XIII / 2019 Cena 3 eur

COBISS.SI-ID: 1072252

KOPILOT

V SLUŽBI LETALCEV

Glasilo AOPA Slovenije

PETER MARN

POLITIKI SO POSTAVLJALI MENEDŽERJE, KI SO ADRIO USPEŠNO PRIPELJALI DO KONCA

MILAN HROVAT

80-LETNIK

DANES NAJBOLJŠI V SLOVENIJI, JUTRI NAJBOLJŠI V EVROPI

KAKO PRITI DO VRHUNSKEGA PILOTA

9 771580 595002

LETALIŠČE LESCE

Na Kležn'k

Restavracija in slaščičarna

Begunjska cesta 10, Lesce,
T: 059 931 154
www.kleznk.bagi.si
Odprto od 9.00 - 22.00
Na Kležnk

**PRIJETEN AMBINET S TERASO,
KI PONUJA POGLED NA TRIGLAV**

- MESNE IN RIBJE SPECIALITETE
- KOSILA• BOŽANSKE SLADICE
- TORTE PO NAROČILU ZA RAZNE PRILOŽNOSTI

Kazalo

3 Uvod

4 EPAA 2019: ŠVICA NAMERAVA POSODOBITI SVOJ SISTEM ZRAČNE OBRAMBE

6 INTEGRACIJA BREZPILOTNIH LETALNIKOV V NAJNIŽJI DEL ZRAČNEGA PROSTORA

8 GREENLIGHT WORLDFLIGHT 2019

12 POLITIKI SO POSTAVLJALI MENEDŽERJE, KI SO ADRIO USPEŠNO PRIPELJALI DO KONCA

17 SREČALE SMO SE V PORTOROŽU

20 MILAN HROVAT, 80-LETNIK

24 KAKO PRITI DO VRHUNSKEGA PILOTA

28 LETENJE S HIDRO LETALOM V COMU

30 MIHA ŠORN 1949–2018

Kolofon

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

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

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

COBISS.SI-ID: 1072252

Uvodnik

Miha Matevžič predsednik AOPA Slovenija
AOPA ID: 0008

Letalstvo v Sloveniji ima bogato tradicijo že od bratov Rusjan, ki sta orala ledino na tem področju. Tudi danes imamo kljub majhnosti razmeroma veliko število pilotov, razvejano letališko infrastrukturo, letalsko industrijo in strokovnjake s tega področja, na kar smo lahko upravičeno ponosni. Veselijo nas uspehi naših strokovnjakov, ki so uspešni tudi na zahtevnih tujih trgih. Ob tem pa ne gre prezreti dejstva, da letalstvo ni napredovalo samo v tehnološkem in varnostnem smislu, temveč tudi v birokratskem. Letalstvo je dejavnost, ki zahteva red, opažamo pa, da se velikokrat pod pojmom varnosti, za katero velja, da je najpomembnejša, skrivajo zgolj birokratske prepreke, ki nimajo učinka na dejavnost, jo pa bistveno podražijo. Posledica je vse večji odhod lastnikov letal v tuje registre ter selitev industrije v druge države. Naloga AOPE je, da služi letalcem in jim skuša čimbolj olajšati pogoje za letenje, zato smo večkrat označeni kot opozicija regulatorjem. Letos smo dobili nov osnutek zakona o letalstvu, o katerem ne bi zgubljal besed. AOPA je dala svoje pripombe. Naša želja je, da bi aktivneje, konstruktivno sodelovali z regulatorji, česar tudi v preteklosti nismo nikdar odklonili, v kolikor smo bili povabljeni. AOPA Slovenije že vrsto let sodeluje na mednarodni ravni, kjer si izmenjujemo informacije o novostih na področju letalstva in evropske letalske zakonodaje. Tudi v prihodnje bomo zastopali interese članstva ter generalnega letalstva nasploh. Dela nam ne bo zmanjkalo, zato vabim vse nečlane, bralce revije in simpatizerje, da se nam pridružijo in aktivno sodelujejo.
V prihajajočem letu želim vsem članom in simpatizerjem varno uspešno letalsko sezono!

Evropsko partnerstvo združenj vojaškega letalstva EPAA 2019

ŠVICA NAMERAVA POSODOBITI SVOJ SISTEM ZRAČNE OBRAMBE

Letno zasedanje Evropskega partnerstva združenj vojaškega letalstva EPAA je junija letos potekalo v organizaciji švicarskega združenja AVIA Luftwaffe, ki je predsedovanje Partnerstvu prevzelo od slovenskega Društva vojaških pilotov. Zasedanje so združili s simpozijem na temo: Program ‚AIR 2030' – nova lovska letala in zemeljska zračna obramba za Švico.

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

Zasedanja in simpozija v letalski bazi Payerne sta se 21. in 22. junija udeležila člana Izvršilnega odbora Društva vojaških pilotov Jože Konda in Rudi Velnar ter predsednik Društva Adi Kužnik.

Država, ki skrbi za svojo varnost sama

Želim vam predstaviti švicarski pristop z izvirno zasnovo vojske in s svojo nevtralnostjo, ki pomeni, da mora za svojo varnost in suverenost poskrbeti sama. Stvar je izjemno zanimiva in hkrati poučna.

Švicarska vojska obsega kopensko vojsko in letalstvo. Poklicni vojaki so v manjšini, večino pa predstavljajo naborniki in prostovoljci oziroma rezervisti. Vsako leto približno 20.000 ljudi, vojaških obveznikov, opravi 18- ali 23-tedensko vojaško usposabljanje. Po končanem obveznem usposabljanju sledijo še občasne krajše vojaške vaje. Po oceni iz leta 2009 je v Švici za vojaško službo sposobnih 1,8 milijona moških in prav toliko žensk, starih od 16 do 49 let.

Na enak način deluje tudi švicarsko vojaško letalstvo – Luftwaffe. Večina pilotov švicarskega vojaškega letalstva to dejavnost opravlja poleg svojega običajnega poklica. Obvezno usposabljanje pilotov traja 23 tednov. Za vzdrževanje pilotskih veščin so predvideni letni obnovitveni tečaji v trajanju dveh ali treh tednov.

Švica trenutno uporablja 30 lovskih letal McDonnell Douglas F/A 18 Hornet in 53 letal Northrop F-5 Tiger II. Piloti letal F/A 18 so poklicni vojaki, medtem ko s F-5 letijo rezervisti.

Nakup letal na referendum

Od leta 2011 dalje so Švicarji nameravali začeti s programom delne zamenjave letal F-5 z letali JAS 39 Gripen in v ta namen s švedskim dobaviteljem že podpisali pogodbo za nakup 22 letal v vrednosti 3,1 milijarde švicarskih frankov. Prva letala bi morala biti dobavljena leta 2018, toda Švicarji so na referendumu leta 2014 nakup Gripnov zavrnili.

Švicarsko obrambno ministrstvo je želelo zmanjšati tveganje ponovne zavrnitve na referendumu in je zato s pomočjo programa AIR 2030 zasnovalo novo nabavno strategijo. Vlada je izbrala način združenega naročila novih lovcev skupaj s sistemom zemeljske zračne obrambe dolgega dosega. Celotni program je vreden 8 milijard švicarskih frankov in predstavlja največji nakup orožja v sodobni švicarski zgodovini.

Polovica denarja je namenjena za nakup letal, polovica pa za sistem zemeljske zračne obrambe. Iz oborožitve bi tako najkasneje do leta 2030 vzeli oba tipa letal F-5 Tiger in F/A-18 Hornet ter obstoječi sistem zemeljske zračne obrambe.

Poziv proizvajalcem za prodajo

Armasuisse, zvezni urad za obrambne nabave, je pozval več proizvajalcev, naj ponudijo 40 letal, vključno z oborožitvijo, logistiko in stroški preizkušanja določenega števila letal v švicarskem okolju. V letalski bazi Payerne zdaj poteka tekmovanje med štirimi tipi bojnih letal: Airbus Eurofighter Typhoon, Boeing F-18 Super Hornet, Dassault Rafale, Lockheed Martin F-35A, medtem ko je bil Saab s svojim letalom Gripen E že izločen iz tekmovanja, saj za potrebe preizkušanja v Payernu ni mogel zagotoviti štirih ustrezno opremljenih letal tega tipa.

Švicarska javnost s pomočjo sistema neposredne demokracije s številnimi referendumi na različnih področjih odločilno vpliva na dogajanje v državi, zaradi tega ni vseeno, kakšno javno mnenje vlada na nekem področju. Med ključne naloge programa AIR 2030 spada tudi ozaveščanje javnosti.

Incident v zračnem prostoru in javnost

Pomen vojaškega letalstva za varovanje suverenosti nevtralne države, kot je Švica, je izpostavil incident Ethiopian 702 17. februarja 2014, ko je kopilot na poletu iz Adis Abebe v Rim ugrabil potniško letalo in ga usmeril v švicarski zračni prostor. Do pristanka v Ženevi sta ga pospremila francoski Mirage in italijanski Eurofighter. »Zakaj ne naši?« se je najprej vprašala ogorčena švicarska javnost. Odgovor se je glasil: »Švica ne more posredovati, ker so njene letalske baze ponoči in ob koncih tedna zaprte. Gre za vprašanje proračuna in osebja. Varovanje švicarskega zračnega prostora izven rednih delovnih ur je odvisno od sosednjih držav – francosko vojaško letalstvo ima dovoljenje za spremljanje sumljivih poletov v švicarskem zračnem prostoru, nima pa pooblastila za sestrelitev letala.«

Sledil je dokaj buren odziv javnosti in padla je odločitev o 24-urni pripravljenosti dveh oboroženih lovskih letal. Postopno so podaljševali časovno razpoložljivost para oboroženih lovcev F/A-18, toda šele od 1. januarja 2020 bo deloval 24-urni sistem hitre odzivnosti (Quick Reaction Alert) vseh 365 dni v letu.

Ta dejstva je bilo potrebno poznati, če smo želeli zbrano slediti vsem razpravljavcem na simpoziju, ki ni bil namenjen le prisotnemu občinstvu, pač pa zlasti celotni švicarski javnosti.

Problem razumevanja sodobnih zračnih sil je pojasnil polkovnik profesor John Andreas Olsen, pripadnik Kraljevega norveškega vojnega letalstva.

Steve Horne, RAF

Jorge Pardo, Luftwaffe, rezervist , pilot F-5, pravnik

Andreas Olsen, Kraljevo norveško letalstvo

24 tem polkovnika Olsena

Kljub pomenu, ki ga imajo zračne sile v mednarodnih odnosih in za državno suverenost, pa te izven svojih taktičnih in tehnoloških pojavnih oblik ostajajo protislovne in slabo razumljene. V svojem prispevku je profesor Olsen obdelal 24 tem, ki jih morajo javnost in izvajalci spoznati, da bi poglobljeno razumeli vso širino in pomen zračnih sil. Vsaka od tem je pomembna, v sozvočju pa omogočajo izjemen vpogled v zračne sile kot politično orodje vojne in miru.

Naslednji prispevek je pripravil Air Commodore (brigadir) Steve Horne RAF z Ministrstva za obrambo Združenega kraljestva.

Tema je bila pogled Združenega kraljestva na grožnje iz zraka.

V zadnjem stoletju, odkar je zračna obramba postala element obrambe Združenega kraljestva, je prišlo do ogromnega napredka v tehnologiji letal, opozorilnih in nadzornih sistemov, v uporabi digitalnih tehnologij ter uvedbi letečih radarskih in satelitskih nadzornih sistemov. Zmogljivost in tehnologija letal ter raket zrak – zrak sta dosegli izjemne razsežnosti.

Boljši od nasprotnika

Ne vemo, kako se bodo razvijale grožnje in do kakšnega tehnološkega napredka bo prišlo v naslednjih stotih letih. Zdi se, da sta združitev Evrope in konec hladne vojne bistveno zmanjšala lokalne grožnje, veča pa se tveganje lokalnega terorizma. Z uporabo balističnih raket dolgega dosega lahko tudi oddaljene dežele predstavljajo grožnjo in možnost širjenja orožij za množično uničevanje. Uvajanje novih tehnologij, kot je na primer protiraketni ščit, ki bi pokrival Evropo, predstavlja eno od možnosti za spopad s temi grožnjami. Vloga sodobnega vojaškega letalstva je pri tem očitna. Ključnega pomena je biti v vseh pogledih boljši od morebitnega nasprotnika.

Lokalna skupnost naklonjena letalski bazi

Sledila je javna razprava in odgovori na vprašanja občinstva.

Vsi razpravljavci so poudarili nujnost razvoja sodobnega vojaškega letalstva za uspešno zagotavljanje suverenosti nevtralne države, ki kljub svoji nevtralnosti gradi mostove vojaškega sodelovanja s številnimi drugimi državami. Okroglo mizo je povezoval novinar Michael Weinmann, sodelovali pa so tako visoki častniki vojske in letalstva kot tudi civilisti.

Med drugim je nastopila gospa Christelle Luisier Brodard, predsednica krajevne skupnosti Payerne, kraja, kjer se nahaja ena največjih švicarskih baz vojaškega letalstva z ogromnim številom letalskih operacij, temu primernim hrupom in onesnaženjem okolja. Omenjam jo zato, ker je v svoji razpravi izjemno naklonjeno govorila o koristih, ki jih ima lokalna skupnost od letalske baze, saj kraju nudi pomembno število delovnih mest, tako neposrednih kot posrednih, v proizvodnih in storitvenih dejavnostih, ki podpirajo delovanje baze. Hrupa in onesnaženja ni omenjala, saj očitno plusi izdatno presegajo minuse.

Skupna prihodnost z droni

INTEGRACIJA BREZPILOTNIH LETALNIKOV V NAJNIŽJI DEL ZRAČNEGA PROSTORA

Andrej GREBENŠEK
ALC Lesce

Brezpilotni letalniki postajajo naš vsakdanjik. Zaradi elektronsko podprtega letenja jih brez kakršnih koli pilotskih izkušenj oziroma poznavanja zakonitosti letenja z lahkoto uporablja že otrok. Po drugi strani pa z njihovim razvojem postajajo vse bolj resne in uporabne letalne naprave. Vojska, policija ter razna podjetja, ki nudijo storitve varovanja, fotografiranja iz zraka, dostave in podobno, v njih vidijo vse večji potencial in uporabnost. Vse to pa potrebuje nove storitve pri uporabi zračnega prostora in upravljanju zračnega prometa.

Svetovna in posledično evropska zakonodaja in regulativa na področju brezpilotnih letalnikov se pospešeno razvijata in nadgrajujeta. Letenje brezpilotnih letalnikov je urejeno v več pravnih aktih Evropske skupnosti, kakor tudi na nacionalnem nivoju. Posebej pa velja opozoriti na izvedbeno Uredbo Komisije (EU) 2019/947, ki je usmerjena v prihodnost in prepozna že tudi osnovne stebre sistema »U-space (U-prostor)« (registracija, prepoznavanje geografskega položaja in identifikacija na daljavo), ki bo imel močan vpliv tudi na nas, ostale uporabnike zračnega prostora.

U-space je odgovor Evropske skupnosti na tehnični in tehnološki razvoj brezpilotnih letalnikov in vse večje pritiske uporabnikov po uporabi zračnega prostora, ki je sedaj rezerviran izključno za letalnike s posadko.

