimerljiva z velikimi državami, ki imajo letalstvo na visoki ravni. Strokovni nadzor nad dejavnostjo civilnega letalstva bi v Sloveniji lahko izvajali na način, ki bi zadovoljil vsem kriterijem delovanja javnih agencij, a bi bil hkrati učinkovit in nepotraten ter bi bil v skladu z evropskimi standardi in cilji, ki jih je za varnost v letalskem prometu postavila EASA.

Po vsem navedenem je možno sklepati, da se je ustanovitelj Javne agencije za civilno letalstvo RS v resnici zbal, da bi prav implementacija evropskega pravnega reda na eni strani ter delni prenos pristojnosti in suverenosti na področju zračnega prometa na evropske institucije – zlasti EASA, pripeljal do tega, da bi Slovenija tudi na tem drugem, to je strokovnem področju, izgubila suverenost. EASA namreč ugotavlja, da je zračni prevoz postal najvarnejša oblika potovanja. Zaradi stalnega povečevanja zračnega prometa je na evropski ravni potrebna skupna pobuda, ki bo ohranila zračni prevoz varen in trajen. Na nacionalnih organih pa je, da še naprej izvajajo večino operativnih nalog – kot sta



certificiranje posameznih zrakoplovov ali licenciranje pilotov. V vsem ostalem Agencija (EASA) razvija skupne varnostne in okoljevarstvene predpise na evropski ravni, kar pomeni, da se celotni sistemi v državah članicah Evropske unije razvijajo v smeri unifikacije in poenotenja ter zato EASA tudi spremlja izvajanje standardov z inšpekcijskimi pregledi v državah članicah in zagotavlja potrebne strokovne izkušnje in znanje, usposabljanja in raziskave.

Navedeno pomeni, da je civilnim letalskim oblastem držav članic EU ostalo zelo malo manevrskega prostora in je že s tega stališča vprašljiv pristop, kot ga je uporabil ustanovitelj Javne agencije za civilno letalstvo RS. Težava je torej že v samem konceptu delovanja strokovnih institucij v letalski dejavnosti na upravni ravni.

Druga težava, ki je samo posledica prve ter zlasti napačnega pojmovanja delovanja upravne države, pa je, kako je nova Agencija za civilno letalstvo RS pristopila k izvajanju svojih nalog. Nihče namreč ni opravil analiz o finančnih posledicah povečanega obsega kadrovanja novih ljudi ter dejanskega obsega dela ter v resnici še sploh niso izdelane (vsaj članom AOPA nikoli niso bile predstavljene) analize, kakšne posledice bi imelo takšno delovanje Agencije na samo letalsko dejavnost v Republiki Sloveniji in ali bi bila varnost letenja v resnici boljša od dosedanje. Vodilni Agencije so ob vsem zgoraj napisanem tudi pozabili na javni, še boljše javnopravni značaj Agencije. Pozabilo se je torej na javni interes, ki je sicer ustavnopravna kategorija ter kot tak povezan s pravicami subjektov, ki jih delovanje javne agencije zadeva. Po vsem navedenem je utemeljeno in upravičeno pričakovati, da se bo zgodila tudi druga faza prenosa suverenosti v zračnem prometu na evropske institucije. Bistveni element in kriterij pri tem je in bo varnost letenja in nenazadnje tudi cena, ki jo morajo plačati davkoplačevalci za takšen regulator. Prav cena je tista tema, ki je vzbudila največ polemik tudi med članstvom AOPA ter upravljalci javnih letališč. Za člane AOPA pa tudi za širšo letalsko javnost ni sprejemljiva teza, da se uporabnike kar

udari "po žepu" vsepovprek, brez da bi bile pri tem izdelane skrbne analize, ali je mogoče doseči cilje glede varnosti letenja ter standarde tudi drugače in za drugačno ceno. Nenazadnje tudi ni sprejemljivo, da se za isti obseg del poveča strokovno osebje javne agencije, pri tem pa še vedno v enakem obsegu delujejo institucije, ki so do ustanovitve agencije opravljale strokovni nadzor. Vse navedeno posledično podraži tudi storitve agencije, kar pa v tem turbulentnem času hude recesije verjetno ni modro. Letalska dejavnost ima v Sloveniji že kar nekaj časa "zategnjen pas" in že kar nekaj časa ni nobenega preboja v napredku ali miselni osveščenosti prizadetih subjektov. Ta pristop je še posebej izrazit v sferi javne letališke infrastrukture, za katero še nihče ni našel recepta za intenzivno oživitve, pač pa prevladujejo stari modeli iz sredine petdesetih let prejšnjega stoletja, ko je biti letalec pomenilo privilegij.

V tem kontekstu je bistvenega pomena termin javna agencija ter z njim povezan sistem financiranja te nove agencije. Če je agencija javna, potem je tudi sistem financiranja takšne agencije javen, to pa pomeni, da morajo biti za delovanje agencije zagotovljena sredstva v proračunu, še posebej tudi zato, ker dejavnost agencije, ki jo še ima glede na znana stališča EASE, spada v sfero delovanja državne uprave.

AOPA Slovenije bo to problematiko skrbno spremljala in na vse anomalije tudi opozarjala, a ne samo naših institucij, temveč tudi evropske in svetovne. Če pa bo kdo ugotovil, da ima nova agencija več elementov "privatne" ustanove javnega značaja, kar se zdi zelo verjetno, tedaj bo tudi AOPA prisiljena razmišljati drugače, to pa je, da mora biti ustanovitev privatne agencije omogočena vsem zainteresiranim pod enakimi pogoji. Izbrisana bo samo ena ustavnopravna kategorija, to je zadovoljevanje javnega interesa, do izraza pa bo prišla druga kategorija, to je ustavnopravno načelo enakega varstva pravic. Morda bo drugače razmišljala že nova vlada, katere cilji bodo postavljeni v kontekst današnjega recesijskega časa.

Lesce, 4. decembra 2011

Letalske novice

Miha Kuzman, pilot
AOPA ID: 0053

Drugo srečanje generalnih direktorjev CERG v Sloveniji

1. decembra so se na Brdu pri Kranju srečali generalni direktorji za civilno letalstvo Srednjeevropske rotacijske skupine (CERG) in podpisali prenovljeni Memorandum o soglasju glede sodelovanja in zastopanja v Svetu Mednarodne organizacije civilnega letalstva.



Prenovljeni Memorandumu o soglasju glede sodelovanja in zastopanja v Svetu Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) – v navzočnosti slovenskega predstavnika v Svetu ICAO, mag. Alojza Krapeža, so ga podpisali Máté Gergely iz Madžarske, Radmila Valícková iz Slovaške, Jaromír Štolc iz Češke, Grzegorz Kruszyński iz Poljske, Catalin Radu iz Romunije ter mag. Mirko Komac, generalni direktor Direktorata za civilno letalstvo v našem Ministrstvu za promet – nadomešča do sedaj veljavnega. Potrebna je bila posodobitev nekaterih določb zaradi spremenjenih okoliščin – v času od podpisa veljavnega memoranduma do danes so vse sodelujoče države postale članice Evropske unije in s tem prevzele skupni pravni red na področju civilnega letalstva. S tem se je spremenil okvir delovanja CERG, povečale pa so se zahteve ter interesi držav oziroma pristojnih letalskih organov. Veljavni memorandum je posodobljen tudi z določbami glede načina dela izvoljene države predstavnice CERG v Svetu ICAO in odnosa med državami, katerih pristojni organi so člani CERG. Republika Slovenija je pristopila k CERG-u leta 2002. Namen skupine je, v skladu z določili Čikaške konvencije zastopati interese sodelujočih držav in kandidirati v Svet ICAO. Danes je članic v skupini že sedem – poleg že omenjenih še Slovaška, Češka, Madžarska, Romunija in Slovenija. Slovenija je v okviru CERG v letu 2010 uspešno kandidirala v Svet ICAO in bila izvoljena za obdobje 2010–2013

vir: www.sierra5.net
Foto: Ministrstvo za promet RS

American Airlines v stečaj

Ameriška korporacija AMR, matična družba ameriškega letalskega velikana American Airlines, je zaradi visokih izgub kot posledice najvišjih stroškov dela v celotni letalski panogi objavila stečaj.

Družba se spopadala s stroški dela, ki so po lastnih navedbah stroške konkurentov letno presegali za kar okoli 800 milijonov dolarjev (600 milijonov evrov), zaradi česar je že dlje časa prikazovala obsežne izgube. Že zadnja štiri leta se je s sindikati pilotov, stevardes in ostalega osebja tudi pogajala o znižanju plač, toda pogovori so propadli, zato je AMR stečaj označila kot potezo „v najboljšem interesu upnikov in delničarjev“.

Stečaj pomeni, da je družba zadnja izmed štirih zgodovinskih ameriških letalskih velikanov, ki je podlegla tržnim pritiskom. Ostale tri, United Continental, Delta Air Lines in US Airways, so namreč razglasile bankrot in močno znižale stroške že pred skoraj desetletjem, ko je ameriško letalsko panogo hudo prizadel teroristični napad 11. septembra. V tem času je American zamudil tudi priložnosti, povezane z obsežno konsolidacijo letalske industrije, kar je družbo s prvega mesta med svetovnimi letalskimi prevozniki potisnilo na le tretje mesto v ZDA.

AMR je tako v letošnjem tretjem četrtletju prikazal izgubo v višini 162 milijonov dolarjev (121 milijonov evrov), lanska celoletna izguba pa je znašala kar 2,7 milijarde dolarjev (dobre dve milijardi evrov). Ostali veliki prevozniki so medtem poslovali bistveno uspešneje, saj je največja svetovna letalska družba United Airlines v tretjem četrtletju ustvarila dobiček v višini 653 milijonov dolarjev (489 milijonov evrov), US Airways pa dobiček v višini 76 milijonov dolarjev (57 milijonov evrov).



American Airlines ima sodeč po stečajni vlogi za 24,7 milijarde dolarjev (18,5 milijarde evrov) premoženja in 29,6 milijarde dolarjev (22,2 milijarde evrov) dolga. Po objavi stečaja je AMR za novega izvršnega direktorja, ki bo družbo vodil v stečajnem postopku, imenoval **Thomasa Hortona**.

vir: www.dnevnik.si

Kdo sploh potrebuje ultralahko letalstvo

Birokratski nesmisli dušijo kreativnost

Matevž Lenarčič, pilot

AOPA ID: 0007

www.wingsforever.com



Za boljše razumevanje ultralahkega letalstva je potrebno nazaj v zgodovino in poiskati vzroke, zakaj se je sploh pojavilo. Nastanek je nedvomno povzročila prereguliranost letalske dejavnosti, okorela organizacija, ki pod krinko varnosti prerazporeja odgovornost ter ščiti letalske lobije. Bohotenje pravilnikov, členov, povzroča zaprt, izjemno tog in neživiljenjsko drag sistem, ki zavira razvoj. Vse manj je prostora za zdravo pamet. Veliko trpke resnice je v izjavi ameriškega pilota – kolumnista, da je res edina pomembna letalska inovacija od časov bratov Wright pa do danes pravzaprav Applov Ipad.

V takšnih pogojih neznosne elitne zaprtosti se je v garažah inovativnih, večinoma kapitalsko šibkih, vendar srčnih posameznikov, pojavila gradnja letalnih naprav. Njim cilj ni bil in ni dobiček, temveč

kreacija sama. Ker s svojimi idejami niso mogli prodreti skozi papirne in finančne bariere splošnega letalstva so ostali samograditelji združeni pod sprva nekoliko zasmehujočim združenjem »eksperimentalcev«.

Različne nacionalne zakonodaje so se in se še zelo različno odzivajo. Največ ustvarjalnega zraka so jim pustili v Ameriki, evropske države pa so pohitele z zanko toge ultralahke kategorije, ki so jo pod krinko varnosti nataknille tej perspektivni letalski dejavnosti. Pri tem se je izgubila osnovna človekova pravica biti kreativen tudi za ceno ogrožanja lastne varnosti. Če bi imeli takšen birokratski aparat že leta 1903, potem se letalstvo sploh ne bi razvilo in bi še sedaj zgolj cedili slin nad Leonardovimi risbami.

Tudi Slovenci imamo izjemne letalske kreativce, ki jih danes nekako pooseblja svetovno uveljavljena Pipistrelova blagovna znamka. Tudi njim so zelo kmalu nataknilli nesmiselno »ultralahko« uzdo, ki jih zapira v kletko rigidnih predpisov, ki naj bi jih – nas varovali pred nami samimi. Fenomen bohotenja predpisov tudi na tem področju ni izostal. **Bolj se poglobljamo v strukturo problema, manj vidimo njegovo realno osnovo, saj nas prevzame struktura sama.** Državna letalska uprava, ki naj bi v svojem izvirnem poslanstvu skrbela za varen razvoj letalstva na Slovenskem, se spreminja v izjemno tog in >>>

>>> zato neučinkovit sistem. Pravila potrebujemo zato, da urejajo, in ne zato, da določajo, vedno pa morajo biti dovolj prožna, da se v primeru novih spoznanj tudi spremenijo ali celo ukinejo.

Potem se pojavi še ta nesrečna zgodba z Evropsko unijo in slovenskim zgodovinskim klečeplazenjem in potrebo po sončenju v senci slavnih in velikih. Razraščeni birokratski aparat, ki je nedvomno upravljan s strani kapitala v okviru lobijev, izdaja tudi na področju letalstva priporočila in regulative, ki naj bi jih smiselno vključili v nacionalne zakonodaje. Za »velike« Slovence predstavljajo zgolj priporočila stroge direktive, ki jih pooseblja tudi ustanovitev nove Agencije za letalstvo, ki je ob istem obsegu dela neznosno povečala količino stroškov njihove dejavnosti in poslovanja ter jih prenesla na ramena uporabnikov (pilotov, lastnikov plovil, proizvajalcev, operaterjev, šol, klubov ...) Na ta način se letalstvo spreminja iz splošno družbeno koristne dejavnosti, ki jo zaradi tega poslanstva financiramo vsi davkoplačevalci, v elitno združbo, ki skoraj samostojno financira regulativo lastne dejavnosti.

