

IX / 2015 Cena 3 eur



COBISS.SI-ID: 1072252

KOPILOT

V SLUŽBI LETALCEV

Glasilo AOPA Slovenije



Obisk članov AOPA Švice v Sloveniji

LASTNIKI LETAL SO DOBRI TURISTI

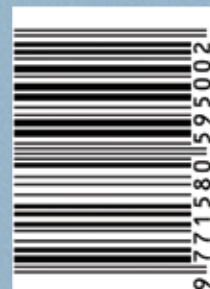
Predstavitev novega slovenskega letala

PEGASUS FLAMINGO

Najmlajše slovensko letališče

NEKOČ SANJE, DANES RESNIČNOST - LETALIŠČE SLOVENSKE KONJICE

Foto: Miro Majcen



Zavarovanje zrakoplovov

Lastnik ali upravljalec zrakoplova objektivno odgovarja za škodo, ki jo z zrakoplovom povzroči tretjim osebam ali predmetom med letom ali na tleh, kakor tudi za škodo, ki nastane potnikom ali tovoru v času prevoza. Evropska unija (EU) je z uredbo predpisala, da morajo imeti vsi zrakoplovi, ki letijo v zračnem prostoru EU, sklenjeno zavarovanje odgovornosti za škodo, povzročeno tretjim osebam.

Prevozniki potnikov morajo imeti sklenjeno tudi zavarovanje potnikov in prtljage, prevozniki tovora pa zavarovanje letalske prevozniške odgovornosti za tovor.

Zavarovalnica Triglav sklepa zavarovanje odgovornosti, kot je predpisano z Uredbo EU št. 785/2004. Svojim zavarovancem izda **certifikat**, ki dokazuje, da imajo sklenjeno zavarovanje, kot je predpisano za letenje v državah EU. Zavarovanje zrakoplovov je namenjeno pravnim in fizičnim osebam.

Zavarovanje odgovornosti do tretjih oseb in/ali stvari v lasti tretjih oseb

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

Zavarovanje odgovornosti do potnikov

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

mase, ki se ne uporabljajo za komercialne namene ali šolanje pilotov, ki poteka v okviru državnih meja.

Zavarovanje prevozniške odgovornosti do tovora

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

Kasko zavarovanje zrakoplovov

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

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

Dodatne informacije o zavarovanju dobite na poslovnih mestih Zavarovalnice Triglav, pišete pa lahko tudi na e-naslov **transportna.zavarovanja@triglav.si**. Izpolnite vprašalnik na spletni strani **www.triglav.si** in ga pošljite na naveden e-naslov ali na naslov Zavarovalnica Triglav, d.d., Transportna zavarovanja, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana ali po faksu na številko (01) 588 22 94. Na podlagi vprašalnika vam bomo pripravili ponudbo za zavarovanje.



Zavarovalnica Triglav, d.d.

triglav

www.triglav.si

Kazalo

- 3 Uvod
- 4 Spopad z nerazumnim pohlepom birokracije
- 6 Birokracija lahko tudi ubija
- 8 Ali so ultralahka letala resna letala?
- 9 Nekoč sanje, danes resničnost - Letališče Slovenske Konjice
- 12 Preizkušanje raket proti toči v Ločah
- 13 Lastniki letal so dobri turisti
- 15 Orel pripeljal v Slovenijo tudi politični obisk iz Romunije
- 18 Pegasus Flamingo
- 23 Franc Peperko - Ferenc

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)
Matjaz Šrekl (matjaz@radiorogla.si)

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



Ravnak Peter,
predsednik
AOPE

Uvodnik

Za pot v Evropo, prelet Alp z jadralnim letalom, je potrebna posebna veščina, ki se imenuje letenje v Alpah. Značilnost tovrstnega letenja je, da je dokaj stresno, saj je potrebno leteti blizu sten, da dobiš pravo dviganje, paziti je treba na zadostno višino za pobeg v dolino, voditi natančno navigacijo, da ne zaideš v dolino, kjer ni ne izhoda ne terena za pristanek. Bili smo priče, ko so se lahko miselneži brez izkušenj in znanja zagnali v dolino brez izhoda, nato pa panično vpili pred polomom, ko so zaman iskali izhod. Bili so tudi mojstri, ki pa so le en sam zavoj obrnili v napačno smer in let se je tragično končal. Imeli pa smo vele mojstre, ki so težavnost spremenili v prednost in si s tem priborili zmage na tekmovanjih tako, da so zaupali vzdržljivosti letala in leteli kljub turbulenci s skrajno visokimi hitrostmi tik ob grebenih, ali da so v oblakih enostavno nadleteli hribe, nekateri so z milimetrsko natančnostjo preskakovali sedla na severnih pobočjih, drugi pa so s silno vztrajnostjo več ur čakali v skromnih dviganjih in, ko so že vsi obupali, ko je dan bil že pri koncu, dočakali primerno dviganje in uspešno zaključili let. Stanje v našem letalstvu me je v letošnjem letu zelo spominjalo na tovrstno letenje, le da ni nikjer na vidiku nobenih mojstrov, samo »letenje v zaprte doline« v obliki raznih lumparij, nato pa strah pred »Evropo« zaradi kazni in prikazovanje, da nimamo ustreznega kadra!?

Vsega imamo na pretek, celo za izvoz, le da je potrebno najprej v letalo nazaj postaviti pilota!! Aktivnosti AOPE v letošnjem letu so bile do sedaj največje v svojem obstoju, tako smo se odločno uprli nečednemu delovanju naših oblasti, ko so po hitrem postopku hotele lansirati zakon, ki bi pomenil nepopravljivo škodo za slovensko letalstvo. Borili smo se za naš zračni prostor ob tendenci celotne zapore nad Počkom, gostili smo pilote Švice, se udeležili konferenc na Norveškem in v Franciji in si po dolgem sistemskem prizadevanju priborili regionalno konferenco mednarodne AOPE, ki bo naslednje leto v Ljubljani. O tem in še o marsičem pišejo naši prizadevni člani v letošnji številki edine slovenske letalske revije Kopilot, za kar se iskreno zahvaljujem.

Vsem letalcem želim
uspešno in varno letenje
v novem letu 2016!



AOPA Slovenije v letu 2015

SPOPAD Z NERAZUMNIM POHLEPOM BIROKRACIJE



Zdravko Stare,
podpredsednik AOPA Slovenije
AOPA ID: 0003

Leto 2015 je zagotovo leto, v katerem je naša organizacija premikala meje ter kot taka postala tudi dokončno prepoznavna. Tako kot doslej smo se tudi v letu 2015 ukvarjali s problematiko naših nadzornih institucij in delovanjem letalskih regulatorjev v Republiki Sloveniji, zlasti z Javno agencijo RS za civilno letalstvo in Sektorjem za letalstvo pri Ministrstvu za infrastrukturo RS. Ni treba posebej poudarjati, da z delovanjem ključnih institucij na področju civilnega letalstva, vključno z zgoraj navedenimi, letalci nismo zadovoljni in bo ost našega delovanja tudi v letu 2016 usmerjena prav na te institucije, katerim letalski sektor skozi prispevke v obliki tarif in drugih javnih dajatev namenja veliko denarja. To je tudi razlog, da smemo in moramo biti kritični do delovanja državnih institucij, katerih osnovni namen je nadzor in regulacija letalskega sektorja zaradi varnosti zračnega prometa, za kar je primarno zainteresirana tudi naša organizacija.

Preprosto gre za to, da vse od ustanovitve Javne Agencije za civilno letalstvo RS leta 2010 ni bilo nikakršnega posluha za delovanje generalnega letalstva. Dejansko je lahko človek iz »baze« dobil občutek, da v Ljubljani poteka življenje v drugem svetu in na drugi ravni ter da je »baza« daleč stran od tega dogajanja. Verjetno ni posebej treba razlagati, kakšen je rezultat takšnega pristopa. Na hitro lahko ugotovimo, da stanje v civilnem letalstvu v republiki Sloveniji ni zadovoljivo. Upada število letal v letalskem registru RS, nadalje upada število letalskih šol ter tudi število inštruktorjev in eksaminerjev v izobraževalnem sistemu generalnega letalstva. Drastično se poslabšuje varnost letenja, na kar kažejo tudi nesreče v letu 2015. Zmanjšujejo se sredstva za infrastrukturo in vzdrževanje letal in tehničnih sredstev, cena goriva v nasprotju z globalnimi trendi ostaja na isti ravni ali pa se gorivo celo draži. Rezultati navedenih premikov v negativno smer bodo vidni na dolgi

rok, ne takoj jutri, in bodo usodno vplivali na delovanje civilnega letalstva v RS, ki že danes, tudi če bi bili pogoji idealni, ni konkurenčno v primerjavi s tretjimi državami.

Zgoraj opisano stanje zagotovo predstavlja »rdeči alarm« za generalno letalstvo. Še posebej zato, ker so se od leta 2010 do danes v Evropi na področju generalnega letalstva zgodili tako veliki premiki, ki pa gredo v pozitivno smer, da jih je na kratko v tem članku nemogoče opisati. Navedeni premiki v Evropi so se zgodili ob sodelovanju evropskih institucij, zlasti EASE, Evropske komisije in Evropskega parlamenta in je pri tem sodelovala tudi IAOPA. Kot prvo je bila že leta 2012 sprejeta European General Aviation Safety Strategy (Evropska strategija o varnosti v generalnem letalstvu), ki jo je zahteval EASA Managment Board (MB) kot odgovor na številne pomisleke in pripombe mednarodnega združenja lastnikov letal in pilotov (IAOPA) ter tudi drugih asociacij, zlasti evropskih letalskih športnih združenj - Europe Air Sports (EAS) in drugih. Bistvo tega dokumenta je, da predlaga nov pristop, in sicer na način, da se generalno letalstvo (GA) razbremeni nepotrebnih dajatev in bremen, ki bi ogrozila obstoj sektorja, pri čemer pa se ohranja ustrezna raven varnosti. Sprejeti so bili tudi splošni ukrepi, in sicer da je potrebno poenostaviti upravne in operativne postopke, poskrbeti, da so nadzorne dejavnosti nadzornih organov bolj sorazmerne, spodbujati varnostno kulturo ter delegacija nadzornih funkcij za končnega uporabnika preko tretjih organizacij, okrepiti zbiranje podatkov za GA na Evropski ravni itd. Sprejeti so bili (ali pa je sprejem v pripravi) ukrepi za poenostavitev vzdrževanja letal GA ter še številni drugi ukrepi, ki bodo pripomogli k zagonu GA ter večji konkurenčnosti. Nihče ne trdi, da so vsi ti ukrepi zadostni in da EASA pri tem ne bi mogla še bolje sodelovati in biti pri tem bolj iskrena, vendar pa volja in želja za to zagotovo obstajata na obeh straneh.