Znotraj programa Enotnega evropskega neba pod okriljem SESAR (Single European Sky ATM Research) tako potekata dva omembe vredna projekta:

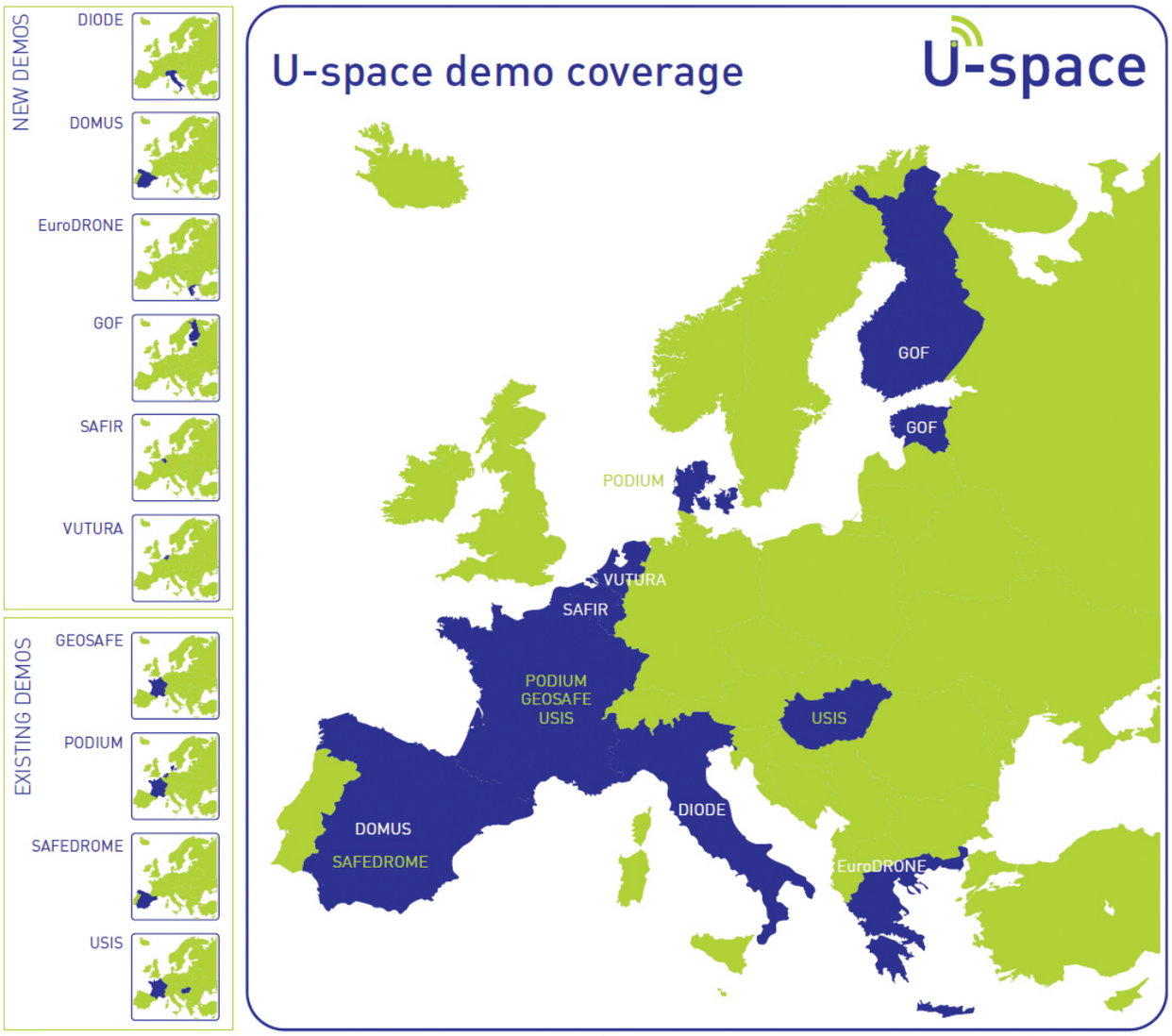
CORUS (The Concept of Operations for European Unmanned Traffic Management (UTM) Systems), z namenom integracije brezpilotnih letalnikov v najnižji del zračnega prostora na način, ki bi bil varen in družbeno sprejemljiv;

U-space, ki predvideva nabor novih storitev, ki temeljijo na visoki stopnji digitalizacije in avtomatizacije funkcij ter specifičnih postopkov in procedur, oblikovanih v podporo varnemu in učinkovitemu dostopu velikega števila brezpilotnih letalnikov za začetek k najnižjem delu zračnega prostora.

Cilj CORUS-a je spodbujati enotno izvajanje operacij z brezpilotnimi letalniki v Evropi, olajšati čezmejne operacije in podjetjem, ki jih to področje zanima, dati priložnost za opravljanje storitev. Projekt se osredotoča na prihodnost evropskega zračnega prostora, pri čemer mora uravnotežiti regionalne posebnosti, hkrati pa zagotoviti varnost uporabnikov zračnega prostora in javnosti. Največja izziva projekta sta ta, da brezpilotni letalniki še vedno ne delujejo tako zanesljivo kot letalniki s posadko in da družba brezpilotnih letalnikov še ne sprejema v celoti, še posebej ne v povezavi z zasebnostjo.

Cilj projekta U-space je olajšati poslanstvo brezpilotnega letalnika, od dostave blaga, dela v zraku, iskanja in reševanja, kakor tudi bodočo mobilnost v urbanem okolju. Te storitve so namenjene tako za zasebne kakor tudi za javne namene, za vse vrste misij.

U-space ponuja obsežen in razširljiv obseg storitev, temelječih na dogovorjenih EU standardih, pri čemer je potrebno poudariti, da te storitve ne nadomeščajo storitev kontrole zračnega prometa, zagotavljajo pa ključne storitve za organizacijo varnega in učinkovitega delovanja brezpilotnih letalnikov in zagotavljanja vmesnika z ostalim zračnim prometom. Te storitve lahko vključujejo zagotavljanje podatkov, podporne storitve za operaterje brezpilotnih letal, kot so načrtovanje, sledenje ali upravljanje zmogljivosti itd. Tri od teh storitev so že bile opredeljene kot temeljne: elektronska registracija,



elektronska identifikacija in prepoznavanje geografskega položaja.

U-space bo storitve vzpostavljal v štirih korakih:

U1 – temeljne storitve, kot so že omenjena elektronska registracija, elektronska identifikacija in prepoznavanje geografskega položaja;

U2 – začetne storitve, kot so načrtovanje leta, odobritev leta, sledenje, dinamične informacije v zračnem prostoru in postopkovni vmesniki s kontrolo zračnega prometa;

U3 – napredne storitve, predvsem podpora kompleksnim operacijam v območjih gostega prometa, ki lahko vključujejo upravljanje zmogljivosti in pomoč pri odkrivanju konfliktov (razpoložljivost samodejnega zaznavanja in izogibanja (DAA));

U4 – polne storitve, zlasti integrirani vmesniki s posadkami ostalih letalnikov ter podpora popolni operativni sposobnosti zračnega prostora, s pomočjo zelo visoke ravni avtomatizacije, povezljivosti in digitalizacije.

Tipičen primer, kako naj bi misija brezpilotnega letalnika potekala v U prostoru, je prikazana na sliki:

1. Priprava misije – operater načrtuje dostavo paketa iz vasi v mesto – izbere primeren letalnik, se preko informacijske platforme poveže v sistem upravljanja zračnega prometa in se registrira. Ker sistem letalnik prepozna, ve tudi, kako se bo letalnik obnašal v primeru sile oziroma nuje.
2. Predložitev zahtevka za let in prejem potrdila – operater odda načrt leta in pridobi potrjeno pot leta, ki je določena tudi v četrti dimenziji, času. Ves čas leta je letalnik v stiku z informacijsko platformo, od katere dobiva podatke o ostalem prometu, vremenu in morebitnih nevarnostih.
3. Izvedba leta – letalnik je opremljen s sistemom samodejnega zaznavanja in izogibanja (DAA) in se na ta način izogne nevarnostim v zraku (pticam, gradbenemu žerjavu), prav tako ob prihodu v mesto dobi informacijo o zapori določenega dela zračnega prostora zaradi prometne nesreče na tleh (policija potrebuje zračni prostor za analizo nesreče) in se mu uspešno izogne.
4. Zaključek misije – letalnik v mestu uspešno dostavi paket in je pripravljen na novo misijo.

SESAR je že v letu 2018 lansiral projekt demonstracijskih letov brezpilotnih letalnikov na različnih ravneh predvidenih storitev. V projektu sodeluje večje število držav partneric s svojimi ponudniki storitev. Namen projekta je testiranje in prikaz trenutnih rešitev. Pregled demonstracijskih področij je prikazan na sliki.

Čeprav so brezpilotni letalniki zaenkrat omejeni na zračni prostor, kjer ni ostalih uporabnikov, in tudi projekt U-space zaenkrat zadeva zgolj najnižji del zračnega prostora, pa bi morala ta tematika zanimati vse nas, ki letimo. V kolikor se bo tehnologija pokazala kot zanesljiva in zagotovo se slej kot prej bo, se bo postopoma dvigovala tudi v višje plasti zračnega prostora. Takrat bo samo od nas odvisno, ali se bomo v takem zračnem prostoru tudi zares znašli.

Letalski raziskovalni projekt

GREENLIGHT WORLDFLIGHT 2019

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

Črni ogljik je poleg CO2 drugi najpomembnejši onesnaževalec ozračja, zaradi katerega vsako leto umre več kot osem miljonov ljudi, povzroča segrevanje atmosfere in spreminja klimatske vzorce. Kljub temu še vedno ni predpisov in standardov za meritve in omejevanje. Ustrezno in zdravo življenjsko okolje je predpogoj za vse ostale dejavnosti v družbi. Varovanje in skrb za naravne procese je velikokrat v nasprotju s trenutnimi potrebami družbe in posameznikov.

GreenLight WorldFlight GLWF 2012-22, letalsko-raziskovalni projekt globalnih meritev koncentracij črnega ogljika, je na dobri polovici svoje poti. Glavni namen GLWF je raziskati obseg in vpliv črnega ogljika na zdravje ljudi in klimatske spremembe, ozaveščanje javnosti o problemu črnega ogljika in pobuda za novo slovensko in evropsko regulativo na področju emisij črnega ogljika, predvsem na področju individualnih kurišč, prometa in energetske samooskrbe ter učinkovite gradnje.

Z uspešno izvedenimi poleti okrog sveta po južni polobli leta 2012, preko severnega tečaja leta 2013, okrog sveta po severni polobli leta 2016, s preleti celotnega Sredozemlja, Alp in Evrope v letu 2017 ter Azije, Kitajske in Rusije smo zbrali ogromno količino podatkov o črnem ogljiku, ki jih do sedaj ni bilo. Skupna razdalja, preletena za ultralahkimi letali, je preko 270.000 kilometrov v več kot 110 državah. Zajeli smo 70.000 vzorcev aerosolov, sodelovali na 30 mednarodnih okoljskih konferencah in objavili preko 25 znanstvenih prispevkov. Pri projektu sodelujeta podjetje Aerosol iz Ljubljane, vodilni svetovni proizvajalec merilnih inštrumentov trdih delcev ter Institut Jožef Stefan.

V letu 2019 je GLWF sodeloval pri mednarodnem projektu DNAAP (meritve trdih delcev neantropogenega izvora) nad Ciprom in Španijo. Poleg Aerosola kot vodilnega partnerja so sodelovali še Institut Jožef Stefan, CSIC (Spanish National Research Council), CYI (The Cyprus Institute) in Aerovizija.

Zračne mase redno nosijo mineralne aerosolizirane delce puščavskega peska iz Sahare preko Sredozemskega morja v južno Evropo. Ti delci absorbirajo in sipajo sončno svetlobo ter tako vplivajo na globalno in regionalno podnebje. Absorpcija svetlobe v aerosolih segreva atmosfero, sipanje svetlobe nazaj v vesolje pa jo hladi. Skupni sevalni prispevek aerosolov je lahko pozitiven in segreva ali negativen in hladi, odvisno od njihovih lastnosti. V projektu smo izmerili absorpcijske lastnosti aerosoliziranih delcev puščavskega peska in

določili njihov prispevek h koncentracijam delcev PM10.

Vedenje o transportu puščavskega peska je izjemnega pomena zaradi vpliva na globalno segrevanje, pospeševanje taljenja ledenikov, segrevanja morja in negativnega vpliva na zdravje ljudi. Študije dokazujejo povezavo povečane smrtnosti zaradi pljučnih in srčno-žilnih bolezni v času povečane koncentracije puščavskega peska v ozračju. Pesek prinese s seboj tudi različne mikroorganizme, minerale in alergene, veže se tudi na strupene snovi, prisotne v zraku urbanih naselij. Zaradi kompleksnosti še niso raziskane vse dimenzije vpliva na človekovo zdravje.

Montaža številnih inštrumentov v ultralahko letalo Dynamic-WT9 je potekala od decembra do maja. Testi v zraku in na tleh so prinesli nova in nova razočaranja, vse je kazalo, da je problemov enostavno preveč. Vse naprave smo vezali na zunanjo baterijo, predvsem zaradi možnih motenj na radijskih frekvencah, dodatno težo smo morali enakomerno porazdeliti zaradi uravnoteženosti majhnega letala.

V začetku junija se je nad severno Afriko zgradil globok ciklon, ki je porinil zračne mase, bogate s puščavskim peskom, nad Iberski polotok in pospešil odpravljanje zadnjih tehničnih problemov na merilnih napravah in na letalu v hangarju letališča Slovenske Konjice.

Z enomesečno zamudo sva se na pot v Španijo odpravila skupaj z Domnom Graufom. Razlogov je bilo več. Dodatne merilne naprave so zahtevale več pozornosti, zračni prostor okrog Barcelone in nad Ciprom pa je precej neprijazen do lahke aviacije. Poleg tega so bile pričakovane temperature preko 35 stopinj, kar je zahtevalo dodatno pazljivost pri upravljanju letala. In seveda 100-odstotno medsebojno zaupanje.

Letela sva naravnost do majhnega športnega letališča Avinyonet vzhodno od Barcelone, kjer smo se dobili z dr. Grišo Močnikom z Instituta Jožef Stefan, vodjo raziskav aerosolov pri GLWF. V Madridu je bilo preko 40 stopinj, tu, bliže obali, pa nekaj stopinj manj. Letališče je bilo relativno neudobno, z ovirami na prihodu, s precej kratko stezo za tako visoke temperature. >>>

>>> Razmere so bile idealne za meritve, zaradi slabe vidljivosti nekoliko manj za letenje, zaradi visokih temperatur pa so pomenile veliko obremenitev za majhen Rotaxov batni motor, ki je enkrat v strmem dvigu na 3000 metrov celo doživel vročinski šok (vapour lock – uparjanje goriva zaradi visokih temperatur in hitre spremembe parcialnega tlaka).