To bo gotovo največji udarec razvoju slovenskega letalstva vse od Rusjanovih začetkov.

V takem ozračju nihče pravzaprav ne ve točno, kaj početi z nesmiselno in rigidno kategorijo ultralahkih letalnih naprav. Trenutna zakonodaja daleč zaostaja za eksplozivnim razvojem na področju

aerodinamike, letalnih sposobnosti in varnosti. ULN-ji se dušijo v togih okvirih birokratskih nesmislov. Tendence vodijo v približevanje evropskim VLA in LSA kategorij, ki nosijo s seboj drage certifikate za proizvajalce, draga letala za uporabnike, veselje za zaprti krog vzdrževalcev. Skratka še večje elitiziranje te nacionalno pomembne dejavnosti.

Potreben je korak nazaj, pogled od zgoraj, z distance, ki nam bo pomagal do smiselnih odločitev. Nacionalna ureditev ultralahkega letalstva v okviru LZS (Letalske zveze Slovenije) je morda ventil, ki bo zagotavljal okolju primeren razvoj dejavnosti, inovativnosti in uporabnosti.

Zakonodaja mora vedno slediti razvoju in se zato nenehno prilagajati novim spoznanjem, tehničnim zmožnostim in interesom. Če ne bi bilo tako že v zgodovini, ne bi bilo bratov Wright, ne Rusjana, ne ledeniškega pilota Geigerja, ne Boscarola, ne poletov okrog sveta. Vsi po vrsti so kršili trenutno zakonodajo in postavljali standarde za naprej.

Letalska dejavnost ni samo Adria Airways ali poleti »wanabejev« s privatnimi reaktivci, letalstvo je tudi naša zgodovina kreativnosti, kulture, letalstvo so naši »umirajoči« aeroklubi, letalstvo so vsi, ki jih vznemirja pogled od zgoraj, letalstvo je ideja, vzrok in smisel življenja mnogih, ki prihajajo za nami. NE UNIČIMO JIM SANJ.





Dobrodelni let za bolnike z ALS in svetovni rekord

Ameriški pilotki v 158 urah okoli sveta

Decembra leta 2007 sta ameriški pilotki CarolAnn Garrat in Carol Foy uspešno poleteli okoli sveta v 8 dneh in s samo 9 vmesnimi pristanki. CarolAnn je to dogodivščino opisala v knjigi *Nad srebrnimi krili II*. Celotno letenje je trajalo 158 ur, z vmesnimi postanki skupaj 46 ur. Celotni projekt je bil zasnovan z namenom, da z donacijami pomaga fundaciji ALS* TDI (Amyotrophic Lateral Sclerosis, Therapy Development Institute) za raziskovanje in odkrivanje vzrokov bolezni. Še vedno zbira donacije in namerava zbrati 1 milijon dolarjev. CarolAnn in Carol Foy sta se skupaj podali na pustolovščino, ki sta jo poimenovali *Rekordni utrip za zdravljenje – Record Dash for a Cure* (Dash ima v tem kontekstu literarni pomen časa med rojstvom in smrtjo).

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

CarolAnn Garrat živi v Ocali na Floridi. Oče jo je navdušil nad letenjem (umrl je leta 2007). Dovoljenje za pilotiranje enomotornega letala je pridobila leta 1978, za profesionalnega pilota pa 1996. Leta 2000 je kupila letalo Mooney M20J in zamikalo jo je letenje po svetu. Priključila se je pilotom popotnikom »earthrouderjem« in leta 2003 v 7 mesecih preletela svet. Potovanje je opisala v knjigi *Nad srebrnimi krili*. Knjiga je posvečena materi, ki je umrla leta 2002 za neozdravljivo boleznijo ALS. Ves izkupiček knjige je bil namenjen raziskovanju, ozaveščanju o tej bolezni ter pridobivanju donacij za raziskave.

Je lastnica hangarja in treh različnih letal. Letno leti 400 ur in ima preko 3.500 ur letenja. Poučuje študente po programu EAA Young Eagles, pomaga pri Angel Flight in inštruira kadete pri Civil Patrol Air.

Carol Foy živi v letalski skupnosti v Spicewoodu v Teksasu. Njeno zanimanje za letalstvo se je začelo, ko je njen mož kupil letalo Mooney. (Njen mož je umrl za rakom leta 2004). Po začetnih lekcijah letenja se je zaljubila v letalstvo in po dveh letih pridobila dovoljenje za profesionalnega pilota. Udeleževala se je tekmovanj ARC Air Race

Classic in leta 2006 zmagala na tekmovanju v dolžini 2478 milj. Pred kratkim je naredila izpit za pilota večmotornega letala in pridobila dovoljenje za inštruktorja. Uči in navdušuje mlade učence in je pogodbeno zaposlena pri King Air.

Polet okoli sveta in osvojitve svetovnega rekorda se je začel v osrednji Floridi, od koder sta CarolAnn in Carol leteli brez prestanka čez celotno Ameriko in pristali v San Diegu v Kaliforniji. Napolnili sta rezervoarje in se odpravili na pot čez Pacifik. Leteli sta do Lihue na Havajih. Naslednja destinacija je bila otok Guam, hkrati tudi druga najdaljša pot – 3202 n.m. Naslednji pristanek je bil na Tajskem po 2618 n.m. Tu sta se ponovno založili z gorivom in leteli čez celo Indijo do Omana, nato naprej do Afrike ter pristali v Džibutiju. Preleteli sta Afriko in se še enkrat ustavili v Ouagadougou, Burkini Faso ter nadaljevali pot do Cape Verde, otokov ob zahodni obali Afrike. Tu je odskočna točka za jadralce in pilote, ki prečkajo Atlantski ocean. Z dobrim hrbtnim vetrom sta prevozili tudi zadnjih 3303 n.m. in uspešno pristali na matičnem letališču Orlando na Floridi.

Najbolj ugodno vreme na teh področjih po vsem svetu je med novembrom in januarjem. >>>



>>> Neviht in dežja je minimalno, vetrovi so pretežno vzhodni in temperature optimalne. Zato je bil ta svetovni rekord načrtovan za začetek decembra 2008. Kritični sta bili dve področji zaradi vetrov, in sicer po ZDA in v Indijskem oceanu. Zemeljske ekipe na različnih lokacijah po vsem svetu so bile ves čas v stiku s pilotkama prek satelitskega telefona in so jima sporočale stanja v zvezi z vetrovi, načrti letov in morebitnimi spremembami. Druge zemeljske posadke na letališčih so bile pripravljene, da z gorivom in storitvami ob vsakem pristanku optimizirajo čas na zemlji.

Del uspeha pri letenju je tudi dobra priprava. CarolAnn je porabila ogromno časa za priprave, ki so vključevale:

1. Planiranje leta:

pregled dežel in mest oz. letališč, kjer bosta pristajali in razdalje med njimi, dolžino vsake etape; najdaljše etape so preko Pacifika, Afrike in Atlantika,

pregled usposobljenosti letališč in preverjanje, ali so založeni z gorivom avgas (večina jih ima jet gorivo) in ali je možna dobava tega goriva. Iskanje ustreznih alternativ in koordinacija goriva na različnih mestih pristanka.

2. Raziskovanje vremena in vetra: ugotavljanje in primerjanje tipičnih vzorcev vremena glede na prejšnja leta (5-dnevna napoved) v liniji letenja v mesecu decembru,

opazovanje smeri in jakosti vetra čez ocean pri 5.000 – 10.000 ft.

3. Pridobivanje dovoljenj in ustreznih višine za lete.

4. CarolAnn je kontaktirala različna podjetja, ki so ji pomagala s tehničnimi informacijami za izdelavo načrtov, in zbirala mednarodne letalske karte. Povezala se je z drugimi piloti, ki so že potovali okoli sveta in vključila njihove izkušnje v svoje načrte.

5. Nameščanje električne in navigacijske opreme, HF opreme, interkoma, ATC transponderja, tuner digital box in preverjanje delovanja vseh teh inštrumentov.

6. Nameščanje oksimetra za merjenje količine O_2 in CO detektorja.

7. Izračun teže in balansiranja letala.

8. Izračunavanje porabe goriva pri različnih režimih. V letalo Mooney M20J N220FC* sta bila vgrajena 2 dodatna rezervoarja za gorivo za 60 gal, nameščena zadaj za prednjima sedežema v kabini. Po izračunih je pri optimalnih pogojih zadoščalo gorivo za 26 ur ali za razdaljo 3500 n.m. (brez vetra).

*Eksploatacija letala Mooney M20J N220FC:

4-sedežno (2 zadnja sedeža sta zamenjana z dodatnima tankoma za gorivo). Motor: 200 hp Lycoming, potovalna hitrost: 155 kt, poraba goriva: 10 gal/uro (avgas).

Pred odhodom sta CarolAnn in Carol simulirali 24 urno bivanje v kabini in v njej namestili dodatno opremo. Opremo sta naložili nad tank, ob strani sedežev in v področje prtljažnika. Preverjali sta tudi,

kako bosta spali, in se strinjali, da ne bo težav. Predsednik Winslow Life Raft Co. jima je naredil prav poseben rešilni čoln, ki sta ga potisnili zadaj za sedeže in izkoristili še zadnji možni prostor.

Nista pozabili niti na CRM (Cockpit Resource Management). Razdelili in uskladili sta si dolžnosti in naloge tekom letenja tako, da sta bili obe zadovoljni. Pomisleke sta imeli glede tega, kako bosta premagovali utrujenost in če bo dovolj goriva ter če ga bosta lahko nabavili na različnih letališčih.

Poskusili sta optimizirati fiziološke potrebe odvajanja vode. CarolAnn je testirala plenice, vendar je ugotovila, da so neudobne in neprimerne. Zato sta se skupaj odločili za cevke in steklenico, podobno napravo za uriniranje kot jo uporabljajo moški.

Velik del časa je CarolAnn namenila zbiranju donatorjev za svojo odpravo. Vodila je predavanja in se dogovarjala, dajala intervjuje in izjave. Marsikje je dobila donacije tudi zato, ker so v njihovih družinah ali pri znancih v tem času diagnosticirali bolezen ALS.

DOGODIVŠČINA

Torek 2. Decembar, 2008

1. etapa: Orlando International Airport (KMCO) Florida–San Diego, California Brown Municipal Airport (SKDM)

Čas letenja: 16 ur 41 min. Čas bivanja na zemlji: 1 ura 30 min.

V Orlando ju je pozdravila množica ljudi, prijateljev, novinarjev in medijev, ki so želeli dobiti slike in izjave pred odhodom. Še enkrat sta izjavili, da je namen tega letenja izključno zbiranje sredstev za raziskave ALS.

Prvi del potovanja je pilotirala Carol, CarolAnn pa je skrbela za komunikacijo in navigacijo. Leteli sta čez Mehški zaliv, centralni Teksas, El Paso, Tucson do San Diego. Tu sta napolnili rezervoarje in po eni uri in pol nadaljevali pot.

2. etapa: San Diego Kalifornija (SKDM)–Lihue, Havaji (PHLI)

Čas letenja: 16 ur 41 min. Čas bivanja na zemlji: 9 ur.

Let čez Pacifik na 6000 ft je bil miren in mehak. Nočno nebo je žarelo od množice zvezd, ki so spominjale na neskončnost, kjer ni zgoraj,



OSVAJANJA SVETOVNEGA REKORDA

ni spodaj, ni horizonta. Nista imeli občutka, da letita nad morjem. Na to so ju spominjali samo rešilni jopiči. Izmenično sta spali in leteli. Pristanek na Havajih je bil ob 2h zjutraj po lokalnem času. Prespali sta v hotelu.

3. etapa: Lihue, Havaji (PHLI)–Guam, Marinsko otočje (PGUM)

Čas letenja: 23 ur. Čas bivanja na zemlji: 8 ur.

Leteli sta na 6000 ft. Ves čas ju je spremljala zemeljska ekipa in jima sporočala stanje in hitrost vetra. Proti severu je pihal čelni veter, zato sta se usmerili bolj južno proti Maršalovim otokom in tako izkoristili hrbtni veter. Počutili sta se utrujeni, saj sta na Havajih spali le polovico noči. Prehod čez mednarodno časovno linijo je posebno doživetje, ki ga običajno spremlja obred. Tokrat sta ta prehod zaznali le na GPS-u, ko se je na ekranu pokazala polovica temne in polovica svetle strani. En trenutek sta leteli na robu Zemlje. Na Guam so ju čakali novinarji in fotografi. Povedali sta jim svoje vtise in se odpravili na zaslužen počitek. Ko sta se zbudili, ju je čakalo gorivo, pa tudi vsa ostala potrebna oprema.

4. etapa: Guam, Marinsko otočje (PGUM)–Chiang Mai, Tajska (VTCC)

Čas letenja: 20 ur 23 min. Čas bivanja na zemlji: 8 ur.

Let proti Filipinom je bil po načrtu. Vsake 2 uri sta se izmenjavali glede spanja in letenja. Nad Filipini sta dobili višino 14.000 ft. Imeli sta močan čelni veter, tako da je bila hitrost GS 126 kt. Proti koncu Filipinov sta se spustili na 10.000 ft., kar je bilo veliko ugodneje za let proti Tajski. Na Tajskem sta se na kratko spočili in vrnili na letališče, kjer je mehanik pregledal motor, zamenjal zračni in oljni filter in očistil svečke. Motor je bil v redu. Carol je pripravila vse papirje, karte in izpolnila letalske plane za VFR in IFR letenje.