V Sloveniji pa je problem prav v tem, da še vedno obstaja velik prepad med Javno agencijo za civilno letalstvo in Sektorjem za letalstvo pri Ministrstvu za infrastrukturo na eni strani in letalsko industrijo in letalskimi organizacijami, kamor sodi tudi AOPA, na drugi strani. Številne pobude naše organizacije ter letalske industrije, ki smo jih predlagali, niso bile sprejete niti ni bilo pripravljenosti za njihovo obravnavo. Kot primer lahko navedem naše predloge glede sistema tarif. Številni sestanki na Ministrstvu za infrastrukturo glede sistema financiranja Javne agencije za civilno letalstvo RS niso dali konkretnih rezultatov, kar poenostavljeno pomeni, da se je veliko govorilo in malo naredilo. Je pa tudi res, da so predstavniki ministrstva - zlasti minister in predstavniki Direktorata za promet - vsaj pokazali interes, da je potrebno nekaj narediti. Takšen interes je verjetno tudi posledica ugotovitev EASA



Foto: Airplane movie

pri standardizacijskem in certifikacijskem nadzoru, ki je bil opravljen na Javni agenciji za civilno letalstvo RS že spomladi, pa tudi kasneje, čemur je sledila grožnja Evropske komisije s predsodnim postopkom pred Sodiščem Evropskih skupnosti zaradi nespoštovanja standardov in pravil EU (zlasti na področju kontinuirane plovnosti letal), kar bi imelo lahko hude posledice za letalstvo v Sloveniji.

Stanje glede tarif je za generalno letalstvo (GA) in letalsko industrijo tako moteče, da smo v proces poskusa doseči spremembe vključili celo Gospodarsko zbornico Slovenije. Skozi vsa dogajanja žal tudi ugotavljamo, da tarifni sistem takšen, kot je, ne moti državnih letalskih prevoznikov. Očitno je njihov sistem reguliran z davkoplačevskim denarjem in je zato bolje imeti status quo, kot pa se spopadati z nerazumnim pohlepom birokracije.

Tako stanje je že po sistemu inercije nujno moralo voditi v položaj, da je prav AOPA Slovenije v koaliciji s predstavniki letalske industrije in ljudmi, ki razumejo sedanje stanje, preprečila sprejem sprememb Zakona o letalstvu (Zlet) po hitrem postopku, s katerim so predlagatelji želeli naložiti letalski industriji ter organizacijam še večja bremena, kar bi zagotovo vodilo v kolaps celotnega sistema. To dejanje ni bilo naperjeno proti nikomur osebno, kot so nam poskušali nekateri dokazovati, pač pa je to nujna posledica sedanjega stanja v letalstvu in o tem bi morali razmišljati ljudje, ki so to vodili zadnjih osem let. Ni namreč sprejemljivo zatiranje, da na strokovni ravni - Agenciji za civilno letalstvo - primanjkuje usposobljenega kadra, po drugi strani pa se zaposluje ljudi, ki niso iz stroke oziroma nimajo znanj s področja letalstva. Še manj kot to pa ni sprejemljivo, da se od letalske industrije in letalskega gospodarstva zahteva zvišanje dajatev, bodisi z zvišanjem tarif ali uvedbo novih tarifnih dajatev ali pa z uvedbo novih drugih dajatev, po drugi strani pa se dobiček Javne agencije za civilno letalstvo, ki je bil ustvarjen v zadnjih štirih letih ne razporedi tako, da bi bili ljudje v Agenciji stimulirani k boljšemu delu in zato tudi bolje plačani. Nasprotno, ta nerazporejen denar je za letalstvo izgubljen denar. Sklepi 64. seje Vlade RS, ki so bili v zvezi s poročilom o delu Javne agencije za civilno letalstvo za obdobje od leta 2011 do 2014 sprejeti šele pred kratkim, to naše prepričanje samo potrjujejo.

Glede financiranja civilnih letalskih oblasti je zanimivo, da v nekaterih drugih državah, na primer v Švici, ne gledajo tega samo kot enosmerni denarni tok, s katerim bi okrepili plače državnih uradnikov ter omogočili uspešno delovanje nadzornega sistema, pač pa kot dvosmerni tok, skozi katerega se vsaj del vložnih denarnih sredstev povrne letalskemu sektorju oziroma industriji. To bi moral biti glavni cilj tudi v Sloveniji. Obstaja veliko modelov takšnega pristopa, zagotovo pa je Švica primer dobre prakse, ki je viden tudi v vsakdanji praksi. Primer enosmernega polnjenja »žepov« je glede na stanje in hitri razvoj letalske panoge tudi sicer danes zastarel model.

Pozitivno pri vsem zgoraj navedenem je, da so na Ministrstvu za infrastrukturo, natančneje na Direktoratu za promet, razumeli naše sporočilo ter postopek sprejemanja sprememb Zakona o letalstvu (Zlet) po hitrem postopku ustavili. Sprejeli pa so sklep, da se pripravi popolnoma nov Zakon o letalstvu

(Zlet), kar tako AOPA kot tudi letalska stroka podpirata. Da, prav berete, sprejema se nov Zakon o letalstvu in pri tem postopku je pričakovati naše sodelovanje, torej sodelovanje vseh članov AOPA, in tudi letalske industrije. Ne samo debatirati za »šankom«, konkretni predlogi so zaželeni. Zagotovo je, da je stari, torej sedaj veljavni Zakon o letalstvu, zastarel ter ne odraža dejanskega stanja dejavnosti. Pri tem je treba upoštevati zlasti spremembe v tehničnem razvoju letalstva, pa tudi evropske predpise, ki so nad nacionalnimi in veljajo tudi v Sloveniji. Upoštevati je treba tudi najnovejša dognanja in spoznanja v civilnem letalstvu ter navigacijskih službah zračnega prometa. Sprememba Zakona o letalstvu bi zagotovo dala nov zagon panogi, čeprav je med vrsticami na tem mestu treba jasno opozoriti, da pa sedaj veljavni Zakon o letalstvu ni krivec za sedanje stanje. Vsak zakon je sprejet zato, da se ga spoštuje, pri čemer so zavezani k temu vsi, ne samo eni ali samo drugi.

Vse kaže, da bo luč sveta v novem letu ali morda že prej zagledal tudi nov pravilnik o ultra lahkem (UL) letalstvu, v katerem pa bo zaradi varnosti letenja potrebno sprejeti takšne odločitve, da to področje ne bo tema stalnih razprav, pač pa bo od tega imelo korist UL letalstvo, ki se glede na razvoj tehnologij razvija celo hitreje kot GA. Interes za jasno ureditev tega problema ter poenotenje na ravni držav (Avstrije, Italije, Nemčije, Slovaške in Češke) so nakazali na naših srečanjih tudi predstavniki teh držav, upamo lahko le, da bodo spremembe na področju regulative UL letalstva sledile tudi tem trendom.

Pozitivno v delovanju AOPA v letu 2015 je tudi, da bomo spomladi, natančneje 1., 2. in 3. aprila 2016 v Sloveniji gostili regionalno konferenco IAOPA Evrope, skupščina svetovne organizacije pa bo v času od 21. do 25. Julija v Chichagu (ZDA). Regionalna konferenca (32 držav) bo potekala v Ljubljani in bo še ena priložnost za našo promocijo ter zlasti, da državni organi in pristojni spoznajo razsežnosti, vlogo in pomen našega dela. Za to srečanje si je naša organizacija prizadevala že dalj časa, vse od srečanja v Atenah in na Norveškem, odločitev pa je bila sprejeta letos oktobra v Tarbu v Franciji. Čas srečanja v Ljubljani bo tudi priložnost, da v Evropi spoznajo, da ima Slovenija na področju GA kljub vsemu kaj pokazati in da ima še velike potencialne. V tem smislu bo tudi pripravljen program regionalnega srečanja.

Vse napisano kaže na veliko aktivnost naše organizacije v letu 2015. Veliko je bilo napisanega, sodelovali pa smo tudi na številnih srečanjih ter imeli številne kontakte v Sloveniji in na mednarodni ravni. Skratka leto 2015 je bilo leto številnih spoznanj in številnih odločitev, v katerih je bila naša organizacija osredotočena na problematiko GA. Ta trend se bo zagotovo nadaljeval v letu 2016, v katerem je naša želja predvsem ta, da bi s skupnimi močmi, tako na strani nevladnih organizacij kot tudi na strani regulatorjev in nadzornih institucij v Sloveniji dosegli takšno raven, da se ne bomo več ukvarjali s problemi zaradi nas samih, pač pa s problemi letalstva na vsebinski ravni ter prispevali vsak po svojih možnostih k boljšemu delovanju civilnega letalstva v Republiki Sloveniji, kar bi pomenilo dokončen izhod iz krize, v kateri se ta dejavnost nahaja že dalj časa.



Učinki razbohotene birokracije in njihovih pravil

BIROKRACIJA LAHKO TUDI UBIJA

Nekatere dejavnosti, ki jih počne človek, so za njegove biološke in socialne danosti nenavadne in so zato povezane z absolutno koncentracijo, včasih tudi strahom in tesnobo. Posamezniku dajejo občutek moči, izjemnosti, odmaknjenosti od realnega sveta, distanco do vseh ostalih. Drugačen zorni kot spreminja tudi pogled na svet in človeka kot družbeno bitje. Realni problemi, ki jih občuti velika večina, so ozaveščeni, a hkrati relativizirani, saj vedno obstaja izhod v paralelni svet. Med takšne dejavnosti spada tudi letenje. Ko se usedemo v letalo in odletimo, postanemo drugačni. Problemi, ki so nas še pred nekaj trenutki držali za vrat, "veliki" ljudje, ki so nas s svojo neumnostjo spravljali v depresijo in slabo voljo, postanejo majhni in nepomembni. Postanemo samozadostni, visoko v zraku, v vzporednem svetu, ujeti med vzletom in pristankom.

To je naš privilegij in hkrati zavora, saj problemi na zemlji ostajajo, nam pa se jih ne zdi pomembno reševati, saj imamo v zavesti možen pobeg nazaj v zrak.

Matevž Lenarčič, pilot

AOPA ID: 0007

www.wingsforever.com

Zakaj so "garažna" podjetja prehitela velikane?

Letalstvo ima veliko problemov, ki so več ali manj vsi tako ali drugače povezani z bohotenjem zakonodaje, novih pravil, regulativ, novih birokratov, ki ne razumejo celote, temveč zgolj njihov majhen službeni otok. Prereguliranost urejanja letalske dejavnosti zahteva vedno nove bolj ali manj prestrašene uslužbenke, ki imajo znotraj celotnega sistema zelo omejen pogled na konkretno problematiko.