Po enotedenskih ponavljanjih enakega vzorca letenja sva se vrnila domov in zaradi ugodnih vremenskih razmer nad Sredozemljem takoj nadaljevala proti Cipru. Najprej sva pristala na Krfu in naslednji dan naravnost preko Egejskega morja, Rodosa do Larnake na južni obali tega turško-grškega otoka, ki je trenutno v hibernaciji pred novimi političnimi nemiri. Preko glavnega mesta Nikozija, ki ga še vedno deli zid, poteka tudi razmejitvena cona pod kontrolo Združenih narodov. Na letališču smo se dobili z dr. Luko Drinovcem z Instituta Jožef Stefan, ki je skrbel za znanstveni del, ustrezno delovanje inštrumentov in obdelavo podatkov.

Kljub temu da smo pridobili vsa potrebna dovoljenja za vizualno letenje nad deli otoka in morjem, kjer so nas zanimale koncentracije aerosolov, sva imela precejšnjo tremo pred kontrolo letenja, saj nisva bila prepričana, kako bo potekala komunikacija med handlingom, kontrolo letenja, CAAC in vojsko, ki lahko omeji ali prepove letenje preko otoka, v kolikor so vojaške cone aktivne. Letenje je bilo namreč načrtovano v točno določenem času, smeri in višinah, ki so se zaradi vertikalnih profilov nenehno spreminjale.

Strah se je kasneje izkazal za votlo prikazen. Vse je namreč potekalo izjemno gladko, saj v šestih dneh letenja v letališki coni Larnake v in med vojaškimi poligoni nad otokom, v višku turistične sezone, ko so potniška letala vzletala in pristajala v nekajminutnih intervalih, niti enkrat nisva čakala v holdingu na zeleno luč. Izjemno prijazni kontrolorji so vedno našli možnost za “straight-in approach”.

Otok iz zraka ni videti prav nič posebnega. Visoke poletne temperature (v Nikoziji je bilo 40 stopinj), gola pobočja, industrijski kompleksi in slaba vidljivost res ne morejo biti glavna privlačnost otoka. Davčna oaza je verjetno večji magnet za trume obiskovalcev in novih tajkunskih rezidentov.

Obalni pas, kjer tudi leži mednarodno letališče Larnaka, je velikokrat v megli, ki se lahko zadrži daleč v poletni dan. Tako je bilo tudi na dan odhoda, ko sva bila z Domnom postavljena v neprijeten položaj. V poletni turistični sezoni imajo skoraj vsa grška letališča za pristanek PPR pogoj (prior permission required). Na Krfu so naju zavrnili, prav tako v Iraklionu na Kreti, nekatera druga letališča pa so imela omejen, za naju neprimeren čas obratovanja. Edino dosegljivo letališče je bilo King Pyrros LGIO, kakšnih 50 NM vzhodno od Krfa. Težava je bila v tem, da je bil najin ETA (estimate time of arrival) zelo na tesno, na letališču Larnaka megla, na poti pa močan nasprotni veter. K sreči sva že večer pred odhodom poiskala terminalne IFR karte, že na platformi preko handlinga spremenila VFR plan poleta v Y (IFR/VFR) in odletela skozi ne preveč debel sloj megle na sredozemsko sonce. Nasprotni veter je bil še močnejši, kot je bilo prognozirano, zato je kmalu postalo jasno, da bodo LGIO zaprli precej pred najinim prihodom. Ker pa še nobeno letalo ni ostalo zgoraj, sva nadaljevala po planu in nekje nad Korintskim prelivom sporočila kontroli, da zaradi vremenskih pogojev spreminjava končno destinacijo na Krf. Kontrola ni imela nič proti, midva tudi ne, po pristanku so na handlingu sicer nekaj godrnjali, ampak ker je bilo dovolj prostora na ploščadi, so se pomirili.

Letenje nad belo preprogo oblakov nad neznano pokrajino ali neskončno modrino oceana je kot letenje v vzporednem svetu, kjer ni

nobenih meja, ni gneče na cestah, ni turistov, ni pokvarjenih podjetnikov in politikov, ni spačenih zmagovalnih športnikov, ni slabih novic, niti dobrih, ni eksistencialnih skrbi, zgolj življenje v najčistejši obliki, ko ti ne gre nič in nihče na živce, ko je vse enostavno, ko se prihodnost pred propelerjem staplja s preteklostjo za repnim stabilizatorjem. Sedanjost se vrne šele po pristanku v realnem svetu.

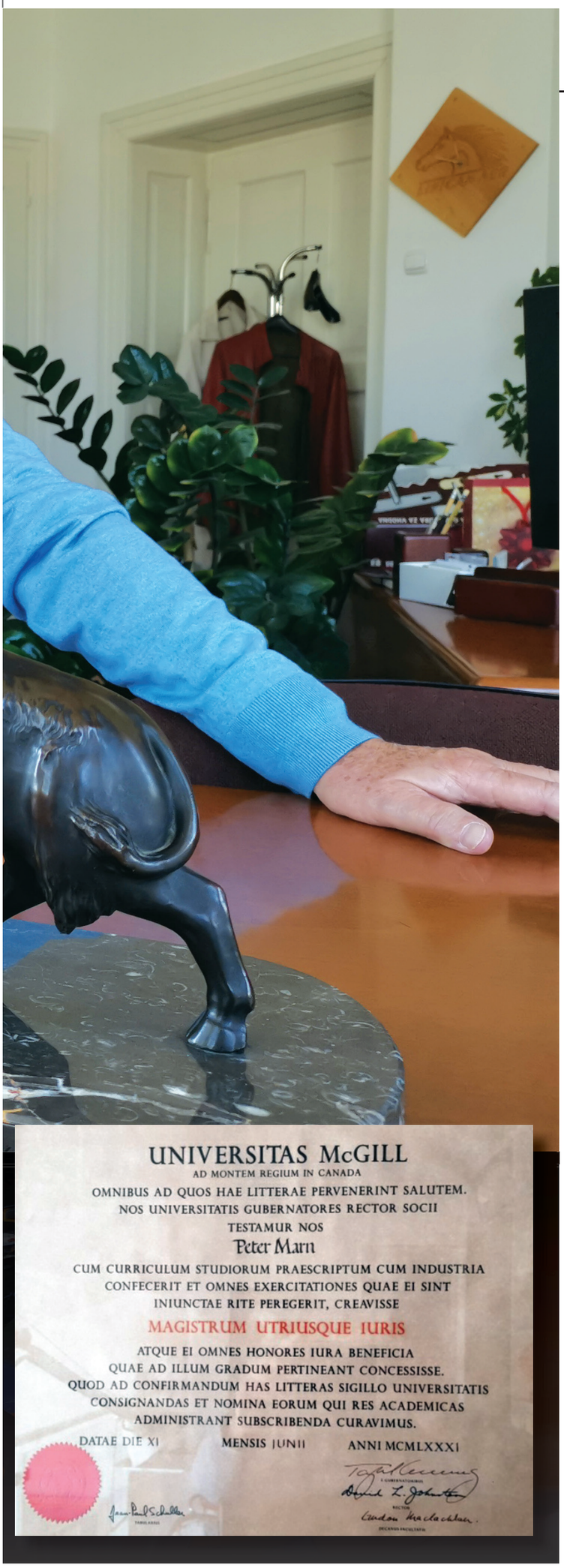
Čez pet let bo minilo 100 let od prvega poleta okrog sveta, ki ga je v 175 dneh izvedla ameriška vojska v štirih Douglas World Cruisers. Na cilj sta prišla dva. Večino od 74 pristankov so izvedli na vodi ali izvenletališko (ker letališč pač ni bilo), brez pretirane birokracije.

Kaj se je pravzaprav spremenilo v skoraj sto letih? Letala so manjša, sedeži udobnejši, motorji zanesljivejši, poraba goriva majhna, navigacija brezskrbna, komunikacija nenehna in utrujajoča, birokracija težavna, letališča številna in draga, dovoljenja številna in draga, gorivo težko dosegljivo in drago, državne politične meje potegnjene v stratosfero. Letalske birokrate skrbi varnost v zraku skozi percepcijo strahu pred izgubo službe. Piloti so se pred stotimi leti počutili ogroženi od neznanih pokrajin, nepredvidljivega vremena, napak v navigaciji in možnosti odpovedi motorja, sedanji piloti pa se čutimo ogrožene od birokratov, ujetih v trenutne pravilnike, za katere vzporedni letalski svet ne obstaja. V bistvu bi bilo lepo in za naš edini planet koristno, če bi tehnološki razvoj leta 1924 zamrznili za sto let.

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

Peter Marn, intervju

POLITIKI SO POSTAVLJALI MENEDŽERJE, KI SO ADRIO USPEŠNO PRIPELJALI DO KONCA



S Petrom Marnom, pravnikom in pilotom, magistrom Inštituta za letalsko in vesoljsko pravo univerze Mc Gill v Montrealu, ki je v osamosvojeni Sloveniji vzpostavil njeno letalsko samostojnost, se pogovarjava nekaj dni po Adriinem stečaju. Ni kaj reči. Poraz države in poraz letalske branže. Kako naprej, razmišlja proti koncu pogovora. S Petrom, ki je tudi prvi predsednik slovenske Aope, sva se najprej pogovarjala o njegovi življenjski poti, ki je vseskozi tesno povezana z razvojem slovenskega letalstva. Za razliko od večine pilotov je razmeroma pozno, pri svojih 54 letih, postal tudi pilot. Živ dokaz, da lahko v zrelih letih postaneš »pravi fliger«, pravijo njegovi prijatelji. Do danes je naletel 750 ur. V pisarni podjetja Vzlet na Viču, kjer »uraduje« sedaj, ima na mizi kipec mogočnega bika umetnika Franceta Slamiča, ki simbolizira moč podjetništva.

Zdaj že davnega leta 1979 ste se specializirali za letalsko pravo v Montrealu. Kako to, da ste šli na to šolanje?

Ko sem leta 1971 diplomiral na Pravni fakulteti Univerze v Ljubljani, so me zvabili v takratno Inex Adrio Aviopromet za sekretarja podjetja. Tam se je začela moja povezanost z letalstvom, ki traja še danes. Takrat je bil direktor Inex Adrie Janez Nedog, ki je bil prav tako ljubitelj letalstva, športni pilot in predsednik ljubljanskega aerokluba. V tistem obdobju so imela letala Adrie nekaj nesreč. Najprej leta 1972, ko je Adria posodila svoje letalo družbi Egipt Air, je bila v njem podtaknjena bomba in letalo je končalo na hribu blizu Adna v Jemnu. Leta 1973, ko je posodila letalo jugoslovanski družbi JAT, je le-to pristalo v koruzi, kjer na srečo ni bil nihče poškodovan. V obeh primerih smo zadeve pravno brez težav reševali. Težje pa je bilo leta 1975 po nesreči v Pragi, kjer je bilo od 115 potnikov 40 mrtvih, 75 jih je preživelo, a jih je bila približno polovica poškodovanih. Naslednja nesreča – trk Adrie z British Airways nad Vrbovcem leta 1976, v kateri so umrli vsi potniki in člani posadke – pa me je pripeljala v to, da sem začel resno proučevati domače in mednarodno letalsko pravo.

Kaj je bila poglavitna težava po nesrečah?

Kako se spoprijemati z odškodninami in s krivdo? Pri trčenju nad Zagrebom je šlo za napako kontrolorja, delavca Zvezne uprave za kontrolo letenja. Odgovoriti je bilo treba na primer na vprašanje, ali lahko zavarovalnice, potem ko so izplačale odškodnine, uveljavljajo regresni zahtevek zoper Zvezno upravo za kontrolo letenja. V Jugoslaviji, kjer je bila takrat Slovenija, takšnega primera še ni bilo.

In vas je delodajalec, Inex Adria, poslal na Inštitut letalskega in vesoljskega prava na univerzo McGill v Montreal?

Ni bilo tako enostavno. Najprej sem se oglasil na Raziskovalni skupnosti Slovenije in sem vprašal, ali so kakšne možnosti. Rekli so mi, da bi mi lahko plačali šolnino, ki je bila takrat nizka, in dali štipendijo 800 dolarjev. Prijavil sem se v Kanado in bil sprejet. Potem sem v Adrii urejal svoj status. V skladu s pravilnikom sem izkoristil možnost neplačanega dopusta za eno in za drugo leto ter zložil skupaj vse redne dopuste, do katerih sem imel pravico. Prosil sem za mirovanje delovnega razmerja in za povratek v službo po končanem študiju. Tako sem bil v Montrealu od septembra 1979 do začetka novembra 1980. V tem času sem poslušal vsa predavanja in tudi naredil magistrsko nalogo, ki je obravnavala tisto, kar sem že prej tudi delal: vprašanje odgovornosti delodajalcev za napake njihovih delavcev in vprašanje regresnih zahtevkov. Proučil in povzel sem tudi pravno ureditev letalstva v takratni Jugoslaviji, v Nemčiji, Franciji, na Nizozemskem in v ZDA. Tako sem se naučil, kako delujejo posamezne države na področju letalstva. Ko sem se vrnil, je bil pomočnik ministra v Beogradu Mariborčan Anton Malek, ki je kmalu za tem umrl. Pričakovati je bilo, da bodo na to mesto imenovali mene. A so >>>

>>> se v Beogradu uprli. Vedeli so, da če dajo na to mesto Slovenca, ki je ravnokar končal študij v Montrealu, je, kot bi spustili hudiča v svojo hišo. Tako sem ostal še nekaj časa v Adrii.

Kje je bila Jugoslavija v primerjavi s svetom v letalstvu?

Bili smo primerljivi, ponekod celo napredni. V letih 1978 in 1979 smo uvedli rentgensko pregledovanje prtljage. Rentgene smo postavili v vsak vhod za »check inn«, tako da sta operater in zemeljska stevardesa lahko takoj dobila znak, če je bilo v prtljagi kaj nevarnega. Pritisnila sta gumb in so prišli varnostniki, vzeli kovček in ga v skladišču skupaj s potnikom pregledali. Ves svet je takrat Jugoslavijo napadel, češ, kako si dovolimo pregledovati potniško prtljago. Kaj pa danes? (smeh)

Po kateri državi pa smo se sicer zgledovali?

Po razvitih državah. Ker smo kupovali avione v Ameriki, po Ameriki. Ker smo imeli precej povezav in letenja v Nemčijo, po Nemčiji. Ker je Adria kupila prve DC 6 na Nizozemskem, tudi po Nizozemski. Iz njihove letalske družbe KLM smo prekopirali enega prvih priročnikov za letenje.

Glede šolanja pilotov pa najbrž po Rusiji, glede na to, da so bili prvi piloti izšolani tam?

Ni čisto tako. Vojaški sistem je bil prenesen iz Rusije, konverzija vojaških pilotskih licenc v civilne licence pa se je izvajala na osnovi jugoslovanskih predpisov, ki so bili usklajeni z evropskimi predpisi. Ko sem leta 1971 prišel v Inex Adrio, so v večini leteli tam bivši vojaški piloti, približno četrtina pilotov pa je bila iz aeroklubov. V naslednjih letih so prišli vsi iz aeroklubov in iz zagrebške višje civilne zrakoplovne šole za pilote. Čeprav je bil šolski sistem jugoslovanski, Hrvati niso hoteli iz hrvaškega proračuna plačevati šolanja slovenskih pilotov. Zato je bila leta 1978 sprejeta odločitev o ustanovitvi Oddelka za letalstvo pri Strojni fakulteti v Ljubljani. Glavno težo programa so dolgo časa nosili Dominik Gregl in Marjan Bizjan ter inženir Jože Perhavc. Letalske predpise sem v drugem letniku predaval jaz.