5. etapa: Chiang Mai, Tajska (VTCC)–Salalah, Oman (OOSA)

Čas letenja: 20 ur. Čas bivanja na zemlji: 3 ur 20 min.

Poleteli sta vizuelno VFR in pridobivali višino do 7.000 ft., nato obrnili proti SZ in preleteli obalo Myanmara ob robu ciklonske depresije z ogromno vode. Računali sta na hrbtni veter, toda imeli sta 8–10 kt.

Na 8.000 ft. sta naleteli na boljši veter, tako da je hitrost narasla na 146 kt. Pristanek v Salalahu je bil brez posebnosti razen gostega prometa v zraku. Na letališču ni bilo goriva avgas, zato je posredovala zemeljska ekipa, ki je organizirala dobavo goriva, ki so ga pred njunim prihodom dostavili na letališče. Toda smola je bila, da sta naleteli na 4-dnevno praznovanje in nihče ni delal. Gorivo je bilo pred letališčem, vendar ni bilo nikogar, ki bi ga smel pripeljati do letala. Po dolgem čakanju in posredovanju CarolAnn so pripeljali gorivo in napolnili rezervoarje.

6. etapa: Salalah, Oman (OOSA)–Djibouti, Afrika (HDAM)

Čas letenja: 5 ur 24 min. Čas bivanja na zemlji: 12 ur 20 min.

Dovoljenje za vzlet je bilo dano z dogovorom z jemensko kontrolo. Dobili sta višino 16.000 ft. Morali sta uporabiti kisik, ki ga pa ni bilo dovolj, ker ga nista napolnili na Havajih, ker niso imeli adapterja. GS je bila le 125 kt. Naslednja kontrola ju je spustila do višine 12.000 ft., kjer

se je hitrost povečala GS 142 kt. Strah glede preleta čez Afriko, ker sta se bali, da bi ju ob zasilnem pristanku ubili ali ugrabili pirati, je bil odveč, saj sta varno pristali v Džibutiju. Takoj so jima pripeljali gorivo, napolnili rezervoarje in ju odpeljali v hotel. Ko sta izpolnili papirje, sta se odpravili spat in se prvič tudi naspali. Zjutraj ju je čakal avtobus in ju odpeljal na letališče. Uredili sta letališke formalnosti, sedli v letalo in takoj dobili dovoljenje za vzlet. Vse je potekalo hitro in brez komplikacij.

7. etapa: Djibouti, Afrika (HDAM)–Ouagatougou, Burkina Faso (DFFD)

Čas letenja: 20 ur 8 min. Čas bivanja na zemlji: 1 ura 15 min.

Eno uro in pol sta potrebovali, da sta se dvignili do višine 12.000 ft. Dviganje je bilo slabo zaradi zmanjšane moči motorja in zaradi redkega zraka je bil vzgon manjši. To višino sta potrebovali za prelet vrhov gora Adis Abebe (letališče je na višini 7.656 ft). Po preletu teh gora sta se spustili na 8.000 ft. Let čez Afriko je bil podnevi, tako sta lahko opazovali etiopsko pokrajino in gozdove. Vetrta ni bilo, vendar sta opazili, da se je poraba goriva povečala na 10,9 gal/h, kar je več kot običajno (8 gal/h). Posumili sta, da sta morda dobili manj goriva, kot sta ga naročili. Nameravali sta pristati v Bamako v Maliju, toda vse je kazalo, da bosta potrebovali alternativno letališče. Aktivirala se je zemeljska ekipa in jima posredovala podatke o najbolj ugodnem letališču, ki je bilo v glavnem mestu Burkine Faso v Ouagatougou. Izmenjali so preko 200 sporočil, da so uredili vse potrebno za pristanek. Pristali sta brez težav. Napisali sta poročilo in po eni uri in pol že nadaljevali pot proti Cape Verde.

8. etapa: Ouagatougou v Burkina Faso (DFFD)–Sal, Cape Verde Islands (GVAC)

Čas letenja: 10 ur 10 min. Čas bivanja na zemlji: 2 uri 45 min.

Med letenjem sta opazili, da propeler občasno rahlo zavibrira in se potem umiri. To sta sporočili mehaniku, ki pa ni vedel vzroka. Leteli sta na 6000 ft. s slabim vetrom. Nista vedeli ali bo letališče na Cape Verde sploh odprto. Zopet je posredovala zemeljska ekipa in jima zagotovila, da ga bodo odprli, ko bosta pristali. Uspešno sta pristali v močnem bočnem vetru. Takoj sta se lotili dela. Carol je urejala letalske načrte, pripravila vse papirje, hrano in vse potrebno za njuno zadnjo etapo. CarolAnn je polnila rezervoarj. Morala se je znajti, saj niso imeli cevi pravih dimenzij in nastavkov za tankanje. Poleg tega, da se je polila z gorivom, je za to delo porabila veliko preveč dragocenega časa. Zavedala pa se je vrednosti polnih rezervoarjev, saj ju je čakal zadnji let čez Atlantik.

ČETRTEK 11. december 2008

9. etapa: Sal Cape Verde Islands (GVAC)–Orlando (KMC0) Florida

Čas letenja: 22 ur 39 min.

Tudi vzlet z letališča Sal na otočju Cape Verde je oviral močan bočni veter. Povzpeli sta se na 6000 ft. in se usmerili proti domu. Vsake 2 uri sta menjavali spanje in letenje. Hrbtni veter 28 kt je zmanjšal čas njunega letenja, GS hitrost se je povečala do 163 kt, poraba pa je bila 7,7 gal/h. Ponoči jima je polna luna osvetljevala pot čez Atlantik. Ko sta preleteli Bahame, se je naredil dan. Barva vode je bila čudovita. Nad Florido se je nabirala nevihta. Kontrola ju je obvestila, da je nevihta napovedana za čez nekaj ur, tako da ne

bo dosegla letališča v času njunega pristajanja. Pristanek je bil čustven, CarolAnn je bila ganjena in tekle so ji solze sreče in navdušenja. Cilj je bil dosežen.

Dosežen je bil hitrostni rekord. Garrat in Foy sta pot 20.400 n.m. preleteli s povprečno hitrostjo 115,35 mph. Rekord je bil ratificiran pri Fédération Aéronautique Internationale kot »svetovni hitrostni rekord« za batni motor, teže 2,205–3,858 lb. National Aeronautic Association je izbral njun let za »najbolj fascinantni letalski in zračni rekord leta 2008«. Skupno letanje je trajalo 158 ur in postanki na zemlji 46 ur. Porabili sta 1185 gal goriva. Cena celotnega letenja je bila 20.000 \$, za dovoljenja sta plačali 5000 \$.

(Prejšnji rekord je bil 54,6 mph. Osvojila ga je dvojica moških na letalu Bonanza leta 1988).

CarolAnn Garrat je že tretjič preletela svet. V ta načrt letenja okoli sveta je vključila tudi Slovenijo, ki jo je obiskala septembra 2011. Pristala je na letališču v Slovenskih Konjicah. Sprejela sta jo Matevž Lenančič in Peter Ravnak, ki sta ji izrazila dobrodošlico v Sloveniji. Svoje letenje v Sloveniji in srečanje s piloti je opisala na spletni strani <http://www.alsworldflight.com/FlightLog.aspx>.

CarolAnn Garrat izraža globoko ljubezen do letenja. Ima močno voljo, samozavest, sistematični pristop za predvidevanje in reševanje težav, hkrati pa je izjemna pilotka, potopnica okoli sveta in ambasadorica za ALS.

Literatura:

1. Upon Silver Wing II. World record adventure. CarolAnn Garrat. Orlando Sentinel. 2009

2. http://www.kclj.si/ikn/ZAPR/ALS_paliativa.htm

3. <http://www.alsworldflight.com/Dash.aspx>

*ALS (amiotrofična lateralna skleroza ali Lou Gehrigova bolezen) je hitro napredujoča, degenerativna nevrološka bolezen, ki prizadene živčne celice (nevrone), ki nadzirajo gibanje mišic. Pri ALS odmirajo nevroni zgornjega in spodnjega motoričnega živčevja, zaradi tega pa signali ne prehajajo do mišic. Ker ne dobivajo ustreznih živčnih signalov, mišice počasi slabijo, povzročajo bolečine in odmirajo. Sčasoma pri pacientih pride tudi do okvare dela možganov, ki nadzira zavestno premikanje mišic. Pacienti z ALS izgubijo moč in sposobnost premikanja rok, nog in telesa. Ko odpovejo še mišice v trebušni preponi in prsnem košu, pacienti ne morejo več samostojno dihati. Bolezen ne prizadene človekove sposobnosti gledanja, vonjanja, okušanja in poslušanja, poleg tega pa bolniki še vedno vse razumejo, se popolnoma zavedajo okolice in lahko normalno razmišljajo. Ne glede na to, kateri del telesa je najprej prizadet, se atrofijska mišic s širjenjem bolezni počasi razširi po celem telesu. Posamezniki imajo najprej težave s premikanjem, požiranjem, govorjenjem in oblikovanjem besed, nato ne morejo več hoditi in stati, uporabljati rok in dlani. V kasnejši fazi bolezni se pojavijo tudi težave z dihanjem. Čeprav so bolniki zaradi oslabilih dihalnih mišic v kasnejši fazi priključeni na respirator, običajno umrejo zaradi odpovedi dihal (tri do pet let od izbruha simptomov), saj se bolezen še naprej širi in povzroči popoln kolaps dihalnega sistema. Ne glede na to, deset odstotkov bolnikov z ALS po izbruhu simptomov živi še deset ali več let. V Ameriki je bolezen diagnosticirana pri 30.000 ljudeh. Vsako leto jih na novo oboli 5000 in umre 5000.

Edvard Rusjan in slovenska država

Lik letalskega pionirja prine

Ernest Ferk

Zgodba o reševanju groba in kasnejših aktivnosti povezanih z postavitvijo spominskega obeležja Edvarda Rusjana na letališču Cerklje ob Krki, kakor tudi celostna prenova groba na Novom groblju v Beogradu sega v leto 1994. Aprila tega leta me je v pismu o možnem prekopu groba obvestil general polkovnik Stevan Mirković, nekdanji predsednik Letalske zveze Jugoslavije. Razlog prekopa so bili neporavnani stroški za najemnino groba. Obenem me je poprosil, naj pri ustreznih organih v Sloveniji poskušam najti rešitev, da grob ne bo izgubljen.

Obvestil sem takratni ZLOS, vendar odgovora nisem dočkal. Iskal sem tudi možnost za pogovor z županom mestne občine Nova Gorica, na katerem bi ga poprosil za pomoč glede ohranitve groba, a zaman. Bilo me je sram, ko sem moral sporočiti Mirkoviću svoj neuspeh. Prav tako me je skrbela izguba groba, ki je bila zelo verjetna, saj smo nekdanji »bratje« postali medsebojni sovražniki. Po dobrih dveh mesecih sem le prejel odgovor iz Beograda, da je grob rešen in da njegov nadaljnji obstoj ni ogrožen. Zelo sem si oddahnil.

Ko sem prevzel predsedovanje Združenju slovenskih častnikov Brežice, se mi je porodila ideja, da med potovanjem naše organizacije v Beograd leta 2005 obiščemo tudi Rusjanov grob. Videli smo popolnoma zanemarjen grob, ki ni bil niti malo primeren za našega prvega konstruktorja, izdelovalca in pilota. Spregovoril sem nekaj besed o Rusjanu in obenem tudi namignil, da bi morda mi kot bivši letalci našega združenja le poskrbeli za dostojen grob.

Leto 2006 smo razglasili za Rusjanovo leto, saj je bila to 120. obletnica njegovega rojstva. V oktobru sem podal predlog našemu predsedstvu ZSČ Brežice, da na vojaškem letališču Cerklje ob Krki ob tem zgradimo pred poslopjem poveljstva spomenik, spominski park in uredimo prvo spominsko sobo Edvardu Rusjanu, prvo in edino v Sloveniji. Rok otvoritve objektov je bil zastavljen za 6. julij, na 120. obletnico rojstva, obenem pa kot naše darilo slovenskim letalcem. Že novembra sem s predlogom seznanil načelnika GŠ SV generala Ladislava Lipiča, ki se je pobude iskreno razveselil in projekt tudi odobril.

Sledilo je pridobivanje načrtov, izvajalcev in denarja. Zelo pozitiven odnos je bil izkazan prav od članov naše organizacije, saj so nesebično darovali denarne prispevke, prav tako tudi od premnogih zasebnikov in podjetij. Poskušali smo tudi zagotoviti finančno pomoč preko poslanskih skupin slovenskega parlamenta in posameznih poslancev. Tišina, tema in brez odziva. Navkljub vsem naporom smo uspeli zagotoviti tako finančna sredstva kot tudi material za realizacijo tega za nas kar zahtevnega projekta. Realizacija je potekala tekoče in končno smo 8. julija 2006 na svečanosti predali to darilo pripadnikom slovenskega letalstva in zračne obrambe SV.

Kljub začetnim finančnim težavam smo realizirali celoten program zelo zadovoljivo in na koncu ugotovili, da razpolagamo še s preostankom denarja iz tega naslova. Čudovito! Takoj smo pričeli snovati, kako bi bilo potrebno v celoti prenoviti grob v Beogradu. Naše aktivnosti so stekle in pričeli smo z dodatnim zbiranjem

denarja za ta projekt.