Zaradi kopičenja pravil, birokratskih zahtev letalstvo že dolga desetletja stagnira. Cene postopkov certifikacije tudi minimalnih sprememb so neznosno visoke, procesi trajajo neskončno dolgo. Ko se papirna vojna konča, dobi letalo že zastarelo novost, cena izboljšave pa se z večkratnim faktorjem prenese na končnega uporabnika, torej na nas, letalce.

Obsojeni smo torej na letenje z zastarelimi in zato nevarnejšimi letali splošnega letalstva ali pa na modernjša ultralahka letala. In zakaj je lahko razvoj takorekoč "garažnih" podjetij ultralahkih letal prehitel tudi velika podjetja splošnega letalstva, kot so Cessna, Piper, Mooney? Enostavno zato, ker je bila zakonodaja ohlapnejša z manjšim birokratskim aparatom in so lahko razvojniki svoje ideje tudi uresničili. Novi dizajni z izboljšano aerodinamiko, novi kompozitni materiali, elektronski instrumenti, reševalna padala, novi ekonomični motorji, GPS navigacija ..., vse to se je začelo v garažah eksperimentalnega in ultralahkega letalstva. Z nekajletnim zamikom, nekajkrat višjo ceno se počasi spremembe uveljavljajo tudi v splošnem letalstvu, ki pa so v svojem bistvu popolnoma enake kot necertificirane. Primeri birokratskih zablod so certificirane verzije Rotaxovih motorjev, LSA letal različnih proizvajalcev, kjer izdelujejo na certificirani proizvodnji liniji tudi popolnoma enake necertificirane produkte, ki jih prodajajo po normalnih (nižjih) cenah.

Birokratski aparat nikoli ne spi, vsak dan se širi in svoje lovke ovija

tudi okrog ultralahkih letal in letalcev. Tudi naša slovenska agencija za civilno letalstvo je zaradi kipenja in ustvarjanja novih praks ter nekritičnega sprejemanja priporočil evropske agencije EASA pridobila nove birokratske sile s pomanjkljivim znanjem, izrazito ozkoglednostjo, nerazumevanjem širše slike in strahom pred izgubo službe.

Ujeti so med velikokrat neživljenjsko, nelogično evropsko zakonodajo ter pritiske domačih prizvajalcev, klubov, distributorjev, operaterjev, lastnikov in letalcev, ki zahtevajo logično ureditev neurejenih področij, deregulacijo in znižanje stroškov.

Shizofrena situacija prinaša shizofrene ideje in rešitve, ki v končni fazi lahko znižujejo varnost letenja.

Kolikšna maksimalna vzletna teža UL letal je prava?

Največji spomenik neumnosti je omejitev maksimalne vzletne teže ultralahkih letal na 450 kg oziroma 472,5 z reševalnim padalom vred. Ultralahka letala so v letih razvoja pridobila na teži, močnejši in varnejši strukturi, izboljšanih letalnih lastnosti in modernejšo opremo. Zaradi tega se je povprečna teža praznega letala povečala in le redka ne presežejo 320 kg. Seveda se je s povečano težo povečala tudi varnost letenja in skoraj vsa tovarniško zgrajena ultralahka letala, ki jih proizvajalci prodajajo tudi v certificirani LSA ali VLA verziji, so sposobna obremenitve najmanj do 600 kg MTOM.

Ultralahka letala so registrirana kot dvosedi in so tudi primerna za šolanje. Glede na genske preddispozicije, okolje, prehranjevalne navade je v Sloveniji in tudi drugje po svetu precej težko najti pilota, ki tehta manj kot 80 kg. Večina se jih giblje med 80 in 100 kg z odkloni navzgor in navzdol za vsaj 20 kg. Če računamo na povprečno težo inštruktorja in učenca okrog 90 kg z obleko, je skupna teža z povprečno opremljenim ultralahkim letalom 500 kg. Ker potrebujemo za eno uro varnega letenja povprečnega letala z porabo 18 l/h vsaj 30 kg goriva (upoštevaje vsaj



Ultralahko letalo Pipistrel Virus-SW, registrirano kot samogradnja, lahko uradno leti do 750 kg MTOM. Foto: Srdjan Živilović / Bobo

5 litrov goriva, ki se ga ne da uporabiti), je torej minimalna skupna teža 530 kg. Torej povprečna večina povprečno zaobljenih pilotov, s povprečno opremljenim letalom v dvojce ne more legalno leteti, kaj šele šolati se.

Enak problem imajo v vseh državah, kjer uporabljajo podobne omejitve ultralahkih letal, s tem, da nekje zadeve uredijo v okviru nacionalne zakonodaje s povečanim MTOM, v nekaterih državah pa zadevo pustijo neurejeno in čakajo na "boljše čase", pilote pa pustijo pri miru. Tudi pri nas so do letošnjega leta "čakali na boljše čase". S prihodom novih sil na CAA, ki poizkušajo po svoji najboljši vesti na lastno pest zadeve urediti, pa je prišlo do absurdnih situacij. Z neusklajenim uveljavljanjem novih praks so povzročili med ultralahkimi letalci pravo revolucijo in sprožili začetek konca tega naprednega segmenta aviacije.

Problema so se lotili zelo pragmatično z miselnostjo, da je bil zakon pred bogom oziroma da se morajo novi problemi, ki nastajajo z razvojem, prilagajati starim zastarelim zakonom in ne obratno.

Nekateri eksaminerji, inšpektorji CAA, so celo tako natančni, da pri šolskih letih omejujejo količino goriva na tisti minimum, ki je še teoretično sprejemljiv. Ne vem sicer, kako ugotavljajo težo pilotov, verjetno z ročno tehtnico, čeprav to že pelje na spolzek teren varstva osebnih podatkov. Mogoče pa so zadovoljni z izjavo povprečno rejene 90-kiškega pilota, da tehta zgolj 30 kg.

Letenje z minimalno količino goriva nevarno

Kakorkoli, letenje z letalom, ki ima minimalno količino goriva, je izjemno nevarno, saj smo doživeli že vrsto odpovedi motorja med letom, ker je v napol praznem rezervoarju zračni žep povzročil katastrofo. Na drugi strani pa ne poznamo primera, da bi pri normalnem letu zaradi povečane MTOM prišlo do nesreče.

Situacija je popolnoma absurdna in izjemno nevarna.

Čeprav osebno mislim, da bi večini zaobljenih pilotov shujševalna kura koristila in prispevala k zdravju in varnemu letenju, se absolutno ne strinjam z dosedanjim načinom reševanja problematike maksimalne vzletne teže ultralahkih letal.

Kakšne so torej možne rešitve?

Sivo, neurejeno območje, kot do nedavna, ko inšpektorji z mižanjem na eno oko "spregledajo" nelegalno letenje in hkrati podpirajo nedejavnost CAA. Vsi skupaj pa čakamo na prve tožbe zavarovalnic ali potomcev morebitnih žrtev, ker so jih šole izšolale in naučile leteti s premalo goriva ali birokratsko omejene maksimalne vzletne teže.

Sprememba dvosedežnih ultralahkih letal v enosedežna. S tem odpade šolanje in še marsikaj drugega, od česar živijo nekateri aeroklubi.

Ukinitev ultralahkega letalstva in podreditev evropskim birokratskim klonom LSA in VLA. Višje cene nakupa, vzdrževanja, šolanja in letenja bodo zabile zadnje žeblice v krsto slovenskega letalstva. Paradoksalno je dejstvo, da takšno rešitev najbrž podpirajo tudi nekateri proizvajalci ultralahkih letal, ki so že certificirali vsaj LSA linijo proizvodnje.

Jasno sporočilo birokratom na EASA, ki ga mora zahtevati CAA, da je njihov famozni anex II, ki določa, da lahko nacionalna zakonodaja ureja samo letala, lažja od 450 kg (brez padala), neumen, nelogičen, pravno nevzdržen in smrtno nevaren in da bo moral nekdo zaradi takšnih birokratskih zablod tudi kazensko odgovarjati. Dvig MTOM na 600 kg je nujen za tovarniško grajena (ali samogradnje pod tovarniškim nadzorom) ultralahka letala, ki to teoretično in praktično zmorejo.

Zavedajmo se, da se vsak, še tako romantičen polet konča na tleh, kjer nas čakajo isti problemi kot pred vzletom. Zato moramo biti kritični, zahtevati logične in varne rešitve. Celoten birokratski aparat države je tam zato, da ureja in pomaga do ustreznih rešitev. Zato ga tudi plačujemo. Uporabljajmo svojo glavo, birokracija namreč lahko tudi ubija.



Pravilnik: ultralahke letalne naprave ali ultralahka letala? ALI SO ULTRALAHKA LETALA RESNA LETALA?

mag. Peter Marn
AOPA ID:0001

Da in še kako. Do tega vprašanja in odgovora sem prišel ob prebiranju ene od verzij gradiva za pravilnik o ultralahkih letalnih napravah.

Takoj moram priznati, da mi že naslov porodi nelagodje ob misli, da ICAO, Evropska skupnost - EASA in Zlet poznajo samo zrakoplove (airplanes) in letala (aircraft). Prav tako nisem nikjer našel naziva ultra light flying devices, kot bi se lahko glasile v angleškem jeziku ultralahke letalne naprave. Celo naš Zakon o letalstvu (Zlet), katerega, kadar nam ni všeč, radi ignoriramo, vsebuje korektni mednarodno primerljivi definiciji, in sicer:

-zrakoplov je vsaka naprava, ki se lahko obdrži v atmosferi zaradi reakcije zraka, razen reakcije zraka na zemeljsko površino in

-letalo je zrakoplov na motorni pogon, težji od zraka, ki dobi vzgon v letu predvsem od aerodinamičnih reakcij na njegove površine.

Menim, da sem s tem na kratko, vendar dovolj argumentirano prikazal, zakaj se zavzemam za termin ultralahka letala.

Določila Zlet (260. čl.) razvrščajo ultralahke letalne naprave v posebno kategorijo zrakoplovov. Iz tega je mogoče sklepati, da bi v okviru teh določil morali urejati tudi te vrste zrakoplovov. Razvrščanje po vrsti in namenu služi oziroma je podlaga za ureditev drugih vprašanj, povezanih z izgradnjo, vzdrževanjem in uporabo zrakoplovov prometne, splošne in posebne kategorije.

Uredba EU 216/2008 določa, da se uporablja za letala, ki so vpisana v register letal posamezne države članice EU. Glede na to, da smo se v RS že od začetka veljavnosti sedanjega pravilnika o ULN odločili za registrsko oznako S5, pomeni, da prevzemamo vse obveznosti, ki iz te uredbe izhajajo tudi za ultralahka letala in druge zrakoplove, ki so vpisani v ustrezen register ali njegov del. Pri tem ne gre pozabiti, da je bila ta uredba sprejeta leta 2008 in je zaradi kompleksnosti sprememb imela vgrajeno tri in polletno prehodno obdobje tako, da je v celoti stopila v veljavo septembra 2011, kar pomeni, da je bilo do tega datuma potrebno spremeniti Zlet in podzakonske predpise tako, da bi bila od tega datuma dalje omogočena njena nemotena uporaba.