Pri vzpostavitvi rednih Adriinih mednarodnih letov ni šlo vse gladko. Kako se spomnite tega obdobja?

Ko sem se vrnil iz Kanade, je bila takoj sprejeta usmeritev, da vzpostavi Adria tudi redne linije. Do takrat je letela samo eno redno linijo, in sicer Ljubljana – Beograd – Ljubljana, poleg te pa tako imenovane gastarbajterske lete, predvsem iz Nemčije v Jugoslavijo. To so bile delavske linije iz praktično vseh velikih mest v Nemčiji do Zagreba, Sarajeva, Splita, Titograda, Skopja, Prištine. Ko smo poskušali vzpostaviti dodatne redne linije, smo naleteli na ogromne ovire v Beogradu. V bilateralnih meddržavnih sporazumih, ki jih je Jugoslavija sklenila, smo vendarle našli dve državi, pri katerih je bilo v dogovorjeno, da lahko iz vsake države leti med državama več prevoznikov. To sta bila Ciper in Zahodna Nemčija. V Zahodni Nemčiji je bilo tvegana začeti. Odločili smo se, da gremo na Ciper. Tako je prišlo do vzpostavitve linije Ljubljana – Beograd – Larnaca, nato pa še do direktne linije Ljubljana – Larnaca. To je Adrii omogočilo, da je začela vzpostavljati stike tudi z letalskimi družbami, ki niso bile čarterske, ampak redni linijski prevozniki, vključili smo se v mednarodno združenje letalskih prevoznikov IATA. Kot članica IATA je lahko začela ponujati medkompanijske dogovore tudi drugim prevoznikom. Tako je prišlo v nadaljevanju do linije Ljubljana – Munchen - Ljubljana, kasneje še do linije za London. Vedno je bilo treba iskati neke niše, ki niso ogrožale jugoslovanske družbe JAT. Takrat se je v vzpostavljanje zračnega prometa močno vmešavala politika. Z linijo v Munchen se je, denimo, morala strinjati vlada v Beogradu, kar smo težko dosegli. Na nemški strani pa nam je pomagal bavarski predsednik Franz-Josef Strauss osebno.

Sokolje gnezdo
ŠOLA LETENJA - RADOVLJICA
PODELJUJE
DIPLOMO
g. Peter Marn
za prvi uspešni samostojni polet na motornem UL letalu - dne 24.11.'95
Radovljica, 09.12.'95
Direktor: Silvo Oročim

Da bi lažje prihajali na Bavarsko delavci iz Jugoslavije?

Ne, banalno: želel se je čim udobneje pripeljati na lov v Slovenijo. Spodbudila sta ga torej prijateljstvo in simpatija do Slovenije. Osebno zadovoljstvo. Mi smo to vedeli in smo po naših kanalih v okviru združenja Alpe Adria to izkoristili. O tem sem se leta 1984 osebno dogovarjal s kabinetom bavarskega predsednika.

Tega leta ste iz Adrie odšli na republiški Komite za promet in zveze. Kakšno delo ste opravljali tam?

Imenovan sem bil za namestnika predsednika Komiteja za promet in zveze v Sloveniji, ki pa na žalost s področjem letalstva ni imel kaj veliko za opraviti, ker so bile vse pristojnosti v Beogradu. Imeli smo sicer Samoupravno interesno skupnost za letališko dejavnost, bilo je pa tudi nekaj dela za vzpostavitev Adriinih linij, o katerih sva ravnokar govorila. Predsednik komiteja – danes bi rekli minister - je bila takrat Julka Žibert iz Pošte, prijateljica Janeza Zemljariča, za njo pa Milan Jelenc, ki je prišel iz Interevrope.

Kako se je kadrovalo takrat glede na današnji čas?

V bivšem režimu smo bili bolj ali manj vsi »rdeči«. A so se kadri postavljali tako, da je bilo več poudarka in skrbi za strokovnost kot zdaj. Zdaj je najbolj pomembna strankarska pripadnost. Prej je bila ena stranka in to sploh ni bil relevanten kriterij. Samoumevno je bilo, da si bil vključen v komunistično partijo, a si nato moral izkazati strokovnost in imeti reference, da so te imenovali na neko pomembno mesto.

Kako vidite delovanje države prej in zdaj?

Prej je država dosegala rezultate, zdaj dosega rezultate gospodarstvo. A država - javne službe in državne funkcije - zdaj ne delujejo tako dobro, kot so funkcionirale prej.

Prav vi ste po osamosvojitvi kot »stari kader« vzpostavili letalsko oblast v osamosvojeni Sloveniji in pripravili letalstvo za mednarodno priznanje. Kako je šlo?

V začetku julija 1991 sem bil imenovan za prvega direktorja Uprave za civilno letalstvo. Zaradi osamosvojitve so nam ravno pričeli zapirati zračni prostor nad Slovenijo. Predpisi niso več veljali. Imel sem srečo, ker sem deset let prej študiral pravno ureditev letalstva po državah, tako sem teoretično vedel, kaj vse je treba narediti, da bodo stvari delovale naprej. V tem času smo postavili minimalno potrebno strukturo kadrov v upravi, improvizirali okoli opreme in pogojev za delo kontrole letenja in začeli pripravljati tudi vse tiste najnujnejše predpise, ki smo jih lahko sprejeli na osnovi naše, slovenske ustave. Prvi korak je bil, da je bila v okviru samostojne Slovenije za področje letalstva podaljšana veljavnost zakona o zračni plovbi jugoslovanskega letalstva in vseh podzakonskih predpisov. Jugoslavija je bila na tem

področju v primerjavi z drugimi državami kar dobro organizirana in urejena. Vseeno pa je bilo treba določene stvari uglasiti že z slovenskimi predpisi. Nismo mogli vpisovati v slovenski register pilotov in letal na podlagi jugoslovanskih predpisov. Prostor se je sukcesivno zapiral do septembra, ko je bila totalna zapora, razveljavitev vseh dovoljenj in dokumentov tudi za Adrio.

Z osamosvojitvijo se je Slovenija naenkrat znašla v praznem prostoru. Kako se je vrnila v mednarodne vode?

Jugoslavija je rekla: za državljane SFRJ vsi dokumenti normalno veljajo, za nove države – republiko Slovenijo - pa jugoslovanski dokumenti ne veljajo. Zračni prostor je bil zaprt, dovoljenja, potrdila, odločbe razveljavljene. Vez z Jugoslavijo je bila dokončno pretrgana enkrat septembra – potem je bilo samo vprašanje, kdaj bo prišlo do diplomatskega priznanja Slovenije. Vzporedno smo mi za področje letalstva pripravljali vse, da bi lahko prišlo po diplomatskem priznanju tudi do priznanja slovenske letalske oblasti kot oblasti suverene države v mednarodnem prostoru. Za področje letalskih dejavnosti je bil kapetan Marjan Bizjan, za področje dovoljenj v delovnem smislu Rok Golob, v administrativnem smislu pa Ljubo Vidmar. Za področje tehnike in vzdrževanja je bil inženir Jože Perhavc, za področje kontrole letenja Janša Srečko, Jože Slana in Brane Lučovnik. Ljubo Vidmar kot pilot in Jože Slana kot kontrolor sta se vrnila v Slovenijo iz vojaških struktur, vsi drugi pa smo bili od doma. Ocenili smo, da vse ne bo mogoče, zato smo z Avstrijci sklenili dogovor, po katerem so bili oni pooblaščeni za inšpekcijski nadzor nad našimi letali Dash in DC 9, za letala Airbus pa Nemci. Prav tako smo Avstrijce zaprosili za kontrolo sektorja Mura, to je severovzhodni del Slovenije.

Zakaj je bilo to potrebno?

Tu čez je letelo in še danes leti precej letal. Tudi danes nadzirajo promet nad višino 12.500 čevlji z Dunaja. Razlog je v tem, da leti potniško letalo skozi zračni prostor Slovenije tukaj le dve minuti. V tem času bi se moral pilot javiti dunajski kontroli, se odjaviti, dunajska kontrola bi morala narediti koordinacijo z ljubljansko kontrolo, odjaviti avion in ga predati ljubljanski kontroli, dati pilotu frekvenco in še kakšno informacijo, takoj ko bi se pilot prestavil na našo frekvenco in se javil kontroli v Ljubljani, bi se že moral odjaviti in se prestaviti na zagrebško frekvenco, se javitiu njihovi kontroli letenja. Skratka, preveč postopkov za tako kratek čas. Slovenci smo popolnoma suvereni tukaj do višine 12.500 čevljev, ki sodi pod Ljubljano, nad to višino smo pa tudi suvereni, le da kontrolo opravljajo Avstrijci.

V tem času je Slovenija morala zamenjati tudi oznake letal. Namesto dotakratne YU (Jugoslavija) imamo zdaj S5. Zakaj takšna oznaka?

YU nismo mogli več uporabljati, ker dva mednarodna subjekta ne moreta uporabljati iste kode. V dokumentaciji smo našli, da je mogoče uporabljati SL (sierra lima). Dovolili so nam, da jo lahko začasno uporabljamo. A je bila prizadeta država Švedska. Švedi sami niso vedeli, zakaj imajo SL. Skoraj eno leto je trajalo, da smo razčistili, kaj je s to oznako in zakaj ne dobimo soglasja za uporabo. Izkazalo se je, da ima Švedska kodo SL rezervirano in jo tudi uporabljajo amaterski radio klubi na odmaknjenih področjih, ki so v funkciji zaščite in obrambe. Tako smo konec leta 1992 prešli na S5 (sierra fife). Tudi druge države so imele tovrstne težave: Bosna ima oznako E7, Hrvaška A9.

V kolikšnem času je Slovenija sprejela lastne predpise na področju letalstva za mednarodno priznanje?

Nismo vedeli, kdaj bo Slovenija priznana. Pripravljali smo se, kot da bo to jutri. Slovenija je bila diplomatsko priznana 15. januarja 1992. Na področju zračnega prometa smo bili priznani le en teden kasneje. Torej takoj. Potem smo povabili Avstrijce, da so opravili kalibražo vseh navigacijskih sredstev v Sloveniji in poslali po svetu notam, da je slovenski zračni prostor odprt, navedli smo vstopno-izstopne točke, dali informacije o radijskih frekvencah za posamezne službe in jih povabili, da so dobrodošli.

Niste bili prav dolgo na čelu Uprave za civilno letalstvo. Kaj se je zgodilo?

Konec leta 1993 so me razrešili. Razlog je bil zelo konkreten: stare kadre je treba likvidirati. Bilo pa je tudi nekaj apetitov za to delovno mesto. Za tem sem se za nekaj časa posvetil samo predavanjem. Razen na Strojni fakulteti sem prevzel predmet organizacija in tehnologija zračnega prometa tudi na Pomorski fakulteti. Leta 1995 sem se zaposlil na mestu pomočnika direktorja na Aerodromu Ljubljana, na fakultetah sem predaval vzporedno. Takrat sem si rekel: če predavam, pa tega ne obvladam dobro, je pa to malo nespodobno. In sem šel k pokojnemu Silvu Orožimu vprašat, če me lahko izšola za športnega pilota. Tako se je pri 54 letih pričela moja prava letalska pot. Novembra 1995 sem prvič letel samostojno z ultra lahkim letalom Storch, nato pa nadaljeval pri Petru Ravnaku v Slovenskih Konjicah na Piperju. Leta 1997 sem naredil izpit za športnega pilota in do danes naletel 750 ur. Dovoljenje imam še vedno.

V Slovenskih Konjicah je nastala tudi AOPA, združenje lastnikov letal.

To je bilo leta 1996. Odločilen je bil sestanek, ki smo ga potem formalizirali z ustanovnim članstvom na tradicionalnem srečanju pilotov

v Slovenskih Konjicah. Takrat je bilo – malo žalostno, a resnično – največ prisotnih, pa tudi vsebinsko je bila razprava najbolj bogata. Kasneje smo morda to lokacijo in ta dogodek premalo negovali za vsebinsko dejavnost Aope.

Vi ste prvi predsednik Aope. Njen predsednik ste bili skoraj deset let. Kaj je pridobilo slovensko letalstvo z Aopo?

Pridobilo je možnost delovanja v okviru svetovno znane organizacije, ki izhaja iz ZDA. V tej organizaciji je največ Američanov - okoli 460.000, okoli 50.000 članov pa je iz drugih držav. Skozi Aopo smo dobili kontakte s piloti praktično po vsem svetu. Vzpostavili smo zelo dobre vezi s Švicarji, Nemci, tudi Italijani, Avstrijci, Angleži in pa seveda z vodstvom, z Američani. Ta organizacija je číslana po svetu in tudi v Sloveniji. Je kot pes čuvaj, ki pazi na interese pilotov. Paziti na interese pilotov je precej zahtevno, ogromno dela in skrbi je s tem. Zadnja zelo so vroča tema droni. Droni so agresivni in vstopajo v zračni prostor popolnoma nekontrolirano, povzročajo težave in nasprotujejo temu, da bi bilo njihovo delovanje regulirano na podoben način, kot je regulirana dejavnost. To je tema, s katero bi se morala Aopa še več ukvarjati, saj se tudi izjemno hitro razvija.

>>>

>>> **Kaj pa vpliv na nacionalno zakonodajo?**

Mi smo največji »trouble makerji« tistih, ki bi naj na agenciji in na ministrstvu skrbeli za letalske predpise. Poskušamo vplivati na sprejemanje predpisov, ker se na aviacijo spoznamo, imamo praktične izkušnje, ker nas to prizadeva, ker nam olajšuje ali otežuje življenje, imamo pač znanje, ki ga uporabljamo pretežno ali pa izključno za zaščito naših interesov. Naši interesi so prizadeti na primer z nepotrebno razširitvijo prepovedanih con v okolici vadbišča Poček pri Postojni. Kadar ta deluje, je po našem mnenju neupravičeno velik del slovenskega zračnega prostora zaprt. Takrat moramo leteti v neposredni bližini Nanosa, kar je za športna letala težava, s katero se morajo soočiti tudi vsi tuji piloti, ki letijo na primer iz Avstrije v Portorož.

Zakaj so nam vzeli toliko neba? Ponekod v Evropi lahko hkrati letijo športna in vojaška letala.

Nobenega letalca v pravem pomenu besede ni na mestih, kjer se kroji usoda in pogoji za življenje in delo v letalstvu.

Zakaj nas pa ni?

To moraš vprašati politike, tiste, ki so bili vseskozi tam. Nazadnje so bili na ministrstvu za promet strokovnjaki, ki so izhajali iz letalstva, v letu 2000. Po drugi strani pa tako Agencija kot tudi kontrola letenja – ne smemo pozabiti, da imamo samostojno podjetje Slovenija kontrol - sta dva subjekta, ki predvsem ščitita svoje interese, kako in kaj se dogaja v zraku in v dejavnosti, jima pa ni kaj veliko mar. Kar še bolj pomeni, da bi morali imeti nekaj kompetentnih ljudi neposredno iz letalstvana ministrstvu.