9. januarja 2007 sem s projektom seznanil veleposlanika RS v Beogradu, gospoda Miroslava Lucija, ki nam je obljubil vso potrebno pomoč pri premagovanju možnih birokratskih ovir v mestni skupščini mesta Beograd. Zopet so sledili postopki za pridobivanje vseh potrebnih dokumentov, sestanki v Beogradu, naročila načrtov. V mesecu maju smo dobili zeleno luč. Samo še izvajalca je bilo potrebno najti. Tudi tu smo bili srečne roke. Z veseljem je izgradnjo in popolno prenovo groba prevzelo naše slovensko podjetje »Marmor« iz Hotavelj. Le še nekaj usklajevalnih sestankov in dogovorov je bilo potrebnih za dokončno realizacijo. Toda kako prepeljati bronasti kip Edvarda Rusjana v Beograd in pri tem ne trčiti ob morebitne težave pri srbski carini. Tudi to smo elegantno speljali, saj je bronasti kip v Beograd prepeljal polkovnik Franc Ošljak, takrat službujoči obrambni ataše na slovenskem veleposlaništvu v Beogradu. Dela na obnovitvi groba in postavitvi spomenika so potekala tekoče, saj jih je preudarno vodil direktor izpostave »Marmorja« ing. Janez



esli domov

Bizjak. Sklepni sestanek organizacijskega odbora, ki sem ga vodil, se je odvijal 14. junija, kjer smo sprejeli scenarij slovesnega odkritja s časovnim okvirjem 24 minut, ki je vseboval nagovore predsednika organizacijskega odbora Ernesta Ferka, predsednika Letalske zveze Srbije Labuda Bulatovića, predsedujočega mestne skupščine Beograda Zorana Alimpića in veleposlanika RS v Beogradu Miroslava Lucija. Dan otvoritve je bil določen za nedeljo, 8. julija, ob 11. uri.

V čudovitem nedeljskem dopoldnevu 8. julija 2007 se je na naše veliko presenečenje zbrala nepričakovana množica ljudi ob prenovljenem grobu, ki je s solzami premnogih spremljala skrbno pripravljeno slovesnost. Vrhunec smo doživeli, ko so v trenutku odkritja spomenika prvi pozdravili grob pionirja letalstva Edvarda Rusjana piloti na reaktivnih letalih G-2 (Galeb), ki jih je vodil nekdanji načelnik preizkusnega letalskega centra vojnega letalstva, Slovenec polkovnik Marjan Jelen.

Kratka slovesnost se je nadaljevala v dvorani Skupščine mesta

Beograd, kamor smo bili povabljeni prav vsi udeleženci tega dogodka in kjer so našemu združenju slovenskih častnikov Brežice bile izrečene zahvale predstavnikov političnega in kulturnega vrha mesta Beograda in poveljnika vojnega letalstva generalmajorja Katanića.

Zakaj smo si naložili to nalogo?

– Preprosto zaradi amnezije tistih institucij v RS in tudi posameznikov, ki jim je naloženo, da skrbijo za zaslužne ljudi, ki so v naši zgodovini opravili zgodovinsko delo. Predvsem ko govorimo o Rusjanu, ki se je ob tehnično veliko naprednejših državah kosal, kako se uspešno dvigniti v nebo, se v njem zadržati in leteti.

– Preprosto zato, ker smo premnogi že od rane mladosti povezani z letali in letalstvom, ki je bilo naš vsakdan, z njim smo si služili kruh, z letali smo prijateljevali, v letenju pa neizmerno uživali.

– Zaradi slovenskega ponosa, saj je bil Eda naš rojak, ki je svoj narod za zmeraj zapisal v neizbrisno in neponovljivo zgodovino takrat nastajajočega letalstva. Hvaležni smo mu. Zato naj ga prah pozabe ne prekrije ponovno. Letalci pa moramo skrbeti, da njegovo pionirsko delo in njegov lik ne bosta nikoli zbledela.

Združenje ljubiteljev letalstva »Edvard Rusjan« Brežice

V Združenju slovenskih častnikov Brežice je bilo veliko vsebin povezanih z letalstvom, ki pa so za mnoge ljubitelje letalstva nedosegljive. A ker so bile želje po pridružitvi teh programov zelo velike, smo se meseca maja 2009 odločili, da ustanovimo tako obliko društvenega delovanja, ki bo dostopno tudi tistim, ki do sedaj niso imeli prav veliko možnosti seznanitve z letalstvom. Zato smo v juliju leta 2010 ustanovili združenje, ki omogoča včlanitev širšemu krogu državljanov RS, torej vsem tistim, ki se želijo seznaniti z letalstvom, letalsko tehniko, opremo, ogledom letalskih mitingov, letalsko zgodovino itd.

V letu ustanovitve smo obiskali Rusjanov grob v Beogradu, odpotovali na letalski miting v Keszketmet, v Rivolto na 50. obletnico akrobatske skupine Frecce Trecolori, na letalski miting v Batajnico. Letošnje leto pa smo obiskali letalski miting AIR POWER v Zeltwegu.

V naših programih načrtujemo tudi druga potovanja, katerih namen je medsebojno spoznavanje in prijetno druženje. V ta namen smo organizirali celodnevno potovanje z muzejskim vlakom iz Jesenic do Nove Gorice in Goriških Brd, kjer smo podoživljali premnoge lepe trenutke s potovanj iz časa naše mladosti.

Načrti za leto 2012 ravno v tem mesecu dozorevajo v končno obliko, v kateri bodo zagotovo ogledi raznih letalskih prireditev. Med njimi bo zagotovo miting v Kecskemetu, morda tudi na Češkem in na Slovaškem. Končni načrt bo znan s pridobitvijo in objavo letalskih prireditev v Evropi. Zagotovo pa 7. januarja načrtujemo obisk groba Edvarda Rusjana v Beogradu ob 101. obletnici tragične smrti. Mesec maj je planiran za družabno srečanje vseh članov in njihovih prijateljev na letališču Cerklje ob Krki (letalski center), kjer bo možen ogled prelepe posavske in dolenske krajine s panoramskimi poleti.

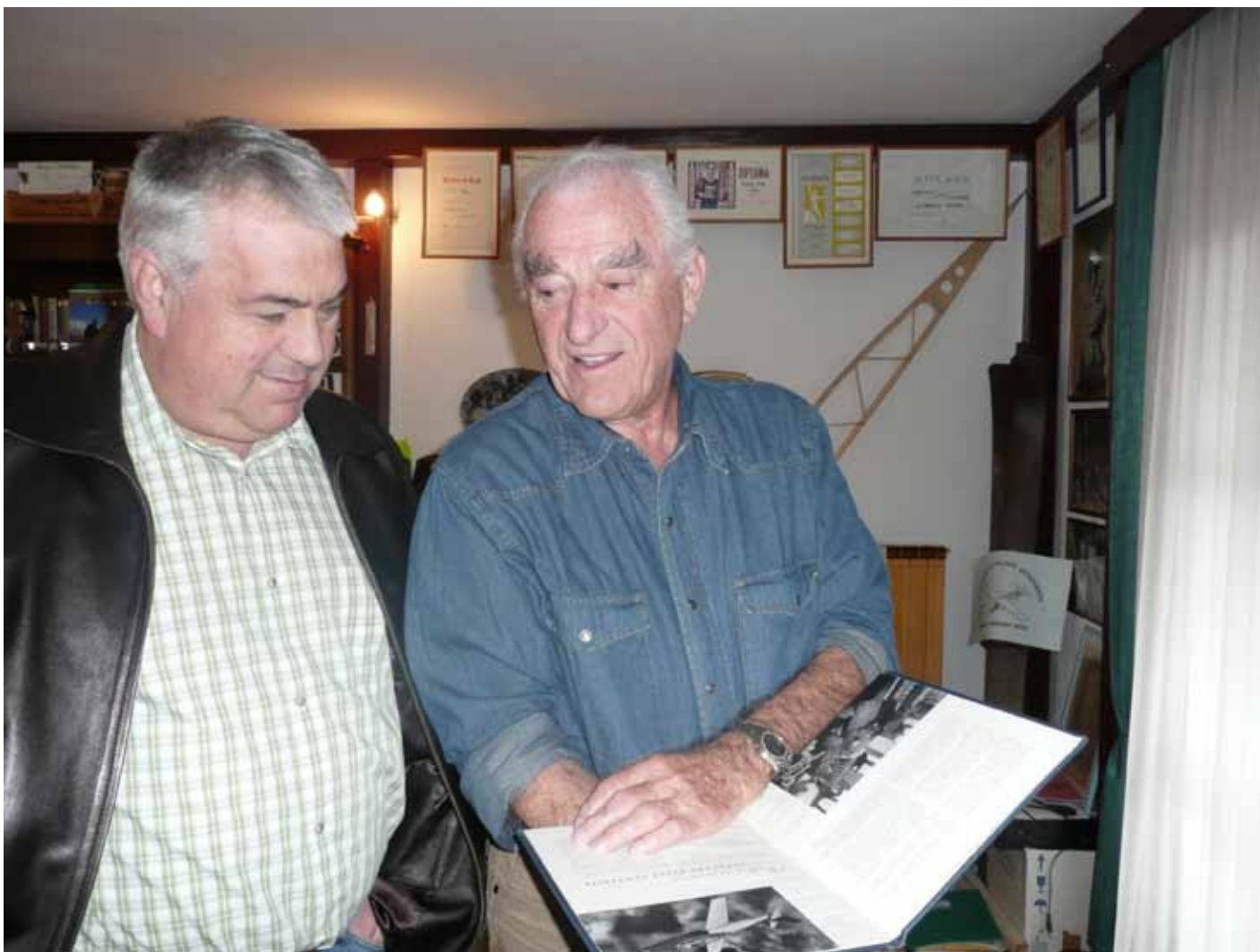
Kot novoustanovljeno združenje bomo tudi tekom leta dograjevali vsebine našega programa in s tem prisluhnili željam članov, saj menimo, da le s takim načinom dela lahko približamo letalstvo kot dejavnost širokemu krogu letalcev, njihovim oboževalcem in ljubiteljem.



Drago Gabriel, pri 81-ih še kot ptica na nebu

Srečno polje ali kako so se ur

*Piše Milena Zupanič,
pilotka in učiteljica jadralnega letenja
AOPIA ID: 0073*



Peter Ravnak, predsednik AOPIE Slovenija, na obisku pri Dragu Gabrielu v Postojni. Oktober 2011 v Postojni

Dandanes, ko se je človek že zdavnaj dvignil nad ptice v višavah in ko njegove teleskopske oči vsak trenutek kot veliki brat spremljajo še tako majhne dogodke na Zemlji, v času, ko obkroži informacija ves svet v nekaj sekundah in smo sužnji neznansko hitrega spreminjanja lastnih potreb in želja, je še kako dragocena pripoved vsakogar izmed tistih, katerih misli sežejo nazaj, v svet, ko je človek lahko sanjal in svoje sanje uresničeval bolj počasi in z več veselja.

73 let, posvečenih letalstvu

Drago Gabriel, naš današnji sogovornik, je najstarejši aktivni slovenski letalec ta hip. Kljub zaokroženim 81 letom je imel oktobra, ko smo se z njim pogovarjali, še veljavno pilotsko dovoljenje in je malo pred tem še letel. Za njim je polnih 66 letalskih let, ali, skupaj z modelarstvom, s katerim se je pričel ukvarjati že kot deček – 73 let, posvečenih letalstvu. Največ jih je preživel na Campo di Fortuna, Polju sreče, kakor so Italijani poimenovali ravnino, na kateri je še danes postojnsko letališče. Letalstvo je bilo za Draga Gabriela resnično srečno polje.

Vsaka pot se prične s prvim korakom. Začetki letalskih poti so si med seboj dokaj podobni, bolj kot od posameznika so odvisni od obdobja, v katerem so se pričeli. Danes stopiti na letalsko pot je

Uresničile velike sanje o letenju

precej drugače kot некоč. Takrat je bilo treba biti neizmerno zagnan, pripravljen dneve in dneve pomagati drugim, preden si sam sedel v letalo. A še potem ni bilo višin, ki jih dosegajo dandanes mladi piloti že kmalu. Jadralna letala so se v začetku zgolj za nekaj sekund odlepila od tal in nerodno poskakovala po travniku. Potem pa jih je bilo treba ponovno potisniti navzgor, da so lahko zopet poskušala poleteti. In tako sem in tja, gor in dol po travniku ves dan. Pot do višine, na kateri si bil enakovreden pticam, je bila dolga in naporna. A velike sanje, dvigniti se visoko v zrak in postati svoboden, so se ob zadostni vztrajnosti naposled uresničile.

Usojena letalska pot

Prvi letalski koraki Draga Gabriela se niso pričeli v domači Notranjski, pač pa na drugem koncu Slovenije, v Prlekiji, na travniku blizu vasice z nenavadnim imenom – Stara Nova vas pri Križevcih pri Ljutomeru. To je bilo zdaj že davnega leta 1938.

»Z osmimi leti sem se vključil v modelarski krožek v Ljutomeru in pričel delati modele. Imeli pa so tudi jadrarno letalo Zoegling. Mi, mulci, smo jim bili gurači, ki smo potiskali letalo sem in tja. Leteli so na gumo,« se spomni Drago na svoja prva srečanja z letalom. Letenje je postalo rdeča nit njegovega življenja, ki je vodilo Draga sem in tja po svetu sedem desetletij.