Nastalo stanje nalaga Ministrstvu za infrastrukturo in posebej njegovemu sektorju za letalstvo, da bi najkasneje do letos spomladi prevetnilo ureditev, ki velja od leta 2008 dalje, in jo uskladilo z Uredbo EU 1178/2011, ki ureja licenciranje pilotov. Žal se je zgodovina ponovila in je UL komisija Letalske zveze izdelala svoj predlog, podobno kot prvič pred osmimi leti. Zato imamo sedaj pred nami nadaljevanje logike veljavnega pravilnika s še potencirano ambicijo, da bi LZS prevzela naloge CAA za področje ultralahkih letal. Njihove zmogljivosti, oprema in njihova zahtevnost pilotiranja pa je enakovredna ali celo zahtevnejša od letal splošne kategorije in je zato predvsem z vidika varnosti letenja potrebno ultralahka letala vključiti v splošni pravni red letalstva. Zunaj njega lahko ostanejo zrakoplovi, lažji od zraka.



Foto: vir www.tg.gc.ca



Najmlajše slovensko letališče NEKOČ SANJE, DANES RESNIČNOST - LETALIŠČE SLOVENSKE KONJICE

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



Danes sanje, jutri morda že resničnost - na sliki vidimo projekt razvoja letališča Slovenske Konjice.

Prav nič ne nastane čez noč. Rojstvo novega letališča še posebej ne. Velika želja, ogromno energije in nekaj srečnih naključij - to so osnovne sestavine recepta za nastanek najmlajšega izmed slovenskih letališč, letališča Slovenske Konjice. Kjer se je pred tremi desetletji bohotilo z grmovjem poraslo močvirje in se danes razprostira urejena travnata letalska steza, bo že prihodnje leto - če bo vse po sreči - asfaltna pista. Takrat bodo lahko letala in žirokopterji leteli tukaj vsak dan, s čimer bo izpolnjen nujni pogoj za nadaljnji razcvet letalstva, turizma in podjetništva.

>>>



>>> Nič, razen letal v zraku

„Niti v sanjah si nisem mogel misliti kaj takega. Moji načrti so se uresničili bolj, kot sem si kdajkoli lahko predstavljal,“ pravi danes 71-letni Dušan Zorko, pobudnik konjiškega letalstva. Danes se brez težav pripeljemo z avtomobilom po asfaltirani cesti do njegove hribovske kmetije na Tolstem vrhu Konjiške gore. Ko je bil majhen, pa je bilo vse drugače. „Ni bilo cest, ni bilo avtomobilov, ni bilo ničesar, samo polja in gozdovi okoli in okoli. V zraku pa letala. Ogromno letal je preletelo našo kmetijo za tiste čase, celo nadzvočno, ki ga je letel v vojski Konjičan Mašera. Več kot danes, ko letijo večinoma južno od nas „po avtocesti“, odkar je zgrajena. Ničesar drugega si nisem kot otrok želel bolj, kot postati pilot,“ pripoveduje. Kako bi deček z oddaljene hribovske kmetije, ki je vsako jutro nekaj ur pešočil, da je sploh prišel do šole, lahko upal, da se mu bo želja po pilotiranju kdaj uresničila? Pa se mu je. Ne kot rosnemu mladeniču, kakor je običajno, pač pa malo kasneje.

Za eno uro letenja 8,5 ure dela

„Ko sem se vrnil z obveznega služenja vojske, sem si želel postati poklicni pilot, a sem najprej opravil šoferski izpit in postal avto-prevoznik. Po naključju sem vozil les mimo varaždinskega letališča in enkrat sem se ustavil, da sem vprašal, ali bi me šolali za pilota. Ker sem že bil v vojski, me niso vzeli. Pač pa mi je znanec kmalu za tem priporočil, naj se oglasim pri Maksu Arbajterju, po rodu iz Konjic, na letališču v Celju. Maks me je vzel na šolanje, najprej za jadralnega pilota. To je bilo leta 1970. Star sem bil 26.“ Torej vseeno še zelo mlad.

Že po dveh sezonah jadralnega letenja se je preusmeril na motorno letenje, kar je bilo za celjski aeroklub precej neobičajno in tudi prav nič lahko. „Za eno uro letenja z motornim letalom sem moral delati 8,5 ure,“ se spomni. Podobno je bilo takrat v vseh aeroklubih. Letenja ni mogel nihče plačati z denarjem, tudi če bi



Carina na letališču Slovenske Konjice ob mednarodni prireditvi Alpe - Jadran



Vinko Štefanič



Maks Arbajter ob krstu prvega konjiškega jadralnega letala VUK-T



Maks Arbajter

ga imel, pač pa je moral vsakdo delati v proizvodnji, za katero se je dogovoril aeroklub. Na boljšem so bili tisti, ki jim je šolanje z motornim letalom plačala jugoslovanska vojska, in takih je bila velika večina. Njim ni bilo treba delati za letenje. Samoplačniki, kot je bil Dušan Zorko, so bili v motornem letenju izjeme. Ko pa je imel dovolj naletenih ur za aerovleko in metanje padalcev, je šlo veliko lažje. Z 200 urami naleta se je vpisal v trimesečno šolo letenja v Vršču, kar je bil pogoj, da bi lahko začel leteti poklicno. A to mu očitno ni bilo usojeno. Čeprav je že bil uvrščen na seznam sprejetih pilotov za letenje s kmetijskimi letali v Daruvarju, so bile okoliščine vendarle take, da je ostal na domači kmetiji na Tolstem vrhu, vpustil na domačem dvorišču žago, razširil kmetijo in postal oče šestih otrok. Letalsko pot je nadaljeval še naprej kot entuzijast: letel je akrobatsko, pridobil tudi vse druge pogoje za učitelja motornega letenja in postal poklicni pilot helikopterja. S helikopterjem Jet Ranger - Bell 206 leti še danes. A denarja si ni s pilotiranjem služil nikoli. Pač pa je zaslužen za ustanovitev in rast aerokluba in letališča Slovenske Konjice. Kljub gostoljubnosti v Celju je vedel, da si lahko enakopraven in največ dosežeš, če imaš letalski klub in letališče v domačem kraju.

Rojstvo letalstva v dolini Dravinje

Dušan Zorko je skupaj s Francem Krajncem iz Frankolovega dal pobudo za ustanovitev Aerokluba Slovenske Konjice, kar se je pod pravnim vodstvom odvetnika Marka Finka in z 20 ustanovnimi člani uresničilo leta 1979. A do rojstva letališča je bilo še daleč. Kje naj bo letališče, sta določila Zorko in Maks Arbajter. Na poraščenih travnikih v Senožeti med Ločami in Žičami, ki sta jih izbrala, je že davnega leta 1952 pristal s PO-2 Vinko Štefanič, najstarejši pilot iz Slovenskih Konjic. A do pravega letališča je bilo še zelo daleč.

Neverjetno, koliko preprek je bilo treba premestiti, da je letališče, takšno kot je danes, z vsemi potrebnimi dovoljenji, da imajo na letališču svoja letala, hangarja, v katerih so spravljena, cesto, ki povezuje travnik s svetom, in mednarodno ICAO kodo, s čimer je letališče prepoznavno in uporabno v mednarodnem prostoru.

Do danes 50 tisoč vzletov in pristankov

V začetku je nastajanje letališča skrbno in prizadevno botroval Maks Arbajter, ki je bil član izjemno pomembnega organa - zveznega komiteja za promet in zveze Jugoslavije. Toda svojo sedanjost podoba in razsežnosti je dobila današnja vzletno-pristajalna

steza šele v samostojni Sloveniji, leta 1994. Na travnati stezi dolžine 850 in širine 60 metrov v smeri 160/340 stopinj so letala do danes vzletela in pristala že več kot 50.000-krat. Na njej so izšolali že več kot 130 pilotov.

Najti novorojenčku pravo ime je vedno težko. Kako imenovati letališče v Senožetih, ki niti kraj niso, pač pa to, kar pove beseda sama, torej senožeti? Kdo bosta njegova „ata in mama“, ko pa leži med vasjo Žiče in vasjo Loče, med opuščeno železniško progo in strugo Dravinje? Geodetska stroka je našla salomonsko rešitev: naslov Žiče 107, pošta Loče, njegovo ime pa je Letališče Slovenske Konjice. In so bili najbrž vsi zadovoljni.

Nekaj časa se je močno zapletalo tudi v njegovi rasti. Bile so težave z postavitvijo hangarja in nabavo letal ter s šolanjem (gostovali so na drugih letališčih). Če si majhen, so vse ovire veliko večje in jih težje preskočiš kot veliki. Sčasoma je navdušenim letalcem uspelo vse, kar so si zamislili. Vzpostavili so štiri letalske šole in jadralno letalstvo, tradicionalno organizirali miting v avgustu in tekmovanje motornih pilotov, tekmovali na vseh vrst tekmovanjih in dosegali tudi medalje. Prvemu hangarju iz leta 1995 se je letošnje poletje pridružil nov hangar z novimi 1200 kvadratnimi metri prostora. Staremu so, prav tako letos, po dveh desetletjih obstoja zamenjali streho, dogradili so letališki „stolp“, v katerem je kontrola letenja, pripravili pa tudi vse za gradnjo asfaltirane steze prihodnje leto, da bi se lahko letališče razvijalo naprej. Zaradi zastajanja vode je namreč na letališču v jesensko-zimskem, bolj deževnem delu leta marsikdaj nemogoče leteti. Letališče želijo usposobiti za vse dni v letu.



Projekt razvoja letališča Slovenske Konjice.



Iz zgodovine

PREIZKUŠANJE RAKET PROTI TOČI V LOČAH

Prof. dr. Dominik Gregl

AOPA ID: 0207

V davnih 1950-ih letih, preden smo začeli uporabljati radijsko povezavo med letenjem, so se Konjičani odločili, da bodo organizirali prikaz obrambe proti toči z raketami in zapraševanje z letalom s pomočjo celjskega aerokluba. Maksa Arbajterja verjetno ni bilo težko navdušiti in smo takoj začeli z delom ter naredili možen program. Najprej naj bi nadletelo travnik ob cesti v Loče, blizu današnjega letališča, motorno letalo DAR-9, ki bi pokazalo, kako se zaprašuje ali gnoji z letalom, in se nato vrnilo v Levec.