Veliko je težav zadnji čas v letalstvu. Kako naprej?

Interes pilota je, ne le, da leti, ampak pod kakšnimi pogoji leti. Pogoje določa država. Določa, pod kakšnimi pogoji leti, kam lahko leti, koliko ga finančno obremenjuje, da ima svoje letalo ali da lahko leti na primer v aeroklubu, pod kakšnimi pogoji ta aeroklub deluje. Let letala iz ene točke na drugo je odvisen od celovitih razmer, v katerih letalstvo v neki državi deluje. Te razmere so pa lahko pilotom bolj ali manj prijazne.

In mi se razvijamo v pilotom neprijazno državo.

V Sloveniji se vojaške aktivnosti odvijajo na škodo udeležencev v zračnem prometu. Pred petimi leti je bila ta prepovedana cona nad Počkom polovico tolikšna kot sedaj. Kdo je dovolil razširitev? Državna administracija. Ko se dva vojaška Pilatusa spomnita, da bi letela iz Cerkelj do Postojne, je za športne letalce ogromen del zračnega prostora zaprt. Vedno manj je na razpolago za tako imenovano prosto letenje 1000 čevljev nad terenom.

Zakaj se administracija tako vede? Iz neznanja in nerazumevanja?

Najlažje je omejiti. V vseh drugih primerih bi bilo treba delati, operativno urejati stvari, vsakič posebej pomisliti, aha, imeli bomo vajo, zdaj pa je treba za naslednji teden poslati noto, kaj se bo dogajalo in bo ta prostor teden dni za civilna letala zaprt. Administraciji se s tem ne ljubi ukvarjati in tako duši vse drugo letenje.

Dolgo ste bili neposredno povezani z Adrio. Pogovarjava se nekaj dni po stečaju. Kako ga komentirate?

Prej smo ugotavljali, da nimamo strokovnih ljudi na mestih v državnih organih, ki bi skrbeli za civilno letalstvo, in isto velja za Adrio. Zgodba Adrie in njena pot navzdol se je začela leta 2005, ko je končal svojo kariero v Adrii zadnji iz letalstva, Brane Lučovnik. Do takrat so Adrio vedno vodili strokovnjaki. Po tem pa ne. Politiki so nastavljali take ali drugačne menedžerje, ki so uspešno pripeljali Adrio do konca. Zakaj? V času premierja vlade Boruta Pahorja, to je bilo med 2008 in 2012, je Adria dobila zadnjo izdatno finančno pomoč in je bila tudi finančno stabilizirana. Vendar se ni nihče resno ukvarjal z vprašanjem njenega upravljanja in kako zagotoviti, da jo bodo vodili strokovnjaki. Vse smo izgubili. Na vrhu malih delničarjev Adrie je bilo moje ime. Izgubil sem 15.000 evrov. Voditi tako podjetje politično, ne gre. Firmo se lahko vodi samo po pravilih poštenega gospodarjenja, nič drugega. Dokaz, da je tako mogoče poslovati tudi v Sloveniji, so najmanj štiri podjetja, ki se v Sloveniji ukvarjajo z letalskimi prevozi in vzdrževanjem letal: Lipican Aer, Aero4M, Solinair in Elitavia. Po tržnih zakonistostih in brez subvencij.

Adria je po vašem torej žrtev političnega delovanja?

Ja, seveda.

Obstajala je od 1961 do 2019. Slovenija je po 58 letih ponovno na začetku – brez lastnega letalskega prevoznika. Vrnili smo se v čas pred letom 1961.

Ja. Tako je. Ko je JAT letel na liniji Beograd - Ljubljana in je pristal na travniku v ljubljanskih Mostah, so govorili, da je to slepo črevo. Konec.

Letalstvo je vseskozi eden od pomembnih pokazateljev razvitosti države. Kam smo prišli v razvoju Slovenije!?

Ja. To je poraz države in letalske branže. In koliko smo zmetali denarja za nič! Zakaj je država zmetala toliko denarja v Adrio? Zato, da se je zgodilo to, kar se je: da Adrie ni več.

Kaj pomeni za slovensko letalstvo, da nima več svojega vrha?

Vso to nelagodje bo najbrž povzročilo, da se bo država malo streznila in da bo naredila kakšen korak k oživitvi, ne Adrie, to bi bilo nespametno, ker je preveč dolgov, ampak koga drugega. Poglejte zanimivost: vse, kar je zunaj državne regulative, tudi na področju letalstva, se zelo dobro razvija. Imamo več manjših podjetij, nekatera sem že naštel, ki uspešno živijo od letalstva. Zdaj, ko ni Adrie, bo več prostora zanje, za njihov razvoj. Prihaja zlata doba letalskega prometa. Če hoče biti Slovenija med razvitimi v svetu, bo morala kaj narediti tudi za letalstvo.

Srečanje ob 30-letnici Društva slovenskih letalk v Portorožu leta 2019. Foto Milan Korbar

Društvo slovenskih letalk praznuje 30 let delovanja

SREČALE SMO SE V PORTOROŽU

Sonja Stegovec, članica društva slovenskih letalk

Ženske na slovenskem nebu danes niso tako redek pojav. Skozi zgodovino pa so se pojavljale bolj posameznice, ki so kar zgledno sledile svetovnim dosežkom.

V povojni Jugoslaviji se je letalski šport, kakor tudi vojno letalstvo, dobro razvijal in tako smo tudi ženske imele več možnosti za letenje. V nekem obdobju je bilo po slovenskih letališčih in letališčih bivše Jugoslavije veliko žensk. Bile so zelo uspešne padalke, jadralke, nekaj je bilo tudi motornih pilotk. Vedele smo druga za drugo in želele smo se spoznati. Nekega dne smo dobile vabilo na srečanje pilotk v Portorožu. Že naslednje leto smo se dobile na Lescah in ustanovile Društvo slovenskih letalk. To je bilo davnega leta 1989.

Zgodovina ženskega letenja v Sloveniji

Najprej smo pričele raziskovati zgodovino ženskega letenja v Sloveniji. Odpotovale smo v London posnet intervju s Slovenko Kristino Gorišek Novaković, ki je davnega leta 1932 kot prva ženska na Balkanu poletela v nebo.

Evropsko združenje letalk FEWP

Kmalu smo se pridružile evropskemu združenju letalk FEWP. Od takrat se redno udeležujemo vseh njihovih srečanj, ki so vsako leto v drugi državi. Naša predstavnica je evropskemu združenju letalk celo predsedovala. Na teh srečanjih smo spletle številna prijateljstva, doživele smo ogromno lepih skupnih trenutkov, predvsem pa spoznale evropska športna in druga letališča, saj se običajno srečanja dogajajo na lokalnih letališčih države organizatorke. Ob takšnih priložnostih nam razkažejo letalske muzeje v bližini, srečale pa smo se tudi z legendami iz letalskega sveta. Vse to nas navdihuje, da za letalske dosežke ni meja.

Vojaška pilotka, inštruktorica jadralnega letenja, balonarka

Tudi med nami so ženske s pomembnimi letalskimi dosežki. Med ustanoviteljicami Društva slovenskih letalk je Milena Cestnik, zdaj Zupanič, jadralna in motorna pilotka, učiteljica letenja, ki je poleg drugih številnih letalskih dosežkov bila ena od štirih žensk v prvi generaciji vojaških pilotk Šole rezervnih oficirjev aviacije v Zadru. >>>

>>> Tanja Pristavec je nosilka številnih svetovnih rekordov v jadralnem letenju. Še najbolj pa je ponosna na to, da je kot učiteljica jadralnega letenja izšolala svoji hčeri. Med nami je tudi pilotka solarnega letala pa pilotka helikopterja in jadralnega padala. Morda še najbolj vzbuja pozornost balonarka Lidija Kosi, saj balonark v Sloveniji ni veliko.

Mlada pilotka z zasebnim letalom

Med nami je tudi mlada pilotka Sandra Melavc, ki leti s svojim zasebnim letalom, a mogoče o njej kaj več kdaj drugič. Članice Društva slovenskih letalk so tudi ženske, ki so letenje opustile ali pa sploh nikoli niso letele.

Imamo pa tudi častnega člana, moškega, ki je bil med pobudniki ustanovitve Društva slovenskih letalk in je naš veliki podpornik. To je Kajetan Bajt, ki je bil lastnik zasebnih letal Diamond DA - 40 in DA - 42.

Zelo smo ponosne na svoje članstvo in na svoje aktivnosti.

Naše članice letijo na svojih matičnih letališčih, zato so možnosti za skupne aktivnosti zelo omejene, a smo kljub temu pred leti organizirale polet letal z ženskimi posadkami v koloni med slovenskimi letališči in tudi aero rally z ženskimi posadkami. Srečale smo se z ameriško astronavtko slovenskih korenin Sunito Wiliams, ko je obiskala Slovenijo.

Srečujemo se večkrat letno ob različnih priložnostih, organiziramo pa tudi redna letna srečanja Društva slovenskih letalk vsako leto na drugem letališču v Sloveniji. Številne med nami smo tudi navdušene tekačice, zato smo se kot ekipa s prepoznavnimi tekaškimi majicami udeležile teka Nočna desetka na Bledu. Delovanje našega društva smo predstavile na srečanju ljubiteljev letalstva ob 85-letnici letalske šole na Blokah, v zibelki jadralnega letenja v Sloveniji.

Mednarodni dogodki

Svojo prepoznavnost in ugled v mednarodnem prostoru smo gradile tudi z organizacijo izjemno uspešnih in nepozabnih mednarodnih srečanj. Trikrat smo že organizirale srečanje evropskih pilotk v Sloveniji; prvič leta 1990 v Portorožu, drugič leta 2005 na Lescah in zadnjič leta 2013 v Murski Soboti.

Naše članice jadralne pilotke so se že večkrat udeležile jadralnih seminarjev v tujini, v ZDA in Italiji. Takšen seminar za jadralno letenje v Alpah so organizirale tudi pri nas leta 2008 na Lescah.

Uživamo velik ugled v mednarodnem prostoru in nekatere naše članice so tudi članice Svetovnega združenja žensk v letalstvu 99.

30-letnica delovanja Društva slovenskih letalk

Društvo slovenskih letalk praznuje letos 30-letnico delovanja. Ta jubilej smo proslavile s slavnostno skupščino na letališču v Portorožu, na kateri je bila slavnostna govornica ministrica mag. Alenka Bratušek. Osrednji dogodek je bila predstavitev filma »Med pticami«, ki govori o dosežkih slovenskih letalk. Film je diplomsko delo Mateje Pustovrh, ki je hčerka predsednice Društva slovenskih letalk, Bože Pustovrh. To je bil pomemben prispevek h kronologiji našega društva in ženskega letenja v Sloveniji nasploh.

»**Kdor je kdaj okusil letenje, se bo vedno oziral v nebo**« je misel slavnega Leonarda da Vincija in tako je tudi z nami. Stalno se oziramo v nebo, nagovarjamo in spodbujamo mlada dekleta, ki jim srce zatrepeta, ko se ozrejo v nebo, ki si želijo leteti, da okusijo ta prečudoviti šport višin in se nam pridružijo.

Bralke revije Kopilot vabimo, da se nam pridružite, bralce pa pozivamo, da jih opozorite na nas.

Ustanovitveno srečanje Društva slovenskih letalk v Lescah leta 1989.

AOPA SLOVENIA

Združenje lastnikov letal
in pilotov Slovenije, AOPA

Zgornji Brnik 130 A
4210 Brnik-aerodrom
Spletna stran: www.aopa.si
Elektronski naslov: info@aopa.si

AOPA je organizacija, ki v povezavi z drugimi nacionalnimi organizacijami po svetu in z mednarodno organizacijo IAOPA širi obzorje tehnične kulture, ki je potrebno za razvoj naroda. Povsod po svetu so problemi podobni ali enaki, le ljudje smo različni.

Pestrost članstva je znak, da organizacija živi in deluje. Na težave je treba stalno opozarjati ter se o njih pogovoriti, le tako jih je mogoče tudi razrešiti. V duhu navedenega ste, spoštovani bralci te revije, vabljeni, da z nami sodelujete ali se nam pridružite kot naš polnopravni ali podporni član, vaša razmišljanja nas bodo usmerjala pri našem delu, za kar vam bomo iskreno hvaležni.

Zavarovanje zrakoplovov

- Zavarovanje odgovornosti zrakoplovov
- Kasko zavarovanje zrakoplovov

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

Več informacij:
www.triglav.si
transportna.zavarovanja@triglav.si
info-premozenje@triglav.si
Zavarovalnica Triglav, d.d.
Dunajska cesta 22
1000 Ljubljana

Dodatne informacije dobite tudi na naših poslovnih mestih.

Vse bo v redu.

triglav
www.triglav.si

MILAN HROVAT 80-LETNIK

Milan Hrovat, pilot, inštruktor, izpraševalec Agencije za civilno letalstvo, kdo iz letalskih krogov v Sloveniji ga ne pozna? Seveda ga poznamo vsi, ki imamo tako ali drugače opravka z letalstvom. Rojen je bil 13. oktobra 1939, tako letos praznuje 80 let aktivnega življenja, katerega je večji del namenil letalstvu, še posebej generalnemu letalstvu. Uradno ima v knjižici letenja vpisanih več kot 12.000 ur, kar je za letalca generalnega letalstva lepa številka.

Zdravko Stare

Letalski začetki

Moj stari prijatelj mi je ob neki priložnosti dejal, da se v letalstvu vse začne z modelarstvom. In res, tudi Milan je svojo letalsko pot začel kot član modelarske sekcije Aerokluba Kranj davnega leta 1955. Nekaj modelarske žilice je imel že v krvi, saj je bil tudi njegov oče navdušen modelar, ki je imel zadosti tehničnega znanja, tako da je izdeloval modelarske batne letalske motorje ter pri tem vzbujal zanimanje mladega Milana za letalstvo. V tistih časih ni bil toliko pomemben denar, pač pa vsesplošna družbena usmerjenost, da se mladi ljudje seznanjajo z tehniko in da širijo svoja tehnična znanja in tehnično kulturo, ki je pomembna za obstoj vsakega naroda. V takšnih okoliščinah je Milan postal zelo perspektiven modelar ter mu je bila zato dana možnost, da se kot modelar udeleži tečaja jadralnega letenja v Lescah. Žal je bil tretji po vrsti, možnost pa je bila dana samo dvema, zato je prvo leto izpadel, v izbor pa je prišel naslednje leto,1957, skupaj s svojim prijateljem Janezom Jenkom.

Že takoj na začetku tečaja je izvedel prvi padalski skok, nato pa začel šolanje na znameniti RODI. Prvi let je Milan opravil 25. 7. 1957, prvi samostojni let pa 6. 9. 1957. Upravnik letalskega centra je bil tedaj pokojni Albin Novak. Še istega leta je končal jadralni tečaj ter pridobil A in B značko, nato pa 1958. leta končal še tečaj za aerovleko ter istega leta tudi pridobil C značko v jadralnem letalstvu. Izbor letal, na katerih je Milan tedaj letel, je pester, med njimi so: Gruno Baby, Žerjav, Čavka, Jastreb, Weihe, Meteor itd. Zanje bi lahko danes napisali, da so bila to letala iz časov letalske eksotike in so imela pomembno mesto v tedanjem letalskem izobraževalnem sistemu – kandidati so se na njih naučili leteti.