Premikanje iz kraja v kraj, značilno za vsakega pilota, mu je bilo položeno že v zibelko. Zaradi očetovega poklica – bil je železničar – se je družina, v kateri so bili trije bratje, v Dragovem najnežnejšem otroštvu preselila kar desetkrat. Oče sam pa celo štiridesetkrat! Česa takega si danes ne moremo več predstavljati. Vmes je posegla še vojna, ki je dodatno zapletla vse poti, in tega časa, v katerem »smo stalno samo bežali«, se Drago spominja v vseh podrobnostih. Kamorkoli je kot otrok prišel, vedno so njegovo pozornost pritegovala letala. »Ko smo prišli leta 1942 v Belo Krajino, sem na letališču Otok bil priča pristanku štirimotorca, ki je imel okvaro. Prišli so tudi Angleži z douglasi, ki so vozili ranjence. Ob koncu vojne so novačili mlade fante za vojaške pilote, da bi jih poslali na šolanje v Rusijo. S 14 leti in pol sem bil za vojaško šolanje pol leta premlad,« je sogovorniku, ki je takrat že imel za seboj tudi šest mesecev partizanstva, še danes žal. A mu je bila letalska pot kljub temu očitno usojena.



Ob aeru 2 na ljubljanskem letališču 1. maja 1960.



Ob letovu 22 po preletu iz Ljubljane v Postojno, september 1962.



Skupina mladih pilotov na tečaju jadralnega letenja z letalom vrabec v Ribnici 1947. 17-letni Drago Gabriel sedi na kolenih prijatelja iz Zagorja.

>>>

>>> Nekoč so si mladi neznansko želeli leteti

Že leto dni po vojni je soustanovil postojnsko letalsko društvo, danes Aerokluba Postojna. »Pri ustanovitvi sem imel številko dve in takoj sem bil poslan na šolanje jadralnega letenja,« pove. Najprej v Ribnico, nato Kompolje, na Bloke, potem v zvezno letalsko šolo za motornega pilota v Rumo, pa v šolo rezervnih častnikov v Mostar in Novi Sad. Ko je postal še učitelj letenja, je bil pripravljen za upravnika. Najprej je bil krajši čas upravnik v Celju, nato ga je Letalska zveza Slovenije poslala v domači aeroklub v Postojno, kjer je skrbel ta razvoj aerokluba in nalete številnih pilotov in padalcev polnih 12 let.

Kot je v povojnih časih rasla in se gradila država, se je hkrati z njo širilo in razvijalo tudi domače letalstvo. V tistih zlatih časih socializma je bilo vse zelo dobro organizirano, urejeno, v letalske vrste se je lahko vključil vsakdo, ki je bil deloven, priden, ki je imel željo in smisel za letenje, se danes spominja Drago. Vložiti je bilo treba ogromno truda in dela, da si uspel. Vsi piloti so bili šolani dobro in po enotnih programih, prehajali so od športnih v vojaške in poklicne pilote potniških letal, vse pod okriljem države. Piloti so morali drug drugemu pomagati, sodelovati, da je lahko en dan letel eden, drugi drugi.

Danes je povsem drugače, saj vse, kar se je v času socializma zgradilo, razpada, tudi letalske organizacije. Pilot lahko postane vsakdo, ki letenje plača, vse je bolj »na komot in pravih pilotov ni več«, meni sogovornik. Pri tem misli na zagnanost in željo, ki je nekoč mladino vlekla k letalstvu. In konkretno: v 60-ih letih, ko je bil upravnik letališča v Postojni, je imel ta aeroklub 300 aktivnih članov, danes kakšnih 40. Zakaj? »Ni več tistega duha, ki je bil takrat. Danes so vsi bolj privatniki,« odgovori Drago.

60 tipov letal, med njimi 7 potniških

Toda vrnimo se nazaj. Po 12 letih upravljanja v Postojni in dva tisoč urah, preživetih v zraku, se je leta 1967 ponudila takrat 37-letnemu Dragu priložnost zaposliti se v Adrii, ki pa je nato šla že leto kasneje v stečaj, naš sogovornik pa v JAT (Jugoslovanski aerotransport) v Beograd. Kmalu je postal kapetan, inštruktor. V Jatu je bil zaposlen 18 let, dokler se ni upokojil.

»Upokojil sem se dvakrat,« se smeje Drago in pove zabavno zgodbo. Adria je leto dni po njegovi upokojitvi najela romunska letala, vendar romunski državljani na naših tleh po takratnih zakonih niso smeli samostojno leteti. Tako je Adria reaktivirala 14 svojih kapetanov, med njimi tudi Draga Gabriela, da so bili z Romuni v letalih. In tako se je Drago torej ponovno zaposlil v Adrii. Letenje z Romuni je bilo poučno, predvsem zaradi pouka švercanja, ki so ga bili deležni od njih domači piloti. Danes bi bilo to povsem drugače. Adria ima kar nekaj pilotov in kapetanov, ki po upokojitvi letijo naprej honorarno.

Ko se je Drago upokojil v drugo (leta 1987), je šlo pa zares. »Bil sem še mlad, nisem vedel, kaj bi počel in sem se aktiviral zopet v aeroklubu,« se spominja. In tu je, kljub visokim letom, še vedno aktiven.

Ob našem pogovoru je na mizi v njegovi delovni sobi visok kup letalskih knjižic. V njih je zapisanih dobrih 10.000 ur letenja, 18.000 poletov, 60 tipov letal, med njimi sedem potniških. Dolga letalska pot, bogate izkušnje. Ali lahko izlušči iz vse te množice poletov, ur, bogastva spominov tisti trenutek, dva ali tri, ki se vendarle ločijo od vseh drugih?

Pristanka ne moreš ponoviti

»Takšni so bili leti na Bližnji Vzhod, v Sirijo in Jemen, pa h Gadafiju v Libijo, ko je bila tam vojna. Vse sam pesek, vse žari. K letalu so prišli tamkajšnji vojaki, nekaj sto parov črno črnih oči. Neprijetno, ne veš, kaj bo. Pa se je vse dobro izteklo,« pripoveduje in mimogrede pove, da malo viskija podre vse meje in neprijetnosti, predvsem v muslimanskem svetu, kjer je alkohol sicer prepovedan.

Ko ga sprašujem nevarnostih, pripoveduje o bombi, zaradi katere sta bili dve Adriini letali nepričakovano prizemljeni. »Sklatili so nas, pregledali, a bombe ni bilo.«

Kaj pa resnične nevarnosti, v katere zanesljivo pripelje vsakega pilota vsaj tu in tam vreme ali okvara letala?

»To sem doživel enkrat na Danskem. Nad vso severno Evropo je



Drago Gabriel ob preiskusu Vrabca - graditelja Vinka Dolesa,



Drugi sovjetski kozmonavt German Titov na obisku v Sloveniji, september 1962. Na fotografiji Drago Gabriel (v beli srjaci), desno major Titov.



letališče Postojna 2006.

bil prodor polarnega zraka in snega. Že tri dni zapored je snežilo. Ko sem pristajal, je bil pred mano Lufthansin Boeing 737. Vidljivost je bila tako slaba, pihal je tudi bočni veter. In Nemec se je odločil, da ne bo pristal. Dodal je plin z vsemi štirimi motorji hkrati. Potem sem se tudi jaz odločil tako. Res se ni dalo pristati. Letel sem 400 kilometrov nazaj do Frankurta. To je bilo edinkrat, da nisem pristal, kjer sem nameraval,« obudi spomine Drago.

S pristanki je nasploh križ, kadar ni vse tako, kot bi moralo biti. Drago našteje še nekaj tveganih pristankov. »Vedno moraš biti prepričan, da bo vse v redu. Pri pristajanju je tu in tam zelo stresno in moraš res maksimalno angažirati vse svoje letalsko znanje. Pristaneš samo enkrat. Pomembno je, kako!«

Predsednik letalskih veteranov bi šel ponovno v letalstvo

Drago Gabriel ima izraziti občutek za pomembnost zgodovine. Med najpomembnejšimi uradnimi dogodki v njegovih sedmih letalskih desetletjih je zagotovo trenutek srečanja z drugim sovjetskim vesoljcem majorjem Germanom Titovim, ki je leta 1962 (leto dni po svojem poletu v vesolje) obiskal Slovenijo.

Naš sogovornik opozori na pomen prvega slovenskega letalca Edvarda Rusjana, ki je poletel prvič pred 102 letoma na Goriškem. Spomni na letalska pionirja Alfonza Kjudra in Ivana Renčlja, ki sta poskušala leteti v okolici Pivke natanko pred 100 leti. Morda zato, ker so te prve slovenske letalske izkušnje nastale prav na območju, ki ga je kasneje prevzel pod svoje okrilje ravno »Dragov« postojnski aeroklub. Naš sogovornik posebej poudari, da zgodovine ne smemo pozabiti. »Ne razumem, da v Sloveniji nismo sposobni narediti državne proslave za našega prvega letalca,« se čudi sogovornik, ki obiskuje Rusjanov grob v Beogradu v imenu vseh slovenskih letalcev.

V delovni sobi Draga Gabriela so tudi številna priznanja in trofeje. Poleg letalstva je namreč tudi zelo aktiven lovec. Aktiven je tudi v družbenem življenju in vključen v številne organizacije. Je predsednik društva vojaških pilotov in letalskih veteranov Slovenije, ki se pod okriljem aerokluba Slovenske Konjice vsako leto srečajo na tamkajšnjem letališču v Senožeti.

Največ veselja ima danes z vnukoma, ki bosta morda šla po njegovi letalski poti. In on sam? »Ne vem, če bom še podaljšal dovoljenje. Veste, enkrat je treba nehat,« pravi, čeprav čuti v sebi kljub 82-im letom, ki jih bo dopolnil julija, še dovolj življenjske energije za v nebo. In če bi ponovno izbral svojo življenjsko pot? »Še enkrat bi šel v letalstvo!« se nasmeje.



Drago Gabriel, kapetan boeinga 727-200, na letu iz Londona v Beograd, januar 1980.



Drago Gabriel, upravnik letalske šole Postojna, v aeru 2, avgust 1962.

REKLAMA TRIGLAV



Zbelovo pri Ločah: Od načrtovanja do certificiranja le 14 mesecev

Gyrokopter Trixy na letalski razstavi AERO 2011

Mitja Mastnak

“Trixy Aviation” 14-mesečni projekt od načrtovanja do certificiranja. najbolj zanimiva in vznemirljiva zgodba na področju gradnje ultra lahkega letalstva doslej

Na največji letalski razstavi v Evropi – AERO 2011 – je bil v aprilu, na veliko presenečenje vse strokovne javnosti, predstavljen nov Gyrokopter Trixy G 4-2 R (Gyro for two powered by Rotax).

Lastnik podjetja Trixy Aviation Rainer Farrag, uspešen podjetnik, letalski inženir, izkušen pilot ter lastnik podjetij v Avstriji, ZDA in Sloveniji, je novinec med proizvajalci ultra lahkih zrakoplovov. Ko je poleti leta 2010 pridobil še licenco za upravljanja gyrokopterja, si ga je želel kupiti. Ker na trgu ni našel gyrokopterja, ki bi zadovoljil njegove želje, se je odločil, da ga oblikuje in izdela sam. To je bil začetek velike vizije.

V septembru 2010 se je začelo načrtovanje in pred božičem je bil v prototipni delavnici v Zbelovem pri Ločah (3 km od letališča Slovenske Konjice) izdelan prvi prototip. Z dvema prototipnima modeloma in rezervno kabino se je Trixy Aviation prvič predstavila na letalski razstavi AERO 2011. Na prototipu št. 3 je bilo v poletnih mesecih izvedeno še nekaj izboljšav in sprememb. Na začetku oktobra so bili izpolnjeni vsi pogoji za pridobitev nemškega potrdila o plovnosti. S tem je bila prižgana zelena luč za serijsko proizvodnjo.

Vizionarskemu novincu na sceni ultra lahkih zrakoplovov je skupaj s sodelavci uspel neverjetni podvig – v 14 mesecih od načrtovanja do certificiranja.

Postopek certificiranja je nadzoroval Horst Schilling, nemški Gyro-Guru in pooblaščen strokovnjak za certificiranje Gyrokopterjev.

Prototip št. 3 – Trixy – je lepote zasnovan po najvišjih standardih

in izpopolnjen s številnimi inovacijami. Je pravi kabriolet. Zgornji del kabine se lahko odstrani v nekaj sekundah in omogoča pur joy letenje. Med standardno opremo sodijo protieksplzijski rezervoarji proizvajalca M. E. Rin (certificiran za Formulo 1) in NESIS glass kokpit (posebej izdelan ter prilagojen za gyrokopter v podjetju KANARDIA) z gibljivim zemljevidom Evrope, letalskimi in motorskimi instrumenti, s sistemom opozarjanja, senzorjem ogljikovega monoksida in „Black-box“ funkcijo.

Karakteristike Trixy »G 4-2 R«

Proizvajalec: Trixy Aviation GmbH, Avstrija

Konstrukcija: Rainer Farrag

Dimenzije: 4,90 m (L) / 1,88 m (W) / 2,77 m (H)

Premier rotorja: 8,50 m

Motor: Rotax 912 (100KM)

Masa praznega zrakoplova: 262 kg

MTOW: 450 / 560 kg

Potovalna hitrost: 150 km/h

Maksimalna hitrost: 185 km/h

Minimalna hitrost: 30 km/h

Hitrost vzpenjanja (pri 450 kg): 3,2 m/s

Potrebna dolžina VPS: 100-150 m

Količina goriva: 35l + 35l

Dolet (70l): 600 km

Informativna cena: 59.800 EUR (standardna oprema)

Z mesecem decembrom se je tako v Zbelovem pričela serijska proizvodnja. Odziv trga je nad vsemi pričakovanji. Do konca spomladi 2012 je načrtovana selitev proizvodnje v nove prostore, ki bodo omogočili tudi povečanje proizvodnih kapacitet.



Letalo ONE Novinec na slovenskem in svetovnem nebu

Rok Marin
športni pilot

Z alternativo generalnemu letalstvu sem se srečal leta 1997, ko sem prvič vzletel v češkem letalu Eurostar in od takrat dokaj redno spremljam razvoj letal v LSA/VLA in UL kategorijah.