Medtem bi na travniku prikazali nekaj vzletov rakete proti toči. Sledil bi skok padalca iz PO-2 in na koncu še pristanek jadralnega letala Grunau Baby na travniku. Bebico bi potem pripeljali nazaj v Celje s transportnim vozom. Prvo nalogo sva prevzela z Miletom Tovornikom. Na desno polovico spodnjega krila zraven sprednje kabine sva z vrvo privezala celo papirnato vrečo z apnom v prahu. Maks je od nekdaj prinesel zelo dolg bajonet, s katerim naj bi jaz iz sprednje kabine z občutkom prerezal vrečo. Po vseh pravilih aerodinamike bi moral podtlak na krilu počasi sesati apneni prah iz pravilno prerezane vreče. Stvar je neverjetno dobro delovala in za nama se je vlekla elegantna sled belega prahu. Ko je začela pojenjati, sem še malo prerezal in tako podaljšal zapraševanje. Predstave je bilo konec in vrnila sva se na letališče Levec.

Vrnil sem se po tleh z mehanikom Jožetom Tržanom in transportnim vozom za prevoz Bebice nazaj. Vsi so bili navdušeni nad zapraševanjem in so na vsak način hoteli izvedeti, kdo izdeluje naprave, ki smo jo imeli na letalu. Seveda jim skrivnosti nisem hotel razkriti.

Medtem so že pripravili rakete proti toči in čakali, da pride Vlado Velej s PO-2 in s padalcem. Ker je že precej zamujal, so se odločili, da se bodo začeli boriti proti toči. Prižgali so raketo, ki je prehitro eksplodirala točno pred PO-2, ki se je prikazal izza hriba nad Žičami. Vlado s padalcem je zelo hitro obrnil in izginil za hrib. Kar nekaj časa je trajalo, da je zopet previdno prilezel nazaj in padalca odvrigel. Naredili so še nekaj preizkusov z raketami, vendar po mojem niso bili preveč zadovoljni. Vse so letele malo čudno in

eksplodirale na različnih višinah. Kmalu je kar precej visoko priletel še Mile, naredil nekaj levih in desnih lupingov ter na koncu še obvezno svečo in pristal.

Med pospravljanjem Bebice na transportni voz pa smo izvedeli, da stvar še ni končana, ker so na sporedu še cestne avto-moto dirke. Ker smo imeli s seboj klubskega Volkswagna-Saharo, smo bili vsi trije takoj za to, da gremo tudi dirkat in smo odpeli transportni voz. Ideja ni bila najbolj pametna, ker je voznik Jože ugotovil, da je v preveliki vnemi zvil pedal za plin in avto ni bil več za dirke. Potem je začel nagajati še volan in smo morali odstopiti. Po manjših popravilih smo se že po temi vrnili na letališče. V zvezi s tem avtomobilom se spominjam še enega zanimivega dogodka. Treba je bilo iti po popravljeno Rodo, s katero sta Mile in Srečo zagrabila drevo na mitingu na Gomilskem leta 1952 in jo pošteno poškodovala. Pripeli smo transportni voz in se odpeljali proti Ljubljani po takratni makadamski cesti. Ko smo prečkali trojanski klanec, smo med vožnjo navzdol zagledali pred sabo stoječ kamion. Istočasno pa je nasproti pripeljal drug kamion. Jože je začel zavirati, vendar postopek ni bil najbolj učinkovit. Zaleteli smo se od zadaj v kamion in se z rezervnim kolesom, ki je bil na sprednjem pokrovu, zagostili pod njega. Trk je bil tako močan, da so se naša zadnja kolesa dvignila in ostala v zraku. Nepoškodovani smo izstopili in poskušali izvleči naš avto izpod kamiona. Kmalu smo ugotovili, da ne bo šlo, ker zagostena guma predobro drži. Končno se je prikazal šofer kamiona, prižgal motor in kamion prestavil naprej. Ves začuden je ugotovil, da je s kamionom prestavil tudi avto, ker je zagostena guma odlično držala. Ni nam ostalo nič drugega, kot da smo poiskali nekaj kolov in s pomočjo vzvodov dvignili kamion toliko, da je zagostena guma spustila. Brez novih peripetij smo prišli v tovarno Letov, naložili Rodo in jo pripeljali domov, kljub temu da zavore niso bile najbolj zanesljive.



Motorno letalo DAR-9, Foto: Boran Pivčič



Obisk članov AOPA Švice v Sloveniji

LASTNIKI LETAL SO DOBRI TURISTI

Miha MATEVŽIČ

AOPA ID: 0008

Janez POLENEC

AOPA ID: 0026

Piper PA 60 Aerostar

Letošnje poletje je slovenska AOPA v mesecu avgustu pet dni gostila švicarske letalce na ,fly outu', ki ga njihova organizacija pripravi vsako leto. Ideja za ,fly out' se je porodila med obiskom majске konference IAOPE v Sandefjordu na Norveškem. Na neformalnem delu srečanja sva z g. Staretom povabila člane švicarske AOPE, ki še niso imeli načrta za to leto, naj obiščejo Slovenijo. Hitro smo ugotovili, da ne glede na bližino naše dežele ne poznajo najbolje.

Iz Švice priletelo 19 letal

Odločili smo se, da jim pripravimo splošen program obiska z opisom destinacij ter znamenitosti. Kot se za Švicarje spodobi, je med 23. in 27. junijem prispel v Slovenijo g. Philippe Hauser, direktor švicarske AOPE, da mu predstavimo načrt obiska. Želel je videti tudi vse lokacije ter letališča, kjer naj bi se njihovi letalci mudili. Rečemo lahko, da pregovor o švicarski natančnosti kar drži, saj so ga zanimala vse podrobnosti. Po odhodu g. Hauserja smo se lotili podrobne organizacije dogodka, ki je zahteval glede na velikost naše organizacije ter obseg obiska kar nekaj priprav.

Ne glede na vremensko prognozo, ki za 24. avgust ni bila najbolj obetavna, so Švicarji prvi dan svojega obiska pristali na letališču Edvarda Rusjana v Mariboru, in sicer je pristalo 23 letal. V Mariboru so si ogledali mestne znamenitosti, nekateri so se odločili za obisk prijatelja v Gradcu.

Obisk Trixy Aviation in vinske poti okoli Slovenskih Konjic

Naslednji dan so nadaljevali let proti Slovenskim Konjicam, kjer so jih sprejeli tamkajšnji kolegi skupaj s predsednikom naše AOPE,

g. Petrom Ravnakom. Kot se za Štajerce spodobi, so švicarski kolegi uživali v gostoljubju tamkajšnjih letalcev, ki so jim priredili prisrčen sprejem z ogledom znamenitosti Slovenskih Konjic ter Pohorja in vinorodnih okolišev. Uživali so tudi v lokalni kulinariki. Na letališču v Slovenskih Konjicah ima sedež podjetja Trixy aviation, ki proizvaja žirokopterje. Gostje so si ogledali proizvodnjo ter zanimive demo lete, v nadaljevanju pa je bilo možno tudi poleteti z žirokopterjem. Prespali so v Zrečah, kjer so se na večerji družili z našimi kolegi iz Slovenskih Konjic. Naslednji dan so si ogledali Žičko kartuzijo ter vinsko klet, nato pa so imeli piknik na letališču v Konjicah, kjer so imeli tudi briefing za letenje naslednji dan.

Avio Pub v Postojni in Pipistrel v Ajdovščini

Tretji dan obiska so zjutraj poleteli proti Postojni, kjer so imeli za dobrodošlico burjo, ki pa ni bila premočna, je pa prinesla lepo vreme. Po pristanku jih je po sprejemu vodstva aerokluba Postojna čakal še sprejem v gostišču Avio Pub, ki je del letališke infrastrukture, s kulinarično in etnološko dobrodošlico.

Sledil je organizirani prevoz v hotel Kras, kjer so zasedli vse kapacitete hotela. Nadaljevali so z ogledom Parka vojaške zgodovine v Pivki. Vse udeležence je zelo pritegnila zbirka eksponatov. Vodič jim je ob ogledu samega muzeja pojasnil vlogo te vojašnice, vlogo tedanje JNA v vojni za Slovenijo in kasneje vlogo v konfliktu ter vojni v Jugoslaviji. V sami zbirki je tudi eden od tankov, ki so med prvimi pričeli z agresijo. Nadaljevali smo z obiskom kantine v muzeju, kjer so postregli z vojaškim pasuljem. Po nekajurnem odmoru je bil na vrsti obisk Smrekarjeve domačije v Grobščah, ki je znana po lokalnih jedeh, kjer so postregli z večerjo.

Naslednji dan smo po zajtrku odšli in Ajdovščino na ogled podjetja Pipistrel. V Slapu nad Vipavo smo v gostišču Majerija, ki je znano po odlični gastronomski ponudbi, imeli kosilo, nadaljevali smo z ogledom Postojnske jame ter predjamskega gradu ter dan zaključili z večerjo v Postojni, v gostilni Pod stopnicami.

>>>



>>> Srce Bleda zaigralo za švicarske pilote

Tretji dan jutraj so naši gostje v prelepem vremenu poleteli proti letališču Lesce in nadaljevali z obiskom Bleda in okolice.

Tako organizatorji kot tudi letalci smo imeli srečo z vremenom, saj je lepo vreme prispevalo k varnosti letenja, pa tudi švicarski kolegi so si lahko ogledali našo čudovito pokrajino. Obisk je minil v zelo pozitivnem in dobrem vzdušju. Letala so v Lesce prihajala eno za drugim, zato je bilo takrat malo gneče s parkiranjem in informacijami, vendar je bilo bistveno to, da je prilet in pristane vseh letal potekal varno in da so bili naši kolegi iz Švice bili zadovoljni.

Po uvodnih formalnostih je goste čakal avtobus, da jih odpelje na Bled. Tam so imeli kar pester program in sicer obvezen prevoz s pletno na otok, nato na grad ter za tem še ogled soteske Vintgar.

V večernih urah jih je pozdravil župan Bleda, g. Janez Fajfar, ter jim razložil nastanek in zgodovino Bleda. Švicarski kolegi so zapustili Slovenijo z lepimi občutki ter pohvalili našo organizacijo. Bili so polni dobre volje ter so nam obljubili, da se v Slovenijo še vrnejo. Dodati je treba, da je bil ta njihov 'fly out' v Slovenijo že drugi. Prvi se je odvil takoj po ustanovitvi naše AOPA, leta 1994, prav tako na Bled oziroma Lesce, vendar je bilo takrat slabo vreme, tako da kolegi iz Švice, med katerimi je bil tudi sedaj že pokojni gospod Brünner, niso mogli uživati tako kot sedaj. Gospoda Brünnerja omenjam zato, ker je le ta igral pomembno vlogo pri vključitvi AOPA Slovenije v IAOPA ter s tem pri našem formalnopravnem mednarodnem priznanju. Od takrat se naše sodelovanje samo krepi in je na zelo visokem tudi prijateljskem nivoju.