Letenje v vojaškem letalstvu

Leta 1958 se Milan prijavi v šolo rezervnih oficirjev vojaškega letalstva (ŠRO-A) in je sprejet na šolanje v Titogradu, kjer tudi začne s šolanjem osnovnega motornega letenja. Pri šolanju pokaže nadpovprečne sposobnosti in po ocenah inštruktorjev izstopa kot eden najboljših učencev, tako da v svoji skupini lašira prvi, kar dokončno zapečati njegovo letalsko pot. Milan je namreč že tedaj spoznal pedagoški pomen letalskega šolanja in letalskega šolskega sistema, katerega osnovni cilj mora biti v spodbujanju kandidatov, da tekom šolanja zaradi zahtevnosti letenja ne bi izgubili motivacije. Milan je šolo rezervnih oficirjev vojaškega letalstva končal leta 1959 ter s tem pridobil licenco športnega pilota, nato pa se je vrnil domov v Kranj. Kot član AK Kranj leta 1959 nadaljuje z letenjem v ALC- Lesce ter pridno nabira ure za pridobitev CPL licence, ki jo naposled dobi leta 1971. Od leta 1961 do leta 1982 je bil Milan stalni član trenažne eskadrilje vojaškega območja Ljubljana, kjer je letel na različnih tipih šolskih letal vojnega letalstva: AERO 3, 522, J20-Kragulj itd. Letenje v vojaškem letalstvu je končal s činom majorja vojnega letalstva.

Nadaljevanje poti v letalstvu

Milan takoj po pridobitvi CPL licence ne dobi službe v komercialnem letalstvu, pač pa se zaposli kot elektrotehnik v ISKRI v Kranju. ›››

GEODETSKI ZAVOD RS

ALPSKI LETALSKI CENTER
LESCE-BLED

>>>

>>> Kljub temu nadaljuje svojo letalsko pot tako, da v tem času postane učitelj športnih pilotov (PPL) – tečaj za učitelja športnih pilotov opravi leta 1973, nato tudi učitelj poklicnih pilotov (CPL) – izpit za učitelja CPL opravi leta 1989, hkrati pa v tem času opravi izpit ter pridobi licenco za akrobatsko letenje. Leta 1982 Milan pridobi pooblastilo (licenco) za inštrumentalno letenje – IFR.

Delo in življenje v Geodetskem zavodu

Milan uspešno nadaljuje letenje kot pilot Geodetskega zavoda, kamor je bil sprejet leta 1980. Njegovo osnovno delo je bilo predvsem snemanje iz zraka za potrebe geodezije tako v Sloveniji oziroma Jugoslaviji kot tudi v tujini. V tistem času je bila za potrebe geodezije prvič v Sloveniji izvedena aerofotogrametrija, na podlagi katere so bile izdelane prve geodetske karte. Poleg snemanja iz zraka so piloti Geodetskega zavoda opravljali tudi poslovne lete za potrebe gospodarstva ter državne potrebe. Leteli so na letalih PA-31 Chieftain ter Cessna 421-B. Poslovno je Milan ostal zvest Geodetskemu zavodu vse do leta 1995, ko je izpolnil pogoje za upokojitev.

Geodetski zavod je imel v svoji floti letal znano letalo Morava, s katerim je letel tudi Milan. Še posebej se mu je vtisnilo v spomin, kako mu je ob nekem pristanku na letališču Brnik, kjer je bila tudi baza letalske enote Geodetskega zavoda, razneslo gumo, čeprav je bila na letalo montirana kot nova. Letalo je moral Milan do hangarja ‚odrulati' brez gume. Podobnih dogodkov je bilo še nešteto. Tako se na primer živo spominja poleta iz Dusseldorfa proti Ljubljani s C421, ko so mu v Düsseldorfu tankali gorivo, v katerem je bila voda. Na operativni višini leta je voda, ki je bila v gorivu, ki je teklo po ceveh do motorjev, zamrznila zaradi nizkih temperatur. To se je zgodilo ob 1:30 ponoči nad Münchnom, tako da je moral Milan vključiti gorivo iz rezervnih rezervoarjev, vendar pa je bilo vprašanje, ali bo zadosti goriva za prelet čez Alpe do pristanka na Brniku. Goriva je bilo ravno dovolj za prelet Alp, ko pa se je začel spuščati proti Brniku, je s padcem višine zrasla temperatura ter je s tem gorivo zopet normalno teklo v motor, tako da je na Brniku pristal brez problema.

Letalsko športno življenje

Kljub vsem drugim aktivnostim se je Milan aktivno udeleževal športnih tekmovanj v letalstvu ter tudi na tem področju dosegel lepe uspehe.

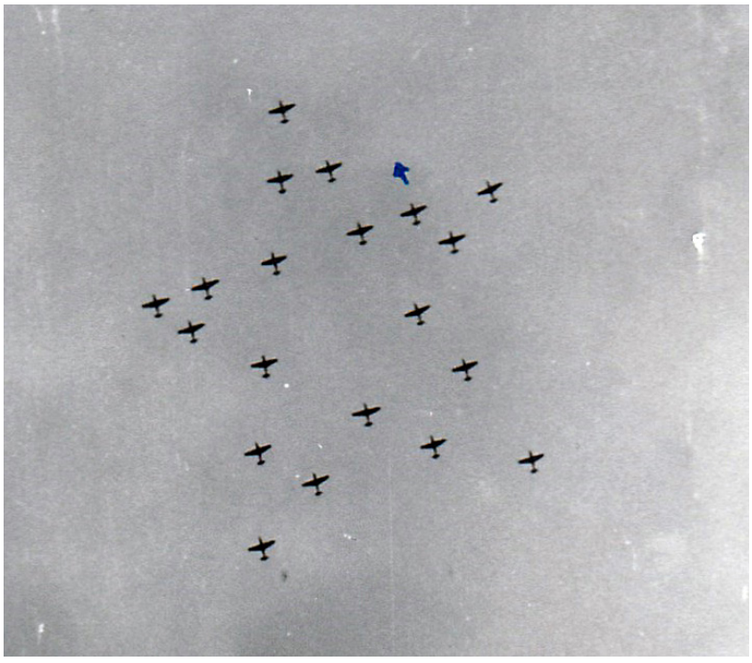
- Že v modelarskih časih, in sicer leta 1956 na tekmovanju modelarjev v Lescah, doseže tretje mesto, kar ga uvrsti v krog perspektivnih modelarjev.
- Leta 1961 na tekmovanju v motornem letenju v Lescah doseže prvo mesto.
- Leta 1962 na državnem tekmovanju športnih pilotov v Murski Soboti doseže prvo mesto.
- Tekmoval je tudi na memorialu Edvarda Rusjana v Beogradu leta 1962.
- Leta 1968 v Mariboru na reliju Rancarija doseže tretje mesto.
- Leta 1968 na tekmovanju Branka Ivanuša v Portorožu doseže drugo mesto.
- Poleg uspešnih tekmovanj Milan sodeluje na številnih letalskih mitingih ter javnih prireditvah, začenši že leta 1961 na letališču Ljubljana Polje, kjer danes v zvezi z letalstvom ostajajo samo še spomini, ki pa so pri Milanu še živi, saj je s tega letališča opravil številne polete in pristanke.

Letenje po upokojitvi

Milan ostane zvest letenju tudi po upokojitvi, ko leti na letalu Fairchild Merlin III zlasti v predele Rusije, od koder ima še vedno žive spomine na številne dogodke za vsak let posebej, ki sta ga opravila z Borutom Dolencem, o čemer bi lahko napisali celo knjigo. Letel je tudi na letalu TBM 700 in TBM 850. V knjigah letenja ima Milan vpisanih preko 75 tipov letal.

Vse zgoraj navedeno kaže, da 80-letnico letos praznuje človek, ki je vse svoje življenje posvetil generalnemu letalstvu in pri tem ostal predvsem človek, ki je vedno pripravljen pomagati sočloveku ne glede na to, ali je ta letalec ali ne. Milanova vedrina in humor človeka stalno navdušujeta in predstavljata motivacijo mladim generacijam ter vsem tistim, ki jih je Milan popeljal v čudoviti svet letalstva (izšolal je preko 100 pilotov PPL, CPL, IFR). Slovensko letalstvo danes ni v zavidljivih časih, a kljub temu bi bila lahko Milanova zgodba dobra popotnica za nadaljevanje poti Slovenije kot letalske dežele. Še na mnoga leta Milanu, predvsem pa veliko varnega letenja, ki Milana ohranja v dobri kondiciji, in še veliko letalskih zgodb.

30107
107



LESCE BLED

Danes najboljši v Sloveniji, jutri najboljši v Evropi

KAKO PRITI DO VRHUNSKEGA PILOTA

Peter Ravnak,
član AOPA Slovenije
AOPA ID: 0002

Čudovit dan na slovenjgraškem letališču. Nekoliko sploščeni kumulusi s še vedno ravnimi bazami nakazujejo že zrelo popoldne. Najboljša termika je pravkar minila. Redki odhodi transportnih voz s terenskimi ekipami danes niso posebej kalili spokoja, saj je le redkim, zgolj zaradi preambicioznih taktičnih apetitov, zunajletališki pristanek dajal veselje vaščanom, ko so na svoji njivi opazovali letalo namesto pridelka. Vreme danes je čudovito in ker je prvi dan prvenstva, se žirija ni odločila za dolgo etapo, da ne izčrpajo ekip že na začetku.

Prelet slabih 300 km, cilj in povratek, ne pomeni samo tekmovanja; danes bo vse, kar stari tekmovalci razumejo z eno besedo: »Dirka!«

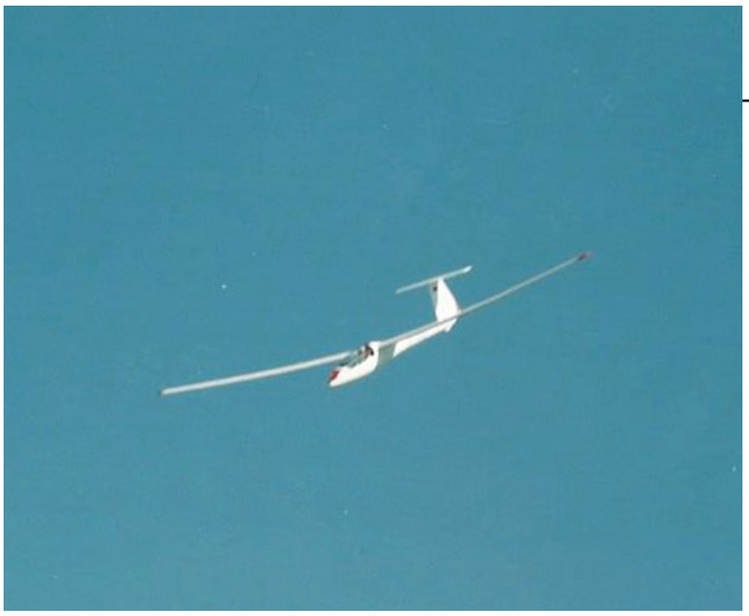
Prava dirka

Dirka pomeni do skrajnosti izkoristiti tehnične zmožnosti letala in opreme, neskončno natančno tehniko pilotiranja, čisto letenje do perfekcije, tako rekoč le en napačen zavoj, eden premalo ali eden preveč že pomeni izgubo mesta na lestvici. Navigacija leta se vodi z malim prstom, odloča pa taktika, v katerem višinskem diapazonu se bo letelo, kolikšna dviganja se bodo koristila in katera se bodo enostavno preskočila. Vzeti samo najboljša dviganja, danes bodo sigurno preko 3m/s, pomeni leteti tvegano, zadovoljiti se z metrom dviganja, četudi ti višine zmanjkuje, pa »leteti penzionistično«, a se zagotovo vrniti domov z uvrstitvijo »na repu«. Pripomočkov, ki temeljijo na GPS tehnologiji, še ni v letalih, tekmovalci uporabljajo izpopolnjene elektronske variometre in dajalce optimalne hitrosti, ki so sicer vrhunska oprema na svetu, a jih uporabljajo vsi, to pa zato, ker jih proizvaja Črt Rojnik, ki se nahaja ravno tako nekje na ruti kot eden favoritov za zmago. Za markiranje obratnih točk na ruti tekmovalci uporabljajo enega ali dva fotoaparata, za dokazilo o višini letenja (v oblakih je letenje prepovedano), pa barografe. Fototiminga še ni, prelet štartne in nato ciljne linije se meri ročno. Tisti, ki ima najkrajši čas tekmovalnega leta, je prvi. Idealno tekmovalno letenje pa ne pomeni biti najboljši, če ne ujameš pravega trenutka za štart, tako da imaš najboljše pogoje po celi poti in ne le na nekaterih delih. Toda kako ujeti samo en edini idealen trenutek, ko pa ni nikogar, da bi ti povedal ali izmeril, kaj šele dal zanesljivo vremensko napoved? Široko znanje, izkušnje, občutek, intuicija, sposobnost opazovanja, ocenjevanja, odločnost nasploh in v danem trenutku zmožnost koriščenja vsega razpoložljivega, pa seveda imeti svoj dan, vsaj malo predrznosti in sreče. Vse to odloča, kdo bo danes prvi.

Odlični piloti v doletu

Vsaj deset jih je, prekaljenih reprezentantov in rekorderjev z najboljšimi letali in pomočniki, ki zastopajo svoj aeroklub in bi lahko zmagali. Morda malenkost prednjači Miha Thaler, ki ima letos najboljše letalo na tekmi, s kolegi iz Lesc, ki imajo vsi Elanova letala. Najmočnejši so, kot vedno, iz Celja, vodi jih legendarni Franc Peperko-Ferenc. Ljubljančani imajo v svojih vrstah Janeza Stariho, Ptujčani Igorja Kolariča, Velenjčani Jožeta Verdeva, domačini Slovenjgradčani Gustla Mithanza, le mi, ki sicer vsi izhajamo iz AK Celje, predstavljamo posebno ekipo, ki smo jo po vzoru formule ena imenovali »Top Flying team«: Lilija Bogdan-Lilek, Uroš Kočevar-Uka in Polutnik Erazem-Elza, po mojem mnenju najbolj nadarjeni jadralci, razen Bogdana tudi ultra mladi. Nastopili smo prvič lani v Murski Soboti zelo uspešno, a so nam rezultate kratili, češ da tekme niso bile regularne zaradi slabega vremena, sedaj pa marsikdo čaka samo, da nam dokaže, da je bil ta naš koncept popolno mimo.

Za spoznanje je zaznati nemir na letališču. Sodniki se začno premikati na pozicijo ciljne linije in tudi po izračunu časa, saj drugih



podatkov nimamo, bi bil čas, da se pripravimo na končni prihod letalcev. Z menoj so pomočniki naše ekipe in Miro Kočevar, trener ekipe, Urošev oče, legendarni jadralec in pilot. Našo zemeljsko postajo preklopimo na uradno frekvenco, saj smo do sedaj bili na naši skrivni frekvenci, kar je bil običaj, da nas drugi niso poslušali. Vzdušje je tiho, a napeto, vemo, da so naši trije dobro štartali, vemo, da nihče ni pristal zunaj, vemo, da razen Uroša, ki leti na novem Jantarju 3, Bogdan in Elza nimata vrhunskega letala, vendar v srcu navijamo za vse njih.