Letalu ONE, novincu na slovenskem in svetovnem nebu, ki je ravno prispelo iz nemškega Friedrichshafna, kjer je na tamkajšnjem sejmu doživelo premierno predstavitev letalski javnosti, sem pristopil ob spremstvu Iztoka Šalamona, preizkusnega pilota in vodje ekipe, ki je letalo razvilo z željo poseči v sam vrh LSA razreda.

Že osnovna geometrija letala in razmerja dimenzij nakazujejo, da je bilo letalo razvito z namenom doseganja relativno velikih potovalnih hitrosti. Velika površina kril in višinskega stabilizatorja s krmilnimi površinami, ki so bila razvita v sodelovanju s slovaškim podjetjem Shark.Aero s.r.o., mi prav posebej padejo v oči. Iz lastnih izkušenj in letalske zgodovine sem sam pri sebi razvil teorijo, da letalo ne more imeti premočnega motorja in prevelike površine kril in ONE vsaj v zadnji točki vlija zaupanje. Druga dimenzijska posebnost je velika razdalja med sredino kril in repnimi površinami. Ne samo da daje letalu posebej elegantno silhueto, ampak daje slutiti tudi stabilen let v vseh pogojih.

V letalo se vstopa z dveh strani, vrata se odpirajo naprej in navzgor. Že pri prototipu se vidi, da je bilo veliko truda vložene v detajle. Eden takšnih je izvedba tečajev vrat, ki jih v odprtem položaju držijo pnevmatični amortizerji. V sami kabini se spredaj nahajata spredaj dva školjkasta sedeža, ki služita namenu, a mi v letalu delujeta malo preveč športna. Za prvo vrsto sedežev pa se nahaja klop! To letalo je razvito za dva pilota

in dva sopotnika – otroka. Kabina je zelo široka (121 cm znotraj) in zelo kvalitetno izdelana. Krmilni palici sta vgrajeni na zunanja robova kabine in ne zavzemata prostora, namenjenega nogam. Instrumentalna plošča je zelo velika, a ne na škodo vidljivosti naravnost naprej.

Pod motornim pokrovom prototipa se nahaja Rotaxov motor 912 moči 75 kW (100 KS), ki poganja dvokraki propeler z nastavljivim korakom, kar v teoriji ni veliko za to dokaj veliko letalo s stabilnim podvozjem.

V praksi pa to pomeni presenetljivo dobre letalne lastnosti. Že dolgo nisem toliko užival v letenju z motornim letalom kot ravno v nekaj poletih z ONE-om, ki ga je letel gospod Šalamon, kasneje tudi jaz sam.

Letalo z dvema odraslima pilotoma vzleti ob uporabi Fowlerjevih zakrilc znotraj 200 metrov travnate steze.

Sam vzlet in občutki ob vzletu so podobni kot v večjih štirisedežnih letalih. Letalo ne skače v zrak ampak mehko vzleti. Pri hitrosti 80 kts se vzpenja z 800 ft/s, najvišja vertikalna hitrost pa pri približno 65kts znaša 1000 ft/s pri maksimalni vzletni teži. Letalo je v letu zelo stabilno in tiho. V zavojih, tako ostrih kot blagih, ne niha po višini. Veliko k temu po moje prispeva tudi dejstvo, da roka, s katero pilot ali kopilot vodi letalo, sloni na komolčniku, vgrajenem v vrata, kateri se ob zaprtih vratih nahaja neposredno za side-stisk izvedbo krmilne palice.

V horizontalnem letu je GPS v obe smeri povprečno pokazal hitrost skoraj 135 kts, kar je ob uporabi prej opisanega pogonskega sklopa in veliki krilni površini res več kot odličen rezultat.

Letalo tudi odlično drsi ob odpovedi motorja. Po občutku bi drsno število

ocenil vsaj na okoli 20, v tehničnih podatkih piše 17,5.

Hitrost v finalni fazi leta je 65 kts in je ob uporabi zakrilc dovolj visoka. Letalo da vedeti, da je do prevlečenega leta še veliko rezervne hitrosti. Pristanek je enostaven, z malo vlečenja palice nase dvignemo nosno kolo, ground effect pa naredi ostalo. Iztek je miren, vodenje letala po tleh pa pri nižjih hitrostih zaradi prosto vrtljivega nosnega kolesa učinkovito izvajamo z diferencialnim zaviranjem koles na glavnih nogah podvozja.

Povprečna poraba letala je pri okoli 17 litrih motornega bencina na uro primerljiva z drugimi letali, opremljenimi z Rotaxovim motorjem serije

912, a v sami hitrosti jih je malo v istem razredu.

Prav posebej bi zapisal, da sem te občutke strnil ob izkušnjah, ki so nastale med letenjem s prototipom letala. Podjetje predvideva več kot 100 modifikacij, ki bodo ta prototip ločile od serijskega letala, a jaz sem našel le eno – že prej omenjena sedeža v prvi vrsti, ki estetsko nekako ne spadata v letalo. Letalo je bilo izdelano z namenom, da poleg odličnih letalnih sposobnosti preseneti z eleganco, tehničnimi rešitvami in s kvalitetno izdelavo, kar mu je po mojem mnenju v celoti uspelo.

Več o projektu na www.c2p.aero

O1VE


CONCEPT 2 PROTOTYPE



S CIRRUSOM NAD ANDI

Indijanci in kavboji jez



Machu Picchu

Bojan Andrejaš, pilot
AOPA ID: 0033

Jutro v Cuscu. Ko se zbudim, sploh nimam občutka, koliko časa sem spal. Pravijo, da imaš samo nekaj trenutkov, ko se zbudiš, da se spomniš svojih sanj, sicer so za vedno izgubljene. Ničesar se ne spomnim, pa se sploh ne sekiram, saj me čakajo sanjski dnevi. Za zajtrk nič ne eksperimentiram in komaj čakam, da se z Andijem (za tiste, ki ste zamudili prejšnjo številko revije, naj povem, da je tako ime mojemu letalu) spet srečava. Šofer je točen, nasmeh pa je spet nekje »pozabil«, kar nadomesti sonce, ki mi ob izhodu iz hotela prijetno pomežikne. Precej sveže je, pa spet ne vem, ali je za drget v telesu kriva temperatura, pomanjkanje kisika ali trema. Verjetno vsakega malo. Na poti na letališče se še bolj zavem, kako je steza zarezana v urbano področje. Drobne hiške začnejo rasti takoj ob ograji letališča. Še dobro, da tu ni veliko letenja in je zato tudi verjetnost za letalsko nesrečo toliko manjša.

Na letališču me čakajo gostje, ki so vojaki. V Cusco so prileteli z dvomotornim turbo propellerskim letalom na plovcih. Med uradnim pozdravljanjem jih opazujem. Delujejo resno, kot se za oblast spodobi. Vsi so oblečeni v letalske kombinezone z nešteto našitki in oznakami. Čini so primerno visoki, da se takoj vidi, kdo je »poglarar«. Po obrazih sodeč so skoraj vsi indijanskega porekla, le dva sta vsaj na videz belokožca. Danes torej Indijanci in kavboji jezdijo skupaj, pa še oblečeni so enako. Spet velja rek, da moški nikoli ne odrastemo, le obnašati se naučimo. Večino časa med »zganjanjem« teorije pogledujem proti šefom, ki se jim kljub dopoldanski uri vedno bolj zeha. Ne pomaga niti poizkus s komičnimi vložki

(»Parametre letala se morate naučiti na pamet. Če jih ne boste poznali, si boste pri nadrejenih zaslužili prepoved letenja, pri sovražniku pa batine«). Lahko je kriva prevajalka, redek zrak, no ja, ali pa jaz. Kakor koli, vsi si oddahnemo, ko končam z diagrami.

Temni lesk v očeh triletne deklice

Po kratkem premoru z obveznim kokinim čajem smo prešli na vsem ljubši praktični del. Kljub temu, da fantje Cirrusa še nikoli niso videli, so se zelo dobro odrezali. Vzleti in pristanki so bili povsem normalni, instrumentacija pa seveda preveč nova, zato sem gumbe »šraufal« jaz. Zanimivo, da je elektronika zanimala Indijance veliko bolj kot belca, belca pa sta bolje obvladala tehniko jezdjenja (letenja). Mene seveda bolj kot njih zanima pokrajina pod nami.

V okolici Cusca je veliko arheoloških zanimivosti. Že iz zraka se vidi, da je v inkovskih časih na tem območju živel veliko ljudi. Velika obzidja so vidna na vseh koncih pokrajine okoli mesta. Stare inkovske poti proti prelazom so lepo vidne. Spominjajo na rimske ceste v naših krajih s to »drobno« razliko, da so naše rimske ceste štirikrat starejše. Z letenjem končamo kmalu popoldan, saj se ponev, v kateri leži mesto, spet napolni z zlovesčimi nevihtnimi oblaki. Vidim, da je Andi nekaterim »tečajnikom« prirasel k srcu. Pomagajo mi ga skrbno parkirati in pokriti. Debriefing v učilnici je veliko bolj živahen, kot je bil dopoldanski briefing. Zdaj vsi

zdijo danes skupaj

vemo, o kom ali čem govorimo. Postal sem kompanjero z Indijanci in tudi beli poglavar me dobrohotno potreplja po rami.

Popoldan je namenjen vodenemu ogledu mestnih muzejev. Pravzaprav kar vsega v mestu, saj je vse skupaj en sam velik muzej. Vodička je odlična, kot tudi njena angleščina, in kmalu se poleg njenih naučenih razlag o inkovskih kraljih in bogovih pa o silnem bogastvu Inkov pogovarjava o današnjem življenju v teh krajih, kjer policist in kirurg zaslužita petsto dolarjev na mesec, profesor pa štiristo. Mogoče je tudi to eden od razlogov, da ljudje opuščajo nasmeh. Mene nasmeh dokončno zapusti, ko vidim pred prodajalno hitre hrane (še en prispevek zahodne civilizacije) prosjačiti triletno punčko s tako močnim leskom v temnih očkah, da bi tudi največjemu skopuhu izvalila zadnje dolarje iz žepa. Kot pravi nesramna kapitalistična reklama: »Videti srečo v očeh otroka – neprecenljivo!« Za srečo v njenih očeh, ki jo vidim in čutim, ko ji prinesem hamburger, bi le-tega plačal precej več, kot je vreden. In sem ga, ker ji ga naslednji hip starejši bratec brez milosti iztrga iz rok (o bratski ljubezni smo se pred leti tudi mi lahko precej naučili) in si celega zbaše v usta. Tako kupim novega, pa še enega, pa še enega. Baje so vsi lačni otroci njeni bratje in sestre, jaz pa definitivno naivni Gringo, ki ima dolarje. Vodička me končno odpelje stran in jim dovoli osrečiti še kakšnega turista.

Andi, oprosti mi za akrobacije!

V nadaljnjih ogledih izvem veliko o inkovski arhitekturi, ki res deluje nezemeljsko, pa o inkovskem jeziku Quechua, ki znova postaja popularen, kot so spet popularna inkovska božanstva na čelu s Pachamamo (boginja zemlje, plodnosti, uspeha ...). Izvem, da vedno več ljudi vraževerno daruje Pachamami prvi požirek pijače, ko se imajo lepo, ali pa tri kokine liste za srečno pot. Pachacutec (ki ni mož Pachamame) je bil inkovski kralj, v katerega času vladanja je inkovsko kraljestvo doseglo največji razcvet, obsegalo pa je toliko kot tedanji Stari svet. Tupac Amaru ni raper, ampak eden zadnjih inkovskih kraljev, s katerim so španski zavojevalci v lepi krščanski maniri kruto obračunali, največ njegovih potomcev pa zdaj živi na Siciliji. Glavo si z Inki polnim do večera, ki ga zaključim v imenitni restavraciji v centru mesta. Priložnost imam poizkusiti vse lokalne specialitete, o katerih mi je sopotnica na letu v Limo tako vneto pripovedovala. Sewitche (surove ribe in morski sadeži, »kuhani« le v kislini limoninega in limetinega soka), pa

lamino in alpakino meso (prvo z okusom, podobnim naši srni, drugo pa spominja na telečja jetrca), različni okusi krompirja, lokalne sladice, vse je odlično. Prav tako pijače, od aperitivov z okusom po janežu in kumini, lokalnih in čilskih vin, in seveda doma varjeno pivo chicha na osnovi koruze, ki ti dokončno predrami črevesje. Vmes plešejo Indijanci v starodavnih nošah (skoraj prisegel bi, da je med njimi eden od pilotov, tako so si podobni) in izganjajo zle duhove. Meni začnejo neprijetni duhovi po vsej silni hrani in pijači hitro uhajati in čas je, da se peš sprehodim proti hotelu. V hladnem in redkem nočnem zraku misli zaključujejo dan. Življenje je velik vrtiljak, okus v ustih pa kljub vsemu lepemu spominja na hamburger.

Novo jutro, novi piloti, nova presenečenja. Na briefingu skoraj enaki obrazi, v letalu skoraj enaki manevri. Skoraj pravim zato, ker eden od pilotov izstopa po svojih pogledih na zmožnosti letala. Na vsak način je želel narediti nekaj akrobatskih figur. Preden mi uspe pojasniti, da za to nimam mandata lastnikov, že požene letalo v svečo s takšno silovitostjo, da mi glavo zabije med kolena, maska za kisik mi zapre usta, letalo pa se odbije od nevidne ravnine, kot bi udarilo na granitno ploščo. Raversmanu sledi pentlja (looping), pa sodček. Z enim očesom stalno pogledujem proti »magičnemu« modremu gumbu z napisom LVL na konzoli avtopilota, ki letalo sam reši iz vsakega nepravilnega položaja. Ko pridem k sebi, hočem nekaj povedati, pa me akrobat pogleda s takšnim pogledom, da kar slišim, kako mu v glavi odzvanja: «Še bolj živo, še bolj na poskok!». Ampak jaz nisem Kekec in se tega ne grem več. Kljub vsemu vse pohvale mojstru, ki je akrobatske figure izvedel zelo dobro. Po končani seansi sam na hitro očistim letalo. Zalotim se, kako se mu v mislih opravičujem za akrobatske vložke. Nikjer ne najdem nobenih sledov olja, elisa je povsem čista, rep normalno »naoljen« z oljem iz izpuha. Na debriefingu spet več življenja. Imam občutek, da so me hoteli fantje malo preizkusiti s temi akrobatskimi vložki.