AOPA Švice trenutno vodita predsednik g. Daniel Alfolter ter direktor g. Phillipe Hauser. Oba sta zelo karakterni osebi, sta dobrovoljna in s poslušom tudi za težave, s katerimi se srečuje naša AOPA. Kot takšna razmišljata tudi o našem bodočem sodelovanju, g. Hauser pa nas je že na konferenci na Norveškem, kot tudi sedaj v Franciji, nesebično podprl in priporočil za konferenco IAOPA ter prispeval k temu, da bo ta konferenca spomladi v Sloveniji. G. Daniel Alfolter pa je našo organizacijo s pooblastilom zastopal tudi na svetovni skupščini IAOPA lanske leto v Pekingu. Oba sta v Slovenijo priletela z impozantnim letalom Sia Marchetti SF260, ki je v lasti švicarskega letalskega muzeja, Swissair pa ga uporablja tudi za začetno šolanje.

Pestra flota

Na obisk v Slovenijo je priletelo 19 švicarskih posadk z letali. Med letali je bilo največ Robinov, starejših in novejših Dr40, nato sledijo Cessne 150, 172 in 182, nato Piperji Pa38Tomahawk ter Cherokee 28 Warriorji in en Cherokee six. Bilo je tudi nekaj Moony Mu20 in Mu22 ter Diamond Da40 in dvomotorec Da42. Tudi dva Cirrus SR20 in SR22 sta bila vmes in kot posebnost tudi Rutan. Posebnost je predstavljala tudi starejši Wassmar 28 in največje letalo, dvomotorec Piper 60 Aerostar. Lastnik Aerostara nas je ob odhodu počastil s čudovitim preletom s pogledom na Triglav v ozadju.

Kaj dodati za konec?

Obisk švicarske AOPE je bil pomemben dogodek v iztekajočem se letu, ne samo za slovensko AOPO, temveč tudi za vso slovensko letalsko javnost in tudi širše. Letalski turizem ima zagotovo visoko mesto na seznamu prioritet naše AOPA. V povezavi z letališko infrastrukturo ter lokalnimi skupnostmi bi bila



Piaggio P149



Mooney 201



Cirrus SR22

to zagotovo uspešna tržna niša. Takšni dogodki v prvi vrsti prispevajo k naši prepoznavnosti, po drugi strani v turistično dogajanje vključujejo letališko in tudi drugo infrastrukturo, ki v Sloveniji ni slaba. In ne nazadnje tudi ekonomski učinek od takšnih dogodkov bi bil lahko velik ter bi imel širše učinke tako za turistično panogo kot tudi za letalstvo in državno blagajno. Bistveno pri vsem tem pa je, da se skozi takšne aktivnosti krepijo mednarodne prijateljske vezi, ki so v teh težkih in zapletenih mednarodnih razmerah še kako potrebe. Gostje, ki prihajajo v Slovenijo s svojimi letali, zagotovo niso slabi gostje in to je ključno sporočilo 'fly outa' AOPA Švice.



Po pristanku na letališču Postojna.



Epilog po 1561 dneh

OREL PRIPELJAL V SLOVENIJO TUDI POLITIČNI OBISK IZ ROMUNIJE

Adolf Kužnik,
pilot, predsednik Društva slovenskih vojaških pilotov vseh generacij in prijateljev
AOPA ID: 0054



Prejemniki odlikovanj in priznanj z ministrico in ministrom.

Z uradnim obiskom ministra za obrambo Republike Romunije, gospoda Mircea Duse, pri njegovi slovenski kolegici, gospe Andreji Katič, se je dne 14. septembra 2015 formalno zaključila donacija Republike Romunije letala IAR-93 Republiki Sloveniji.

Romunsko vojaško letalo na Brniku

Romunski gostje so v zgodnjih jutranjih urah s posebnim vojaškim letalom prispeli na brniško letališče. Poleg članov uradne delegacije ministra za obrambo Republike Romunije so prišli tudi naši prijatelji, zaslužni za izvedbo 'projekta Orel':

nekdanji poveljnik romunskega vojaškega letalstva, upokojeni general Iosif Rus, brigadni general Lian Somesan in upokojeni mornariški častnik Adrian Tiron. Vse tri je skupaj s Silvanom Cornaliem in Markom Simičem za pomembne prispevke pri izvedbi projekta že septembra 2014 odlikoval tedanji minister za obrambo RS, gospod Roman Jakič, vendar je Ministrstvo za obrambo Republike Slovenije izročitev odlikovanj in priznanj nameravalo opraviti v okviru uradnega obiska ministra za obrambo RR, ki pa so ga dokaj dolgo pripravljali in enkrat celo odložili.

Muzej v Pivki vabi na ogled Orla

Od prvega razgovora z generalom Rusom, 6. junija 2011, pa do postavitve Orla kot novega eksponata v Parku vojaške zgodovine v Pivki je tako zaradi različnih zapletov birokratsko-organizacijske narave minilo natanko 1111 dni, od tedaj pa do zaključne >>>



>>> slovesnosti pa še nadaljnjih 450 dni.

Medtem ko se je uradna delegacija ministra za obrambo, gospoda Duše, posvetila protokolarnim obveznostim, smo Jože Konda, Zvezdan Marković in Adi Kužnik našim trem dragim gostom pripravili poseben program z obiskom Bleda in srečanjem z njihovim starim znancem in prijateljem, tamkajšnjim županom gospodom Janezom Fajfarjem. V deževnem jutru, ko so bile lepote Bleda žal skrite v oblakih, nam je predstavil izjemno zanimiv informacijski center Triglavska roža, kjer smo na suhem lahko doživeli vso čarobnost sobivanja narave in ljudi v Triglavskem narodnem parku.

Sledilo je slovesno kosilo v prostorih Ministrstva za obrambo RS v Ljubljani, nato pa smo se odpeljali v Pivko, kjer je potekala slovesnost ob predaji muzejskega eksponata, letala IAR-93.

Oba slavnostna govornika, obrambni minister Romunije, gospod Duša, in njegova slovenska kolegica, gospa Katič, sta poudarila pomen dobrih odnosov med državama, ki jih je izvedba projekta donacije tega letala še okrepila.

Priznanja romunskim kolegom

Ministrica za obrambo, gospa Andreja Katič, in brigadir Milko Petek sta podelila odlikovanja in priznanja naslednjim protagonistom projekta: upokojenemu generalu Iosifu Rusu – medaljo za mednarodno sodelovanje I. stopnje, brigadnemu generalu Lianu Somesanu – medaljo za mednarodno sodelovanje II. stopnje,

upokojenemu mornariškemu častniku Adrianu Tironu – medaljo za mednarodno sodelovanje II. stopnje,

gospodu Silvanu Cornialiju, gospodu Marku Simiću in Društvu vojaških pilotov vseh generacij in prijateljev vojaškega letalstva – veliko plaketo za sodelovanje.

Predsednik Društva vojaških pilotov, Adi Kužnik, se je v imenu dobitnikov odlikovanj in priznanj zahvalil z besedami:

Spoštovani gospod minister za obrambo Republike Romunije, njegova eksclenca Mircea Duša, spoštovana gospa ministrica za obrambo Republike Slovenije, njena eksclenca Andreja Katič, spoštovani prijatelji iz Republike Romunije, ekscelece, spoštovani dobitniki priznanj, spoštovani prisotni!



Ministrica Andreja Katič in minister Mircea Dusa odkrivata spominsko obeležje.



Predaja in sprejem priznanja Društvu vojaških pilotov.

Najprej se želim v imenu Društva vojaških pilotov vseh generacij in prijateljev vojaškega letalstva zahvaliti za priznanja, ki ste jih podelili za naše delo pri pridobitvi muzejskega eksponata letala

IAR 93 Orel. Od prve ideje, ki se je rodila med pogovorom z generalom Iosifom Rusom v Vopovljah

6. junija 2011, pa do dne, ko je letalo našlo svoje mesto v Parku vojaške zgodovine tu v Pivki, smo morali premagati številne ovire in zaplete, tako politične kot administrativne in medčloveške narave, ki so ogrožali izvedbo tega projekta. Samo ključnim akterjem te zgodbe, generalu Iosifu Rusu, brigadirju Jožetu Kondi in podjetnikoma Silvanu Cornialiju in Marku Simiću, gre zahvala, da je letalo, donacija Republike Romunije Republiki Sloveniji, danes tu v Pivki. Ti izjemni ljudje so vztrajali, nenehno iskali in tudi našli pot.

Pravkar podeljena priznanja pričajo o tem, da je bil naš trud opažen in cenjen, kar nas navdaja s ponosom in zavestjo, da smo opravili dobro delo.

Mislim, da je naše občutke lepo izrazil Marko Simić, ki je v opravičilu za svojo službeno odsotnost zapisal tole misel: »Zame je največja pridobitev tega projekta, da smo se spoznali MI osebno. Ste ljudje, da mi je v čast in veselje, ker smo delali skupaj.«

V 2016 na čelo Evropskega partnerstva vojaških letalcev

Ta projekt nas je združil in povezal ne le s prijatelji iz Romunije, pač pa tudi z vrsto evropskih držav. Tako si je general Iosif Rus kot predsednik romunskega Združenja vojaških letalcev ARPIA prizadeval, da so naše Društvo vojaških pilotov sprejeli med polnopravne člane Evropskega partnerstva združenj vojaškega letalstva EPAA. Danes se v našem Društvu ob aktivnem delovanju v EPAA pripravljamo, da bomo konec prihodnjega leta od Slovakov prevzeli dveletno predsedovanje temu Evropskemu partnerstvu vojaških letalstev, ki ga poleg nas sestavljajo še Belgija, Bolgarija, Češka, Francija, Italija, Nemčija, Nizozemska, Romunija, Slovaška in Švica, za članstvo pa se potegujejo še Madžari. Računamo na lastne moči, kakor tudi na pomoč vseh, ki jim je mar ugled slovenskega letalstva nasploh in še posebej ugled vojaškega letalstva.

Ponovno hvala vsem za nesebično sodelovanje in gospe ministrici za podeljena priznanja.

Union



Predstavitev novega slovenskega letala

PEGASUS FLAMINGO

www.flyflamingo.info

Med šolskimi in trenažnimi letali že od vsega začetka letalstva poteka tiha vojna dveh konceptov – naj učitelj in učenec sedita drug poleg drugega ali drug za drugim. Pri jadralnih letalih so dilemo že davno razrešili zakoni aerodinamike. Pri motornih letalih pa gre za različne didaktične poglede na prenašanje znanja in izkušenj.