Klub vsemu pričakujemo Miho Thalerja z najboljšim letalom, pa tudi Ferenca kot resničnega asa, zlasti za današnje razmere, da se bosta prva oglasila. Gledamo proti vzhodu, od koder bi se moral prvi prikazati v nizkem doletu. Tišina, napetost, tišina, ničesar ... nato pa mučno pričakovanje prereže po radiju: »JUNIFORM KILO v doletu!«

Nemogoče, UK pomeni Uroša Kočevarja! Mala silhueta na mali višini v smeri cilja kaže na veliko hitrost. Prepoznamo Jantarja, kako preleti cilj in z atraktivnim manevrom zanesljivo pristane, pomočniki so v trenutku pri njem in ga umaknejo s steze.

Kje je Miha? Kje so drugi? Mine skoraj dvajset minut, ko se pojavi naslednji in naslednji in kmalu tudi Lilek in Elza. Čudovito, neverjetno, Uroš je zmagal, kaj zmagal, »razturil«! V navalu nepopisnega veselja se z Mirom objameva kot mala otroka, za trenutek se spozabim in ignoriram avtoriteto velikega učitelja. Se pravi, možno je vse, možno je iti prav na vrh!

Zgodba o ekipi Top flying team je zgodba o letalstvu v Sloveniji konec osemdesetih in na začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja, o AK Celje in tudi AK Slovenske Konjice. Opisuje razpoloženje in aktivnosti, ki so vladale takrat v enem najboljših letalskih okoljih, takrat v Jugoslaviji, ko je letenje z jadralnimi letali pomenilo vrhunec letenja. Aeroklub Celje je bil eden najstarejših klubov, ki je posvečal posebno pozornost jadralnemu letenju, čeprav je tudi na drugih področjih žel lepe uspehe, predvsem v motornem letenju in modelarstvu.

Špartanska predanost letalstvu

Moja letalska pot se je začela tako kot mnogim drugim, leta 1974, ko se nas je prijavilo več kot 40 na tečaj jadralnega letenja, ki so ga vodili Vojko Starovič - Buco, Lilija Bogdan in Janez Habjan - Jinks. Takoj so nas seznanili z osnovnimi doktrinami kluba. To so ljubezen do letenja, trdo delo, disciplina, znanje, zanesljivost, tovarištvo, spoštovanje starejših kolegov, predvsem pa neskončna predanost dejavnosti. Ta predanost je včasih pomenila pravi špartanski način. Že kar na začetku je bilo treba priti na letališče v Levec na ogled dejavnosti, pa se mi je to prekrivalo z nastopom na košarkarski tekmi z ekipo, v kateri sem bil celo kapetan, a je Buco brez oklevanja sklenil, naj kar grem igrat za vedno, tu, na letališču, so le čisti letalci. Popolna predanost klubu in letenju se nikoli več ni preverjala, bila je samoumevna. Tečaj letenja je potekal v zgodnjih jutranjih urah, včasih se je končal že ob sedmih, ko so se druge dejavnosti šele začele, letala smo tiščali na štart po visoki travi in dokler nismo ugotovili, da se je pred tem pametno preobleči, smo ves dan nosili od rose premočena oblačila. Na letenje in sploh na vse dogovor-

"Bilten Topflying team iz leta 1990"

Peter Ravnak

organizacijski vodja ekipe, rojen 8.1.1960, ing. strojništva, jadralni in motorni pilot od leta 1976, učitelj letenja s skupnim naletom 3000 ur na več kot 23 tipih jadralnih letal, danes zaposlen kot poklicni pilot pri Adria Airways na letalu DC-9.

Vladimir Kočevar

vodja zemeljskih ekip in strokovni svetovalec tekmovalcev, legenda jugoslovanskega jadralnega letalstva. Rojen je bil 18. 6. 1945 v Celju, preletenih ima 8000 ur. Je prvi, ki je preletel slovenski trikotnik, je učitelj letenja, nekoč uspešen tekmovalec, človek, ki je največkrat v Jugoslavij i preletel diamantno razdaljo 500 km z jadralnim letalom. Danes je poklicni pilot in inštruktor v A. Airways na letalih Dash-7.

Bogdan Lilija

prvi pilot, rojen 2. 4. 1956 v Celju. Njegova življenjska pot kaže na človeka izjemnih sposobnosti. Bil je odličnjak v srednji šoli, nato pa najboljši študent v svoji generaciji. Z letalstvom se je srečal že kot modelar v osnovni šoli. Sedaj ima preletenih 1100 ur in 26000 km na jadralnih letalih. Prvič je nastopil na republiškem prvenstvu v Lescah leta 1977, že istega leta je osvojil 4. Mesto na balkanskem prvenstvu v Bolgariji. Leta 1980 je proglašen za najboljšega jadralnega pilota v Jugoslaviji. Do leta 1986, ko je aktivno sodeloval na vseh tekmovanjih, se je vedno uvrščal med najboljše 4 v Jugoslaviji. Danes je dipl. ing. elektrotehnike, samostojni obrtnik oz. podjetnik v razvoju elektronike, ponovno pripravljen za poseganje po najvišjih mestih.

Uroš Kočevar

drugi pilot, rojen 1. 3. 1972 v Celju. Preletenih ima 400 ur na jadralnih letalih. Je eden najbolj perspektivnih jadralnih pilotov v Jugoslaviji. Je modelar od osnovne šole, najmlajši pilot z diamantnim
C v Jugoslaviji. Letos se bo udeležil prvih tekem za republiško in državno prvenstvo.

Erazem Polutnik

tretji pilot, rojen 27. 2. 1972 v Ljubljani. Je dijak 4. letnika NMU v Celju. Preden je začel leteti, se je aktivno bavil s plavanjem, njegov največji uspeh je 2. Mesto na državnem prvenstvu, je tudi republiški prvak iz tekmovanja matematikov. Do sedaj je letel 200 ur, njegov najdaljši prelet pa je 263 km. Letos bo tekmoval prvič.

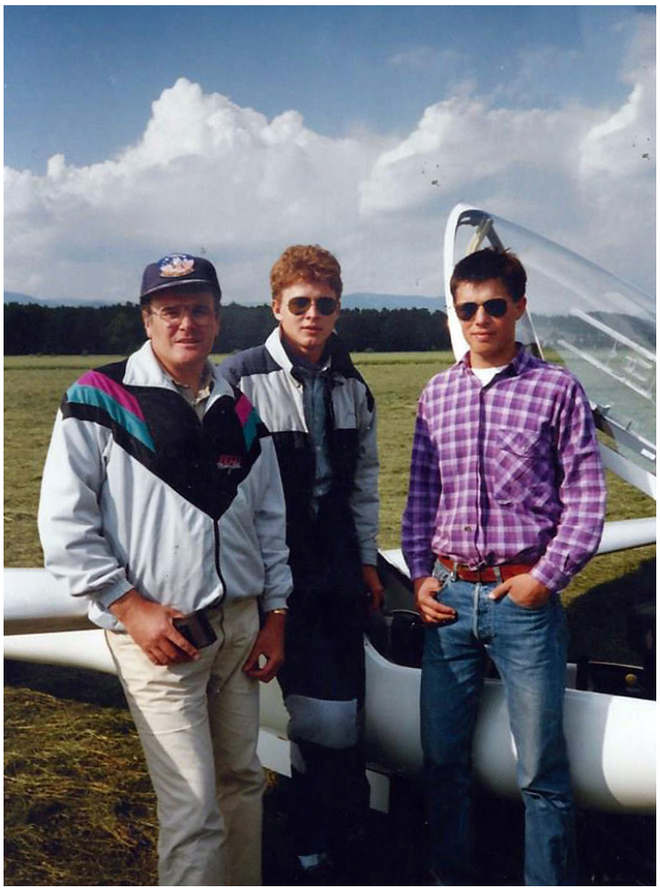
>>>

jene dogodke se je prihajalo brez zamude, vse je šlo natančno po urniku, kako priti na letališče že pred sončnim vzhodom, pa je bila naša stvar. Leteli smo ob pomoči vitla z dvema letaloma, kar je zahtevalo izredno disciplino in agilnost, ki jo poznajo morda še samo najboljše gasilske ekipe. Delo sta nadzirala in usklajevala dva učitelja kar vzporedno s samim letenjem iz pilotske kabine. To sta bila v moji generaciji Maks Arbeiter in Peter Karner, vitel na drugem koncu letališča pa je upravljal Gajšek Franc. To so bile, kot nam je postalo kmalu jasno brez posebne predstavitve, glavne osebnosti delovanja aerokluba. Maks je bil legendarni tekmovalec, pedagog, upravnik v odhajanju v pokoj, nesporna avtoriteta. Peter je pravkar prevzemal odgovorno funkcijo upravnika in je upravljal bolj ali manj sam z našimi usodami, naslavljali smo ga z imenom, v medsebojnih pogovorih članov pa smo uporabljali samo besedo: Šef. Gajšek, kot smo ga vsi klicali, je bil letalski mehanik in je skrbel za vse stroje in vozila na letališču. V klubu, ki je istočasno predstavljal letalsko šolo, je delovalo še več učiteljev, ki so vsi po vrsti bili najboljši letalci in osebnosti v celoti, v njihovo strokovnost se ni dvomilo, vsi pa so delali le po enem programu, ki ni bil nadziran kot danes od CAA in se je enostavno imenoval Celjska šola. In ta šola je bila poznana in spoštovana!

Med svetovnimi asi

Ko so se končali osnovni tečaji, se učenje ni končalo, ampak se je nadaljevalo na višji ravni med vsakodnevnim letenjem. Po vsakem pristanku smo se javili vodji letenja. Vodje letenja so poleg Šefa bili običajno izkušeni letalci, in teh takrat ni manjkalo. Dan se je vedno končal z analizo in te analize so bile zelo kvalitetne, zlasti zato, ker nas je oko izkušenega letalca spremljalo tudi daleč od matičnega letališča na preletih in pri drugih vragolijah. Vsak let je moral imeti nek smisel, iz vsake situacije se da nekaj naučiti, pridobiti. Nekoč, ko sem prvič okusil letenje v Alpah in sem v bujnem spomladnem vremenu doživel veliko in hitro izgubljanje višine ter nato v strahu nadaljeval v dolino, je to opazil Ferenc, ki je letel v bližini. Po letenju me je poklical za hangar in mi pojasnil, da je v takem primeru treba leteti bližje stene in situacija se bo bistveno izboljšala. Strah je izginil, nauka se še danes dobro spomnim. Ferenc je bil svetovni as, jaz pa »nihče«, njegov nasvet je bil nesebičen, dobronameren, koristen in brezplačen, to je bil odnos, ki je bil v tem okolju normalen in običajen.

Ves čas se je spodbujala vztrajnost in trdoživost. Ko je bilo manj ugodno vreme in smo jadrali samo aerodromsko, to je pomenilo, da se moramo vrniti vedno domov, smo ogromno dali na to, kdo bo zadnji pristal! Piloti so ubirali razne načine, a na koncu vsakega



dne je bil zadnji na tleh le eden! Veliki vzor je, jasno, bil Maks Arbeiter, ki je bil na svetovnem prvenstvu proglašen celo za najbolj vztrajnega na svetu!

Disciplina je pomenila najvišji standard, izvesti nalogo, kot se zahteva in takrat, ko se zahteva, je pomenilo največ. Kršitev je prinesla kazen, pa če je šlo za nepravilno vleko letala s traktorjem po tleh ali pa ilegalni looping med jadranjem. Za kazen nisi dobil prepovedi letenja, ampak praktične naloge, kot je čiščenje stranišča ali pometanje hangarja, kar sta ti v pogovoru naložila Šef ali pa Maks. Za večje razhajanje, kjer se je ocenilo, da se prestopa okvir, pa je bila skrajna kazen, to je prečkanje potoka Lužnica, ki teče v bližini. Z drugimi besedami: nasvidenje klub za vedno.

Od Muhe do Cigare

Delavnost, odgovornost, ustvarjalnost in požrtvovalnost so se krepile ob dejstvu, da smo materialna sredstva zagotavljali sami s svojim delom, imeli smo delavnice, kjer smo stružili in štancali, da smo zaslužili denar za plačilo letenja, delali smo v prostem času, brez posebne priprave in upoštevanja raznih standardov o varstvu pri delu. Delo se je merilo v tako imenovanih pikah, ker se takrat o denarju ni smelo govoriti. Delali smo po več ur skupaj, včasih kar cele noči. Vodja dejavnosti je bil Brane Rihter, ki pri raznih reklamacijah ni poznal milosti. Za splošno dobro, nabavo novih letal, urejanje steze in objektov so se organizirale posebne delovne akcije, ki se niso vrednotile s točkami, ampak so bile samoumevna obveznost. Včasih smo člani kar sami zgradili plovilo ali vozilo. Znano je leseno jadralno letalo Muha, ki so ga letalci sami zgradili in še danes leti. Najbolj zaslužen zanj je bil Franček Mirnik, letalski mizar. Marko Klinar je vodil izdelavo prvega transportnega voza, znanega pod imenom Cigara. V mojem času pa smo naredili prvo prikolico, ki jo je bilo mogoče vleči z osebnim vozilom, tako imenovani Pižornov voz,

saj so idejo in izvedbo vodili mladi študentje strojništva Žan Pižorn, Janez Poglajen in Leon Bauer. Takih aktivnosti je bilo veliko, vključno z letno trgatvijo vinske trte samorodnice, ki je rodila za hangarjem.

Skupinsko delo in odnosi v sicer individualni dejavnosti – letenju – se je zelo upoštevalo in negovalo. Jadralno letenje je bilo pri tem pomembno, saj eden brez pomoči drugega še vzleteti ni mogel, ko pa je bilo treba nekoga iti pobrat daleč od doma na blatno njivo, včasih tudi sredi noči, pa sploh pilot sam ni mogel nič. Za krepitev skupnega duha so bili organizirani pikniki, najbolj poznani med njimi tako imenovani laširantski pikniki ob priložnosti prvih samostojnih letov. Ni bilo električne razsvetljave, vode iz pipe in drugega blagostanja, vzdušje pa je bilo vedno odlično.

Največje vrline

Tovarištvo je bila najvišja stopnja družbenih odnosov, čisti in pošteni odnosi med vsemi na vrhu prioritet. Na letališču so veljala enaka pravila za vse, ne glede na to, ali je nekdo doktor znanosti, delavec, študent, oficir ali pa državnik, direktor, politik. Mladi so spoštovali starejše, ti pa so pomagali njim v vseh pogledih. Če si zagotovil materialno osnovo in izpolnjeval strokovne zahteve, je bila dostopnost do letenja za vse enaka. Vrstni red letenja in razdelitev letal se je vsak dan izpeljala zjutraj na zboru pilotov na letališki ploščadi, kjer smo se postavili v polkrog in je vodja letenja vprašal, kdo je prišel prvi in kdo zadnji. Glede na prihod na letališče je razporedil letala in naloge, večkrat v več skupin, saj je bilo pilotov vedno nekajkrat več kot letal. Nato smo se lotili vsak svojega dela do poznega večera, ko smo dejavnost končali z zlaganjem letal v hangar in oceno letalskega dneva.