60 vrst krompirja in pečen morski prašiček

Očitno sem se dobro obnesel, saj me popoldan indijanski del konjenice povabi na izlet v bližnje povsem inkovsko mesto Pisac, ki slovi po živopisni tržnici. Z veseljem privolim in že smo na poti. Takoj mi je žal. Šofer kombija očitno misli, da je v Cirrusu. Večji del poti nizko letimo. Če jim prej ni uspelo, so zdaj vsi zadovoljni, ko moj obraz izgubi še zadnjo kapljico barve, po sencih pa tečeta dva potočka groze, ki se izlivata v mala



Jutro na jezeru Titikaka

jezera smrtnega strahu pod pazduho. Utopil se bom v lastnem znoju! Le koliko jih umre na cestah Peruja? Ampak tržnica je vredna vseh teh muk. Naenkrat sem preskočil vsaj tristo let v zgodovino (če ne bi tu in tam videl kakšnega domačina z mobitelom). Toliko barv, obrazov, vonjev, okusov, bežnih vtisov nisem doživel na enem mestu še nikoli. Arne Hodalič z vso svetovno fotografsko smetano bi imel tu kaj početi. Čeprav že prevladuje plačevanje z denarjem, domačini še vedno veliko menjavajo blago za blago. Ženske so zelo živopisno oblečene. Ne manjka jim niti obvezen polcilinder na glavi in zvitek tobaka v ustih, jim pa zato manjka kakšen zob (nihče ni popoln). Ponudba je fenomenalna v vseh pogledih. Ni res, da poznajo „samo“ 60 vrst krompirja, saj sem jih prav gotovo videl več, vseh oblik in barv. Veliko je posušenega, ki je trd kot kamen in počaka več let. Prav pride ob slabših letinah. Namočiš ga v vodo in imaš krompir (debel krompir) ali pa ga daš v žep in imaš vedno krompir. Jaz imam velik krompir, da sem tukaj. Tropskega sadja je na kupe. Kaj kupe, velekupe! Sorta manga je velika, kot pri nas lubenice, banane pa tudi tako majhne, da si jih lahko šop zatakneš za zobe in strašiš okolico. Na mesnem »oddelku« vidim čudesa druge vrste. Goveje stegno prosto visi in kaže prve znake gnitja. Še vedno smo približno 4000 m visoko, kisika je bolj malo in verjetno je gnitje anaerobno. Drugi kos mesa je popolnoma izoliran s plesnijo. Stojnice s perutnino najdeš po vonju. Tem sledijo stojnice z glodavci. Živimi in manj živimi. Izvem, da je morski prašiček specialiteta, ki jo moraš poizkusiti. Prav, bom. Ne, ni prav, ker mi prinesejo kletko z živimi morskimi prašički in si moram izbrati enega. Saj ga ne mislim kupiti za domov. Takoj mi je jasno, da bom s prstom pokazal na bodočo pečenko. Čez 10 minut dobim na palici nekaj pečenega. Prva asociacija je na pečeno podgano. Okus je podoben zajcu. Če pozabiš zadnje pol ure, je obrok prav dober. Kruh v obliki testa pizze, pečen v krušni peči skupaj s prašički, je odličen. K obroku sodi tudi doma zvarjena chicha. Napaka, ki jo bom obžaloval do jutra. Potem pride na vrsto še kokin čaj, pa črna kava. Črna pravim zato, ker jo moraš redčiti z vodo, tako je gosta. Na kramarskem delu kupim nekaj spominkov za domov: pisane koralde, pa v kamnu izklesan inkovski nož, imenovan tumi, s katerim so že v predinkovskih časih odpirali lobanje in s tem zdravili, danes pa obeso na steno prinaša srečo (predvsem tistim, ki jih ni zdravil). Pot nazaj v Cusco bi spet najbolje opisal Hitchcock.

Naslednji dan imam prosto za ogled Machu Picchu, nato pa polet v Juliaco, mesto, ki leži še nekoliko višje kot Cusco, blizu jezera Titicaka. Tam me pričakuje nova četita indijanske zračne konjenice. Pred vsem tem pa me čaka nepozabna noč v intimnem objemu straniščne školjke. Rečem lahko samo, da je brizgalo iz vseh lukenj. Da ne pokvarim vtisa, si raje predstavljajte kanglico za zalivanje.

Čista energija Machu Piccha

Machu Picchu. Ker nimam veliko prostora za opis te »stare gore«, kar v jeziku Quechua pomeni Machu Picchu, in ker je veliko lepših opisov tega svetovnega čuda najti povsod, bom opisal le svoje vtise. Začelo se je z obupnim okusom v ustih, ki ga ni mogel povsem odpraviti niti kokin čaj. Potovanje se v Cusco začne z avtobusom do železniške postaje kašnih 20 km iz mesta. Do vznožja Stare gore pelje nato turistični vlak s panoramsko streho, skozi katero najprej občuduješ v sneg oblečene vršace, kasneje pa velika drevesa začetka tropskega gozda. Zdaj se lahko prepričam, da tisti veliki mangi na tržnici niso bili umetni, saj jih tu gledam skozi panoramsko streho. Potovanje

z vlakom traja približno 3 ure (le 70 km), ampak ni težav, saj je vlak zelo udoben. Poleg mene sedi na njem mlada Japonka, ki vsa razburjena razlaga, da mora nujno dobiti vstopnico za bližnji vrh. Pravzaprav je niti ne razumem povsem dobro, pa mi kasneje vodička pove, da stoji poleg Stare gore Mlada gora, ki posebej na Japonskem velja za mit. Stvar ni tako preprosta in veliko ljudi se ni vrnilo (povsem celih) s te gore. Ampak, če prideš na vrh, boš ostal večno mlad (žal velja le za Japonce). Naval je tolikšen, da razdelijo dnevno le nekaj deset dovolilnic. Meni bo dovolj ogled Stare gore.

Na končni postaji železnice so še dobro vidne posledice razdejanja hudega neurja, ki je pred kakšnim letom reko Urubamba tako povečalo, da je povsem zalila celo dolino in stotinam turistov podaljšala bivanje v teh krajih za štirinajst dni. Z manjšimi kombiji nas odpeljejo proti vrhu. Hrib je zelo strm, cesta pa temu primerno serpentinasta in prašna. Zdaj se spet dvigamo, ampak končna višina je borih 2400 m. Med vzpenjanjem na hrib vodička razlaga zgodovino Inkov in naselja na gori. Arhitektura je izjemna. Kamnite bloke so klesali s takšno natančnostjo, da malte za vezivo med bloki sploh niso potrebovali. Vodička razloži, da so imeli po mestu v kamnu vklesan celo vodovod. Kaj pa je to posebnega? Pri nas so to naredili že Rimljani 1500 let prej. V času Inkov so imeli Celjski knezi že skoraj svojo televizijo, če malo pretiravam (ampak, kdo je pa začel!).

Po malem me jezi, da bom zapravil cel dan za ogled starih zidov. Dokler ne pridem do vrha. Na vrhu ti ob pogledu na staro mesto zastane dih. Spomnim se, kako je to čudovito goro opisal Pablo Neruda: »Machu Picchu je potovanje v čistost duše, v večno zlitje z vesoljem, tam začutiš svojo šibkost.« Dokler ne vidiš, dokler ne občutiš, ne razumeš. Je kot pogled na lepo žensko, v kateri v delčku sekunde spoznaš sorodno dušo in veš, da bi lahko z njo preživel ostanek življenja. Nekaj, kar iščemo, pa niti ne vemo natančno, kaj, dokler ne najdemo. Ali, kot pravi moja prijateljica: »Se počutiš, kot da ti pomladni veter piha na sveže obrbite noge« (ženske bodo že razumele). Želiš si, da bi lahko zajadral nad to z energijo natlačeno pokrajino. Zdaj bolje razumem Japonce, zakaj silijo tja gor, kjer je pogled na Machu Picchu verjetno še veličastnejši. Seveda je letenje nad celim območjem prepovedano. Le predsednik Peruja lahko svoje goste pripelje na vrh s helikopterjem.

Beli členki od stiskanja palice

Zvečer se vrnem v Cusco in grem hitro v posteljo, pa ne morem zaspati. Glavobol se izmenjuje z obiski stranišča. Če se zadeva ne bo kmalu stabilizirala, bom, namesto da bi odšel proti jezeru Titicaca, ostal na Ritikaka. Pojem nekaj tablet, ki sem jih do zdaj stiskaško hranil za slabe čase, spijem veliko tekočine in zaspim ravno toliko, da me lahko zbudijo. Za zajtrk samo čaj.

Ko prispem na letališče, še enega. Kolega (eden od »tečajnikov«), ki me bo spremljal na poletu v Juliaco, me že čaka. Prav vesel sem družbe. Pogovor z meteorologi opravi on. Brez jezikovnih zapletov naročiva gorivo (polno prosim, saj ne plačam jaz), ki ga bova potrebovala za slabi dve uri letenja do Juliace in nazaj, pa še za dva demo leta tam. V Juliaci nimajo goriva 100LL, zato je kar v redu, da ima Andi avtonomije 5 ur (z 92 galonami). Potem tankava še kisik. Med predpoletnim pregledom mi Juan (moj kopolot) omeni, da bova imela z vetrom proti Juliaci kar srečo. Niti slutim ne, da mi bosta besedici tail wind še dolgo ježili kožo. Po vseh clearansih (le zakaj jih potrebujeva, saj naslednjih 8 ur ne bo v okolici letališča niti ptiča) taksirava z ročico zmesi skoraj povsem v zadnji legi. Vetra ni. Temperatura



Otok Uros, kormoran na desni strani.



Otok Taquile

14°C. Po dovoljenju za vzlet potisnem ročico zmesi in plina povsem naprej in Andi začne hitro pospeševati. In se peljemo, pa peljemo, pa peljemo ... Nezavedno potiskam ročico naprej s takšno silo, da me začnejo boleti prsti. Po vzletu obrneva proti JV in kmalu se znajdeva nad visoko planoto (Altiplano), ki je druga največja visoka planota na svetu (prva je seveda v Tibetu) s povprečno višino skoraj 4000 m. Razprostira se v Čile, Bolivijo, Argentino in Peru. Vrhovi te visoke planote dosega višine čez 6000 m. Med njimi je kar nekaj še aktivnih vulkanov. Letimo na višini 20.000 ft in z veseljem opazujem našo potno hitrost (GS), ki kaže trenutno 250 kts in se še povečuje. Mirno ozračje postaja vedno bolj nemirno, kar sproža nemir tudi v meni. Z Juanom se nehava pogovarjati. Pravzaprav sem večino časa govoril jaz, ko sem mu razlagal o življenju v Evropi, med tem, ko je on meni govoril o življenju domačinov v džungli. Kar se življenja tiče, imamo verjetno večjo džunglo pri nas.

Hrbtnega vetra imamo že 70 kts, pred nami pa se počasi izrisujejo vrhovi in med njimi prelaz, skozi katerega bomo leteli. Vedno bolj me letenje spominja na vožnjo po velikem toboganu. Izključim avtomatskega pilota, saj že pošteno premetava. Hrbtnega vetra je že čez 80 kts. Opazim, kako si tudi Juan na skrivaj zategne varnostne pasove. Začenja se torej rock&roll! Zmanjšam IAS pod 130 kts, GS pa je še vedno nad 200 kts. Karte prvič poletijo v zrak. Zopet stiskam krmilno palico, da imam členke že bele. Zdaj bi me morali videti naši kandidati za športne pilote, ko jih vedno opozarjam, da ni potrebno stiskati palice. Juan je šel z mano prostovoljno, torej že ni tako nenavadno in nevarno. Ko smo že čisto blizu prelaza, si dodatno otežim situacijo z mislijo, kako bi bilo, če bi kateri od vrhov začel bruhati. Bajе to ni nemogoče. Dvakrat nas še močno strese, preletimo prelaz in zadeve se začenejo umirjati. Veter pade na zmernih 70 kts, hitrost pa počasi povečujem. Uresničil se je pregovor: Tresla se je gora, rodila se je miš. Mokra miš, če smem malo dodati, saj mi je vso popito tekočino adrenalin izbrizgal skozi kožo, kot izbrizga sistem FIKI (Flight Into Known Icing) tekočino proti zaledenitvi po propelerju in šipi (obraz), krilih (posebej pod pazduhama) in repu (... no, ja).

Jezero Titicaca se blešči v neskončnost

Letališče v Juliaci nas je pričakovalo. Bežno opazujem pokrajino pod sabo. Mesto je razpotegnjeno in nobena hiša ne zgleda dokončana. Eno samo veliko gradbišče, na katerem živi 400.000 ljudi. Na tleh je bilo vetra »le« še 30 kts, pristanek na 4000 m pa že rutina. Inca Manco Capac (SPJL), kot je uradno ime letališča po inkovskem kralju (kot pri nas Jože Pučnik), ima eno najdaljših vzletno-pristajalnih stez v Južni Ameriki. Od tu je jezero Titicaca oddaljeno le še 45 km. Zgodaj je še in hladen zrak mi spet povzroča drhtenje, ko brez kisika hitim v letališko stavbo. Tam me čakajo trije vojaki in civilist. Po predstavljanju sedemo v malo učilnico, kjer jim v dobri uri predstavim osnovne značilnosti letala. Pri tem mi pomaga tudi Juan, s katerim sva zdaj že pravi tim. Temu sledi letenje. Najprej vsi trije vojaki naenkrat. Po vzletu obrnemo proti jezeru, ki se blešči v neskončnost proti Boliviji. Moja naloga je predstaviti letalne sposobnosti letala, zato ni časa za opazovanje terena pod nami. Opis poleta bi lahko strnil z besedami: veliko vprašanj, veliko letenja in veliko zanimanje za letalo.