Nedvomno je slednje veliko lažje in hitreje, če mojster in učenec sedita drug poleg drugega. Prvi ima zelo dober pregled nad tem, kaj učenec počne in tudi interakcija je veliko boljša. Toda sanje vsakega pilota (razen tistih, ki letenje uporabljajo kot vabo za nič hudega sluteče potnice) so uživanje v zraku brez občutka, da sedi v dvosedežni garnituri, pri čemer širina trupa prav nič ne pomaga pri zmanjševanju upora in agilnosti stroja. Kvečjemu nasprotno.

Kreativne ideje za varnost pri malih hitrostih

Aleksander Špacapan - Šandor, pilot in inštruktor z dolgoletnim stažem, je že nekaj let sanjaril o šolskem letalu, ki hkrati ne bi bilo trabakula, traktor ali multikultivator, pravi mali akrobatski škrat torej. Pot do uresničitve ni bila lahka, saj so želeni parametri med seboj v sporu, skorajda koliziji. Ni namreč lahko konstruirati letala, ki bi bilo varno v območju malih hitrosti in velikih vpadnih kotov in hkrati za tak tip zrakoplova dosegati zavidljive potovalne in druge hitrosti, potrebne za zračne vragolije. Hitra letala so pogosto prav pujsasto nesramna v manevru pristanka in vzleta, saj je težko najti kompromis v aerodinamični zasnovi in profilu krila, ki bi omogočal oboje. Pravzaprav je do trenutka, ko sta kreativne ideje in zamisli združila Šandor in Franco Orlando, razpon med obema bregovoma bil precej velik in na videz nedosegljiv. Franco ni novinec v svetu projektiranja letal. Nazadnje se je proslavil z Virusom in Sinusom, ki ju je projektiral za znanega ajdovskega poslovneža. Izredno hiter profil, tak, ki camina veloce, kot pravi Franco, hkrati povzroči težave takrat, ko bi človek potreboval ravno nasprotno značilnosti. Vsa letala do Flaminga zato morajo uporabljati aerodinamične pripomočke, ponavadi zračne zavore, nekatera cele gozdove turbulatorjev in drugih štrelečin, ki kvarijo aerodinamično obliko in povečujejo porabo goriva.

Skrivnost v sekvenci in prehodih med profili

Franco je večni problem rešil na svoj način. Trup je narisal tak, da ne pri majhnih ne pri velikih hitrostih ne ustvarja polj zmanjšane tlaka, ki bi povzročalo povečanje upora. Ker pilota sedita eden za drugim, je tudi precej ozek, vendar ne toliko, da bi bilo sedenje v kabini neprijetno. Nasprotno, prostora je dovolj

**Dalibor
Jovanovič,
kontrolor
letenja**
AOPA ID: xxxx



>>>



>>> in človek ima občutek, da sedi v lovskem letalu. Za tak občutek je ,kriv‘ tudi Francov profil oziroma bolje rečeno njih pet. Krila seveda. Moderni materiali, Flamingo je narejen iz ogljikovih vlaken (karbona), namreč omogočajo kombinacijo geometrijskega in aerodinamičnega zvitja kril, kakršna pri klasičnem projektiranju in izdelovanju kril ni možna. Idealna oblika krila, elipsa, je iz konstrukcijskih in proizvodnih razlogov nočna mora, zato je Franco proti končnemu cilju odkorakal s kombiniranjem profilov, ki se v različnih režimih obnašajo po svoje in so med seboj ponavadi skregani. Vendar ne pri Flamingu. Skrivnost je seveda v sekvenci in prehodih med profili ter v sami geometriji krila. Pri tem letalu gre za sinergijo ideje in izvedbe – Šandor je poskrbel za koncept in osnovne parametre, Franco pa je naredil vse in več kot to, da jih je dosegel.

Že ko je pred več kot šestimi leti prvič predstavil matematično maketo in nam družini v gostilni na robu Nove Gorice razlagal zmogljivosti frankenštajnovskega profila ter nam kazal polare, mu sploh nismo verjeli, saj so bile njegove trditve bolj domena znanstvene fantastike. Trdil je namreč, da mu je razdaljo med najmanjšo in največjo dovoljeno hitrostjo uspelo raztegniti kot tinejdžerki elastiko na šolskem dvorišču, da ima profil benigne lastnosti, ko se vpadni kot približuje kritičnim vrednostim, da bo pristajalo z izredno nizko hitrostjo in da bo pri tem zelo ubogljivo. Saj ne da mu ne bi zaupali, za sabo je imel že več uspešnih projektov. Vrhunec dneva je bila njegova trditev, da ima ta

njegov frankenštajn še eno zanimivo lastnost – upor z naraščanjem hitrosti do določene vrednosti pada. S primernim agregatom v nosu bi brez težav zvozil tudi do 400 km/h. Rekel sem, Franco, tvoj izračun ima neke napake, nek podatek povzroča nesorazmerne rezultate, si preveril? Si pogledal? Stokrat! se je vedno glasil njegov odgovor.

Na te njegove besede sem se spomnil, ko sem prvič sedel v Flaminga in s Šandorjem poletel v goriško nebo ...

Franco se ni zmotil. Ni bilo napake v izračunu. Vsi podatki so držali.

V zraku: Polara premaknila meje nemogočega

Flamingo pospešuje kot mustang v stepi, komande so hitre in natančne. Ko polaro prvič vidiš delovati v živo, začneš verjeti, da je nekdo meje nemogočega spet malce premaknil. Ko sva tako dirjala naokrog z 270 km/h, sem nad Sveto goro ugledal začetke kumulusa, ki je očitno dobil dozo ravnega hormona. Še malo prej je tam namreč zevala modra praznina. Če kaj razneži še tako trdo pilotsko dušo, je to ples okrog oblakov. Šandor je prej v posesti imel kar nekaj UL letal, ki niti niso imela tako slabih letalnih sposobnosti. Nekajkrat sem se z njimi podal v lov za oblaki. Vse skupaj je ponavadi izgledalo kot sprehod betežnega slona, saj je že pot do bele pene na nebu trajala in trajala. S Flamingom je drugače. Ko je enkrat v režimu vzpenjanja, v njem zdrži dolgo časa. Povprečna hitrost dviganja je bila blizu 8 m/s. V dobrih šestih minutah sva bila na 7000 čevljih, v podnožju zdaj razbohotenega, a še vedno benignega kumulusa. Pravila VFR

letenja sicer zapovedujejo, da je spogledovanje z oblaki na majhnih razdaljah ne-ne, toda kako naj se človek upre taki skušnjavi?

Skeptik kot jaz mora seveda vsako reč preizkusiti sam. Je Franco pretiraval s svojimi trditvami? Je res mogoče, da je iz hitre hoje v prevlečeni let preiti tako nežno in varno? Pri hitrosti 60 km/h je Flamingo še vedno upravljiv in ubogljiv. 10 km/h kasneje še vedno. Francovi profili, ki omogočajo obtok krilc pri velikih vpadnih kotih, očitno delujejo. Na letalu imava zalepljen cel travnik nitk, kamera snema in beleži, kako se laminarni tok spreminja v turbulentnega. V korenu kril je že cel kaos, burja divja na sredi kril, konice pa se še ne dajo. Krilca so v vsej dolžini dobro prehranjena z obtokom zraka in nič ne kaže, da bo tega še kmalu konec. Pri 45 km/h se nos narahlo povesi navzdol, hitrost v dveh sekundah naraste čez 80, 100, 120 ... Flamingo je že zdavnaj v horizontalnem letu, izgubili nismo niti 30 metrov (takole na oko). Vajo sva ponovila še večkrat z vedno istim rezultatom.

Nekaj tednov kasneje je Flaminga v Lescah preizkusil tudi Andrej Perc. Z zakrilci v pristajalni konfiguraciji sta vzgon izgubila šele pri 42 km/h ... Franco in Šandor sta res naredila leteči krožnik.

Pristanek: Strm kot in zaustavitev že po 40 metrih

Seveda me je najbolj zanimalo, kako se Šandorjeva zverinica obnaša pri pristanku. Vse preveč je visoko zmogljivih UL letal, ki pa ne



dovoljujejo strmega prileta, hitrost jim narašča že, če samo pomisliš palico potisniti naprej, potrebujejo zračne zavore in relativno dolgo stezo glede na kategorijo.

V Gorici imajo tri steze. Najkrajša teče vzporedno s cesto in se konča v hangarju. Šandor se odloči preizkušati moje živce in me napoti v finale steze, ki vodi točno tja. Visoka sva, postanem živčen. Ni mi vseeno. Če zafrknem proračun, bova naredila novo luknjo v vratih ali pa posnela par korcev na strehi. Svoje vedno bolj črnogleda pomisleke izrazim na glas, pa se Šandor samo zasmeje in pravi: »Boš že videl.« Mati mila, kaj bom videl? Po naravi nisem ravno strahopetec, toda ko prepoznam situacijo, ki se po moji oceni ne more dobro končati, mi pa res ni vseeno. Zakrilca izvlečeva do konca. »Ti samo drži hitrost!« me miri. Kar sledi, me v celoti, totalno, povsem in do konca sezuje: Flamingo se spušča kot opeka, toda graciozno, kontrolirano, prav nič nevarno. Drživa strmi kot spuščanja, hitrost ne narašča, zakrilca delujejo kot veliko stabilizacijsko padalo, privezano na krmo jadrnice. Idealno za šolanje, idealno za kratke pristanke, idealni avion, ki dovoli nalet, kakršnega je mogoče izvesti le s kakšnim kovinskim Blanikom z zavorami odprtimi do konca in močnim čelnim vetrom. Ko se po dobrih stotih metrih skoraj ustaviva, še vedno ne morem verjeti, da sem še nedolgo tega razmišljal, da bi enostavno dodal moč in odšel na še en krog ... Nekaj tednov kasneje sem opazoval testiranje zaustavne poti, ob primerno dobri tehniki pilotiranja se je mogoče zaustaviti že po štiridesetih metrih ...

VISOKOPERFORMANČNO ŠOLSKO LETALO NOVE GENERACIJE

Enostavno za uporabo in letenje, vgrajena najnovejša kompozitna tehnologija, ekonomični vzdrževalni in operativni stroški, konceptno oblika za prihodnost z vgrajenimi varnostnimi rešitvami, unikatne tehnične in aerodinamične rešitve, vizija za razvoj in vsestransko uporabo.