Najlepše je bilo, ko smo ujeli prvi začetek kumulusnega dneva, se podali na prelet in prišli iznad Lesc, ko so bili tamkajšnji piloti še na tleh, pa bi morali oni biti prej pri nas, saj vemo, da imajo zaradi hribov pogoje za jadralno letenje bolj zgodaj zjutraj kot v Celju in drugje po Sloveniji. Če je bil opravljen kakšen poseben, rekorden let je bilo še posebej veselo. Organizirale so se tudi tako imenovane akcije letenja v drugih centrih, kot na primer v Subotici, Lescah ali v Titovi Korenici, kjer se je intenzivno letelo. Vrhunec in končni smisel vsega je bila udeležba na tekmovanjih: republiških, državnih in z aktivnostjo Mirana Ferlana, meteorologa in odličnega organizatorja, tudi na evropskih in svetovnih prvenstvih.

V takšnem okolju je vsako leto vzniklo veliko novih pilotov. Urejen proces je omogočil, da je nastalo ogromno vrhunskih letalcev, a prostora, da bi se dokončno afirmirali ni bilo veliko. Tako se je dogajalo, da je večina pilotov prišla tik do vrhunske usposobljenosti, pa so se jim iztekla študijska leta, zaposlili so se in svojega potenciala zaradi pomanjkanja časa niso mogli razviti do konca. V Celju je bila tradicija vrhunskih šampionov, a pozicij je bilo zelo malo in še te so bile zasedene.

Moj projekt in čez Lužnico

Tako sem sam ocenil, da če bi ekipa delovala kot na primer v formuli 1, da bi piloti samo leteli, z vsem drugim pa bi se ukvarjali drugi, bi imeli pa res možnosti, da bi postali celo svetovni prvaki. Izračunal sem, koliko bi delovanje take skupine stalo, kaj bi potrebovali in kaj vse je še treba početi poleg tekmovanja. Napravil sem načrt in ga predstavil, a sem na svoje veliko presenečenje naletel na veliko nestrinjanje v klubu, še najbolj, ker sem zahteval veliko avtonomnost pri izbiri tekmovalcev, moj okus pa ni bil vsem všeč. Ključno vlogo so igrala letala, ki so bila vsa last aeroklubov. Kljub vsemu smo sestavili ekipo, ki pa po kriterijih strokovnjakov v klubu ni prišla v poštev in so nam dodelili najslabša letala. Bogdan Lilija je tako tekmoval v okviru AK Slovenske Konjice na letalu Vuk, Erazem Polutnik in Uroš Kočevar pa sta letela s Klub Libelo. V ekipo je pristopil še Miro Kočevar kot trener in najstarejši član, ki nam je s svojo avtoriteto ščitil hrbet. Matjaž Gril je kot študent arhitekture izdelal podobo naših komercialnih biltenov, Bojan Andrejaš je skrbel za oblačila, imeli smo še tri pomočnike in celotno zemeljsko opremo, ki jo je prispeval AK Slovenske Konjice.

Rezultati na prvih tekmah v Murski Soboti so spodbudili Mira, da je investiral v nakup zasebnega letala Jantar 3, s katerim je kasneje Uroš dosegel odlične rezultate. Ekipa je delovala slaba tri leta, tekmovala je dve sezoni. Lilija Bogdan je končal svojo tekmovalno kariero in letos prezgodaj preminul, Uroš je uspešen poklicni pilot, Erazem podjetnik in funkcionar, Miro upokojenec, Andrejaš pa predsednik kluba.

Po blesteči zmagi v Slovenj Gradcu so tudi meni čestitali, a začutil sem neke vrste grenkobo. Naenkrat so bili tekmovalci junaki kluba, njihovo mesto je bilo zagotovljeno, ideja o posebni tekmovalni ekipi je razvodenela v vsakdanjem povprečju. Moje gledanje je očitno drugačno, odpravil sem se na pot čez Lužnico.

Danes najboljši v Sloveniji, jutri najboljši v Evropi smo zapisali leta 1989!

Člani AK Slovenske Konjice so voz naredili tik pred tekmovanjem.

Zanimiva izkušnja

LETENJE S HIDRO LETALOM V COMU

Janez Polenec
AOPA ID: 0026

Pred hangarjem aerokluba v Comu.

Pred vrnitvijo v Slovenijo.

Konec junija smo se odločili za zanimivo vodno letalsko preizkušnjo.

V Lescah smo večkrat govorili o tem, kako bi bilo, če bi šli nekam in tam leteli hidro letalo. Želeli smo videti, kako to gre. Pogovor je prišel tako daleč, da smo se odločili, da gremo v Italijo. Igor je vzpostavil kontakt z aeroklubom Como. Prijazno so nas obvestili, da se lahko prijavimo na spoznavni let v trajanju dobre pol ure. Lajko, Igor in jaz smo se odločili, da gremo v soboto, 29. junija.

Bil je lep dan, vremenska napoved je bila za ves dan dobra, nič front v bližini. Poleteli smo s čudovitim letalom Da-40. Leteli smo preko Tibre, se povzpeli na 10.000 čevljev ter po Padski nižini leteli proti Milanu. Naš končni cilj je bilo letališče Bresso (LIMB). Letališče je popolnoma obkroženo s stavbami, tako da se v resnici pristaja v predmestju Milana. Vzeli smo taksi, ki nas je odpeljal do Coma, kar je dobrih 30 minut vožnje. Prijazni šofer nas je počakal tudi za pot nazaj. Igor in Lajko sta se dogovorila za letenje, tako da smo dobili

učitelja. Leteli smo s Cessno 172, ki ima vgrajena samo dva sedeža.

Letenje s hidro letali je posebna kategorija, ki zahteva določen trening. Leteti je treba vedno proti vetru, tehnika pa je taka, da se leti vedno nad vodo v višini ne preko 300 fitov. Poletel sem prvi, nato Lajko in nato še Igor. Z vodnim letalom se poleti tako, da dodaš plin in vlečeš krmilo na sebe. Pri približno kakšnih 35 do 40 vozlih je treba malo popustiti pritisk krmila naprej, letalo pridobi hitrost in se odlepi od vode ter poleti. Sledi vzpenjanje na višino šolanja, to je okoli 100 metrov nad vodo. V času našega letenja je bil lep dan in na jezeru vse polno čolnov. Inštruktor je vsakemu od nas pomagal najti varno pot in primeren prostor za pristanek. Spuščanje z vodnim letalom Cessna 172 je enako kot z vsako Cessno 172, razlika je samo v finalu, kjer je potrebno z obema rokama zgrabiti krmilo, sledi odvzem plina in nato pljusk v vodo. Presenečen sem bil nad občutkom, kako trd je v resnici dotik z vodo ob pristanku. Kar dobro se strese ob dotiku z vodo, se pa tega kasneje navadiš. Sledil je vzlet in bilo je treba dobro poslušati, kaj je govoril inštruktor. Po nekaj poskusih gre. Tehnika letenja na vodi je drugačna od običajnega letenja. V bistvu smo po vsej dolžini jezera Como vzletali in pristajali v vsakem preletu jezera po šestkrat. Bilo nam je zanimivo in vsakomur, ki ga to zanima, lahko rečemo, da je vredno poskusiti in da to zagotovo predstavlja lepo novo izkušnjo.

Aeroklub Como ima v lasti več hidro opremljenih letal, večinoma Cessne 172, tudi Pa-18 in večjo Cessno 206. Imajo tudi veliko zasebnih letal vseh vrst in tipov. Letenje na vodi je tam doma in je nekaj povsem običajnega.

Po koncu izkušnje smo šli, kot se za Italijo spodobi, na pico in nato proti letališču. Let domov je bil prav tako lep in tudi v letenju z Da-40 smo uživali, saj je tudi Diamond čudovito letalo. Vreme je bilo tudi nazaj lepo in po dveh urah in pol mimo Triglava smo pristali v Lescah.

V kolikor naša izkušnja še koga zanima in bi želel leteti z vodnim letalom, lahko povem, da informativni let, kakršnega smo naredili mi, stane 180 evrov, kar vključuje približno 40 minut leta nad vodo.

C172 s plovci za pristajanje na vodi.

In memoriam

MIHA ŠORN 1949–2018

Adi Kužnik, pilot
AOPA ID 0054

Miha na delovnem mestu.

Miha kot učitelj na 8.000 čevljih.

Opisati življenjsko pot Mihe Šorna je početje, ki je na videz podobno sprehodu po ravni cesti, brez ovinkov. Cesta, ki vselej vodi le k enemu cilju – letenju. Gene letalca je prejel od svojega očeta, ki se je z jadralnim letenjem srečal že v mladosti na Blokah. Videti je, kot da bi bil vse življenje ob pravem času na pravem mestu. Toda brez njegove vrhunske zavzetosti, nadarjenosti in delavnosti pa vendarle vsi dosežki ne bi bili mogoči.

V zgodnji mladosti je s starši stanoval v bližini takratnega letališča v Polju in še kot otrok hodil tja gledat letala in letalce. Pred svojim 18. letom starosti se je včlanil v Aeroklub Ljubljana, pričel s teoretičnim šolanjem in kmalu tudi s praktičnim na jadralnih letalih Libis 17, Žerjav in Weihe. Naslednje leto so ga izbrali za šolanje na motornih letalih v organizaciji Vojnega letalstva in Letalske zveze Slovenije. Šolanje je potekalo na letalu Aero 3. Letenje v aeroklubu z licenco športnega pilota v žepu se je nadaljevalo na letalih Aero 3, Cessna 172 in Kurir. Po 100 urah naleta je že lahko vlekel jadralna letala in prevažal potnike.

Kljub aktivnostim v aeroklubu, ali pa prav zaradi njih, je nizal tudi izvrstne šolske uspehe in v rednem roku diplomiral na Fakulteti za strojništvo Univerze v Ljubljani.

Kasneje je kandidiral za vstop v Šolo za rezervne častnike letalstva (ŠROA) in bil leta 1974 sprejet v 26. razred te šole. Teoretični pouk je potekal v okviru Letalske vojaške akademije na letališču Zemunik pri Zadru, praktični pouk pa z letenjem na dokaj zahtevnem letalu Soko 522 na letališču Dubrave pri Tuzli. Šolanje je končal kot drugi po uspehu v razredu, si prislužil srebrni pilotski znak in čin rezervnega podporočnika letalstva.

Njegova letalska pot bi se lahko tragično končala, ko ga v obdobju nabiranja ur letenja na vojaški vaji v trenažni eskadrilji na Brniku usoda, za katero je pilot in pisatelj Ernest K. Gann dejal, da je lovec, ni ujela. Še več, naravnost čudežno mu je prizanesla. Srečanje s takrat po naključju izklopljenim daljnovodom se je končalo tako, da je z letalom Soko Kragulj živ in zdrav pristal na Brniku in s seboj privlekel nekaj metrov pletenice, debele kot roka v zapestju, ki se je odtrgana zarezala v krilo letala. Ko smo kasneje razglabljali o tem dogodku, smo si bili edini, da česa takega enostavno ni mogoče preživeti, razen ...

Po zaključeni vojaški šoli in ob ustreznem številu ur letenja se je na široko odprla možnost za pridobitev licence poklicnega pilota in kasneje za zaposlitev v družbi Adria Airways.

Miha se je z desnega kopilotovega sedeža v pilotski kabini kmalu presedel na levega kapitanskega.

Ugotovitev njegovega nekdanjega učitelja letenja Jančija Goriupa, ki je dejal: »Tale Mišo ima pa res roko za letenje,« se je izkazala za točno.

Miha v mladih ledih.

Marsikomu predstavlja končni cilj letalske kariere zaposlitev v letalski družbi in letenje na potniških letalih, vendar ne Mihu, saj je obstajalo še toliko drugih načinov letenja, ki jih je želel spoznati in vrhunsko obvladati. Naslovi državnega prvaka v aero rallyu in akrobatskem letenju pričajo o njegovi zvedavosti in temeljitosti pri vsem, česar se je lotil. Z bratom Avijem sta raziskovala možnosti letenja s toplozračnim balonom in opravila prelet iz Avstrije v Slovenijo. Tudi rating za hidroplan, ki ga je pridobil v ZDA, govori o tem ...

Neukrotljiva radovednost ga je gnala celo k raziskovanju ostankov anten dolgovalovne radijske postaje, ki jo je med letoma 1911 in 1913 postavil baron Anton Codelli v Togu in ki je povezovala 5.200 kilometrov oddaljeni Berlin s 3.000 kilometrov oddaljenim Windhoekom v današnji Namibiji.

Kasneje je vzporedno z letalskim poklicem predaval teorijo v Adrii, prav tako pa na Strojni fakulteti v Ljubljani. Na povabilo univerze v Tunisu je akademsko in gospodarsko dejavnost uspel povezati ob sodelovanju Tunizije in Slovenije na državni ravni. Sledile so izmenjave študentskih visokošolskih programov in letenje v vročem afriškem podnebju. Žal pa so neugodne mednarodne razmere to

Zadar 1974 - Šola rezervnih častnikov letalstva.

dejavnost prekinile. Povratek z letalom iz nemirne Tunizije je bil prava pustolovščina.

Za revijo Kopilot je opisal to dogodivščino in prispeval še več izjemno zanimivih člankov.

V Sloveniji je deloval na pedagoškem področju kot učitelj letenja in izpraševalec na večjem številu področij.

Družil se je s tako znamenitimi osebnostmi slovenskih korenin, kot sta na primer ''oče'' Jumbo Jeta – Boeing 747 Joe Sutter (Suhadolc) ali astronavtka Sunita Williams, ki ji je iz zraka predstavil Slovenijo, mimogrede pa tudi preveril njene pilotske sposobnosti, o čemer se je kasneje zelo pohvalno izrazil.

Med 7. januarjem 2002 in 2. marcem 2003 je deloval tudi kot državni sekretar na Ministrstvu za promet Republike Slovenije.

Neutrudno je prenašal svoje bogato znanje in izkušnje na pilote, ki so prizadevno gradili svoje letalske kariere. Še v času, ko je usodna bolezen že zelo napredovala in prizadela njegovo telo, sta njegov um in volja še naprej, navzlic nečloveškemu telesnemu naporu, delila neprecenljivo znanje med mlade letalce.

Sam je zapisal, da mu je strast do letenja dajala energijo za premagovanje vseh težav. Prav motivacijo je štel za osnovo vsakega poklica in verjel, da je z njeno pomočjo možnost za uspešen zaključek vsake naloge mnogo večja.

To je bil Miha Šorn, univ. dipl. ing. strojništva, kapitan Airbusa A320, letalec z dušo in telesom, prijatelj in velik človek.

Miha Šorn in Joe Sutter (Suhadolc) – oče Boeinga 747.

Center splošnega letalstva

Ljubljana Airport

Za vas poskrbimo z nasmehom!

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

Nudimo vam:

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

VIP salon in dodatna ponudba

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

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