Po pristanku smo se z vojaki poslovili in na vrsto je prišel civilist. Ameriško oblečen, z drago uro in usnjeno jakno je dal takoj vedeti, da sodi v višji sloj prebivalstva. Po poklicu je bankir. Lastnik banke, da ne bo

pomote. Ob letenju hitro ugotoviva, da Cirrus mogoče ni najprimernejše letalo zanj. Po letenju naju (Juan je še vedno z mano) lokalni vodič odpelje proti mestu Puno, ki leži ob obali jezera Titicaca. Med prebijanjem skozi mestni vrvež Juliace opazujem ogromno taksijev, ki so pravzaprav pokriti mopedi z dvema vzporednima sedežema za voznikom. Vozniki prav tekmujejo, kateri bo lepše okrašen. Mika me, da bi se malo zapeljal s tem taksijem, pa mi tako vodič kot Juan to odsvetujeta, zato kmalu zapustimo mestni vrvež in se po povsem ravni cesti odpeljemo v Puno. Mesto Puno je veliko bolj turistično kot Juliaca. Hotel je nov in moderno opremljen, iz sobe pa imam čudovit razgled na večerno jezero. Pred spanjem na hitro preletim nekaj dejstev o jezeru, ki si ga bom ogledoval ves naslednji dan. Ime Titicaca je indijanskega izvora in pomeni skalna puma. Ko pogledate na zemljevid, oblika jezera res spominja na pumo, ki lovi zajca. Titicaca je z nadmorsko višino čez 3800 m najvišje ležeče plavno jezero na svetu in s površino preko 8000 km² največje sladkovodno jezero Južne Amerike. V jezeru je kljub veliki nadmorski višini še vedno veliko rib in ostalih bitij. Najzanimivejše so prav gotovo žabe, katerih koža ima površino blizu kvadratnega metra. Zahodni civilizaciji jih je odkril Jacques Cousteau.

Žabe velikanke

Jutro je čudovito in potrjuje pregovor, da so jutra najlepša zjutraj. Po zajtrku se z Juanom vkrcava na čoln, ki ga je rezerviral že zvečer. Hladno je še, pa mi Juan vseeno svetuje, da se po obrazu, zatilju in rokah namažem s kremo za sončenje. Ob izplutju opazim ob obali velike kvadre šote. Izrezali so jih Indijanci plemena Uros in jih sušijo, da si bodo čez eno leto iz njih naredili nove plavajoče otočke na jezeru. Prvi cilj je otok Taquile. Na otoku prebiva nekaj tisoč domorodcev, ki živijo povsem po starih indijanskih pravilih. Njihov moto je: »Ne kradi, ne laži in ne bodi len!« Tako preprosto in tako učinkovito. Vse medsebojne spore morajo rešiti med sabo dopoldan, sicer se dobijo popoldan na glavnem trgu, kjer starešina in otoški modreci odločijo o sporu. Najhujša kazen je izgon z otoka. Na otoku ni elektrike. Gobjo ovce in predelujejo volno, iz katere samo moški pletejo značilne izdelke. Ko mlad fant splete kapo tako tesno, da drži vodo, se lahko poteguje za mladenko. Vsi prebivalci (ne bodi len!) jima postavijo skromno hišo, v kateri poizkusno živita tri leta. Če gre, se poročita, če ne, vsak na svoje. Otok je zelo strm. Ko se vzpenjava po nešteto stopnicah in mi počasi zmanjkuje sapa, me prehitijo starejši domačin. Pozdraviva ga, Juan pa z njim spregovori nekaj besed v jeziku Quechua. Starec se obrne k meni in sredi nešteto gub in gubic se mu na obrazu zariše nasmeh. Odpre pleteno torbico, ki jo nosi preko rame kot sodobni japiji in mi ponudi nekaj listov koke. Juan me opozori, da darila ne smem sprejeti z golimi rokami, ker s tem užališ darovalca (pa le ni vse tako preprosto), zato nastavim spodnji rob majice. Potem starec s precej večjim tempom, kot je moj, nadaljuje pot navzgor. Juan pove, da je domačin star blizu 100 let. Sledi lekcija žvečenja kokinih listov. Nič posebnega, le poti nazaj na čoln se ne spominjam povsem dobro.

Na poti proti plavajočim otočkom Uros vprašam Juana o žabah. Bajе so bele barve in velike kot majhni psi. Imajo veliko površino kože (do 1 m²), skozi katero dobivajo dovolj kisika. Koža, ki visi v jedilnici najinega hotela na steni, je žabja. V tem delu jezera jih ni. Bližava se skupini majhnih otokov, narejenih iz trsja. Tu živi plemo predinkovskih Indijancev, ki so pred Inki zbežali na jezero in so na njem iz korenin trsja (neke vrste šota) naredili plavajoče otoke. Vse je narejeno iz trsja: otok, kolibe na njem, pohištvo v kolibah, čolni, klobuki ... celo štedilnik, mlado trsje pa je tudi zelo hranljivo in ga uporabljajo za hrano. Namesto psa ima vsak otoček privezanega kormorana, ki ga uporabljajo za lovljenje rib. Otočki so zasedrani v dno jezera. Na enem otočku živijo do tri družine. Če se skregajo, ni problema. Otoček prežagajo in se razmaknejo za nekaj metrov. Določeni otočki so skupni. Na njih so: vrtec, šola, trgovina. Kupim nekaj spominkov in zapustiva otoke. Sončni zahod je še bolj romantičen, kot je bilo jutro, zato me začne počasi dajati domotožje. Bliža se odhod.

Naslednji dopoldan odletiva nazaj v Limo. Polet je umirjen, nebo povsem brez oblakov celo nad Andi in v mislih si precej časa požvižgavam pesem »El condor pasa«. Spet je to edini kondor. Počasi mi pokrajina že postaja domača. V Limi naju pričaka megla, pričakovano. Po kratkem ogledu Lime in čudoviti večerji v restavraciji na obali me taksij odpelje na letališče, kjer sledi zadnje dejanje moje inkovske avanture, odlet z redno linijo v Evropo. Na letu se mešajo prijetni vtisi s potovanja z utrujenostjo, ki me je še le zdaj prav dohitela. Ko sežem z roko v žep, med prsti začutim pozabljeni list koke. Postane mi vroče, potem pa z nasmehom zaspi. Hvala Pachamama!



Tržnica Pisco.



Z LETALOM NA IZLET

Lepote in pasti letališča v Bovcu

Andrej Zupan, športni pilot
AOPA ID: 0004

Pozdravljeni dragi bralci Kopilota. Tudi s tem člankom bom poskusil napisati nekaj stvari, ki bi mogoče komu koristile za bolj varno letenje.

Bovec je prekrasno letališče v osrčju Julijskih Alp. Letališče je lepo vzdrževano, saj je travnata steza skoraj brez grbin. Je kot mehki asfalt. Vsak konec tedna je tam nekdo iz uprave letališča, ki te pričaka kot pomoč na radijski postaji. Prav prijeten je sprehod do mesta za kavico ali čaj. Sam sem tudi ljubitelj njihovega ovčjega sira, ki ga lahko dobim v eni od njihovih sirarn. Poleti je v Bovcu tudi precej jadralnih letalcev, ki jim je Bovec izziv za letenje blizu strmih sten naših Julijcev. To je kar nekaj vzrokov za par obiskov vsako leto.

A Bovec ima nekaj posebnosti. Smer steze je 07 – 25. Ni slabo vedeti, da steza v 25 precej visi. Ne vem, zakaj to ni opisano na njihovi sicer dobri internetni strani. Največkrat piha veter po dolinah navzgor, zato je nekako logično, da se pristaja v smeri 25. Sam imam mnogo raje smer 07 in jo uporabljam vedno, kadar veter to dopušča. Je kar nekaj razlogov za to.

Lepota poleta v osrčje Alp je tudi panorama, ki jo vidimo ob naši poti. Zato, vsaj jaz, običajno izberem različne poti.

Pristop iz južne smeri nas pelje po dolini Soče. Že barva reke je nekaj posebnega. Prijatelj mi je razložil, da so beriljevi kristali tisti, ki reko edinstveno obarvajo. Prva posebnost tega prihoda za začetnike je, da moramo paziti, da ne zaidemo v napačno dolino, v levo v Italijo. Pri vasi Žaga se zavije desno okrog hriba, kjer kmalu zagledamo letališče. To pomeni, da se je potrebno držati desne strani, ker lahko iz nasprotnne smeri že nekdo vzleta. Sonce in termike vabijo letala, ki vzletajo, da se držijo bližje stenam iz naše leve strani. Zaradi tega je v priročniku letališča posebej poudarjeno „govorjenje v prazno“ – blind transmission. S te strani poteka šolski krog za 25 zelo blizu hriba. Na to se splača mentalno pripraviti, sicer sta tretji in četrti zavoj kar blizu skupaj.

Drugi pristop je s severa. Iz Lesc lahko izbiramo različne dohode v

bovško dolino. Možen je prihod iz Bohinjske strani čez Lepo Špičje. Pod nami je Bohinjsko jezero, levo Bohinjsko gorovje, pred nami na desni pa Pokljuka in Triglav. Po tej poti se ves čas vzpenja in se je pametno vnaprej pripraviti, do katere višine naj gre. Takoj za robom Lepo Špičja se zavije malo desno in levo in že je Bovec pred nami. Naslednja dostopa sta po dolini Vrat mimo Triglava čez Luknjo. Tu je malo ozko in bo za neizkušene kar precej adrenalinsko. Podobno in malo manj ozko je letenje iz Kranjske Gore čez prelaz Vršič. A lepote obeh poletov so neizmerne.

V hribih najprej pomislimo na varnost, če je kaj narobe. Pa je sorazmerno varno, vsaj kar se odpovedi motorja tiče. Zaradi velike višine se lahko jadra nazaj v Bohinj ali v gornjesavsko dolino, ali naprej v Bovec. Hujša stvar je veter, ki ga v teh krajih ni za podcenjevati.

Problem pristopa s severa je, da si vedno previsok. Neki je treba priti nižje. Sam se največkrat zapeljem do vasi Žaga, mimo slapa ter obrnem nazaj v 07. Zelo težko je oceniti pravo višino za šolski krog 25, še težje za 07. Še najlažje je izgubljati višino SV od letališča. V lepih in meglenih jesenskih dneh pa nastane še dodatna težava. Kljub temu da je vreme lepo in sončno, je v dolini toliko meglic, da je vidljivost lahko slaba, če letiš iz severa. Približevanje bovškemu letališču poteka tako, da sonce ves čas sije v oči. Jeseni in pozimi je zato najlepši prihod z juga in odhod proti severu.

Po pristanku so občutki res nepopisni. Lepota vsega in to, da zmoreš.

Tudi odhoda iz Bovca ne gre podcenjevati. Na lep sončen dan je pri poletu proti jugu najbolj nevarno to, da lahko naleti na jato jadralnih padalcev, ki so po celi dolini: levo, desno, na sredini, spodaj, zgoraj. Veliko potrpljenja, pazljivosti in opazovanja je potrebno za varen izhod. Proti severu pa lahko nastopi druga težava. Velikokrat se Lepo Špičje v popoldanskem času zapre. Takrat se je treba odločiti za jug ali Vršič. Vsekakor je nekaj poznavanja termike zelo koristno za pridobivanje višine.

Vsekakor jaz nisem največji strokovnjak za Alpe. Splača se povprašati tudi bolj izkušene.



Rezultati tekmovanja v natančnem pristajanju, Slov. Konjice 6.8.2011

				1	2	3	4	SKUPAJ
1	KOLAR Stanko	AK Slov. Konjice	S5-DPM	40	40	0	0	80
2	PETELIN Niko	AK Celje	S5-DCJ	20	20	20	20	80
3	RAVNAK Peter	AK Slov. Konjice	S5-DPM	40	20	40	20	120
4	JEHART Bogdan	LC Maribor	S5-DCI	40	40	40	20	140
5	BRGLEZ Marinka	AK Slov. Konjice	S5-DCK	0	40	90	20	150
6	MASTNAK Mitja	AK Slov. Konjice	S5-DCK	60	50	40	0	150
7	KOS Slavko	DP Elisa	S5-DMK	50	50	50	0	150
8	KLEMENC Domen	AK Slov. Konjice	S5-DPM	0	40	60	60	160
9	KRAMBERGER Samo	LC Maribor	S5-DCI	40	20	60	40	160
10	PLIBERŠEK Ljubo	AK Slov. Konjice	S5-DCK	60	60	40	20	180
11	KOLAR Domen	AK Slov. Konjice	S5-DPM	20	0	40	200	260
12	KOROŠEC Vlado	AK Slov. Konjice	S5-DPM	60	20	0	200	280
13	BREZOVŠČEK M.	AK Slov. Konjice	S5-DCK	40	20	200	50	310
14	MARN Peter	AK Slov. Konjice	S5-DBX	40	40	90	200	370

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 prijavi na let in opravili letališke formalnosti, vas vabimo, da izkoristite dodatno ponudbo storitev v potniški stavbi.

www.lju-airport.si