TIP LETALA	VISOKOSPOSOBNO / ŠOLSKO
RAZPETINA	8.7m 28ft 6in
SKUPNA DOLŽINA	6.6m 22ft 3.6in
SKUPNA VIŠINA	2.45m 8ft
ŠIRINA KABINE	0.85m 33.5in
POVRŠINA KRIL	10.53m² 113 ft²
SKUPNA HORIZONTALNA REPNA POVRŠINA	1.83m² 19.7 ft²
MTOW	472.5kg 1040.6lb
POGONSKI AGREGAT	ROTAX 912 ULS, max 100Hp
ŠTEVILO SEDEŽEV	2 sedeža, tandem konfiguracija
CRUISE @ MAX POWER	274km/h 148kts
CRUISE @ 75% POWER	260km/h 140kts
Vne	360km/h 194kts
STALL SPEED FLAP 45°	47km/h 25.4kts
MANEVERSKA HITROST	192km/h 104kts
NAJVEČJA HITROST VZPENJANJA	8.3m/s 1.668ft/min
NAJBOLJŠI DRSNI KOT	1:17 @ 115km/h 62kts
NAJVEČJA VIŠINA	6150m 20.177ft
DOSEG @75%	1508km /814NM
DOVOLJENA OBREMENITEV	+6.2g/-3.1g (x 1.8 varnosti)
CG	23%-39%
GORIVO (MOGAS AVGAS)	2x52l 2x 13.7USgal
NAJVEČJI DOVOLJEN TOVOR	25kg 55lb





>>> Vrhunske letalne lastnosti, idealen za šolanje

Frankovi izračuni in polare so se torej uresničili. Flamingo je res raztegljiv kot elastika, komande so odzivne in natančne, obnašanje pri prevlečenem letu je bilo rečeno benigno, pristajanje enostavno in omogoča pristanke na res kratkih stezah. Letenje je res čisti užitek, saj režime leta vzdržuje brez težav. Človek kar pozabi, da je v nosu nič več kot dobri preizkušeni Rotax 912. Flamingo je idealen za šolanje in kljub skepsi nekaterih učiteljev, da tandemi niso primerni za osnovno šolanje (čeprav smo vsi jadralni piloti svoja znanja pridobili kako drugače kot ravno v tandemih), enostavno rokovanje in pilotu (še posebej učenca ali učenki) prijazno letalo ta argument spodbija do korenin. Svoj domet je tudi že dokazal z letenjem v paru z reaktivcem Galeb G-2 na letalski prireditvi v Varaždinu.

Zato je žalostno, da tak dragulj ne dobi niti centa spodbude s strani resornega ministrstva in skladov, namenjenih razvoju visoko tehnoloških izdelkov. Še bolj žalostno, da se niti agenciji Spirit ni zdelo vredno vsaj sofinancirati odhode v Friedrichshaffen, čeprav je

to storila za vsak izdelek s krilom in kabino. Vsaj toliko, da se projekt, ki ga je Šandor v celoti financiral iz svojega žepa, lahko predstavi na sejnih in prireditvah. Nekateri so skromni, ne potrebujejo novih tovarn in inštitutov. Dovolj bi bila mala delavnica in nekaj sredstev, s katerimi bi zagnali proizvodnjo in certifikacijo.

Flamingo si to v zasluži. Flamingo je vrhunsko letalo.



www.flyflamingo.info



In memoriam

FRANC PEPERKO - FERENC

Po 50 letih prijateljstva ga neizmerno pogrešamo

S Ferencem sva se spoznala v modelarski delavnici na Mariborski 20 leta 1963. Aeroklub Celje je potem, ko je izgubil delavnico na 3. osnovni šoli, dobil velike prostore na že omenjeni lokaciji. Mirno lahko zapišem, da se je začela renesansa modelarske dejavnosti v Celju. On in Miro Kočvar sta v delavnici zbrala kopico modelarskih navdušencev, ki smo, ko smo dopolnili zakonsko minimalno starost, postali jadralni in kasneje motorni piloti. Skovala so se prijateljstva, ki so postala trajna. Najino prijateljstvo se je preselilo na travnik v Levcu.



Franc Peperko - Ferenc

Peter Karner, pilot

AOPA ID: xxxx

Ferenc je bil nekaj let starejši od mene, tako da je jadralni tečaj opravil prej. Ko smo Marko Leskovšek, Črt Rojnik, Drago Glinšek in jaz leta 1964 začeli spoznavati lepote jadralnega letenja, je bil on že izkušen jadralni pilot. Spomnim se dogodka, ko me je Maks Arbeiter posadil na drugi sedež Žerjava in naročil Ferencu, naj z menoj opravi prelet od Celja do Slovenj Gradca in nazaj. Seveda sem moral prvo uro najinega letenja prestati preizkus vzdržljivosti in, ker sem vse obremenitve dobro prenašal, sva let nadaljevala proti zeleni obratni točki. Žerjav je imel v korenu zelo široko krilo, tako da se iz zadnjega sedeža ni videlo veliko terena pod seboj. Zato sem se bolj osredotočil na dogajanje v kabini in seveda na instrumente. Vrednosti, ki so jih kazali, mi niso veliko pomogle in nisem vedel, da izgubljava višino. Nepričakovano sem iz prve kabine zaslišal glas: "Vidiš tisto ročko levo spodaj?" Ja, vidim jo," mu odgovorim. "No, sedaj jo primi in ko ti rečem, jo potegni," je bil Ferencov glas odločen. Seveda niti pomislil nisem, da ga ne bi ubogal. Takoj, ko je Ferenc zahteval "potegni", sem to tudi storil, čeprav nisem vedel, kaj sem s tem potegom naredil. Jadralno letalo se je ustavilo in šele tedaj sem se zavedel, da sva pristala in da sem tik pred pristankom odvrnil kolesa. Pristanek je Ferenc naredil na travniku blizu vasi Oplotnica. Kaj pa sedaj? Radijske postaje še niso bile v uporabi, zato je bilo najprej treba najti najbližji telefon in sporočiti mesto pristanka. Ko je Ferenc to opravil, sva se lotila razstavljanja. Dobil sem nalogo, da odvijam pokrove na repu. Tudi Ferenc brez orodja ni mogel storiti ničesar. Tako sva morala počakati na celjsko ekipo, ki se bo pripeljala na mesto pristanka. Ko sva čakala na pomoč, so naju zabavali domačini, ki so se trumoma zbirali in občudovali jadralno letalo. Ne zgodi se vsak dan, da blizu vasi pristane jadralno letalo. Tudi pogostili so naju, tako da nisva bila ne lačna

ne žejna. Nek posebej bi celo rad kupil Žerjava. V takem vzdušju sva dočkala "lojtrski voz" (tako ime smo dali transportnemu vozu) in poltovornjak, ki ga je vlekel. Letalski mizar Franc Mirnik-Franček je bil hitro kos metodi razstavljanja jadralnega letala, tako da smo jadralno letalo po delih naložili in je bilo pripravljeno za prevoz domov. Vseeno pa so se dela toliko zavlekla, da se je zmrčilo in na travnik je padla rosa. Mokra trava ni dovoljevala, da bi poltovornjak s prednjim pogonom povlekel transportni voz, kolesa so se vrtela in cela kompozicija je stala na mestu. Nek domačin, ki je opazoval naše početje, se je takoj ponudil, da situacijo reši z voloma. Pripeljal je dva vola, ki so ju vpregli na sprednji del avtomobila. Toda vola kot vola nista bila preveč pri volji za nočno delo, dokler Maks Arbeiter ni pritisnil na hupo. Takrat sta vola dala repe pokonci in en dva tri je bil transportni voz na vaški cesti. To je bil moj prvi izvenletališki pristanek.

Spomin me je spomnil na letališko jadrnanje na pobočju Kunigunde. Pihal je močan jugozahodnik. Ferenc je jadral v Žerjavu, jaz v Muchi-100. Po vseh pravilih bi moral biti jaz vsaj nekaj metrov višje od težkega Žerjava. Toda stanje je bilo tako, da sem bil na isti višini ali celo malo nižje. Ponos mi ni dovoljeval, zato sem se odločil, da ga sledim v rep in vidim, kaj počne, da je višji od mene. Dobre tri ure sem »guslal« za njim! Ugotovil sem, da ima boljšo tehniko pilotiranja od mene in da se bom moral še marsikaj naučiti.

Še enega dogodka, ki sva ga s Ferencem doživela skupaj, ne bom pozabil. Ta se je zgodil, ko sem bil že v službi. Bil je petek in letalski dan se je počasi končeval. Jadralna letala smo pospravili, zaprli hangar ... Kaj sedaj? Situacijo je rešil Srečo Pukl s povabilom k njemu domov. "Na analizo letenja," je dejal. In tako sva se - Ferenc s svojim spačkom, jaz z Rogovim kolesom - odpravila na Ljubljansko cesto. Marsikaj smo reševali in debate je bilo malo pred polnočjo konec. Poslovala sva se in ker je bilo še kar nekaj noči pred nama, naju je pot vodila čez cesto v Merxov bar. Po polnoči je bil vstop prost. Oba, Ferenc kot študent, jaz s pripravniško plačo, za bar nisva imela dovolj denarja. Nekaj malega sva naročila in vztrajala, vse dokler ga niso zaprli. Na parkirišču naju je pozdravila jutranja zarja.

Bilo je lepo sobotno jutro! »Kam greva sedaj?« me je vprašal. »Normalno, da v službo,« sem mu odgovoril. »Te bom vlekel, da ne boš kolesaril« se je odločil. Prijel sem se za streho spačka in tako me je »šlepal« po Ljubljanski cesti vse do letališča. Bil je dolg sobotni delovnik!

Več kot petdeset let sva se družila. Vedno nisva imela istih pogledov, prevladoval pa je zdrav razum. Še zadnjič sva se srečala v bolnišnici, ko sem ga obiskal.

Pred dnevi sem se pogovarjal z Erazmom, ki mi je dejal, če koga pogreša, je to Ferenc. Tudi jaz ga!



Leskovšek, Peperko, Karner, Starovič, Pešec, Petelin

Center splošnega letalstva

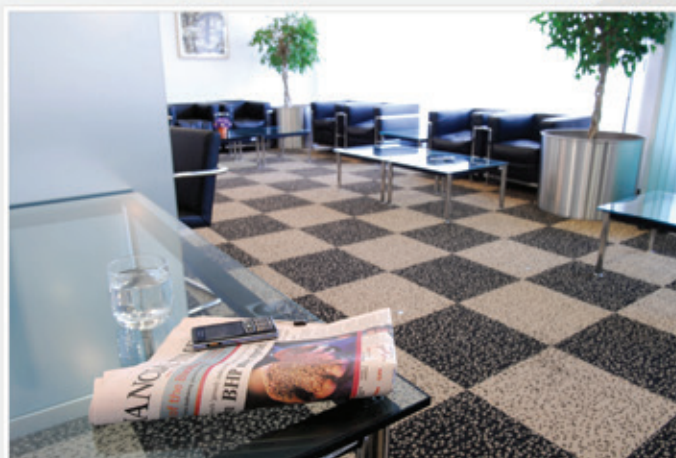
Za vas poskrbimo z nasmehom!

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 ugodnega 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.**

